



भारतीय रेल

फरवरी-2021

₹20



एक भारत श्रेष्ठ भारत
का सपना साकार करती
भारतीय रेल

नवनिर्मित केवड़िया रेलवे स्टेशन

केन्द्रीय बजट में भारतीय रेल हेतु ऐतिहासिक आवंटन (पृष्ठ 14)

■ स्टैच्यू ऑफ यूनिटी से स्थापित हुआ रेल संपर्क (पृष्ठ 6)

■ पत्रिका के ऑनलाइन सदस्य बनने की प्रक्रिया (पृष्ठ 38)

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

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

विज्ञापन दरें

(विज्ञापन चार कलर में)

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

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

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

तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार

28 X 20.5 सेमी

छपाई क्षेत्र

23 X 16.5 सेमी

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

संपर्क करें

व्यापार प्रबंधक, प्रशांत कुमार पट्टनायक
310, रायसीना रोड, नई दिल्ली - 110 001
टेलिफोन : 011-233822531, 23303665, 23304456

विज्ञापन सामग्री : ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार : समग्र देश में

संपादक मंडल

श्री सुनील शर्मा
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

संपादक

योगेश अवस्थी

संपादकीय कार्यालय

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

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

श्री प्रशान्त कुमार पट्टनायक
व्यापार प्रबन्धक
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

स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तथा नव निर्मित
केवड़िया रेलवे स्टेशन की तस्वीर

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।



स्टैच्यू ऑफ यूनिटी से
स्थापित हुआ रेल संपर्क
6

प्रधानमंत्री ने रेवाड़ी-मदार पश्चिमी
समर्पित माल गलियारा राष्ट्र को
समर्पित किया
10



- 14 केन्द्रीय बजट : भारतीय रेल के लिए ऐतिहासिक आवंटन
- 17 रेल मंत्री ने रेलवे का माल ढुलाई व्यवसाय विकास पोर्टल लॉन्च किया
- 19 रेल मंत्री द्वारा बेंगलुरु उप नगरीय रेल परियोजना की प्रगति की समीक्षा
- 19 कोविड-19 के खिलाफ सबसे बड़े टीकाकरण अभियान का भारतीय रेल में प्रारंभ
- 20 रेल मंत्री ने उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की समीक्षा की
- 22 सदस्य कर्षण एवं रोलिंग स्टॉक का एमसीएफ दौरा
- 23 भारतीय रेल ने स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्ण खंडों में गति 130 किमी प्रति घंटा तक...
- 24 मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कोरीडोर हेतु 28 स्टील पुलों की खरीद के लिए एमओयू
- 26 रेल मंत्रालय ने बोगियों के आवंटन और लौह अयस्क की ढुलाई से जुड़ी नई नीति लागू की
- 27 राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार 2020 में भारतीय रेल ने 13 पुरस्कार...
- 28 भारतीय रेल का इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस के साथ क्षमता निर्माण संबंधी एमओयू
- 29 हावड़ा-कालका मेल का नाम हुआ 'नेताजी एक्सप्रेस'
- 30 भारतीय रेल दौड़ा रही है 18 रूटों पर किसान रेल



राष्ट्रीय रेल योजना :
विश्वस्तरीय होगी
नए भारत की नई रेल

- श्री अरविंद कुमार सिंह

32

42 भारतीय रेल में गुणात्मक परिवर्तन

46 रेलों के अंचल से

56 घर

59 बिजूका

61 देवनागरी लिपि ही है सर्वोत्तम

63 हमारी अपनी लाडली - महाराष्ट्र एक्सप्रेस

65 हरिद्वार कुम्भ 2021

69 सिक्किम (भाग-2)

73 इरफान खान : वो आंखें बोलती थीं

श्री मुकेश कुमार

शशि श्रीवास्तव

श्री जसविंदर शर्मा

श्री विपिन पवार

श्री किशोर गलांडे

श्री अनिल सक्सेना

डॉ. मुकुल श्रीवास्तव

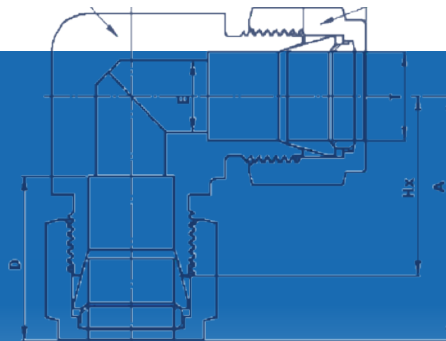
श्री अविनाश त्रिपाठी



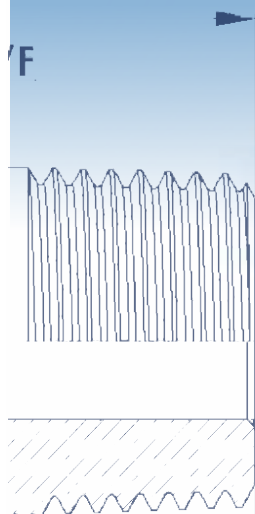
मैनेसर जोहानिस

-श्री सुधेन्दु ज्योति सिन्हा

40



AT THE FOREFRONT OF INNOVATION



B



Design & Engineering
High Performance Connectors
Onsite Installation
Swaging Services
Pre-Piped Assemblies

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



बजट में ऐतिहासिक आवंटन से भारतीय रेल अर्थव्यवस्था के विकास का इंजन होगी

केन्द्रीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण के कोविड महामारी के कारण उत्पन्न संकट के बीच 1 फरवरी को संसद में केन्द्रीय बजट पेश करने से पूर्व विशेषज्ञों और रेलप्रेमियों के बीच तमाम आशंकाएं थीं, लेकिन इस बजट में भारतीय रेल को अब तक का सबसे अधिक आवंटन प्राप्त होने के साथ ही यह साफ हो गया कि संकट का दौर इतिहास बनने की प्रक्रिया में है। विकास की गाड़ी पटरी पर सरपट दौड़ने को तैयार है, और इसका नेतृत्व करेगी रेलवे। 1,10,055 करोड़ रुपये का रेकॉर्ड आवंटन सही मायनों में भारतीय रेल की उत्तरोत्तर हो रही विकास यात्रा की गति को और तेज करने वाला तथा उत्साहवर्धक है। इससे भारतीय रेल अपने फ्यूचर रेडी प्लान को बेहतर ढंग से कार्यान्वित कर सकेगी और विश्वस्तरीय इन्फ्रास्ट्रक्चर विकसित कर अपने आपको वर्ष 2050 तक आनेवाली चुनौतियों के लिए तैयार कर सकेगी।

बजटीय प्रावधानों के बाद भारतीय रेल के पास अब तक का अधिकतम कुल योजनागत पूंजीगत व्यय इस साल 2,15,058 करोड़ रुपये उपलब्ध होगा, जिनमें आंतरिक संसाधनों से 7,500 करोड़ रुपये, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से 1,00,258 करोड़ और बजट में पूंजीगत व्यय के लिए आवंटित 1,07,100 करोड़ रुपये शामिल हैं।

वार्षिक योजना 2021-22 का जोर इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास पर है, जिसमें वृद्धि, टर्मिनल सुविधाओं का विकास, रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि, सिग्नल प्रणाली, यात्रियों / उपयोगकर्ताओं की सुविधाओं में सुधार, पुल के ऊपर या नीचे सड़क सुरक्षा कार्य आदि शामिल हैं।

उल्लेखनीय है कि जून 2022 तक पूर्वी और पश्चिमी कोरीडोर भी शुरू हो जाएंगे। 'मेक इन इंडिया' और 'आत्मनिर्भर भारत' पर जोर देने से लॉजिस्टिक लागत में उल्लेखनीय कमी होगी। वर्तमान में उद्योग जगत् को 13 से 14 प्रतिशत लॉजिस्टिक कॉस्ट वहन करना पड़ता है। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर इस मामले में गेम चेंजर साबित होगा, और यह लागत 8 से 9 प्रतिशत तक हो सकती है।

2023 तक संपूर्ण ब्रॉडगेज के विद्युतीकरण से न सिर्फ ईंधन व्यय में उल्लेखनीय कमी होगी, बल्कि कार्बन उत्सर्जन दर, जो कि आम तौर पर प्रगति की समानुपाती होती है, में भी उल्लेखनीय कमी आएगी।

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने इस बजट को ऐतिहासिक बताते हुए कहा कि बजट में भारतीय रेल के अलग-अलग पहलुओं को ध्यान में रख कर पर्याप्त मात्रा में आवंटन किया गया है। भारतीय रेल अब बेहद योजनाबद्ध ढंग से आगे बढ़ रही है, और इसी सिलसिले में 'राष्ट्रीय रेल योजना' का ड्राफ्ट घोषित किया गया है। उल्लेखनीय है कि राजनीतिक दबाव के कारण घोषित रेल परियोजनाओं का असर अति महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर पड़ता है। परियोजनाएँ समय पर पूर्ण नहीं होने से लागत में बढ़ोत्तरी हो जाती है।

इसी कमी को दूर करने के लिए वर्तमान में चल रही 513 परियोजनाओं में से रेलवे ने एचडीएन / एचयूएन मार्गों पर क्षमता वृद्धि परियोजनाओं में अतिजोखिम, जोखिम परियोजनाओं, बहु ट्रेकिंग परियोजनाओं, कनेक्टिविटी परियोजनाओं व राष्ट्रीय परियोजनाओं की पहचान की गई है। अगले 4 वर्षों के लिए धन आवंटन और लक्ष्य की योजना बनाई गई है। सभी अतिजोखिम परियोजनाएं मार्च 2022 तक पूरी हो जाएंगी और अन्य मार्च 2024 तक पूरी हो जाएंगी। तकनीक की मदद से योजनाओं की सतत मॉनिटरिंग की जा रही है।

हाल ही में प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने स्टैच्यू ऑफ यूनिटी को रेलमार्ग से जोड़ने के लिए केवडिया रेलवे स्टेशन सहित गुजरात में विभिन्न रेल योजनाओं को राष्ट्र को समर्पित किया। अत्याधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित केवडिया स्टेशन को बेहद अल्प समय सीमा में तैयार किया गया है। देशप्रेमियों के लिए यह स्थान किसी तीर्थाटन से कम नहीं है। प्रधानमंत्री ने पश्चिमी डी.एफ.सी. के रेवाड़ी-मदार खंड को भी राष्ट्र को समर्पित किया। हाल ही में रेलमंत्री ने मालदुलाई व्यवसाय विकास पोर्टल लॉन्च किया है, जो माल दुलाई उपभोक्ताओं की सभी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वन स्टॉप सॉल्यूशन है।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं। आप के सुझाव ही हमारे मार्गदर्शक होते हैं। ■



वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के द्वारा 17 जनवरी को प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने देश के विभिन्न भागों से केवड़िया के लिए आठ ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया व विभिन्न रेल परियोजनाओं का उद्घाटन किया। इस अवसर पर विभिन्न राज्यों के मुख्यमंत्री, केंद्रीय मंत्री सहित रेल मंत्री उपस्थित थे

स्टैच्यू ऑफ यूनिटी से स्थापित हुआ रेल संपर्क

प्रधानमंत्री ने केवड़िया से जोड़ती आठ ट्रेनों को दिखाई हरी झंडी

- साथ ही किया गुजरात में विभिन्न रेल परियोजनाओं का उद्घाटन

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 17 जनवरी को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से देश के विभिन्न भागों से केवड़िया के लिए आठ ट्रेनों का हरी झंडी दिखाकर शुभारम्भ किया। इन ट्रेनों से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी के लिए निर्बाध रेल कनेक्टिविटी मिल जाएगी। इसके अलावा प्रधानमंत्री ने डभोई-चांदोद गेज परिवर्तित ब्रॉड गेज रेल लाइन, चांदोद से केवड़िया नई ब्रॉडगेज रेल लाइन, नव विद्युतीकृत प्रतापनगर-केवड़िया खंड तथा डभोई जंक्शन, चांदोद एवं केवड़िया के नए स्टेशन भवनों का उद्घाटन भी किया। इस अवसर पर विभिन्न राज्यों के मुख्यमंत्री, केंद्रीय मंत्रियों सहित रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल उद्घाटन समारोह में ऑनलाइन शामिल हुए।

प्रधानमंत्री ने कहा कि रेलवे के इतिहास में संभवतः पहली बार ऐसा हो रहा है कि जब एक साथ देश के अलग-अलग कोने से एक ही जगह के लिए इतनी ट्रेनों को हरी झंडी दिखाई गई हो। ऐसा केवड़िया में स्टैच्यू ऑफ यूनिटी और सरदार सरोवर के होने से उसके महत्व के कारण है। आज का यह आयोजन भारतीय रेल के विजन और सरदार वल्लभभाई पटेल





हजरत निजामुद्दीन स्टेशन से रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, विदेश मंत्री श्री एस. जयशंकर और स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्री डॉ. हर्षवर्धन तथा अन्य गणमान्य व्यक्तियों ने केवड़िया के लिए रेलगाड़ियों और अन्य परियोजनाओं को हरी झंडी दी

के मिशन को परिभाषित करता है। यह उल्लेख करते हुए कि केवड़िया के लिए चलाई जा रही ट्रेनों में से एक ट्रेन पुरुची थलाइवर डॉ. एमजी रामचंद्रन सेंट्रल रेलवे स्टेशन से निकल रही है। प्रधानमंत्री ने भारत रत्न एमजीआर को उनकी जयंती पर श्रद्धांजलि दी। कुछ साल पहले ही देश ने उनके सम्मान में चेन्नई सेंट्रल रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर एमजीआर के नाम पर किया था।

प्रधानमंत्री ने इंगित किया कि केवड़िया के लिए चेन्नई, वाराणसी, रीवा, दादर और दिल्ली के बीच स्थापित नई कनेक्टिविटी के साथ ही केवड़िया और प्रतापनगर के बीच मेमू सेवाओं तथा डभोई-चांदोद खंड का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन और चांदोद केवड़िया के बीच नई रेल लाइन केवड़िया की विकास यात्रा में नया अध्याय लिखेगी। इससे टूरिस्टों और रोजगार तथा स्वरोजगार के नए अवसर मिलने से

स्थानीय आदिवासियों को भी लाभ होगा। यह रेल लाइन मां नर्मदा के तट पर बसे करनाली, पोइचा और गरुडेश्वर जैसे आस्था से जुड़े महत्वपूर्ण स्थानों को भी कनेक्ट करेगी।

स्टैच्यू ऑफ यूनिटी, स्टैच्यू ऑफ लिबर्टी से भी अधिक पर्यटकों को आकर्षित कर रहा है। अपने लोकार्पण के बाद से करीब-करीब 50 लाख लोग स्टैच्यू ऑफ यूनिटी को देखने आ चुके हैं। एक सर्वे में अनुमान लगाया गया है कि जैसे-जैसे कनेक्टिविटी बढ़ रही है, भविष्य में हर रोज एक लाख तक लोग केवड़िया आने लगेंगे। प्रधानमंत्री ने कहा कि जब शुरू में केवड़िया को दुनिया का बेहतरीन पर्यटन स्थल बन गया है। केवड़िया सभी सुविधाओं के साथ एक संपूर्ण फैमिली पैकेज के रूप में परिवर्तित हो चुका है। यहाँ के आकर्षणों में भव्य स्टैच्यू ऑफ यूनिटी, सरदार सरोवर, विशाल सरदार पटेल जुलॉजिकल पार्क, आरोग्य वन, जंगल सफारी, पोषण पार्क

केवड़िया के लिए प्रारंभ की गई ट्रेनों का विवरण

	ट्रेन संख्या	प्रारम्भिक स्टेशन	गंतव्य स्टेशन	ट्रेन का नाम एवं बारम्बारता
1	09103/04	केवड़िया	वाराणसी	महामना एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
2	02927/28	दादर	केवड़िया	दादर-केवड़िया एक्सप्रेस (दैनिक)
3	09247/48	अहमदाबाद	केवड़िया	जनशताब्दी एक्सप्रेस (दैनिक)
4	09145/46	केवड़िया	हजरत निजामुद्दीन	निजामुद्दीन-केवड़िया संपर्क क्रांति एक्सप्रेस (द्विसाप्ताहिक)
5	09105/06	केवड़िया	रीवा	केवड़िया-रीवा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
6	09119/20	चेन्नई	केवड़िया	चेन्नई-केवड़िया एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
7	09107/08	प्रतापनगर	केवड़िया	मेमू ट्रेन (दैनिक)
8	09110/09	केवड़िया	प्रतापनगर	मेमू ट्रेन (दैनिक)

अन्य 2 ट्रेनों का परिचालन भी शुरू करने का निर्णय

1	09249/50	अहमदाबाद	केवड़िया	जनशताब्दी एक्सप्रेस (दैनिक)
2	09113/14	प्रतापनगर	केवड़िया	मेमू ट्रेन (दैनिक)

ग्लो गार्डन, एकता क्रूज और वॉटर स्पोर्ट्स हैं। बढ़ते हुए पर्यटन के कारण यहाँ के आदिवासी युवाओं को रोजगार मिल रहा है और यहाँ के लोगों के जीवन में तेजी से आधुनिक सुविधाएँ पहुँच रही हैं। एकता मॉल में स्थानीय हैंडीक्राफ्ट के लिए नए अवसर मिल रहे हैं। यहां के आदिवासी गाँव में 200 से अधिक कमरों की पहचान कर उन्हें होम स्टे के तौर पर विकसित किया जा रहा है। प्रधानमंत्री ने केवड़िया स्टेशन की भी चर्चा की। उन्होंने कहा कि यहाँ ट्राइबल आर्ट गैलरी के साथ ही एक व्यूइंग गैलरी भी है, जहाँ से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी को भी देख सकते हैं।

भारतीय रेल के ट्रांसफॉर्मेशन का जिक्र करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि यात्री एवं माल परिवहन की पारम्परिक भूमिका के अलावा रेलवे पर्यटन एवं धार्मिक महत्त्व के स्थलों को सीधी कनेक्टिविटी प्रदान कर रही है। अहमदाबाद-केवड़िया जनशताब्दी एक्सप्रेस सहित कई रूटों पर आकर्षक विस्टा डोम कोच चलाए जाएंगे। प्रधानमंत्री ने कहा, रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए बीते सालों में देश में रेलवे के पूरे तंत्र में व्यापक बदलाव करने के लिए काम किया गया। यह परिवर्तन अनेक मोर्चों पर एक साथ हुआ है। उन्होंने केवड़िया को जोड़ने वाले वर्तमान प्रोजेक्ट का उदाहरण दिया, जहाँ बहुआयामी फोकस के द्वारा इसे रिकॉर्ड समय में पूरा किया जा सका।

प्रधानमंत्री ने पूर्व की अपेक्षा अप्रोच में आए बदलाव के उदाहरण के रूप में डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर का उदाहरण भी दिया। पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर के एक बड़े सेक्शन का लोकार्पण हाल ही में प्रधानमंत्री द्वारा किया गया था। प्रधानमंत्री ने नई कनेक्टिविटी पर कहा कि देश के उन हिस्सों को भी जोड़ा जा रहा है, जो अब तक रेल से जुड़े नहीं थे। गेज परिवर्तन और विद्युतीकरण की गति बढ़ी है और रेलवे ट्रैक को उच्च गति के लिए तैयार किया गया है। इससे सेमी हाई स्पीड ट्रेनों का परिचालन सम्भव हुआ है और अब हम हाई-स्पीड क्षमता की ओर बढ़ रहे हैं। इसके लिए बजट में कई गुना बढ़ोत्तरी की गई है। केवड़िया रेलवे स्टेशन भारत का पहला ऐसा स्टेशन है, जिसको शुरुआत से ही ग्रीन बिल्डिंग के रूप में सर्टिफिकेशन मिला है। उन्होंने रेलवे मैनुफैक्चरिंग और टेक्नोलॉजी में आत्मनिर्भरता पर बल दिया, जिसके अच्छे परिणाम अब मिलने लगे हैं। भारत में हाई हॉर्स पावर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के स्थानीय निर्माण के कारण भारत विश्व की पहली डबल स्टैक लॉन्ग हॉल कंटेनर ट्रेन की शुरुआत कर पाया। आज भारत में ही बनी एक से एक आधुनिक ट्रेनें भारतीय रेल का हिस्सा हैं।

भारतीय रेल के ट्रांसफॉर्मेशन के लिए प्रधानमंत्री ने स्किल्ड स्पेशलिस्ट मैन पावर और प्रोफेशनल्स की आवश्यकता पर बल दिया। वडोदरा में भारत की पहली डीमड रेलवे यूनियर्सिटी की स्थापना के पीछे यही मकसद है। भारत उन चुनिंदा देशों में से एक है, जहाँ इस स्तर का इंस्टिट्यूट मौजूद है। यहाँ रेल ट्रांसपोर्ट के लिए आधुनिक सुविधाएँ, मल्टी डिस्प्लीनरी रिसर्च और ट्रेनिंग की व्यवस्था है। यहाँ 20 राज्यों के मेधावी युवा भारतीय रेल के वर्तमान और भविष्य को बेहतर बनाने के लिए खुद को प्रशिक्षित कर रहे हैं। यहाँ होने वाले इनोवेशन और रिसर्च से भारतीय रेल को आधुनिक बनाने में और मदद मिलेगी।

परियोजना की प्रमुख विशेषताएँ

- इस परियोजना को 811 करोड़ रु. की लागत पर स्वीकृत किया गया।
- नई लाइन परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण जुलाई, 2020 को पूर्ण किया गया और मात्र 5 महीने में परियोजना को पूर्ण कर लिया गया।
- इस रेल खंड पर 3 बड़े स्टेशनों (क्रॉसिंग्स) और 4 छोटे स्टेशनों (हॉल्ट) सहित कुल 7 स्टेशन हैं।
- इनमें से मौजूदा 3 स्टेशनों डभोई जं., वडज एवं चांदोद के अतिरिक्त 4 नए स्टेशन मोरया, तिलकवाड़ा, गरुडेश्वर एवं केवड़िया शामिल हैं।
- इस खंड पर 8 बड़े पुल, 79 छोटे पुल, 9 सड़क ऊपरी पुल एवं 31 सड़क निचले पुल हैं।
- प्रतापनगर-डभोई के बीच सेक्शनल गति को पहले चरण में सिर्फ 75 दिनों की अवधि के भीतर 75 किमी प्रति घंटा से 110 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाया गया तथा डभोई-केवड़िया खंड की सेक्शनल गति 110 किमी प्रति घंटा रखी गई है। दूसरे चरण में प्रतापनगर से केवड़िया तक पूरे खंड की गति को और आगे 130 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाया जाएगा।
- डभोई जं., चांदोद एवं केवड़िया स्थित स्टेशन भवनों को स्थानीय विशेषताओं को शामिल कर सौंदर्यीकृत करते हुए आधुनिक यात्री सुख-सुविधाओं से डिजाइन किया गया है। साथ ही, केवड़िया स्टेशन अपने निर्माण के समय से हरित भवन प्रमाणन पाने वाला भारत का पहला रेलवे स्टेशन है।
- सिविल इंजीनियरिंग कार्य की गति को बढ़ाने के लिए मोबाइल फ्लैश बट वेल्डिंग मशीन, रेडी मिक्स कंक्रीट (आरएमसी), हैवी अर्थ मूविंग इक्विपमेंट, हैवी ड्र्यूटी रोड क्रैन और ट्रैक मशीनों जैसी आधुनिक इंजीनियरिंग तकनीक एवं उपकरण लगाए गए।
- पुल गर्डर निरीक्षण हेतु आरडीएसओ पर निर्भरता कम करने की दृष्टि से स्थानीय रूप से उपलब्ध आरसीसी ह्यूम पाइपों का उपयोग करते हुए छोटे पुलों के डिजाइन हेतु अनुभूते तकनीकी समाधान को अपनाया गया। इससे न केवल निष्पादन समय में कमी आई, बल्कि लगभग 27 करोड़ रु. की बचत भी हुई।
- सिग्नलिंग कार्य की गति बढ़ाने तथा समय की बर्बादी को रोकने के लिए वर्चुअल मोड के जरिये (कोविड-19 महामारी के दौरान) सिग्नलिंग सिस्टम में फैंक्टरी एक्सेप्टेंस टेस्ट (एफएटी) एवं साइट एक्सेप्टेंस टेस्ट (एसएटी) जैसी अभिनव तकनीकों का उपयोग किया गया।
- विद्युतीकरण कार्यों को गति देने के लिए टॉवर वैगनों, ओवर हेड इक्विपमेंट (ओएचई), वायरिंग ट्रेन आदि का उपयोग किया गया।

केवड़िया के बाहर का दृश्य



केवड़िया स्टेशन की प्रमुख विशेषताएँ

- केवड़िया रेलवे स्टेशन को इंडियन ग्रीन बिल्डिंग काउंसिल (आईजीबीसी) में भारत के ऐसे पहले रेलवे स्टेशन के रूप में पंजीकृत किया गया है, जिसे इसके आरम्भ से ही ग्रीन बिल्डिंग के रूप में प्रमाणीकरण मिला है।
- इस स्टेशन पर लगी एलईडी लाइटों और उच्च स्टार रेटिंग के ब्रांडेड इलेक्ट्रिकल उपकरणों से बिजली की उल्लेखनीय बचत होगी।
- रेन वॉटर हार्वेस्टिंग, सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट, इको-वॉटरलेस यूरिनल एवं ड्रिप इरिगेशन से बेहतर जल-प्रबंधन सुनिश्चित होगा।
- मूल रूप से अलग किए जाने वाले ग्रीन वेस्ट को उपयोगी उर्वरक बनाने में इस्तेमाल किया जाएगा।
- स्टेशन भवन के पहले 2 तलों पर 8 एसी प्रतीक्षालय, वीवीआईपी लाउंज जैसी सुविधाएँ होंगी।
- तीसरे तल पर एक ट्राइबल आर्ट गैलरी एवं एक व्यूइंग गैलरी का निर्माण किया जा रहा है, जिसके जरिये पर्यटक स्टैच्यू ऑफ यूनिटी का दीदार बेहतर तरीके से कर पाएंगे।
- 'स्टैच्यू ऑफ यूनिटी' की एक 12 फीट ऊँची प्रतिकृति स्टेशन के परिसर में लगाई गई है। इसे भी वास्तुकार श्री राम वी. सुतार ने ही डिजाइन किया है, जिन्होंने मूल 'स्टैच्यू ऑफ यूनिटी' की डिजाइन एवं रचना सुनिश्चित की है।
- इस स्टेशन के आसपास के क्षेत्र में विशाल आकार का पार्किंग क्षेत्र, लैंडस्केपिंग, थीमेटिक पार्क, सोलर लाइट पोल, चौड़ा ट्रैफिक मार्ग, हॉर्टिकल्चर प्लांट होगा, जिसके अलावा सेल्फी जोन, फूड कोर्ट और बच्चों के लिए क्रीड़ा स्थल के साथ एक अन्य थीमेटिक पार्क भी होगा।

बाधाओं को पार करते हुए कीर्तिमानों की स्थापना

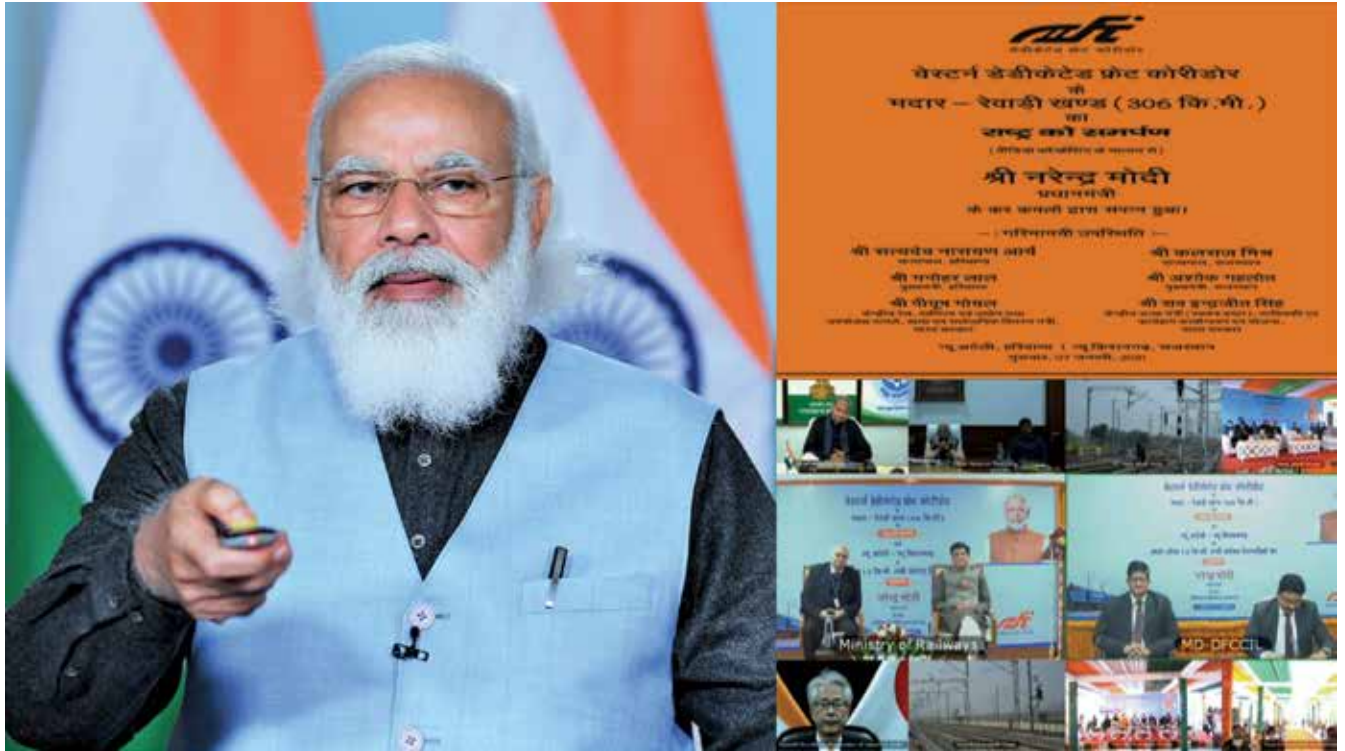
भूमि अधिग्रहण

भूमि अधिग्रहण कार्य 14 अगस्त, 2018 को शुरू हुआ। इस कार्य में जनवरी से जुलाई, 2020 के दौरान उल्लेखनीय तेजी लाई गई तथा कोविड-19 महामारी की अवधि सहित 7 महीनों के दौरान भूमि अधिग्रहण का कार्य पूरा कर लिया गया।

अधिग्रहित कुल भूमि : **222.00** हेक्टेयर || सरकारी भूमि : **46.60** हेक्टेयर || निजी भूमि : **175.40** हेक्टेयर

गैर कृषि भूमि का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए हरसंभव प्रयास किए गए। राज्य सरकार की ओर से पूर्ण समर्थन एवं सहयोग के फलस्वरूप भूमि का अधिग्रहण आसानी से किया जा सका। ट्रैकों के अलाइनमेंट में प्रमुख बाधा उत्पन्न करने वाले अतिक्रमणों, जैसे ओवरहेड इलेक्ट्रिकल (ईएचटी) क्रॉसिंग्स एवं ऐसी ही अन्य सार्वजनिक सुविधाओं को स्थानीय एवं राज्य प्राधिकारियों के समन्वय से फास्ट ट्रैक आधार पर स्थानांतरित कर दिया गया अथवा हटा दिया गया। ■

प्रधानमंत्री ने रेवाड़ी-मदार पश्चिमी समर्पित



रेवाड़ी-मदार पश्चिमी समर्पित माल गलियारा को रिमोट के माध्यम से राष्ट्र को समर्पित करते हुए प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के न्यू अटेली से न्यू मदार तक के 306 किमी खंड को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से हरी झण्डी दिखाकर राष्ट्र को समर्पित किया।

इस अवसर पर श्री कलराज मिश्र, राज्यपाल, राजस्थान, श्री सत्यदेव नारायण आर्य, राज्यपाल, हरियाणा, श्री अशोक गहलोत, मुख्यमंत्री राजस्थान सरकार, श्री मनोहर लाल, मुख्यमंत्री, हरियाणा सरकार, श्री पीयूष गोयल, रेल, वाणिज्य एवं उद्योग तथा खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री, भारत सरकार, केन्द्रीय मंत्री श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री अर्जुनराम मेघवाल, श्री कैलाश चौधरी, श्री राव इंद्रजीत सिंह, श्री धर्मवीर सिंह, श्री भागीरथ चौधरी, सुश्री दिया कुमारी, सांसद उपस्थित थे।

प्रधानमंत्री ने कहा कि कुछ दिनों पहले स्वीकृत कोरोना के लिए मेड इन इंडिया वैक्सीन ने लोगों में एक नया आत्मविश्वास पैदा किया है। उन्होंने कहा कि डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर 21वीं सदी में भारत के लिए गेम चेंजर परियोजना है। उन्होंने कहा कि न्यू भाऊपुर-न्यू खुर्जा खंड के शुभारंभ के बाद से मालगाड़ी की औसत गति उस विशेष खंड में लगभग तीन गुना हो गई है।

- न्यू अटेली एवं न्यू किशनगंज से पहली डबल स्टैक कंटेनर मालगाड़ी को हरी झंडी दिखाई
- भारत डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन के संचालन में दुनिया के चुनिंदा देशों में हुआ शामिल

उन्होंने हरियाणा के न्यू अटेली एवं राजस्थान के न्यू किशनगंज से पहली डबल स्टैक कंटेनर मालगाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस प्रकार भारत डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन के संचालन में दुनिया के चुनिंदा देशों में हो गया है। उन्होंने इस गौरवपूर्ण उपलब्धि के लिए रेलवे इंजीनियरों और उनकी टीम के प्रयासों की सराहना की। उन्होंने कहा कि यह डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर राजस्थान के सभी किसानों, उद्यमियों और व्यापारियों के लिए नए अवसर और नई उम्मीदें लाएगा। समर्पित माल गलियारा न केवल आधुनिक माल गाड़ियों के लिए मार्ग है, बल्कि देश के तेजी से विकास के लिए एक गलियारा भी है। ये गलियारे देश के विभिन्न शहरों में नए विकास केंद्रों और विकास बिंदुओं के विकास का आधार बनेंगे।

उन्होंने कहा कि पश्चिमी माल गलियारा हरियाणा और राजस्थान में खेती और सम्बद्ध व्यवसाय को आसान बना देगा



माल गलियारा राष्ट्र को समर्पित किया



रेवाड़ी-मदर पश्चिमी समर्पित माल गलियारा को रेल भवन से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल तथा अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री सुनीत शर्मा ने हरी झंडी दिखाई

और महेंद्रगढ़, जयपुर, अजमेर और सीकर जैसे शहरों में भी नई ऊर्जा प्रदान करेगा। राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय बाजारों में तेजी से पहुंच इन राज्यों की विनिर्माण इकाइयों और उद्यमियों के लिए बहुत कम लागत पर खुली है। गुजरात और महाराष्ट्र के बंदरगाहों के लिए तेज और सस्ती कनेक्टिविटी क्षेत्र में निवेश के नए अवसरों को बढ़ावा देगी।

प्रधानमंत्री ने कहा कि आधुनिक बुनियादी ढांचे का निर्माण जीवन और व्यापार में नई प्रणालियों को भी जन्म देता है और न केवल इससे जुड़े कार्यों को गति देता है बल्कि अर्थव्यवस्था के कई इंजनों को भी शक्ति प्रदान करता है। यह कोरीडोर न केवल निर्माण क्षेत्र में बल्कि सीमेंट, इस्पात और परिवहन जैसे अन्य क्षेत्रों में भी रोजगार पैदा करता है। इस डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के लाभ के बारे में बताते हुए प्रधानमंत्री ने कहा, “यह 9 राज्यों में 133 रेलवे स्टेशनों को कवर करेगा।” इन

स्टेशनों पर मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क, फ्रेट टर्मिनल, कंटेनर डिपो, कंटेनर टर्मिनल, पार्सल हब होंगे। ये सभी किसानों, लघु उद्योगों कुटीर उद्योगों और बड़े निर्माताओं को लाभान्वित करेंगे। प्रधानमंत्री ने परियोजना में तकनीकी और वित्तीय सहायता के लिए जापान का भी धन्यवाद दिया।

प्रधानमंत्री ने भारतीय रेल के आधुनिकीकरण के लिए व्यक्तिगत, उद्योग और निवेश के बीच समन्वय पर जोर दिया। पूर्व में यात्रियों की परेशानी को याद करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि स्वच्छता, समयबद्धता, अच्छी सेवा, टिकटिंग, सुविधाओं और सुरक्षा के क्षेत्रों में महत्वपूर्ण कार्य किया गया है। उन्होंने स्टेशनों और डिब्बों की साफ-सफाई, विस्टा-डोम कोच, बायो शौचालय, खान-पान, आधुनिक टिकटिंग और तेजस एवं वंदे भारत एक्सप्रेस, जैसी मॉडल ट्रेनों का उदाहरण दिया। उन्होंने आमामन परिवर्तन और विद्युतीकरण में अभूतपूर्व निवेश पर भी प्रकाश डाला, जिससे रेलवे का दायरा और गति बढ़ गई है। उन्होंने सेमी हाईस्पीड वाली ट्रेनों, पटरियों को बिछाने के लिए आधुनिक तकनीक की बात की और इस बात की उम्मीद जताई कि पूर्वोत्तर के हर राज्य की राजधानी रेलवे से जुड़ जाएगी।

प्रधानमंत्री ने कोरोना अवधि के दौरान रेलवे के विशिष्ट योगदान का उल्लेख किया और मजदूरों को उनके घरों तक ले जाने में उनकी भूमिका के लिए उनकी प्रशंसा की। रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने स्वागत सम्बोधन में प्रधानमंत्री का धन्यवाद ज्ञापन करते हुए बताया कि 1.5 किमी लम्बी विद्युत कर्षण पर चलने वाली यह डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन विश्व की प्रथम रेलगाड़ी है।



रेवाड़ी-मदार पश्चिमी समर्पित माल गलियारा

- 306 किमी रेवाड़ी - मदार खंड
- यह खंड हरियाणा राज्य में (महेंद्रगढ़ और रेवाड़ी जिलों में लगभग 79 किमी) और राजस्थान राज्य में (लगभग 227 किमी जयपुर, अजमेर, सीकर, नागौर और अलवर जिलों में) बनाया गया है।
- डब्ल्यूडीएफसी का लगभग 40% भाग राजस्थान में है।
- डीएफसी का लगभग 250 किमी हिस्सा हरियाणा राज्य में है।
- इस खंड में 16 प्रमुख पुल और सेतु (1 सेतु और 15 प्रमुख पुल), 269 छोटे पुल, 4 रेल फ्लाई ओवर, 22 रोड ओवर ब्रिज और 177 रोड अंडर ब्रिज बनाए गए हैं। इनके बनने से 148 लेवल क्रॉसिंग्स खत्म हुई हैं।
- इस खंड में 9 नव निर्मित डीएफसी स्टेशन हैं। इसमें छह क्रॉसिंग स्टेशन (यानी न्यू डाबला, न्यू भगेगा, न्यू श्री माधोपुर, न्यू पचार मलिकपुर, न्यू साखून और न्यू किशनगढ़) और तीन जंक्शन स्टेशन (यानी न्यू रेवाड़ी, न्यू अटेली और न्यू फुलेरा) हैं।
- इस खंड में सिविल, इलेक्ट्रिकल और एसएंडटी सहित अनुबंधों का कुल मूल्य भूमि को छोड़कर 5,800 करोड़ रुपये है।
- इस खंड का विस्तार होने से रेवाड़ी-मानेसर, नारनौल, फुलेरा और किशनगढ़ क्षेत्र में राजस्थान, हरियाणा और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के विभिन्न उद्योगों को लाभ होगा।
- इसके अलावा, काटूवास में स्थित कॉनकोर का कंटेनर डिपो भी डीएफसी के नक्शे पर आ जाएगा और इसका तेजी से बेहतर इस्तेमाल हो सकेगा।
- इस माल गलियारे के बनने से गुजरात में स्थित कांडला, पीपावाव, मुंद्रा तथा दाहेज बंदरगाहों का बाधारहित संपर्क पूर्वी भारत के साथ हो जाएगा।
- 351 किमी के भाऊपुर-खुर्जा खंड को प्रयोग के लिए राष्ट्र को समर्पित करने तथा खुर्जा-बोड़ाकी-दादरी-रेवाड़ी के बीच संपर्क लिंक के निर्माण से डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी के बीच निर्बाध आवाजाही हो सकती है।
- डीएफसीसीआईएल ने इस खंड पर भारतीय रेल की मालगाड़ियों का ट्रायल-रन किया था।
- आरडीएसओ की ट्रैक रिकॉर्डिंग कार ने 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से बॉक्स वैगनों का कंपन परीक्षण किया था। इन मालडिब्बों का वजन 19.85 टन और इनकी वहन क्षमता 80.15 टन है। इन वैगनों में भारतीय रेल में वर्तमान में उपयोग किए जा रहे मालडिब्बों की तुलना में 14% अधिक भार वहन क्षमता है। इन वैगनों की वहन क्षमता का उपयोग करने के लिए डीएफसीसीआईएल ने बुनियादी ढांचे का निर्माण आधुनिक मानकों से किया है। वर्तमान में, भारतीय रेल मालगाड़ियां 60 किमी प्रति घंटे की अनुमानित गति से प्रति माल ढुलाई के लिए 61-71 टन वजन ले जा सकती हैं। नए, उन्नत माल डिब्बे 100 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से 81 टन प्रति वैगन तक वजन ले जा सकते हैं। नए माल डिब्बे सुरक्षित और आधुनिक भी हैं।
- इस सेक्शन में बीएलसीएस-ए और बीएलसीएस-बी वैगन प्रोटोटाइप के ट्रायल रन भी पूरे हो चुके हैं। इन वैगनों की क्षमता 25 टन बढ़ाई गई है और इसे आरडीएसओ के वैगन विभाग द्वारा डीएफसीसीआईएल के लिए डिजाइन किया गया है। नए आकार से इसके उपयोग और समान वितरण और लोडिंग क्षमता को अधिकतम करने में मदद मिलेगी। ये माल डिब्बे 100 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से डब्ल्यूडीएफसी पर डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन के रूप में काम करते हैं।
- डीएफसीसीआईएल भारतीय रेल पटरियों पर 75 किमी प्रति घंटे की अधिकतम गति के मुकाबले 100 किमी / प्रति घंटे की अधिकतम गति से मालगाड़ी चलाएगा, साथ ही मालगाड़ियों की औसत गति को भारतीय रेल लाइनों पर 26 किमी प्रति घंटे की मौजूदा गति से भी बढ़ाया जाएगा। मालगाड़ियां विशेष मालवाहक गलियारे (डीएफसी) पर 70 किमी प्रति घंटे की गति से दौड़ेंगी।

खाना की गई मालगाड़ी का विवरण

न्यू अटेली स्टेशन से

- इस मालगाड़ी को आंशिक रूप से काटूवास स्थित कॉनकोर कंटेनर डिपो से और आंशिक रूप से गेट-वे लॉजिस्टिक्स के गढ़ी से लोड किया गया है। 1.5 किमी लंबी ट्रेनों में 90 बीएलसी वैगन और दो ब्रेक वैगन हैं, जिसका वजन 4,941 टन है, जिन्हें मुंद्रा बंदरगाह तक पहुंचना है। इसे मेक इन इंडिया के तहत मधेपुरा कारखाने में निर्मित 12,000 हॉर्स पावर क्षमता वाले डब्ल्यूएजी 12, और पश्चिम बंगाल के चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में बने डब्ल्यूएजी 9 लोकोमोटिव ले जा रहे हैं।
- **कंटेनर विवरण :** लोहे के आर्टवेयर, एल्युमीनियम आर्टवेयर, सजे हुए लेमिनेटेड शीट्स, लकड़ी के हार्डवेयर, लैंप, फर्निशिंग आइटम, ऑटो पार्ट्स, स्टील उत्पाद, टाइल्स से भरा कंटेनर।
- **लोडिंग पॉइंट :** कॉनकोर मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क, काटूवास और आईसीडी गढ़ी हरसरू (गुरुग्राम) गेट-वे रेल
- **गंतव्य विवरण :** आयरन आर्टवेयर और एल्युमीनियम आर्टवेयर और लैंप, जो मुरादाबाद से अमरीका और जर्मनी जाते हैं, गुरुग्राम से ब्रिटेन जाने के लिए सामान, सोनीपत से अमेरिका के लिए ऑटो पार्ट्स, हिसार से दक्षिण और पूर्वी अफ्रीका के स्टील उत्पाद, बहादुरगढ़ से क्रोएशिया तक जाने वाली टाइलें, दुबई और इंडोनेशिया के लिए लकड़ी के आर्टवेयर तथा लैंप और टुकड़ों में सजावटी चादरें।

न्यू किशनगढ़ स्टेशन से

- मालगाड़ी का आधा हिस्सा पिपावाव बंदरगाह से और दूसरा आधा हिस्सा मुंद्रा पोस्ट से लोड किया गया है। रैक में 90 बीएलसी वैगन हैं और दो ब्रेक वैगन का सकल वजन 5,966 टन है। इसे भारतीय रेल के मेक इन इंडिया कारखाने में निर्मित मधेपुरा, बिहार द्वारा निर्मित 12,000 हॉर्स पावर क्षमता वाले डब्ल्यूएजी 12, और पश्चिम बंगाल के चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में बने डब्ल्यूएजी 9 लोकोमोटिव ले जा रहे हैं।
- **कंटेनर विवरण :** टीकेडी (तुगलकाबाद कंटेनर डिपो ऑफ कॉनकोर) और डीईआर (दादरी कंटेनर डिपो ऑफ कॉनकोर) जाने के लिए कंटेनर लोड किए गए। इनमें प्रमुख वस्तुएं स्पेयर पार्ट्स, इलेक्ट्रिकल पार्ट्स, मशीन, स्प्रे पार्ट्स, बुनाई मशीन और पॉलिएस्टर कपड़े हैं। कंटेनरों का प्रमुख स्रोत संयुक्त अरब अमीरात है। अन्य वस्तुएं पीवीसी आइटम, पेपर, पॉलिमर, एथिलीन, ऑटो कंपोनेंट्स, कॉपर ट्यूब्स, फर्नीचर और एल्युमिनियम कांइल हैं और यह खाड़ी देशों तथा सुदूर पूर्व (इंडोनेशिया और सिंगापुर) से लोड की गई है।
- **लोडिंग पॉइंट :** पिपावाव और मुंद्रा पोर्ट, गुजरात
- **गंतव्य विवरण :** कॉनकोर मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क, काटूवास

डीएफसी पर दौड़ते मेक इन इंडिया लोकोमोटिव

विश्व की पहली इलेक्ट्रिक लोको डबल स्टैक 1.5 किमी लंबी कंटेनर मालगाड़ी को नई अटेली और न्यू किशनगढ़ स्टेशनों से हरी झंडी दिखाकर डब्ल्यूडीएफसी के 7.5 मीटर ओएचई सेक्शन से रवाना किया गया। दोनों ट्रेनों के फ्रंट लोको वैग-12 लोको हैं, इनका निर्माण भारतीय रेल के मेक इन इंडिया कारखाने मधेपुरा, बिहार में किया गया है।

12,000 हॉर्स पावर के वैग 12 इलेक्ट्रिक सुपर पॉवर्ड डबल-सेक्शन लोकोमोटिव 120 किमी प्रतिघंटे की अधिकतम रफ्तार से 6,000 टन का भार उठाने में सक्षम हैं। इन्हें डीएफसी सहित प्रमुख माल ढुलाई वाले मार्गों पर परिचालन के लिए तैनात करने की योजना है। मधेपुरा में निर्मित ये लोकोमोटिव एक दोहरे बो-बो डिजाइन के साथ 12,000 हॉर्स पावर के हैं, जो दोगुनी रफ्तार से चलने के लिए बनाए गए हैं और ये एक बार में 6,000 टन माल ले जाने के लिए सक्षम बनाए गए हैं। इंसुलेटेड गेट बाइपोलर ट्रांजिस्टर (आईजीबीटी) आधारित प्रोपल्शन तकनीक से लैस, डब्ल्यूएजी 12बी पुनर्योजी ब्रेकिंग तकनीकी का उपयोग करता है, साथ ही यह ऊर्जा की खपत को भी कम करता है।



दूसरा लोको, जो मध्य में जुड़ा होता है लंबी रूट ट्रेन के पाइप लोको के रूप में काम करता है, चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स से निर्मित 6,000 हॉर्स पावर का डब्ल्यूएजी 9 है। पहली बार डबल स्टैक 1.5 किमी लंबी इलेक्ट्रिक ट्रेन डीएफसीसीआईएल ने नए बने 7.5 मीटर ऊंचे ओएचई सेक्शन में चलाई थी। एक ट्रेन में, 360 दस फीट कंटेनर समतुल्य इकाइयां (टीईयू) चलती हैं, जो 270 उच्च क्षमता वाले रोड ट्रेलर ट्रकों के बराबर हैं।

न्यू खुर्जा-न्यू भाउपुर खंड पर 90 किमी की गति से दौड़ी मालगाड़ी

वर्तमान स्थिति में बदलाव लाने वाले एक घटनाक्रम में मालगाड़ियों ने ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के हाल में आरंभ न्यू खुर्जा-न्यू भाउपुर खंड पर 90 किमी प्रति घंटे से ऊपर की गति प्राप्त करना शुरू कर दिया है। तेज गति के परिणामस्वरूप वस्तुओं को तेजी से पहुंचाया जा सकेगा और माल ढुलाई लागत को कम किया जा सकेगा।

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 29 दिसम्बर, 2020 को ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के 351 किमी लम्बे न्यू खुर्जा-न्यू भाउपुर खंड का उद्घाटन किया था। उद्देश्यों को पूरा करते हुए, हाल में आरंभ खंड पर 90 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति पर बिना किसी बाधा के बड़े सामान की ढुलाई-उतराई की जा रही है। 03 जनवरी, 2021 तक इस नए खंड पर 53 मालगाड़ियों का परिचालन किया जा चुका था।

गौरतलब है कि उद्घाटन के मौके पर दो मालगाड़ियों, न्यू खुर्जा और न्यू भाउपुर के बीच लुधियाना, पंजाब के मुल्लानपुर और फरीदकोट से खाद्यान्न से लदी 9,400 ग्राँस टन ट्रेन और डीएफसी नेटवर्क के न्यू भाउपुर और न्यू खुर्जा के बीच जरूरी साइडिंग रे, रांची, झारखंड और दुधिचुआ घाट पर बगल की रेल लाइन, सिंगरौली, मध्य प्रदेश से बिजलीघर के कोयले से लदी 1.5 किमी लांग हॉल 10,420 ग्राँस टन ट्रेन को हरी झंडी दिखा कर रवाना किया गया था। माल उतारने के बाद वापसी पर उपरोक्त रेल ने डीएफसी पर 90 किमी प्रति घंटे की गति हासिल की।

रेल मंत्री ने डीएफसी की प्रगति की समीक्षा की

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने पूर्व और पश्चिमी दोनों कोरीडोर पर डीएफसी के तहत पूरा होने वाले विभिन्न सेक्शन की प्रगति की समीक्षा की।

रेलवे के अधिकारियों ने सभी सेक्शन में हो रही प्रगति के बारे में जानकारी दी। साथ ही, रेलवे को कुछ सेक्शंस में काम पूरा करने में आने वाली चुनौतियों के बारे में भी बताया।

श्री गोयल ने कहा कि अंतिम व्यक्ति तक पहुंच और फीडर मार्गों को एक साथ पूरा करने की आवश्यकता है ताकि डीएफसी से अधिकतम लाभ प्राप्त हो सके।

उन्होंने कहा कि परियोजना विकास के इस पहलू पर ईमानदारी से नजर रखने की जरूरत है।

परियोजना की दैनिक आधार पर निगरानी करने की आवश्यकता है ताकि इसे जून 2022 तक राष्ट्र को सौंपना सुनिश्चित हो सके।

उन्होंने कहा कि 'आत्मनिर्भर भारत अभियान' को बढ़ावा मिले, इसे सुनिश्चित करने के लिए डीएफसी पर सभी कंटेनर यातायात के स्वदेशीकरण को एक मिशन मोड पर बढ़ावा देने की जरूरत है। उन्होंने कहा कि भारत में घरेलू उद्योग ऐसे कंटेनरों के निर्माण में सक्षम है।

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर को भारत के आर्थिक विकास में एक बड़े परिवर्तन के रूप में देखा जा रहा है। ■

केन्द्रीय बजट 2021-22 में भारतीय रेल के लिए ऐतिहासिक आवंटन

केन्द्रीय वित्त एवं कॉर्पोरेट कार्य मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण ने 1 फरवरी 2021 को संसद में सामान्य बजट 2021-22 प्रस्तुत किया।

रेल, वाणिज्य व उद्योग, उपभोक्ता मामले और खाद्य व सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 4 फरवरी को आयोजित एक आभासी प्रेस वार्ता में भारतीय रेल के लिए बजटीय प्रावधानों पर कहा, केन्द्रीय बजट 2021 भारतीय रेल के लिए ऐतिहासिक है। इसने भारतीय रेल में बुनियादी ढांचा परियोजनाओं पर ध्यान केंद्रित किया है। भारतीय रेल के लिए सबसे बड़ा पूंजीगत व्यय अर्थव्यवस्था को पुनर्जीवित करने और भारतीय रेल को आत्म निर्भर भारत की ओर ले जाने के लिए एक बड़े उत्प्रेरक के रूप में कार्य करेगा।

उन्होंने कहा कि भारतीय रेल 2023 तक 100% विद्युतीकरण, 2030 तक नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन नेटवर्क, रेलवे का आधुनिकीकरण, टिकट बुकिंग में आसानी, ऑनलाइन माल ढुलाई सेवाओं जैसी बड़ी योजनाओं की ओर बढ़ रही है। इस प्रकार, भारतीय रेल 'फ्यूचर रेडी' नेटवर्क बनने की कगार पर है।

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के विषय में श्री गोयल ने कहा कि डीएफसी के पूरी तरह से चालू होने और डीएफसीसीआईएल के स्वस्थ लाभ दर्ज की शुरुआत के बाद सार्वजनिक सूचीकरण और क्रमिक विनिवेश द्वारा परिसंपत्तियों का मुद्रीकरण चरणों में किया जा सकता है।

उन्होंने कहा कि भारतीय रेल का प्रबंधन मंत्र प्राथमिकता निर्धारित करना, संसाधनों का आवंटन और शीघ्र पूर्णता प्रदान करना है। अब नई परियोजनाओं की घोषणा करने के बजाय परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान केंद्रित किया गया है। वर्तमान में चल रही 513 परियोजनाओं में से रेलवे ने एचडीएन/एचयूएन मार्गों पर क्षमता वृद्धि परियोजनाओं में अतिजोखिम, जोखिम परियोजनाओं, बहु टैकिंग परियोजनाओं, कनेक्टिविटी परियोजनाओं व राष्ट्रीय परियोजनाओं की पहचान की। अगले 4 वर्षों के लिए धन आवंटन और लक्ष्य की योजना

रेलवे मूलभूत ढांचा



- 2030 तक 'फ्यूचर रेडी' रेलवे प्रणाली के निर्माण के लिए राष्ट्रीय रेल प्लान फॉर इंडिया-2030
- जून 2022 से शुरू होने वाली वेस्टर्न डीएफसी और ईस्टर्न डीएफसी योजना से मेक इन इंडिया रणनीति के तहत लॉजिस्टिक्स लागत कम होगी
- दिसम्बर 2023 तक, बॉड गेज रूट का शत-प्रतिशत विद्युतीकरण किया जाएगा

यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा के लिए

- पर्यटक रूटों पर बेहतर यात्रा अनुभव के लिए सुरुचिपूर्ण डिजाइन किए गए विस्टा डॉम एलएचबी कोच
- मानव भूल के कारण होने वाली ट्रेन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए स्वदेश में विकसित स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली

बनाई गई है। सभी अतिजोखिम परियोजनाएं मार्च 2022 तक पूरी हो जाएंगी और अन्य मार्च 2024 तक पूरी हो जाएंगी।

बजट में भारतीय रेल के पास अब तक का अधिकतम कुल योजनागत पूंजीगत व्यय इस साल 2,15,058 करोड़ रुपये है, जिनमें आंतरिक संसाधनों से 7,500 करोड़ रुपये, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से 1,00,258 करोड़ और आम बजट में पूंजीगत व्यय आवंटन के लिए 1,07,100 करोड़ रुपये शामिल हैं।

भारतीय रेल ने 1,10,055 करोड़ रुपये का रिकॉर्ड परिव्यय प्राप्त किया, जिसमें से 1,07,100 करोड़ रुपये संसद में पेश किए गए केंद्रीय बजट 2021-22 में पूंजीगत व्यय के लिए हैं। सकल बजटीय आवंटन बीई 2020-21 की तुलना में 37,050 करोड़ (53%) अधिक है। कोविड के बावजूद, यह भारतीय रेल में आधारभूत संरचना परियोजनाओं के लिए की जा रही प्रगति का उल्लेखनीय संकेत है।



वित्त मंत्री द्वारा पेश किए गए आम बजट 2021-22 के उपरांत रेलवे पर किए गए प्रावधानों पर रेल भवन में आयोजित संवाददाता सम्मेलन में उपस्थित रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री सुनील शर्मा एवं अन्य सदस्यगण

केन्द्रीय बजट के पश्चात् रेल भवन में आयोजित प्रेस वार्ता में इस बजट में भारतीय रेल के लिए हुई घोषणाओं की विस्तृत जानकारी देते हुए रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री सुनील शर्मा कहा कि भारतीय रेल पूंजीगत व्यय में की गई इस वृद्धि के साथ संपूर्ण भारतीय अर्थव्यवस्था के चालक के तौर पर नेतृत्व करेगी। वार्षिक योजना 2021-22 में मुख्य रूप से बुनियादी ढांचागत विकास, क्षमता वृद्धि, टर्मिनल सुविधाओं के विकास, ट्रेनों की गति में वृद्धि, सिग्नल प्रणाली, यात्रियों/उपयोगकर्ताओं संबंधी सुविधाओं में सुधार, अंडरपास/पुलों संबंधी सुरक्षा कार्यों सहित विभिन्न गतिविधियों पर जोर दिया गया है।

बजट अनुमान 2021-22 में निम्नलिखित योजनागत श्रेणियों में अब तक का सर्वाधिक आवंटन किया गया है : (करोड़ में)

योजना	बजट अनुमान 2020-21	बजट अनुमान 2021-22	बजट अनुमान 2020-21 की तुलना में वृद्धि
नई रेल लाइनें	26971	40932	52%
रेल लाइनों का दोहरीकरण	21545	26116	21%
ट्रैफिक सुविधाएं	2058	5263	156%
आरओबी/आरयूबी	6204	7122	15%

जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड और पूर्वोत्तर क्षेत्रों की राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए वित्त वर्ष 2021-22 के बजट में अब तक का सर्वाधिक 12,985 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है, जो वित्त वर्ष 2020-21 के 7535 करोड़ रुपये के आवंटन की तुलना में 72 फीसदी अधिक है। डीएफसीसीआईएल के लिए 16,086 करोड़ रुपये, एनएचएसआरसीएल के लिए 14,000 करोड़ रुपये और केएमआरसीएल के लिए 900 करोड़ रुपये के आवंटन के साथ पीएसयू/जेवी/एसपीवी में निवेश के लिए 37,270 करोड़ रुपये का जीबीएस आवंटन किया गया है।

निम्नलिखित सारणी में बजट अनुमान 2021-22 और बजट अनुमान 2020-21 के तुलनात्मक विवरण को स्रोत के आधार पर दर्शाया गया है:

स्रोत	बजट अनुमान 2020-21	बजट अनुमान 2021-22
कुल बजट समर्थन	70250	107300
आंतरिक स्रोत	7500	7500
बजट संबंधी अतिरिक्त स्रोत	83292	100258
कुल पूंजीगत व्यय	161042	215058

(करोड़ में)

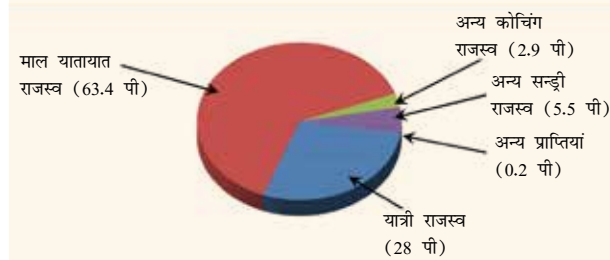
गहन निगरानी, बेहतर प्रबंधन और सभी हितधारकों के साथ संपर्क से यह सुनिश्चित हुआ है कि अब सभी परियोजना स्थलों पर काम अभूतपूर्व गति से आगे बढ़ रहा है। कुछ परियोजनाओं को मार्च 2021 तक पूरा कर लिया जाएगा, जिनमें गांधीनगर और हबीबगंज स्टेशन का कार्याकल्प करना, अहमदाबाद-बोटाद गेज परिवर्तन (170 किमी), पीलीभीत-शाहजहांपुर गेज परिवर्तन (83 किमी), उत्तरेतिया-रायबरेली दोहरीकरण (66 किमी), गाजीपुर-औधगढ़ दोहरीकरण (40 किमी), अजमेर- बेंगुरग्राम दोहरीकरण (47 किमी), और कोसी पुल निर्माण (22 किमी) सहित निर्माली-सैरागढ़ नई लाइन का निर्माण शामिल है। रेलवे विद्युतीकरण की कुछ प्रमुख परियोजनाओं के भी मार्च 2021 तक पूरा होने की उम्मीद है, इनमें मुंबई-आबु रोड, मुंबई-रत्नागिरी, हावड़ा-न्यू कूच बिहार सेक्शन (मालदा के रास्ते), पिपावा बंदरगाह तक कनेक्टिविटी, रतलाम/मथुरा-जयपुर और पुणे-सतारा, सोनीपत-जिंद शामिल हैं।

पिछले वित्त वर्ष के दौरान भारतीय रेल को कोविड संबंधी अभूतपूर्व चुनौतियों का सामना करना पड़ा। कोरोना वायरस के प्रसार को रोकने के लिए यात्री सेवाओं को बंद करना पड़ा। हालाँकि विपरीत परिस्थितियों के बावजूद भारतीय रेल ने राष्ट्रीय स्तर पर जरूरी उत्पादों और सेवाओं की सप्लाई चालू रखा और लाखों प्रवासियों को उनके गंतव्य तक भी पहुंचाया।

भारतीय रेल ने लॉकडाउन अवधि का उपयोग 200 से अधिक महत्वपूर्ण रखरखाव संबंधी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए एक अवसर के रूप में किया। इनमें बड़े पैमाने पर रेल पटरियों का रखरखाव, फ्रेट बिजनेस संबंधी योजनाओं पर काम

राजस्व - बजट अनुमान वित्त वर्ष 2021-22				(करोड़ में)
मद	2019-20	संशोधित अनुमान 20-21	बजट अनुमान 21-22	
(क) यात्री	50,669.09	15,000	61,000	
(ख) अन्य कोचिंग	4,640.79	1,500	6,200	
(ग) माल	1,13,487.89	1,24,184	1,37,810	
(घ) अन्य सन्द्री राजस्व	5,862.75	5,500	12,000	
यातायात सस्पेन्स	-303.92	125	100	
अन्य प्राप्तियां	338.09	300	350	
कुल प्राप्तियां	1,74,694.69	1,46,609	2,17,460	
सामान्य परिचालन व्यय	1,50,211.21	1,40,786	1,54,399	
पेंशन निधि, मूल्य ह्रास आरक्षित निधि, विकास निधि, राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष	22,697.61	3,523	60,761	
मिश्रित व्यय	1,785.86	2,300	2,400	
कुल व्यय	1,74,694.69	1,46,609	2,17,460	

पैसा कहां से आता है

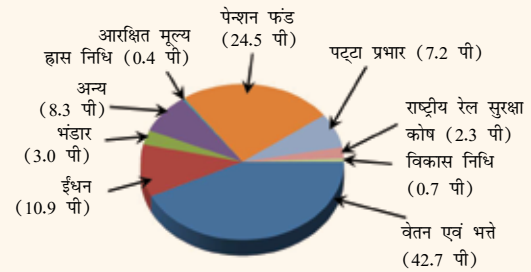


करना और डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर, जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर कनेक्टिविटी आदि जैसी बुनियादी ढांचागत परियोजनाओं को तीव्र गति से आगे बढ़ाना शामिल है। लॉकडाउन के बाद, विशेष रूप से पिछले 5 महीनों में भारतीय रेल की फ्रेट परियोजनाओं में उल्लेखनीय सुधार देखा गया, जो देश में आर्थिक पुनरुत्थान के साथ-साथ रेलवे में हुए बदलावों को दर्शाता है। ऐसा माल गाड़ियों की औसत गति को 23 किमी प्रतिघंटा से बढ़ाकर 46 किमी प्रतिघंटा करने, विभिन्न टैरिफ और गैर-टैरिफ उपायों को करने के साथ-साथ ऑनलाइन बुकिंग के लिए पहली बार 'फ्रेट बिजनेस डेवलपमेंट पोर्टल' को शुरू करने से हुआ। पिछले वर्ष की तुलना में यह वित्त वर्ष अधिक माल बुकिंग के साथ खत्म होने की संभावना है।

भारतीय रेल ने भारत-2030 के लिए एक राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की है। यह भविष्य में रेलवे की जरूरतों को पूरा करने के लिए होगा, जिसके तहत रेलवे में वर्ष 2030 तक बुनियादी ढांचे का निर्माण किया जाएगा, जो वर्ष 2050 तक रेलवे संबंधी सभी जरूरतों व मांगों को पूरा करने में सक्षम होगा। वर्ष 2030 तक मांग और आवश्यक क्षमता वृद्धि की पहचान करने वाली एनआरपी अर्थव्यवस्था की लॉजिस्टिक लागत को कम करने के अपने अंतिम लक्ष्य के साथ वर्ष 2050 तक भारतीय रेल अपने मॉडल शेयर को पुनः 45 प्रतिशत तक पहुंचाने पर भी ध्यान केन्द्रित कर रही है।

बजट में यह घोषणा की गई है कि वेस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर और ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर के जून 2022 तक शुरू होने की उम्मीद है। साथ ही वित्त मंत्री ने निम्नलिखित

पैसा कहां जाता है



अतिरिक्त पहल को लागू करने का प्रस्ताव भी रखा है:

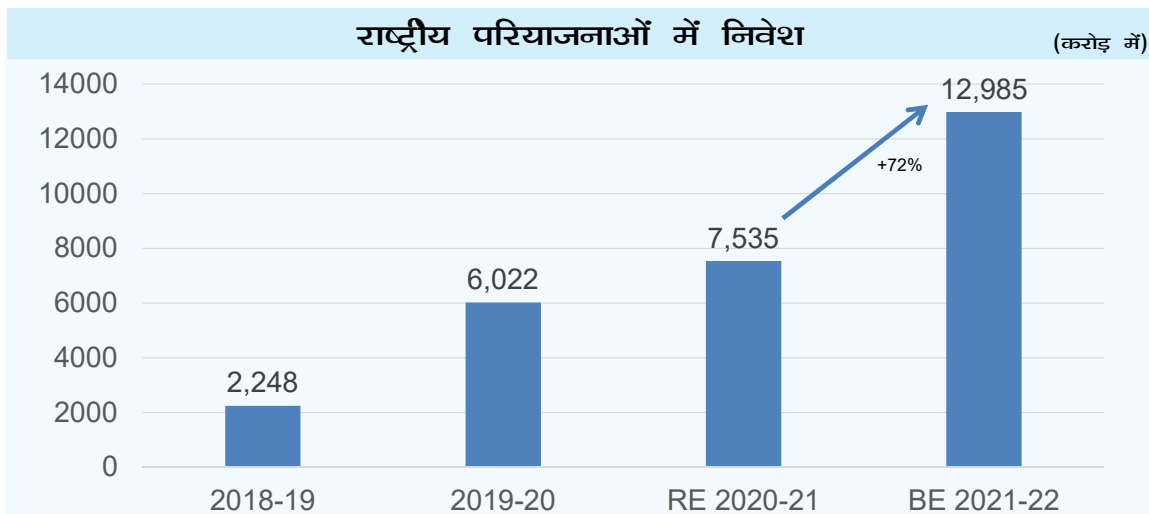
- वर्ष 2021-22 में ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर के सोननगर-गोमोह सेक्शन (263.7 किमी) को पीपीपी मोड में लिया जाएगा। इसके बाद 274.3 किमी के गोमोह-दनकुनी सेक्शन को पीपीपी मोड में लिया जाएगा।
- खड़गपुर से विजयवाड़ा तक ईस्ट कोस्ट कोरिडोर, भुसावल से खड़गपुर और दनकुनी तक ईस्ट-वेस्ट कोरिडोर और इटारसी से विजयवाड़ा तक नॉर्थ-साउथ कोरिडोर नामक भविष्य की डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर परियोजनाओं को शुरू किया जाएगा। पहले चरण में इनकी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जाएगी।

- ब्रॉड-गेज मार्गों के शत प्रतिशत विद्युतीकरण के कार्य को दिसंबर 2023 तक पूरा किया जाएगा। वर्ष 2021 के अंत तक विद्युतीकृत ब्रॉड गेज मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) के 46,000 आरकेएम अर्थात् 72 प्रतिशत तक पहुंचने की उम्मीद है, जो 01 अक्टूबर, 2020 को 41,548 आरकेएम था।

यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए, यात्रियों को बेहतर यात्रा अनुभव देने के उद्देश्य से बजट में यात्री ट्रेनों के लिए सुंदर डिजाइन वाले विस्टा डोम एलएचबी कोच देने का प्रस्ताव किया गया है। वहीं दूसरी तरफ भारतीय रेल के उच्च घनत्व नेटवर्क और अत्यधिक उपयोग होने वाले मार्गों पर स्वदेश में विकसित स्वचालित ट्रेन सुरक्षा के प्रावधान किए गए हैं। यह प्रणाली मानवीय भूल से होने वाली रेल दुर्घटनाओं की आशंका को कम करती है। ■

राष्ट्रीय परियोजनाओं में निवेश

(करोड़ में)



रेल मंत्री ने रेलवे का माल ढुलाई व्यवसाय विकास पोर्टल लॉन्च किया

भारतीय रेल देश के लॉजिस्टिक क्षेत्र की रीढ़ है। वर्ष 2020 में लॉकडाउन के दौरान भारतीय रेल ने देश में माल ढुलाई परिवहन में अथक सेवाएं प्रदान कीं। भारतीय रेल ने सितंबर, अक्टूबर, नवम्बर तथा दिसम्बर 2020 में लगातार सबसे अधिक लोडिंग का लक्ष्य हासिल किया। भारतीय रेल ने प्राथमिकता पर माल ढुलाई नीति अपनाई है, जिसके तहत न केवल परंपरागत वगैरह से माल ढुलाई के विस्तार पर बल दिया गया है बल्कि अपनी ओर नए ग्राहक आकर्षित करने के लिए उपभोक्ता केंद्रित कार्य को आगे बढ़ाया गया है।

इसी सिलसिले में रेल, वाणिज्य तथा उद्योग उपभोक्ता मामले तथा खाद्य, सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 5 जनवरी को माल ढुलाई उपभोक्ताओं की सभी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वन स्टॉप सॉल्यूशन के रूप में माल ढुलाई उपभोक्ता पोर्टल का उद्घाटन किया। समारोह में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री सुनीत शर्मा जाने-माने उद्यमी तथा मल्टी मोड लॉजिस्टिक सेवा प्रदाताओं, खाद्यान्न, इस्पात, ऑटो जैसे क्षेत्रों के अधिकारी और अन्य हितधारक उपस्थित थे।

रेल मंत्री ने कहा कि भारतीय रेल एक अदृश्य डोर है, जो भारत की लम्बाई और चौड़ाई को कनेक्ट करती है। लॉकडाउन के दौरान रेलवे ने सबसे अधिक चुनौतीपूर्ण समय में देश को आवश्यक सप्लाई प्रदान करने तथा राष्ट्रीय सप्लाई चेन को बनाए रखने में अपना संकल्प दिखाया। नया पोर्टल रेलवे के साथ व्यापार-सुगमता सुनिश्चित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा। पोर्टल उपभोक्ताओं को सर्वश्रेष्ठ सेवा उपलब्ध कराना सुनिश्चित करेगा। रेलमंत्री ने कहा कि पिछले छह वर्षों में रेल परिचालन के सभी क्षेत्रों में प्रधानमंत्री के नेतृत्व में असाधारण विकास हुआ है। उन्होंने कहा कि सेवाओं में और सुधार करने की रेलवे की प्रतिबद्धता अटल है। दूसरे से बेहतर होना रेलवे की महानता नहीं बल्कि इसकी महानता सर्वश्रेष्ठ होने में है।

अपने तरह का पहला समर्पित माल ढुलाई पोर्टल यह सुनिश्चित करेगा कि सभी कार्य उपभोक्ता केंद्रित हों, लॉजिस्टिक्स प्रदान करने वालों की लागत में कमी आए, आपूर्तिकर्ताओं के लिए ऑनलाइन ट्रैकिंग सुविधा सुनिश्चित हो और माल परिवहन की प्रक्रिया सरल बने। मानवीय कार्य के स्थान पर ऑनलाइन माल ढुलाई विकास पोर्टल डिजाइन किया



माल ढुलाई व्यवसाय विकास पोर्टल का शुभारंभ करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, साथ में हैं अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड, श्री सुनीत शर्मा

- अपने तरह के पहले समर्पित माल ढुलाई पोर्टल से सभी उपभोक्ता केंद्रित कार्य, लॉजिस्टिक प्रदाताओं के लिए लागत में कमी, आपूर्तिकर्ताओं के लिए ऑनलाइन ट्रैकिंग सुविधा सुनिश्चित होगी और माल परिवहन की प्रक्रिया सरल होगी
- माल ढुलाई व्यवसाय विकास पोर्टल, माल ढुलाई उपभोक्ताओं के लिए 'वन स्टॉप-सिंगल विंडो' सॉल्यूशन
- नया पोर्टल व्यापार-सुगमता सुनिश्चित करेगा

गया है। इसको सभी वर्तमान तथा नए उपभोक्ताओं की अलग-अलग आवश्यकताओं को ध्यान में रख कर डिजाइन और विकसित किया गया है और इसका फोकस व्यापार-सुगमता, पारदर्शिता लाने और पेशेवर समर्थन प्रदान करने पर है।

उद्योग क्षेत्र के प्रतिनिधियों ने कहा कि नया पोर्टल प्रधानमंत्री के 'डिजिटल इंडिया मिशन' के अनुरूप बड़ा कदम है। इससे माल ढुलाई में न केवल सुगमता आएगी बल्कि लागत में भी कमी आएगी।

पोर्टल की प्रमुख विशेषताएं निम्नलिखित हैं

• रेल के लिए

यह पोर्टल भारतीय रेल के सभी उपभोक्ताओं का स्वागत करता है। माल ढुलाई व्यवसाय का परिचय उपभोक्ताओं को देता है और उन्हें विभिन्न टर्मिनलों की सुविधाओं और उपलब्ध लॉजिस्टिक सेवाओं के ब्यौरे के साथ उचित टर्मिनल चयन में निर्देश देता है और उन्हें सही वेगन चुनने में मदद देता है। पोर्टल में अनुमानित शुल्क और सभी नियोजित माल ढुलाई परिवहन के लिए अनुमानित समय भी दिया गया है। उपभोक्ता पंजीकरण कराके आसानी से वेगनों की मांग कर सकता है।

भारतीय रेल की वेबसाइट

<https://indianrailways.gov.in/#> या
<https://www.fois.indianrail.gov.in/RailSAHAY>
 पर लॉग इन करके पोर्टल एक्सेस किया जा सकता है।



• वर्तमान उपभोक्ता

हम सर्वश्रेष्ठ सेवा प्रदान करने और व्यवसाय विकास को स्थायित्व प्रदान करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने वाली महत्वपूर्ण सूचना देने के लिए प्रतिबद्ध हैं। माल ढुलाई व्यवसाय पोर्टल का पर्सनलाइज्ड डैशबोर्ड आपको भारतीय रेल के साथ संपूर्ण व्यवसाय, आपके बकाया ऑर्डर, भेजे हुए माल, विभिन्न इनटरेक्शनों की स्थिति, विभिन्न सेवाओं के लिए आवेदन तथा शिकायत दर्ज करने की सुविधा प्रदान करता है। इसमें भेजे हुए माल को ट्रैक करना, विभिन्न सेवाओं के लिए सिंगल क्लिक आवेदन, रियायत योजनाएं, डाइवर्जन, रीबुकिंग, विलंबन शुल्क तथा गोदी शुल्क माफी, स्टैकिंग अनुमतियों की लाइव ट्रैकिंग की जा सकती है।

• कॉमोडेटिज पेज

पोर्टल में रेलवे द्वारा ढुलाई की जाने वाली प्रमुख सामग्रियों पर कॉमोडेटिज पेज हैं। इन सामग्रियों में कोयला, खनिज तथा अयस्क, अनाज, रासायनिक खाद, लोहा और इस्पात, पेट्रोलियम उत्पाद, कंटेनर सेवाएं, ऑटो मोबाइल आदि हैं। पोर्टल पर टर्मिनल अनुकूल वैगन, माल ढुलाई शुल्क, अनुमानित समय और चुनिंदा सामग्री के लिए प्रोत्साहन योजनाएं शामिल की गई हैं। इसमें विभिन्न प्रकार के वैगन प्रारंभ किए गए हैं, जो आपकी सामग्री की ढुलाई, उनकी लोडिंग वरीयता और आपकी लॉजिस्टिक आवश्यकताओं को प्रोत्साहित करते हैं।

• टूल्स एंड सर्विसेज

हम महत्वपूर्ण सूचना तक सीधा एक्सेस प्रदान करने हेतु बार-बार एक्सेस किए गए टूल तथा सेवाओं की पेशकश के लिए प्रतिबद्ध हैं। भारतीय रेल के साथ अधिकतम माल ढुलाई योजना के लिए विभिन्न टूल तथा सेवाएं एक्सेस करें। विभिन्न सामग्री की आवाजाही, वैगन कैटलॉग, टर्मिनल सलेक्टर, स्मार्ट कैल्कुलेटर के लिए दरों की विभिन्न श्रेणियां हैं। टाइम टेबल के अनुसार आवाजाही, मिनी रैक सर्विस जैसी महत्वपूर्ण सेवाओं पर सूचना तथा टू प्वाइंट रैक कम्बिनेशन एक क्लिक दूर है।

• लॉजिस्टिक साझेदारी

भारतीय रेल देश में माल ढुलाई संचालन में साझेदारी आमंत्रित करती है और साझेदारी का स्वागत करती है। निजी

साइडिंग, निजी माल ढुलाई टर्मिनल तथा रेलवे के स्वामित्व वाले सामग्री शेड में निवेश करके आप हमारे नेटवर्क में शामिल हो सकते हैं ताकि रेलवे आपकी आपूर्ति शृंखला का हिस्सा हो सके। रॉलिंग स्टॉक में निवेश में आपको आश्वस्त उपलब्धता और ढुलाई शुल्क में प्रोत्साहन जैसे अनेक लाभ मिल सकते हैं। हम संग्रहणकर्ताओं, ट्रक मालिकों, गोदाम मालिकों तथा श्रम प्रदाताओं को 4,000+ माल ढुलाई टर्मिनलों पर 9,000+, माल ढुलाई उपभोक्ताओं को सेवा प्रदान करने के लिए आमंत्रित करते हैं।

• पेशेवर समर्थन

उपभोक्ता फोन या लिखित रूप से रेल के अधिकारियों से संपर्क कर सकते हैं। 'कॉन्टैक्ट अस' विकल्प के माध्यम से उपभोक्ता अपने सुझाव दे सकते हैं, प्रश्न पूछ सकते हैं और भारतीय रेल में शिकायत दर्ज कर सकते हैं। लिखित रूप से प्राप्त अनुरोध के लिए एक अनूठा अनुरोध आईडी भेजा जाता है, ताकि अनुरोध की स्थिति ट्रैक की जा सके। भारतीय रेल को उपभोक्ताओं के प्रश्नों के उत्तर देने में प्रसन्नता होगी।

भारतीय रेल के लिए दिसम्बर 2020 महीने में आय तथा लोडिंग के संदर्भ में माल ढुलाई आंकड़े ऊंचे रहे। मिशन मोड में भारतीय रेल की दिसम्बर 2020 की लोडिंग पिछले वर्ष की लोडिंग और इसी अवधि में आय को पार कर गई। दिसम्बर 2020 में लोडिंग 118.13 मिलियन टन रही, जो पिछले वर्ष की समान अवधि की लोडिंग (108.84 मिलियन टन) की तुलना में 8.54 प्रतिशत अधिक है। इस अवधि में माल लोडिंग से भारतीय रेल ने 11,788.11 करोड़ रुपए की आय अर्जित की, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की आय (11,030.37 करोड़ रुपए) से 757.74 करोड़ रुपए (6.87 प्रतिशत) अधिक रही।

भारतीय रेल ने माल लोडिंग को प्रोत्साहित करने हेतु रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे तथा मंडल स्तरों पर व्यवसाय विकास इकाइयां (बीडीयू) विकसित किए। बीडीयू की बहुविधयी टीमें व्यवसाय आकर्षित करने के लिए आवश्यक वैल्यू फॉर मनी लॉजिस्टिक सॉल्यूशन प्रदान कर उपभोक्ताओं तक पहुंच रही हैं। बीडीयू को उन उपभोक्ताओं से नए व्यवसाय प्राप्त करने में सफलता मिली है, जिन्होंने पहले कभी रेल का इस्तेमाल नहीं किया। रेलवे से माल ढुलाई को आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल में अनेक छूट और रियायतें दी जा रही हैं। ■

रेल मंत्री द्वारा बेंगलुरु उप नगरीय रेल परियोजना की प्रगति की समीक्षा

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 11 जनवरी को एक बैठक में बेंगलुरु उप नगरीय रेल परियोजना (बीएसआरपी) की प्रगति की समीक्षा की। बैठक में रेलवे बोर्ड और कर्नाटक सरकार के वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

श्री गोयल ने इस अवसर पर कहा कि उप नगरीय परियोजना 'मेक इन इंडिया' की नीति पर आधारित होने के साथ ही 'आत्मनिर्भर भारत अभियान' को बढ़ावा देने वाली होनी चाहिए।

भारत सरकार ने बीएसआरपी के लिए रेल मंत्रालय के प्रस्ताव को अक्टूबर, 2020 में मंजूरी दी थी। इस परियोजना के तहत कुल 148.17 किमी लंबे 4 उप नगरीय रेल मार्गों का निर्माण किया जाना है। इसे रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कंपनी (कर्नाटक) लिमिटेड (केआरआईडीई) की ओर से क्रियान्वित किया जाएगा। केआरआईडीई एक विशेष उद्देश्य के लिए बनाई गई कर्नाटक सरकार और रेल मंत्रालय की संयुक्त उद्यम कंपनी है। प्रस्तावित परियोजना पर कुल 15,767 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत आएगी। इसके छह साल में पूरा हो जाने की संभावना है। इस परियोजना के तहत बेंगलुरु शहर में एक सुरक्षित, सुलभ और आरामदायक सार्वजनिक परिवहन की व्यवस्था के लिए एक समर्पित उप नगरीय रेल प्रणाली की तैयारी की गई है। इस परियोजना से भीड़-भाड़ से निजात मिलेगी, यातायात सुगम होगा, ग्रामीण और शहरी क्षेत्र के बीच संपर्क बढ़ेगा और साथ ही रोजाना यात्रा करने वाले लाखों लोगों को यातायात का एक बेहतर जरिया उपलब्ध हो सकेगा। यह परियोजना एक किफायती, कुशल और पर्यावरण के अनुकूल पारगमन का विकल्प प्रदान करेगी और शहर के सभी हिस्सों को आसानी से जोड़ने का काम करेगी। बेंगलुरु अंतरराष्ट्रीय हवाई

148 किमी	▶ लंबी रेल लाइन परियोजना
2026 तक	▶ काम पूरा करने का लक्ष्य
15,767 करोड़	▶ कुल लागत

अड्डे और सूचना प्रौद्योगिकी तथा व्यापार वाणिज्य के बड़े केन्द्रों को तेजी से आपस में जोड़ने की सुविधा प्रदान करके यह रेल नेटवर्क यात्रा समय को काफी कम कर देगा, जिससे उत्पादकता और विकास को बढ़ावा मिलेगा।

प्रस्तावित उप नगरीय रेल सेवा का जगह-जगह शहर में मेट्रो, रेल और बस जैसी अन्य परिवहन व्यवस्थाओं के साथ जुड़ने का भी इंतजाम रहेगा। लाखों की तादाद में दैनिक यात्रा करने वाले लोगों के लिए यह एक सुलभ और और आसान परिवहन व्यवस्था सुनिश्चित करेगी।

इस उप नगरीय रेल परियोजना से बेंगलुरु शहर के लोगों को एक सुरक्षित, कुशल और पर्यावरण अनुकूल परिवहन प्रणाली उपलब्ध होने की उम्मीद है, जिससे उनके यात्रा समय में बचत होगी, ईंधन की खपत घटेगी, सड़क अवसंरचना पर खर्च कम होगा, प्रदूषण और सड़क दुर्घटनाओं में कमी आएगी और पारगमन उन्मुख विकास (टीओडी) हो सकेगा। इस रेल गलियारे के बन जाने से इसके आस-पास की जमीन की कीमत बढ़ेगी, जिससे अतिरिक्त आमदनी और रोजगार के अवसर पैदा होंगे। इस परियोजना के वर्ष 2026 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है। ■

कोविड-19 के खिलाफ सबसे बड़े टीकाकरण अभियान का भारतीय रेल में प्रारंभ

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी द्वारा अब तक के सबसे बड़े टीकाकरण कोविड-19 के खिलाफ राष्ट्रीय टीकाकरण अभियान का 16 जनवरी, 2021 को उद्घाटन किया गया। हमेशा की तरह इस अभियान में भारतीय रेल बढ़-चढ़कर सहयोग दे रही है। इसके अंतर्गत भारतीय रेल के सभी पैरामेडिकल स्टॉफ को टीका लगाया जा रहा है। टीका लगाते समय सरकार द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों का कड़ाई से पालन किया जा रहा है। 16 जनवरी को नई दिल्ली स्थित उत्तर रेलवे के केन्द्रीय



अस्पताल में प्रबंध निदेशक डॉ. शरद सी. खोरवाल ने अस्पताल कर्मियों का हौसला बढ़ाने के लिए कोविड-19 का टीका सबसे पहले लगवाया। इसी तरह से जबलपुर स्थित रेलवे अस्पताल में यहाँ के प्रबंध निदेशक ने भी पहले टीका लगवाया। रेल पहिया कारखाना में श्री आर.के. मेहेश, प्रधान मुख्य चिकित्सा अधिकारी ने सबसे पहले टीका लगवा कर स्टाफ को टीका लगवाने के लिए प्रोत्साहित किया। इस समय आरसीएफ के महाप्रबंधक श्री आर.के. व्यास उपस्थित थे। ■

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

चिनाब पुल



रेलवे, वाणिज्य तथा उद्योग एवं उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 25 जनवरी को उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना (यूएसबीआरएल) की प्रगति की समीक्षा की।

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना (यूएसबीआरएल) शेष भारत को कश्मीर से जोड़ने वाली उधमपुर से बारामूला की 272 किमी लंबी रेलवे लाइन बिछाने की राष्ट्रीय परियोजना है। यूएसबीआरएल परियोजना की 272 किमी लंबी रेल लाइन में से 161 किमी लंबाई की रेल लाइन का कार्य पूरा कर इसे आरंभ कर दिया गया है। उधमपुर-कटरा की 25 किमी लंबी रेल लाइन (जुलाई 2014 में शुरू), काजीगुंड-बारामूला की 118 किमी लाइन (अक्टूबर 2009 में शुरू) और बनिहाल काजीगुंड 18 किमी लाइन (जून 2013 में शुरू) आरंभ हो चुकी हैं। कटरा-बनिहाल के 111 किमी के बीच के खंड का कार्य प्रगति पर है और इस खंड में प्रमुख रूप से सुरंग

निर्माण का कार्य है। कटरा-बनिहाल खंड की 111 किमी की लंबाई में से 97 किमी यानी कि 87% सुरंग निर्माण का कार्य है।

करीब 97.6 किमी लंबाई की 27 मुख्य सुरंगें हैं और 66.4 किमी की 8 एस्केप टनल्स हैं। इस प्रकार से कटरा-बनिहाल खंड में कुल मिलाकर 164 किमी लंबाई की सुरंग का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वर्तमान में करीब 136 किमी सुरंग का कार्य - मुख्य सुरंग की 97 किमी (संख्या-27) में से 83 किमी (संख्या-20) सुरंग और 66.4 (संख्या-8) में से 55 किमी (संख्या-3) - पूरा किया गया है।

योजना में 37 पुल (कुल लंबाई 7 किमी) है, जिनमें 26 बड़े पुल और 11 छोटे पुल शामिल हैं।

वर्तमान में प्रमुख पुलों में से 12 और छोटे पुलों में से 10 पूरे कर लिए गए हैं और सभी कार्य पूरे जोरों पर हैं।

इन पुलों में महत्वपूर्ण चिनाब का पुल भी सम्मिलित है, जिसकी कुल लंबाई 1,315 मीटर, आर्च स्पान 467 मीटर और नदी तल से ऊंचाई 359 मीटर है। यह दुनिया का सबसे ऊंचा रेलवे पुल होगा। चिनाब पुल के आर्च निर्माण का काम प्रगति पर है और 550 मीटर में से 516 मीटर का कार्य पूरा हो गया है तथा केवल 34 मीटर का कार्य शेष है। मार्च 2021 में आर्च का काम पूरा करने की योजना है।

भारतीय रेल का पहला केबल स्टे ब्रिज भी अंजी खड में बनाया जा रहा है और 193 मीटर मुख्य स्तंभ में से 120 मीटर

- यूएसबीआरएल परियोजना का शेष कार्य अभियान की तरह पूरा किया जाएगा
- कश्मीर क्षेत्र को शेष भारत से साल भर, सभी मौसमों में संपर्क उपलब्ध कराने पर जोर
- निर्माण कार्य और रेल लाइन बिछाने के काम में तेजी के लिए योजना की आवधिक समीक्षा

खड़ा कर लिया गया है और अंजी पुल के सहायक पुल का हिस्सा भी पूरा हो गया है। अन्य प्रमुख पुलों 39 और 43 को शुरू करने का कार्य प्रगति पर है तथा पुल 39 की 191 मीटर तथा पुल 43 की 141 मीटर लॉन्चिंग पूरी कर ली गई है।

कोविड-19 के लॉकडाउन के बाद उल्लेखनीय प्रगति हुई है

रामबन जिले में बनिहाल के पास टी74आर सुरंग : 7.4 किमी लंबी एस्केप टनल को 5 दिसंबर 2020 को और 8.6 किमी लंबाई की मुख्य सुरंग को 3 अक्टूबर, 2020 को पूरा किया गया, जो कि यूएसबीआरएल परियोजना में पीर पंजाल सुरंग (11.2 किमी) के बाद दूसरी सबसे लंबी सुरंग है।

रियासी जिले में 5.2 किमी की टी-2 की मुख्य सुरंग को अगस्त 2020 में पूरा किया गया।

चिनाब पुल

आर्चखंड की शुरुआत : 373 एमटी (29 मी) दिसंबर 2020 और 380 एमटी (24 मी) जारी जनवरी 2021 (21 जनवरी, 2021 तक) महीने में 3,262 एमटी आर्च की शुरुआत लॉकडाउन के बाद की गई। 550 मीटर की वक्र लंबाई में से 516 मी आर्च की लॉन्चिंग पूरी कर ली गई है और केवल 34 मीटर आर्च की लॉन्चिंग शेष है। आर्च का कार्य मार्च 2021 में पूरा करने की योजना है।

बनिहाल-बारामूला खंड का विद्युतीकरण

बनिहाल से बारामूला की 136 किमी रेलवे लाइन पहले ही शुरू कर दी गई है और इसका विद्युतीकरण कार्य प्रगति पर है। सभी निविदाएं सौंप दी गई हैं और एसएंडटी योजना मंजूर कर दी गई है तथा कार्य पूरे जोरों से प्रगति पर है। बनिहाल-बारामूला खंड के रेलवे विद्युतीकरण के कार्य को मार्च 2022 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

जनवरी 2021 में रियासी और रामबन जिलों में प्रतिकूल मौसम, निरंतर भूस्खलन, हिमपात और बारिश के कारण राष्ट्रीय राजमार्ग 44 तथा परियोजना स्थलों के पहुंच मार्गों के बाधित हो जाने से कार्य की प्रगति प्रभावित हुई है। तथापि सभी सुरक्षा एहतियात बरते गए हैं। सभी क्षेत्रों में कार्य प्रगति पर है।

रेल मंत्री ने परियोजना की प्रगति पर संतोष व्यक्त करते हुए कहा कि परियोजना को पूरा कर जम्मू और कश्मीर के लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करना है, जिससे कि साल भर इस क्षेत्र का संपर्क शेष देश के साथ बना रहे और बेहतर परिवहन व्यवस्था से इस क्षेत्र को जोड़ा जा सके। उन्होंने परियोजना पर काम कर रहे इंजीनियरों से परियोजना के शेष कार्य को अभियान की तर्ज पर तेजी से आगे बढ़ाने की अपील की। श्री गोयल ने सामग्री की खरीद और अनुमति की प्रक्रिया समय पर हासिल करने के निर्देश दिए, जिससे रेल लाइन के निर्माण का कार्य तेजी से हो। ■

अंजी पुल

मुख्य स्तंभ के कंक्रीट का कार्य : विपरीत बहाव की 12 मी और डाउनस्ट्रीम की 4 मी लिफ्ट दिसंबर 2020 में और डाउनस्ट्रीम की 4 मीलिफ्ट जनवरी 2021 (21 जनवरी, 2021 तक) ढाली गई है। मुख्य स्तंभ का 69 मी ढाल दिया गया है और अंजी पुल का सहायक पुल का हिस्सा लॉकडाउन के बाद पूरा किया गया है। इस प्रकार से 193 मीटर मुख्य स्तंभ में से 120 मी को ढाला गया है तथा अंजी पुल के सहायक पुल के हिस्से को पूरा कर लिया गया है।

रियासी क्षेत्र में पुल क्रमांक 39 में 24 मी लंबाई की लॉन्चिंग दिसंबर 2020 में और 48 मीकी जनवरी 2021 (21 जनवरी तक) में की गई। इस प्रकार कुल 141 मीटर की कुल लॉन्चिंग अब तक कर ली गई है। यह पूरी लॉन्चिंग कोविड-19 लॉकडाउन के बाद क्रियान्वित की गई है।

बक्कल में पुल क्रमांक 43 (रियासी क्षेत्र) में 21.5 मी लंबाई की लॉन्चिंग दिसंबर 2020 में और 20 मी की जनवरी 2021 (21 जनवरी तक) की गई। इस प्रकार कुल 191 मीटर की कुल लॉन्चिंग अब तक कर ली गई है। यह पूरी लॉन्चिंग कोविड-19 लॉकडाउन के बाद क्रियान्वित की गई है।



संपूर्ण सुरंग की खुदाई 1,720 मी (एमटी और ईटी को मिलाकर) दिसंबर 2020 में और 927 मी जनवरी 2021 (21 जनवरी तक) में की गई। लगभग 11.3 किमी सुरंग का कार्य कोविड-19 लॉकडाउन के बाद पूरा किया गया है। इस प्रकार 164 किमी के सुरंग के कार्य में से 136 किमी का कार्य पूरा कर लिया गया है। ■

सदस्य कर्षण एवं रोलिंग स्टॉक का एमसीएफ दौरा

सदस्य (कर्षण और रोलिंग स्टॉक) रेलवे बोर्ड श्री राजेश तिवारी, ने दिनांक 7 दिसम्बर, 2020 को आधुनिक रेल डिब्बा कारखाने (एमसीएफ) रायबरेली का निरीक्षण किया। इस निरीक्षण में महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव, सीएओ सह पीसीएमई श्री विवेक कुमार तथा अन्य वरिष्ठ अधिकारी साथ रहे। श्री तिवारी ने कारखाने में हो रहे उत्पादन कार्यों की विस्तृत रूप से जानकारी ली और कोचों की गुणवत्ता एवं संरक्षा सम्बन्धी मापदंडों पर गहन रूप से विचार-विमर्श किया। श्री तिवारी ने इस वित्तीय वर्ष के केवल 8 माह में 806 कोचों का उत्पादन करने हेतु आधुनिक रेल डिब्बा कारखाने की प्रशंसा की। इसके उपरांत श्री तिवारी ने रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए उत्पादन लक्ष्य की प्राप्ति हेतु एमसीएफ द्वारा किए जा रहे योजनाओं की भी जानकारी ली।



श्री तिवारी ने महाप्रबंधक व प्रधान विभागाध्यक्षों के साथ बैठक कर भविष्य की योजनाओं पर विस्तार से विचार-विमर्श किया। ■

आरपीएफ की महिला प्रशिक्षुओं की दीक्षांत परेड

दिनांक 07 दिसम्बर, 2020 को अपर महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल डॉ. अनूप श्रीवास्तव की उपस्थिति में उत्तर मध्य रेलवे के सूबेदारगंज प्रयागराज स्थित क्षेत्रीय रेलवे सुरक्षा बल प्रशिक्षण केंद्र के दूसरे बैच और महिला प्रशिक्षुओं के पहले बैच की दीक्षांत परेड का आयोजन हुआ। इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे की 19, मध्य रेल की 59, उत्तर रेलवे की 97, पूर्वोत्तर रेलवे की 02, उत्तर पश्चिम रेलवे की 22, पश्चिम रेलवे की 47 और पश्चिम मध्य रेलवे की 03 महिला आरक्षी प्रशिक्षुओं सहित कुल 248 महिला प्रशिक्षुओं ने अपने 9 माह के प्रशिक्षण को पूरा किया और दीक्षांत परेड में हिस्सा लेकर रेलवे सुरक्षा बल का अंग बनीं। इस अवसर पर अपर महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल ने महिला प्रशिक्षुओं की परेड का

निरीक्षण कर सलामी ली। इस अवसर पर प्रशिक्षुओं को शपथ भी ग्रहण कराई गई। परेड की कमांडर प्रशिक्षु नीता ओला थीं इस अवसर पर अपर महानिदेशक द्वारा प्रशिक्षण के दौरान उत्कृष्ट प्रदर्शन करने वाली प्रशिक्षुओं निर्मला, संगीता नटवरिया, प्रियंका राणा एवं अनीता ओला को सम्मानित भी किया गया।

इस दीक्षांत कार्यक्रम में प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त उत्तर मध्य रेलवे श्री रवींद्र वर्मा, मंडल रेल प्रबंधक प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा, उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय से प्रमुख विभागाध्यक्ष एवं जोनल प्रशिक्षण संस्थान के प्राचार्य श्री संजय पीसे एवं अन्य अधिकारी तथा कर्मचारी उपस्थित रहे।

कार्यक्रम का संचालन निरीक्षक सुश्री सुरुचि शर्मा एवं निरीक्षक श्री अनिल दुबे ने किया। ■

मुख्य नियंत्रक प्रतिष्ठित 'थल सेनाध्यक्ष की विशेष प्रशस्ति' से सम्मानित



वर्तमान मुख्य नियंत्रक, रेल मिल श्री अमरेश कुमार चौधरी को कोविड-19 महामारी और सशस्त्र बलों के विभिन्न अभियानों के दौरान सशस्त्र बलों के साथ समन्वय करके उत्कृष्ट योगदान देने के लिए प्रतिष्ठित 'थल सेनाध्यक्ष की विशेष प्रशस्ति' से सम्मानित किया गया है।

श्री चौधरी अत्यंत निष्ठावान, अग्र-सक्रिय और परिणाम के लिए कार्य के प्रति पूर्ण समर्पित अधिकारी हैं।

रेल मिल के विषय में

रेल मिल, रेल मंत्रालय के यातायात निदेशालय का सेना मुख्यालय में एक विस्तार है, जिसकी अध्यक्षता कार्यकारी निदेशक (ईडी) स्तर के अधिकारी द्वारा की जाती है। रेल मिल, शांति और आपातकालीन स्थितियों के दौरान रक्षा बलों को रेलवे रसद समर्थन के समग्र समन्वय, रणनीतिक योजना और निष्पादन के दायित्व का निर्वाह करता है।

रेल मिल अपनी आवश्यकताओं के अनुरूप रेल संचालन हेतु रक्षा मंत्रालय के साथ निकट समन्वय में कार्य करता है। मुख्य नियंत्रक के नेतृत्व में एक पृथक् नियंत्रण कक्ष के माध्यम से इन सभी रेलवे परिचालनों का प्रबंधन किया जाता है। ■

भारतीय रेल ने स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्ण खंडों में गति 130 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाई

भारतीय रेल ने स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके स्वर्णिम विकर्णों (जीक्यू-जीडी) के मार्ग में 1,612 किमी में से 1,280 किमी लंबाई के लिए अधिकतम गति उल्लेखनीय रूप से बढ़ाकर 130 किमी प्रति घंटा कर देने के साथ ही एक और ऐतिहासिक उपलब्धि अर्जित करते हुए नए वर्ष की शुरुआत की है। यह विजयवाड़ा-दुव्वाडा खंड को छोड़कर, जहां सिग्नल अपग्रेडेशन कार्य प्रगति पर है, दक्षिण मध्य रेलवे के समस्त जीक्यू-जीडी रूट को कवर करती है।

संवर्धित गति सीमा तेज गति से इन खंडों में बाधाओं को हटाने के द्वारा ट्रैक एवं इसकी अवसंरचना की व्यवस्थित और नियोजित सुदृढीकरण के जरिए अर्जित की जा सकी। इसमें भारी छड़ों, 260 मीटर लंबे वेल्डेड रेल पैनल बिछाने, मोड़ों एवं ढलानों में सुधार शामिल थे।

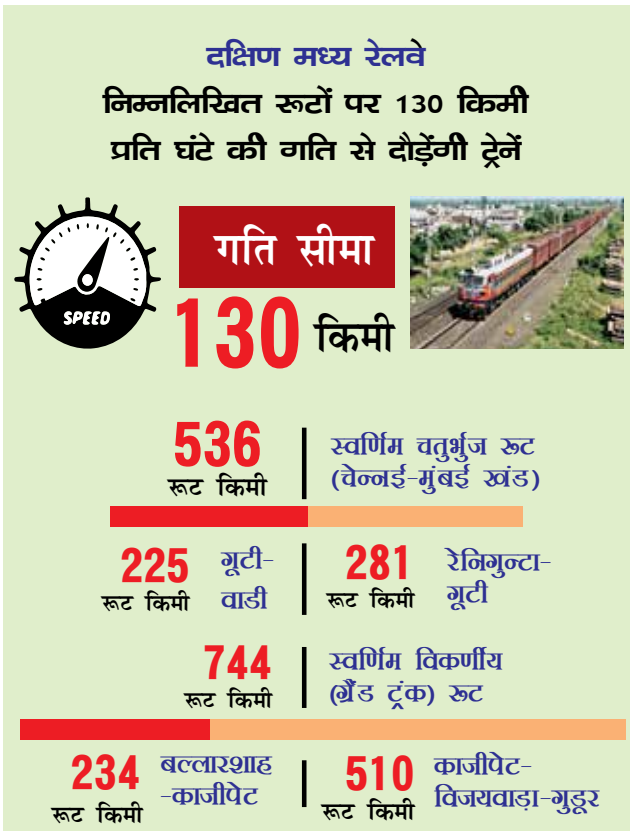


रेलवे ने सभी आवश्यक अवसंरचना अपग्रेडेशन कार्यों को पूरा करने के लिए पिछले वर्ष लॉकडाउन अवधि एवं रेलगाड़ियों की कम आवाजाही के अवसर का उपयोग किया है। जोन द्वारा किए गए इन सुधारों के आधार पर आरडीएसओ/लखनऊ ने पिछले साल जुलाई और अक्टूबर के दौरान 130 किमी प्रति घंटे की गति से सभी वर्गों के इस्ट्रूमेंटेड कोचों से निर्मित कन्फर्मेटरी ऑसिलोग्राफ कार रन (सीओसीआर) के माध्यम से ऑसिलेशन परीक्षण किए। इस जांच के दौरान ट्रैक मापदंडों के अतिरिक्त सिग्नलिंग पहलू, ट्रैक्शन वितरण उपकरण, लोकोमोटिव एवं कोच फिटनेस जैसे अन्य क्षेत्रों को भी जांचा और रिकॉर्ड किया गया।

सिकंदराबाद-काजीपेट (132 किमी की दूरी) के बीच हाई-डेंसिटी नेटवर्क (एचडीएन) में अधिकतम गति सीमा पहले ही 130 किमी प्रति घंटे तक बढ़ा दी गई थी।

इस प्रकार, इन खंडों में अप और डाउन दोनों लाइनों सहित कुल 2,824 किमी (1,412 रूट किमी) को अब 130 किमी प्रति घंटे की गति से चलाने के उपयुक्त बना दिया गया है। यह विजयवाड़ा-दुव्वाडा खंड को छोड़कर जहां सिग्नल अप-ग्रेडेशन कार्य प्रगति पर है, दक्षिण मध्य रेलवे के समस्त जीक्यू-जीडी रूट को कवर करती है।

उल्लेखनीय है कि कोविड महामारी के बावजूद भारतीय रेल ने अवसंरचना, नवोन्मेषण, नेटवर्क के क्षमता विस्तार, माल ढुलाई विविधीकरण के विकास में अभूतपूर्व वृद्धि अर्जित की है। रेलवे ने कोविड चुनौती का उपयोग भविष्य के विकास और यात्रियों के लिए यात्रा अनुभव को अगले स्तर की आधारशिला रखने के एक अवसर के रूप में किया है। ■



मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कोरीडोर हेतु 28 स्टील पुलों की खरीद और निर्माण के लिए अनुबंध

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कोरीडोर के लिए रेलवे लाइनों, नदियों, राजमार्गों, सड़क तथा अन्य संरचनाओं (पी-4 पैकेज) को पार करने के लिए नेशनल हाई स्पीड रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड (एनएचएसआरसीएल) ने 28 स्टील पुलों (सुपर स्ट्रक्चर) की खरीद और निर्माण का ठेका दिया है।

1,390 करोड़ रुपये मूल्य का अनुबंध लार्सन एंड टुब्रो-आइएचआई इंफ्रास्ट्रक्चर सिस्टम्स (कंसोर्टियम) को दिया गया है। यह भारतीय और जापानी कंपनियों का एक कंसोर्टियम है।

इन स्टील पुलों के निर्माण के लिए लगभग 70,000 मीट्रिक टन स्टील का उपयोग किया जाएगा, जिससे भारतीय इस्पात उद्योगों और उनकी संबद्ध आपूर्ति शृंखलाओं को बढ़ावा मिलेगा। मांग को पूरा करने के लिए एनएचएसआरसीएल ने पहले ही इस्पात उद्योगों को सतर्क कर दिया है।

एनएचएसआरसीएल ने पहले ही 64% एमएचएसआर सरेखण के सिविल निर्माण-कार्य के लिए ठेका दे दिया है, जिसमें 5 एचएसआर स्टेशन (वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, आणंद / नडियाद), सूरत में ट्रेन डिपो और 350 मीटर की एक पर्वतीय सुरंग शामिल है।

508 किमी की कुल लंबाई में से एमएचएसआर की अधिकतम दूरी को वियाडक्ट द्वारा कवर किया जाएगा, जिसमें मुंबई के पास 21 किमी लंबी सुरंग शामिल नहीं है। कई स्थानों पर एमएचएसआर का वियाडक्ट (487 किमी) राष्ट्रीय राजमार्गों, समर्पित फ्रेट कोरीडोर ट्रैक्स (डीएफसी), भारतीय रेल ट्रैक्स और नदियों पर होकर गुजरेगा। अधिकांश वियाडक्ट कंक्रीट (पीएससी बॉक्स, गर्डर) से बनेंगे, हालांकि जहां स्पैन की आवश्यकता 60 मीटर से अधिक होगी, स्टील सुपरस्ट्रक्चर की योजना बनाई गई है, क्योंकि एक बिंदु से परे पीएससी संरचनाएं भारी हो जाती हैं और स्टील सुपरस्ट्रक्चर को अधिक व्यवहार्य और कुशल माना जाता है।

कुल मिलाकर 28 स्टील पुलों का, 60 मीटर से 130 मीटर तक अलग-अलग स्पैन के साथ परियोजना के लिए निर्माण किया जाएगा। एक साथ सभी स्टील के पुलों की लंबाई लगभग 4.5 किमी होगी और उनके निर्माण में 70,000 टन से अधिक इस्पात शामिल होगा। इस उद्देश्य के लिए प्रारंभिक अवस्था में, स्टील सुपर स्ट्रक्चर का काम जापान लीड (JV) कंपनियों को सौंपा गया था, क्योंकि उच्च गति रेलवे के लिए उच्च गुणवत्ता वाले जापानी मानकों के स्टील सुपर स्ट्रक्चर्स पुलों का निर्माण आवश्यक था, लेकिन जब



प्रतीकात्मक तस्वीर

‘मेक इन इंडिया’ ने उड़ान भरी तो जैसाकि अन्य सभी रेलवे परियोजनाओं में भारतीय कंपनियों द्वारा इस्पात संरचनाओं का निर्माण किया जा रहा है, वैसे ही एनएचएसआरसीएल ने भारतीय कंपनियों हेतु स्टील स्ट्रक्चर फैब्रिकेशन बोली में हिस्सा लेने की संभावना में दिलचस्पी दिखाई।

भारतीय कंपनियों के लिए भी स्टील अधिरचना कार्यों में हिस्सा लेने के लिए जापानी पक्ष के साथ चर्चा के लिए एनएचएसआरसीएल, भारतीय विशेषज्ञों और जेआरटीटी, दोनों भारतीय और जापानी पक्ष के विशेषज्ञों से युक्त एक उच्च-शक्ति समिति का गठन मार्च, 2019 में किया गया था। समिति का मुख्य कार्य विभिन्न भारतीय फैब्रिकेटर्स की क्षमता का आकलन करना था और यह सुनिश्चित करना था कि उन्हें उक्त कार्य सौंपा जा सकता है या नहीं। समिति को भारतीय फैब्रिकेटर्स में आवश्यक सुधारों की सिफारिश करने की जिम्मेदारी भी सौंपी गई थी, ताकि उनकी निर्माण गुणवत्ता जापानी और वैश्विक एचएसआर मानकों के बराबर हो।

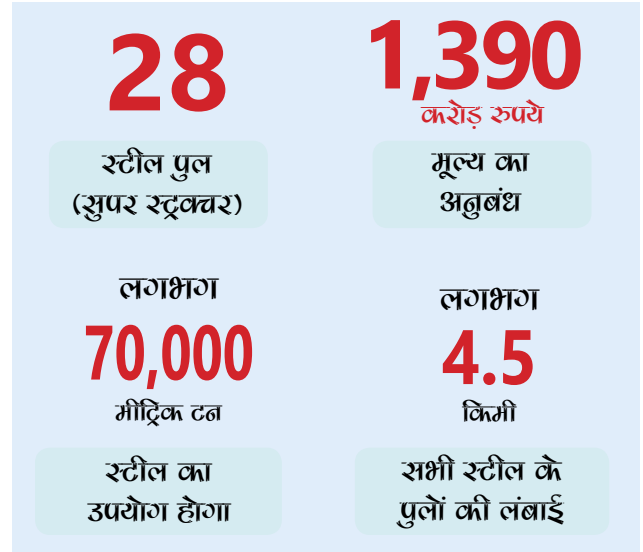
अगले कुछ महीनों में समिति ने क्षमताओं का आकलन करने के लिए भारत में विभिन्न कारखानों का दौरा किया और कुछ प्रतिष्ठित फैब्रिकेटर्स के साथ उनकी बुनियादी सुविधाओं, गुणवत्ता नियंत्रण प्रणालियों, उनकी श्रमशक्ति के कौशल और रेलवे स्टील ब्रिज फैब्रिकेशन में पिछले अनुभव के बारे में बातचीत की। इन सब के अलावा, समिति ने अक्टूबर 2019 में जापान में इस्पात निर्माण सुविधाओं का भी दौरा किया।

समिति ने उल्लेख किया कि स्टील के पुलों का निर्माण भारतीय निर्माण कंपनियों द्वारा किया जा सकता है क्योंकि उनके पास सभी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध हैं और अत्यधिक कुशल मानव संसाधन और एक व्यवस्थित मानव-प्रशिक्षण प्रणाली के समर्थन से आवश्यक गुणवत्ता स्तर प्राप्त किया जा सकता है।

भारतीय कंपनियां सीख कर, प्रशिक्षण द्वारा जापानी स्टील पुलों के समान तकनीकी और इंजीनियरिंग उत्कृष्टता प्राप्त कर सकती हैं। कुछ अग्रणी भारतीय कंपनियों के पास पहले से ही इस स्तर के निर्माण के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचा है। तकनीशियनों, इंजीनियरों, निर्माण श्रमिकों को उच्च गुणवत्ता वाले शिक्षण, प्रशिक्षण, मार्गदर्शन और कौशल विकास मानकों से अवगत कराया जाएगा, जो एचएसआर पुल निर्माण और फैब्रिकेशन के लिए आवश्यक हैं। जापान और अन्य देशों से व्यवस्थित इनपुट, जिन्होंने एचएसआर का निर्माण किया है, वर्कफ्लो सिस्टम को बढ़ाने में आगे सहायता कर सकते हैं और निर्धारित मानकों को पूरा करने के लिए यहां कार्यबल को उन्नत कर सकते हैं। इसे प्राप्त करने के लिए टेंडर में उल्लिखित कुछ अतिरिक्त शर्तों को नीचे बताया गया है।

निविदा विनिर्देश के लिए मजबूत, व्यवहार्य और कुशल संरचना

इस प्रयोजन के लिए इन पुलों के निर्माण के लिए निविदा विनिर्देश में एक मजबूत, व्यवहार्य और कुशल संरचना निर्धारित की गई थी। जापान में अपनाई जाने वाली कई अच्छी प्रथाओं को विनिर्देश में शामिल किया गया है। काम में शामिल भारतीय फैब्रिकेटर्स को प्रत्येक निर्माण सुविधा में कम-से-कम एक अनुभवी अंतरराष्ट्रीय विशेषज्ञों को शामिल करना अनिवार्य कर दिया गया है। यह प्रक्रिया के हर चरण में गुणवत्ता और कौशल विकास के उचित रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए किया गया है। इसी तरह, फैब्रिकेटर्स तथा वेल्डर के लिए प्रमाणन प्रणाली भी निर्धारित की गई है।



मेक इन इंडिया

भारतीय कंपनियों को स्टील फैब्रिकेशन खोलने से न केवल लागत में कमी आएगी, बल्कि यह व्यापार के 'मेक इन इंडिया' पहलू को भी बढ़ावा देगा और परिणामस्वरूप देश में निर्माण के मानकों को उन्नत करेगा। भारतीय तकनीशियनों का उन्नत कौशल 'मेक फॉर वर्ल्ड' का मार्ग प्रशस्त करेगा और वैश्विक मानचित्र पर विश्वसनीय, लागत प्रभावी और उच्च गुणवत्ता वाले उत्पादों के निर्माण के लिए भारतीय कंपनियों को खड़ा करेगा। ■

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 : editorbhartiyarailrb@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

रेल मंत्रालय ने बोगियों के आवंटन और लौह अयस्क की दुलाई से जुड़ी नई नीति लागू की

भारतीय रेल ने बोगियों के आवंटन और लौह अयस्क की दुलाई का नियमन करने वाली लौह अयस्क से जुड़ी नई नीति की घोषणा की है। नई नीति का उद्देश्य ग्राहकों की वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करना है। भारतीय रेल लौह अयस्क ग्राहकों की माल दुलाई से जुड़ी आवश्यकताओं को पूरा करने के साथ-साथ इस्पात उद्योग की माल दुलाई से सम्बन्धित सभी सहूलियतें उपलब्ध कराने के लिए प्रतिबद्ध है ताकि इस्पात उद्योग घरेलू और वैश्विक प्रतिस्पर्धा की चुनौतियों का सामना करने योग्य बन सके।

इस्पात का उत्पादन मुख्य तौर पर लौह अयस्क समेत अन्य कच्चे माल के परिवहन पर निर्भर करता है। नई नीति में यह साफ तौर पर स्पष्ट कर दिया गया है कि उपलब्ध लोडिंग-अनलोडिंग समेत सभी बुनियादी ढांचागत सुविधाओं का इस्तेमाल करते हुए ग्राहकों की सभी आवश्यकताओं को पूरा किया जाएगा। नई नीति को 'लौह अयस्क नीति-2021' नाम दिया गया है और यह 10 फरवरी, 2021 से प्रभावी हो जाएगी। नई नीति के अनुसार, सीआरआईएस बोगियों (रेक्स) के आवंटन प्रणाली में बदलाव करेगी।

नई नीति की विशेषताएं

सीबीटी और गैर सीबीटी ग्राहकों के प्रोफाइल पर आधारित श्रेणीबद्ध किए जाने की वर्तमान व्यवस्था को बदला जा रहा है। बोगियों के आवंटन और माल दुलाई के संदर्भ में नए और पुराने संयंत्रों को एक समान महत्व दिया जाएगा।

लौह अयस्क की प्राथमिकता के आधार पर दुलाई की व्यवस्था में बदलाव किया जा रहा है। ग्राहकों द्वारा विकसित की गई लोडिंग और अनलोडिंग की बुनियादी ढांचागत व्यवस्था की उपलब्धता के आधार पर लौह अयस्क की दुलाई को प्राथमिकता में श्रेणीबद्ध किया जा रहा है ताकि लौह अयस्क की दुलाई में तेजी आ सके। ग्राहकों को प्राथमिकता दिए जाने की व्यवस्था रेक्स अलॉटमेंट स्कीम के अंतर्गत सिस्टम द्वारा स्वतः तैयार की जाएगी जोकि ग्राहक के प्रोफाइल (विनिर्माता का नाम, भेजने वाले का नाम, प्राप्तकर्ता का नाम, साईडिंग/पीएफटी नाम और कोड) पर निर्भर करेगा, जिसे सम्बन्धित जोन सिस्टम में अपडेट करेगा। घरेलू विनिर्माण से जुड़ी गतिविधियों के लिए लौह अयस्क की दुलाई को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

देश में कच्चे लोहे के परिवहन में जिन मुख्य लौह अयस्क के परिवहन को प्राथमिकता दी जाएगी, उनमें शामिल हैं - इस्पात/पिग आयरन/ स्पोंज आयरन/पैलेट और सिंटर प्लांट के ऐसे मालिक, जिनके पास लोडिंग और अनलोडिंग, दोनों तरफ के लिए अपने स्वयं के निजी साईडिंग प्रबंध हैं-(इनकी श्रेणी होगी C+)। उसके बाद ऐसे ग्राहकों को प्राथमिकता दी जाएगी, जिनके पास लोडिंग या अनलोडिंग में किसी एक तरफ की साईडिंग की अपनी व्यवस्था है - (इनकी श्रेणी होगी C)। उसके बाद उन ग्राहकों को जिनके पास न तो लोडिंग की तरफ और न ही अनलोडिंग की तरफ व्यवस्था है और जो पूरी तरह से सरकारी भंडारण तथा साईडिंग पर निर्भर हैं - (इनकी श्रेणी होगी C-)।

ग्राहक माल दुलाई के लिए अपनी अभियोग्यता और आवश्यकता के अनुसार अपनी प्राथमिकता या प्राथमिकताओं का चयन करने के लिए स्वतंत्र होंगे। प्राथमिकताओं का चुनाव करने के लिए अनुमति लेने की कोई आवश्यकता नहीं होगी।

निर्यात किए जाने वाले सामानों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए-(श्रेणी डी)। रेल और समुद्री मार्ग से घरेलू और निर्यात वाले माल परिवहन को अलग पहचान देने के लिए ग्राहक को घोषणा पत्र प्रस्तुत करना होगा। रेलवे निर्माता द्वारा दिए गए घोषणा पत्र में किसी भी तरह की त्रुटि के लिए उत्तरदायी नहीं होगी।

पैलेट और सिंटर के परिवहन को भी प्राथमिकता सूची के अंतर्गत रखा जाएगा, जिसके अंतर्गत कोई भी ग्राहक अपनी आवश्यकता के अनुसार माल दुलाई का विकल्प चुन सकता है।

कम गुणवत्ता वाले लौह अयस्क को, जिसे उत्पादन की प्रक्रिया के दौरान अस्वीकृत कर दिया गया हो, प्राथमिकता श्रेणी-D के अंतर्गत किसी भी स्थान पर ले जाया जा सकेगा।

माल दुलाई ठेकों के अंतर्गत ग्राहक आवश्यकतानुसार मांग पत्र जारी करने के लिए स्वतंत्र होंगे। व्यवसाय को और सुगम बनाने के उद्देश्य से रेलवे द्वारा दस्तावेजों की जांच-पड़ताल की व्यवस्था को खत्म कर दिया गया है। ईडीआरएम कार्यालय, लौह

अयस्क दुलाई का कार्यक्रम बनाता रहा है, लेकिन नई नीति में माल दुलाई के लिए इसकी नियामक की भूमिका को खत्म कर दिया गया है। हालांकि यह कार्यालय विभिन्न लौह अयस्क परिवहन के लिए विश्लेषण करता रहेगा ताकि रेलवे की माल दुलाई व्यवस्था को और बेहतर किया जा सके।

अब ग्राहक को किसी भी प्राथमिकता श्रेणी में अपने माल की दुलाई के लिए वचन पत्र देना होगा कि माल की खरीद से लेकर उसकी दुलाई और उसके इस्तेमाल में केंद्र और राज्य सरकारों के नियमों और कानूनों का अनुसरण किया गया है। इनमें किसी भी प्रकार की त्रुटि के लिए ग्राहकों को जिम्मेदार माना जाएगा और ग्राहक द्वारा की गई किसी गलती का हर्जाना रेलवे को नहीं देना होगा। कुल माल परिवहन में लौह अयस्क दूसरा सबसे प्रमुख माल है। वर्ष 2019-20 में रेलवे द्वारा की गई कुल 1,210 मिलियन टन की माल दुलाई में लौह अयस्क और इस्पात की हिस्सेदारी 17% की रही, जिसमें 53.81 मिलियन टन स्टील और 153.35 मिलियन टन लौह अयस्क है। ■

- 'लौह अयस्क नीति 2021' 10 फरवरी, 2021 से प्रभावी
- इस ऐतिहासिक निर्णय से लौह और इस्पात उद्योग को मिलेगी मदद

राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार 2020 में भारतीय रेल ने 13 पुरस्कार हासिल किए

अपने सभी हितधारकों और यात्रियों को स्वच्छ एवं हरित परिवहन प्रदान करने के अनवरत और निरंतर प्रयासों की वजह से भारतीय रेल को विद्युत मंत्रालय के उर्जा दक्षता ब्यूरो [ब्यूरो ऑफ एनर्जी एफिशिएंसी (बीईई)] द्वारा आयोजित वर्ष 2020 के राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार (एनईसीए) की तीन प्रतिष्ठित श्रेणियों में 13 पुरस्कार मिले हैं।

पश्चिम रेलवे को प्रथम पुरस्कार मिला है। पूर्वी रेलवे को द्वितीय पुरस्कार दिया गया है। उत्तर पूर्व रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे को परिवहन श्रेणी में योग्यता प्रमाणपत्र (सर्टिफिकेट ऑफ मेरिट) से सम्मानित किया गया है। भवन श्रेणी में भावनगर और राजकोट स्थित मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालयों ने क्रमशः पहला और दूसरा पुरस्कार जीता है। पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय के विद्युत विभाग को योग्यता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ मेरिट) से सम्मानित किया गया है।

रेलवे कर्मशालाओं की उप श्रेणी में डीजल लोको शेड, दक्षिण मध्य रेलवे, विजयवाड़ा ने प्रथम पुरस्कार और कांचरापाड़ा कर्मशाला, पूर्व रेलवे, उत्तर 24 परगना ने दूसरा पुरस्कार जीता है। योग्यता प्रमाण-पत्र (सर्टिफिकेट ऑफ मेरिट) यांत्रिक



कर्मशाला (मैकेनिकल वर्कशॉप), पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर, मध्य रेलवे कर्मशाला, मैसूर, यांत्रिक कर्मशाला (मैकेनिकल वर्कशॉप), डिब्रूगढ़, नॉर्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे और सेंट्रल वर्कशॉप, पोनमालई, दक्षिण रेलवे, तिरुचिरापल्ली को प्रदान किया गया है।

ऊर्जा सम्बंधी दक्षता के उद्देश्य से विभिन्न उपायों को अपना कर ऊर्जा संरक्षण को बढ़ावा देने के लिए भारतीय रेल के विभिन्न परिक्षेत्रों एवं कर्मशालाओं को ये पुरस्कार दिए गए हैं। भारतीय रेल आने वाले वर्षों में ऊर्जा दक्षता और स्वच्छ पर्यावरण के क्षेत्र में अपने प्रदर्शन को बेहतर करने के लिए प्रतिबद्ध है।

भारत-नेपाल रेल संपर्क सेवा और बेहतर होगी

जयनगर-कुर्था 34.90 किलोमीटर लंबा रेल खंड जयनगर-बिजलपुरा-बर्दिबास रेल (68.72 किलोमीटर) परियोजना का एक हिस्सा है, जो पूरी तरह से भारत सरकार द्वारा वित्त पोषित है। इस परियोजना के पहले चरण के तहत बिहार के मधुबनी जिले में जयनगर से रेल लाइन को नेपाल में कुर्था से जोड़ा गया है।

मार्च 2021 तक इसका विस्तार बीजलपुरा तक कर दिया जाएगा। भारत सरकार ने बीजलपुरा तक के खंड, जो कुर्था से 17 किमी आगे जाता है, के लिए लगभग 550 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। बिजलपुरा के बाद, नेपाल सरकार द्वारा परियोजना के लिए भूमि सौंपने के बाद बर्दिबास तक नई लाइन का निर्माण किया जाएगा।

जयनगर भारत-नेपाल सीमा से 4 किमी दूर है। इस मार्ग में नेपाल का प्रसिद्ध तीर्थस्थल जनकपुर पड़ता है, जो जयनगर से 29 किमी दूर है। यह परियोजना इस्कॉन द्वारा चलाई जा रही है। इसके इंजीनियरिंग और बुनियादी ढांचे के काम पूरे हो चुके हैं। इस मार्ग पर रेल सेवा संचालित करने के लिए कोंकण रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के आरसीएल द्वारा 1,600 एचपी डेमू यात्री रेक के 2 सेटों की आपूर्ति की गई है। इन 2 डेमू रेक में गैर वातानुकूलित कोच के अलावा 2 वातानुकूलित कोच हैं। इन 2 रेकों को 18 सितंबर, 2020 को नेपाल को सौंप दिया गया था। यह नेपाल में पहली बड़ी लाइन वाली यात्री रेल सेवा होगी। इससे पहले 2014 तक जयनगर और जनकपुर के बीच नेपाल

- भारत और नेपाल के बीच जयनगर-कुर्था रेल संपर्क सेवा मार्च 2021 तक बिजलपुरा तक बढ़ा दी जाएगी
- भारत सरकार कुर्था से 17 किमी आगे बीजलपुरा तक के रेल खंड के निर्माण पर लगभग 550 करोड़ रुपये खर्च किए हैं

द्वारा संचालित एक छोटी लाइन रेल सेवा ही चल रही थी। भारतीय रेल नेपाल के अधिकारियों को प्रशिक्षण प्रदान करने के साथ-साथ नेपाल रेल कंपनी के साथ संचालन और रखरखाव प्रक्रियाओं के बारे में जानकारी साझा करके बड़ी लाइन रेल सेवा चलाने के लिए नेपाल को पूरा सहयोग दे रही है। भारत सरकार द्वारा नेपाल रेलवे के साथ इस खंड में यात्री रेल सेवा परिचालन शुरू करने के लिए एक मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) तैयार और साझा की गई है। नेपाल रेल कंपनी इस लाइन के संचालन और रखरखाव की जिम्मेदारी तब तक के आरसीएल को सौंपने पर विचार कर रही है जब तक कि वह स्वयं ऐसा करने में सक्षम नहीं हो जाती।

नेपाल और भारत, दोनों जयनगर और कुर्था के बीच रेल सेवा शुरू करने के लिए एक साथ काम कर रहे हैं और उम्मीद है कि आवश्यक तकनीकी और परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद जल्द ही यह सेवा शुरू हो जाएगी।

भारतीय रेल का इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस के साथ क्षमता निर्माण संबंधी एमओयू

भारतीय रेल ने इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस (आईएसबी) के साथ क्षमता निर्माण और अनुसंधान में सहयोग के लिए अपने समझौता ज्ञापन (एमओयू) को नया रूप दिया और आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस एंड डाटा एनालिटिक्स उत्कृष्टता केंद्र, नेटवर्क थ्रूपुट बढ़ाने के लिए एकीकृत कोल-फ्रेट ऑप्टिमाइजेशन मॉडल आदि स्थापित करने के लिए 16 दिसम्बर, 2020 को समझौते का आदान-प्रदान किया। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक की उपस्थिति में श्री के. शिव प्रसाद, प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक ने नेटवर्क थ्रूपुट बढ़ाने के लिए एकीकृत कोल-फ्रेट ऑप्टिमाइजेशन मॉडल पर; श्री जे.के. जैन, प्रिंसिपल चीफ मैकेनिकल इंजीनियर ने सेंटर ऑफ एक्सलेंस फॉर आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस एंड डाटा एनालिटिक्स पर और श्री राजीव किशोर, प्रिंसिपल चीफ कार्मिक अधिकारी ने क्षमता निर्माण और अनुसंधान पर श्री मिलिंद सोहोनी, डिप्टी डीन, इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस, हैदराबाद के साथ रेल निलयम, सिकंदराबाद में समझौता ज्ञापनों का आदान-प्रदान किया।



परियोजनाओं को लिया जाएगा। प्रशिक्षण मॉड्यूल्स में क्लाउड कंप्यूटिंग, डेटा साइंस, बिग डेटा एनालिटिक्स, एआई रीडनफोर्स लर्निंग और पूर्वानुमान और भविष्यवाणी के लिए प्रयुक्त विभिन्न अन्य तकनीकों का उपयोग शामिल होंगे। भारतीय रेल द्वारा एआई एंड डीए के सर्वश्रेष्ठ वैश्विक प्रथाओं को पहचानने और अपनाने में आईएसबी मदद करेगा। आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस और डेटा एनालिटिक्स अनुप्रयोगों के माध्यम से परिचालन दक्षता में सुधार और ग्राहक संतुष्टि को बढ़ाने के क्षेत्रों को पहचानने में मदद करने के लिए आईएसबी को साझेदार बनाया गया है। ■

एमओयू के अंतर्गत हो रहे कार्य

- नेतृत्व, रणनीति प्रबंधन, वार्ता कौशल, परिवर्तन प्रबंधन आदि जैसे विषयों पर आईएसबी के संकाय द्वारा नेतृत्व व्याख्यानों का आयोजन, जो रेलवे अधिकारियों के लिए महत्वपूर्ण हैं।
- कार्य निष्पादन प्रबंधन, रणनीति प्रबंधन, परिवर्तन प्रबंधन आदि जैसे क्षेत्रों में दमरे के अधिकारियों को प्रशिक्षित और अपडेट करने के लिए क्षमता निर्माण कार्यशालाओं का आयोजन, जिसमें बुनियादी ढांचा, परियोजना प्रबंधन, ग्राहक सम्बंध प्रबंधन, परिचालन, राजस्व प्रबंधन, नवाचार आदि जैसे विभिन्न विषय शामिल हैं।
- ब्रांड कैपिटलाइजेशन, ग्राहक संतुष्टि, परिचालन दक्षता, व्यापार नवाचार आदि जैसे महत्वपूर्ण मुद्दों पर दोनों संस्थानों को शामिल करते हुए सहयोगात्मक अनुसंधान करना, जो संगठन की दक्षता और सेवा वितरण को प्रभावित करते हैं।

आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (एआई) और डेटा एनालिटिक्स (डीए)

दमरे में एआई और डीए उत्कृष्टता केंद्र स्थापित करने के लिए आईएसबी के सहयोग पर किया गया यह समझौता 12 महीनों के लिए है, जिसके दौरान परिचालन दक्षता में सुधार हेतु

एकीकृत कोयला - फ्रेट ऑप्टिमाइजेशन मॉडल

इस मॉडल का मुख्य उद्देश्य संपूर्ण रेल नेटवर्क में संसाधन उपलब्धता के आधार पर माल गाड़ियों और खाली रैकों के शेड्यूल्स का अधिकतम उपयोग करना है। सप्लाय और मांग से मेल रखते हुए छोटी दूरियों के लिए कोयला संचलन की मांग के आकलन पर विशेष ध्यान दिया जाता है, क्योंकि माल ढुलाई राजस्व में कोयला संचलन का 50% योगदान होता है।

गाड़ी संचालन के सामान्य क्रम में एक ही नेटवर्क पर यात्री गाड़ियों और मालगाड़ियों के संचालन के बीच नाजुक संतुलन को बनाए रखना होता है। यातायात में निरंतर वृद्धि के साथ, कई मौजूदा सेक्शन अधिकतम सीमा तक पहुंच चुके हैं। ऐसे परिदृश्य में एक ऐसा इष्टतम मॉडल होना आवश्यक है, जो उपलब्ध संसाधनों से मालगाड़ियों का अधिकतम संचालन प्राप्त कर सके। इस तरह के मॉडल को मांग का आकलन और लोडेड रैक के मार्गों और शेड्यूल्स का अनुकूलन करने में सक्षम होना चाहिए ताकि समग्र नेटवर्क थ्रूपुट में सुधार कर सके। ■

हावड़ा-कालका मेल का नाम हुआ 'नेताजी एक्सप्रेस'

रेल मंत्रालय ने ट्रेन संख्या 12311/12312 हावड़ा-कालका मेल का नाम बदलकर 'नेताजी एक्सप्रेस' कर दिया है। 23 जनवरी, 2021 को नेताजी की 121वीं जयंती पर भारतीय रेल की ओर से यह एक छोटी सी श्रद्धांजलि है।

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने ट्वीट कर स्व. श्री सुभाषचंद्र बोस को श्रद्धांजलि देते हुए कहा कि हम स्वाधीनता संग्राम में सुभाष चंद्र बोस के अविस्मरणीय योगदान को सलाम करते हैं। उनकी जयंती को अब पराक्रम दिवस के नाम से मनाया जाएगा।

कालका मेल से नेताजी का बेहद रोमांचकारी नाता है। असल में 1941 में ब्रिटिश हुकूमत को बेवकूफ बनाकर उनकी कैद से भागते समय उन्होंने इसी कालका मेल का सहारा लिया था।

यह उल्लेखनीय है कि 130 साल पुरानी हावड़ा-कालका मेल बहुत लोकप्रिय और भारतीय रेल की सबसे पुरानी ट्रेनों में से एक है। हावड़ा-कालका मेल दिल्ली होते हुए हावड़ा (पूर्व रेलवे) और कालका (उत्तर रेलवे) के बीच चलती है।



नेताजी एक्सप्रेस ने अपना सफर 1866 में 'ईस्ट इंडियन रेल' के नाम से शुरू किया था। बाद में इसे वन अप और टू डाउन के नाम से काफी लोकप्रियता मिली। ■

कोविड पूर्व की तुलना में अब 65 प्रतिशत मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें ट्रैक पर

यात्री सेवाएँ



जनवरी 2021 के महीने में मेल /
एक्सप्रेस की कुल 115 जोड़ी ट्रेनों
को मंजूरी

मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों का औसत



1,768

कोविड से पूर्व
चल रही ट्रेनें

1,138

वर्तमान में प्रतिदिन
चल रही ट्रेनें

उपनगरीय ट्रेनों का औसत



5,881

कोविड से पूर्व
चल रही ट्रेनें

4,807

वर्तमान में प्रतिदिन
चल रही ट्रेनें

यात्री ट्रेनों का औसत



3,634

कोविड से पूर्व
चल रही ट्रेनें

196

वर्तमान में प्रतिदिन
चल रही ट्रेनें

भारतीय रेल दौड़ा रही है 18 रूटों पर किसान रेल

केन्द्रीय बजट 2020-21 में की गई घोषणा के अनुसार भारतीय रेल ने दूध, मीट और मछली सहित जल्दी खराब होने वाले खाद्य पदार्थों और कृषि उत्पादों की ढुलाई के लिए किसान रेल सेवा शुरू कर दी है।

यह मल्टी-कमोडिटी, मल्टी-कंसाइनर/कंसाइनी, मल्टी-लोडिंग/अनलोडिंग परिवहन सेवा है, जिसका उद्देश्य किसानों को बड़े स्तर पर बाजार उपलब्ध कराना है।

किसान रेल सेवा का मुख्य उद्देश्य उत्पादन केन्द्रों को बाजार और उपभोक्ता केन्द्रों से जोड़कर कृषि क्षेत्र की आय को बढ़ाना है।

भारतीय रेल किसान रेल सेवा को औपचारिक रूप से शुरू करने की योजना बनाने के लिए कृषि मंत्रालय, राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ सक्रिय रूप से काम कर रहा है। डिमांड संबंधी रुझान और हितधारकों से प्राप्त फीडबैक के आधार पर रेलवे ने अब तक 18 रूटों पर किसान रेल सेवा संचालित करना शुरू कर दिया है।

पहली किसान रेल सेवा को 7 अगस्त, 2020 को देवलाली (महाराष्ट्र) और दानापुर (बिहार) के बीच हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया था।

इन किसान रेल गाड़ियों को निर्धारित समय-सारिणी के अनुसार संचालित किया जाता है और रास्ते में आने वाली किसी बाधा या देरी से बचाने के लिए इनकी समय की पाबंदी के पैमाने पर कड़ी निगरानी की जाती है। अब तक 18 रूटों पर इन सेवाओं की शुरुआत की जा चुकी है। 22 जनवरी, 2021 तक 157 किसान रेल सेवाएं संचालित की जा चुकी हैं, जो 49,000 टन से अधिक माल की ढुलाई कर रही हैं। अब तक जिन रूटों पर किसान रेल सेवाएं संचालित की जा रही हैं, वे रूट इस प्रकार हैं।

रूट संख्या	कहां से - कहां तक	उद्घाटन की तिथि
1	देवलाली से दानापुर	07-08-2020
2	अनंतपुर से आदर्श नगर, दिल्ली	09-09-2020
3	यशवंतपुर से निजामुद्दीन	19-09-2020
4	नागपुर से आदर्श नगर, दिल्ली	14-10-2020
5	छिंदवाड़ा से हावड़ा/न्यू तिनसुकिया	28-10-2020
6	संगोला से हावड़ा (सिकंदराबाद के रास्ते)	29-10-2020
7	संगोला से शालीमार	21-11-2020
8	इंदौर से न्यू गुवाहाटी	24-11-2020
9	रतलाम से न्यू गुवाहाटी	05-12-2020
10	इंदौर से अगरतला	27-12-2020
11	जालंधर से जिरानिया	31-12-2020
12	नागरसोल से न्यू गुवाहाटी	05-01-2021
13	नागरसोल से चितपुर	07-01-2021
14	नागरसोल से न्यू जलपाईगुड़ी	10-01-2021
15	नागरसोल से नौगचिया	11-01-2021
16	नागरसोल से फतुहा	13-01-2021
17	नौगरसोल से बैहाटा	19-01-2021
18	नागरसोल से मालदा टाउन	20-01-2021

रेलवे भण्डार (पार्सल वैन) का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए इन सेवाओं के बेहतर उपयोग की नियमित रूप से निगरानी की जा रही है।

मुख्य रूप से जिन वस्तुओं को किसान रेल के माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान तक भेजा जा रहा है, उनमें प्याज, टमाटर, संतरा, आलू, अनार, केला, शरीफा, गाजर, शिमला मिर्च और अन्य सब्जियां शामिल हैं।

किसान रेल के माध्यम से बुक की जाने वाली वस्तुओं पर 'पी' स्केल का माल शुल्क लगाया जाता है। खाद्य प्रसंस्करण मंत्रालय की 'ऑपरेशन ग्रीन्स-टॉप टू टोटल' योजना के तहत किसान रेल के माध्यम से फल एवं सब्जियों की ढुलाई पर 50 फीसदी की सब्सिडी दी जा रही है। यह सब्सिडी कन्साइनर/किसान को अपने सामान की बुकिंग के समय पर ही दी जा रही है, ताकि यह लाभ बिना किसी झंझट और देरी के किसानों तक पहुंच सके। किसान रेल गाड़ियों को संचालित करने के लिए आरआईटीईएस (राइट्स) द्वारा एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है, जो परियोजना से जुड़े विभिन्न पहलुओं का आकलन करेगी। ■



पूर्वोत्तर रेलवे के नए महाप्रबंधक : श्री विनय कुमार त्रिपाठी

श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक का पदभार 27 अक्टूबर, 2020 को ग्रहण कर लिया है। इसके पूर्व आप रेलवे बोर्ड में अपर सदस्य संकषण के पद पर कार्यरत थे।

रुड़की से इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग में बी.टेक. की उपाधि प्राप्त करने के बाद श्री त्रिपाठी भारतीय रेल विद्युत इंजीनियरिंग सेवा (आई.आर.एस.ई.ई.) के अधिकारी के रूप में रेल सेवा में आए। आपकी पहली नियुक्ति उत्तर रेलवे में सहायक विद्युत इंजीनियर के पद पर हुई। तत्पश्चात् आपने उत्तर रेलवे, मध्य रेल, पश्चिम रेलवे में विद्युत इंजीनियरिंग विभाग के अनेक महत्वपूर्ण पदों के



उत्तरदायित्व का निर्वहन बखूबी किया।

श्री त्रिपाठी मंडल रेल प्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद तथा अपर महाप्रबंधक, मुख्य विद्युत लोकोमोटिव इंजीनियर, पश्चिम रेलवे जैसे महत्वपूर्ण पदों पर कुशलतापूर्वक कार्य कर चुके हैं।

आपने स्विट्जरलैंड एवं अमेरिका में उच्च प्रबंधन में प्रशिक्षण प्राप्त किया है। श्री त्रिपाठी ने अद्यतन तकनीक के तीन फेज वाले विद्युत

लोकोमोटिव के विकास एवं इसके स्वदेशीकरण में सराहनीय योगदान दिया है। ये इंजन आज भारतीय रेल के अग्रवाहक हैं। ■

चिरेका के नए महाप्रबंधक : श्री सतीश कुमार कश्यप

श्री सतीश कुमार कश्यप, जोकि भारतीय रेल की विद्युत इंजीनियरिंग शाखा के 1983 बैच के अधिकारी हैं, ने चितरंजन रेलइंजन कारखाना (चिरेका) के महाप्रबंधक के रूप में 26 नवम्बर, 2020 को कार्य भार संभाला। इससे पूर्व वे इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग, नासिक में महानिदेशक के पद पर कार्यरत थे।

भारतीय रेल में 35 वर्षों के कार्य करने का लंबा अनुभव रखने वाले श्री कश्यप मजबूत तकनीकी पृष्ठभूमि से आते हैं और कई महत्वपूर्ण पदों पर कार्य कर चुके हैं। मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी तथा वाराणसी रेलइंजन कारखाने में प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता रहे। रेल विद्युतीकरण एवं दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन की कई महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर आपका कार्य सराहनीय रहा। ईएमयू एसी कोच और लोकोमोटिव जैसे



रोलिंग स्टॉक के संचालन एवं रखरखाव का उन्हें अभूतपूर्व अनुभव है। वाणिज्य मंत्रालय में निदेशक के रूप में उन्होंने एनआईसी के साथ मिलकर ई-टेंडर प्लेटफॉर्म विकसित किया। वे महत्वपूर्ण जोन उत्तर मध्य रेलवे, प्रयागराज में मुख्य सुरक्षा अधिकारी भी थे।

श्री कश्यप ने आईआईएम, अहमदाबाद से एमबीए किया तथा एबीबी के विद्युत रेलइंजन के सन्दर्भ में ट्रांसफर ऑफ टेक्नोलॉजी के लिए स्विट्जरलैंड गए और सीएनसी मशीनों की प्रोग्रामिंग पर जर्मनी में प्रशिक्षण लिया। उन्होंने इटली में आईएलओ द्वारा आयोजित 'प्रोजेक्ट साइकल मैनेजमेंट' मॉड्यूल में भी भाग लिया तथा इटली के बुक्कोनी बिजनेस स्कूल से लीडरशिप प्रोग्राम में भी प्रशिक्षण प्राप्त किया। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के नए महाप्रबंधक : श्री अंशुल गुप्ता

श्री भारतीय रेल के सिग्नल इंजीनियर सेवा के अधिकारी श्री अंशुल गुप्ता ने 1 दिसम्बर, 2020 को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक के रूप में कार्यभार ग्रहण किया। इससे पहले आप अपर सदस्य (सिग्नल) रेलवे बोर्ड के पद पर कार्यरत थे। वे अपर महाप्रबंधक, पश्चिम मध्य रेलवे, जबलपुर तथा प्रमुख कार्यकारी निदेशक (सिग्नल), रेलवे बोर्ड, दिल्ली, आद्रा तथा रांची मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक का प्रभार भी संभाल चुके हैं।

श्री गुप्ता ने इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ साइंस, बंगलुरु से आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस में विशेषज्ञता के साथ कम्प्यूटर एवं सूचना विज्ञान में इंजीनियरिंग में मास्टर की डिग्री हासिल की है। भारतीय रेल में नियुक्त होने के उपरांत उन्होंने रेलवे सिग्नल एवं टेलीकॉम सिस्टम के परिचालन तथा रखरखाव, सिग्नलिंग तथा टेलीकॉम सिस्टम के आधुनिकीकरण की परियोजनाओं की



देखरेख, रेलवे सिग्नलिंग तथा टेलीकॉम्युनिकेशन सिस्टम के क्षेत्र में वेंडर एवं उत्पाद विकास, रेलवे की जरूरतों हेतु निर्मित सामग्री के लिए गुणवत्ता निरीक्षण जैसी भूमिकाओं को कुशलतापूर्वक निभाया है।

भारतीय रेल के आधुनिक सिग्नलिंग सिस्टम, विशेषकर हमारे देश में विकसित ट्रेन कोलिशन एवॉयडेंस सिस्टम के प्रवर्तन तथा उसे प्रणाली में अपनाने हेतु नीतियों के विकास में उनकी भूमिका काफी सराहनीय रही। वे रेलटेल में ग्रुप जनरल मैनेजर/मार्केटिंग के रूप में भी कार्य कर चुके हैं। आपने एमडीआई, गुरुग्राम तथा जॉर्ज मैसोन यूनिवर्सिटी, वर्जीनिया से पब्लिक पॉलिसी में स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम की डिग्री हासिल की है। आप रेलवे के लिए डेडीकैटेड फ्रेट कोरीडोर हेतु समेकित लॉजिस्टिक प्रणाली के उत्थान पर थीसिस भी लिख चुके हैं। अंतरराष्ट्रीय स्तर पर तकनीकी कागजात प्रस्तुतीकरण पर उनका व्यापक अनुभव है। ■

राष्ट्रीय रेल योजना

विश्वस्तरीय होगी नए भारत की नई रेल

श्री अरविंद कुमार सिंह

आधुनिक भारत की विकास यात्रा में भारतीय रेल का बहुत ही महत्वपूर्ण योगदान है। एकल प्रबंधन के तहत विश्व की सबसे बड़ी रेल प्रणालियों में गिनी जाने वाली भारतीय रेल का भारतीय उपमहाद्वीप के सामाजिक-आर्थिक विकास में बेहद अहम योगदान रहा। इसने जहां देश को एक सूत्र में जोड़ा, वहीं बाजारों को उत्पादन केंद्रों, बंदरगाहों आदि से जोड़ा। औद्योगिक केंद्रों को कच्चे माल के स्रोतों से जोड़ा और कृषि उत्पादन के लिए एक बड़ा बाजार सुलभ कराने के साथ खाद्य सुरक्षा की मजबूती में भी अहम भूमिका निभाई। पर्यटन क्षेत्र हो या फिर सामान्य संपर्क या व्यापार, सैन्य टुकड़ियों का संचालन हो या फिर आपदाओं में भूमिका निभाना, भारतीय रेल ने लंबे कालखंड में अपनी महत्ता को साबित किया है, लेकिन माल परिवहन ही नहीं, यात्री परिवहन की धुरी भी रेलवे बनी और इसके लिए एक किफायती मार्ग सुलभ कराते हुए देश के दुर्गम कठिन इलाकों तक पहुंच बनाई, जिसके कारण यह बेहद लोकप्रिय और भरोसेमंद प्रणाली ही नहीं, राष्ट्र की जीवनरेखा बनी। हाल के कोरोना संकट में तो देश के नागरिकों ने इस बात को करीब से जाना समझा कि अगर भारतीय रेल न होती तो उनका जीवन कितना कठिन हो सकता था।

भारतीय रेल के ताजा आंकड़े बताते हैं कि इसके 67,415 रूट किमी रेलमार्ग का 93 फीसदी हिस्सा बड़ी लाइन से सेवित

है। इसके चुनिंदा 51 फीसदी रेल पथ पर भारतीय रेल का 96 फीसदी यातायात संचालित हो रहा है। भारतीय रेल ने अपनी विकास यात्रा के लंबे पड़ाव में खुद को बदला है, लेकिन यह भी सच है कि इस विशाल तंत्र को लेकर कोई दीर्घकालिक रणनीति नहीं बनी। कुछ नीतियां बनती रहीं, लेकिन उनका दायरा सीमित था। तमाम समितियां बनीं और अध्ययन भी हुए, लेकिन उनकी सिफारिशों के अनुरूप न संसाधन जुटे न अपेक्षित काम हो सके। समय के साथ तकनीक और चुनौतियों के लिहाज से आज भारतीय रेल को 21वीं सदी की जनाकांक्षाओं के अनुरूप बदलने की जरूरत है। इस दिशा में कुछ ठोस पहल राष्ट्रीय रेल योजना में नजर आती है। इसके सहारे चुनौतियों से जूझ रही भारतीय रेल 21वीं सदी के मध्य तक विश्वस्तरीय साजो-सामान से लैस होकर नए भारत की नई रेल बन सकेगी।

राष्ट्रीय रेल योजना की पृष्ठभूमि

भारत के रेल इतिहास में पहली बार 2050 तक के परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की गई है। इसका अंतिम प्रारूप संकेत देता है कि देश के भावी विकास और आर्थिक गतिविधियों में सहभागी बनने की परिकल्पना के साथ भारतीय रेल को विश्व स्तरीय बनाना है। यह महज आंकड़ों का खेल नहीं, बल्कि जमीनी हकीकत और



भावी संभावनाओं पर बहुत विस्तार से अध्ययन करके तैयार किया गया है, जिसे हितधारकों की टिप्पणियों के साथ जल्दी आखिरी रूप देने की योजना है। रेल मंत्रालय ने राष्ट्रीय रेल योजना को तैयार करने का दायित्व अपनी वैश्विक ख्याति की संस्था रेल इंडिया टेक्नो इकोनामिक सर्विसेज (राइट्स) को सौंपा था, जिसने मैसर्स आईकाम AECOM का सहयोग लेते हुए जनवरी, 2019 से अध्ययन आरंभ किया। भारतीय रेल के करीब हर पहलू की बारीकी से पड़ताल के बाद प्रारूप रिपोर्ट को अंतिम शकल दी गई और विभिन्न मंत्रालयों और हितधारकों के पास इसे विचार के लिए भेजा गया है। इन विचारों को समाहित कर फाइनल रिपोर्ट बनेगी।

लेकिन 22 भागों और दो खंडों में 1,178 पृष्ठों की यह विस्तृत रिपोर्ट भारतीय रेल के भविष्य की दिशा और सरकार की सोच, दोनों को परिकल्पित करती है। इसका एक अहम पक्ष भारतीय रेल नेटवर्क को जीआईएस प्लेटफॉर्म के तहत मापना भी था। इसमें जहां 2024 तक कुछ बेहद महत्वपूर्ण परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन का दृष्टिकोण है, वहीं 2030 के विजन के हिसाब से जरूरी क्षमता निर्माण भी समाहित है। ऐसा करके ही 2050 तक होने वाली मांग के अनुरूप तैयारी संभव हो सकेगी और अपेक्षित संसाधन जुटाने में भी कई तरीकों से श्रम करना होगा। मालगाड़ियों की औसत गति 50 किमी प्रतिघंटा तक लाने के साथ ढुलाई के समय और कुल परिवहन लागत में भी करीब तीस फीसदी तक कमी करने की दृष्टि भी इसमें समाहित है और माल ढुलाई में हिस्सेदारी बढ़ा कर अवसरचना विकास और भारतीय रेल के कार्याकल्प की रणनीति भी।

राष्ट्रीय रेल योजना सरकार की एक गहरी सोच और मंथन का परिणाम है। रेलवे के मौजूदा और भावी मॉडल शेयर, क्षमता उपयोग, मौजूदा परिसंपत्तियों आदि का विस्तार से तथ्यों के साथ गहन आकलन इसमें किया गया है। साथ ही, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर, हाई स्पीड रेल, रेल लाइनों के दोहरीकरण, सिग्नलिंग, रेल नेटवर्क के विद्युतीकरण, चुनिंदा कोरीडोरों पर 160 किमी प्रति घंटे की रफ्तार की सेवाएं, रेलवे स्टेशनों, माल टर्मिनलों और चल स्टॉक के बदलते परिदृश्य के लिहाज से भावी तस्वीर को भी सामने रखा गया है। योजनाओं की प्राथमिकता तय करते हुए वित्तीय जरूरतों के लिहाज से बहुकोणीय रणनीति भी सुझायी गई है। राष्ट्रीय रेल योजना के व्यापक परिप्रेक्ष्य को देखते हुए रेलवे बोर्ड में एक समर्पित सेल के गठन का सुझाव भी इसमें दिया गया। रेलवे की औसत हिस्सेदारी को कुल माल ढुलाई का 45 फीसदी तक बढ़ाने के लिए 2030 तक के पूंजी निवेश का खाका इसमें बना है। संसाधनों के लिहाज से 2030 तक का दौर थोड़ा जटिल होगा, लेकिन इसके बाद तस्वीर बदलेगी और रेल परियोजनाओं के लिए संसाधन प्रबंधन सहज होगा। योजना के सफल कार्यान्वयन के लिये निजी क्षेत्र, सार्वजनिक उपक्रमों, राज्य सरकारों और उपकरण विनिर्माताओं के साथ उद्योगों के साथ आपसी सहयोग की संभावनाओं की तलाश भी की गई है। साथ ही, बाधाओं की पहचान कर जरूरी समाधान सुझाए गए हैं।

राष्ट्रीय रेल योजना में यात्री और माल यातायात के क्षेत्र में वास्तविक मांग का आकलन करने के लिए देश भर में चुनिंदा सर्वेक्षण टीमों ने साल भर सौ से अधिक प्रतिनिधि स्थानों पर सर्वेक्षण भी किया। इसी के साथ 2030 तक वार्षिक आधार पर और वर्ष 2050 तक दशकीय आधार पर यातायात में वृद्धि का

पूर्वानुमान भी लगाया गया है। इसके एक अंग के रूप में 2024 तक सौ फीसदी विद्युतीकरण, भीड़-भाड़ वाले मार्गों का संकुचन हटाना, दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई रेलमार्ग पर 160 किमी प्रतिघंटा और अन्य स्वर्णिम चतुर्भुज और स्वर्णिम विकर्ण मार्गों पर 130 किमी प्रतिघंटा की गति के साथ सभी स्तर की क्रॉसिंग्स की समाप्ति की परिकल्पना को आधार देना है।

2024 के बाद भावी परियोजनाओं की पहचान और इसके कार्यान्वयन की समयबद्ध योजना भी तय की गई है। यह योजना रेलवे के भविष्य के सभी बुनियादी ढाँचे, व्यवसाय और वित्तीय नियोजन को एक प्रभावी मंच देने के साथ 2030 तक शून्य कार्बन उत्सर्जन की महत्वाकांक्षी सोच को भी आगे बढ़ाती है। रेलवे के बुनियादी ढाँचे को इस तरह से विकसित करने की मंशा है कि क्षमता मांग से अधिक विकसित हो सके। पिछले सारे प्रमुख अध्ययनों और समितियों की रिपोर्टों और उनकी सिफारिशों पर गौर करने के साथ इसमें उस दौर की तस्वीर और उपायों के जमीनी असर को भी जांचा-परखा गया।

आजादी के बाद भारतीय रेल ने भावी चुनौतियों से निपटने के लिए कई समितियां बनायीं और अध्ययन कराए। बीते एक दशक में आधुनिकीकरण पर विशेषज्ञ समिति (सैम पित्रोदा कमेटी) और उच्चस्तरीय संरक्षा समिति (काकोदकर समिति) की रिपोर्ट भी आई। इसके सुझावों के आधार पर कई काम हुए। उससे पहले परिवहन विकास और नीति संबंधी राकेश मोहन समिति ने भारतीय रेल पर गहन पड़ताल की थी और पाया था कि आजादी के बाद रेलवे की क्षमता विकास का काम अपेक्षित गति से नहीं हुआ। इस कारण यात्री और माल परिवहन के लिए व्यापक क्षमता विस्तार की रणनीति बने। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की तर्ज पर 2032 तक रेलवे को व्यापक क्षमता विस्तार पर काम होना चाहिए। समिति ने सांगठनिक सुधारों पर जोर देते हुए कहा था कि भविष्य के समन्वित रेल मंत्रालय को नीतियां तय करने तक ही सीमित रहते हुए कॉरपोरेट तरीके से चलाया जाए। 1990 के बाद एकाधिक बार स्थिति पत्र और श्वेत पत्र भी तैयार हुए जिसने रेलवे की जमीनी हकीकत के साथ चुनौतियों पर रोशनी डाली गई, लेकिन राष्ट्रीय रेल योजना इस सबसे परे एक अनूठी सोच का परिचायक है।

भारतीय रेल की मौजूदा तस्वीर

भारतीय रेल 13,523 यात्री और 9146 यात्री गाड़ियों का संचालन रोज करती है। यह तस्वीर सामान्य दौर की है। कोरोना संकट के नाते परिस्थितियों में बदलाव हुआ है और नागरिकों की जीवन रक्षा और जीवनोपयोगी वस्तुओं की ढुलाई के साथ सरकार को नयी रणनीति के तहत काम करना पड़ा। मार्च 2019 की स्थिति में भारतीय रेल के पास 2,89,186 माल डिब्बे, 74,003 सवारी डिब्बे और 12,147 इजनों का विशाल बेड़ा मौजूदा है। उसके कर्मचारियों की संख्या 13 लाख है, जिस कारण भारतीय रेल दुनिया की आठवीं सबसे बड़ी नियोजिता मानी जाती है। भारतीय रेल की यात्री गाड़ियों की औसत रफ्तार 50.6 किमी और मालगाड़ियों की औसत रफ्तार 24 किमी प्रति घंटा है। भारत में परिवहन क्षेत्र का समग्र रूप में देश के सकल घरेलू उत्पाद या जीडीपी में सात फीसदी का योगदान है। इसमें एक फीसदी का हिस्सा भारतीय रेल का है, जो काफी अहम है।

प्रशासन के लिहाज से 17 क्षेत्रीय रेलों में विभाजित भारतीय रेल रेलवे बोर्ड के तहत काम करती है। जोंनों को सहयोग देने

के लिए 70 रेल मंडल हैं। इस तरह ऊपर से नीचे तक एक व्यवस्थित तंत्र है। भारतीय रेल रोज 2.30 करोड़ से अधिक मुसाफिरों को ढोती है, जबकि रोज करीब 30 लाख टन से अधिक माल ढुलाई करती है। इसके उपनगरीय खंडों में मुंबई सबसे व्यस्त है जो रोज करीब 71 लाख मुसाफिरों को गंतव्य तक पहुंचाती है। दूसरे नंबर पर चेन्नै है, जहां रोज करीब 11 लाख मुसाफिर सफर करते हैं। वहीं पश्चिम बंगाल के उत्तर 24 परगना-हुगली-कोलकाता और हावड़ा जिलों में भारतीय रेल नेटवर्क पर अनारक्षित मुसाफिरों की भारी भीड़ चलती है। इस लिहाज से आकलन बताता है कि मुंबई उपनगरीय क्षेत्र अकेले भारतीय रेल के कुल 25 फीसदी अनारक्षित मुसाफिरों को गंतव्य तक पहुंचाता है।

ऐतिहासिक पृष्ठभूमि और नीतिगत बदलाव

16 अप्रैल, 1853 को महज 34 किमी दूरी पर 400 मुसाफिरों के साथ तीन भाप इंजनों ने जिस रेलगाड़ी के साथ सफर आरंभ किया था, वह सफर बीते 167 सालों से लगातार जारी है। अप्रैल 2021 में भारतीय रेल अपनी स्थापना का 168 वां साल मनाएगी। अंग्रेजी राज से अब तक तमाम चुनौतियों और बाधाओं के बावजूद भारतीय रेल का प्रदर्शन शानदार रहा। तब रेलों के विकास और विस्तार का दौर अलग प्राथमिकताओं के हिसाब से चला, लेकिन आजादी की छांव में अलग तरीके से। फिर भी 1901 में रेलवे बोर्ड की स्थापना के बाद एक केंद्रीकृत व्यवस्था बनी और 1925 में विद्युतीकरण की शुरुआत के साथ एक नया दौर सीमित दायरे में शुरू हुआ। भारत-पाक विभाजन के बाद भारतीय रेल को एक झटका लगा, क्योंकि उसका 40 फीसदी नेटवर्क पाकिस्तान के दायरे में आ गया। हिंसा और उपद्रवों से भी रेलवे को काफी क्षति हुई। फिर से व्यवस्था को पटरी पर लाने की एक चुनौती को भी भारतीय रेल ने पूरा किया।

फिर भी समय से साथ अपनी उपयोगिता को साबित करते हुए भारतीय रेल ने हमारे जनजीवन के हर क्षेत्र को प्रभावित कर अपनी अहमियत साबित की। कई रेल प्रणालियों और रियासती रेलों को भारतीय रेल में विलीन कर आधुनिकीकरण की ओर बढ़ना सरल काम नहीं था। 1980 से 2000 के बीच का दौर भाप इंजनों की विदाई और नयी तकनीकों का रहा। नब्बे के दशक में 738 किमी लंबी कोंकण रेलवे बनी जिसने देश के पश्चिमी तटीय इलाके को मुख्यधारा से जोड़ा। 1985 में भारतीय रेल की आनलाइन पैसेंजर यात्री प्रणाली दिल्ली, मद्रास, मुंबई और कोलकाता से आरंभ हुई। कई बड़े नगरों में मेट्रो रेल प्रणाली के विकास से लेकर आईआरसीटीसी की मदद से ऑनलाइन टिकट आरक्षण सुविधा जैसे कदमों ने इसकी तस्वीर को बदला। 2017-18 में रेल बजट का आम बजट में विलय हुआ और सरकार ने राजमार्गों और जलमार्गों के साथ रेलवे से तालमेल बिठा कर मल्टी माडल परिवहन तंत्र विकसित करने पर जोर दिया।

रेलवे के बुनियादी ढांचा विकास के दृष्टिकोण में 2014 के बाद उल्लेखनीय बदलाव आया, जिसके चलते भारतीय रेल के आधुनिकीकरण में अभूतपूर्व प्रगति हुई। पहले मौजूदा बुनियादी ढांचे का उपयोग करते हुए पुरानी व्यवस्था को बनाए रखने पर अधिक ध्यान केंद्रित होता था, लेकिन अब जोर नए विचारों और नई प्रौद्योगिकियों पर है, जो क्षमता विकास में बेहद मददगार बन रही हैं। रेल नेटवर्क के आधुनिकीकरण के साथ

वंचित इलाकों तक उसकी पहुंच बढ़ाने की दिशा में भी काफी काम हो रहा है। रेलवे ट्रैक को ज्यादा गति के लिए सक्षम बनाया जा रहा है, जिससे देश में सेमी हाईस्पीड ट्रेन चलाना संभव हो रहा है। अब भारतीय रेल हाई स्पीड ट्रैक और टेक्नॉलॉजी की तरफ तेजी से आगे बढ़ रही है। इस काम के लिए बजट भी काफी बढ़ाया गया है। साथ ही, आत्मनिर्भरता पर खास फोकस देने के नतीजे भी अब सामने आ रहे हैं।

यात्री और माल परिवहन क्षेत्र में भावी संभावनाएं

भारतीय रेल की माल गाड़ियां, जहाँ उसके कुल राजस्व में सबसे अहम योगदान देती हैं, वहीं आम आदमी को बहुत सस्ती दर पर यात्रा सुलभ कराना उसकी अलग प्रतिबद्धता है, जिसके लिए सामाजिक सेवा दायित्वों को रेलवे वहन करती है। 2010-11 से 2017-18 के दौरान यात्री यातायात के आंकड़ों की समीक्षा से पता चलता है कि सबसे अधिक 10.33 फीसदी रेलयात्रियों की वृद्धि सबसे लोकप्रिय वातानुकूलित तृतीय श्रेणी या 3 एसी में हुई है, वहीं वातानुकूलित दूसरी श्रेणी या 2 एसी में 6 फीसदी और 1 एसी में 6.74 फीसदी। यह वृद्धि वातानुकूलित चेयरकार में 9 फीसदी और एकजीक्यूटिव एसी क्लास में 12 फीसदी तक सालाना है। इसकी तुलना में अगर गैर वातानुकूलित श्रेणी में यात्री परिवहन का परिदृश्य देखें तो पता चलता है कि स्लीपर क्लास में यह 4.4 फीसदी और दूसरी श्रेणी में सिटिंग में 8.76 फीसदी और अनारक्षित श्रेणी में 0.89 फीसदी है। 2008-9 से 2017-18 के बीच उपनगरीय रेलों की वृद्धि दर 2.3 फीसदी रही। हालांकि उपनगरीय यात्रियों का हिस्सा गैर उपनगरीय यात्रियों की तुलना में 2008-09 में 66 फीसदी था जबकि 2017-18 में 56 फीसदी। इन आंकड़ों से यह बात उभरती है कि यात्रियों के परिदृश्य में बदलाव आ रहा है।

माल परिवहन की तस्वीर इससे अलग है। रिपोर्ट में विस्तृत विवेचन के हवाले बताया गया है कि देश भर में 2017-18 के दौरान हुई कुल 4464 मिलियन टन माल ढुलाई में रेलवे का हिस्सा 1162 मिलियन टन था, जबकि सड़क परिवहन का सबसे अधिक 2911 मिलियन टन था। इस अवधि में रेलवे ने रोज 31,57,802 टन से अधिक माल ढोया। इस तरह माल परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी 26 फीसदी और सड़क परिवहन की 65 फीसदी बनती है। अन्य क्षेत्रों में कुल माल ढुलाई में तटीय जहाजरानी का हिस्सा 234 मिलियन टन यानि पांच फीसदी और अंतर्देशीय जल परिवहन का 72 मिलियन टन यानि करीब दो फीसदी है। पाइप लाइनों का योगदान 84 मिलियन टन ढुलाई के बराबर है। भावी मांग के आकलन के मद्देनजर नीति आयोग और



राष्ट्रीय रेल योजना के विजन के तहत माल परिवहन की मौजूदा हिस्सेदारी को 26 फीसदी से 45 फीसदी तक ले जाने की महत्वाकांक्षी सोच इसमें समाहित है। इससे रेलवे की आय में काफी बढ़ोत्तरी होगी।

माल ढुलाई के आकलन के लिए रिपोर्ट में विभिन्न आंकड़ों का गहन विश्लेषण करने के साथ कोयला, स्टील, पेट्रोलियम, वस्त्र, लौह अयस्क और अन्य क्षेत्रों के भावी परिदृश्य और उनकी उत्पादन योजनाओं पर भी गंभीर मंथन और विवेचन किया गया है। भावी योजना बनाते समय विभिन्न हितधारकों की रणनीतियों और संभावनाओं पर गौर करने के लिए उनके साथ विस्तृत चर्चा कर एक सटीक तस्वीर बनाना संभव हुआ है। तेजी से आकार ले रहे पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर से माल परिवहन में एक नयी क्रांति आएगी और गति और क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि होगी।

चल स्टॉक की मांग संबंधी रणनीति

यात्री और माल परिवहन के क्षेत्र में वृद्धि के साथ स्वाभाविक तौर पर विभिन्न श्रेणी के इंजनों और दूसरे चल स्टॉक की मांग बढ़ेगी। रिपोर्ट में परिकल्पित है कि 2026 में कुल 16,799 इंजनों की मांग होगी, जिसमें सबसे अधिक 13,305 मालढुलाई श्रेणी वाले इंजन होंगे वहीं 2031 तक इंजनों की मांग 20,739, 2041 तक 31,581 और 2051 तक 46,017 होगी। इसी संख्या बल के हिसाब से इनको बेड़े में शामिल करने की रणनीति बनानी होगी। इसी के साथ ही विभिन्न श्रेणी के माल डिब्बों की मांग भी बढ़ेगी। भारतीय रेल के पास विभिन्न श्रेणी के कुल 279,876 माल डिब्बे हैं, जिनको वर्ष 2026 तक 407,769 तक बढ़ाना होगा। 2031 तक माल डिब्बों की संख्या 545,225 परिकल्पित है, जबकि 2050 तक 10 लाख 68 हजार से अधिक होगी।

यात्री यातायात को संभालने के लिए इसी अनुपात में वातानुकूलित और गैर वातानुकूलित श्रेणी के सवारी डिब्बों को हासिल करने का खाका भी तैयार किया गया है। 2018 में भारतीय रेल के पास कुल 4,076 वातानुकूलित डिब्बे थे, जिनकी संख्या 2026 तक 8,311 और 2051 तक 30,685 परिकल्पित है। इसी अवधि में गैर वातानुकूलित डिब्बों की संख्या

39,342 से बढ़ा कर 121,824 करनी होगी। इस तरह देखें तो पता चलता है कि मौजूदा कुल सवारी डिब्बों की संख्या 43,417 से बढ़ा कर 2026 तक 60,741, 2031 तक 72,115 और 2051 तक यात्रियों की मांग के हिसाब से 1,51,509 तक लानी होगी। रिपोर्ट में उपनगरीय सेवाओं के लिए भी अपेक्षित सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ेगी। मेमू और ट्रेन सेटों की दरकार भी इसी हिसाब से होगी। इस लिहाज से आगामी एक दशक में 219,389 करोड़ रुपए निवेश की दरकार रेल इंजनों की प्राप्ति के लिए होगी। 2031 से 2051 के बीच इस मद में अन्य 424,858 करोड़ रुपए की जरूरत आंकी गई है। बाजार दरों और तकनीकी विकास के लिहाज से इस रकम में समय के साथ बदलाव भी हो सकते हैं।

मौजूदा रेल इंजनों में आधे डीजल और आधे बिजली के हैं। चंद बदरगाहों और बड़ी औद्योगिक इकाइयों को छोड़ कर निजी क्षेत्र के पास इंजनों का स्वामित्व नहीं है। यहां तक कि जहां माल डिब्बों में निजी क्षेत्र ने निवेश किया है वहां इंजनों का स्वामित्व रेलवे के पास ही है। निजी क्षेत्र में रेलगाड़ियां चलाना प्रक्रिया में है, लेकिन इसके तहत ट्रेन सेट उपयोग में लाएंगे न कि अलग कोच या इंजन। इस तरह भविष्य में ट्रेन सेटों के बाबत यात्री यातायात में इंजनों की मांग कम होगी। भारतीय रेल चूंकि अपना नेटवर्क विद्युतीकृत करने की प्रक्रिया में है, इसलिए भविष्य में डीजल इंजनों की जरूरत नाममात्र की होगी।

हाई स्पीड रेल कोरीडोर

अभी तक दुनिया के प्रमुख देशों में भारत ही ऐसा रहा है, जिसके पास एक भी हाईस्पीड कोरीडोर नहीं था। अब बुलेट ट्रेन पर काम चल रहा है और कई नई योजनाओं पर भी। राष्ट्रीय रेल योजना का एक अहम पक्ष हाईस्पीड रेल कोरीडोर है, जिसका लक्ष्य प्रमुख नगरों, वाणिज्यिक और आर्थिक केंद्रों को जोड़ना है। इसके लिए पहचाने गए कोरीडोरों में दिल्ली-चंडीगढ़-जालंधर-अमृतसर हाई स्पीड कोरीडोर को जम्मू वाया पठानकोट तक विस्तार देने की सिफारिश की गई है। रिपोर्ट बताती है कि इससे जम्मू और पठानकोट इलाके के आर्थिक विकास को गति मिलेगी। साथ ही, माता वैष्णव देवी और अन्य धार्मिक स्थलों पर जाने वाले पर्यटकों को भी इससे अतिरिक्त सुविधा मिल सकेगी।





दूसरे कोरीडोर दिल्ली-आगरा-कानपुर-लखनऊ-वाराणसी को वाया अयोध्या ले जाने की सिफारिश की गई है। इससे पर्यटन संभावनाओं का विस्तार होगा। अयोध्या में राम मंदिर का निर्माण और कई दूसरी विकास योजनाओं को जिस तरह से गति मिल रही है, उससे निकट भविष्य में यह इलाका धार्मिक और अन्य पर्यटकों की आवाजाही का केंद्र बनेगा। अयोध्या रेलवे स्टेशन को काफी भव्य रूप में बनाया जा रहा है। ऐसा होने से यहां एक नई संभावनाएं पैदा होंगी। तीसरा कोरीडोर दिल्ली-आगरा-कानपुर-लखनऊ-वाराणसी है, जिसका पटना और कोलकाता तक विस्तार करने के साथ एक अन्य हाई स्पीड रेल लाइन पटना से कटिहार और न्यू जलपाईगुडी होते हुए गुवाहाटी तक ले जाने की सिफारिश की गई है। यह गुवाहाटी को दिल्ली-वाराणसी-कोलकाता कोरीडोर से जोड़ेगी। इसी तरह की अतिरिक्त लाइन हैदराबाद और बंगलुरु के बीच विस्तारित करने की भी सिफारिश है, जो मुंबई और चेन्नै से उत्तर भारत को जोड़ेगी। नागपुर और वाराणसी के बीच भी एक अतिरिक्त हाई स्पीड रेल लाइन मुंबई-नासिक-नागपुर हाई स्पीड कोरीडोर के माध्यम से प्रस्तावित है। ये कोरीडोर आपस में जुड़ कर देश के तमाम हिस्सों को विस्तृत सुविधा प्रदान करेंगे और भविष्य में बड़ी ताकत बनेंगे। 2026 से 2031 के दौरान कुल 2,531 किमी लंबे आरंभिक चार कोरीडोर बनेंगे, जिन पर भारी भरकम 504,200 करोड़ रुपए की लागत परिकल्पित है।

इसके साथ ही राष्ट्रीय रेल योजना में औद्योगिक कोरीडोर तक रेल कनेक्टिविटी को भी काफी अहम माना गया है। राष्ट्रीय औद्योगिक कोरीडोर विकास कार्यक्रम सरकार की आधारभूत ढांचे की बेहद महत्वाकांक्षी परियोजना है। इसमें से 11 औद्योगिक कोरीडोर परियोजनाएं विकास के लिए हाथ में ली जा चुकी हैं, जबकि 30 परियोजनाएं चार चरणों में 2025 तक साकार होंगी। मौजूदा 11 कोरीडोरों में दिल्ली-मुंबई, चेन्नै-बंगलुरु, अमृतसर-कोलकाता, ईस्ट कोस्ट, बंगलुरु-मुंबई, हैदराबाद-नागपुर, ओडिशा और दिल्ली-नागपुर बेहद अहम है।

मल्टी मॉडल पैसेंजर टर्मिनल

इस समय विभिन्न श्रेणी में भारतीय रेल के करीब आठ हजार रेलवे स्टेशन हैं। इनको विभिन्न कालखंडों में रेलवे ने अपने उपलब्ध संसाधनों से निर्मित किया। विभिन्न बजटरी मदों के तहत इनके विकास का काम होता है। राष्ट्रीय रेल योजना में मल्टी मॉडल पैसेंजर टर्मिनल्स पर भावी जरूरतों और चुनौतियों के लिहाज से विस्तार से अध्ययन किया गया है। 2018 को आधार वर्ष मानते हुए भारतीय रेल के विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर टिकट बिक्री आंकड़े, कुल यात्रियों की संख्या आदि का आकलन किया गया। इसके तहत पाया गया कि 24 टर्मिनल स्टेशन ऐसे हैं, जो रोज दो लाख से अधिक रेल यात्रियों को संभालते हैं। भावी मांगों के हिसाब से इन स्टेशनों और क्लस्टरों के विकास और उन्नयन की योजना का खाका भी तैयार किया गया है। इस सूची में आगे और स्टेशन और क्लस्टर जुड़ेंगे और रोज दो लाख से अधिक यात्रियों की संख्या वहां होगी। इस लिहाज से रेलवे को अतिरिक्त स्टेशनों के उन्नयन के लिए तैयारी करनी होगी। साथ ही इनके साथ हाई स्पीड रेल नेटवर्क का समन्वय भी करना होगा।

योजना में 28 राज्यों में फैले देश के सबसे पिछड़े या 117 आकांक्षी जिलों में रेलवे तंत्र की मौजूदगी का आकलन भी किया गया है। साथ ही, पांचवीं और छठीं अनुसूची में शामिल क्षेत्रों में रेल सुविधाओं का आकलन करते हुए भावी योजनाओं को आकार दिया गया है, वहीं पर्यटकों के लोकप्रिय गंतव्यों पर उपलब्ध रेल सुविधाओं की पड़ताल भी की गई है। प्रथम और द्वितीय श्रेणी के नगरों के अलावा अधिक पर्यटकों की आवाजाही वाले इलाकों भी अर्थव्यवस्था में अहम भूमिका निभाते हैं। इन इलाकों तक पहुंच के लिए देसी-विदेशी पर्यटकों की पहली पसंद रेलवे ही होती है। इस लिहाज से 298 महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों के अध्ययन में विश्व धरोहरों समेत भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन आने वाले लोकप्रिय स्मारक, चार धाम, ज्योतिर्लिंग, कुंभ मेला, शक्तिपीठ, लोकप्रिय हिल स्टेशन, राष्ट्रीय पार्क और वन्यजीव अभयारण्य और झीलें आदि कई श्रेणियां शामिल की गईं। इनमें से 111 स्थानों पर पहले से ही रेल कनेक्टिविटी है, जबकि 30 स्थलों की रेलवे स्टेशनों से दूरी 10 किमी तक है और 30 स्थानों की 15 किमी के भीतर। अन्य 72 स्थलों पर कनेक्टिविटी को कठिन कार्य पाया गया है।



सूरत रेलवे स्टेशन - आरएफक्यू जल्द ही जारी किया जाएगा

व्यस्ततम रेलमार्गों के लिए भावी रणनीति

भारतीय रेल नेटवर्क के तहत वर्गीकृत उच्च यातायात घनत्व वाले सात अहम कोरीडोर और 11 अति व्यस्त मार्गों की तस्वीर पर विस्तृत अध्ययन इस योजना में किया गया है। पहली श्रेणी का यानि उच्च यातायात घनत्व यानि हाई डेंसिटी नेटवर्क 11 हजार किमी है। यह भारतीय रेल के कुल नेटवर्क का करीब 16 फीसदी हिस्सा बनता है, लेकिन इसकी करीब 41 फीसदी माल परिवहन में हिस्सेदारी है, वहीं 11 अति व्यस्त मार्गों जिनकी लंबाई 24,230 किमी है और जो भारतीय रेल नेटवर्क का करीब 35 फीसदी हिस्सेदारी वाला है, वह 40 फीसदी यात्री यातायात संभालता है। इन दोनों खंडों पर अगर गौर करें तो पता चलता है कि ये भारतीय रेल नेटवर्क का आधा और 34,214 किमी बनते हैं, लेकिन ये पूरे भारतीय रेल की रीढ़ हैं। यही भारत की जीवनरेखा के अधिकतम बोझ को संभाले हुए हैं, लेकिन इनका 100 फीसदी से अधिक क्षमता उपयोग हो रहा है। विस्तृत आंकड़ों का विश्लेषण कर आकलन में पाया गया कि 25 फीसदी नेटवर्क का 100 से 150 फीसदी तक क्षमता उपयोग हो रहा है, जबकि एक फीसदी नेटवर्क ऐसा है जहां क्षमता का डेढ़ गुना से अधिक उपयोग हो रहा है। उच्च घनत्व वाले नेटवर्क का 22 फीसदी हिस्सा अपनी क्षमता का 150 फीसदी से अधिक उपयोग कर रहा है, वहीं 58 फीसदी 100 से 150 फीसदी के बीच अपनी क्षमता का उपयोग कर रहा है। राष्ट्रीय रेल योजना में इन तथ्यों के साथ इस संभावना को भी ध्यान में रखा गया है कि पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रंट कोरीडोर के साकार होने के बाद इस तस्वीर में बदलाव होगा। इस लिहाज से भावी क्षमता उपयोग का आकलन भी किया गया है।

राष्ट्रीय रेल योजना में 2026 से 2051 के बीच कुल 7,479 किमी हाई स्पीड कोरीडोर की बेहद महत्वाकांक्षी योजना है जिस पर 14,95,800 करोड़ रुपए की भारी-भरकम लागत आएगी। मौजूदा दो डेडीकेटेड फ्रंट कोरीडोर दिसंबर 2021 तक साकार करने की योजना है, लेकिन राष्ट्रीय रेल योजना के तहत 2026 से 2051 की अवधि के दौरान कुल 5,730 किमी लंबे डेडीकेटेड फ्रंट कोरीडोर को साकार करना है। इस पर 2,30,000 करोड़ रुपए की राशि लगेगी। इसमें से 2026 से 2031 के बीच निर्धारित समय सीमा के भीतर तीन-तीन डेडीकेटेड फ्रंट कोरीडोर साकार होंगे। दो अन्य कोरीडोर आगे की अवधि में बनेंगे।

रिपोर्ट में भारतीय रेल के आंतरिक पक्षों के साथ ट्रांस एशियन रेल कनेक्टिविटी पर भी विचार किया गया है। साथ ही, पड़ोसी देशों से संपर्क की मौजूदा स्थिति का भी विस्तृत आकलन है। अपेक्षित वित्तीय जरूरतों का आकलन भी राष्ट्रीय रेल योजना में किया गया है। इसमें यात्री और माल यातायात और प्रभावी मल्टी मॉडल परिवहन के लिए भारी-भरकम राशि की दरकार होगी। कुल पूंजी व्यय में 2031 से 2051 के दौरान सबसे बड़ी और करीब 60 फीसदी की हिस्सेदारी ट्रैक इंफ्रास्ट्रक्चर पर करनी होगी। वर्ष 2050 तक की यातायात आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 2030 तक बुनियादी ढांचे को विकसित करना होगा।

2024 का विजन और प्राथमिकताएं

इसके तहत प्राथमिकता वाली सभी परियोजनाओं को उनके पूरा होने की निर्धारित तारीखों के साथ इस पर लगने वाले

संसाधनों का आकलन भी किया गया है। विजन 2024 के तहत 14,000 किमी पटरियां बिछाने, समूचे रेलवे नेटवर्क के विद्युतीकरण, महत्त्वपूर्ण मार्गों पर गति उन्नयन, महत्त्वपूर्ण कोयला सम्पर्क और बंदरगाह सम्पर्क को पूरा करने जैसी योजनाएं साकार होनी हैं। इसी से 2024 तक 2024 मिलियन टन माल ढुलाई संभव हो सकेगी। इसके लिए चिन्हित कार्यों पर करीब ढाई लाख करोड़ रुपए का व्यय होना है। प्राथमिकता वाली परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त धनराशि जुटाने के लिए गैर-परम्परागत स्रोतों का उपयोग होगा। प्राथमिकता वाली परियोजनाओं को इस तरह से डिजाइन किया गया है कि वे ऋण पर ब्याज और मूल राशि की अदायगी के लिए आवश्यक नकदी प्रदान कर पर्याप्त मुनाफा दे सकें। यह भी राष्ट्रीय रेल योजना का एक हिस्सा ही है। इसके तहत 2024 तक कुछ महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं का त्वरित कार्यान्वयन होना है।

नए भारत की नई रेल की तैयारी

कोरोना संकट के दौरान भारतीय रेल ने बेहद चुनौतीपूर्ण कार्यों को रिकार्ड समय में पूरा करते हुए आपदा में अवसर की कहावत को चरितार्थ किया। सामान्य दिनों यानि भारी यातायात के दबाव के दौर में ऐसे कामों को पूरा करने में अनगिनत बाधाओं का सामना करना पड़ता और काफी समय भी लगता। इनमें सबसे अधिक प्राथमिकता सुरक्षा और संरक्षा से जुड़े उन कामों को दी गई, जो अरसे से लंबित थे। लॉकडाउन अवधि में ट्रेन परिचालन कम होने के कारण यातायात ब्लॉकों की उपलब्धता का अवसर मिला और रेलवे ने 350 से अधिक महत्त्वपूर्ण और काफी समय से लटके हुए प्रमुख पुलों और पटरियों को बनाने का काम पूरा किया। इससे सुरक्षा और परिचालन क्षमता की चाल पर महत्त्वपूर्ण असर पड़ा। 2020 में संचालन और प्रबंधन के क्षेत्रों में अनूठे बदलाव हुए। बड़ी संख्या में परियोजनाओं पर लगने वाले कम संसाधनों के कारण बहुत अधिक समय और लागत लगती थी। इससे निजात पाने के लिए निधि आवंटन के साथ 58 बेहद महत्त्वपूर्ण और 68 महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं की पहचान कर उनको सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई। अनेक नीतिगत सुधारों के साथ, 2020 में आत्मनिर्भर भारत की राह पर काफी प्रगति हुई। लगातार प्रयासों से आयात घटकर 1.6 फीसदी की सीमा तक आ गया। रेलवे की सभी परियोजनाओं में स्वदेशी सामग्री की खरीद पर जोर दिया गया है। पूर्वोत्तर भारत में कनेक्टिविटी पर सबसे अधिक ध्यान देने से वहां की सारी मीटर लाइनों को बड़ी लाइन में बदला जा चुका है। पूर्वोत्तर भारत में 20 बड़ी परियोजनाओं पर काम जारी है। इनकी लागत 43,771 करोड़ रुपए है। 2023 तक पूर्वोत्तर के सभी राज्यों की राजधानियां रेल नेटवर्क से जुड़ जाएंगी।

बीते छह सालों में प्रणालियों, प्रक्रियाओं और बुनियादी ढांचे के आधुनिकीकरण के लिए प्रयास किया है। सरकार ने जहां दिसंबर 2021 तक डेडीकेटेड फ्रंट कोरीडोर को पूरा करने का लक्ष्य रखा है, वहीं सभी उच्च घनत्व वाले मार्गों का उन्नयन मार्च 2023 तक हो जाएगा, जबकि मार्च 2024 तक 34,642 किमी का सबसे अहम नेटवर्क विद्युतीकृत करने के साथ मार्च 2025 तक इनको 160 किमी रफ्तार लायक सक्षम बना दिया जाएगा। इससे भारतीय रेल गति के साथ प्रगति का एक नया इतिहास रचेगी। ■

वरिष्ठ पत्रकार

STEP 1

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

इस पेज के विज्ञापन (Promotions) पर जाएं।

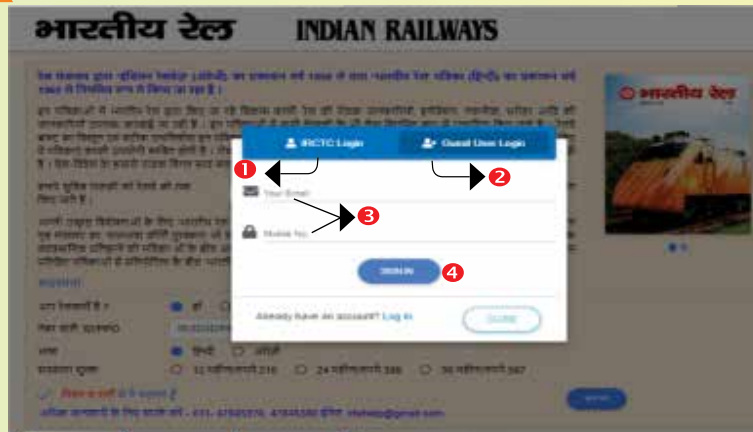
आप सीधे www.irtcttourism.com/IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



3 'भारतीय रेल पत्रिका' पर क्लिक करें।

STEP 3

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

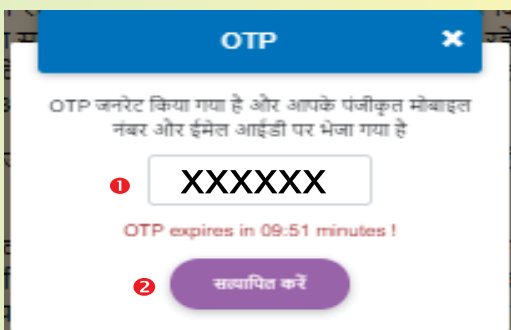


2 लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

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

4 सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 5



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

STEP 6



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

3 मेक पेमेंट का बटन दबाएँ

STEP 2

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

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

STEP 4

- 1 अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें

- 2 सबमिट बटन दबाएं।

STEP 7

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

कृपया ध्यान दें

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

मैनेसर जोहानिस

[असाधारण शौर्य हेतु कीर्ति चक्र (मरणोपरांत), 1957]

श्री सुधेन्दु ज्योति सिन्हा

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



25 जुलाई 1956 - मध्य रात्रि की ओर बढ़ता समय - गहन अंधेरी रात, जब किस्मत भी साथ देने को तैयार न हो।

“हम सब मारे जाएंगे, यार!”, डरे हुए दोनों फायरमैन चिल्ला उठे।

“लगता है, फायर बॉक्स में कोई बड़ी गड़बड़ी हो गई है। भाग्य भी आज हमारे साथ नहीं है।” बेकाबू लपटों को देखता हुआ मैनेसर जोहानिस, अपने यारों का ‘मैक’, थोड़ा घबराया-सा था। खड़गपुर क्रू बेस का ड्राइवर, जो किसी भी समय नए और मजेदार चुटकुले सुना सकता था, किसी को भी हँसा सकता था, इस वक्त बिल्कुल गंभीर था। फायर बॉक्स से निकलती हुई आग धीरे-धीरे इंजन की ओर बढ़ रही थी और लगता था कि वह पूरी तरह इंजन को निगल लेगी। दो दिन पहले अच्छी बारिश हुई थी, लेकिन आज तो बिल्कुल ही सूखा था। वृष्टि के देवता इंद्रदेव भी दयालु नहीं थे।

“क्या हम लोग चलती ट्रेन से कूद न निकलें?”

मैक अपने में खोया हुआ था और हर संभव करने का प्रयास कर रहा था, जिससे फायर बॉक्स बंद किया जा सके और आग पर काबू पाया जा सके, लेकिन कोई सफलता नहीं। पहले फायरमैन की पैंट को आग ने पकड़ लिया। वह तेजी से अपने दोनों हाथों से ताबड़तोड़ अपने पैरों पर थपकियां देने लगा, जिससे आग बुझाई जा सके। दूसरा फायरमैन फ़ैशनेबल सूती के बने कुशन से आग पर बारंबार जोर प्रहार कर रहा था।

“मैक, अब छोड़ भी दो। चलते हैं, हम सब एक साथ जीवन की ओर उछाल लेते हैं। क्या ऐसा नहीं करना चाहिए? क्या ऐसा करना गलत होगा?” फायरमैन असह्य वेदना से कराह रहा था। इंजन का कमरा झुलसे हुए मांस के गंध से भर गया था।

“हां, शायद तुम्हें ऐसा करना चाहिए, लेकिन मुझे बिल्कुल नहीं।” मैक की आवाज में दृढ़ता और दिमाग में स्पष्टता थी।

“तुम सब जानते हो, यह कोई माल-गाड़ी नहीं है। पैसेंजर ट्रेन है। सबसे लोकप्रिय - 315 अप हावड़ा - चक्रधरपुर पैसेंजर ट्रेन, जिसमें करीब 400 पैसेंजर बैठे हुए हैं इस वक्त। मैं तो अंतिम सांस तक पूरा प्रयास करूंगा कि किसी तरह से भी इस आग पर काबू पा सकूँ। काश, मैं ट्रेन को रोक पाता, लेकिन अब तो ब्रेक लीवर भी जाम हो गए हैं। आग ने इसके ब्रेकिंग सिस्टम को भी काम करने से रोक दिया है।”

यह नितांत आवश्यक था कि ट्रेन को तत्काल रोका जाए, जिससे आग और ज्यादा न फैले और अन्य डिब्बों तक न पहुंच जाए। ऐसा नहीं हुआ तो बड़ी ही भयावह स्थिति पैदा हो जाएगी।

“तो क्या करें?”, फायरमैन की आंखों में दुविधा और अनुमति के लिए अनुरोध, दोनों ही थे।

“जाओ, जान बचाओ तुम। जरा संभल कर। जीवन की सबसे ऊंची और शानदार कूद! ओलंपिक की तरह। अपना संतुलन बनाए रखना। तुम्हें ढाल तक पहुंचना होगा और फिर अपने आप को उस पर लुढ़कने देना। ऐसा न हो कि तुम्हारा सर ट्रैक पर पड़े रोड़ों अथवा रेल से टकरा जाए।” मैक ने स्पष्ट अपना आदेश दे दिया, लेकिन उसका ध्यान अभी भी ब्रेक पर केंद्रित था।

“और तुम?”, फायरमैन अपने वरीय सहकर्मी के लिए चिंतित थे, जिसने प्रशिक्षक के तौर पर उन्हें परिचालन के सबसे बारीक गुर सिखाए थे।

“अब मुलाकात होगी अगले जीवन में, और वह भी रेलकर्म की तरह। हर एक एंग्लो इंडियन का सपना होता है कि वह फुटप्लेट पर काम करे। हम लोग तो हैं ही रेलवेवाले। जानते हो, गार्ड बेनी कैल्वर्ट हममें से एक है, जो पीछे ब्रेक में बैठा है। तुम दोनों जाओ। मैं किसी तरह इस ट्रेन को रोक लूंगा।”

दोनों फायरमैन ने अपने आप को उछाला और सुरक्षित इंजन से बाहर निकल गए।

अब स्थिति का जायजा लेते हैं। इंजन पूरी तरह आग की लपटों से घिरा हुआ है। चारों ओर धुएं का गुबार है। मैक इस दावानल के केंद्र में खड़ा है।

दर्द बढ़ता जा रहा है और उसके साथ दृढ़ता भी। ऐसी स्थिति जो कर्तव्यपरायणता की उच्चतम शिखर पर ही संभव है। उसने अपना अंतिम प्रयास ब्रेक लगाने का किया। पूरा-का-पूरा



माजोरी जोहानिस तत्कालीन राष्ट्रपति डॉ राजेंद्र प्रसाद के साथ
वार्तालाप करते हुए

इंजन आग की लपटों में था। नारंगी और पीले रंग की मिश्रित आग, जिसमें नीले रंग की धारियां भी दिख रही थीं। लपटों के बीच वह देख पा रहा था कि उसकी ट्रेन खड़गपुर स्टेशन के आउटर सिग्नल के समीप आती जा रही थी। उसने अपना सबसे बढ़िया प्रयास किया। ब्रेक लीवर को बिल्कुल झकझोर दिया। एक करिश्मा हुआ और जिद्दी ब्रेक कार्यरत हो गए। ब्रेकिंग इंपल्स धीरे-धीरे सक्रिय होने लगे और ट्रेन धीमी गति से रुकने लगी। अब तो गर्मी और जलन, दोनों ही असह्य थे, मैक जोहानिस ने अभी भी ब्रेक लीवर को खींच रखा था। ट्रेन आउटर सिग्नल के बिल्कुल नजदीक पहुंच गई। ट्रेन के अंदर सारे पैसंजर लगभग गहरी निद्रा में थे, बिल्कुल अपने घर की तरह - इस विश्वास और आस्था के साथ कि रेलवे की संपूर्ण व्यवस्था और परिचालन तंत्र सजग है और वे पूरे इत्मीनान के साथ नींद ले सकते हैं।

इंजन को तेजी से काटा गया। कोच के चक्कों को बांधा गया। स्टेशन को सूचना दी गई। गार्ड बेनी तेजी से भागा मैक की ओर, जो बुरी तरह जल चुका था। चमड़ी निकल गई थी। उसने अपने जीवन की अंतिम सांसें लीं, लेकिन इससे पहले शौर्य और संकल्प का उच्चतम प्रतिमान स्थापित किया - ऐसा केवल अद्भुत वीरों में होता है। गार्ड बेनी कैल्वर्ट के पास आज वह यूनिफॉर्म है, जिस पर मैक के हाथों के दाग हैं, जिसे उसने अपने मित्र की शौर्य गाथा के प्रतीक चिन्ह और स्मारिका के रूप में संजो रखा है।

11 अक्टूबर 1957। अशोक हॉल, राष्ट्रपति भवन, नई दिल्ली। भारत के राष्ट्रपति डॉ राजेंद्र प्रसाद भूरि-भूरि प्रशंसा कर रहे थे। भरे हुए गले से उद्घोषणा प्रारंभ हुई - “जी हां! लगभग 400 पैसंजर थे उस ट्रेन में। यह समझने के बाद कि यदि वह भी चला गया तब बहुत बड़ी दुर्घटना हो जाएगी, ड्राइवर मैनेसर जोहानिस अपने स्थान पर डटे रहे। आग की लपटों से घिरे होने के बावजूद उन्होंने ट्रेन को पूरी तरह से नियंत्रित किया। अपने कर्तव्य के लिए उन्होंने अपने जीवन का बलिदान दिया।”

महामहिम राष्ट्रपति ने शौर्य पदक कीर्ति चक्र (मरणोपरांत) श्रीमती माजोरी जोहानिस और साथ आए पुत्र माइकल जोहानिस को दिया। सारे श्रोतागण की तालियों की गड़गड़ाहट से पूरा अशोक हॉल गुंजायमान हो गया। जोहानिक अद्भुत रेलवे कर्मी था जिसने एक ऐसी अनुपम गाथा रच डाली थी, जिसकी मिसाल दुनियाभर में दी जाती है। ऐसा क्यों न हो आखिर उसका साहस अतुल्य जो था। ■

सलाहकार,
नीति आयोग, भारत सरकार

फोटोग्राफ साभार: हैरी मॅकक्लूर, संपादक, प्रकाशक, एंग्लो इंक बुक्स, पुस्तकालय सहयोग: रेल भवन पुस्तकालय,
वेबसाइट: आर्काइव/ पुरालेख : रक्षा मंत्रालय, वी एन सिंह, रेलवे बोर्ड, **संदर्भ** : फुटप्रिंट्स ऑन द ट्रेक एंग्लो इंडियन रेलवे मेमोरी, नोएल थॉमस (एंग्लो इंक बुक्स) द्वितीय संस्करण 2014



आपको यह अंक कैसा लगा,
हमें जरूर बताएं

ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

✉ पत्र लिखें :

संपादक, भारतीय रेल,

337-बी, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001

भारतीय रेल में गुणात्मक परिवर्तन

श्री मुकेश कुमार

परिचय : भारतीय रेल न केवल हमारे देश में यातायात का एक प्रमुख साधन है बल्कि यह हमारे राष्ट्र की विकास यात्रा का विकास इंजन भी है। यह ऐसे कि अगर इसमें ₹1 का निवेश किया जाता है तो देश की अर्थव्यवस्था को ₹5 से अधिक का फायदा होता है। जब हम गुणात्मक परिवर्तन की बात करते हैं तो हमारा अभिप्राय सकारात्मक गुणात्मक परिवर्तन से है। रेलवे जैसी संस्था, जिसे सामने से सड़क, वायु, जल आदि अन्य परिवहन साधनों से सीधी प्रतिस्पर्धा मिल रही है, उस स्थिति में यह परिवर्तन हमारी नैतिक और वैधानिक दायित्व ही नहीं, अपितु हमारे अस्तित्व से जुड़ा हुआ सीधा प्रश्न भी है। भारतीय रेल में हाल के वर्षों में हुए तथा आने वाले वर्षों में होने वाले प्रस्तावित गुणात्मक परिवर्तनों को हम आगे देखेंगे।



ड्रोन कैमरा (नेत्र)

सुरक्षा में गुणात्मक परिवर्तन

रेल संरक्षा : रेल उपभोक्ताओं की सबसे पहली प्राथमिकता यह होती है कि उनकी जान एवं माल गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचे। इसके लिए भारतीय रेल ने ब्रॉड गेज नेटवर्क पर सभी मानवरहित रेल फाटक समाप्त कर दिए हैं, जिससे रेल दुर्घटनाओं को रोकने में काफी हद तक कामयाबी मिली है। ₹1 लाख करोड़ के 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' का सृजन किया गया है। गाड़ियों के संरक्षित परिचालन हेतु रेलवे ने शून्य दुर्घटना अभियान (जाम) के तहत कई नई तकनीकें अपनाई हैं, जैसे - गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली (टीसीएस), गाड़ी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस), लंबी झलाईयुक्त पटरियाँ, सवारी डिब्बों की क्रैश वर्दी विशेषता, ऑटोमैटिक अग्नि एवं धुआँ डिटेक्शन प्रणाली की शुरुआत, ड्रोन कैमरों (यूएवी/नेत्र) का प्रायोगिक प्रयोग, कोहरे के दौरान रेल परिचालन हेतु फॉग पास उपकरण आदि। संरक्षा पर दृढ़ता से ध्यान देने के कारण ही रेल दुर्घटनाओं में निरंतर कमी आई है और अप्रैल-दिसम्बर, 2019 के दौरान रेल दुर्घटनाओं में किसी भी यात्री की जान नहीं गई है तथा वर्ष 2018-19 में प्रति मिलियन रेलगाड़ी किमी दुर्घटना 0.05 रह गई है।



सीसीटीवी कैमरा

रेल सुरक्षा : कई ट्रेनों व 500 से अधिक स्टेशनों पर सीसीटीवी निगरानी प्रणाली की स्थापना की गई है, जिससे पिछले 5 सालों में अब तक 45,200 बच्चे बचाए गए और महिलाओं के विरुद्ध अपराध हेतु 547 लोगों को राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) को सौंपा गया। रेल में आतंकवाद एवं नक्सलवाद के खतरे से निपटने हेतु कोरस कमांडो की शुरुआत की गई है।

रेल सेवाओं एवं यात्री सुविधाओं में गुणात्मक परिवर्तन

समय पालन : सुरक्षा के बाद रेल यात्रियों की प्राथमिकता समय से अपने गंतव्य तक पहुंचने की होती है। इसके लिए डाटा ब्लॉगर्स से प्राप्त ऑटोमैटिक डाटा द्वारा वास्तविक ट्रेन समय का पता चल रहा है और ट्रेन के देरी होने का पता यात्री को समय रहते मिल जाता है।

हेल्पलाइन नंबर : रेल यात्रा के दौरान पृच्छाछ एवं शिकायत निवारण हेतु कई हेल्पलाइन नंबर होने की वजह से यात्रियों को होने वाली दिक्कत को समाप्त करने के लिए भारतीय रेल ने समस्त हेल्पलाइन नंबरों को एकीकृत कर सिर्फ एक हेल्पलाइन नंबर 139 कर दिया है ताकि यात्रियों की शिकायत का त्वरित निपटारा हो सके।

नई यात्रा सूचना प्रणाली : दक्षिण मध्य रेल के अंकापल्ले स्टेशन पर एक नई यात्रा सूचना प्रणाली शुरू की गई है, जिसमें एट अ ग्लान्स डिस्प्ले बोर्ड और कोच गाइडेंस डिस्प्ले बोर्ड, दोनों एक साथ शामिल हैं। इससे यात्रियों को आसान मार्गदर्शन उपलब्ध हुआ है।

स्टेशनों का विकास : गांधीनगर (गुजरात) और हबीबगंज (मध्य प्रदेश) स्टेशनों पर पुनर्विकास का काम क्रमशः 91% एवं 86% हो चुका है। स्थानीय कला का उपयोग करके 65 स्टेशनों का सौंदर्यीकरण हो चुका है। सभी स्टेशन एलइडी लाइटों से सुसज्जित किए जा चुके हैं। स्टेशनों पर एयरपोर्ट जैसी सुविधाएं, जैसेकि वाई-फाई, फूड सेंटर, किऑस्क, रेस्तरां दिव्यांगों के

विशिष्ट सेवा हेतु राष्ट्रीय पुरस्कार-2020 में अराजपत्रित श्रेणी में हिंदी निबंध प्रतियोगिता में प्रथम पुरस्कृत निबंध

अनुकूल लिफ्ट, एस्केलेटर्स, ट्रेवलर्स रैंप, फोल्डेबल रैंप आदि नई सुविधाएं भी दी गई हैं।

अविस्मरणीय यात्राएं : यात्रियों के लिए अत्यधिक सुविधाओं से युक्त तेजस ट्रेनें, हाई स्पीड लज्जरी ट्रेन जैसे गतिमान और वंदे भारत एक्सप्रेस, कोचों में अतिरिक्त सुविधाओं वाली हमसफर ट्रेन तथा आधुनिक सुविधाओं के साथ लंबी दूरी की पूरी तरह से अनारक्षित ट्रेन अंत्योदय एक्सप्रेस शुरू की गई है। कनेक्टिंग ट्रेन नहीं मिलने के कारण किराया वापसी की भी सुविधा रेलवे ने शुरू की है।

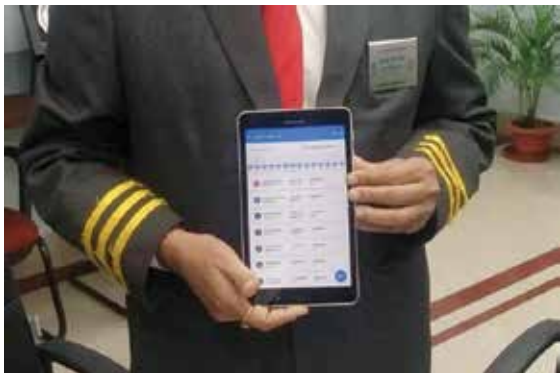
यात्री कोचों का अपग्रेडेशन : आधुनिक सुविधाओं से युक्त 'दीनदयालु' और 'अनुभूति' कोच शुरू किए गए। पर्यटकों के बेहतर अनुभव हेतु काँच की छत और बड़ी खिड़कियों वाले ग्लासटॉप विस्टाडोम कोच शुरू किए गए हैं।

प्राइवेट ट्रेन परिचालन : नई दिल्ली-लखनऊ और अहमदाबाद-मुंबई के मध्य तेजस ट्रेन का संचालन शुरू, जिसका प्रबंधन रेलवे द्वारा नहीं बल्कि आईआरसीटीसी द्वारा किया गया। 100 रूटों पर 150 प्राइवेट यात्री ट्रेन के परिचालन की रेलवे की योजना प्रस्तावित है।

डिजिटल इंडिया डिजिटल रेल : अब तक 7,318 स्टेशनों में से 5,777 स्टेशनों पर फ्री हाई स्पीड वाई-फाई सेवा शुरू की जा चुकी है। टिकट कन्फर्म होने की संभावना बताने वाली नई टिकटिंग वेबसाइट आईआरसीटीसी ने शुरू की है। हिंदी एवं अन्य भारतीय भाषाओं में ई-टिकटिंग पोर्टल शुरू हो चुके हैं। कागज रहित अनारक्षित टिकटिंग (यूटीएस) की पूरे भारत में शुरुआत से लंबी कतारों से लोगों को मुक्ति मिली है। हस्त नियंत्रित टर्मिनल (एचएचटी) मशीनें सभी ट्रेनों में होंगी। इससे खाली सीटों के रियल टाइम आवंटन द्वारा प्रतीक्षा सूची के



स्टेशन पर वाई-फाई सेवा



हैंड हेल्ड टर्मिनल

यात्रियों के लिए सुविधा बढ़ी है। उच्च उत्पादकता हेतु आधुनिक कोच फैक्ट्री, रायबरेली में उद्योग 4.0 की स्थापना की गई है।

गुणवत्ता युक्त खान-पान सुविधाएं : 16 बेस किचन में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं। खान-पान सेवा में गुणवत्ता सुनिश्चित करने हेतु थर्ड पार्टी ऑडिट, सभी खाद्य पदार्थों पर एमआरपी का मुद्रण अनिवार्य किया गया है। ई-कैंटरिंग सेवा के द्वारा करीब 325 स्टेशनों पर 15 से 18 हजार थालियां रोजाना परोसी जा रही हैं।

स्वच्छता : महात्मा गांधी को श्रद्धांजलि अर्पित करते हुए और प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के 'स्वच्छ भारत अभियान' में योगदान देने के लिए स्वच्छ ट्रेक हेतु 65,627 रेल कोचों में 2.34 लाख से अधिक जैव शौचालय स्थापित किए गए हैं। 02 अक्टूबर, 2019 से रेलवे में एकल उपयोग प्लास्टिक सामग्री का इस्तेमाल बंद कर दिया गया। वर्ष 2018-19 हेतु स्वच्छता कार्य योजना लागू करने के लिए रेल मंत्रालय को 'सर्वश्रेष्ठ केंद्रीय मंत्रालय' का पुरस्कार मिला है।

आध्यात्मिक यात्रा : रामायण, ज्योतिर्लिंग, बौद्ध परिपथ आदि ट्रेनों से तीर्थ यात्रियों को मिली सीधी कनेक्टिविटी और लाभ। प्रयागराज कुंभ 2019 मेले में स्टेशनों पर कृत्रिम बुद्धिमत्ता तकनीक का प्रयोग कर यात्री उद्घोषणा सेवा को, जो पहले सिर्फ हिंदी एवं अंग्रेजी तक सीमित थी, उसे 05 अन्य भारतीय भाषाओं - गुजराती, मराठी, मलयालम, कन्नड़ और तमिल में भी दिया जाने लगा। इनके अलावा बांग्ला, उड़िया और तेलुगू भाषाओं पर भी काम चल रहा है, जो भारत जैसे बहुभाषी देश के लिए वरदान है।

रेल अवसंरचना (इंफ्रास्ट्रक्चर) में गुणात्मक परिवर्तन

क्षमता वृद्धि : नई लाइनों, दोहरीकरण/तिहरीकरण और चौथी लाइन परियोजनाओं की कमीशनिंग में तेजी (औसतन 59% की वृद्धि) लाई गई है। यह 4.1 किमी रोजाना (2009-14) से 6.53 किमी प्रतिदिन (2014-18) हो गया है। इसमें न्यू ट्रेक कंस्ट्रक्शन मशीन की महत्वपूर्ण भूमिका रही है।

बोगीबील पुल : स्टेट-ऑफ-द-आर्ट तकनीक एवं मशीनों का प्रयोग कर भारत का सबसे लंबा रेल-सह-सड़क पुल (4.94 किमी) के निर्माण से पूर्वोत्तर के लोगों की आकांक्षाओं को पूरा किया गया है। इससे इटानगर और डिब्रूगढ़ के बीच की दूरी 700 किमी एवं यात्रा समय में 19 घंटे कम हुए हैं।



न्यू ट्रेक कंस्ट्रक्शन मशीन



बोगीबील पुल

पूर्वोत्तर में कनेक्टिविटी को बढ़ावा : निर्बाध कनेक्टिविटी हेतु पूर्वोत्तर में संपूर्ण नेटवर्क ब्रांडगेज में बदले जा चुके हैं। पूर्वोत्तर के सभी सातों राज्य (असम, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड और त्रिपुरा) रेल नेटवर्क से जुड़ चुके हैं।

उपनगरीय नेटवर्क : भारतीय रेल के करीब 55% यात्री महानगरों की उपनगरीय सेवाओं में यात्रा करते हैं।

- **बेंगलुरु उपनगरीय नेटवर्क :** ₹15,700 करोड़ से अधिक की परियोजनाएं प्रगति पर हैं, जिनसे 15 लाख से अधिक दैनिक यात्री लाभान्वित होंगे।
- **मुंबई उपनगरीय नेटवर्क :** ₹70,000 करोड़ से अधिक की परियोजनाएं प्रगति पर हैं, जिनसे 75 लाख से अधिक दैनिक यात्री लाभान्वित होंगे। यात्री सुरक्षा हेतु कोच द्वार पर गाड़ियों के शुरू होने का संकेत देता विजुअल अलार्म इंडिकेशन सिस्टम एवं ऑटोमैटिक डोर क्लोजर प्रणाली की प्रायोगिक तौर पर शुरुआत ही चुकी है। इनसे यात्रियों के ट्रेन से गिरने एवं हताहत होने में उल्लेखनीय कमी आई है।

वंदे भारत एक्सप्रेस : नए भारत को रफ्तार देती नई दिल्ली-वाराणसी तथा नई दिल्ली-कटरा के मध्य स्वदेशी (मेक-इन-इंडिया) सेमी हाई स्पीड ट्रेन शुरू, जिसमें ट्रेन-18 रिक का प्रयोग किया गया है। यह भारत की पहली हाई-टेक, ऊर्जा दक्ष, सेल्फ प्रोपेल्ड ट्रेन है, जिसकी अधिकतम गति 160 किमी/घंटा है। देश में इस के बढ़ते उपयोग के साथ वैश्विक निर्यात की भी संभावना है, बहुमूल्य विदेशी मुद्रा की प्राप्ति हो सकेगी।

बुलेट ट्रेन : अहमदाबाद से मुंबई हाई स्पीड (350 किमी/घंटा) बुलेट ट्रेन वर्ष 2023 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। शिनकानसेन तकनीक (जापान) वाली इस ट्रेन में 50 वर्षों में कोई भी अब तक हताहत नहीं हुआ है। यात्रा समय 8 घंटे से घटकर 2 घंटे हो जाएगा। प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार के बड़े अवसर इससे जुड़े हैं।

मेक इन इंडिया : मिशन विद्युतीकरण को संभव बनाने हेतु विश्व में पहली बार बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी में डीजल लोको का इलेक्ट्रिक लोको में रूपांतरण। इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्ट्री, मधेपुरा से 12,000 एचपी का पहला स्टेट-



12,000 हॉर्स पावर इंजन

ऑफ-द-आर्ट इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव का निर्माण। रेलवे की कई नई परियोजनाओं के माध्यम से बड़े पैमाने पर रोजगार और आर्थिक विकास तेजी से हो रहा है।

ऊर्जा संरक्षण : अप्रैल, 2018 से 05 नवंबर, 2019 तक, 436 ट्रेनें एंड-ऑफ जेनरेशन (ईओजी) से हेड-ऑन जेनरेशन (एचओजी) में बदली गई हैं, जिससे डीजल की खपत कम होने से सालाना ₹1,182.22 करोड़ की बचत हुई है।

अत्याधुनिक सिग्नलिंग : रेलवे में सबसे उन्नत सिग्नलिंग प्रणाली लगाई जाएगी। पहले चरण में यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली लेवल-2 की स्थापना हेतु परीक्षण के आधार पर 640 रूट किमी के 4 खंडों को लिया गया है। इससे बेहतर सुरक्षा, अधिक क्षमता, समय पालन में सुधार और अधिक गति मिल सकेगी।

समर्पित माल भाड़ा गलियारा (डीएफसीसी) : पूर्वी गलियारा भदान से खुर्जा 194 किमी और पश्चिमी गलियारा रेवाड़ी से मदार (अजमेर) 306 किमी पूरा और इन पर वाणिज्यिक परीक्षण चालन शुरू हो चुका है। संपूर्ण माल गलियारा वर्ष 2020-21 तक पूरा होने की उम्मीद है। इससे माल का तेज, निर्बाध और आसान प्रवाह सुनिश्चित होगा कारखानों



वंदे भारत एक्सप्रेस

और खेतों को बंदरगाहों से जोड़ने से आर्थिक विकास और रोजगार सृजन में अभूतपूर्व वृद्धि होगी।

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल संपर्क परियोजना (यूएसबीआरएल) : मार्च, 2002 में राष्ट्रीय महत्व के प्रोजेक्ट के रूप में घोषित, इस परियोजना से कश्मीर घाटी शेष भारत से सभी मौसम में विश्वसनीय कनेक्टिविटी से जुड़ सकेगी। उधमपुर-कटरा (25 किमी) एवं काजीगुंड-बारामूला (119 किमी) खंड पर ट्रेन परिचालन शुरू हो चुका है, जबकि कटरा-काजीगुंड (129 किमी) खंड पर कार्य प्रगति पर है, जोकि मार्च, 2021 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है। इस परियोजना से कश्मीर घाटी का शेष देश से संपर्क बढ़ेगा एवं कश्मीर में पर्यटन, आर्थिक विकास तथा रोजगार सृजन में अभूतपूर्व प्रगति होगी।

रेल सुधार में गुणात्मक परिवर्तन

रेल में संगठनात्मक पुनर्गठन : 24 दिसम्बर, 2019 को केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने भारतीय रेल के संगठनात्मक पुनर्गठन किया गया है। सुधारों के बाद (i) रेलवे की समूह 'ए' की मौजूदा 8 सेवाओं का एक केन्द्रीय सेवा 'भारतीय रेल प्रबंधन सेवा' (आईआरएसएस) में एकीकरण, (ii) रेलवे बोर्ड का कार्यात्मक तर्ज पर पुनर्गठन हो गया। अध्यक्ष, बोर्ड के मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीईओ) भी हैं। बोर्ड में 4 स्थायी सदस्य (अवसंरचना, परिचालन एवं व्यावसायिक विकास, रोलिंग स्टॉक तथा वित्त) के अलावा कुछ स्वतंत्र सदस्य जो उद्योग जगत, वित्त, अर्थशास्त्र एवं प्रबंधन क्षेत्रों से हैं।

रेल दृष्टि : जनता का सूचना द्वारा सशक्तीकरण : रेलवे की मौजूदा गतिविधियों के बारे में आम जनता को जागरूक करने हेतु रेल दृष्टि डैशबोर्ड (www.raildrishti.in) की शुरुआत की गई है। इससे रेल में पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ावा मिलेगा। यह हमारे जैसे देश में सूचनाओं के डिजिटल डिवाइड को कम करने का एक प्रमुख हथियार साबित होगा।

RAIL DRISHTI: A BIRD'S EYE VIEW OF RAILWAYS

Access to public has been given - <http://www.raildrishti.in>



रेल दृष्टि

राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान : वर्ष 2018 में वडोदरा में देश का पहला रेल विश्वविद्यालय शुरू, जिससे परिवहन क्षेत्र हेतु प्रतिभाओं का सृजन होगा। इसमें अध्यापक-छात्र विनिमय और संयुक्त अनुसंधान हेतु वैश्विक विश्वविद्यालयों के साथ सहयोग। परिवहन प्रबंधन में बीबीए और परिवहन प्रौद्योगिकी में बीएससी हेतु 20 राज्यों से 200 के करीब छात्रों के दो बैच शुरू हो चुके हैं। शैक्षिक वर्ष 2020-21 में 2 बी.टेक. पाठ्यक्रम और 5 मास्टर्स कार्यक्रम शुरू किए जा रहे हैं। इससे अभिनव उद्यमिता को बढ़ावा और 'स्टार्टअप इंडिया' तथा 'मेक इन इंडिया' पहल को भी समर्थन मिलेगा।



राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान

रेल परिवार : 1.4 लाख रिक्तियों पर भर्ती प्रक्रिया पूर्ण और अगले 2 वर्षों में 2.3 लाख भर्तियां होने की उम्मीद है। इससे लाखों युवाओं को रोजगार मिल सकेगा। इन भर्तियों में ऑनलाइन परीक्षा होने से पारदर्शिता में इजाफा हुआ है। 'प्रोजेक्ट सक्षम' के तहत 12 लाख से अधिक कर्मचारियों को कार्य स्थल पर प्रशिक्षित किया गया, जिससे स्किल अपग्रेडेशन और उत्पादकता में वृद्धि हुई है।

व्यापार करने में सुविधा : रेलवे की खरीद प्रक्रिया का पूरी तरह से (एंड-टू-एंड) डिजिटलीकरण हो चुका है। सरकारी ई-मार्केटप्लेस (जीईएम) के माध्यम से आम उपयोग की वस्तुओं एवं सेवाओं की अनिवार्य खरीद, आईआरईपीएस पोर्टल पर पंजीकृत विक्रेताओं की संख्या 5 गुने से अधिक बढ़ी है। ई-निविदाओं और ई-नीलामी की जानकारी हेतु एंडाइट ऐप 'आईआरईपीएस आपूर्ति' लांच किया गया है। ई-रिवर्स नीलामी नीति जारी की गई है। आरडीएसओ में सरल स्वीकृत प्रक्रियाओं में अनुमोदन के समय को 30 महीनों से घटाकर 06 महीनों कर दिया गया है। इन सब प्रयासों से भारतीय रेल के साथ व्यापार करने वाले प्राइवेट फर्मों की सुविधाएं बढ़ी हैं।

निष्कर्ष

यद्यपि मैंने सभी विषय से सम्बंधित सूत्रों को इस लेख माला में पिरोने की कोशिश की है, किंतु परिवर्तनशील समय और विषय की प्रकृति को देखते हुए कुछ भी अंतिम नहीं कहा जा सकता। निष्कर्षतः हम यह कह सकते हैं कि बदलते हुए राष्ट्रीय और वैश्विक परिदृश्य में सकारात्मक रूप से गुणात्मक परिवर्तन लाना भारतीय रेल के लिए अस्तित्व का प्रश्न है। यह सब सुनिश्चित किए बिना हम राष्ट्रीय, सामाजिक एवं नैतिक दायित्वों का निर्वहन नहीं कर सकते। यदि हम ऐसा कर पाए, तो निश्चित रूप से राष्ट्र के उन्नयन और प्रगति में अपना योगदान स्वर्णाक्षरों में अंकित कर पाएंगे, कारण कि पटरियों पर चलने वाली रेलगाड़ियां केवल इंजन और डिब्बे ही नहीं हैं अपितु राष्ट्रपुरुष की धमनियों में दौड़ने वाला लहू हैं, जिसका सुचारू और स्वस्थ संवहन देश के सर्वांगीण विकास को सुनिश्चित करेगा। शास्त्रों में वर्णित 'चरैवेति चरैवेति' सूत्र को अपना संकल्प मानकर हमें यह शपथ लेनी होगी कि :

रेल राष्ट्र की रक्त शिराएं।

आओ इनको हम पुष्ट बनाएं ■

पुस्तकालय एवं सूचना सहायक,
भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वडोदरा

उत्तर मध्य रेलवे : ऑटोमैटिक कोच वॉशिंग प्लांट और सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट शुरू

महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी ने 26 दिसम्बर, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से कोच अनुरक्षण डिपो, आगरा कैंट में स्थापित स्वचालित कोच वॉशिंग प्लांट और झांसी स्टेशन के पास स्थापित प्लग एंड प्ले टाइप पैकेज्ड सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट का उद्घाटन किया। ऑटोमैटिक कोच वॉशिंग प्लांट यात्री कोच के बाहरी सतह को बेहतर और एक जैसी सफाई के लिए 12 चरणों वाली स्वचालित वॉशिंग इकाइयों से सुसज्जित है। इस मशीन के बेलनाकार ब्रश, क्लीनिंग केमिकल की उपयुक्त डोजिंग और चरणबद्ध सफाई यूनिट मिलकर बिना किसी मानव श्रम के उत्तम सफाई सुनिश्चित करते हैं। पारंपरिक सफाई प्रक्रिया में लगने वाले प्रति कोच लगभग 1,000 लीटर के मुकाबले इस मशीन द्वारा सफाई में केवल 300 लीटर पानी की आवश्यकता होती है। इसका इनबिल्ट एफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट इस मशीन में उपयोग किए जाने वाले लगभग 80% पानी को रीसाइकिल करता है। परियोजना की विस्तृत जानकारी मंडल रेल प्रबंधक आगरा श्री एस.के. श्रीवास्तव ने दी।

इसके उपरांत झांसी रेलवे स्टेशन के पास रेलवे कॉलोनी में स्थापित 02 प्लग एंड प्ले टाइप पैकेज्ड सीवेज ट्रीटमेंट प्लांटों



आगरा कैंट में स्थापित स्वचालित कोच वॉशिंग प्लांट, झांसी में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट

का उद्घाटन भी महाप्रबंधक ने किया। एक लाख लीटर की कुल स्थापित क्षमता के साथ इन इकाइयों का उपयोग अपशिष्ट जल को रीसाइकिल करने के लिए किया जाएगा। मंडल रेल प्रबंधक झांसी श्री संदीप माथुर ने प्लांट की उपयोगिताएं बताईं। इस अवसर पर प्रमुख मुख्य यांत्रिक अभियंता श्री कुंदन कुमार, प्रमुख मुख्य अभियंता श्री शरद मेहता व अन्य विभागाध्यक्ष उपस्थित थे। ■

महाप्रबंधक ने कोच मिड लाइफ रिहैबिलिटेशन कारखाने से पहले पीओएच कोच को खाना किया

महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी ने 16 दिसम्बर, 2020 को कोच मिडलाइफ रिहैबिलिटेशन कारखाने में पीरियॉडिक ओवरहॉल (पीओएल) किए गए पहले एलएचबी कोच को हरी झंडी दिखा कर खाना किया। वॉशिंग लाइनों पर होने वाले ट्रिप अनुरक्षण के अतिरिक्त, एलएचबी कोचों को प्रत्येक 18, 36 और 72 महीनों में विशेष अनुरक्षण की आवश्यकता होती है, जिसे शॉप शिड्यूल-I (एसएस-I), शॉप शिड्यूल-II (एसएस-II) और शॉप शिड्यूल-III (एसएस-III) या पीरियॉडिक ओवरहॉलिंग कहा जाता है। ये रखरखाव संरक्षा और यात्रियों की सुविधा के लिए अत्यंत आवश्यक हैं। अब से पहले उत्तर मध्य रेलवे के कोचिंग डिपो द्वारा एलएचबी कोचों का केवल एसएस-I शिड्यूल किया जा रहा था और एसएस-II और पीओएच / एसएस-III के लिए एलएचबी कोचों को अजमेर, गोरखपुर और अन्य कारखानों में भेजा जाता था। प्रमुख मुख्य यांत्रिक इंजीनियर श्री कुंदन कुमार ने महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे, प्रमुख विभागाध्यक्षों और मंडल रेल प्रबंधकों का स्वागत किया। इस अवसर पर मुख्य कारखाना प्रबंधक सीएमएलआर श्री दीपक निगम द्वारा एलएचबी कोचों की पीओएच/एसएस-तृतीय अनुरक्षण तथा कोचिंग डिपो को ओवरहॉल बोगियों की आपूर्ति के लिए झांसी कारखाने द्वारा किए गए प्रयासों पर एक संक्षिप्त प्रस्तुति दी गई।

अन्य क्षेत्रीय रेलों के कारखानों की तुलना में, सीएमएलआर



झांसी में एलएचबी कोचों के पीओएच से ट्रांजिट समय में लगभग 30 दिनों की कमी होगी। इसके अलावा, एलएचबी कोचों के लिए निर्धारित रखरखाव गतिविधियों के अलावा, कोचों की बेहतर पीयू पेंटिंग; कोच के दोनों किनारों पर आरओ आधारित जल शोधक का फिटमेंट; सीटों और बर्थ का पूर्ण नवीनीकरण; बेहतर स्टेनलेस स्टील फिटिंग का प्रावधान; कोच के अंदर एलइडी लाइटों, इनर्जी एफीशिएंट पंखे और अतिरिक्त मोबाइल चार्जिंग पॉइंट की व्यवस्था; जैव शौचालयों आदि में सुधार भी पीओएच के दौरान किया जा रहा है।

महाप्रबंधक ने इस कार्य के लिए सामूहिक नकद पुरस्कार की घोषणा की। इसके उपरांत उत्तर मध्य रेलवे के ट्रंक मार्गों की गति को 160 किमी प्रतिघंटा तक बढ़ाने, ट्रेन संचालन में संरक्षा, लदान और अन्य आवश्यक कार्यों की समीक्षा की गई। ■

महिलाओं की सुरक्षा में उत्तर पश्चिम रेलवे ने स्थापित किए नए आयाम

उत्तर पश्चिम रेलवे पर सुरक्षा में महिलाओं की सहभागिता का जीता-जागता उदाहरण रेल सुरक्षा बल में प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त सुश्री आरमा सिंह ठाकुर एवं उप मुख्य सुरक्षा आयुक्त श्रीमती भवप्रीता सोनी हैं। महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल श्री अरुण कुमार के मार्ग निर्देशन में तथा महाप्रबंधक, उत्तर पश्चिम रेलवे श्री आनन्द प्रकाश के निर्देशन में दोनों ही महिला उच्चाधिकारियों ने रेल सुरक्षा के क्षेत्र में उत्तर पश्चिम रेलवे की कमान सँभाली हुई है। उत्तर पश्चिम रेलवे पर हाल-फिलहाल रेलवे सुरक्षा बल में 215 महिला बल सदस्य हैं, जिसमें महानिरीक्षक 01, उप मुख्य सुरक्षा आयुक्त 01, निरीक्षक 12, उपनिरीक्षक 11, हेडकास्टेबल, 05, व कास्टेबल 182 और कांस एंसीलरी 03 है। 12 महिला निरीक्षक महत्वपूर्ण स्टेशनों, सीआईबी व अन्य महत्वपूर्ण पदों पर पदस्थापित हैं और महिला सुरक्षा, अपराध रोकथाम, बाल सुरक्षा व अन्य महत्वपूर्ण कर्तव्यों का निर्वहन कर रही हैं।

उत्तर पश्चिम रेलवे में रेलवे सुरक्षा बल प्रशिक्षण केन्द्र, बांदीकुई में 450 महिला कास्टेबल को 08 माह का प्रारंभिक प्रशिक्षण करवाया गया है।

सम्पूर्ण भारतीय रेल पर महानिदेशक, रेल सुरक्षा बल श्री अरुण कुमार के मार्ग निर्देशन में महिला यात्रियों की सुरक्षा हेतु 'मेरी सहेली' व 'स्मार्ट सहेली' के नाम से एक अभियान चलाया गया है, जिसमें उत्तर पश्चिम रेलवे पर 12 सवारी गाड़ियों को चिन्हित किया गया है। इस कार्यक्रम को शुरू करने का मुख्य उद्देश्य महिलाओं के खिलाफ शून्य अपराध के लक्ष्य को प्राप्त करना और महिला यात्रियों के बीच विश्वास पैदा करने के लिए समग्र सुरक्षा प्रदान करना है। इस कार्यक्रम के तहत महिला यात्रियों की शिकायतों के लिए एक मजबूत और तेजी से निवारण की व्यवस्था की गई है। 'मेरी सहेली' महिला यात्रियों के साथ दो-तरफा संवाद भी स्थापित करेगी। ■

ओपन एक्सेस - रेलवे के लिए संचालन लागत को कम करने के उपाय

भारतीय रेल विद्युत का एक बड़ा उपभोक्ता है एवं रेलवे बिजली आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए अत्यधिक उच्च शुल्क का भुगतान करता था।

विद्युत अधिनियम, 2003 में ओपन एक्सेस के प्रावधान ने रेलवे जैसे बड़े विद्युत उपभोक्ताओं को स्थानीय बिजली वितरण कंपनी (डीसकॉम) के अलावा अन्य आपूर्तिकर्ताओं से बिजली प्राप्त करने के लिए ट्रांसमिशन और वितरण (टी एंड डी) नेटवर्क तक पहुंच प्रदान की। नवंबर 2015 में, सीईआरसी (सेंट्रल इलेक्ट्रिसिटी रेगुलेटरी कमीशन) ने अपने फैसले में स्पष्ट किया कि रेलवे अधिकृत डीमड लाइसेंसधारी है और विद्युत अधिनियम, 2003 के अनुसार ओपन एक्सेस के तहत सेंट्रल और स्टेट ट्रांसमिशन सिस्टम को व्हीलिंग चार्ज देकर किसी भी जेनरेटिंग कंपनी से सीधे बिजली खरीद सकता है।

राजस्थान में रेलवे के लिए ओपन एक्सेस के लिए नोडल एजेंसी उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा वर्तमान में, राजस्थान में रेलवे के 24 ट्रेक्शन सब स्टेशनों पर ओपन एक्सेस के माध्यम से विद्युत आपूर्ति ली जा रही है और सभी नए ट्रेक्शन सबस्टेशनों को इसमें जोड़ा जा रहा है। वर्तमान में बिजली की खरीद जिंदल इंडिया थर्मल पावर लिमिटेड, आरईएमसीएल (रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड) के पवन ऊर्जा संयंत्र और भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से की जा रही है। वर्ष 2019-20 में राजस्थान राज्य में उत्तर पश्चिम रेलवे ने कुल 381.06 मिलियन यूनिट बिजली ओपन एक्सेस से खरीदी, जिससे 120.85 करोड़ रु. राजस्व की बचत प्राप्त की है। विगत कई वर्षों से रेलवे प्रति वर्ष 100 करोड़ से अधिक रु. की बचत कर रहा है।



ओपन एक्सेस से रेलवे के लिए कुछ प्रमुख लाभ निम्नानुसार हैं:-

- विद्युत टैरिफ में महत्वपूर्ण कमी।
- विद्युत खरीद में दक्षता।
- अनुकूल आपूर्ति शेड्यूल।
- एक राज्य में सभी TSS को एकीकृत लोड शेड्यूलिंग के लिए एक इकाई
- रेलवे के लिए क्रॉस सब्सिडी सरचार्ज (सीएसएस) की छूट।

विद्युतीकरण से भविष्य में अधिक-से-अधिक ट्रेनों को डीजल ट्रेक्शन से इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन पर स्विच किया जाएगा, जिससे ओपन एक्सेस के साथ किफायती बिजली खरीद के कारण आगे राजस्व की बचत और भी बढ़ेगी। इससे परिचालन लागत में कमी आयेगी। परिवहन आवश्यकताओं को किफायती तरीके से पूरा कर आयातित ईंधन पर भारत की निर्भरता भी कम की जा सकेगी। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने ग्राहकों के साथ बेहतर सम्पर्क कायम करने के लिए उठाए कदम

माल यातायात के परिवहन में सुधार लाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे आने-जाने वाले माल यातायात को संभालने के लिए नए स्टेशन खोल रही है। ग्राहकों को विभिन्न सामानों के सरल परिवहन में सक्षम बनाने के लिए पिछले महीने के दौरान कुछ और रेलवे स्टेशनों को माल यातायात के लिए खोल दिए गया है।

बहिर्गामी माल यातायात में गति प्रदान करने के लिए अलीपुरद्वार जंक्शन मंडल के अधीन डामडिम स्टेशन को दिनांक 28 अक्टूबर, 2020 से स्टोन चिप्स तथा बोल्टर ट्रैफिक के लिए माल की बुकिंग की सुविधा के लिए खोल दिया गया है। लामडिंग मंडल के अधीन लालाबाजार को भी दिनांक 19 अक्टूबर, 2020 से पार्सल ट्रैफिक के लिए खोल दिया गया है।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के सभी पाँचों मंडलों में गठित की गई बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बीडीयू) विभिन्न उद्योगों की वास्तविक जरूरतों का पता लगाने के लिए मौजूदा तथा संभावित परिवहन एजेंसियों के साथ नियमित रूप से सम्पर्क में रहती है। इसके परिणामस्वरूप, अक्टूबर 2020 के दौरान अजारा एवं चांगसारी से नाहरलागून एवं अगरतला तक के लिए एफएमसीजी उत्पाद सहित 76 पार्सल वैन लोड किए गए।

मैसर्स प्रिस्टाइन हिन्दुस्तान इंफ्राप्रोजेक्ट्स प्रा. लि. की पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में प्रथम प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल (पीएफटी) कटिहार मंडल के न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पर दिनांक 17 सितम्बर, 2020 से अंतर्गामी ट्रैफिक के लिए खोला गया था, अब उसे दिनांक 29 अक्टूबर, 2020 से 06 महीने की अवधि के लिए बहिर्गामी ट्रैफिक की बुकिंग के लिए भी खोल दिया गया है। इससे परिवहनकर्ताओं को काफी लाभ होने की उम्मीद है।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने 159 टर्मिनलों का ई-मार्ट पंजीयन के रूप में सफलतापूर्वक पंजीकरण कराया है, जो अक्टूबर, 2020 तक कुल 170 टर्मिनलों का 94 प्रतिशत है। उल्लेखनीय है कि कुछ समय पहले भारतीय रेल द्वारा पंजीयन के माध्यम से सम्पूर्ण भारतीय रेल में विभिन्न लोडिंग/अनलोडिंग टर्मिनलों में लॉजिस्टिक सेवा प्रदाताओं का ब्यौरा हासिल करने के लिए 'आई आर रेल सुगम मोबाइल ऐप' नामक मोबाइल ऐप की शुरुआत की गई थी। परिवहन की सुविधा, माल गोदामों की सुविधा, श्रमिकों की सुविधा अथवा संग्राहक इत्यादि जैसी सेवाओं के लिए लॉजिस्टिक सेवा प्रदाताओं तथा फ्रेट ग्राहकों के लिए मूल्य वर्द्धित सेवाएं पाने के लिए इसने अति आवश्यक सम्पर्क प्रदान किया है। विभिन्न तरह के उठाए गए कदमों के परिणामस्वरूप अक्टूबर, 2020 के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के विभिन्न फ्रेट टर्मिनलों में रिकार्ड 1,035 फ्रेट रैक अनलोड किए गए, जबकि पिछले वर्ष के इसी महीने के दौरान 782 फ्रेट रैक अनलोड किए गए थे। यह 32.35 प्रतिशत वृद्धि को दर्शाता है। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा 'संविधान दिवस' का पालन



संविधान दिवस समारोह के अवसर पर मालीगाँव मुख्यालय में अधिकारियों तथा कर्मचारियों को शपथ दिलाए हुए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक श्री संजीव राय

सम्पूर्ण पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में भारत के संविधान के अंगीकरण की 71वीं सालगिरह धूमधाम से मनाई गई। 26 नवम्बर, 2020 को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक श्री संजीव राय द्वारा मालीगाँव स्थित मुख्यालय में अधिकारियों तथा कर्मचारियों को मौलिक कर्तव्यों की शपथ दिलाई गई। इसी तरह के कार्यक्रम पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के पाँचों मंडलों तथा फील्ड कार्यालयों में भी राष्ट्रीय अभियान के तौर पर आयोजित किए गए। देश के प्रत्येक नागरिक को मौलिक कर्तव्यों के प्रति जागरूक करने के उद्देश्य से विभिन्न प्रमुख स्थानों पर बैनर एवं पोस्टर लगाए गए। ■

महाप्रबंधक द्वारा उन्नत सिग्नल प्रणाली का उद्घाटन

पूर्वोत्तर सीमा रेल के महाप्रबंधक ने गत 20 नवम्बर को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिये तिनसुकिया मंडल के बरुवा बामुन गाँव स्टेशन में उन्नत सिग्नल प्रणाली का उद्घाटन किया। यह उन्नत सिग्नल प्रणाली स्टेशन से 40 किमी प्रतिघंटा से 110 किलो मीटर प्रतिघंटा तक गति क्षमता में वृद्धि कराएगी और ट्रेन परिचालन की सुरक्षा बढ़ाएगी। ■

दक्षिण मध्य रेलवे ने 'ऊर्जा संरक्षण सप्ताह' के दौरान वेबिनार का आयोजन किया

श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक भारत ने 'राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण सप्ताह' एक हिस्से के रूप में 16 दिसम्बर, 2020 को रेल निलयम, सिकंदराबाद में आयोजित वेबिनार के दौरान कहा कि हमें अपनी अगली पीढ़ी के लिए कुछ बचाना होगा। महाप्रबंधक इस वेबिनार के मुख्य अतिथि थे। दमरे के अपर महाप्रबंधक श्री अरुण कुमार जैन ने समारोह की अध्यक्षता की। श्री सोमेश कुमार, प्रमुख मुख्य विद्युत इंजीनियर, दमरे सहित सभी विभागों के प्रमुख विभागाध्यक्ष भी वेबिनार में शामिल हुए।

महाप्रबंधक ने कहा कि 21वें राष्ट्रीय ऊर्जा पुरस्कारों के दौरान सीआईआई द्वारा जोन को ऊर्जा प्रबंधन 2020 में उत्कृष्टता के लिए 6 पुरस्कारों से सम्मानित किया गया। यह भी प्रसन्नता की बात है कि दमरे भारतीय रेल पर ऊर्जा संरक्षण उपायों को अपनाने वाला पहला जोन है। दमरे हमेशा से कर्षण और गैर-कर्षण विंग, दोनों में ऊर्जा संरक्षण उपायों के कार्यान्वयन में आगे रहा है तथा सौर छतों, प्लेटफॉर्मों पर सौर आवरण और दिन के प्रकाश पाइपों को स्थापित करके रिन्यूएबल ऊर्जा का उपयोग करने के नवीन अवधारणाओं को लागू करने के क्षेत्र में हमेशा अग्रणी रहा है। दमरे ऊर्जा कुशल गैजट्स, उपकरण स्थापित करने में भी अग्रणी है। उन्होंने यह भी कहा कि इस जोन पर 5 भवनों (अर्थात् विजयवाड़ा,



सिकंदराबाद और हैदराबाद के डीआरएम कार्यालय; ईटीटीसी, विजयवाड़ा और लेखा भवन, सिकंदराबाद) को बीईई द्वारा स्टार रेटिंग प्रदान की गई है। वर्तमान में दमरे 7.2 मेगावाट पॉवर सौर ऊर्जा उत्पन्न कर रहा है। इसके अलावा पीपीपी मोड के अंतर्गत खाली जमीन और रेलपथ के किनारे-किनारे भूमि आधारित सौर संयंत्र स्थापित करने की भी योजना है। इससे प्रति वर्ष लगभग 9.1 एम यूनिट बिजली उत्पादन में सहायता मिलेगी। परिणामस्वरूप, प्रति वर्ष लगभग 4.86 करोड़ रुपये की बचत होगी। ■

बच्चों के अनुकूल और सुरक्षात्मक वातावरण तैयार करने पर कार्यशाला

दक्षिण मध्य रेलवे के रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा यूनिसेफ, चाइल्ड प्रोटेक्शन रिसोर्स सेंटर (सीपीआरसी)-आर्थिक और सामाजिक अध्ययन केंद्र (सीईएसएस) और टेरे डस होम्स, नीदरलैंड, के साथ समन्वय में 29 दिसम्बर, 2020 को 'रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों के अनुकूल और सुरक्षात्मक वातावरण' पर कार्यशाला का आयोजन किया गया। कार्यशाला का मुख्य उद्देश्य जुवेनाइल जस्टिस एक्ट, वर्ष 2015 के अनुसार रेलवे स्टेशनों पर पाए जाने वाले बच्चों की देखभाल करने और उन्हें सुरक्षा प्रदान करने के लिए आरपीएफ और जीआरपी कर्मियों में क्षमता निर्माण करना है। आरपीएफ और जीआरपी, काचीगुडा रेलवे चाइल्ड लाइन तथा डीसीपीयू-हैदराबाद के 42 सदस्यों ने इस कार्यशाला में भाग लिया। श्री रमेश चंद्र, डीआईजी, आरपीएफ दक्षिण मध्य रेलवे मुख्य अतिथि थे।

श्री रमेश चंद्र, ने रेल परिसर में बच्चों की सुरक्षा को प्राथमिकता देने की आवश्यकता पर कहा कि डाटा के अनुसार भारतीय रेल में हर पांच मिनट में एक बच्चा भारत के किसी-न-किसी बड़े रेलवे स्टेशन पर अकेले आता है। बच्चे अक्सर

अकेले यात्रा करते हुए, सामान बेचते, भीख मांगते, कचरा बीनते या फिर वहां रहते हुए पाए जाते हैं। तस्कर बच्चों की तस्करी के लिए रेलवे को साधन के रूप में भी इस्तेमाल करते हैं। उन्होंने प्रतिभागियों से अनुरोध किया कि वे बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के लिए उचित प्रक्रिया का पालन करें।

उद्घाटन समारोह में, डॉ. मुरली कृष्ण, बाल सुरक्षा अधिकारी-यूनिसेफ ने पुलिस अधिकारियों से अनुरोध किया कि वे बाल सुरक्षा कार्य को अतिरिक्त जिम्मेदारी की बजाय उनकी नियमित ड्यूटी के रूप में संपर्क में आने वाले बच्चों की सुरक्षा को अपनी जिम्मेदारी समझें। परिवर्तन के रूप में, पारंपरिक जॉब माइंड-सेट से पहला मौलिक बदलाव संकट में बच्चों की रक्षा करने और उसके लिए उनके सहयोगियों को प्रेरित करने की इच्छाशक्ति है।

श्री शंकरकुट्टी, वरि. मंसुआ, आरपीएफ, हैदराबाद मंडल, डॉ. मुरली कृष्ण, बाल सुरक्षा अधिकारी-यूनिसेफ तथा श्री सुब्रत पांडा, प्रोग्राम ऑफिसर, टेरे डस होम्स, नीदरलैंड सीपीआरसी-सीईएसएस और रेलवे चाइल्ड लाइन के प्रतिनिधियों के साथ कार्यक्रम में सम्माननीय अतिथि थे। ■

दपूम रेलवे: एचआरएमएस हेल्प डेस्क की शुरुआत

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मुख्यालय में दिनांक 17 दिसम्बर, 2020 को प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी श्री सुखबीर सिंह के द्वारा मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली (एचआरएमएस) हेल्प डेस्क का शुभारंभ किया गया। इस अवसर पर श्री राजेन्द्र कुमार अग्रवाल, मुख्य कार्मिक अधिकारी (आईआर) तथा कार्मिक विभाग के अधिकारी एवं कर्मचारीगण उपस्थित थे। एचआरएमएस हेल्प डेस्क की मदद से सेवारत एवं सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों को इस प्रणाली से सम्बन्धित तकनीकी सहायता उपलब्ध कराई जाएगी। इसी तरह की सेवा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के तीनों रेल मंडलों - बिलासपुर, रायपुर एवं नागपुर के साथ ही दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत सभी वर्कशाप्स में की जानी है।

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 एक सशक्त कदम है। एचआरएमएस के माध्यम से कर्मचारियों को टेक्नोलॉजी की अधिक से अधिक जानकारी उपलब्ध कराने में मदद मिली है। भारतीय रेल ने रेल कर्मचारियों और पेंशनधारियों के लिए एचआरएमएस तथा यूजर डिपो के कई मॉड्यूल शुरू किए हैं, जिनमें कर्मचारी स्वयंसेवा (ईएसएस) मॉड्यूल डाटा परिवर्तन से सम्बंधित 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 ऑनलाइन देख कर पीएफ एडवांस के लिए ऑनलाइन आवेदन कर रहे हैं। सैटलमेंट मॉड्यूल से सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों की सभी अदायगी प्रक्रियाएं डिजिटल हो गई हैं। कर्मचारी ऑनलाइन रूप से अपने सैटलमेंट/पेंशन बुकलेट को भर सकते हैं। सर्विस और ब्योरा ऑनलाइन है और पेंशन का पूरा काम ऑनलाइन होता है। इससे कागज के इस्तेमाल में कमी आई है। एचआरएमएस के अनेक मॉड्यूल में एम्प्लॉय मास्टर मॉड्यूल है, जिसमें सभी बुनियादी सूचना ब्योरा मौजूद रहता है। इलेक्ट्रॉनिक सर्विस रिकॉर्ड मॉड्यूल ने कर्मचारियों के 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 लिखने की प्रक्रिया को डिजिटल कर दिया है। ऑफिस ऑर्डर मॉड्यूल ऑफिस ऑर्डर जारी करने और नए कर्मचारी के सेवा में शामिल होने, पदोन्नति स्थानांतरण और सेवानिवृत्ति सम्बंधी डाटा को अद्यतन करता है। ■

पश्चिम रेलवे : सम्पूर्ण महिला स्टाफ कू द्वारा चलाई गई पहली मालगाड़ी

पश्चिम रेलवे पर पहली बार एक सम्पूर्ण महिला कू ने 5 जनवरी, 2021 को वसई रोड से वडोदरा तक एक मालगाड़ी का परिचालन कर नया कीर्तिमान स्थापित किया और महिला सशक्तीकरण का उदाहरण प्रस्तुत किया। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने इन महिला कर्मचारियों का अभिनंदन करते हुए इन्हें अन्य महिलाओं के लिए अनुकरणीय आदर्श मॉडल बताया। पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार, 5 जनवरी, 2021 को वसई रोड से वडोदरा तक जाने वाली मालगाड़ी को लोको पायलट सुश्री कुमकुम सूरज डोंगरे, सहायक लोको पायलट सुश्री उदिता वर्मा और गुड्स गार्ड सुश्री आकांक्षा राय के सम्पूर्ण महिला कू द्वारा परिचालित किया गया। पश्चिम रेलवे के



लिए अपनी तरह की पहली उपलब्धि है, जब सम्पूर्ण महिला चालक दल द्वारा किसी मालगाड़ी का परिचालन किया गया है। गार्ड और लोको पायलटों के काम की कठिन प्रकृति के कारण जिसमें लंबी दूरी की यात्राएं भी शामिल रहती हैं, बहुत कम महिलाएं इन पदों पर नौकरी के लिए आगे आती हैं। यह उपलब्धि भारतीय रेल में ऐसी चुनौतीपूर्ण नौकरियों के लिए अन्य महिलाओं को प्रेरित करने में एक अहम भूमिका निभाएगी। ■

पश्चिम रेलवे द्वारा मुंबई सेंट्रल कोचिंग डिपो में ऑटोमैटिक कोच वॉशिंग प्लांट स्थापित

पश्चिम रेलवे ने हाल ही में अपने मुंबई मंडल के मुंबई सेंट्रल कोचिंग डिपो में एक स्वचालित कोच वॉशिंग प्लांट की शुरुआत की है। यह स्वचालित संयंत्र ट्रेनों की पूरी धुलाई प्रक्रिया को प्रभावी ढंग से पूरा करने के दौरान समय पानी और मानव श्रम शक्ति को कम करने में मदद करता है। इस संयंत्र से डिपो की बाहरी धुलाई लागत में प्रति वर्ष लगभग 68 लाख रु. की बचत सुनिश्चित होगी।

पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार स्वचालित कोच वॉशिंग प्लांट एक कैप्टिव एफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट से लैस है और ईटीपी से अंतिम निर्वहन पर्यावरणीय मानदंडों को पूरा करता है। संयंत्र अपनी इकाई के माध्यम से रेल के संवेदीकरण को स्वचालित रूप से संचालित करता है और 20 मिनट के भीतर एक 24 कोचों वाले रेल को धोया जाता है। संयंत्र पानी के उपयोग में बहुत कुशल है और लगभग 60% कम पानी का उपयोग करता है। इसके फलस्वरूप मैनुअल धुलाई की तुलना में हर साल लगभग 18 मिलियन



लीटर ताजे पानी की बचत सुनिश्चित होगी, जो एक पूरे वर्ष के लिए 365 शहरी व्यक्तियों की ताजे पानी की आवश्यकता के बराबर अनुमानित है। ■

महाप्रबंधक, पश्चिम मध्य रेलवे 'रेल मंत्री कमलापति त्रिपाठी राजभाषा' स्वर्ण पदक से सम्मानित

पश्चिम मध्य रेलवे पर राजभाषा नीति के कारगर कार्यान्वयन और राजभाषा प्रयोग-प्रसार के क्षेत्र में उल्लेखनीय प्रगति के लिए महाप्रबंधक, श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह को रेलवे बोर्ड द्वारा रेल मंत्री स्तर पर 'कमलापति त्रिपाठी राजभाषा' स्वर्ण पदक से सम्मानित करने का निर्णय लिया गया है।

श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह, पश्चिम मध्य रेल के गठन के उपरांत राजभाषा प्रयोग-प्रसार में उल्लेखनीय योगदान के लिए यह प्रतिष्ठित



पुरस्कार प्राप्त करने वाले पहले महाप्रबंधक हैं।

इस वर्ष पश्चिम मध्य रेल को राजभाषा प्रयोग-प्रसार में सर्वोत्कृष्ट योगदान के लिए राजभाषा स्वर्ण पदक प्रदान करने का निर्णय लिया गया है। राजभाषा प्रयोग-प्रसार के क्षेत्र में श्री सिंह की विशेष अभिरुचि एवं योगदान के फलस्वरूप पश्चिम मध्य रेल मुख्यालय के सभी विभागों, मंडलों तथा कारखानों में राजभाषा के प्रयोग में उत्तरोत्तर अभिवृद्धि हुई है। ■

माल लदान में बढ़ोत्तरी के लिए महाप्रबंधक ने व्यापारियों के साथ बैठक की

माल लदान में वृद्धि के लिए पश्चिम मध्य रेल महाप्रबंधक, श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह की अध्यक्षता में मालभाड़ा व्यापारियों एवं व्यवसायियों के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा बैठक का आयोजन किया गया। इस बैठक में महाप्रबंधक ने रेलवे बोर्ड द्वारा जारी नवीन मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाओं एवं

पश्चिम मध्य रेल द्वारा माल परिवहन को सुगम बनाने के प्रयासों से मालभाड़ा व्यापारियों एवं व्यवसायियों को अवगत कराया एवं उनके द्वारा सुझाए गए उपायों एवं मुद्दों पर गंभीरतापूर्वक एवं सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का आश्वासन देते हुए पश्चिम मध्य रेल से फ्लाई ऐश के लदान को बढ़ाने के लिए जोर दिया। ■

भारत स्काउट एवं गाइड द्वारा नर्मदा के घाटों को प्लास्टिक मुक्त करने हेतु जागरूकता अभियान

पश्चिम मध्य रेल, भारत स्काउट एवं गाइड, राज्य मुख्यालय, जबलपुर के तत्वावधान में दिनांक 20 दिसम्बर, 2020 को रेलवे पंप हाउस, ग्वारीघाट, जबलपुर में राज्य स्तरीय सह अंतर जिला एकल नृत्य प्रतियोगिता का

एक दिवसीय शिविर संपन्न हुआ। इस शिविर में मुख्यालय के साथ-साथ जबलपुर एवं भोपाल जिला संघों के लगभग 50 स्काउट, गाइड, रोवर, रेंजर एवं लीडरों ने भाग लिया। इस शिविर में स्काउट्स-गाइड्स एवं रोवर-रेंजरों द्वारा ग्वारीघाट के सभी घाटों पर माँ नर्मदा को स्वच्छ रखने तथा घाटों को प्लास्टिक मुक्त करने हेतु नुक्कड़ नाटक का मंचन कर लोगों को जागरूक किया तथा उपस्थित श्रद्धालुओं को प्लास्टिक का



उपयोग नहीं करने हेतु शपथ दिलाई। राज्य मुख्य आयुक्त एवं वरिष्ठ उप महाप्रबंधक श्री विजय कुमार गुप्ता की उपस्थिति में अंतर जिला एकल नृत्य प्रतियोगिता आयोजित की गई। प्रतियोगिता में जबलपुर मंडल की रेंजर आस्था कर्मकार ने प्रथम स्थान प्राप्त किया जबकि भोपाल मंडल के रेंजर एकता यादव तथा नितिशा गौड़ ने क्रमशः द्वितीय एवं तृतीय स्थान प्राप्त किया। ■

मेट्रो रेलवे में 'संविधान दिवस' का पालन

मेट्रो रेलवे में 26 नवम्बर, 2020 को 'संविधान दिवस' मनाया गया। भारत के राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद ने संविधान की प्रस्तावना को वर्चुअल रूप से पढ़ा। श्री एस.के. श्रीवास्तव, अपर महाप्रबंधक और प्रधान मुख्य सिग्नल और दूरसंचार इंजीनियर तथा मेट्रो रेलवे के सभी वरिष्ठ अधिकारियों और कर्मचारियों ने उनका अनुसरण किया।

इस कार्यक्रम के पूरा होने के बाद श्री श्रीवास्तव ने मेट्रो रेल भवन में अधिकारियों और कर्मचारियों को संविधान में निहित मौलिक कर्तव्यों की शपथ दिलाई। यह शपथ मेट्रो रेलवे के अन्य कार्यालयों में भी ली गई। इस समारोह के हिस्से के रूप में मेट्रो स्टेशनों, मेट्रो रेल भवन और अन्य कार्यालयों में पोस्टर प्रदर्शित किए गए।



उल्लेखनीय है कि 'संविधान दिवस', जिसे 'राष्ट्रीय कानून दिवस' के रूप में भी जाना जाता है, का पालन प्रति वर्ष भारत में 26 नवंबर को भारत के संविधान को अंगीकर करने के उपलक्ष्य में मनाया जाता है। ■

एमसीएफ में सांस्कृतिक प्रतियोगिता का आयोजन



एमसीएफ, रायबरेली के सरस्वती प्रेक्षागृह में सांस्कृतिक संगठन द्वारा एमसीएफ के कर्मचारियों एवं उनके परिजनों के

मध्य सांस्कृतिक चेतना बनाए रखने के उद्देश्य से टैलेंट हंट (गायन) 2020 प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। इस प्रतियोगिता में लगभग 18 प्रतियोगियों ने भाग लिया। प्रतियोगिता को, जूनियर एवं सीनियर, दो वर्गों में बाँटा गया था। जूनियर वर्ग में 10-14 वर्ष एवं सीनियर वर्ग में 14 वर्ष से ऊपर के लोगों को शामिल किया गया। दोनों ग्रुप से कुल 6 प्रतियोगी फाइनल राउंड में पहुँचे, जिसमें 3 प्रतियोगी का जूनियर एवं 3 प्रतियोगी का सीनियर वर्ग से चयन किया गया। फाइनल प्रतियोगिता 19 दिसम्बर को महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव की उपस्थिति में संपन्न हुई। दोनों वर्गों से चयनित प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय स्थान पर रहे प्रतियोगियों को महाप्रबंधक के द्वारा पुरस्कृत किया गया तथा पुरस्कार स्वरूप मेडल और प्रमाण-पत्र प्रदान किया गया। ■

वित्तीय वर्ष 2020-21 में बरेका निर्मित 200वां विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएपी-7 राष्ट्र को समर्पित

महाप्रबन्धक अंजलि गोयल की उपस्थिति में दिनांक 31 दिसम्बर, 2020 को न्यू लोको टेस्ट शॉप में आयोजित एक समारोह में आकर्षक रंग संयोजन एवं पुष्प से सुसज्जित बनारस रेल इंजन कारखाना द्वारा निर्मित 200वें विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएपी (WAP-7) 'आशाकिरण' का सेवानिवृत्त होने वाले बरेका के दो कर्मचारियों द्वारा हरी झण्डी दिखाकर राष्ट्र को समर्पित किया।

इस अवसर पर महाप्रबन्धक ने बरेका के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई दी। बरेका ने इस वित्तीय वर्ष के 255 विद्युत रेल इंजनों के लक्ष्य का पीछा करते हुए कोविड-19 के बावजूद सिर्फ 187 कार्यदिवसों में 200 विद्युत रेल इंजनों का निर्माण किया है।

कोविड-19 के बावजूद पिछले वर्ष की तुलना में 5 अतिरिक्त इंजनों का निर्माण किया है। उल्लेखनीय है कि

उपरोक्त यात्री सेवा वाले 200वां 6,000 अश्व शक्ति डब्ल्यूएपी-7 विद्युत लोको संख्या-37518 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के भिलाई विद्युत लोको शेड को भेजा जा रहा है।

प्रधानमंत्री के 'आत्मनिर्भर भारत मिशन' के तहत इन इंजनों के निर्माण में लगभग 98% स्वदेशी उपकरणों का प्रयोग हुआ है। इससे एमएसएमई और घरेलू विनिर्माण क्षेत्र को बड़े पैमाने पर सहायता मिल रही है।

महाप्रबन्धक अंजलि गोयल इस बार नई परम्परा की शुरुआत करते हुए अपने सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों (श्री यू.एस.एच.पी. यादव, एम.सी.एम./कारपेन्टर एवं श्री के.डी. उपाध्याय, एम.सी.एम./क्रेन ड्राइवर) द्वारा 200वें विद्युत रेल इंजन 'आशाकिरण' को हरी झण्डी दिखाकर रवाना किया, जिससे बरेका के कर्मचारियों में काफी खुशी एवं उत्साह की लहर दौड़ गई एवं जोरदार ताली बजाकर स्वागत किया। ■

चिरेका में 'विक्रेता विकास सम्मेलन' का आयोजन

चित्ररंजन रेल इंजन कारखाना स्थित चित्ररंजन क्लब में चिरेका द्वारा 27 जनवरी, 2021 को विक्रेताओं के विकास को लेकर एक सम्मेलन का आयोजन किया गया। श्री सतीश कुमार कश्यप, महाप्रबन्धक/चिरेका ने दीप प्रज्वलित कर इस सम्मेलन का उद्घाटन किया। इसका उद्देश्य नए विक्रेताओं के विकास के साथ-साथ मौजूदा विक्रेताओं की उत्पाद शृंखला को बढ़ाना था। आयातित वस्तुओं के स्वदेशीकरण पर जोर दिया गया। विद्युत रेल इंजनों के निर्माण के लिए आवश्यक वस्तुएं, जो वर्तमान में आयात की जाती हैं और सीमित स्वदेशी विक्रेता आधार वाली वस्तुओं को विक्रेताओं के लिए सम्मेलन स्थल पर एक प्रदर्शनी में भी प्रदर्शित किया गया।

श्री कश्यप ने अपने संबोधन में विक्रेताओं से 'आत्मनिर्भर भारत' के निर्माण को लेकर विद्युत रेल इंजनों के उत्पादन में स्वदेशी निर्मित पुर्जों और संयंत्रों की आवश्यकता एवं महत्व पर जोर दिया। उन्होंने कहा कि रेलवे में बड़े पैमाने पर विस्तार और परिवर्तन के मद्देनजर समय की आवश्यकता के अनुसार, भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों को रोलिंग स्टॉक के उत्पादन के लिए बोर्ड द्वारा नए लक्ष्य दिए गए हैं।



इस मौके पर श्री आर.एस. सिन्हा, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, चिरेका श्री आर.पी. मिश्रा, प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता; श्री रवीज सेठ, प्रमुख वित्तीय सलाहकार और मुख्य सतर्कता अधिकारी श्री आर यादव ने भी संबंधित विषयों पर अपने-अपने विचार रखे। विक्रेता सम्मेलन में देश भर से आए कुल 80 विक्रेताओं ने हिस्सा लिया। ■



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

भारतीय रेल पर 'फिट इंडिया अभियान' -

युवा एवं क्रीड़ा मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा 'फिट इंडिया मूवमेंट' के तहत शुरू की गई राष्ट्रव्यापी पहल के आयोजन किया गया। पेश है विभिन्न रेलवे पर आयोजित

उत्तर मध्य रेलवे 12 दिसम्बर, 2020 को उत्तर मध्य रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन द्वारा रेलगांव, सूबेदारगंज स्टेडियम में एक फिटनेस कार्यक्रम का आयोजन किया गया। अध्यक्ष, उत्तर मध्य रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन और प्रधान मुख्य इंजीनियर श्री शरद मेहता ने रेलकर्मियों और उनके परिवारजनों के प्रयोग के लिए रनिंग, वॉकिंग और स्ट्रेचिंग सहित फिटनेस एक्सरसाइज का एक कार्यक्रम तैयार किया। उपस्थित सभी अधिकारियों, कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों को विशेषज्ञ कोचों के मार्गनिर्देशन में इन अभ्यासों को कराया गया।

इस आयोजन में श्री अजय माथुर, प्रधान वित्त सलाहकार और श्री नवीन कुमार सिन्हा वरिष्ठ उप-महाप्रबंधक अन्य विभागों के विभागाध्यक्ष, महासचिव उत्तर मध्य रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन श्री अंकुर चंद्रा, संयुक्त सचिव श्री विजय कुमार, विभिन्न खेलों- जिमनास्टिक्स, हॉकी, क्रिकेट, बैडमिंटन, गोल्फ,



फुटबॉल के खिलाड़ियों सहित रेलकर्मियों एवं उत्तर मध्य रेलवे खेल संघ के अधिकारियों ने हिस्सा लिया। इस अभियान में फिट इंडिया ऐप के जरिए फिटनेस का आकलन और फिट इंडिया साइक्लोथॉन के माध्यम से रेलवे के कर्मचारियों को जोड़ते हुए संपूर्ण राष्ट्र तक इस कार्यक्रम को पहुंचाया जा रहा है। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन के तत्वावधान में 'साइक्लोथॉन' का आयोजन दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय, में



दिनांक 13 दिसम्बर, 2020 को आयोजित किया गया। श्री संजय कुमार महांति, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे एवं चीफ पैट्रन, दक्षिण पूर्व रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन, श्री अनुपम शर्मा, अपर महाप्रबंधक, अन्य वरिष्ठ अधिकारियों, कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों की उपस्थिति में इस कार्यक्रम का उद्घाटन किया गया। कुल मिलाकर दक्षिण पूर्व रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन के राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर प्रतिष्ठित खिलाड़ियों सहित साइक्लोथॉन कार्यक्रम में कुल 100 से अधिक साइकिल चालकों ने हिस्सा लिया। बीएनआर ऑफिसर्स क्लब से शुरू होने वाली साइकिल रैली ने दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय के बड़े परिसर के चार चक्कर लगाए और लगभग 5 किमी की दूरी तय की। प्रतिभागियों ने कार्यक्रम के दौरान फेस मास्क पहनने के साथ शारीरिक दूरी भी बनाए रखी। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन (एनएफआरएसए) कॉम्प्लेक्स, मालीगाँव द्वारा दिनांक 12 दिसम्बर, 2020 को 'फिट



इंडिया साइक्लोथॉन कार्यक्रम' का आयोजन किया गया।

एनएफआरएसए के अध्यक्ष श्री राजेन्द्र प्रसाद जिंगर के अलावा सभी भागीदारों तथा हितैषियों की मौजूदगी में महाप्रबंधक श्री अंशुल गुप्ता द्वारा हरी झंडी दिखा कर कार्यक्रम की शुरुआत की गई। उन्होंने हमारे देश के प्रधानमंत्री द्वारा सभी देशवासियों के लिए किए गए आह्वान 'फिटनेस का डोज - आधा घंटा रोज' का भी उल्लेख किया।

साइक्लोथॉन में हिस्सा लेने वाले सभी भागीदार प्रतिदिन स्वयं निर्धारित मार्गों तथा दूरी पर नियमित रूप से प्रतिदिन साइक्लिंग ट्रिप कर रहे हैं।

एनएफआरएसए शारीरिक तंदरुस्ती को बढ़ावा देने के लिए भविष्य में और भी इस तरह की प्रतियोगिताओं का आयोजन करेगी। ■

‘फिटनेस का डोज आधा घंटा रोज’

हिस्से के रूप में 7 से 31 दिसम्बर, 2020 तक भारतीय रेल पर भी कार्यकलापों की श्रृंखला का किए गए कार्यक्रमों की एक झलक

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे पर कार्यक्रम का शुभारंभ महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा झंडी दिखाकर किया गया। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे खेल संघ (सेक्रसा) के दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एडवेंचर एक्टिविटीज एसोसिएशन बिलासपुर द्वारा आयोजित इस अभियान में अपर महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी, प्रधान मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक, वरिष्ठ उपमहाप्रबंधक, मुख्य सामग्री प्रबन्धक-II एवं अन्य अधिकारीगण के साथ सेक्रसा, बिलासपुर के सभी खिलाड़ी उपस्थित थे। उक्त अभियान में बिलासपुर शहर के अंतर्गत 20 किमी साइकिल चलाकर लगभग 55-60 प्रतिभागियों द्वारा शहर भ्रमण किया गया एवं शहरवासियों को इस अभियान के बारे में



जागरूक किया गया। सेक्रसा मैदान में क्रिकेट का अभ्यास करके स्वस्थ रहने का संदेश दिया गया। ■

दक्षिण मध्य रेलवे श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, ने 19 दिसम्बर, 2020 को रेलवे स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स में अधिकारियों, महिला कल्याण



संगठन के सदस्यों की टीम के साथ ‘फिट इंडिया साइक्लोथॉन’ कार्यक्रम का हरी झंडी दिखाकर शुभारंभ किया।

श्रीमती जयंती मल्लया, अध्यक्ष, दमरे महिला कल्याण संगठन ने कहा कि यह ‘फिट इंडिया अभियान’ आयोजन वास्तव में प्रतिभागियों के बीच स्वस्थ भावना लाता है। श्री अरुण कुमार जैन, अपर महाप्रबंधक, दमरे; श्री जे.के. जैन, प्रमुख मुख्य यांत्रिक इंजीनियर एवं अध्यक्ष, एससीआर स्पोर्ट्स एसोसिएशन; श्री सोमेश कुमार, प्रमुख मुख्य विद्युत इंजीनियर; श्री अमित गोयल, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण; श्री जी.एम. ईश्वर राव, प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त; श्री एन.एस.आर. प्रसाद, मंडल रेल प्रबंधक, हैदराबाद मंडल और श्री ए.के. सिंह, मुख्य विद्युत इंजीनियर, निर्माण एवं सचिव एससीआर स्पोर्ट्स एसोसिएशन ने भाग लिया।

प्रतिभागियों से कहा गया है कि वे अपनी पसंद के फिटनेस वीडियो 10 सेकंड के लिए रिकार्ड करें और इसे मंत्रालय के डिजिटल प्लेटफॉर्म पर अपलोड करें। ■

आरडीएसओ में दिसम्बर 2020 में विभिन्न गतिविधियों का आयोजन किया गया। 17 दिसम्बर को आरडीएसओ स्टेडियम में प्रभात फेरी का आयोजन किया गया, जिसमें अधिकारियों, कर्मचारियों और उनके परिवारों के लगभग 60 व्यक्तियों ने ‘फिटनेस का डोज :



आधा घंटा रोज’ का संदेश फैलाने के लिए भाग लिया। बच्चों सहित इस कार्यक्रम में भाग लिया। 19 दिसम्बर को आयोजित साइक्लोथॉन में लगभग 40 व्यक्तियों ने भाग लिया। इस साइक्लोथॉन में श्री गौतम साहू ने प्रथम स्थान, श्री बृजेश ने दूसरा और श्री एस.एस. चौहान ने तीसरा स्थान हासिल किया।

20 दिसम्बर, 2020 को साइक्लोथॉन एवं 400 मी मैत्री दौड़ का आयोजन किया गया। इस अवसर पर श्री वीरेंद्र कुमार महानिदेशक, आरडीएसओ के साथ-साथ अन्य अधिकारियों, कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों के साथ लगभग 100

व्यक्तियों ने इन आयोजनों में भाग लिया और आरडीएसओ परिसर में फिटनेस का संदेश फैलाया। श्रीमती नम्रता कुमार, अध्यक्ष, ‘आरडीएसओ महिला कल्याण संघ’ एवं अन्य सदस्य भी इन आयोजनों के दौरान उपस्थित थे। महानिदेशक ने विजेताओं को पुरस्कृत किया। श्री बृजेश कुमार, श्री शूरवीर सिंह तथा सूर्याश ने प्रथम स्थान एवं श्रीमती प्रियंका, श्री अमित तथा श्री वैभव ने साइक्लोथॉन में द्वितीय स्थान प्राप्त किया। साथ ही, सभी प्रतिभागियों को महानिदेशक द्वारा सात्वना पुरस्कार से भी सम्मानित किया गया। ■

शशि श्रीवास्तव

‘इलाहाबाद नगर निगम आपका स्वागत करता है।’ शहर के प्रवेश द्वार पर लगा बोर्ड देखते ही लड़कियाँ, जो अब तक शांत थीं, चहकने लगी थीं।

“मैम, संगम चलेंगी? आनंद भवन दिखाएंगी? और... व सवालों के बौछार करने लगी थीं, पर वह अन्मयस्क मनःस्थिति में पाँच साल में ही बेतरतीब बढ़ गए शहर को देख रही थी। उसने गर्दन मोड़ कर उसके ठीक पीछे बैठी मिस माथुर की ओर देखा था। यह इशारा था उसका कि वे उसकी सीनियर हैं और इस टूर की संयोजक भी। लड़कियों को उनसे पूछना चाहिए।

लड़कियाँ जैसे ही उनसे मुखातिब हुईं, वह फिर खिड़की से बाहर देखने लगी। जिस सड़क के दोनों ओर लगे पेड़ों ने हरियाली का चंदोवा-सा तान रखा था, वे सारे पेड़ गंजे की खोपड़ी में तब्दील हो गए थे और सड़क भारी-हल्के वाहनों की आवाजाही के बाद भी किसी सद्य विधवा की सूनी मांग-सी लग रही थी।

“आप अपने घर नहीं जाएंगी, मैम?” एक लड़की ने उसकी दुखती रग छेड़ दी थी। इस सवाल का वह क्या जवाब दे, सोच ही रही थी कि मिस माथुर बोल पड़ीं, “हां काया! तुम्हें जहां उतरना हो उतर जाना, जाते वक्त बुला लेंगे।”

“अरे नहीं, घर में कोई है ही नहीं। मम्मी नानी के यहां गई हैं। पापा को बता दिया है। वह मिल लेंगे आकर।” उसने जल्दी से स्थिति स्पष्ट कर दी।

काश, उसके पैदा होते ही मां की बीमारी से वह भी संक्रमित हो जाती। दादी उसे बकरी का दूध पिला कर न पालती, मरने देती। न वह होती न उसे घर की तलाश होती। घर, जहां जिंदगी सांस लेती है। हँसती है। मुस्कुराती है। ऐसे घर की आरजू सबको होती है, पर मिलता किसी-किसी को है। उसे तो नहीं मिला। उसके घर में हर उस चीज का टोटा था, जो जीने की जरूरी शर्त पूरी करती हों यानी हँसी-खुशी, चैनो-सुकून। जो जाने कब बनवास ले गए घर से। घर यातना शिविर में तब्दील हो गया, खासकर रिश्तेदारी या मोहल्ले पड़ोस में लड़के की पैदाइश का समाचार घर की सांसों का दम घोट देता। घर की हवा भारी हो जाती। कभी-कभी तो मां के कंठ से फूटा करुण क्रंदन किसी आत्मीय की अकाल मौत का आभास देने लगता। काया को अपना साथ बोल लगने लगता। खुद पर शर्म आने लगती। वह दादी के पीछे छुपने की कोशिश करने लगती कि मां की नजर न पड़े उस पर। कि वही तो थी, जो मां के सारे टोने-टोटके, तंत्रों-मंत्रों को धता बताती पैदा हो गई थी। भगवान भी बड़ा अजीब है। उसे लड़का बना देते तो उनकी इतनी बड़ी दुनिया में कौन सी कयामत आ जाती? मम्मी खुश रहतीं तो आप सब भी खुश रह लेते। उसके मन की बात दादी के सामने फूट ही पड़ती उसकी जिह्वा से। दादी खींचकर उसे अपने सीने से लगा लेती। कहती, “भगवान से शिकायत नहीं करते। वे सब सोच-समझकर करते हैं और हर इंसान किसी खास मकसद के लिए ही भेजते हैं। बच्चा! खुद पर शर्म नहीं गर्व करना सीख। प्यार करना सीख खुद से भी, दूसरों से भी।”

“मेरी मां जब मुझसे प्यार नहीं करती..मैं सुंदर नहीं हूँ इसलिए कोई मुझे..! दादी, आपने क्यों पाला मुझे.. मरने क्यों..!”

“हट ..ऐसी बातें नहीं करते।” दादी उससे दुलरातीं, “तुझे कौन नहीं चाहता..तेरा पापा और मैं हम तुझे..!”

“आप लोग तो..!” काया भरी-भरी आंखों से दादी के सीने से लग जाती।

“तेरी मां जब तुझे अपनी मौसेरी बहन को गोद देना चाहती थी, तब मैंने और तेरे पापा ने मना कर दिया। तुझे प्यार करते थे तभी न..!” दादी ने एक नया खुलासा किया था उस दिन। वह और मायूस हो गई थी। वह मायूसी आज भी उसके साथ है। चाहने पर भी खुद को उससे अलग नहीं कर पाती। 25 साल पलक झपकते कब गुजर गए, पता तक नहीं चला। इधर काया ने पढ़ाई पूरी करते ही पी.जी.टी. माध्यमिक शिक्षा परिषद् की परीक्षा पास की। नियुक्ति का इंतजार था उसे। इधर मात्र 2 घंटे की बीमारी के बाद दादी ने आंख मूँद लीं। काश, आज दादी जिंदा होती तो उसकी कामयाबी पर कितना खुश होतीं। उसकी जिंदगी का रंग ही कुछ और होता। “बेटा, काहे यहां हमेशा रहने को नहीं आती। तेरी दादी ने न खुद कष्ट भोगा, न किसी को दिया। चलते-फिरते चली गई, यह तो सोच।” पापा की बातें याद कर खुद को दिलासा दे लेती है। जब पापा दादी की अंतिम विदाई की बात करते तब रह-रह कर उसके जेहन में अपनी तीनों बड़ी बहनों की विदाई का वक्त कौंध जाता। कई बार जी में आया कि पापा को याद दिलाए कि हमने तीनों दीदियों की विदाई भी ठीक उसी तरह नहीं की, पर ऐसी यादें, जो पापा को फिर से बेबसी, पछतावे व अवसाद की आग में झोंक दें, उनका विस्मृति की आग में दबे रहना ही अच्छा। पर उसे जब-तब बहुत याद आती है उन मौकों की, जो घर में आए तो जरूर पर पुत्रवती न कहला पाने के गौरव से वंचित मां ने उनकी अगवानी आंसुओं से ही की। आंसू बेटा के बिछोह के होते तब तो कोई बात ही नहीं थी, पर मां का दुःख दूसरा था। वह शादी में पापा के खुलकर खर्च करने पर इतनी व्याकुल हो जाती कि उनकी जिह्वा से अनर्गल, असंगत शब्दों का झरना बह निकलता। उनके ऐसे ही बर्ताव के चलते एक बार विदा हुई माया दी दोबारा मायके का मुंह तक न देख सकीं या देखना नहीं चाहा उन्होंने, कौन जाने।

“आए गै लुटेरन की फौज लेकर।” बेवक्त, बेमौके बोले गए मां के अनर्गल शब्द पिघले सीसे से आंगन में खड़े दीदी के ससुर के कानों में उतर गए। वे अगिया बेताल हो गए। “आप लोग रिश्ता लेकर खुद गए थे हमारे घर, हम नहीं आए थे आपके घर। आपके यहां घर आए मेहमान का स्वागत ऐसे अभद्र भाषा से किया जाता होगा। हमारे घर की रीति नहीं है यह। पंडितजी, जल्दी करो। फेरे-वेरे निपट जाएँ तो इज्जत जो बची है, लेकर अपने घर जाएं। लड़की को भेजना हो तो भेजें वरना... इनकी मर्जी..! हम तो जिस कारण के लिए आए हैं वह हो जाए। बस्स, फिर यह जाने इनका काम।” फिर पापा सहित घर के सारे लोग उनके हाथ-पांव जोड़ते रहे, पर वह ऐसे

घर में अपने पानी तक न पीने के फैसले से जरा भी नहीं डिगो। बाकी दो शादियों में मां ने लड़के वालों को तो बख्श दिया, पर इस बार उनके भीतर की कुंठा व आक्रोश का निशाना काया व छाया बनीं।

“अबै तो दो निबटी हैं, दो ठो पत्थर तो अबै धरी हैं छाती पर।” बधाई देने वालों से कहा।

उनके बोल सुन-सुन कर समारोह की सारी उमंग, उत्साह व खुशी तिरोहित हो गई उन दोनों की। बस, भरे मन से अपने अपने काम में लगी रहीं।

घर के नाम पर ऐसी ही कड़वी-कसैली यादों का जखीरा है उसके पास। जब भी आती हैं, आंखें नम और मन भारी कर जाती हैं।

“उतरेंगी नहीं, मैम?” एक लड़की ने बस रुकने पर उसे टोका। तब उसकी तंद्रा भंग हुई थी। बस से उतरते ही पापा सामने दिखाई पड़ गए। पहले से भरा-भरा मन यादों के सफर के एक अहम सहयात्री को देख खुद को रोक नहीं पाया था। पापा के गले लग कर फूट पड़ी थी वो। पापा ने कुछ क्षण उसे रो लेने दिया था। फिर प्यार से सर सहलाते हुए बोले, “धत्त पगली, इतनी बड़ी और जिम्मेदार हो गई, फिर भी बच्चों सी..!” पापा के आत्मीय स्पर्श ने जादू किया था जैसे। उसका रोना रुक गया था। पापा ने एक पैकेट निकाल कर पकड़ाया था। बोले, “हरी के समोसे लाया हूँ। तुझे बहुत पसंद है ना।”

“पापा, आप आज बदले-बदले से लग रहे हैं, मजेदार से।”

“क्या जोकर लग रहा हूँ?” पापा हँसे! मुक्त हँसी। वो अपलक आश्चर्य से आंखें फाड़े पापा को देखती रह गई थी। इससे पहले पापा को इतना तनावमुक्त व निश्चित देखा नहीं था उसने। मां का जो भी हो, उनके चेहरे पर माहौल के प्रति तटस्थ, वितरागी वाला भाव ही दिखाई पड़ा उसे।

“मैं भी हँसा करता था कभी, पर यह पनौती जब से घर में आई, हँसना-मुस्कुराना, यहां तक कि जीना ही भूल गया।”

“ऐसा क्या हुआ पापा हमारे साथ?” अनजाने ही उसके मुंह से निकल गया था।

“इसकी कोई बहुत बड़ी वजह नहीं थी। अगर तेरी मां में रिश्तों के प्रति भरोसा, विश्वास, प्यार, स्नेह व सामंजस्य बनाने की जरा भी समझ विकसित हो गई होती तो सब कुछ ठीक हो जाता देर-सवेरा। शुरू-शुरू में मैं और तेरी दादी इसी भुलावे में रहे कि रहते-रहते तेरी मां को इस घर की रीत-नीत, रहन-सहन की आदत हो जाएगी। तब वक्त के साथ उसके ताने, शिकायतें खत्म हो जाएंगी, पर नहीं। जैसे-जैसे वक्त बीतता गया और उसकी एक लड़के की हठ भरी चाहत के चलते एक के बाद एक चार लड़कियां पैदा हो गईं। उसका पुत्र मोह पागलपन की शक्ल लेने लगा। कहां चार साल की उम्र में पिता को खोकर वक्त से पहले ही समझदार हो गया मैं। वहीं तहसीलदार पिता और सप्लाई विभाग में इंस्पेक्टर भाई की इकलौती लाडली तेरी मां। न कभी पैसों की तंगी देखी न कद्र ही की जबकि हमारे घर में पिता की पेंशन के सहारे घर-गृहस्थी व मेरी पढ़ाई का खर्च चलाती मेरी मां के एक रुपए की कतर-ब्याँत में लगी रहती। मैं गवाह था मां के एक-एक पैसों को हिसाब से खर्च करते देखने का। हालांकि जब मेरी नौकरी लग गई तब स्थिति बदल गई। मेरी तनखाह और मां की पेंशन मिलाकर 4-5

प्राणियों वाले घर का खर्च आराम से चल जाता था तब, पर अगर संभाल कर न खर्च किया जाए और सारा पैसा एक दिन में खर्च कर लो और फिर कहने लगे, इत्ती कमाई तो मेरे पिता या भाई एक दिन में ही कमा लेते हैं। इस कुतर्क का कोई इलाज है, बेटा? तेरी मां यही करती रही उम्र भर।

“तेरी दादी निपट निरक्षर थीं, पर उसने कभी मेरी पढ़ाई में पैसे की कमी आड़े नहीं आने दी। तुम चारों की पढ़ाई के खर्चों पर भी तेरी ग्रेजुएट मां का तंगी का रोना शुरू हो जाता। वह सब संभाल लेतीं। तुझे तो मां का मुखापेक्षी होना ही नहीं पड़ा। पता नहीं क्या और कैसी पढ़ाई की और कैसी सोच है कि जब तुम चारों की पढ़ाई-लिखाई पर जोर दिया जाता तो वह अपना घिसा-पिटा रिकॉर्ड बजाने लगती।”

“अरे ज्यादा पढ़ जाएंगी तो आसानी से लड़के नहीं मिलेंगे ज्यादा पढ़े-लिखे लड़कों के भाव भी तो अच्छे होते हैं और कम पढ़े-लिखे को यह लोग राजी नहीं होंगी। मेरी बात अभी समझ में नहीं आ रही। जब लड़के ढूँढ़ने निकलोगे तब पता चलेगा।” बड़ी तीनों मां से ज्यादा चिपकी रहीं। पढ़ने को पढ़ गई जैसे-तैसे, पर सिर्फ डिग्रियां भर हासिल कर लेने में और पढ़ाई को जीवन का प्रमुख लक्ष्य बनाने में बहुत फर्क होता है। आज मुझे तुझ पर गर्व है। बेटा, बहुत ज्यादा गर्व है। इस बात का संतोष तो है मुझे कि पूरा जीवन बेकार नहीं गया। तेरे रूप में बहुत कुछ हासिल हो गया है। इसलिए तो आज खुलकर हँस रहा हूँ। हमारे घर में वैसे भी खुशी के मौकों का अकाल रहा। आज मिला है तो हँस लूँ फिर कौन जाने..!” पापा फिर संजीदा हो गए।

“एक नई खबर तो दी ही नहीं तुझे।”

“क्या? बताइए न जल्दी..!” उसकी उत्सुकता चरम पर थी।

“तेरी मां ने एक बेटे की मां कहलाने की अपनी हसरत पूरी कर ली है।”

“क्या कहा...? यह कब हुआ..मेरा भाई..?” वह लगभग चीख पड़ी।

“ऐसा कुछ नहीं हुआ..तू समझ..।” पापा ने जल्दी से बात साफ की।

“फिर..फिर कैसे..?”

“वह ऐसे कि उसकी कजिन है न, वह पम्मी..उसके दो बेटे थे न..उसे एक बेटी की चाहत थी, पर बेटा हो गया..उससे शायद तेरी मां ने पहले से बात कर ली थी..अब उसका सारा गुस्सा चला गया है..उसने अपनी सारी चाहत..सारा प्यार..उसके नाम लिख दिया है..अब मैंने वह घर बेचने का फैसला कर लिया..।”

“क्या..!” काया को अपने कानों पर विश्वास नहीं हुआ था जैसे। फिर भी जो पापा ने कहा, उस पर यकीन करने के सिवा और कोई रास्ता नहीं था।

“हां..अब तुम लोगों को तो वहां रहना नहीं..फिर इतने बड़े घर की जरूरत तो है नहीं..दो कमरों का एक छोटा-सा घर ले लिया जाएगा और बचे पैसों से छः हिस्से लगाकर बराबर-बराबर बांट दिए जाएंगे।” घर का बिकना जाने क्यों अच्छा नहीं लगा था उसे। उस घर से दादी की यादें जुड़ी थीं। उनके कमरे में जाकर लेट गई थी। लगता था, जैसे दादी कहीं आस-पास ही हैं। उसकी आंख भर आई। दादी और उनके कमरे में उसका समूचा ब्रह्मांड समाया था जैसे।

पापा की भरी-भरी आंखें अनंत अछोर क्षितिज में न जाने क्या तलाश रही थीं। काया ने भी अपनी दृष्टि वहीं गड़ा दी। कौन जाने, दादी दिखाई पड़ रही हों पापा को। देर तक बाप-बेटी इस अप्रत्याशित स्थिति का गरलपान करते रहे। फिर पापा ने एक सर्द सांस लेकर छोड़ते हुए बेटी की ओर देखा था। कुछ देर शब्दों का चयन करते रहे जैसे। फिर बोले, “क्या करूं, बेटा? बाकी तीनों का तो पता नहीं, पर तुझे बहुत बुरा लगेगा। जानता था, पर मेरे सामने अब और कोई रास्ता नहीं। मेरा दिल इतना बड़ा नहीं कि मैं अपने चौगुड़े का हिस्सा किसी और को दे दूँ। तेरी मां अगर यह बच्चा गोद न लेती तो मैं अपने जीते जी यह घर कभी न बेंचता। मेरे बाद चौगुड़ा इस घर का जो चाहे करता, मुझे क्या? कल को वह बड़ा होकर कैसा निकले, कौन जाने या तेरी मां चाहे अनचाहे पुत्र प्रेम में पूरा का पूरा उसी को..पर मुझे ये मंजूर नहीं, इसीलिए मैंने..।” पापा ने स्थिति स्पष्ट की थी।

“ठीक किया, पापा। आप अपने चौगुड़े के लिए आज भी कितने पजेसिव हैं!” काया ने मुस्कराते हुए पापा की ओर देखा फिर बोली,

“आपको चौगुड़े के लिए इसी पजेसिवनेस से तो माँ ज्यादा चिढ़ती थी। पता है पापा, आज रास्ते में चौगुड़ा नामक स्थान पड़ा, मुझे आपकी याद आ गई। आप घर में घुसते ही किसी एक का नाम न लेकर ‘चौगुड़ा’ कहकर पुकारते थे।”

“हाँ बेटा, सब याद है ...पर तेरी माँ को कुछ भी याद नहीं ..तेरी मां हमेशा रिश्तों के ऊपर पैसों व व्यक्तित्व को वरीयता देती रही व मेरी साधारण शक्ल और वैसी ही मामूली आमदनी के लिए कभी मुझे माफ नहीं किया, “कंगलों में झोंक दिया क्या? कोई ओढ़े और क्या बिछाए,” जैसे जहर बुझे वाक्यों ने मेरे भीतर उसके लिए प्यार, लगाव व सम्मान जैसी भावनाएं पनपने ही नहीं दीं। तेरी मां को इन मानवीय गुणों की न कदर

थी, न रुचि थी और ना ही जरूरत। जिस चीज की कमी का उम्र भर रोना रोती रही, वही आज उसे देकर हरिद्वार चला जाऊंगा, वहीं किसी आश्रम में रहकर प्रकृति के सानिध्य और यायावरी में बाकी का जीवन काट दूंगा।”

“अरे, यह क्या बात हुई, पापा? मेरी जरा भी चिंता नहीं आपको! मुझे अकेला छोड़ देंगे?” काया कातर हो आई थी।

“अरे, तू अकेली कहां? तेरे अंकल-आंटी हैं न तेरे साथ? अभिभावक जैसे मकान मालिक कहां मिलते हैं। फिर यायावरी के बीच जब भी कानपुर से निकलूंगा, तेरे साथ कुछ दिन रहकर जाऊंगा। अभी तो तेरे अंकल-आंटी से भी नहीं मिला।”

“तो आज ही शुरू कर दीजिए न यायावरी? पहले हमारे साथ सारनाथ चलिए। फिर वहां से कानपुर अंकल-आंटी से भी मिल लीजिएगा।”

“आऊंगा जल्दी ही, तू कानपुर पहुंच। पीछे से तेरा और तेरी दादी का जरूरी सामान लेकर आऊंगा। अपने घर में रख लेना। वैसे भी उस घर से मिला ही क्या..? तू आज जो कुछ भी है, सब अपनी मेहनत की बदौलत है। हां, एक बात और। तूने हमें तो मना कर रखा है, अपने लिए लड़का देखने को, पर अब तू खुद देखना अपने लिए। किसी भी जाति का हो, मुझे कोई एतराज नहीं। बस, तू अपना घर बसा ले।”

“वैसा ही जैसा आपका बसा..? नहीं पापा, अब ऐसी कोई इच्छा नहीं..पापा अब मैं आपकी प्रतिलिपि जरूर हूँ, पर जीवन में किसी को अपने साथ इसलिए नहीं जोड़ूंगी कि वो मेरी सुरक्षा करे, अकेलापन बाँटे। पापा, आपने तो देखा है भोगा भी है... जीवनसाथी हमेशा साथी ही नहीं होता.. कभी-कभी बोझ भी बन जाता है..पहले घर बसाओ, फिर उसका मलबा ढोते रहो उम्र भर.. इससे तो मैं बेघर ही भली।” ■

साहित्यकार



भारतीय रेल

पत्रिका की सदस्यता अब

ऑनलाइन

भी उपलब्ध

विज़िट करें



www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

बिजूका

श्री जसविंदर शर्मा

सिर नहीं है
सिर की जगह
औंधी रखी हंडिया
देह, लाठी का टुकड़ा
हाथों की जगह पतले डंडे
वस्त्र नहीं हैं खाकी
फिर भी क्या मजाल किसी की
कोई पत्ता भी चर ले
तुम्हारे होते

सावर दइया द्वारा रचित गुजराती कविता

अपने ही बच्चों ने खेमू का जीना मुहाल कर रखा था। खेमू और शिवू की दोस्ती गांव भर में मशहूर थी। उनकी पत्नियों में कभी-कभार मन मुटाव हो जाता, मगर दोनों दोस्तों के मन पर मैल की परत न चढ़ती। वे उसी तरह एक-दूसरे से मिलते थे और खेतों में जाकर मदद करते थे।

शिवू के बेटे पढ़-लिखकर शहर चले गए, मगर खेमू के बच्चे पढ़ाई में नालायक निकले। एक दसवीं तक गया और फौज में चला गया, मगर सत्रह साल बाद पेंशन लेकर लौट आया। तीन बच्चों के परिवारों के लिए गुजारे लायक जमीन थी खेमू के पास। गाय भैसों के दम पर ही गुजारा चलता था।

शिवू के बेटे शहर गए तो फिर गांव नहीं लौटे। वहीं मकान डाल लिए उन्होंने। क्या करते, सारी उम्र शहर में ही नौकरी करनी थी। आगे बाल-बच्चों की पढ़ाइयों की चिन्ता भी थी उन्हें। गांव में तो प्राइमरी तक ही स्कूल था। खुद वे कैसे पढ़ सके थे, वही जानते थे।

शिवू और खेमू सुबह-शाम खेतों की देखभाल करते मिल जाते एक-दूसरे को। इस बार मानसून समय पर न आने से दोनों परेशान थे। बातचीत मौसम से शुरू होकर फसलों, रिश्तेदारों, गांव की पंचायत तथा अपने बहू-बेटे तक जा पहुंचती। पहले वे बातें छिपा लेते थे एक-दूसरे से, मगर अब तो छोटी से छोटी बात बता देते।

शिवू आज कुछ ज्यादा ही परेशान था। खेमू से मिलते ही बोला, 'क्या बताऊँ, ये औलाद अब मुझे चैन से जीने नहीं देती। बेटे हर वक्त क्लेश करते हैं, कहते हैं कि जीते जी मैं जमीन का बंटवारा कर दूँ। मैंने कहा कि मेरा खर्च बांध दो। तभी जमीन तुम्हारे नाम लिखूंगा। मुझे कोई पेंशन तो मिलती नहीं। जमीन ही मेरी बुढ़ापे का सहारा है। ससुरे कहते हैं कि शहर में प्लॉट लेंगे। मैंने कहा कि अपने दम पर खरीदो। मैंने मिट्टी में गल-गलकर उन्हें पढ़ाया। दोनों को बी.ए. करवाया। बापू मरा था तो दो एकड़ जमीन थी मेरे पास। अपनी मेहनत से दो एकड़ और खरीदी।' खेमू गहरी सांस लेकर बोला, 'काश, मेरे बेटे भी पढ़-लिख जाते। मैं उनकी जुदाई का गम सह लेता, मगर वे तो यहीं गांव में ही मेरी छाती पर सवार रहते हैं। अब भी चैन से रहने नहीं देते। हाँ, शिवू तूने तो मेहनत की है और जमीन तेरे पास है। मुझे देख, मैंने सारी जमीन बेटों में बांट दी। अब दूसरों की जमीन पर काश्त करके गुजारे लायक अनाज पैदा कर ही लेता हूँ। मगर अब इस उम्र में अकेला रह पाना बहुत मुश्किल है।'

समय एक जैसा नहीं रहता।

शिवू ने उसे लाख मनाया था कि खेमू उसकी बैठक में रहने के लिए राजी हो जाए, मगर खेमू में भी एक अजीब-सी अनख थी कि उनको धूल में मिलाकर ही रहेगा।

अपने खेत की टपरी में खेमू को अच्छी नींद आती थी। उसने वहीं चार बांसों के सहारे जमीन से सात फुट ऊंची एक चौकी भी डाल ली थी, जहां से वह खेती की देखभाल करता रहता और गर्मियों में उसी पर चढ़कर सो भी जाता था। अब तो उसके खेतों के आसपास बीसियों मुर्गी पालने वाले फार्म खुल गए थे। शुरू-शुरू में खेमू जब खेतों में रहने के लिए आया था तो दूर-दूर तक कोई रौशनी नहीं थी। कई दिन उसने बेचैनी और घबराहट में गुजारे थे।

दिन में तो खेमू गांव में लोगों से मिलता-जुलता, शिवू की दुकान पर बैठता या मन्दिर की तरफ निकल जाता, मगर रात तो उसे अपनी खेत वाली टपरी पर ही गुजारनी होती थी। जब से आसपास रौनक बढ़ने लगी थी, खेतों में उसका मन लगने लगा था, मगर सर्दियों में बूढ़ी अकेली जान का उठ पाना व खाना बनाना बहुत तकलीफदेह था।

जवान था तो कइयों का सहारा था खेमू। हर तरफ उसका दबदबा था। गांव में जिसके पास अच्छी जोर वाली जमीन हो और तीन जवान बेटे हों, वह रईस माना जाता है। खेमू इस मामले में बहुत किस्मतवाला था। जमीन अच्छी थी उसकी। दोनों बेटे गबरू-जवान थे। बेटों ने खेती अच्छी तरह सम्भाल ली थी।

खेमू और शिवू में गहरी छनती थी। हर जगह दोनों साथ-साथ दिखते। शिवू ने गांव में ही सौदे-सुल्फ की दुकान खोल ली थी। पैसे की उसके पास भी कमी नहीं थी। खेमू अक्सर काम से फुरसत पाकर शिवू की दूकान पर बैठता, चिलम पीता, बतियाता।

खेमू ने जवानी में बहुत मेहनत की थी। उसके दोनों बेटे खेती में ही खप गए। उसने उनकी धूमधाम से शादी की, छतों पर चौबारे डलवाकर बहुओं को बड़े चाव से रखा। खेत सोना उगलते थे। धीरे-धीरे खेती का पूरा जिम्मा अपने बेटों को सौंपकर खेमू गांव की पंचायत के चुनावों में रुचि लेने लगा।

पहली बार पंच बना, फिर सरपंच और फिर ब्लाक के चुनाव में वह जीतता चला गया। आसपास के गांवों में भी उसके नाम की चर्चा होने लगी। गांव में बिजली, टूटी का पानी, चौपाल, पक्की सड़कें आदि सब सुधार खेमू की मेहनत से ही हो पाए। खेमू के बिना किसी महफिल में रंग न जमता, कोई शगुन-मुहूरत हो या गमी-शादी हो, खेमू हर जगह चौधरी-प्रधान होता था।

जहां घर से बाहर खेमू कामयाबी की सीढ़ियां चढ़ता जा रहा था वहां खुद अपने घर में उसकी बहुओं में खींच-तान बढ़ती जा रही थी। आसपास के लोगों ने सलाह दी कि बेटों को अलग कर दो। खेमू ने जमीन बांटकर बेटों के नाम कर दी। अपनी पत्नी के साथ वह छोटे बेटे के साथ रहने लगा।

खेमू को तो गांव के लफड़ों-टंटों से ही फुरसत नहीं मिलती थी। कभी बी.डी.ओ. साहब आ रहे हैं तो कभी थाना-कचहरी में लोगों के मामलों में रात तक खेमू उलझा रहता था।

एक वह दौर था, जब खेम् गली से गुजरता तो दस आदमी उस के साथ चल निकलते, हर तरफ 'जय राम जी' की आवाजें सुनाई देतीं। खेम् बहुत निष्पक्ष तथा इन्साफ-पसन्द आदमी था इसीलिए सब जगह उस की इज्जत थी। किसी जरूरतमन्द का कभी भी संदेश आ जाता तो फटाफट कपड़े बदलकर खेम् बाहर निकल जाता था।

गांव में तब छोटे-छोटे झगड़ों के लिए पंचायत बुलानी पड़ती थी। किसानों की खेतों, पशुओं व पानी की सैंकड़ों शिकायतें उठती थीं। लोगों को पंचों के फैसले पर भरोसा था। पंचों को बरगलाना इतना आसान न था। लोग झूठे के खिलाफ सरेआम बोल उठते थे। खेम् को भी अपनी बात का पक्का माना जाता था।

उसकी इन्साफ-पसन्द नीतियों के कारण दोस्त तो कम बने, दुश्मन बहुत खड़े हो गए क्योंकि स्वार्थी आदमियों की कभी कमी नहीं रही। दुश्मनी रखनेवाले खेम् का तो कुछ बिगाड़ नहीं पाते थे, मगर उसके भोले व मेहनती बेटों के कानों में जहर भरते रहते थे।

शिवू के बच्चों ने शहरों में ही फ्लैट वगैरा खरीद लिए। अब गांव में उनकी वापसी संभव नहीं दिखती थी। शिवू खेम् से मजाक में कहता, 'खेम् यार, मैंने तो अपने पैरों पर खुद ही कुल्हाड़ी मारी है। बेकार में ही बच्चों लिखाया-पढ़ाया। अब उन से बिछोड़े के लिए मैं ही जिम्मेवार हूं। वे लोग तो यहां आ नहीं सकते, बच्चों की पढ़ाइयां हैं। खेम् भाई, तू तो किस्मतवाला है। तेरी औलाद परिवार तो तेरी आंखों के सामने हैं, तेरे बुढ़ापे का सहारा है। मेरे बेटे व पोते-पोतियां तो घर को गेस्ट-हाउस समझते हैं। आते हैं और थैले भरकर ले जाते हैं। बुढ़ापे के बारे में सोचकर तो मेरा दिल कांप उठता है।'

खेम् ने भी दिल की बात कही, 'तुझे क्या पता शिवू, मेरे घर में क्या-क्या तूफान उठते हैं? मैं तो लोगों के झमेले में बेमतलब दौड़-भाग करता रहता हूं। मेरा घर तो बर्बाद हो गया है। ये लीडरी ससुरा बहुत गलत नशा है। रात को अपनी बीवी की बातें सुनता हूं तो दिल दहल उठता है मेरा। इस बार पंची या सरपंची के चुनाव में मैं खड़ा होने वाला नहीं। खेती का काम दुबारा शुरू करूंगा। तुम्हें तो मालूम ही है कि मैंने अपने लिए अलग से बचत तो रखी नहीं। जो कमाया, जमीन खरीद ली, लंटर डलवाए, चौबारे डलवाए। एक गलती हो गई। चौधराहट के नशे में मैंने सब कुछ बच्चों के नाम कर दिया। बेटे तो बहुओं के गुलाम निकले। कल बच्चों ने घर से धक्का दे दिया तो बटाई पर जमीन जोत कर बुढ़ापा कटेगा मेरा। पंचायत ने कौन सी पेंशन दे देनी है?'

खेम् को अब अपनी चिंता थी। विपन्नता तो अभिशाप है ही, सम्पन्नता भी बहुत बार झगड़ों को जन्म देती है। खेम् इतनी ऊंचाई पर जा चुका था कि अब उस के बाद तो ढलान ही थी। खेम् की ढलान इतनी तेज थी कि आसपास के गांवों के लोग जब खेम् की बात करते तो सुननेवालों के रोंगटे खड़े हो जाते।

खेम् दुबारा खेती की तरफ पलटा। पचपन की उम्र थी उसकी। इस अवस्था में शरीर कमजोर हो जाता है तथा स्वभाव चिड़चिड़ा। एक अजीब-सी खीझ होती खेम् को। वह चाहता था कि सब कुछ उस के हाथों में फिर से आ जाए। पन्द्रह-बीस सालों से खेम् ने खेतों में जाना बिल्कुल बन्द कर दिया था। गर्मी-सर्दी सहने का कोई अभ्यास नहीं रहा था उसे। जरा-सा भी जोर जगाता तो कड़ाके की सर्दी में भी पसीना निकल आता उसका।

खेती में फिर से रुचि लेने का एक कारण और भी था। खेम् की पत्नी को दमा हो गया था। दवा-दारू के लिए उसे बच्चों के आगे हाथ फैलाना पड़ रहा था। तकरार इतनी बढ़ गई थी कि छोटी बहू ने साफ कह दिया था कि सास-ससुर को साल में छह महीने बड़ी बहू भी रखे। खेम् को यूँ मोहताज की जिन्दगी जीना बहुत कष्टकारक लगा। वह खेम्, जो दस लोगों का सहारा था, आज दो-तीन सौ रुपयों के लिए बेटे से जिरह करता था, दांत पीसता था व गाली-गलौच करता था।

चार-पांच सालों तक यही रस्साकशी रही। अपने कब्जे में आई जमीन बच्चों ने खेम् को लौटाई नहीं। वह खेम्, जो अथाह जमीन का मालिक था, अब दिन-रात टपरी में ही पड़ा रहता था। दूसरों की खेती पर फसल उगाता था।

सरकार ने थोड़ी बुढ़ापा पेंशन लगा दी थी। दिनभर तो शिवू की दुकान पर बैठा रहता था वह। सर्दियों के दिन बहुत मुसीबत लेकर आते थे उसके लिए।

शिवू ने कई बार खेम् के बेटों को बुलाकर समझाया-बुझाया। उसके बेटे इस शर्त पर तैयार हो गए कि बापू चुपचाप खाना खा कर कमरे में पड़ा रहे, मगर खेम् को मोहताज तथा उपेक्षित जिन्दगी पसन्द नहीं थी। खेती करना तो मुश्किल था ही, फसलों की रखवाली अब बहुत झंझट का काम होता जा रहा था खेम् के लिए।

सर्दियां खत्म होने का इन्तजार नहीं करते थे ये पशुओं वाले। झुंड के झुंड पशुओं को हांकते हुए ये घुमन्तू गुर्जर लोग हरे चारे की तलाश में हरिद्वार-ऋषिकेश के सदाबहार जंगलों की तरफ अपने जानवर ले कर गुजरते तो खेम् की जान आफत में पड़ जाती। उन दिनों खेतों की रखवाली बहुत मुस्तैदी से करनी पड़ती थी उसे।

गीदड़, खरगोश, नीलगाय या जंगली सूअर तो फिर भी खेम् के विशाल बिजूका से डर जाते थे, मगर गुर्जरों के खूंखार व भूखे झुंडों से फसल को बचाने के लिए खेम् को खुद ही पहरे पर रहना पड़ता था। पत्नी का स्वर्गवास हो गया था। ऐसे में खेम् खेतों में बनी टपरी में ही सोता था। सर्दी भी खूब होती थी उन खुले खेतों में, मगर खेम् क्या करे? अब तो यही तीन बीघा जमीन बची थी उस के पास। उसी की पैदावार का सहारा था उसे।

हर तरफ धुंध व कोहरा। फिर इन गुर्जरों के पशुओं के झुंडों का कहर। रातभर आहटें लेता रहता खेम् कि कहीं जानवर उस के खेत का नुकसान तो नहीं कर रहे।

अभी हाल में उसने बांस के ऊपर पुराने कपड़े टांगकर तीन-चार बिजूका और लगवा दिए थे ताकि जानवरों के झुंड उसके खेतों में न घुसें। गीदड़ व जंगली सूअर तो फिर भी उसके इन ऊंचे-लम्बे बिजूकाओं से डरते थे, मगर गुर्जरों की गाय-भैंसें तो इस जिन्दा बिजूका खेम् से भी भय नहीं खाते थे।

खेम् जोर-जोर की आवाजें देता रहता, मगर जानवरों का झुंड का झुंड उसकी फसल उजाड़ता रहता। वह लाठी उठाकर कभी एक के पीछे दौड़ता तो कभी दूसरे के, मगर उस बूढ़े खेम् की न तो आवाज में दम-खम बचा था और न बाजुओं में ताकत थी कि उन जंगली जानवरों को मार भगाए।

उस जिन्दा बूढ़े अशक्त बिजूका खेम् की इन नाकाम कोशिशों पर गुर्जरों के बच्चे हँसते, वह उन्हें भी गाली देता। खेम् को सचमुच पता नहीं था कि अब उसका अस्तित्व एक बेजान तथा बांस पर लटके हुए फड़फड़ाते कपड़ों वाले बिजूका में परिवर्तित हो चुका है। ■

विश्व हिंदी दिवस के अवसर पर विशेष

हिन्दी लिखने के लिए रोमन लिपि नहीं देवनागरी लिपि ही है सर्वोत्तम

श्री विपिन पवार

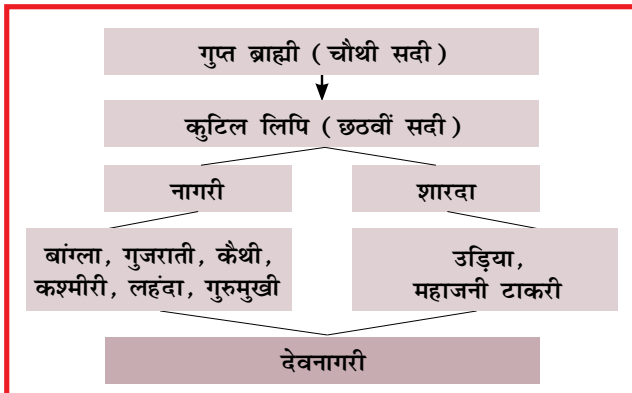
इतिहास साक्षी है कि जब कभी कोई देश गुलाम हुआ है, शासक देश की संस्कृति, सभ्यता और भाषा का गहरा प्रभाव शासित देश पर पड़ा है। हम एक लंबी गुलामी के साए में रहे हैं और शायद अब भी हम में से कुछ लोग इस साए से निकलने को तैयार नहीं हैं। विदेशियों ने हमारी भाषा के विकास में रोड़े अटकाए। हमें विवश किया गया कि हम अपनी भाषा छोड़कर पराई भाषा का दामन पकड़ें। यही कारण था कि बाबू भारतेन्दु हरिश्चंद्र को लिखना पड़ा -

“निज भाषा उन्नति अहै, सब उन्नति को मूल
बिन निज भाषा ज्ञान के, मिटै न हिय को शूल”

अब जबकि हम भाषा के क्षेत्र में एक स्थायित्व की ओर बढ़ते चले जा रहे हैं, हमें भाषाई रूप से पुनः गुलाम बनाने के षड्यंत्र की पदचाप सुनाई देने लगी है। हालांकि पूर्व में भी लिपि के सम्बंध में विवाद उठते रहे हैं। अंग्रेजी शासनकाल में रोमन लिपि का बोलबाला था। भारतीय सेना में जवानों की निर्देश पुस्तिकाओं और देश के एक प्रसिद्ध विश्वविद्यालय में प्राकृत और पाली भाषाओं की पाठ्य पुस्तकों में रोमन लिपि का वर्चस्व रहा है। विख्यात भाषाविद् डॉ. सुनीति कुमार चटर्जी भी रोमन लिपि के समर्थक रहे हैं। गत दिनों देश के एक प्राचीन और विख्यात विश्वविद्यालय से यह मांग उठी थी कि रोमन लिपि विश्वव्यापी है, अतः हिंदी रोमन लिपि में ही लिखी जानी चाहिए। यह है भाषाई गुलामी का एक प्रयास।

ई.पू. 4000 की ब्राह्मी (सैंधव) लिपि प्राचीनतम लिपि मानी जाती है। ब्राह्मी बाईं ओर से दाईं ओर लिखी जाती है। ब्राह्मी लिपि से ही कालांतर में एक अन्य प्रकार की लिपि का जन्म हुआ, जिसे ‘खरोष्ठी’ कहा जाता है, जो उर्दू की तरह दाईं से बाईं ओर लिखी जाती थी। यह लिपि अधिक समय तक प्रचलित नहीं रही। चौथी सदी में गुप्तकालीन ब्राह्मी लिपि का प्रचलन रहा।

गुप्तकालीन ब्राह्मी से देवनागरी लिपि तक की यात्रा को निम्नलिखित आरेख द्वारा समझा जा सकता है :



(टेढ़ापन या वर्तुलाकार होने के कारण छठवीं सदी की लिपि को ‘कुटिल लिपि’ कहा गया)

कहते हैं, नगर में बोली जाने के कारण इसका नाम ‘देवनागरी’ पड़ा। देवनागरी में कुछ अक्षर नाग (सांप) के आकार के होते हैं, यथा इ,ड,झ,द,भा। हो सकता है कि सर्पाकार अक्षरों के कारण भी ‘नाग’ शब्द का सहारा लेकर इसका नाम ‘देवनागरी’ पड़ा हो। दक्षिण भारत में इसे ‘नंदी नागरी’ कहा जाता है, तो आचार्य विनोबा भावे ने इसे ‘लोकनागरी’ कहा है।

हमारा मूलधार देवनागरी लिपि है। विदेशियों ने मान लिया है कि देवनागरी लिपि के सिवाय अन्य कोई विदेशी लिपि वैज्ञानिक एवं ध्वन्यात्मक नहीं है। ‘उच्चारण सारणि लिपि’ और देवनागरी लिपि में जो उच्चरित होता है वही लिखा भी जाता है और जो लिखा जाता है, वैसा ही उच्चरित भी होता है। रोमन आदि लिपियों में यह विशेषता नहीं है। रोमन में CH से क, च और छ तीनों का बोध हो सकता है। मिट्टी, पत्थर, दगड़ को रोमन लिपि में नहीं लिखा जा सकता। देवनागरी में वर्णों का विन्यास ध्वनि विन्यास पर आधारित है। साथ ही, यह हमारी परंपरा, सभ्यता, संस्कृति और धर्म से जुड़ी हुई लिपि है।

देवनागरी लिपि 3 हजार वर्ष पूर्व विकसित हुई है, जब अन्य स्थानों में भाषा का सूत्रपात ही नहीं हुआ था। साथ ही संस्कृत के माध्यम से वह सर्वदूर परिचित है, उसकी व्यापकता का स्थान दूसरी कोई लिपि नहीं ले सकती। उल्लेखनीय है कि भारतीय भाषाओं की सभी ध्वनियों का अंकन देवनागरी लिपि में होता है। मात्र दो-चार संकेत जोड़ देने से हम उसे पूर्ण बना सकते हैं, जैसे दक्षिणी भाषाओं में ‘ए’ के दो उच्चारण हैं, ‘ए’ और ‘ऐ’, हम देवनागरी में ‘ऐ’ के लिए ‘एऽ’ का संकेत दे सकते हैं।

रोमन लिपि के पक्षधरों का कहना है कि रोमन लिपि मुद्रण एवं टंकण की दृष्टि से निर्दोष है। इसीलिए कोंकणी का साहित्य रोमन लिपि में लिखा जा रहा है। डॉ. पारिख के अनुसार, इसमें 26 वर्ण, संयुक्ताक्षरों का झमेला नहीं है। हर वर्ण पूरा लिखा जाता है जबकि स्वरों को जोड़ने के लिए देवनागरी अधिक स्थान घेरती है। उदाहरण - कु, के, कः। इससे सामग्री के अनुपात में व्यय भी बढ़ता है। लेकिन यह तथ्य भुला दिया गया है कि रोमन में 4 प्रकार की लिपियां हैं, जैसे l, i, j, u इसमें प्रत्येक वर्ण स्वतंत्र नहीं है, अतः उच्चारण सही नहीं हो पाता। संयुक्ताक्षरों में भ्रम उत्पन्न होने के कारण भी यह लिपि अवैज्ञानिक है। जीवन विज्ञानाभिमुख है। विज्ञान, विकास का साधन है और वैज्ञानिक ज्ञान राशि रोमन लिपि में उपलब्ध है। अतः कहा जा रहा है कि इस लिपि को स्वीकार करना हित में ही है।

यह तर्क भी युक्तिसंगत नहीं जान पड़ता क्योंकि विश्व के सभी आविष्कार और वैज्ञानिक विदेशों में नहीं हुए हैं, बल्कि भारत ही अनेक आविष्कारों का जनक है, यहां तक कि कंप्यूटर

का भी। प्रसिद्ध भौतिकविद् प्रो. अजित राम वर्मा, विख्यात गणितज्ञ डॉ. उदित नारायण सिंह और प्रख्यात रसायनशास्त्री प्रो. रामचरण मेहरोत्रा भी इस बात के पक्षधर हैं कि विज्ञान की शिक्षा-दीक्षा अपनी भाषा और अपनी लिपि में सहजता से संभव है। (दिल्ली विश्वविद्यालय में आयोजित त्रिदिवसीय अनुवाद संगोष्ठी 8 से 10 दिसम्बर, 1988 में व्यक्त विचार) 'दिनमान' 31 दिसम्बर, 1988।

कहते हैं कि लेखन में भी रोमन लिपि देवनागरी की अपेक्षा अधिक सुविधाजनक है। इसमें कागज पर से बिना हाथ उठाए लिखा जा सकता है। लिखने में श्रम कम लगता है, लेकिन रोमन लिपि में कैपिटल अक्षर के कारण तो हाथ उठाना ही पड़ता है। कहा जा रहा है कि आमतौर पर भारतीय पश्चिम के रहन-सहन का अनुकरण कर रहे हैं, तो क्यों नहीं रोमन लिपि का अनुकरण किया जाता? सारे भारतीय इसे समान भाव से ग्रहण कर सकते हैं, क्योंकि वह बाहर की है, अतः विरोध का प्रश्न नहीं उठेगा। उलझन तो अपने देश की भाषा और लिपि को लेकर रही है। फिर भी देवनागरी में संयुक्ताक्षर लिखने की दो पद्धतियाँ हैं:-

1. एक को जोड़कर दूसरा, जैसे मिट्टी और
2. एक के नीचे दूसरा, जैसे मिट्टी

इसमें समय अधिक लगता है, फिर रोमन में 52 टाइप हैं जबकि देवनागरी में 450। देवनागरी आक्षरिक लिपि है, रोमन की तरह वाणिज्यिक नहीं। यथा-रोमन लिपि के पक्ष में अनेकानेक तर्क दिए जा रहे हैं, लेकिन इसे तो स्वीकार करना ही पड़ेगा कि रोमन विश्वव्यापी लिपि नहीं है। फ्रांस, जर्मनी इटली, चीन आदि देशों की लिपियाँ रोमन नहीं हैं। फिर इसे कितने अधिक लोगों को सिखाना पड़ेगा, क्योंकि अभी तो मात्र 2-3% लोग ही इस लिपि को पढ़ते-समझते हैं। अतः यह न्यायसंगत नहीं है कि हम इसे स्वीकारें। फिर हमारी सभ्यता, संस्कृति, भाषा और साहित्य में तंत्र (तन) और मंत्र (मन) की सांस्कृतिक परंपरा रही है 'ऊँ' का विशेष महत्त्व रहा है। देवनागरी इनके अधिक निकट है, रोमन में इनकी अभिव्यक्ति संभव नहीं है।

दोष देवनागरी लिपि में भी हैं। अतः उसमें संशोधन तथा मानकीकरण के लिए सर्वप्रथम नवंबर, 1953 में एक समिति का गठन किया गया, लेकिन यह समिति किसी अंतिम निर्णय पर नहीं पहुँच पाई। अतः मध्यप्रदेश और उत्तरप्रदेश में प्रचलित देवनागरी लिपि में सामंजस्य हेतु 1957 में एक सम्मेलन बुलाया गया। यह प्रयास भी असफल रहा। तब मुख्य मुद्दों पर चर्चा हेतु 1959 में विभिन्न राज्यों के शिक्षा मंत्रियों का एक सम्मेलन आयोजित किया गया, जो अपने उद्देश्यों में सफल रहा। इसमें देवनागरी का मानक रूप स्थिर किया गया, जिसकी मुख्य बातें निम्नानुसार हैं:

- स्वर और व्यंजन ही वर्णमाला में लिए जाएंगे, संस्कृत के अन्य अक्षर नहीं।
- जहाँ पंचमाक्षर के बाद उसी वर्ग के शेष चार वर्णों में से कोई वर्ण हो, वहाँ अनुस्वार का ही प्रयोग किया जाए - अंत, गंगा, संपादक, साम्य, सम्मति आदि। यदि पंचमाक्षर के बाद किसी अन्य वर्ग का कोई वर्ण आए अथवा वही पंचमाक्षर दुबारा आए, तो पंचमाक्षर अनुस्वार में परिवर्तित नहीं होगा।
- चंद्रबिंदु के बिना प्रायः अर्थ में भ्रम की गुंजाइश रहती है - जैसे हंस, अंगना आदि में। अतएव ऐसे भ्रम को दूर करने के लिए चंद्रबिंदु का प्रयोग अवश्य किया जाना चाहिए, किंतु जहाँ चंद्रबिंदु के प्रयोग से छपाई आदि में बहुत कठिनाई हो और चंद्रबिंदु के स्थान पर अनुस्वार का प्रयोग किसी प्रकार का भ्रम उत्पन्न न करें, वहाँ चंद्रबिंदु के स्थान पर अनुस्वार के

- प्रयोग की भी छूट दी जा सकती है, जैसे - नहीं, मैं आदि में।
- देवनागरी में संस्कृत के दीर्घ ऋ अर्थात् 'ऋ' का प्रयोग न किया जाए।
- संस्कृत मूलक तत्सम शब्दों की वर्तनी में सामान्यतः संस्कृत रूप ही रखा जाए, परंतु जिन शब्दों के प्रयोग में हलन्त चिह्न लुप्त हो चुका है, उनमें इसको फिर से लगाने का यत्न न किया जाए, जैसे महान, विद्वान आदि में।
- टंकण और लेखन में मानकीकरण करने के लिए संयुक्ताक्षर बनाने के निम्नलिखित नियम निश्चित किए गए :-
 - * प्रथम वर्ग (खड़ी पाई) - ग, भ, म, न = र, ऋ, ऌ, ॠ
 - * द्वितीय वर्ग (बीच में पाई) - क, फ = क, प
 - * तृतीय वर्ग (हलन्त) - ट, ठ, ड, ढ, ह = ट् ट् ट्, ढ्, ह्
 - * श्व को मानक माना गया।
 - * 'त्र' ही मानक है।
 - * प्र, भ्र, श्र के स्थान पर अ, झ, ण को तथा छ के स्थान पर छ को और र व के स्थान पर ख को मानक माना गया।
 - * अरबी-फारसी मूलक वे शब्द, जो हिंदी के अंग बन चुके हैं और जिनकी विदेशी ध्वनियों का हिंदी ध्वनियों में रूपांतर हो चुका है, हिंदी रूप में ही स्वीकार किए जाएं, जैसे-जरूर, परंतु जहाँ पर उनका शुद्ध विदेशी रूप में प्रयोग अभीष्ट हो, वहाँ उनके हिंदी में प्रचलित रूपों में यथास्थान नुक्ते लगाए जाएं, जिससे उनका विदेशीपन स्पष्ट रहे, जैसे राज, नाज़।
 - * अंग्रेजी के जिन शब्दों में अर्ध निवृत्त, 'औ' ध्वनि का प्रयोग होता है, उनके शुद्ध रूप का हिंदी में प्रयोग अभीष्ट होने पर 'आ' की मात्रा के ऊपर अर्धचंद्र का प्रयोग किया जाए, जैसे ऑ, ऑ।
 - * संस्कृत के जिन शब्दों में विसर्ग का प्रयोग होता है, वे यदि तत्सम में प्रयुक्त हों, तो विसर्ग का प्रयोग अवश्य किया जाए। जैसे - 'दुःखानुभूति' में, परंतु यदि उस शब्द के तद्भव रूप में विसर्ग का लोप हो चुका हो तो उस रूप में विसर्ग के बिना भी काम चल जाएगा। जैसे- सुख-दुख के साथी।
 - * हिंदी 'ऐ' () तथा 'औ' () का प्रयोग दो प्रकार की ध्वनियों को व्यक्त करने के लिए होता है। पहले प्रकार की ध्वनियाँ 'है' तथा 'और' आदि में हैं तथा दूसरे प्रकार की 'गवैया' 'कौवा' आदि में। इन दोनों ही प्रकार की ध्वनियों को व्यक्त करने के लिए इन्हीं चिह्नों ('ऐ' ऽ 'औ' ऽ) का प्रयोग किया जाए। गवैया, कव्वा आदि संशोधनों की आवश्यकता नहीं है।
 - * जहाँ श्रुतिमूलक 'य' 'व' का प्रयोग विकल्प से होता है, वहाँ न किया जाए, अर्थात् गए-गए, नई-नई, हुआ-हुवा आदि में पहले (स्वरात्मक) रूपों का ही प्रयोग किया जाए। यह नियम क्रिया, विशेषण अव्यय आदि सभी रूपों में माना जाए।
 - * तत्पुरुष समास में हाइफन का प्रयोग केवल वहीँ किया जाए, जहाँ उसके बिना भ्रम होने की संभावना हो, अन्यथा नहीं, जैसे - भू-तत्व, राम-राज्य आदि।

उपर्युक्त संशोधनों के पश्चात् संभवतः देवनागरी लिपि में कोई दोष शेष नहीं रह जाता। अब आवश्यकता है, तो इस बात की कि हम अपनी गुलाम मानसिकता से उबरें। ■

उप महाप्रबंधक (राजभाषा), मध्य रेल मुख्यालय

पाठक की कलम से...

हमारी अपनी लाडली - महाराष्ट्र एक्सप्रेस

श्री किशोर गलांडे

हमारे देश के प्रत्येक प्रदेश की अपनी अपनी एक अलग अलग पहचान है, फिर वो खानपान हो चाहे पहनावा हो या फिर बोली-भाषा। नैसर्गिक साधन संपत्ति एवं पर्यटन स्थल तो हैं ही! लेकिन इसी शृंखला में मैं, उस प्रदेश में चलने वाली या उस प्रदेश की सहूलियत के लिए चलाई जाने वाली सवारी गाड़ियों का भी अंतर्भाव अवश्य



करूंगा क्योंकि मेरी दृष्टि से उन गाड़ियों में सफर करने से मात्र आप कुछ हद तक उस प्रदेश की लोगों के स्वभाव तथा उनके जीवन शैली को जान सकते हैं। इसीलिए आप कदाचित् उस प्रदेश के बड़े शहर में अपने शहर से सुपर फास्ट ट्रेन से रिजर्वेशन के साथ बड़े ठाट से पहुंच जाइए, पर उसके पश्चात् आपको उस प्रान्त में डेढ़-दो सौ किमी का सफर करना हो तो अवश्य ही वहां की सवारी ट्रेन में जरूर जाइएगा। हा! हा!! रुकिए जनाब! आप अगर सही में बहादुर किस्म के इंसान हो तो जनरल में सफर करिएगा! आपको बड़ा मजा आएगा! हमारे प्रदेश की महाराष्ट्र एक्सप्रेस भी ऐसी ही ट्रेन है, साहब।

यू तो भारतीय रेल ने उस प्रदेश के नाम से चलने वाली और राजधानी दिल्ली तक ले जाने वाली ट्रेनों का निर्माण इसलिए किया कि वहां के लोगों को सुविधा हो, उस प्रदेश की पहचान दिल्ली तक बनी रहे, मिसाल के तौर पर कर्नाटका एक्सप्रेस, तमिलनाडु एक्सप्रेस आंध्र एक्सप्रेस आदि, पर हमारी महाराष्ट्र एक्सप्रेस सिर्फ महाराष्ट्र में ही चलती है। वो पूरे देश में एक मात्र ऐसी ट्रेन है, जो किसी प्रदेश में सबसे ज्यादा दूरी तय करती है औसत 45 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से 1,28 घंटे में 1,346 किमी की दूरी, गोंदिया से श्री छत्रपति शाहू महाराज टर्मिनल कोल्हापुर तक तय करती है।

मुझे तो मेरी यह लाडली याद है, जब इसमें WP किस्म का सुन्दर भाप का इंजन लगता था। उसकी तेज-तर्रार सीटी से जैसे सारा परिसर गूँज उठता था। जैसे कि कल्पना कीजिए अगर हम किसी शादी-ब्याह में शरीक हो रहे हों और हमें शहनाई की आवाज न सुनाई दे तो जैसे शादी का माहौल ही तैयार नहीं होता, उसी प्रकार इस WP इंजन की सीटी मेरे कानों में बस समा गई है। उसे सुनने के बाद मैं वास्तव में 'मुसाफिर' बन जाता हूँ। इतना ही नहीं उसका प्लेटफॉर्म पर आना, सर पर सफेद कपड़ा बांध के उसे चलाने वाले ड्रायवर, फायरमैन का बड़ी निरिच्छ नजर से लोगों को देखना, कोई छोटा बच्चा अगर कान में उँगली डाले सहमा सा खड़ा हो तो छोटी-सी सीटी और बजा देना, हर स्टेशन पर नीचे उतर कर ऑइलिंग करना, निकलते समय लम्बी सीटी देना, पीछे से गार्ड साहब की जोरदार व्हिसल की दाद मिलना, फिर से छोटी सीटी देकर धुएँ और

भाप मिश्रित लपटों को आसमान में छोड़ते 'भकभक' आवाज करते आगे बढ़ाना, हरी झंडी का हाथ के पंजे से गोल घूमना - क्या बताऊँ और कितना बताऊँ? मुझे बहुत ही मांगलिक लगता है। इसीलिए जब मेरी इस चहेती को डीजल इंजन से और कुछ सालों बाद इलेक्ट्रिक इंजन से नवाजा गया तो मैं बहुत दुखी हुआ। जैसे लगा कि नौ गज की साड़ी, एक

रुपये के सिक्के जितना गोल कुमकुम लगाने वाली मेरी माताजी ने अगर जिन प्यांट टी शर्ट पहन लिया तो कैसा लगेगा? खैर! इस ट्रेन के प्यार में मेरे दिल में कभी खोट नहीं आई और इस ट्रेन ने भी मुझे अपनी गोद में रखने में कोई कसक नहीं छोड़ी।

आज भी मुझे इस ट्रेन से सफर करना हो तो मैं जनरल या हद हो गई तो शयनयान से सफर करता हूँ। बचपन से आदत जो पड़ी है! जनरल डिब्बा भी इंजन के बादवाले में चढ़ूंगा। सम्मेलन के रहिए हुजूर! आखिर के दो डिब्बों में चढ़ोगे और पुणे जाना चाहोगे तो सुबह उठ के खुद को सोलापुर में पाओगे! क्योंकि आखिर के दो कोच रात के दो बजे दौड़ स्टेशन में कट जाएंगे। सावधान!! मेरा एक दोस्त 'पुणे जाता हूँ' कह के आखिर डिब्बे में बैठा तो अभी तक पुणे नहीं पहुंचा! इतना ही नहीं, हमारी ये महारानी गोंदिया से चलते समय 58 स्टेशनों पर रुकती है और लौटते समय 60 पर! तो मतलब यह कि आपको इस गाड़ी के वापसी सफर का अनुभव हो तो वो जाने के अनुभव से मेल नहीं खाएगा। एक बार मैं सफर कर रहा था। एक बुजुर्ग ने मुझे पूछा, "गाड़ी फलाने स्टेशन में रुकती है?" मैं अपनी भावावस्था में था। उस बेचारे को हामी भर दी। गाड़ी उस स्टेशन पर रुकी ही नहीं। मुझे उनकी गालियाँ तो खानी ही पड़ीं और वापसी टिकट के लिए उस सज्जन को कुछ दक्षिणा भी देनी पड़ी, लेकिन एक बार आप इसके जनरल कोच में घुसने में कामयाब हो गए और आपको साइडवाली सिंगल विंडो सीट मिल गई तो आपके जैसा भाग्यशाली फिर कोई नहीं! क्योंकि भीड़ के दिनों में आप घुसने का प्रयास करोगे तो स्वागत, "जा न दुसऱ्या डब्यात! इथेच येऊन मरतात सगळे!" (यही डिब्बा मिला? दूसरे में जाओ न) इसी वाक्य के साथ होगा! उस पर, जो हरदम का मुसाफिर है, "तुमच्या बापाची गाडी आहे का? फुक्कट नहीं जात! तिकीट आहे म्हलत!" (तेरे बाप की गाड़ी है? मुफ्त नहीं जा रहा हूँ, टिकट है मेरे पास।) ऐसे ही जवाब देगा! लेकिन सफर खत्म होते-होते उसी हमसफर से ऐसी बातें होंगी कि गाड़ी से उतरते वक्त, "या मग कधी तिकडे आले तर-" (आइए कभी उधर आना हुआ तो) इस भावनिक वाक्य के साथ रिश्ता बन जाएगा। यह इसके सफर की खासियत है। ऐसा अनुभव दुरन्तो जैसी शानदार ट्रेन में कहाँ? वो सिर्फ बेचारे छोटे-छोटे स्टेशनों पे धूल उड़ाना ही जानती है।

ट्रेन पर चढ़ने के बाद अगर आपको गाड़ी चलने के पूर्व ही पेशाब नहीं लगती और आप टॉयलेट के दर्शन नहीं करते, एकाध ही स्टेशन जाने के बाद आपको भूख नहीं लगती या फिर गाड़ी की रिद्धि के कारण झपकी नहीं आती तो आप अच्छे मुसाफिर नहीं हैं! मुझे तो सफर में कोई बाजूवाला भी कुछ खाना शुरू करे तो घर से कितना भी पेट भर खाना खा के क्यों न निकलूं, भूख लगती ही है। मेरी इस आदत से बचपन में मेरी माँ परेशान रहा करती थी और अब बीवी! खैर! माताजी तो प्यार से खिला देती थी, पर बीवी तो सबके सामने खरी-खोटी सुना ही देती है! मर्जी उसकी! वो क्या जाने इसका रोमांस? मेरी इस चहेती ट्रेन को 'पेंट्री कार' जैसे हल्के शौक नहीं हैं जी! हर बीस-पच्चीस मिनट बाद आने वाला प्रत्येक स्टेशन खानपान की अपनी विशेषता से परिपूर्ण है! सेवाग्राम और वर्धा के दालबड़े, धामनगांव की गुलाब रेवड़ी, बडनेरा के आलूबड़े और चाय, संत गजानन महाराज के आशिष रूपिणी शेगांव की कचौरी, जो गाड़ी रुकने के दो मिनट बाद ही खत्म हो जाती है और कोई अगर न खाए तो पाप लग जाएगा, ऐसी श्रद्धा से खाई जाती है। नन्दुरा, मल्कापुरम में मिलने वाला खोया, (मावा), भुसावल के केले, जलगाव की सेव भाजी, दौंड स्टेशन की चाय और हलकी क्षुधातृप्ति के लिए बिरियानी – क्या करना है पेंट्री कार का? सिर्फ खाने वाला नहीं, रसिक खवय्ये की बात है जनाब! और ये सब शौक पूरा करने के लिए एसी क्लास नहीं, जनरल या स्लीपर बेस्ट। खोमचे वालों की भिखारियों की बेचने वालों की, पॉलिश वालों की आत्मीयता भी इसी वर्ग से ज्यादा होती है। यद्यपि आपने आरक्षण किया हो, फिर भी हरेक स्टेशन के बाद आपको, “थोड़ा खिसक लीजिये – बस वर्धा तक ही जाना है”, ऐसा बोलने वाले आपको दिन-रात मिलेंगे! और आपका आरक्षण होने के बावजूद उनको बैठने देने वाले औरों की नजर में बहुत ही बड़े हो जाते हैं। आखिर हमारा अध्यात्म भी यही कहता है, ‘दूसरों के काम आन ही तो जीवन है’ मेरी प्रिय ‘महाराष्ट्र एक्सप्रेस’ यही सीख देती है। बड़ी सहजता से!

आज 11,040 गोंदिया से कोल्हापुर और 11,039 कोल्हापुर से गोंदिया ये हमारी महारानी चलती है, लेकिन उसके मिजाजी तेवर आज भी वही है, आत्मीयता से परिपूर्ण! कोई जल्दबाजी नहीं हड़बड़ाहट नहीं। वही अपनापन व ममत्व कायम है! मैं तो इसके हर मुसाफिर के चेहरे के भाव पढ़ने का अभ्यस्त हो चूका हूँ। कौन खेती के काम से आ रहा है? कौन कोर्ट-कचहरी के चक्कर लगा रहा है? किसे कल की फिफ्ट है? कौन अपनी मस्ती में है, सब बिना बातचीत के जान जाता हूँ! और अगर महफिल का रंग जम गया तो फिर क्या कहने? दो-चार घंटे कैसे निकल जाते हैं, पता ही नहीं चलता! पहचानने वाले दोस्त, भाई, मेरे विद्यार्थी कोई भी अध्यापक, शिक्षा विभाग से जुड़ा कर्मचारी अगर मिल जाए तो मेरा टिफिन भी हक के साथ शेयर होता है और मौका देख कर उनके मिष्ठान्न पर हाथ मैं साफ कर लेता हूँ। कई बार तो ऐसा भी होता है कि कोई अपरिचित अपनी लाडली को ससुराल के लिए बिदा करने आता है! भरी भीड़ होती है। मैं खिड़की के पास बैठा रहता हूँ। बड़ी नम्रता के साथ उसका बाप मुझसे बिनती करता है, “गुरुजी! अकोला स्टेशन पर जरा सामान उतरने में मदद करना। बच्ची अकेली है। साथ में नाती भी है।” मैं बड़े प्रेम से दायित्व निभाता हूँ। उसी समय दूर देस में रहनेवाली मेरी बच्ची की याद से आँखें भीग जाती हैं। शास्त्रकारों का मानना है कि आप जिस

प्रकार का भोजन करते हैं, उसी प्रकार के गुणों का अंतर्भाव आपके व्यक्तित्व में होता है और समय-समय पर वो प्रकट होते हैं। उसी प्रकार आप जिस प्रकार की गाड़ी से सफर करते हैं, उसके गुणों का संगम आपके व्यक्तित्व के साथ होता है। मेरी महाराष्ट्र एक्सप्रेस ‘सात्विक गुणी’ निश्चित है...!

कोई-कोई अशिष्ट लोग कभी मेरे सामने मेरी इस लाडली का मजाक उड़ाते हैं..., “क्या ट्रेन है, नागपुर से पुणे जाने के लिए 17 घंटे?” उससे तो अपनी पुणे सुपरफास्ट अच्छी है। ... 12 घंटे में पुणे! क्या ट्रेन है गुरु! कहाँ पिछली सदी की ट्रेन के जाल में फँसे हो?... किसी को अगर पागल कुत्ते ने काटा हो तो इस गाड़ी से सफर करे। मुझे तो लगता है, किसी मामूली जुर्म के लिए न्यायाधीश महोदय द्वारा गुनहगार को गोंदिया से कोल्हापुर तक के यात्रा की सजा दी जानी चाहिए। वो सुधार जाएगा... प्लेन से तो एक घंटे में पुणे जा सकते हैं...

बस बस!!! मैं अपने कान ढक लेता हूँ। मेरी माँ जैसी ट्रेन के बारे में मैं अपशब्द तो सुनना नहीं चाहता। ... पाप! और यही पगले भीड़ के समय कोई विकल्प नहीं रहने के बाद जब महाराष्ट्र एक्सप्रेस से जाते नजर आते हैं तो मेरी लाडली ट्रेन गंगा मैया जैसी मुझे लगती है ... सबके पाप धो देनेवाली पापहारिणी! मेरे परिवार को भी मेरा प्रेम भली भाँति मालूम है! बेटा कहता है, “बाबा! आप तो महाराष्ट्र एक्सप्रेस से ही जाना पसंद करोगे” मैं टिकट करवा देता हूँ, पर मेरी बात मानिए। कम से कम एसी 2 टीयर से जाइए आराम से” ... रसोई से उनकी माँ चिल्लाती है। “अरे तुझा बाप पागल आहे तुला महित आहे न? तो मला आणि सामानाला ठेवेल एसी 2 ला आणि स्वतः जनरल मधे जाऊन बसेल ... कशाला पैसे वाया घालवतो?”

अब इस मराठी वाक्य का भाषांतर मैं हिंदी में करूँ? आप समझदार हैं! ■

शिक्षक

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)

editorbhartiyaarailrb@gmail.com

bmpr310rb@gmail.com

आस्था और विश्वास का सबसे बड़ा पर्व - हरिद्वार कुम्भ 2021

श्री अनिल सक्सेना

भारत के सात सबसे पवित्र शहरों में शुमार हरिद्वार उत्तराखंड राज्य के गढ़वाल क्षेत्र में गंगा नदी के तट पर स्थित एक खूबसूरत प्राचीन शहर है। हरिद्वार के आश्रमों, मंदिरों और संकरी गलियों से संपन्न शहर है। लाखों की संख्या में भक्त पवित्र गंगा नदी में डुबकी लगाने आते हैं। प्रत्येक बारह वर्षों में एक बार हरिद्वार में विश्व प्रसिद्ध कुंभ के मेले का आयोजन किया जाता है। कुम्भ के मेले में शामिल होने और उसका आनंद लेने के लिए पूरे भारत वर्ष से पर्यटक आते हैं। यह मेला हरिद्वार के अलावा भारत के मात्र तीन शहर प्रयागराज, नासिक और उज्जैन में लगता है। उत्तराखंड राज्य की पहाड़ियों के बीच स्थित हरिद्वार एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। हरिद्वार या हरद्वार को हिंदुओं के सात पवित्रतम स्थानों (सप्त पुरी) में से एक माना जाता है। हरिद्वार का शाब्दिक अर्थ है - भगवान तक पहुंचने का रास्ता। यही कारण है कि यह शहर अपने धार्मिक महत्त्व के कारण अधिक लोकप्रिय है।



पौराणिक कथाओं के अनुसार, भगवान शिव ने इसी स्थान पर अपनी जटा खोलकर गंगा को नदी को मुक्त किया था। गौमुख से 253 किमी (157 मील) तक बहने के बाद गंगा नदी पहली बार हरिद्वार में गंगा के मैदान में प्रवेश करती है। इस कारण हरिद्वार का प्राचीनतम नाम 'गंगाद्वार' से भी जाना जाता है। माना जाता है कि उज्जैन, नासिक और प्रयागराज (इलाहाबाद) के साथ ही हरिद्वार भी उन चार स्थलों में से एक है, जहाँ आकाशीय पक्षी गरुड़ के घड़े से अमृत की बूंदें छलकी थीं। इस कारण हरिद्वार में प्रत्येक 12 वर्ष पर कुंभ मेले का आयोजन किया जाता है।

आइए, जानते हैं कि हरिद्वार में घूमने और देखने की जगहें कौन-कौन सी हैं और उनके बारे में क्या खास है?

कुंभ मेला ईश्वरीय निमंत्रण है, जिसे स्वीकार कर करोड़ों श्रद्धालु हरिद्वार आगमन करते हैं और अपने जीवन को सफल बनाते हैं। हरिद्वार कुंभ के लिए विशेष योग इस बार 12 वर्षों की बजाय 11 वर्ष में पड़ रहा है। यही वजह है कि इस बार यह 11 वर्ष में ही आयोजित हो रहा है। हरिद्वार का कुंभ क्षेत्र हर की पैड़ी के साथ-साथ अनेक तीर्थों से भरा हुआ है। तीर्थ के भीतर तीर्थ का दर्शन कर लाखों यात्री आनंदित हो उठते हैं। दत्तात्रेय की तप स्थली कुशावर्त ऐसा ही तीर्थ है। यहां न केवल

ऋषि दत्तात्रेय ने ही तपस्या की, बल्कि मैत्रेय ने विदुर को 'श्रीमद्भागवत' इसी कुशावर्त पर आकर सुनाई थी।

आस्था और विश्वास का सबसे बड़ा पर्व कुंभ करोड़ों श्रद्धालुओं की आस्था का केंद्र है। कुंभ मेले में गंगा स्नान करने से जन्म-जन्मान्तर के पापों का नाश होता है। हजारों गुना पुण्य फल की प्राप्ति होती है। यह आस्था और विश्वास का सबसे बड़ा पर्व है।

सनातन संस्कृति और लोक आस्था का महापर्व कुंभ अलौकिक छटा और विशेषताओं के लिए भी जाना जाता है। संत-महात्मा से लेकर श्रद्धालु भी कुंभ आयोजन का बेसब्री से इंतजार करते हैं। कुंभ मेले में निकलने वाली अखाड़ों की पेशवाई आस्था का केंद्र होती है। कुंभ मेले के दौरान स्नान कर संत-महापुरुष विश्व कल्याण की कामना करते हैं और संपूर्ण विश्व को एक सकारात्मक धार्मिक संदेश प्रदान करते हैं।

अमृत प्राप्ति के लिए देव और दानव में परस्पर 12 दिन निरंतर युद्ध हुआ था। देवताओं के 12 दिन मनुष्यों के 12 वर्ष के तुल्य होते हैं। अतएव कुंभ भी 12 होते हैं। इनमें से 4 पृथ्वी पर होते हैं और शेष 8 कुंभ देवलोक में, जिन्हें देवगण ही प्राप्त कर सकते हैं। इसलिए मनुष्य को यदि परमात्मा की प्राप्ति करनी है और अपने जीवन को भवसागर से पार लगाना है तो कुंभ मेले के दौरान पतित पावनी मां गंगा में स्नान कर स्वयं को पुण्य का भागी बनाना होता है। हर की पैड़ी हरिद्वार के पांच मुख्य पवित्र स्थलों में से एक है। एक पौराणिक कथा के अनुसार, यह माना

जाता है कि इस स्थान पर भगवान शिव और भगवान विष्णु प्रकट हुए। तब से यह स्थान पवित्र माना जाता है।



हर की पौड़ी, जिसे 'ब्रह्म कुंड' के नाम से जाना जाता है, का निर्माण राजा विक्रमादित्य ने अपने भाई ब्रिथरी की याद में करवाया था। हर की पौड़ी गंगा आरती के लिए प्रसिद्ध है। हर की पौड़ी उसी स्थान पर है जहां दिव्य अमृत आकाशीय कुंभ से गिरा था। इस घाट पर स्थित दो प्रसिद्ध मंदिर गंगा मंदिर और हरिचरण मंदिर आकर्षण का केंद्र हैं।

चिल्ला वन्यजीव अभ्यारण्य

हरिद्वार में देखने के लिए चिल्ला वन्यजीव अभ्यारण्य एक अच्छी जगह है। गंगा नदी के पूर्वी तट पर स्थित चिल्ला वन्यजीव अभ्यारण्य 249 वर्ग किमी के क्षेत्र में फैला है। इस वन्यजीव की स्थापना 1977 में की गई थी और इस अभ्यारण्य को 1983 में मोतीचूर और राजाजी अभ्यारण्यों से जोड़ा गया था ताकि राजाजी राष्ट्रीय उद्यान बनाया जा सके। चिल्ला वन्यजीव अभ्यारण्य हरिद्वार से 10 किमी की दूरी पर स्थित है। इस अभ्यारण्य में हाथी, बाघ, भालू और छोटी बिल्लियां, बड़ी संख्या में हाथी और विभिन्न प्रकार के पक्षी हैं। इस अभ्यारण्य की यात्रा का सबसे अच्छा समय नवंबर और जून के बीच होता है। यहां पर्यटकों के लिए हाथी की सवारी के साथ ही वन्यजीव सफारी भी उपलब्ध है।



मनसा देवी मंदिर, हरिद्वार

मनसा देवी मंदिर हरिद्वार के मुख्य टाउनशिप से 2.5 किमी की दूरी पर स्थित है। शिवालिक पहाड़ियों पर बिल्वा पर्वत के ऊपर स्थित, मनसा देवी उत्तर भारत में सबसे अधिक प्रसिद्ध

मंदिरों में से एक है। मनसा देवी नाग वासुकी की पत्नी थीं और मंदिर को देवी मनसा का घर माना जाता है।

मनसा देवी मंदिर में आने वाले भक्त एक पवित्र धागे को पवित्र पेड़ से बांधते हैं। यह भक्तों की इच्छाओं को पूरा करने के लिए बांधा जाता है। एक बार जब इच्छा पूरी हो जाती है, तो यहां आकर भक्तों को पवित्र धागे को खोलना भी पड़ता है।



चूंकि मनसा देवी का मंदिर पर्वत पर स्थित है इसलिए निचले स्टेशन से केबल कार या रोप-वे द्वारा मंदिर तक पहुंचा जाता है। यह मंदिर जमीन से 178 मीटर की ऊंचाई पर स्थित है।

हरिद्वार में घूमने का पिकनिक स्पॉट : क्रिस्टल वर्ल्ड

क्रिस्टल वर्ल्ड को हरिद्वार का 'बेस्ट एंटरटेनमेंट डेस्टिनेशन' माना जाता है। गंगा की पवित्र भूमि में 18 एकड़ भूमि पर फैले क्रिस्टल वर्ल्ड वॉटर पार्क में 18 से अधिक रोमांचकारी जल की सवारी कर सकते हैं। इसके अलावा कई अन्य खेलों और गतिविधियों के अलावा यहां प्रसिद्ध 5 डी वॉटर राइड भी उपलब्ध है। परिवार के साथ यहां अच्छा समय बिताया जा सकता है।



भारत माता मंदिर : हरिद्वार का टूरिस्ट डेस्टिनेशन

इस मंदिर को 'मदर इंडिया टेम्पल' के नाम से भी जाना जाता है। इस धार्मिक मंदिर की स्थापना स्वामी सत्यमित्रानंद गिरि ने की थी। 1983 में इस मंदिर का उद्घाटन तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया था। सप्त सरोवर में स्थित इस मंदिर में हर साल बड़ी संख्या में भक्त आते हैं। भारत माता मंदिर 180 फीट ऊंचा और 8 मंजिला है। इस मंदिर का प्रत्येक तल देवताओं की पौराणिक कथाओं जुड़ा है। भारत माता मंदिर उन सभी देशभक्त स्वतंत्रता सेनानियों को भी समर्पित है, जिन्होंने देश की स्वतंत्रता में योगदान दिया।



हरिद्वार में घूमने की जगह : सप्तऋषि आश्रम

सप्तऋषि आश्रम हर की पौड़ी से लगभग 5 किमी की दूरी पर स्थित है। यह हरिद्वार के सबसे प्रसिद्ध आश्रमों में से एक है। हिंदू पौराणिक कथाओं के अनुसार, जहां 7 महान ऋषि या सप्त-ऋषि, कश्यप, वशिष्ठ, अत्रि, विश्वामित्र, जमदग्नि, भारद्वाज और गौतम ध्यान करते थे, उसी जगह पर यह आश्रम स्थित है। माना जाता है कि इस स्थान पर गंगा नदी अपने को सात धाराओं में विभाजित कर लेती है, जिससे कि यहाँ पर प्रवाहित होने वाले सात ऋषि उसके प्रवाह से विचलित नहीं होंगे। इस कारण इस स्थान को 'सप्त सरोवर' या 'सप्त ऋषि कुंड' के रूप में भी जाना जाता है। घूमने के लिए यह एक सर्वोत्तम स्थान है।



पतंजलि योगपीठ : हरिद्वार में घूमने की जगह

हरिद्वार राजमार्ग पर कनखल में स्थित, पतंजलि योगपीठ संभवतः दुनिया भर में सबसे बड़ा योग आश्रम है। संस्थान ऋषि रामदेव की प्रमुख परियोजना है और इस केंद्र में योग और आयुर्वेद पर शोध किया जाता है। पतंजलि योगपीठ विशाल भूमि में फैला हुआ है और इसे दो परिसरों में विभाजित किया गया है। यहीं से निर्मित पतंजलि के उत्पाद देश के कोने-कोने में भेजे जाते हैं। हरिद्वार आने के बाद पतंजलि योगपीठ जरूर देखना चाहिए। यहां से आप सेहत और योग से जुड़ी विभिन्न जानकारीयां भी हासिल कर सकते हैं।



हरिद्वार में दार्शनिक स्थल : पारद शिवलिंग

पारद शिवलिंग हरिद्वार आश्रम, हरिद्वार में स्थित एक अद्वितीय धार्मिक स्थल है। पूरे मंदिर को भगवान शिव के शिवलिंग से सजाया गया है जोकि शुद्ध पारे के 151 किलो से बना है। यह मंदिर हजारों भक्तों और तीर्थयात्रियों द्वारा प्रतिवर्ष सजाया जाता है और इसे 'पारदेश्वर महादेव' के नाम से भी जाना जाता है। मंदिर के अद्भुत नजारे को देखने के लिए यहां पर्यटकों की भारी भीड़ जमा होती है।

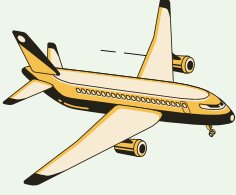
ऋषिकेश

ऋषिकेश में घूमने की कई जगहें मौजूद हैं। ऋषिकेश वर्षों से दुनिया के शीर्ष आध्यात्मिक स्थानों के रूप में एक बेहद लोकप्रिय स्थान है। ऋषिकेश में कई दर्शनीय स्थल ऐसे हैं, जो आपका मन मोह लेंगे, खासकर 60 के दशक के अंत में महर्षि महेश योगी की बीटल्स एसोसिएशन के बाद से यह और भी लोकप्रिय हो गया है और हर साल देश-विदेश से आए पर्यटकों का यहां जमावड़ा लगा रहता है। इसे 'तीर्थयात्रा वाले शहर' के रूप में जाना जाता है और इसे हिंदुओं के सबसे पवित्र स्थानों में से एक माना जाता है। चूंकि यह गंगा नदी के पवित्र तट पर स्थित है, अतः यह जगह साधुओं (संतों) का केंद्र रही है। आध्यात्मिकता, योग, ध्यान और आयुर्वेद की शिक्षा के लिए यहां कई आश्रम बनाए गए हैं। ऋषिकेश में पर्यटकों में हुई तेजी से बढ़ोतरी के साथ ही यहां नए-नए कैफे और रेस्टोरेंट खुल गए हैं और कई सारे कैफे अंग्रेजी और अमेरिकी भोजन और पेय पदार्थों को सर्व करने लगे हैं। हालांकि पिछले कुछ सालों में ऋषिकेश को एक एडवेंचर स्पोर्ट्स के केंद्र के रूप में भी विकसित किया गया है, क्योंकि यहां पर व्हाइट वॉटर राफ्टिंग, बंजी जंपिंग, फ्लाईंग फॉक्स, माउंटेन बाइकिंग इत्यादि सहित स्पोर्ट्स के कई विकल्प मौजूद हैं। यह पर्यटकों के लिए हिमालय में ट्रेकिंग करने का रास्ता खोलता है और इसे गढ़वाल हिमालय के गेट-वे के रूप में जाना जाता है। ऋषिकेश को एक लोकप्रिय कैम्पिंग साइट के रूप में भी माना जाता है। ऋषिकेश देहरादून से केवल 43 किमी दूर स्थित है और यह हरिद्वार शहर से लगभग 25 किमी (16 मील) दूर है।

ऋषिकेश यात्रा पर कब जाएं

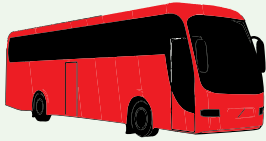
चूंकि ऋषिकेश हिमालय की तलहटी में स्थित है, यह गर्मियों के दौरान एक अच्छा अनुभव प्रदान करता है। इसलिए

हरिद्वार कैसे पहुंचें



हरिद्वार का निकटतम हवाई अड्डा जॉली ग्रांट एयरपोर्ट, देहरादून है। यह हवाई अड्डा हरिद्वार से 41 किमी की दूरी पर है। पर्यटक मुंबई या दिल्ली से देहरादून की हवाई यात्रा कर सकते हैं। इसके बाद एयरपोर्ट से टैक्सी या बस से हरिद्वार पहुंचा जा सकता है।

हरिद्वार का अपना रेलवे स्टेशन है जो भारत के कई भागों से जुड़ा हुआ है। यह स्टेशन दिल्ली, कोलकाता, मुंबई, देहरादून, वाराणसी, पुरी और कोच्चि सहित कई अन्य शहरों से जुड़ा है। आप एक्सप्रेस ट्रेनों से हरिद्वार पहुंच सकते हैं।



दिल्ली, हरियाणा, पंजाब और उत्तर प्रदेश से सड़क मार्ग द्वारा हरिद्वार बहुत आसानी से पहुंचा जा सकता है। इन मार्गों से राज्य परिवहन की बसें जुड़ी हैं। आपको बता दें कि दिल्ली से हरिद्वार 222 किमी दूर है और कुल पांच से छह घंटों की बस की यात्रा पूरी करने के बाद आप यहां पहुंच सकते हैं।

ऋषिकेश घूमने लायक जगह : मंदिर

- त्रिवेणी घाट, ऋषिकेश
- ऋषिकुंड टैंक और रघुनाथ मंदिर, ऋषिकेश
- तेरा मंजिल मंदिर, ऋषिकेश
- गीता भवन, ऋषिकेश
- भारत मंदिर, ऋषिकेश
- परमार्थ निकेतन मंदिर, ऋषिकेश
- कुंजापुरी मंदिर, ऋषिकेश
- नीलकंठ महादेव मंदिर, ऋषिकेश



ऋषिकेश यात्रा का सबसे अच्छा समय मार्च और अप्रैल, और सितंबर से अक्टूबर के बीच है। इस समय यहां काफी गर्मी हो सकती है। जुलाई से अगस्त तक मानसून के महीनों के दौरान ऋषिकेश जाने से बचा जाता है, क्योंकि इस समय यहां पर भारी बारिश होती है।

मानसून के महीनों के दौरान यहां रिवर राफ्टिंग भी बंद हो जाती है। सर्दियों के महीने में नवंबर से फरवरी तक ठंडा, लेकिन सुखद वातावरण होता है, इसलिए इस समय यहां जाने पर गर्म कपड़े साथ में लेकर जाएं। कई लोग मानसून खत्म होने के कुछ समय बाद यहां जाना पसंद करते हैं क्योंकि इस समय यहां पर परिदृश्य एकदम जीवन से भरपूर, हरा और मन को खुश करने वाला होता है। ■

पूर्व पर्यटक गाइड, पर्यटन विभाग, बिहार सरकार

रेल पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

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

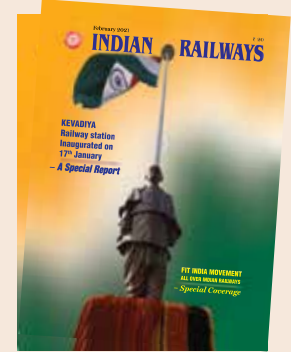


भारतीय रेल
(हिन्दी)

की सदस्यता अब
ऑनलाइन
भी उपलब्ध

विज़िट करें

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home



Indian Railways
(English)

शते एवं दरे लाख

सिक्किम

डॉ. मुकुल श्रीवास्तव

(भाग-२)

गंगटोक में एक रात बिताने के बाद अगली सुबह घूमने का कार्यक्रम शुरू हुआ, पर मैं सिर्फ घूम नहीं रहा था। मैं इस देश की विचित्रता को समझना चाहता था। भौगोलिक रूप से हमारी सुबह एकदम अलग हुई। सामने पहाड़ों में बादलों ने डेरा डाला हुआ था और वो हमारे एकदम करीब थे। घूमने-फिरने की जगह ज्यादातर एक जैसी होती है, या तो इतिहास या प्राकृतिक या फिर मानव निर्मित कुछ अनूठी चीजें। मैं समझना चाहता था जैसे उत्तर भारत के मैदानों में बैठकर हम अपने देश के जिन मुद्दों के बारे में सोचते हैं, क्या वाकई वो सारे देश के मुद्दे हैं या ये मुद्दे मीडिया निर्मित हैं, जो एक निश्चित एजेंडे के साथ भावनाओं की चाशनी में लपेट कर हमारे सामने परोसे जाते हैं तो, घूमने की शुरुआत करने से पहले बताता चलूँ कि सिक्किम आधिकारिक रूप से भारत का हिस्सा 1975 में बना। उससे पहले इसकी स्थिति भूटान जैसी थी। विचित्र किन्तु सत्य। अब जरा 1975 के पहले के सिक्किम के बारे में सोचिए और अंदाजा लगाइए कि वहां के लोगों के लिए दिल्ली और वहां के निवासी कैसे होंगे। वैसे अंग्रेजों को लाख गाली दी जाए, पर कम-से-कम हमें वो एक पूरा देश बना कर दे गए। नहीं तो देश के अलग-अलग हिस्सों में अलग-अलग राजवंश शासन कर रहे थे और तब के निवासियों में भारत देश के प्रति वैसी आक्रमकता नहीं थी जैसी आज देखने पढ़ने को मिलती है। सच तो यह है कि देश के आधे से ज्यादा लोगों को सच में अपने देश के बारे में कुछ पता ही नहीं है। खैर, नाश्ता करके होटल से बाहर निकला तो लगा कि थोड़े-बहुत परिवर्तन के साथ यूरोप के देश में हूँ। सड़क पर कूड़ा उठाने वाली मशीन महिला सफाई कर्मियों के साथ काम पर लगी है, शहर में कूड़ा डालने के लिए जगह-जगह पात्र रखे हुए हैं और पूरे गंगटोक शहर में तीन दिन के प्रवास में मुझे कहीं कूड़ा और प्लास्टिक देखने को नहीं मिला। प्लास्टिक सिक्किम में बैन है या नहीं, इसका पता मुझे नहीं पड़ पाया क्योंकि प्लास्टिक के लिफाफे हमारे पास थे और किसी ने हमें टोका नहीं पर इतने साफ पहाड़ आपको न तो कश्मीर में मिलेंगे न उत्तराखंड में (ये दोनों जगह मेरी देखी हुई हैं)। ऐसे न जाने कितने सवाल मेरे जेहन में घूम रहे थे सिक्किम और उत्तर प्रदेश, दोनों भारत में हैं, फिर साफ-सफाई को लेकर ऐसा आग्रह पूरे भारत में क्यों नहीं दिखता? यहाँ लोग खुले में क्यों नहीं फारिग होते? आपको जानकार ताज्जुब होगा, जब मुझे बताया गया कि लघुशंका भी खुले में लोग नहीं करते, खासकर पहाड़ों में क्योंकि वो पूजनीय हैं, मुझे अपना प्रदेश याद

आया। ऐसे न जाने कितने सांस्कृतिक सवालों से दो-चार होते हुए हम निकल पड़े अपने पहले पड़ाव 'बन जाखरी' जल प्रपात देखने। बन जाखरी एक ऐसा झरना है, जहाँ कभी कोई तांत्रिक रहता था और अपनी तंत्र विद्याओं से लोगों का इलाज करता



बन जाखरी जलप्रपात



गुफा में शिवलिंग

था। हमने वहां ऐसी कई गुफाएं देखीं और एक गुफा में बकायदा एक शिवलिंग भी था, जिस पर कोई जमी हुई थी जो इस ओर इशारा कर रहा था कि यहाँ अमूमन पूजा नहीं होती।

एक हरे-भरे पहाड़ में ऊँचाई से गिरता झरना मनोहारी दृश्य पैदा करता है। चूँकि यह हमारा सिक्किम में पहला दिन था, इसलिए उस प्रपात को देख कर अच्छा लगा, पर एक पूरे हफ्ते सिक्किम के जिन हिस्सों से हम गुजरे ऐसे छोटे-बड़े सैकड़ों प्रपात पहाड़ों से गिरते देखे। पर्यटकों में ज्यादातर बिहार और पश्चिम बंगाल के ही थे। वैसे अब तक के अपने पर्यटन के अनुभव से मैं कह सकता हूँ कि बंगाली सबसे ज्यादा पर्यटन प्रेमी होते हैं। आप लेह से कन्याकुमारी और राजस्थान से पूर्वोत्तर तक कहीं भी जाइए आपको बंगाली जरूर मिलेंगे, पर ये पर्यटन के वक्त अपने में सिमटे रहते हैं। बन जाखरी में कुछ घंटे बिताने के बाद अगला ठिकाना रुम्तेक मोनेस्ट्री थी, पर आगे चलने से पहले थोड़ा-सा ज्ञान! सिक्किम में मात्र चार जिले हैं – पूर्व सिक्किम, पश्चिम सिक्किम, उत्तरी सिक्किम एवं दक्षिणी सिक्किम। इनकी राजधानियाँ क्रमशः गंगटोक, गेजिंग, मंगन एवं नामची हैं। गंगटोक पूरे सिक्किम की भी राजधानी है यानि शहरों के अपने मुख्यालय हैं, जिन्हें वहां की राजधानी कहा जाता है। यह चार जिले पुनः विभिन्न उप-विभागों में बाँटे गए हैं। ‘पकयोंग’ पूर्वी जिले का, ‘सोरेंग’ पश्चिमी जिले का, ‘चुंगथांग’ उत्तरी जिले का और ‘रावोंगला’ दक्षिणी जिले का उपविभाग है। उत्तर भारत में ऐसी व्यवस्था नहीं है। शायद ऐसा वहां की भौगोलिक परिस्थिति के कारण हो। हमें गंगटोक, गेजिंग और नामची देखने का, या कहें वहां से गुजरने का मौका मिला। रुम्तेक मोनेस्ट्री का रास्ता बहुत खराब था और धूप बहुत तेज पर अमूमन

गाड़ियों में ऐसी नहीं चलते क्योंकि रह-रह कर ठंडी हवा इस धूप की तपन को कम कर देती है। गंगटोक से रुम्तेक की दूरी 24 किमी है।

चूँकि मैंने लेह पूरा घूमा हुआ था, इसलिए यहाँ मुझे ज्यादा आनंद नहीं आया, लेह की मोनेस्ट्री के सामने यह कुछ भी नहीं है और इसका इतिहास भी ज्यादा पुराना नहीं है। वैसे यह मठ लगभग 300 साल पुराना है, पर वर्तमान मठ का निर्माण 1960 में हुआ है, पर लेह के मुकाबले यहाँ सुरक्षा का ज्यादा ताम-झाम है। बगैर पहचान पत्र दिखाए आप यहाँ प्रवेश नहीं कर सकते। यहाँ कबूतरों की एक बड़ी आबादी है, जिन्हें आप दाने खरीदकर खिला सकते हैं। पूर्वोत्तर के राज्यों में जाने वाले पर्यटकों को मेरी सलाह है कि वे अपना पहचान पत्र हमेशा अपने साथ रखें क्योंकि चीन से विवाद के कारण सेना से आपका आमना-सामना होता रहेगा।

वैसे रुम्तेक मठ चर्चा में तब आया जब 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे तिब्बत से भागकर धर्मशाला होते हुए यहाँ आ गए। कहानी में एक ट्विस्ट है। एक और भारतीय करमापा भी थे जिन्हें दलाई लामा का समर्थन था और मठ की सम्पत्ति को लेकर काफी विवाद हुआ। मामला कोर्ट तक पहुँचा और अभी भी लंबित है। माना जाता है रुम्तेक मठ के पास 1.5 अरब डॉलर का खजाना है। दुनिया को मोह-माया से ऊपर उठने की सीख देने वाले भी हमारे जैसे ही होते हैं अद्भुत, किन्तु सत्य। 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे यहीं रहते हैं। मैंने वहां घूम रहे लामा से पूछा कि क्या मैं 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे से मिल सकता हूँ? क्योंकि मुझे बताया गया वो यहीं रहते हैं तो मुझे उत्तर मिला अभी वो कनाडा में हैं।

एक और जिज्ञासा भी थी, जिसका कोई भी लामा संतोष जनक उत्तर नहीं दे सका। चूँकि मठ के अन्दर तस्वीर खींचने की इजाजत नहीं थी, सो मैंने उस जिज्ञासा की तस्वीर नहीं ली। हालाँकि लोग आसानी से मठ के अंदर की तस्वीरें ले रहे थे। वैसे बगैर फ्लैश के तस्वीर लेने में कोई हर्ज नहीं होता। पुरानी इमारतों में उकैरे भित्ति चित्र फ्लैश लाइट में खराब हो जाते हैं, फिर भी भाईलोग धड़ा-धड़ फ्लैश चला रहे थे। मठ के अंदर घुसते ही सामने 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे का एक बड़ा-सा चित्र है। उसके नीचे दीया जल रहा है और नीचे बौद्ध परम्परा के अनुसार सिक्के और पैसे चढ़े हैं। सिक्के बेतरतीब बिखरे हैं, पर नोटों को एक कीप के आकार में मोड़कर खोंस कर लगाया गया था। ऐसा ही कुछ माहौल हमारे टैक्सी ड्राइवर ने अपनी गाड़ी में बना रखा था। आप तस्वीर में देखकर उस माहौल का अंदाजा लगा सकते हैं।



जब हम मठ के अंदर की परिक्रमा करने गए तो हमने देखा कि 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे की तस्वीर के पीछे एक दीवार है और उसके पीछे गौतम बुद्ध की विशाल मूर्ति है, जो उस दीवार से छुप गई है, जिस पर 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे की तस्वीर लगी हुई है। मतलब, तस्वीर वाली दीवार जल्दी बनाई गई है, जिसके पीछे बुद्ध की प्रतिमा छुप गई है। 17वें करमापा उग्येन त्रिनेल दोरजे को आगे कर बुद्ध को क्यों छिपाया गया, इस बारे में मैंने जब लामा से पूछा उसने कहा कि पूजा करने के लिए। मैंने पूछा किसकी पूजा? उसने जो कुछ मुझे बताया, वो मेरे सामान्य ज्ञान से परे था। दिन के 2 बज



फ्लॉवर शो

द्रुत चोर्तेन स्तूप



चुके थे। अब बारी थी, इंस्टीट्यूट ऑफ तिब्बतोलॉजी देखने की। यहां बौद्ध धर्म से सम्बंधित अमूल्य प्राचीन अवशेष तथा धर्मग्रंथ रखे हुए हैं। यहां अलग से तिब्बती भाषा, संस्कृति, दर्शन तथा साहित्य की शिक्षा दी जाती है, पर हाय रे नियति! इतवार होने के कारण यह संस्थान बंद था। वैसे हमारे ड्राइवर ने बताया यह पिछले इतवार को खुला था।

उसी परिसर से लगा हुआ दुल चोर्तेन स्तूप था बौद्ध परम्परा में पूजा का स्थल। पर ऐतिहासिक रूप से काफी नया, मेरे जैसे घुमक्कड़ जीव के लिए यहाँ कुछ नया नहीं था सिवाय इसके कि पूरे परिसर में अलसाई बिल्लियों की संख्या काफी ज्यादा थी जिन पर पर्यटकों की आवाजाही का कोई असर नहीं था। वो बस मस्ती में सोई हुई थीं। अब बारी फूल प्रदर्शनी देखने की थी। यह एक ऐसी जगह थी, जहाँ पर्यावरण के प्रति जागरूकता बढ़ाने के लिए फूलों की प्रदर्शनी चलती रहती है। वैसे सिक्किम के लोग पर्यावरण के प्रति बहुत जागरूक हैं, फिर भी चोग्याल पाल्देन ठोंदुप नामग्याल मेमोरियल पार्क में लगे इस फ्लॉवर शो ने मेरी पेड़-पौधों के प्रति कम जानकारी को थोड़ा और बेहतर किया। रास्ते में एक छोटा-सा भवन दिखा, जो सिक्किम विधानसभा होने की गवाही दे रहा था। न कोई सिक्वोरिटी का ताम-झाम न कोई रोड ब्लॉक! मतलब, अगर हम अपनी गाड़ी





रोक कर उतरते तो मुश्किल से बीस मीटर भी हमसे दूर नहीं था। मैं जब तक अपना कैमरा निकालता, हम आगे बढ़ गए, जनतंत्र को सही मायने में परिभाषित करती वो इमारत मेरी यादों में है क्योंकि वह अगल-बगल की इमारतों में ऐसी घुली-मिली थी कि वो खास इमारत है, इसका आभास उसे देखकर नहीं होता कि हम भारत के ही एक राज्य में थे।

4 बज गए थे। अब हमारे पास दो विकल्प थे कि या तो होटल जाकर आराम करें या गंगटोक की मशहूर महात्मा गांधी मार्केट से कुछ खरीददारी की जाए। हालाँकि व्यक्तिगत रूप से बाजार घूमना और कुछ खरीददारी मेरे लिए दुनिया के सबसे बेकार कामों में से एक रहा है, पर जनमत बाजार घूमने के पक्ष में था। मैंने बेमन से 'हाँ' कह दी, हालाँकि सच बताऊँ कि अगर मैंने गंगटोक का वो बाजार न देखा होता तो निश्चित रूप से मैं सिक्किम के समाजीकरण के इस पक्ष से हमेशा के लिए वंचित रह जाता, पर अनजानी जगह डर बहुत लगता है क्योंकि हमारा ड्राइवर हमें मार्केट में अकेला छोड़कर चला जाने वाला था और वहाँ से हमें अकेले अपने होटल जाना था, जो वहाँ से पांच किमी दूर था। मैंने अपने डर को काबू करते हुए हर चीज नोट कर ली कि यहाँ तक आपात काल में किस को फोन करना है वगैरह-वगैरह। पर विश्वास जानिए, इतना सौम्य अहसास मुझे आजतक भारत के किसी बाजार में नहीं हुआ। सिक्किम में बादल आते-जाते रहते हैं। कभी चमकदार तेज धूप तो थोड़ी देर बाद काले बादल (वैसे भी हम बारिश के मौसम में थे वैसे सिक्किम में साल भर थोड़ी-बहुत बारिश होती रहती है, इसीलिए यहाँ के पहाड़ पर काई बहुत जमी रहती है)।

पहाड़ पर स्थित बाजार में हम सीढ़ी चढ़कर पहुँचे। भदसे शैली में इस बाजार को देखते हुए मेरे मुँह से निकला, "ओ तेरी"। करीब दो सौ मीटर की सीढ़ी लेन, जहाँ किसी तरह का कोई वाहन नहीं। बीच में डिवाइडर की जगह बैठने के लिए बेंच दोनों तरफ और छोटे-छोटे पेड़। सफाई का आलम यह कि आप सड़क पर लेट सकते हैं और मजाल है कि धूल का

कोई कण आपके कपड़ों या शरीर पर लगे। गुटखा सिक्किम में प्रतिबंधित है। पान की इक्का-दुक्का दुकानें हैं, जो आपको बहुत खोजने पर मिलेंगी, जिसे कोई अपना कोई बिहारी भाई चला रहा होगा। बाजार में कोई शोर नहीं, सब शांत! खूबसूरत लड़कियाँ घूम रही हैं, बैठी हैं झुण्ड में, वो भी खालिस पाश्चात्य परिधान में! पर न तो कोई फब्ती कस रहा है, न घूर रहा है! सब कुछ अनुशासित! अद्भुत! अभी कुछ और झटके लगने थे। पार्किंग का कोई इंडेंट नहीं क्योंकि गाड़ियों के लिए एक जगह निश्चित है और उससे आगे अपने बड़े होने का रुवाब झाड़ते कोई नहीं जाता। यही अंतर है उत्तर भारत से, जहाँ जो जितना कानून तोड़ता है वो उतना बड़ा माना जाता है। पर यहाँ कानून डंडे के जोर से नहीं लागू है बल्कि कानून का पालन लोगों के व्यवहार में है। खरीदने लायक मुझे ऐसा कोई सामान नहीं मिला। वही सारे बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के ब्रांड, जिनसे हमारे मॉल्स भरे हुए हैं, वही यहाँ भी थे बस फर्क ये था कि ये सब छोटी-छोटी दुकानों में थे। शराब की दुकान पर एक महिला अंग्रेजी शराब बेच रही है और लोगों की भीड़ है क्योंकि सिक्किम में शराब उत्तर भारत के मुकाबले बहुत सस्ती है और मजेदार बात यह कि लड़कियाँ भी बगैर डरे-सहमे उस होती शाम को अपनी बारी आने की प्रतीक्षा में खड़ी हैं। एक बार फिर मैं बहुत कुछ सोच रहा था ऐसा क्यों है? हमारा भारत सामाजिक व्यवहार में इतना अलग-अलग क्यों है? इनको 'स्वच्छ भारत अभियान' की जरूरत क्यों नहीं? 'बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ' की इनको क्यों नहीं जरूरत है? इनका जीवन कितना मुश्किल है, फिर भी सामाजिक व्यवहार में हमसे इतना आगे क्यों है? यहाँ इतने स्कूल कॉलेज भी नहीं हैं जितने उत्तर प्रदेश, बिहार में हैं, फिर इतना अंतर क्यों? हमें हर चीज को समझाना पड़ता है ये तो सब कुछ समझे हुए हैं। अभी और शानदार अनुभव होने थे। बहरहाल, अब हमें होटल लौटना था और समस्या यह थी कैसे होटल तक पहुँचें? ■

शेष आगामी अंक में...

इरफान खान : वो आंखें बोलती थीं

श्री अविनाश त्रिपाठी



पढ़े-लिखे इरफान ने पिता की हर परत को अपने प्यार से इस कदर सींचा कि देखने वाले दर्शक की एक आंख हर वक्त नम-सी दिखाई दी। अंग्रेजी बोलने की कोशिश करते इरफान इतने मासूम से दिखते हैं कि मन उनके लिए गीला होकर स्नेह से भर जाता है। फिल्म के बाद मैंने बगल में सो रही बेटी को जी भर के देखकर धीरे-से चूम लिया और आँखों की पलक पर नमक रहने दिया।

जयपुर के पास टोंक में जन्मे इरफान आम नौजवान की तरह जिन्दगी की किताब पर कुछ नई इबारत लिखना चाहते थे, लेकिन वो इबारत क्या थी, इसका सही-सही इल्म उनको भी नहीं था। पिता यासीन अली, गाड़ियों के नीचे रफ्तार (टायर) बाँधने (बेचने) का काम करते थे। इरफान के उगते दिन क्रिकेट की फील्ड में बल्ले से कलाकारी करते

वर्ष 2011 की सर्दी रही होगी और मैं यूनिवर्सिटी की फिल्म क्लास में था। किसी स्टूडेंट ने पूछा कि आपकी पसंदीदा फिल्मों के नाम बताइए। 2 घंटे की क्लास में मैंने कुछ नाम बताने के साथ एक फिल्म के किरदार और काम्प्लेक्स कहानी को उनकी जिज्ञासु पलकों पर लगभग जबरदस्ती रख दिया। फिल्म जैसे-जैसे खुल रही थी, कहानी के दो किरदार स्टूडेंट्स की आँखों की 90 प्रतिशत जगह घेर चुके थे। छोटे कद और आँखों के अब्बाजी और छरहरे कद के बड़ी आँखों वाले इरफान बदलती घटनाओं के साथ पानी की तरह बह रहे थे। खासतौर पर इरफान, अब्बाजी के दाहिने हाथ और स्वामिभक्त गैंगस्टर से धीरे-धीरे उनके कुर्ते में समाने की कोशिश करते हैं। भ्रष्ट पुलिस ऑफिसर पंडित की भविष्यवाणी कि 6 महीने में मियाँ 'मकबूल', अब्बाजी की जगह लेगा, यह बात 'मकबूल' की ख्वाहिशों की पतंग को आसमानी हवा देती है। 'मकबूल' में इरफान ने ख्वाहिशों के स्याह रंग से लेकर ग्लानि और अपराधबोध में डूबे ऐसे किरदार को अपना चेहरा दिया, जो अपनी उदास आँखों और टूटे-टूटे डायलॉग्स में चरित्र की हर परत को अपने खुदरा रंग से, रंगता चला गया।

तीन दिन पहले रात में इरफान के शहर जयपुर में पत्नी के साथ 'अंग्रेजी मीडियम' देखी तो इरफान का जिया हुआ पिता, मेरे पिता होने के हर फलक को नम करता गया। मिठाई बंदनी मिठाई की दुकान, मिठाई के खानदानी व्यापार में उलझे, कम

गुजर रहे थे। बड़े होकर गावस्कर बनने के ख्वाब जब टूटने लगे तभी इरफान को जयपुर में नाटकों का नशा चढ़ गया। जिन्दगी के मायने तलाशते साहबजादे इरफान अली खान नेशनल स्कूल ऑफ ड्रामा तक पहुँच गए। किताब की पढ़ाई खत्म होते ही इरफान मुंबई की सड़कों पे अपने मुस्तकबिल की तलाश में नमक का पानी बहाने लगे। इस दौर में उन्होंने एसी मरम्मत का काम भी किया और एक दिन राजेश खन्ना के घर उनका एसी ठीक करने पहुँच गए। राजेश खन्ना की मकबूलियत ने इरफान को अपने एक्टिंग कैरियर में और ज्यादा लोहा भरने का हौसला दिया। छोटे-छोटे किरदारों के सफर से इरफान 'हासिल' तक जा पहुँचे जो उनके करियर का बड़ा हासिल था। इलाहाबाद के छात्र नेता के रूप में इस बड़ी आँख वाले लड़के ने ऐसा रूप धरा कि लोग इरफान की संवाद अदायगी के दीवाने हो गए। अगले साल आई 'मकबूल' ने इरफान को इतना तराश दिया कि किरदार को निभाने की इससे बेहतर पेशकश शायद ही संभव होती।

इरफान के लिए अब नया दरवाजा खुल गया था। यह दरवाजा इरफान ने सालों की मशक्कत के बाद इंच-इंच खोला था। अब 'रोग', 'नेमसेक' और 'लाइफ इन ए मेट्रो' ने इरफान को चेहरे मोहरे से भी आगे रखकर हीरो यानी नायक का जिसम ओढ़ने का मौका दे दिया। 'नेमसेक' में अपने संस्कृति के साथ जुड़े अशोक, जब कलकत्ता से अपनी पत्नी के साथ अमेरिका

शिफ्ट होते हैं, उनकी जिन्दगी भी अलग शिफ्ट ले लेती है। अमेरिका में पैदा बेटा अपने माता-पिता की भावना और संस्कृति से अलग, अपनी आधुनिक दुनिया में बसना चाहता है। फिल्म के अंत में इरफान की मौत, उसके बेटे गोगोल को किस हद तक भारतीय संस्कृति के करीब ले आती है, इसकी खूबसूरत दास्तां है। विवाहेतर सम्बन्धों के इर्द-गिर्द घूमती 'लाइफ इन ए मेट्रो' में अलग जादू जगाते इरफान अब बीहड़ में उतरने का फैसला करते हैं। राष्ट्रीय स्तर के एथेलेट पान सिंह के साथ अन्याय, उसको चम्बल के बीहड़ का डकैत बनने पर मजबूर कर देता है। अपनी बड़ी-बड़ी आँखों, और संवाद के बीच में पॉज से संवाद अदाएगी को आवाज पर नक्काशी जैसा हुनर बनाते इरफान, पूरी फिल्म में पान सिंह की रूढ़ ओढ़े दौड़ते दिखाई देते हैं। "बीहड़ में तो बागी होते हैं, डकैत मिलते हैं पार्लियामेंट में" संवाद बोलते इरफान एक अलग सुर लगा बैठते हैं जो सीधे दर्शकों के सीने की सबसे गहरी रग से टकरा जाता है। 'लंच बॉक्स' में उम्रदराज, विधुर क्लर्क की भूमिका में इरफान, जिन्दगी के अकेलेपन, टूटते रिश्ते, असफल शादियों जैसे मुद्दे के बीच खतो किताबत करते, रिश्ते की डोर बाँधने का हुनर सिखा जाते हैं। अपने पति से रिश्तों में मधुरता की तलाश करती इला (निर्मित कौर) उसके लिए अलग-अलग पकवान बनवाती है और डिब्बेवाले की मदद से लंचबॉक्स भिजवाती है। एक मानवीय गलती से लंचबॉक्स, साजन फर्नांडिस (इरफान खान) तक पहुँच जाता है और दो शुष्क हो गए रिश्ते की आत्मीयता से तर होने की खूबसूरत दास्तानगोई शुरू हो जाती है।

'पीकू' में कब्ज से परेशान भास्कर (अमिताभ बच्चन) और बेटी पीकू (दीपिका पादुकोण) के बीच अपनी उपस्थिति से कहानी को गतिशीलता देते इरफान अलग रंगत में दिखते हैं। भास्कर के प्रति पीकू के प्रेम से प्रेम की तरफ आकर्षित होते इरफान जब भास्कर पर झल्लाते हैं तो उसमें भी प्रेम की बुनावट दिखाई देती है। भारतीय सिनेमा में भिन्न-भिन्न किरदारों को अपना



जिस्म, रूढ़ और बड़ी आँखें देते इरफान अब अपना फलक इतना बड़ा कर लेते हैं कि विश्व सिनेमा का हर आसमान उनको अपना ध्रुव तारा बनाना चाहता है। 'लाइफ ऑफ पाई' में पाई पटेल की भूमिका में रचे इरफान, किस्सा गोई की दास्तां रचते दिखाई देते हैं। जुरैसिक वर्ल्ड, इन्फर्नो जैसी कई विदेशी फिल्म में भारतीय परचम लहराते-लहराते देसी 'हिंदी मीडियम' में और निखर गए। अपनी बेटी को अंग्रेजी मीडियम स्कूल में भर्ती कराने की कोशिश में एक आम मध्यमवर्गीय दंपति के परेशानियों के माध्यम से अंग्रेजी सिस्टम पर चोट करती फिल्म में इरफान का भोलापन और बाप की ख्वाहिश से दिल पसीजने लगता है। इन सभी फिल्मों में मुख्य नायक की भूमिका करते इरफान ने भारतीय हीरो की चिर-परिचित छवि को उधेड़ कर रख दिया।

इरफान ने कसी हुई मांसपेशियों, जिम्नास्टिक की तरह नृत्य, मार्शल आर्ट करते सुदर्शन नायकों की परिभाषा को धत्ता बताते हुए अपने लिए किरदार गढ़ने के लिए, लेखक और निर्देशक को मजबूर करना शुरू कर दिया। 20वीं शताब्दी के पहले दशक में बेहद मजबूत बुनियाद ढालकर, दूसरे दशक में 'पान सिंह तोमर' जैसी बुलंद इमारत खड़ी कर दी। उनके अभिनय की बारीकियों और ढेर सारी फिल्म में उनके किरदार पर एक पूरी किताब लिखी जा सकती है। लंबे इकहरे जिस्म, उससे भी बड़े कद और उससे भी बड़ी आँखों वाले इरफान को उनके जन्मदिन पर याद करते हुए मन भरा हुआ है, गला रूँधा हुआ है, लफ्जों में दरार है। ■

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



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



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 पर सदस्यता शुल्क का भुगतान कर सकते हैं।

ऑफलाइन

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

सदस्यता फॉर्म

नाम

पता

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड.....

मोबाइल ई-मेल

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

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



Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors

Bio Vacuum Toilet Systems

FRP Toilet Cubical

Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors

Seats and other Accessories for Coach Interiors

Diesel Locomotives

Traction Alternators

Traction Motors

Radiator Cooling Fans

Dynamic Brake Grids

Dynamic Brake Blower Motors

Auxiliary Generators

Dustbin Blower & Motor

Driver Cab Air Conditioners

Electric Locomotives

Traction Motors

Traction Transformers

Pantographs

Harmonic Filters

Driver Cab Air Conditioners



Daulat Ram
ENGINEERING

10/2, NH-12, Simrai, Post Obedullahganj, Dist. Raipur, 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