भारतीय रेल

फरवरी - 2020

₹10

प्रगति की रेल

बजट में भारतीय रेल
पेज नं. 6

वर्ष-2019 की उपलब्धियाँ
पेज नं. 10

पंडित बिरजू महाराज
के साथ साक्षात्कार
पेज नं. 39

हीरक
जयंती
वर्ष

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

'भारतीय रेल विशेषांक-2020'

विज्ञापन हेतु अनुरोध

No. 2020/PR/14/9 दिनांक 1 जनवरी, 2020

नमस्कार,

जैसा कि आप को ज्ञात है, भारतीय रेल की प्रथम ट्रेन 16 अप्रैल, 1853 को बंबई (अब मुम्बई) के बोरी बंदर से थाने (अब ठाणे) तक चली थी। इस अवसर पर हर वर्ष की तरह इस वर्ष भी रेल मंत्रालय द्वारा अप्रैल माह में 'भारतीय रेल विशेषांक-2020' का प्रकाशन किया जा रहा है।

इस विशेषांक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष समेत अन्य सदस्य एवं क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाईयों एवं रेलवे से जुड़े महत्त्वपूर्ण संस्थानों के प्रमुख अपने विचार प्रस्तुत करेंगे। इस प्रकार यह विशेषांक भारतीय रेल के वर्तमान और भविष्य पर एक अधिकारिक दस्तावेज सिद्ध होगा। इस विशेषांक में अन्य विचारोत्तेजक सामग्री भी रहेगी जिससे यह विशेषांक बहुत पठनीय होगा। 'भारतीय रेल' पत्रिका हजारों स्थायी ग्राहकों के अतिरिक्त रेल मंत्रालय के नियामक, अधिकारीगण, चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स, केन्द्रीय राज्य सरकारों और अनेक बड़े-बड़े उद्योगों के अधिकारियों द्वारा पढ़ी जाती है।

भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा औद्योगिक प्रतिष्ठान है और प्रतिमाह हजारों करोड़ों रुपए का भंडार खरीदता है। 'भारतीय रेल' पत्रिका में विज्ञापन देकर आपकी सामग्री-सेवा निश्चय ही रेल भंडार क्रय प्रबंधन अधिकारियों, बड़े औद्योगिक घरानों और राज्य सरकारों के प्रबंधकों की दृष्टि में आएगी और निश्चित रूप से आपको लाभान्वित करेगी।

हमें आपके विज्ञापन आदेश की प्रतीक्षा रहेगी। विज्ञापन आदेश के साथ सीडी/ईमेल एवं ड्राफ्ट/चेक/कैश/एनईएफटी/आरटीजीएस अग्रिम में **10 मार्च, 2020** तक **व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल'** (**Business Manager, Bhartiya Rail**) (दिल्ली में देय) के नाम पर भिजवाने की व्यवस्था करें।

यहां पर उल्लेखनीय है कि, 'भारतीय रेल' पत्रिका रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र हिन्दी मासिक पत्रिका है। इस पत्रिका का प्रकाशन 15 अप्रैल, 1960 से नियमित रूप से किया जा रहा है।

धन्यवाद

भवदीय

प्रशान्त कुमार पट्टनायक

व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल'

रूम नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

011-23382531, 23303665, **M** : 9717647367

email : bmpr310rb@gmail.com

editorbhartiyarail@gmail.com

विज्ञापन दरें

विवरण	विशेषांक दरें	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें (3 या अधिक अंकों के लिए अनुबंधित दरें उपलब्ध हैं)	
पूरा पृष्ठ (सामान्य)	8550	7600	6650	**पत्रिका का अकार** 28 सेमी x 20.5 सेमी
पूरा पृष्ठ (विशेष)	9500	8550	7600	
आधा पृष्ठ	6650	5130	4180	**छपाई का आकार** 23 सेमी x 16.5 सेमी
द्वितीय आवरण	12,350	11,400	10,450	
तृतीय आवरण	11,400	10,450	9500	**विज्ञापन सामग्री** CD/Email
सेंटर स्प्रेड	17,000	15,000	13,300	
सेंटर स्प्रेड (विशेष)	18,500	16,500	14,700	

अदायगी : व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल' के नाम (दिल्ली में) ड्राफ्ट/चेक/कैश/एनईएफटी/आरटीजीएस द्वारा

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

फरवरी- 2020 आरंभ : 1960 | वर्ष : 60 | अंक : 7 | मूल्य : ₹10

संपादक मंडल

विनोद कुमार यादव
अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड

विजय कुमार
वित्त आयुक्त (रेलवे)

सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय

संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 337-बी, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
रेलवे टेली - 44519, 9666
editorbhartiyarailrb@gmail.com
editorbhartiyarail@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

प्रशान्त कुमार पट्टनायक
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
टेलीफोन: 23303665, 23382531
रेलवे टेली. : 43665/9669
bmpr310rb@gmail.com

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹100,
रेलकर्मियों के लिए - ₹90

संपादन सहयोग

रणमत सिंह, पुष्पा देवी

आवरण

पुणे मंडल के शिंदवणे सुरंग से निकलती हुई मैसुरू-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस

फोटोग्राफर : ललाम मांडवकर

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb @RailMinIndia
Facebook : bhartiyarailpatrika RailMinIndia
Instagram : bhartiyarailpatrika railminindia

सामान्य बजट-2020-21 में भारतीय रेल 6

वर्ष 2019 की उपलब्धियाँ 10

गृहमंत्री द्वारा अहमदाबाद मंडल पर प्रदत्त विभिन्न रेल यात्री सुविधाओं का गांधीनगर स्टेशन पर लोकार्पण 31

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया का 14वां स्थापना दिवस मनाया गया 32

रेल राज्य मंत्री ने मध्य रेल की पहली वातानुकूलित उपनगरीय ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया 33

ट्रेन की आवाज से हमने कई धुनें बनाईं हैं: पंडित बिरजू महाराज 39

कचरा प्रबंधन एवं निपटान में पूर्व तट रेलवे ने रचा नया इतिहास 42

40 भारतीय रेल की सबसे उच्च क्षमता वाली एलएचबी ...
44 पश्चिमी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के नवनिर्मित ...
46 स्टेशन सौंदर्यीकरण
49 वीरता के लिए आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मी सम्मानित
52 हरित पहल में अग्रसर एमसीएफ
55 वायु प्रदूषण : एक समस्या
56 भारतीय रेल के कंट्रोल ऑफिस की रोचक जानकारी
58 रेलों के अंचल से
63 खेल जगत
65 साहित्य

MATRIX TELECOM AND SECURITY SOLUTIONS

TELECOM

Communication Solutions for Modern Enterprises

Unified Communication Servers

- IP at Core
- Hot Redundancy with No Call Disconnect
- Hot Swappable Cards
- Multi-location Solution
- Single Cabinet Architecture
- IPv6 Ready
- Radio Connectivity
- In skin GSM
- Centralized Management

Universal Media Gateways

- Hybrid Solution – VoIP Ready + PSTN
- Universal Network Connectivity - POTS, T1/E1 PRI, GSM/4G, E&M and IP
- 4G/VoLTE Fixed Cellular Terminal
- Secure Communication over TLS & SRTP
- TR-069 Auto Configuration
- Call Details Record
- SNMP based Network Monitoring
- Local Station Survivability

IP & Digital Communication Endpoints

- Video Conferencing Deskphone - 7" Screen
- HD Audio Quality
- Mobility App for Android/iOS
- Presence Sharing and Instant Messaging
- DSS and BLF keys
- One Touch Feature Access

www.MatrixTeleSol.com

PEOPLE MOBILITY MANAGEMENT

Right People in Right Place at Right Time

- Face, Fingerprint, Palm Vein, RF Card and PIN as Credential
- Aadhaar Enabled Biometric Attendance System
- Access Control and Time-Attendance
- COSEC APTA - Mobile based Attendance Application

www.MatrixAccessControl.com

IP VIDEO SURVEILLANCE

The 3-Dimensional Video Surveillance Security: Persistent, Proficient, Proactive

- Video Management System (VMS)
- Intelligent Video Analytics (IVA)
- Network Video Recorders (NVR)
- IP Cameras
- Mobile Applications

www.MatrixVideoSurveillance.com

MATRIX
TELECOM | SECURITY

MATRIX COMSEC

394-GIDC, Makarpura, Vadodara-390 010, India.
Call: **(+91) 1800-258-7747**
E-mail: **Govt@MatrixComsec.com**

Designed, Developed and Manufactured in INDIA

Available on GeM Government e Marketplace

www.MatrixComSec.com

किसानों की आय बढ़ाने में सहायक बनेगी 'किसान रेल'

भारतीय रेल देश के आर्थिक एवं सामाजिक विकास में अपना महत्त्वपूर्ण योगदान देने के लिए हमेशा तत्पर रही है। आज देश के लगभग सभी कोनों से भारतीय रेल का नाता जुड़ा हुआ है। हमारे किसान भाइयों के उत्पाद को सस्ती दरों पर सुरक्षित एवं समय पर पहुंचाने के लिए भी भारतीय रेल ने अपनी प्रतिबद्धता दिखाई है। दूध, मांस, मछली समेत जल्दी खराब होने खाद्य पदार्थों के लिए 'किसान रेल' चलाने का प्रस्ताव बजट में रखा गया है। इस प्रयास से निश्चित रूप से आने वाले समय में हमारे किसान भाइयों की आवक में इजाफा होगा।

जलवायु तथा जमीनी विशेषताओं के अनुसार देश के अलग-अलग भाग में अलग-अलग कृषि उत्पाद पैदा होते हैं। उन्हें सही समय पर एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने की सही व्यवस्था अभी तक नहीं बन सकी है, जिसके कारण कृषि उत्पाद खराब हो जाते हैं और इसका नुकसान सीधे तौर पर नुकसान हमारे किसान भाइयों को सहन करना पड़ता है।

संसद में बजट प्रस्तुत करते हुए वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण ने कहा कि दूध, मांस, मछली समेत खराब होने वाले खाद्य पदार्थों के लिए एक अबाधित राष्ट्रीय शीत आपूर्ति श्रृंखला बनाने के लिए भारतीय रेल पीपीपी मॉडल पर 'किसान रेल' चलाएगी। इसके लिए एक्सप्रेस तथा मालगाड़ियों में रेफ्रिजरेटर कोच लगाए जाएंगे।

भारतीय रेल पिछले काफी समय से इस विषय पर काफी गंभीरता से कार्य भी कर रही है। फल- सब्जियों की ढुलाई के लिए 12 टन क्षमता वाले 96 वेंटिलेटेड इंसुलेटेड कंटेनरों की खरीद रेलवे द्वारा कॉनकोर से की गई है। रेलवे ने 17 टन की क्षमता के नए डिजाइन वाले रेफ्रिजरेटेड पार्सल वैन विकसित किए हैं। इस समय रेलवे के पास 9 रेफ्रिजरेटेड पार्सल वैन हैं क्योंकि इस वैन में वस्तुएं रखने से उतारने तक रेफ्रिजेरेशन की प्रक्रिया की जाती है, इसलिए सामान्य पार्सल से डेढ़ गुना ज्यादा किराया लिया जाता है। वर्तमान में दादरी तथा सोनीपत में कोल्ड स्टोरेज की सुविधा उपलब्ध है। ट्रेन के साथ-साथ आने तथा जाने दोनों पॉइण्ट स्थानों पर भी कोल्ड स्टोरेज की सुविधा किसानों को उपलब्ध करवाने के लिए पीपीपी मॉडल उपयोग किया जाएगा।

अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव का मानना है कि इस प्रकार के प्रयोग से निश्चित रूप से किसानों की आवक में वृद्धि होगी, साथ ही स्थानीय बाजारों को भी बढ़ावा मिलेगा। कृषि उत्पादों के खराब होने से होने वाले नुकसान में भी कमी आएगी। आवश्यकता अनुसार रेफ्रिजरेटेड पार्सल वैन या वेंटिलेटेड इंसुलेटेड कंटेनर उपलब्ध करवाए जा रहे हैं।

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी की वर्ष 2022-23 तक 175 गीगावॉट के सौर संयंत्र स्थापित करने की महत्त्वाकांक्षी योजना है और भारतीय रेल की ईंधन संबंधी आवश्यकताओं पर निर्भरता कम करने के लिए देश भर में भारतीय रेल की भूमि पर सौर संयंत्र स्थापित करने की योजना पर कार्य तेजी से किया जा रहा है। इस बाबत भी प्रस्ताव बजट में पेश किया गया। सौर संयंत्र अनुपयोगी रेल भूमि पर लगाए जाएंगे। वर्तमान में लगभग 51,000 हेक्टेयर अनुपयोगी भूमि उपलब्ध है। इसमें से व्यवहार्य उपलब्ध भूमि पर लगभग 10 गीगावॉट के सौर संयंत्र लगाने की योजना है।

रेलवे की अनुपयोगी भूमि के साथ-साथ रेल भवन, स्टेशनों आदि पर सौर संयंत्र लगाए गए हैं जिससे रेलवे के एनर्जी बिल में करोड़ों रुपये की कमी आई है।

इस अंक में भारतीय रेल द्वारा वर्ष 2019 में किए गये कार्यों की विस्तृत जानकारी प्रस्तुत की गई है। वर्ष 2020 में इन उपलब्धियों से और आगे बढ़कर कार्य करने का लक्ष्यांक हमारे रेलकर्मियों ने रखा है।

इस अंक में हम आपको प्रसिद्ध कत्थक नृत्य सम्राट् पंडित बिरजू महाराज से रू-ब-रू करवा रहे हैं। उन्होंने भारतीय रेल के साथ अपने अनुभवों को काफी मार्मिक रूप में साझा किया है। आगे भी हम देश की प्रसिद्ध हस्तियों के साक्षात्कार नियमित रूप से प्रकाशित करते रहेंगे।

आपको यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। आपके सुझाव ही हमारे मार्गदर्शक होंगे। ■

सामान्य बजट-2020-21 में भारतीय रेल

संसद में सामान्य बजट पेश करते हुए वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण ने भारतीय रेल के विषय में निम्नलिखित घोषणाएं कीं –

- "दूध, मांस तथा मछली सहित खराब होने वाले खाद्य-पदार्थों के लिए एक अबाधित राष्ट्रीय शीत आपूर्ति शृंखला बनाने के लिए भारतीय रेल पीपीपी मॉडल के जरिए 'किसान रेल' चलाएगी। एक्सप्रेस तथा मालगाड़ियों में रेफ्रिजरेटरकृत कोच होंगे। (23(7))
- प्रधानमंत्री जी ने पिछले स्वतंत्रता दिवस पर दिए अपने भाषण में बल देकर कहा था कि अगले 5 वर्षों में अवसंरचना पर 100 लाख करोड़ रुपये निवेश किए जाएंगे। इसी के अनुकरण में उन्होंने 31 दिसम्बर, 2019 को 103 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन शुरू की थी। इसमें विभिन्न क्षेत्रों के अंतर्गत 6,500 से अधिक परियोजनाएं हैं, जिन्हें इनके आकार और विकास के चरण के हिसाब से वर्गीकृत किया गया है, जिसमें आधुनिक रेलवे स्टेशन, मेट्रो और रेल यातायात शामिल हैं। (49)

भारतीय रेल अपनी ड्यूटी करते हुए राष्ट्र को अपनी सेवाएं अर्पित कर रही है। (54)

(क) इस सरकार के कार्यभार ग्रहण करने के 100 दिनों के में 550 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधाएं चालू की हैं।

(ख) मानवरहित रेल फाटकों को समाप्त कर दिया है।

(ग) 27,000 किमी लंबाई की रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है।

इसमें लागतों को इष्टतम करने की आवश्यकता होगी। रेलवे के पास ऑपरेटिंग सरप्लस होता है। मैं भारतीय रेल के बारे में अन्य के अलावा इन पांच उपायों पर बल देना चाहूंगी :

- रेलवे के स्वामित्व वाली भूमि पर रेल ट्रैक के साथ-साथ बड़ी सोलर पावर क्षमता स्थापित करने का प्रस्ताव विचाराधीन है।
- स्टेशन के पुनर्विकास की चार परियोजनाओं और 150 यात्री गाड़ियों का प्रचालन सरकारी-निजी भागीदारी रीति से किया जाएगा। निजी भागीदारी को आमंत्रित करने की प्रक्रिया चल रही है।
- तेजस की तरह और गाड़ियां प्रमुख पर्यटक गंतव्यों को जोड़ेंगी।
- मुंबई से अहमदाबाद के बीच हाई स्पीड ट्रेन के कार्य में तेजी लाई जाएगी।
- 18,600 करोड़ रुपये की लागत वाली 148 किमी लंबी बेंगलूरू सबर्बन ट्रांसपोर्ट परियोजना में मेट्रो मॉडल पर किराया लगेगा। केन्द्र सरकार 20 प्रतिशत इक्विटी प्रदान करेगी और परियोजना लागत का 60 प्रतिशत तक का भाग विदेशी सहायता से पूरा किया जाएगा।" ■

बजट में भारतीय रेल के विषय में रखे गए विविध प्रस्तावों की विस्तृत जानकारी पत्रकारों को देते हुए अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव एवं रेलवे बोर्ड के अन्य सदस्यगण

सरकार का उद्देश्य भारतीय रेल को भारत के विकास का इंजन बनाना है। इसी क्रम में सरकार संरक्षा, गति एवं यात्री सेवा को बढ़ावा देने के लिए निवेश में वृद्धि कर रही है और नई तकनीक अपना रही है।

बढ़ती दर से निवेश एवं एक्जीक्यूशन द्वारा क्षमता वृद्धि पर जोर जारी

- वर्ष 2019-20 के लिए रुपये 1,56,352 करोड़ (संशोधित अनुमान) का कैपेक्स, जो कि पूर्व वर्ष के मुकाबले 17.2 प्रतिशत अधिक था
- वर्ष 2020-21 में यह अब तक का सर्वाधिक 1,61,042 करोड़ रखा गया
- वर्ष 2023-24 तक समूचे ब्राड गेज नेटवर्क का विद्युतीकरण
- वर्ष 2020-21 के लिए नई लाईन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण/तिहरीकरण इत्यादि का लक्ष्य गत वर्ष के 3150 के मुकाबले 3750 किलोमीटर रखा गया
- **आधुनिक सिगनल प्रणाली:** रेलवे सिगनलिंग एवं दूरसंचार प्रणाली में अत्याधुनिक तकनीक का इस्तेमाल करने की योजना बना रही है। इसी क्रम में यह निर्णय लिया गया है कि भारतीय रेल पर केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली (सीटीसी) शुरू की जाए। इससे परिचालनिक क्षमता बढ़ेगी। प्रथम चरण में 8 क्षेत्रीय रेलों के 1830 किलोमीटर भाग में सीटीसी क्रियान्वित की जाएगी। दूसरे चरण में सीटीसी का क्रियान्वयन 8 क्षेत्रीय रेलों के शेष भाग में ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलिंग सिस्टम के साथ किया जाएगा।
- सरकार ने दशकों पुरानी सिगनलिंग प्रणाली को ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन प्रणाली में अपग्रेड करने का निर्णय लिया है, जो कि प्रूवेन अंतरराष्ट्रीय प्रौद्योगिकी के साथ-साथ मेक इन इंडिया के तहत स्वदेशी विकसित प्रणाली का मिला- जुला रूप होगी।
- अगला कहीं हो चुका है।
  - **संरक्षा पर विशेष ध्यान**
  - 2019-20 भारतीय रेल का अब तक का सबसे सुरक्षित वर्ष रहा। परिणामी रेल दुर्घटनायें वर्ष 2013-14 के 118 के मुकाबले वर्ष 2019-20 में (दिसंबर, 2019 तक) 51 रहीं। 31 दिसंबर 2019 तक रेल दुर्घटनाओं में किसी यात्री की मृत्यु नहीं हुई।
  - मानव रहित रेलवे फाटक ब्राड गेज नेटवर्क से समाप्त कर दिये गये हैं।
  - मानव सहित रेलवे फाटक को समाप्त करने के लिये परियोजनायें हाथ में ली गई हैं

डिजिटल तकनीक के माध्यम से यात्री अनुभव को बेहतर बनाना

रेलवे ने 5,500 रेलवे स्टेशनों पर आम आदमी के लिए वाई-फाई की सुविधा प्रदान की है।

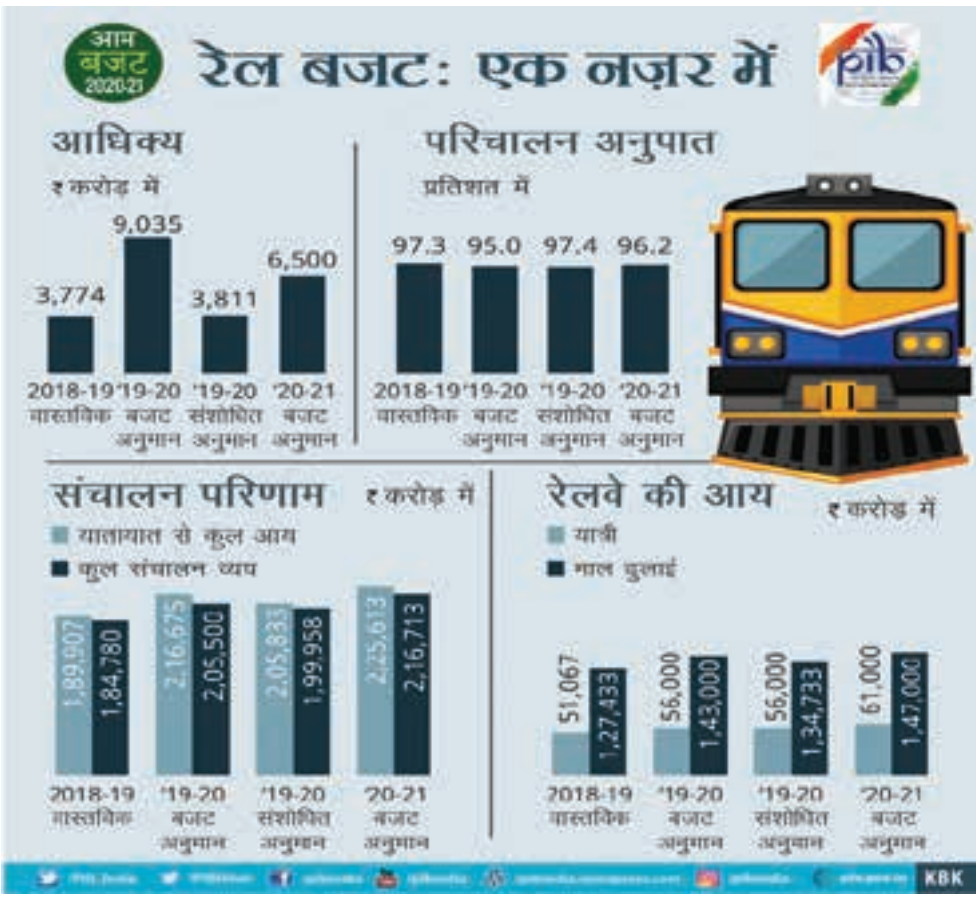
इसरो और डाटा लॉगर्स मशीन के सहयोग से रियल टाईम ट्रेन इन्फारमेशन सिस्टम (आरटीआईएस) द्वारा गाड़ी के समय को ऑटोमेटिक तरीके से अपडेट किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को गाड़ी के आगमन और प्रस्थान की सटीक जानकारी प्राप्त हो रही है।

टिकट कन्फर्म होने की संभावना का पता लगाने के लिये आर्टीफिशियल इंटेलिजेंस का सहारा लिया जा रहा है।

खाद्य गुणवत्ता में पारदर्शिता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए सीसीटीवी द्वारा फूड किचन का सीधा प्रसारण किया जा रहा है और क्यूआर कोड के साथ फूड पैकेट उस किचन के साथ लिंक किये जा रहे हैं, जहां उन्हें तैयार किया जा रहा है।

हैंड हेल्ड डिवाइस और पीओएस मशीन के माध्यम से डिजिटल भुगतान को बढ़ावा दिया जा रहा है।

स्वदेशी मेक इन इंडिया तकनीक से बनी वंदे भारत एक्सप्रेस 2 मार्गों पर सफलतापूर्वक चल रही है। 44 अन्य वंदे भारत सेट की शुरुआत के लिये पहल की गई है। ■



संशोधित अनुमान 2019–20

कुल निष्पादन

- माल लदान लक्ष्य 1,223 मिलियन टन रखा गया
- औसत मालभाड़ा लीड 556 किलोमीटर रखी गई
- आरंभिक यात्री बजट अनुमान 8,593.79 से बढ़कर 8,611 मिलियन हुए

राजस्व प्राप्तियां

- यात्री आय बजट अनुमान रुपये 56,000 करोड़ के बराबर रही
- माल आय रुपये 1,34,733 करोड़ रखी गई
- अन्य कोचिंग आय एवं अन्य संड्री आय क्रमशः रुपये 6,000 करोड़ एवं रुपये 9,000 करोड़ रखी गई
- इस प्रकार कुल यातायात प्राप्तियां रुपये 2,05,833 करोड़ रखी गईं
- मिश्रित प्राप्तियां रुपये 436 करोड़ रखी गईं
- इस प्रकार भारतीय रेल की कुल प्राप्तियां रुपये 2,06,269 करोड़ रखी गईं

राजस्व व्यय

- ईंधन, व्यय, कड़े उपायों एवं आर्थिक उपायों से सामान्य कार्य व्यय (ओडब्ल्यूई) को बजट अनुमान रुपये 1,55,000 करोड़ से कम करके रुपये 1,51,208 करोड़ किया गया, और इस प्रकार रुपये 3,792 करोड़ की बचत की गई
- राजस्व से पेंशन फंड के लिए अप्रोप्रिएशन रुपये 48,350 करोड़ रखा गया
- भारतीय रेल का कुल राजस्व व्यय बजट अनुमान रुपये 2,07,900 करोड़ के मुकाबले रुपये 2,02,458 करोड़ किया गया। इस प्रकार रुपये 5,442 करोड़ की बचत की गई

परिचालन अनुपात

- व्यय पर शुद्ध राजस्व रुपये 3,811 करोड़ आया, जिसे विकास निधि (डीएफ) (रुपये 1,311 करोड़) एवं राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) (रुपये 2,500 करोड़) में विनियोजित किया जाएगा, ताकि भारतीय रेल के पूंजीगत व्यय को पूरा किया जा सके
- परिचालन अनुमान बजट अनुमान 95 प्रतिशत के मुकाबले 97.46 प्रतिशत रहा

पूंजीगत व्यय

- पूंजीगत व्यय रुपये 1,56,351.97 करोड़ रखा गया जोकि वर्ष 2018–19 के मुकाबले रुपये 22,975.31 करोड़ (17.2 प्रतिशत) अधिक है
- कुल बजटीय सहायता (निर्भया फंड को छोड़कर) रुपये 67,837 करोड़, जिसमें रुपये 5,000 करोड़ आरआरएसके के लिए और रुपये 17,250 करोड़ केन्द्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) में से भारतीय रेल के अंश के रूप में भी है
- निर्भया फंड में से रुपये 267.64 करोड़
- आंतरिक स्रोत से रुपये 5,000 करोड़ (डीआरएफ-रुपये 1,000 करोड़, डीएफ-रुपये 1,500 करोड़ एवं आरआरएसके-रुपये 2,500 करोड़) ईबीआर-आईआरएफसी से रुपये 34,031 करोड़ ईबीआर-आईएफ से रुपये 31,440 करोड़
- ईबीआर-पीपीपी से रुपये 17,776.33 करोड़
- सुरक्षित रेल परिचालन के अनुक्रम में 2019–20 में 3,900 किलोमीटर रेलपथ का नवीकरण का लक्ष्य है
- 3,150 मार्ग किलोमीटर नई लाइन/आमान परिवर्तन/दोहरीकरण शुरू करने का लक्ष्य रखा गया है

बजट अनुमान 2020–21

कुल यातायात निष्पादन

- माल लदान 1,265 मिलियन टन, जोकि संशोधित अनुमान 2019–20 से 42 मिलियन टन (3.4 प्रतिशत) अधिक है
- संशोधित अनुमान 2019–20 के 556 किलोमीटर के मुकाबले औसत माल भाड़ा लीड 553 किलोमीटर
- आरंभिक यात्री 8792 मिलियन होने का अनुमान

राजस्व प्राप्तियां

- यात्री आय रुपये 61,000 करोड़ के बराबर रखी गई
- माल आय रुपये 1,47,000 करोड़ रखी गई
- अन्य कोचिंग आय एवं अन्य संड्री आय क्रमशः रुपये 6,500 करोड़ एवं रुपये 11,013 करोड़ रखी गई
- इस प्रकार कुल यातायात प्राप्तियां रुपये 2,25,613 करोड़ रखीं गईं हैं जोकि संशोधित अनुमान 2019–20 से 9.6 प्रतिशत अधिक है
- मिश्रित प्राप्तियां रुपये 300 करोड़ रखी गईं
- इस प्रकार भारतीय रेल की कुल प्राप्तियां रुपये 2,25,913 करोड़ रखी गईं

राजस्व व्यय

- सामान्य कार्य व्यय (ओडब्ल्यूई) अनुमान रुपये 1,62,753 करोड़
- डीआरएफ के लिए अप्रोप्रिएशन रुपये 800 करोड़ रखा गया
- राजस्व से पेंशन फंड के लिए अप्रोप्रिएशन रुपये 53,160 करोड़ रखा गया
- मिश्रित व्यय रुपये 2,700 करोड़ रखा गया
- भारतीय रेल का कुल राजस्व व्यय अनुमान रुपये 2,19,413 करोड़ रखा गया

परिचालन अनुपात

व्यय पर शुद्ध राजस्व रुपये 6,500 करोड़ का अनुमान आया जिसे विकास निधि (डीएफ) (रुपये 1,500 करोड़) एवं राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (रुपये 5,000 करोड़) में विनियोजित किया जाएगा, ताकि भारतीय रेल के पूंजीगत व्यय को पूरा किया जा सके

इस प्रकार परिचालन व्यय संशोधित बजट अनुमान 2019–20 के 97.46 प्रतिशत के मुकाबले 96.28 प्रतिशत रहने का अनुमान

पूंजीगत व्यय

- पूंजीगत व्यय रुपये 1,61,042 करोड़ रखा गया जो कि संशोधित अनुमान 2019–20 के मुकाबले रुपये 4,690.03 करोड़ (2.99 प्रतिशत) अधिक है
- कुल बजटीय सहायता (निर्भया फंड को छोड़कर) रुपये 70,000 करोड़, जिसमें रुपये 5,000 करोड़ आरआरएसके के लिए और रुपये 18,500 करोड़ केन्द्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) में से भारतीय रेल के अंश के रूप में भी है। वर्ष 2020–21 में कुल बजटीय सहायता संशोधित अनुमान 2019–20 से 3.19 प्रतिशत अधिक होने का अनुमान
- निर्भया फंड में से रुपये 250 करोड़
- आंतरिक स्रोत से रुपये 7,500 करोड़ (डीआरएफ-रुपये 1,000 करोड़, डीएफ-रुपये 1,500 करोड़ एवं आरआरएसके-रुपये 5,000 करोड़)
- ईबीआर-आईआरएफसी से रुपये 30,000 करोड़
- ईबीआर-आईएफ से रुपये 28,000 करोड़
- ईबीआर-पीपीपी से रुपये 25,292 करोड़

2019–20 के 3,150 किलोमीटर के मुकाबले वर्ष 2020–21 में 3,750 मार्ग किलोमीटर नई लाइन/आमान परिवर्तन/बड़ी लाइन खंड के दोहरीकरण शुरू करने का लक्ष्य रखा गया है।

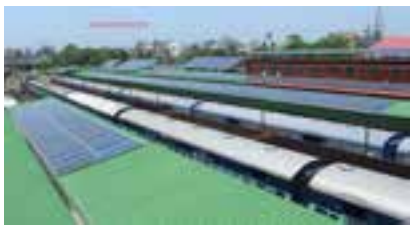
वर्ष 2020–21 में विद्युतीकरण का लक्ष्य 6,000 मार्ग किलोमीटर रखा गया है।

रेलवे की जमीन पर सौर ऊर्जा प्लांट स्थापित करने की योजना

'हरित परिवहन' की ओर कदम बढ़ाते हुए भारतीय रेल अपनी बेकार पड़ी भूमि का उपयोग सौर ऊर्जा संयंत्रों की स्थापना करने के लिए करेगी। इससे वह अपनी कर्षण ऊर्जा की जरूरतों को तो पूरा करेगी ही, साथ ही साथ 'ग्रीन हाउस गैस' के उत्सर्जन में अपने हिस्से में भी कमी लाएगी।

प्रधानमंत्री की वर्ष 2022-23 तक 175 गीगावॉट के सौर संयंत्र स्थापित करने की महत्त्वाकांक्षी योजना है और भारतीय रेल की ईंधन आवश्यकताओं पर निर्भरता कम करने के लिए देश भर में भारतीय रेल की भूमि पर सौर संयंत्र स्थापित करने होंगे। ये संयंत्र अनुपयोगी रेल भूमि पर लगाए जाएंगे। वर्तमान में लगभग 51,000 हेक्टेयर अनुपयोगी भूमि उपलब्ध है। इनमें से व्यवहार्य उपलब्ध भूमि पर लगभग 10 गीगावॉट के सौर संयंत्र लगाए जा सकते हैं।

इस प्रकार पैदा हुई ऊर्जा को सीटीयू/एसटीयू को अथवा सीधे 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली को भेजा जाएगा। ऊर्जा को सीधे 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली को भेजने की अवधारणा के प्रमाणस्वरूप 5 केवीए क्षमता पर सीधे प्रदर्शित किया जा चुका है। इसके अलावा 2 मेगावॉट की दीवाना



(हरियाणा) में और 1.7 मेगावॉट की बीना (मध्य प्रदेश) में 2 पायलट परियोजनाएं एग्जीक्यूशन एवं मार्च 2020 तक शुरू होने के चरण में हैं।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल 50 मेगावॉट का भूमि सौर संयंत्र भिलाई, छत्तीसगढ़ में स्थापित कर रही है, जिसके जनवरी, 2021 तक शुरू होने की संभावना है। भारतीय रेल ने अपनी कर्षण ऊर्जा का 400 मेगावॉट भाग सौर ऊर्जा से पूरा करने के लिए रीवा अल्ट्रा मेगा सोलर लिमिटेड (आरयूएमएसएल) से जो कि मध्य प्रदेश ऊर्जा विकास निगम लिमिटेड (एमपीयूवएनएल) एवं सोलर एनर्जी कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (एसईसीआई) का एक संयुक्त उपक्रम है समझौता किया है। इसके लिए निविदा जून, 2020 तक जारी होने की संभावना है। भारतीय रेल अपनी विभिन्न रेल स्थापनाओं की छत पर 245 मेगावॉट के सौर संयंत्र लगा रही है, जो क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं।

अपनी 30 बिलियन यूनिट कर्षण ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भारतीय रेल की आरंभ में अपनी अनुपयोगी रेल भूमि पर 2 गीगावॉट के सौर संयंत्र स्थापित करने की योजना है। 4,500 एकड़ भूमि का प्रारंभिक सर्वे पहले ही किया जा चुका है और यह प्रक्रिया के विभिन्न चरणों में है। इतनी भूमि पर 1 गीगावॉट क्षमता के सौर संयंत्र की स्थापना की जा सकती है। अन्य 4,400 एकड़ भूमि के लिए सर्वेक्षण वर्तमान में प्रक्रिया में है, जिस पर एवं और गीगावॉट क्षमता के सौर संयंत्र की स्थापना की जा सकती है।

भूमि आधारित सौर संयंत्रों की स्थापना विभिन्न मॉडलों यथा- आरईएससीओ, सीपीएसयू योजना इत्यादि के आधार पर भारतीय रेल की आवश्यकताओं, राज्य विनियमों, विभिन्न राज्यों में भारतीय रेल के ओपन एक्सेस स्टेटर इत्यादि के मद्देनजर की जाएगी। पूरी 10 गीगावॉट सौर ऊर्जा का उपयोग तभी व्यवहार्य होगा जब विभिन्न राज्यों द्वारा व्हीलिंग एवं बैंकिंग व्यवस्था प्रदान की जाए, शेष राज्यों द्वारा भारतीय रेल को ओपन एक्सेस प्रदान किया जाए और आरपीओ बंधन में छूट प्रदान की जाए। ■

यातायात परिवहन हेतु कोल्ड चेन के विकास हेतु भारतीय रेल की पहल

प्रशीतित पार्सल वैन: तेजी से नष्ट होने वाले यातायात के परिवहन के लिए नए डिजाईन के प्रशीतित पार्सल वैन (वीपीआर, 17 टन क्षमता वाले) विकसित किए गए हैं और रेल डिब्बा कारखाना कपूरथला के माध्यम से खरीदे गए हैं। वर्तमान में भारतीय रेल के पास न प्रशीतित पार्सल वैनों का बेड़ा है।

ये वैन राउंड-ट्रिप आधार पर बुक किए जाते हैं और इसके लिए सामान्य श्रेणी की गाड़ियों के वीपी के किराए से डेढ़ गुना ज्यादा देना होगा।

जल्द नष्ट होने वाली वस्तुओं के लिए कोल्ड स्टोरेज : सीएसआर के तहत कॉनकोर की किसान विजन परियोजना के तहत एक पायलट परियोजना के रूप में गाजीपुर घाट (उत्तर प्रदेश), नया

आजादपुर (आदर्श नगर दिल्ली) एवं राजा का तालाब (उत्तर प्रदेश) में 'टेम्परेचर कन्ट्रोल्ड पेरीशेबल कार्गो सेंटर' की शुरुआत की गई है। एक अन्य परियोजना लासलगांव, नासिक (महाराष्ट्र) में निर्माणाधीन है।

फतुआ एवं मंचेश्वर में तापमान नियंत्रित भंडार गृह विकसित करने के लिए सेंट्रल रेलसाईड वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन (सीआरडब्ल्यूसी) द्वारा अनुमति प्राप्त कर ली गई है।

छादरी में कोल्ड स्टोरेज फैसिलिटी विकसित की गई है। फ्रेश एंड हेल्दी एंटरप्राइज लिमिटेड (एफएचईएल) को एग्रीकल्चर लॉजिस्टिक सेंटर, राई, सोनीपत के रूप में पुनर्विकसित किया गया है। यह सुविधा कॉनकोर की शत प्रतिशत सहायता से 16.40 एकड़ भूमि में विकसित की गई है।

रीफर (वेन्टीलेटेड इन्सुलेटेड) रेल कन्टेनर्स : फल एवं सब्जियों के देश भर में परिवहन के लिए 98 वेन्टीलेटेड इन्सुलेटेड कन्टेनर्स (प्रति कन्टेनर 12 टन की क्षमता वाले 80 कन्टेनर की रेक) कॉनकोर के माध्यम से खरीदे गए हैं। ■

वर्ष 2019 की उपलब्धियाँ

साल 2019 की प्रमुख पहल और उपलब्धियाँ

- अब तक का सबसे अच्छा सुरक्षा रिकॉर्ड – इस वर्ष के दौरान शून्य यात्री क्षति हुई; मेल / एक्सप्रेस ट्रेनों का समयनिष्ठा प्रदर्शन 75.67 प्रतिशत तक बढ़ा
- केंद्रीय मंत्रिमंडल ने भारतीय रेल के परिवर्तनकारी संगठनात्मक पुनर्गठन को मंजूरी दी – एक ऐतिहासिक सुधार पहल
- 2030 तक 50 लाख करोड़ रुपये के प्रस्तावित निवेश के साथ 2019 के बजट ने रेलवे को देश का विकास इंजन बनाने की रूप-रेखा तैयार की
- बुनियादी ढांचे के विकास पर बड़ा जोर – दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा रूट पर ट्रेनों की गति बढ़ाकर 160 किमी प्रति घंटा की जाएगी; सिग्नलिंग प्रणाली को आधुनिक बनाया जाएगा; हरित विद्युतीकृत रेलवे की दिशा में नियमित प्रगति; पीपीपी मोड पर स्टेशन पुनर्विकास
- भारतीय रेल वंदे भारत ट्रेनों के 44 रेक का निर्माण करेगी, निविदाएं मंगाई गईं; कोच और इंजनों का रिकॉर्ड निर्माण; 2019-20 में 194 ट्रेनों को उत्कर्ष मानक तक उन्नत किया गया
- आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित पीएनआर पुष्टीकरण पूर्वानुमानक को आईआरसीटीसी वेबसाइट के साथ एकीकृत किया गया; रेलवे की बजाय आईआरसीटीसी द्वारा पहली बार चलाई गई ट्रेन – तेजस एक्सप्रेस ने दिल्ली और लखनऊ के बीच परिचालन शुरू किया, मुंबई-अहमदाबाद के बीच दूसरी तेजस ट्रेन की घोषणा
- हाई स्पीड वाले मुफ्त वाई-फाई युक्त स्टेशनों की संख्या 5,500 के पार; इसरो के सहयोग से रियल टाइम ट्रेन सूचना प्रणाली को फास्ट ट्रैक किया गया; शिकायत प्रबंधन पोर्टल और एप्लिकेशन 'रेल मदद' को आरंभ किया गया
- सीसीटीवी आधारित निगरानी प्रणाली वाले स्टेशनों की संख्या 500 के पार; रेलवे में आतंकवाद और नक्सलवाद के खतरे से निपटने के लिए पहली रेलवे कमांडो बटालियन 'कोरस' का शुभारंभ किया गया
- भारतीय रेल ने अपने यात्रियों के लिए भोजन की विविधता, स्वच्छता और गुणवत्ता में सुधार करने के लिए मैन्यू को तर्कसंगत बनाया; सीसीटीवी के माध्यम से वेब आधारित लाइव स्ट्रीमिंग की सुविधा का विस्तार आईआरसीटीसी की 40 रसोई इकाइयों तक किया गया
- 2 अक्टूबर 2019 को 150वीं गांधी जयंती के दिन से रेलवे में किसी सिंगल यूज प्लास्टिक सामग्री का उपयोग नहीं; 65,627 डिब्बों में जैव-शौचालयों की कुल संख्या बढ़ाकर 2,34,248 की गई
- समर्पित फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) को वर्ष 2021 तक चरणों में पूरी तरह कमीशन कर दिया जाएगा; पश्चिमी डीएफसी का रेवाड़ी – मदार खंड और पूर्वी डीएफसी का भदान – खुर्जा खंड पूरा हुआ और ट्रायल कमर्शियल रन शुरू किए गए
- भारतीय रेल के 58 से ज्यादा प्रतिष्ठानों में ई-ऑफिस परियोजना कार्यान्वित जो 72000 से ज्यादा डिजिटल फाइल निर्मित करते हुए कागजी फाइलों की जगह लेगी; भारतीय रेल की खरीद प्रक्रिया पूरी तरह (एंड-टू-एंड) डिजिकृत की गई
- दुनिया के सबसे बड़े भर्ती अभ्यासों में से एक को सफलतापूर्वक पूरा किया गया; आयुष्मान भारत को भारतीय रेल के 91 अस्पतालों में शुरू किया गया। ■

बुनियादी ढांचे पर जोर

ज्यादा तेज निर्माण

- कुल नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन का निर्माण पिछले साल के 1014 ट्रैक किमी से बढ़कर इस साल 1165 ट्रैक किमी हुआ (+15 फीसदी) (अवधि: अप्रैल-नवंबर)
- मानव संचालित लेवल क्रॉसिंग (एमएलसी) के उन्मूलन में 199 फीसदी की वृद्धि।
- पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान 296 एमएलसी की तुलना में नवंबर 2019 तक 904 एमएलसी को समाप्त कर दिया गया है; मशीनीकरण में वृद्धि, जिससे पटरियों और टर्नआउट्स की गहरी जांच 27 फीसदी ज्यादा रही (इस साल 9,059 किमी, वहीं पिछले वर्ष 7,159 किमी); ज्यादा लंबी रेलों (260 मीटर) का उत्पादन और उपयोग (कुल का 75 फीसदी) जिससे वेल्ड जॉइंट्स में कमी; रेल / वेल्ड विफलताओं में 23 फीसदी की भारी कमी।
- पुलों का पुनर्वास (+82 फीसदी): अप्रैल-नवंबर 2019 में 861 पुलों का पुनर्वास किया गया, इसकी तुलना में पिछले वर्ष इसी अवधि में ये संख्या 472 थी।
- फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) का निर्माण 44 फीसदी बढ़ा।
- अप्रैल-नवंबर, 2018 के दौरान 118 एफओबी का निर्माण हुआ था जिसकी तुलना में अप्रैल-नवंबर, 2019 के बीच 170 एफओबी बनाए गए।
- रेल नवीनीकरण (+27 फीसदी) : अप्रैल-नवंबर, 2019 के बीच 3,560 ट्रैक किमी। अप्रैल-नवंबर, 2018 के दौरान यह संख्या 2,812 ट्रैक किलोमीटर था। ■

पालघाट-पोलाची आमान परिवर्तित रेल खंड

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर एफओबी

विद्युतीकृत हरित रेलवे

हेड ऑन जेनेरशन सिस्टम

- इस वर्ष रेलवे विद्युतीकरण 1440 रूट किमी (आरकेएम) से बढ़कर 2041 आरकेएम हो गया (+42 फीसदी) (अवधि: अप्रैल - नवंबर)
- अप्रैल, 2018 से 5 नवंबर 2019 तक, 436 ट्रेनें एंड ऑन जेनरेशन (ईओजी) से हेड ऑन जेनरेशन (एचओजी) में परिवर्तित हो गईं ताकि डीजल की खपत को कम किया जा सके; इससे इनकी संचयी संख्या 500 से अधिक ट्रेनों की हो गई।
- कुल 39 कार्यशालाएं, 7 निर्माण इकाइयाँ, 5 डीजल शेड और एक स्टोर डिपो अब 'ग्रीनको' प्रमाणित हैं। इनमें से 7 ने 2019-20 में प्रमाण-पत्र प्राप्त किया।
- 2019-20 में 4 और रेलवे स्टेशनों को ग्रीन प्रमाणीकरण मिलने के साथ 13 रेलवे स्टेशन अब तक ग्रीन प्रमाणीकरण हासिल कर चुके हैं। 18 और रेलवे भवन, कार्यालय, परिसर और अन्य प्रतिष्ठान भी ग्रीन प्रमाणित हैं जिनमें 2 पर्यवेक्षक प्रशिक्षण केंद्र (एसटीसी) और 3 रेलवे स्कूल शामिल हैं। रेलवे अस्पताल, अजमेर ग्रीन रेटिंग हासिल करने वाला पहला रेलवे अस्पताल है।
- पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए 85 रेलवे स्टेशनों को वर्तमान वर्ष में आईएसओ: 14001 प्रमाण-पत्र दिया गया है।

सौर ऊर्जा

छत वाले बिजली संयंत्र (रूफ टॉप पावर प्लांट्स)

- 25 वर्षों के समझौतों के साथ डेवलपर्स के पीपीए मोड के माध्यम से रेलवे भवनों की छतों पर 500 मेगावॉट के सौर संयंत्र। इनका उपयोग रेलवे स्टेशन आदि पर गैर-ट्रैक्शन लोड को पूरा करने के लिए किया जाएगा।
- इसमें से 96.84 मेगावॉट सौर संयंत्र पहले ही लगाए जा चुके हैं। ये संयंत्र कार्बन उत्सर्जन और कार्बन फुटप्रिंट को कम करेंगे।
- पूरे भारतीय रेल में 16 स्टेशनों को ग्रीन रेलवे स्टेशन घोषित किया गया है, जो पूरी तरह से सौर या पवन ऊर्जा के माध्यम से अपनी ऊर्जा जरूरतों को पूरा कर रहे हैं। ये स्टेशन हैं - सीआर में रोहा, पेन, अप्टा; ईसीआर में नियामतपुर हॉल्ट, कन्हाईपुर हॉल्ट, टेका बीघा हॉल्ट, माई हॉल्ट, गरसांडा हॉल्ट, नियाजीपुर हॉल्ट, धमरघाट; एनआर में श्री माता वैष्णो देवी, शिमला; डब्ल्यूआर में उन्हेल, खंडेरी, बाजुद, अंबली रोड, सदानापुरा एवं सचिन। ये सब 100 फीसदी हरित ऊर्जा वाले स्टेशन हैं।
- लगभग 111 मेगावॉट के सौर संयंत्रों के लिए कार्य प्रगति पर है।
- 93 मेगावॉट के सौर संयंत्रों के लिए निविदाएं हाल ही में रेलवे मंत्रालय के तहत एक कंपनी, रेलवे ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आरईएमसीएल) द्वारा प्रदान की गई हैं।
- आरईएमसीएल द्वारा 45 मेगावॉट की छत सौर क्षमता के लिए निविदाएं मंगाई गई हैं।
- शेष 154 मेगावॉट योजना के विभिन्न चरणों में है।

जमीनी बिजली संयंत्र

- लगभग 500 मेगावॉट जमीनी सौर

ऊर्जा संयंत्र ट्रैक्शन और गैर-ट्रैक्शन आवश्यकताओं को पूरा करेंगे।

- इसमें से लगभग 3 मेगावॉट पहले ही एमसीएफ, रायबरेली में स्थापित किए जा चुके हैं।
- रेलवे की 300 एकड़ खाली भूमि पर भिलाई (50 मेगावॉट) संयंत्र, जिसका काम आरईएमसीएल द्वारा दिया गया है और कार्य प्रगति पर है। यह मार्च, 2021 तक कमीशन के लिए लक्षित है।
- उपरोक्त भूमि आधारित सौर परियोजनाओं के अलावा, आईआर ने 25 केवी एसी ट्रैक्शन सिस्टम को सीधे सौर ऊर्जा प्रदान करने के लिए दो पायलट परियोजनाएं भी शुरू की हैं।
- आरईएमसीएल के माध्यम से दीवाना सौर संयंत्र परियोजना (2 एमडब्ल्यूपी): पीपीए पर 14 जून, 2019 को हस्ताक्षर किए गए। काम शुरू हो चुका है और मार्च 2020 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

- भेल (बीएचईएल) के माध्यम से बीना सौर परियोजना (1.7 एमडब्ल्यूपी): काम शुरू हो चुका है, निष्पादन किया जा रहा है और फरवरी, 2020 तक इसे पूरा करने का लक्ष्य है।
- आरईएमसीएल द्वारा 140 मेगावॉट (35 मेगावॉट सौर + 105 मेगावॉट पवन) और 109 मेगावॉट (27 मेगावॉट सौर+82 मेगावॉट पवन) क्षमता वाले दो हाइब्रिड संयंत्रों (सौर +पवन) के लिए निविदाएं मंगाई गई हैं।

पवन ऊर्जा

भारतीय रेल ने जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों में 2021-22 तक लगभग 1000 मेगावॉट सौर ऊर्जा और लगभग 200 मेगावॉट पवन ऊर्जा का उत्पादन करने की योजना बनाई है। विवरण निम्नानुसार है:-

- भारतीय रेल के 200 मेगावॉट लक्ष्य में से 103.4 मेगावॉट पवन संयंत्र पहले ही लगाए जा चुके हैं।
- तमिलनाडु में 21 मेगावॉट (नॉन-ट्रैक्शन के लिए) क्षमता, राजस्थान में 26 मेगावॉट (ट्रैक्शन के लिए) क्षमता, महाराष्ट्र में 6 मेगावॉट (नॉन-ट्रैक्शन के लिए) और 50.4 मेगावॉट (ट्रैक्शन के लिए) क्षमता के पवन चक्की संयंत्र स्थापित किए गए हैं।
- इसके अलावा हाइब्रिड नवीकरणीय ऊर्जा संयंत्रों के हिस्से के तौर में आरईएमसीएल द्वारा 187 मेगावॉट क्षमता के लिए निविदाएं मंगवाई गई हैं। ■

हबीबगंज रेलवे स्टेशन का कलात्मक दृश्य

स्टेशन के पुनर्विकास के लिए पहल

- तीन स्टेशनों (आनंद विहार, बिजवासन और चंडीगढ़) के लिए 30 अक्टूबर, 2019 को भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) द्वारा अनुबंध प्रदान किए गए हैं।
- पांच स्टेशनों के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर
- अप्रैल, 2019 में आरएलडीए और एनएचएआई के साथ, मल्टी-मॉडल ट्रांसपोर्ट हब के रूप में अजनी (नागपुर) के पुनर्विकास के लिए विस्तृत योजना को अंतिम रूप दे दिया गया है और बोलियाँ आमंत्रित की जा रही हैं।
- देहरादून स्टेशन के पुनर्विकास के लिए आरएलडीए और मसूरी देहरादून विकास प्राधिकरण (एमडीडीए) द्वारा अक्टूबर, 2018 में एमडीडीए ने योजना तैयार करने के लिए वास्तुकला सलाहकार को साथ जोड़ा है।
- ईसीओआर और ओडिशा राज्य सरकार द्वारा भुवनेश्वर स्टेशन का पुनर्विकास किया जा रहा है।
- आरएलडीए और डीडीए द्वारा आनंद विहार और बिजवासन स्टेशन का पुनर्विकास किया जा रहा है।
- आईआरएसडीसी ने मार्च/अप्रैल, 2019 से पांच स्टेशनों पुणे, सिकंदराबाद, चंडीगढ़, आनंद विहार और बेंगलुरू शहर के लिए एकीकृत सुविधा प्रबंधन शुरू की है।
- निजी सार्वजनिक भागीदारी के माध्यम से ग्वालियर, नागपुर, साबरमती और अमृतसर रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए पीपीपीएसी- पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप मूल्यांकन समिति द्वारा 20 दिसम्बर, 2019 को सैद्धांतिक मंजूरी दी गई। इसके लिए निविदा प्रक्रिया गति में आ गई है। इस परियोजना का उद्देश्य इन रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को हवाई अड्डों की तरह विश्वस्तरीय सुविधाएं देना है। सभी स्टेशनों के लिए महत्त्वपूर्ण विशेषताएं हैं - यात्री आवाजाही के अलग-अलग मार्ग, 100 फीसदी दिव्यांग अनुकूल होना, स्टेशन में बाधा मुक्त प्रवेश और निकासी, बैठने की पर्याप्त जगह होना, यात्री गतिविधियों में सहयोग के लिए लिफ्ट और एस्कलेटर्स का प्रावधान। यह विकास पारगमन उन्मुख विकास सिद्धांतों पर आधारित होगा जिसका उद्देश्य शहरों को जाम से मुक्त करना है। ■

समस्तीपुर स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या 1 पर लगा एस्केलेटर

यात्री सेवाओं पर ध्यान

समय की पाबंदी

- मेल / एक्सप्रेस ट्रेनों के लिए भारतीय रेल का समयनिष्ठा (पंक्चुएलिटी) प्रदर्शन 75.67 फीसदी (अप्रैल नवंबर) तक बढ़ा है जबकि पिछले वर्ष की समान अवधि में यह प्रदर्शन 68.19 फीसदी था, जो कि 7.5 फीसदी के सुधार को दर्शाता है।

नए कोच और रेलगाड़ियाँ

- दिल्ली-लखनऊ के बीच पहली तेजस ट्रेन का संचालन शुरू हुआ। यह पहली ऐसी ट्रेन थी जिसके परिचालन का प्रबंधन भारतीय रेल द्वारा नहीं बल्कि आईआरसीटीसी द्वारा किया गया।
- मुंबई और अहमदाबाद के बीच आईआरसीटीसी द्वारा संचालित दूसरी तेजस ट्रेन की बुकिंग शुरू।
- नई दिल्ली से कटरा के लिए 2 वंदे भारत एक्सप्रेस को नियमित सेवा में शामिल किया गया।
- 2019-20 में 194 ट्रेनों को उत्कृष्ट मानक तक अपग्रेड किया गया।

- कुल मिलाकर 78 नई ट्रेन सेवाएं अप्रैल-नवंबर, 2019 के बीच शुरू की गईं।
- आईसीएफ ट्रेनों के 120 जोड़ों को 156 एलएचबी रेकों का उपयोग करते हुए तेज और सुरक्षित एलएचबी में तब्दील किया गया।
- 8-कार वाली 60 एमईएमयू रेक का उपयोग करते हुए 104 पैसेंजर ट्रेनों को तेज और सुरक्षित एमईएमयू में परिवर्तित किया गया।
- *ट्रेन में वहन क्षमता का विस्तार:* अप्रैल से नवंबर, 2019 की अवधि में 656 अतिरिक्त कोचों को बढ़ाया गया है।
- हमसफर ट्रेनों की सुविधा और किफायत को सुनिश्चित करने के लिए हमसफर ट्रेनों में स्लीपर कोच जोड़े गए हैं।
- *विशेष ट्रेनों का चलना:* अप्रैल और नवंबर 2019 की अवधि में त्यौहारों और छुट्टियों के दौरान विशेष रेलगाड़ियों की 28,500 यात्राएं चलीं। ■

सेमी हाई स्पीड ट्रेन 'वंदे भारत एक्सप्रेस'

मेक इन इंडिया

- भारतीय रेल 'वंदे भारत' ट्रेनों की 44 रेकों का निर्माण करेगी। इसकी निर्माण इकाई इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नै ने 22 दिसंबर, 2019 को 16 कोचों के 44 ट्रेन सेटों के लिए बिजली के उपकरण और अन्य सामानों की आपूर्ति के लिए निविदा प्रकाशित करके इस प्रक्रिया को गति दे दी। इसकी खरीद डीपीआईआईटी, भारत सरकार की 'मेक इन इंडिया' नीति के अनुसार की जाएगी।
- डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी ने श्रीलंकाई रेलवे को 7 डीजल इंजनों का निर्यात किया है।
- भारतीय रेल बांग्लादेश रेलवे को उनका रेल परिचालन बेहतर बनाने में मदद करने के लिए 2 साल की अवधि के लिए ब्रॉड गेज और मीटर गेज डीजल लोकोमोटिव प्रदान करेगी।
- 'मेक इन इंडिया' पहल को आगे बढ़ाते हुए पटरियों के रख-रखाव की कुछ मशीनों को पूरी तरह से स्वदेशी कर दिया गया है, जैसे यूटिलिटी व्हीकल्स (यूटीवी), रेल बाउंड मेंटेनेंस व्हीकल (आरबीएचवी), ट्रैक बिछाने के उपकरण (टीएलई), रेल थ्रेडर (आरटी) और रेल-कम-रोड व्हीकल (आरसीआरवी) आदि।
- पिछले पांच वर्षों के दौरान आपूर्ति की गई अधिकांश ट्रैक रख-रखाव की मशीनों का निर्माण 'मेक इन इंडिया' पहल के तहत दुनिया के अग्रणी निर्माताओं द्वारा भारत में किया गया था।
- विश्व की एक प्रमुख ट्रैक मशीन निर्माता कंपनी द्वारा नवंबर, 2016 में गुजरात के कर्जन में एक और विनिर्माण संयंत्र चालू किया गया है। इस संयंत्र में निर्मित पहली मशीन के फरवरी, 2020 तक बनकर आने संभावना है। ■

म्यांमार रेलवे को निर्यातित रेल इंजन

राइट्स द्वारा श्रीलंका को निर्यातित डीएमयू कोच

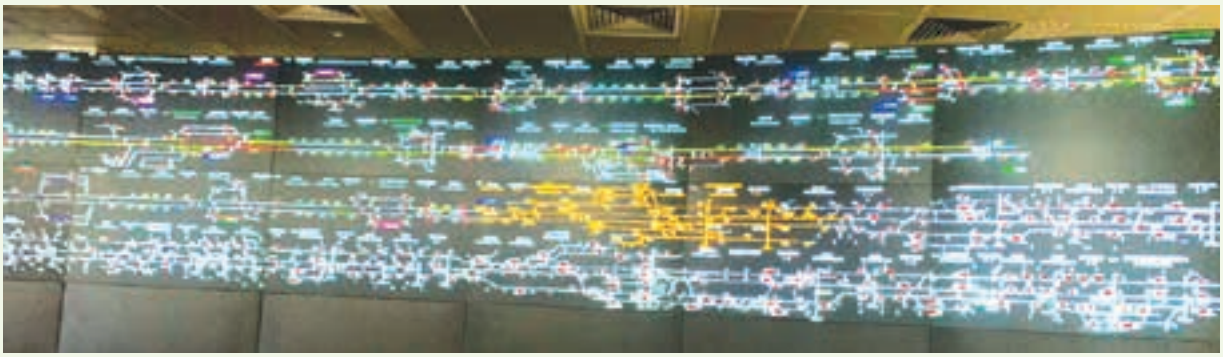
रोलिंग स्टॉक का बढ़ा हुआ उत्पादन

- अप्रैल-नवंबर, 2018 के 309 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के मुकाबले अप्रैल-नवंबर 2019 में 495 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव का उत्पादन (+60 फीसदी)।
- अप्रैल-नवंबर 2018 में 2,739 एलएचबी कोच निर्मित किए गए थे जबकि इसकी तुलना में अप्रैल-नवंबर 2019 में 3,837 एलएचबी कोच का उत्पादन हुआ (+40 फीसदी)।
- भारतीय रेल की इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने वर्ष 2019-20 में 9 महीने से भी कम समय में अपने 3000वें कोच का उत्पादन किया। ये परिणाम प्राप्त करने के लिए कार्य दिवसों की संख्या 2018-19 के 289 दिनों के मुकाबले चालू वर्ष में घटकर 215 दिन हो गई जो 25.6 फीसदी की कमी है।
- चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने 21 दिसंबर, 2019

को वित्त वर्ष 2019-20 के 300वें लोकोमोटिव को 9 महीने से कम (216 कार्य दिवसों में) समय में निर्मित कर दिया। 300वें लोको के उत्पादन के लिए कार्य दिवस 2017-18 में 292 दिन थे, जो 2018-19 में घटकर 249 दिन हो गए और वर्तमान वित्त वर्ष 2019-20 में 216 दिन रह गए। इसलिए इस आंकड़े को पाने के लिए 2017-18 के बाद से अब तक कार्य दिवसों की संख्या में 28 फीसदी की कमी आई है।

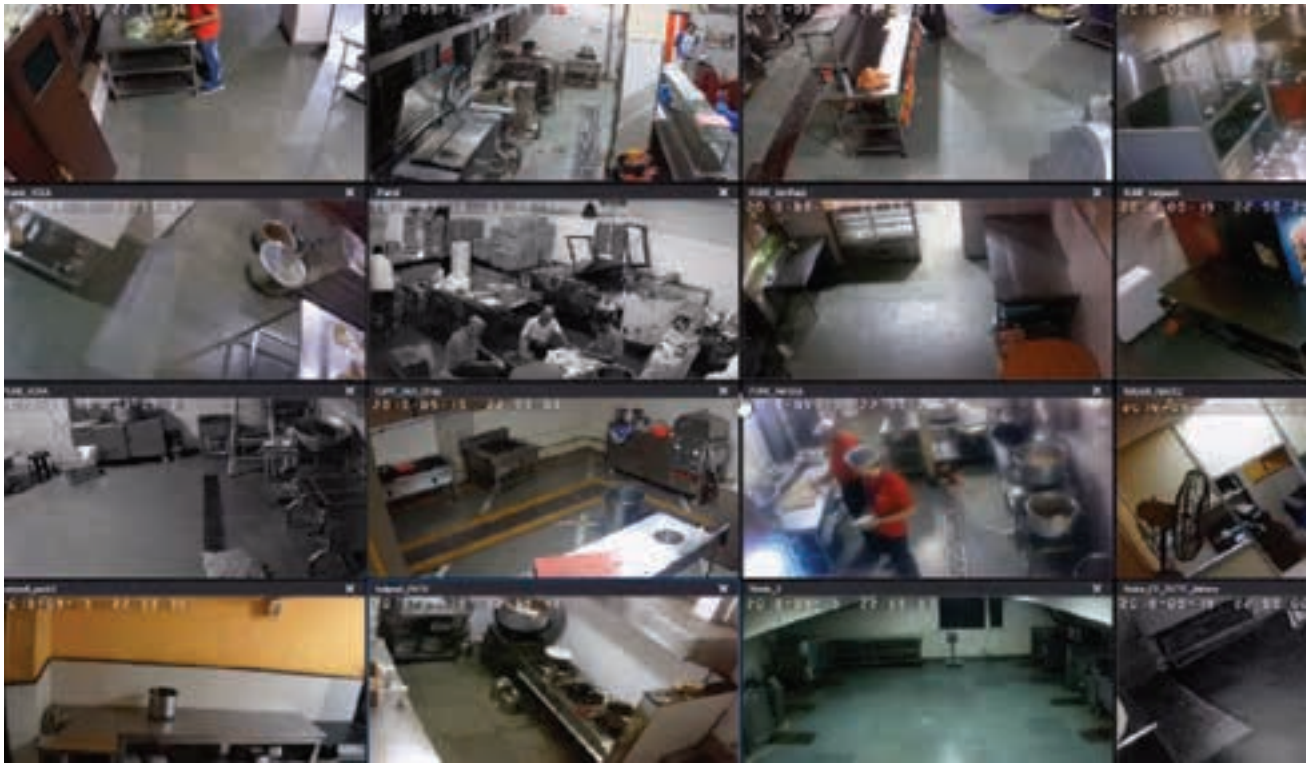
- सीएलडब्ल्यू ने कैलेंडर वर्ष 2019 में कुल 446 लोकोमोटिव निर्मित करते हुए विश्व रिकॉर्ड बनाया। ■

आधुनिक ट्रेन नियंत्रण प्रणाली



उन्नत इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम

- भारतीय रेल लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन (एलटीई) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली के साथ आधुनिक ट्रेन नियंत्रण प्रणाली को लागू करके अपनी सिग्नलिंग प्रणाली को आधुनिक बनाएगी।
- यह भारतीय रेल की सबसे महत्त्वाकांक्षी आधुनिकीकरण परियोजनाओं में से एक है, जो सुरक्षा व लाइन क्षमता में सुधार और ट्रेनों को ऊंची गति पर चलाने के लिए सिग्नलिंग व्यवस्था में उन्नयन की परिकल्पना करती है। इसे नीति आयोग, रेलवे विस्तारित बोर्ड (ईबीआर) की मंजूरी और सीसीईए की मंजूरी के बाद लागू किया जाना है।
- अखिल भारतीय आधार पर सिग्नलिंग प्रणाली के उपरोक्त आधुनिकीकरण कार्य को करने के लिए एक प्रस्ताव के रूप में 1,810 करोड़ रुपये की कुल लागत पर कुल 640 रूट किमी के 4 कार्य, व्यापक परीक्षणों के लिए पायलट प्रोजेक्ट के रूप में मंजूर किए गए हैं। ये चार खंड हैं - दक्षिण मध्य रेलवे में रेनिगुंटला (आरयू) - येरागुंटला (वाईए) खंड, पूर्वी तटीय रेलवे में विजयनगरम (वीजेडएम) - पालसा (पीएसए) खंड, उत्तर मध्य रेलवे में झांसी (जेएचएस) - बीना खंड और मध्य रेलवे में नागपुर (एनजीपी) - बडनेरा (बीडी) खंड। ये भारतीय रेल नेटवर्क के सबसे व्यस्त मार्गों में से कुछ हैं। ■



आईआरसीटीसी का लाइव किचन

स्वास्थ्यप्रद और गुणवत्ता युक्त भोजन

- आईआरसीटीसी की रसोई इकाइयों के सीसीटीवी के माध्यम से वेब-आधारित लाइव स्ट्रीमिंग सुविधा 40 रसोई इकाइयों तक बढ़ाई गई। पहले यह सुविधा 18 रसोई इकाइयों (मई, 2019 तक) में थी।
- लाइव किचन फीड से जुड़े क्यूआर कोड के साथ फूड पैकेट 2 से 28 किए गए।
- रेलगाड़ियों में बिलिंग तथा डिजिटल भुगतान के लिए लगाई गई पीओएस मशीनों की संख्या 47 ट्रेनों तथा 703 रैक में 2,742 (मई, 2019) से बढ़कर 5,122 हो गई है।
- इसके अतिरिक्त 2018 अचल इकाइयों (फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयों, जलपान कक्षों, कैटरिंग स्टॉल आदि) में डिजिटल भुगतान के लिए पीएसओ मशीन सहित 6,002 भुगतान की अन्य पद्धतियों को लागू किया गया।
- वित्त वर्ष 2018-19 के लिए 11,858 भोजन के लिए ई-कैटरिंग बढ़कर 2019-20 (30 नवम्बर, 2019 तक) में 21,026 हो गया।
- ट्रेनों की 185 जोड़ियों में यात्रियों के लिए मेन्यू उपलब्धता तथा 'राइट टू बिल' की सूचना देने के लिए 8,223 मेटेलिक बोर्ड लगाए गए हैं।
- रेल नीर संयंत्रों की संख्या 9 से बढ़ाकर 12 (मई, 2019) कर दी गई है। रोजाना औसत उत्पादन 6.62 लाख लीटर से बढ़कर 9 लाख लीटर हो गया है।
- यात्रियों के लिए खाने में व्यंजनों के प्रकार, साफ-सफाई तथा गुणवत्ता को सुधारने की आवश्यकता महसूस करते हुए भारतीय रेल ने मेन्यू को युक्तिसंगत बनाया है तथा रेलगाड़ियों में और रेलवे स्टेशनों पर केटरिंग सेवाओं के लिए शुल्क में संशोधन किया है।
- राजधानी/शताब्दी/दुरंतो ट्रेनों में केटरिंग सेवा शुल्क को 6 साल बाद संशोधित किया गया है जबकि मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में स्टैंडर्ड भोजन का शुल्क 7 वर्ष बाद संशोधित किया गया है। पिछला संशोधन 2012 में किया गया था। 'जनता भोजन' की दर में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है और इसकी दर 20 रुपये है।
- *स्टैंडर्ड भोजन की तीन श्रेणियाँ* - स्टैंडर्ड शाकाहारी भोजन, स्टैंडर्ड मांसाहारी भोजन (दो अंडा करी के साथ) तथा स्टैंडर्ड मांसाहारी भोजन (चिकन करी के साथ) बनाई गई है पहले भोजन की दो श्रेणियाँ थीं। अब यात्रियों के लिए पहले से अधिक क्षेत्रीय व्यंजन उपलब्ध होंगे। इनमें तीन किस्म की बिरयानी भी शामिल है।
- भारतीय खाद्य सुरक्षा तथा मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) द्वारा 2018 में 'ईट राइट इंडिया' अभियान के रूप में मुम्बई सेंट्रल रेलवे स्टेशन को देश का पहला 'ईट राइट स्टेशन' प्रमाणित किया गया है। एफएसएसएआई द्वारा 04 की रेटिंग स्टार के साथ मुम्बई सेंट्रल रेलवे स्टेशन को 29 नवम्बर, 2019 को 'ईट राइट स्टेशन' का प्रमाण पत्र दिया गया। सीएसएमटी मुम्बई को दिसम्बर 2019 में 5 स्टार रेटिंग के साथ 'ईट राइट स्टेशन' का प्रमाण पत्र दिया गया। ■

स्वच्छ भारत, स्वच्छ रेल

बॉयो टॉयलेट

- अप्रैल-नवम्बर, 2019 से 11,703 कोच में 38,331 जैव शौचालय (बॉयो टॉयलेट) स्थापित किए गए। इस तरह अब 65,627 कोचों में स्थापित जैव शौचालयों की कुल संख्या 2,34,248 हो गई है। अब जैव शौचालय के साथ कवर किए गए कोच का प्रतिशत 98 हो गया है।
- 2 अक्टूबर, 2019 को 150वीं गांधी जयंती से रेलवे प्रणाली में एकल उपयोग प्लास्टिक सामग्री की समाप्ति।
- वर्ष 2018-19 के लिए स्वच्छता कार्य योजना लागू करने में रेल मंत्रालय को सर्वश्रेष्ठ केन्द्रीय मंत्रालय घोषित किया गया और 6 सितम्बर, 2019 को राष्ट्रपति द्वारा पुरस्कृत किया गया।
- 950 स्टेशनों पर एकीकृत मशीनीकृत सफाई सुविधा प्रदान की गई। 720 प्रमुख स्टेशनों पर स्वच्छता मानकों के बारे में यात्रियों की राय का स्वतंत्र तीसरे पक्ष से सर्वेक्षण कराया गया।
- राजधानी, शताब्दी, दुरंतो सहित अन्य महत्त्वपूर्ण लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) बढ़ाकर ट्रेनों की 1,090 जोड़ियों में की गई। ओबीएचएस के अंतर्गत कोच के शौचालय, द्वार, गलियारे तथा यात्री कम्पार्टमेंट की साफ-सफाई ट्रेन चलने के दौरान की जाती है।
- मांग के आधार पर ओबीएचएस सेवा एसएमएस से समर्थित है। कोच मित्र सेवा ट्रेनों की 1,050 जोड़ियों को कवर करती है।
- एसी कोच के यात्रियों को दी जाने वाली लिनन धुलाई सुविधा की गुणवत्ता सुधारने के लिए भारतीय रेल ने यांत्रिक लांड्री की स्थापना को जारी रखा है। 2018-19 तक 61 यांत्रिक

प्लेटफॉर्म पर मशीनिकृत सफाई

प्लास्टिक बॉटल क्रशिंग मशीन

यांत्रिक लांड्रियाँ

लांड्रियाँ स्थापित की गईं और 2019-20 में पांच और लांड्रियाँ जोड़ी गईं। 109 टन प्रतिदिन की कुल क्षमता के साथ 14 और यांत्रिक लांड्रियों के लिए आदेश दिए गए। अगले वित्त वर्ष तक यांत्रिक लांड्रियों से 100 प्रतिशत लिनन धुलाई आवश्यकता कवर करने की योजना है।

- पर्यावरण अनुकूल तरीके से स्टेशनों के प्लास्टिक कचरे में कमी, पुन:चक्रीकरण, तथा निष्पादन के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्लास्टिक बॉटल क्रशिंग मशीनें (पीबीसीएम) लगाने के लिए विस्तृत नीति दिशा-निर्देश दिए गए हैं। अभी 229 स्टेशनों पर लगभग 315 पीबीसीएम स्थापित की गई हैं। इनमें अनेक जिला मुख्यालय रेलवे स्टेशन शामिल हैं। ■

वेंडर आधार बढ़ाना

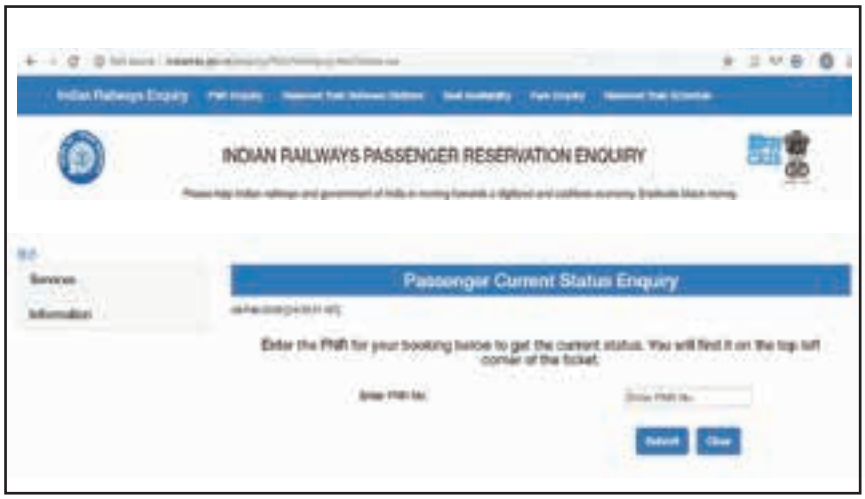
1 जनवरी, 2019 से भारतीय रेल की ई-खरीद वेबसाइट पर 49,466 नए वेंडरों/ठेकेदारों तथा 535 बोली लगाने वालों (ई-नीलामी के लिए) ने पंजीकरण कराया। अब आईआरईपीएस पर पंजीकरण कराने वाले वेंडरों और बोली लगाने वालों की संख्या क्रमश: 1,57,109 तथा 4077 है।

मई, 2019 में पूरे देश में 24 प्रमुख स्थानों पर अखिल भारतीय आधार पर वेंडरों की बैठक आयोजित की गई। इन बैठकों में कुल 4,008 वेंडरों ने भाग लिया जिसमें से 1,845 वेंडर भारतीय रेल के लिए नए थे। इस में रेलवे के लिए आवश्यक उच्च गुणवत्ता के सामान प्रदर्शित किए गए थे और विस्तृत विवरण, वार्षिक आवश्यकता वेंडर स्वीकृति एजेंसी जैसी महत्त्वपूर्ण सूचनाएं भी प्रदर्शित की गई थीं। वेंडरों को महत्त्वपूर्ण सूचनाएं देने तथा उनकी समस्याओं के समाधान के लिए तकनीकी सत्र के साथ-साथ इंटरेक्टिव प्रश्नोत्तर सत्र का आयोजन भी किया गया।

वेंडरों को व्यावसायिक सुगमता के क्षेत्र में सरकार द्वारा लिए गए महत्त्वपूर्ण नीतिगत कदमों की जानकारी दी गई। ■

यात्री शुल्क

- रेलवे यात्री अधिनियम, 1956 का टर्मिनल टैक्स निरस्त कर दिया गया। रेलवे द्वारा कुछ विशेष तीर्थों वाली जगहों या जहाँ मेले या प्रदर्शनियाँ आदि लगाए जाते थे, वहाँ ले जाने के लिए यात्रियों पर रेलवे द्वारा टर्मिनल टैक्स लगाया जाता था।
- *यात्री आय:* भारतीय रेल को अप्रैल से नवंबर, 2019 की अवधि के लिए कुल यात्री आय 35,249.13 करोड़ हुई, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान अर्जित 33,829.58 करोड़ से 4.20 फीसदी अधिक है।



टिकट आरक्षण को आसान बनाने के उपाय

आम यात्रियों को टिकट बेचने की सुविधा का प्रसार

- स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) के माध्यम से यात्रियों को अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए प्रोत्साहित करने की दृष्टि से, सहायक (फैसिलिटेटर) की नीति को उदार बनाया गया।
- सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारियों के जीवनसाथी / वयस्क बच्चों को भी सहायक बनने की अनुमति दी गई है। ये सहायक यात्रियों को स्मार्ट कार्ड के जरिए एटीवीएम के माध्यम से अनारक्षित टिकट जारी करते हैं।
- क्षेत्रीय रेलवे को जरूरत के आधार पर एटीवीएम आधारित सहायक बढ़ाने का अधिकार दिया गया है।
- *यात्रियों को सहज और किफायती रूप में सूचना :* यात्रा विवरण के सत्यापन के लिए शुल्कों को विवेकसंगत बनाया गया ताकि रेल यात्री अपनी यात्रा के बारे में सहजता से सूचना प्राप्त कर सकें।
- *यात्रियों को एसएमएस अलर्ट :* यात्री सुविधा बढ़ाने के लिए उन यात्रियों को एसएमएस अलर्ट भेजे जाते हैं जो निम्नलिखित परिस्थितियों में टिकट बुक कराते समय अपना मोबाइल नंबर देते हैं:-
  - बुकिंग काउंटर से टिकट बुक कराने के समय और आरक्षित टिकटों को रद्द करने के समय।
  - एसएमएस अलर्ट उस समय भेजे जाते हैं जब प्रतीक्षा सूची की स्थिति आरएसी/कन्फर्म या आरएसी से कन्फर्म में बदल जाती है।
  - चार्ट तैयार करने के समय कंफर्म, आरएसी तथा प्रतीक्षा सूची के टिकट धारकों की अंतिम स्थिति बता दी जाती है।
  - टिकट का दर्जा बढ़ाए जाने की स्थिति में एसएमएस अलर्ट।
  - कम दूरी पर ट्रेन की समाप्ति तथा ट्रेन के मार्ग परिवर्तन की स्थिति में एसएमएस अलर्ट।
- *ट्रेनों में एचएचटी*

  ▸ राजधानी तथा शताब्दी रेलगाड़ियों के टिकट जांच करने वाले कर्मी को हैंड हेल्ड टर्मिनल्स (एचएचटी) प्रदान किए गए हैं। तेजस, गतिमान, दुरंतो, महामना, हमसफर तथा वंदे भारत एक्सप्रेस जैसी महत्त्वपूर्ण गाड़ियों के टीटीई को एचएचटी प्रदान करने के निर्देश दिए गए हैं।

  ▸ एचएचटी मशीन पर आरक्षण चार्ट डाउनलोड हो जाता है और यात्रा करने वाले/नहीं करने वाले यात्रियों की उपस्थिति दर्ज हो जाती है। यदि दूसरे आरक्षण चार्ट की

स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन से टिकट लेते यात्री

हैंड हेल्ड टर्मिनल्स

तैयारी के बाद कोई स्थान खाली रह जाता है तो इस स्थान को बुकिंग के लिए अगले रिमोट लोकेशन को हस्तांतरित कर दिया जाता है।

- ***फ्लेक्सी किराए को युक्तिसंगत बनाना:***- फ्लेक्सी किराया पहले राजधानी, शताब्दी और दुरंतो जैसी प्रमुख रेलगाड़ियों में लागू किया गया था। अब इसे और युक्तिसंगत तथा जनानुकूल बनाया गया है। फ्लेक्सी किराया लागू होने वाली सभी श्रेणियों में किराए की अधिकतम सीमा में कटौती, सभी फ्लेक्सी किराए वाली ट्रेनों में क्रमिक डिस्काउंट ऑफर करके तथा कम यात्रियों वाली कुछ ट्रेनों में फ्लेक्सी किराए की समाप्ति के आधार पर किराए को विवेक संगत बनाया गया। चालू वर्ष में फ्लेक्सी किराया योजना से 532.53 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय हुई है। हमसफर रेलगाड़ी किराए से फ्लेक्सी किराए को हटा दिया गया है।
- आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित पीएनआर कन्फर्मेशन प्रेडिक्टर (संकेतक) को भारतीय रेल खान-पान तथा पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) की वेबसाइट से एकीकृत कर दिया गया है। यह बुकिंग के समय प्रतीक्षा सूची के टिकट के कन्फर्म होने की संभावना व्यक्त करता है और रेल यात्रियों की अंतिम समय की अनिश्चितताओं को दूर करता है।
- ***कनेक्टिंग ट्रेन नहीं मिलने के कारण किराया वापसी:***- यदि किसी यात्री को सफर करने वाले ट्रेन के विलम्ब से चलने के कारण अगली कनेक्टिंग ट्रेन नहीं मिलती तो यात्रा किए गए भाग का किराया रख लिया जाएगा और टिकट की शेष राशि यात्रा नहीं किए गए भाग के किराए के रूप में लौटाई जाएगी।
- ***विदेशी पर्यटकों द्वारा ऑनलाइन रूप से आरक्षित टिकट बुक करने की सुविधा में वृद्धि:***- विदेशी पर्यटक पहले रेलगाड़ियों में 1एसी, 2एसी, 3एसी तथा ईसी श्रेणी में 365 दिनों तक अग्रिम आरक्षण करा सकते थे। अब यह अग्रिम बुकिंग सुविधा एसी चेयरकार, स्लीपर तथा 2एस श्रेणी में भी बढ़ा दी गई है। ■

पूर्ण हो चुकी परियोजनाओं को चालू किया गया

- सितंबर 2019 में जयपुर-रींगस-सीकर-चूरू से 320 किमी लंबी गेज परिवर्तन परियोजना।
- नई दिल्ली से तिलक ब्रिज (5वीं और 6वीं लाइन) के बीच दोहरीकरण परियोजना (7 किमी लंबाई, लेकिन नई दिल्ली स्टेशन के लिए महत्त्वपूर्ण)।
- आंध्र प्रदेश में 113 किमी लंबी नई लाइन पोर्ट कनेक्टिविटी परियोजना जो मुख्य भूमि को कृष्णापट्टनम बंदरगाह से जोड़ती है।
- यूपी में मेरठ-मुजफ्फरनगर के बीच 55.47 किमी लंबा दोहरीकरण कार्य।
- खरसिया से कोरीछापर 42.5 किमी लंबी नई लाइन कोयला परियोजना।
- अक्टूबर, 2019 में इस्लामपुर नटेसर सहित राजगीर हिसुआ तिलैया तक 67 किमी नई लाइन।
- अक्टूबर, 2019 में हाजीपुर से रामदयालु नगर 42 किमी लाइन का दोहरीकरण।
- बख्तियारपुर बरह नाम की 19 किमी लंबी कोयला परियोजना पूरी हुई और बरह एनटीपीसी थर्मल पावर प्लांट तक कोयला आवाजाही के लिए शुरू की गई।
- लुमडिंग से होजई तक 45 किमी लंबी दोहरीकरण परियोजना।
- त्रिपुरा में अगरतला - सबरूम नाम से 112 किमी लंबी नई लाइन राष्ट्रीय परियोजना का निर्माण।

राजधानी एक्सप्रेस

- वैभववाड़ी-कोल्हापुर (महाराष्ट्र) के बीच नई लाइन।

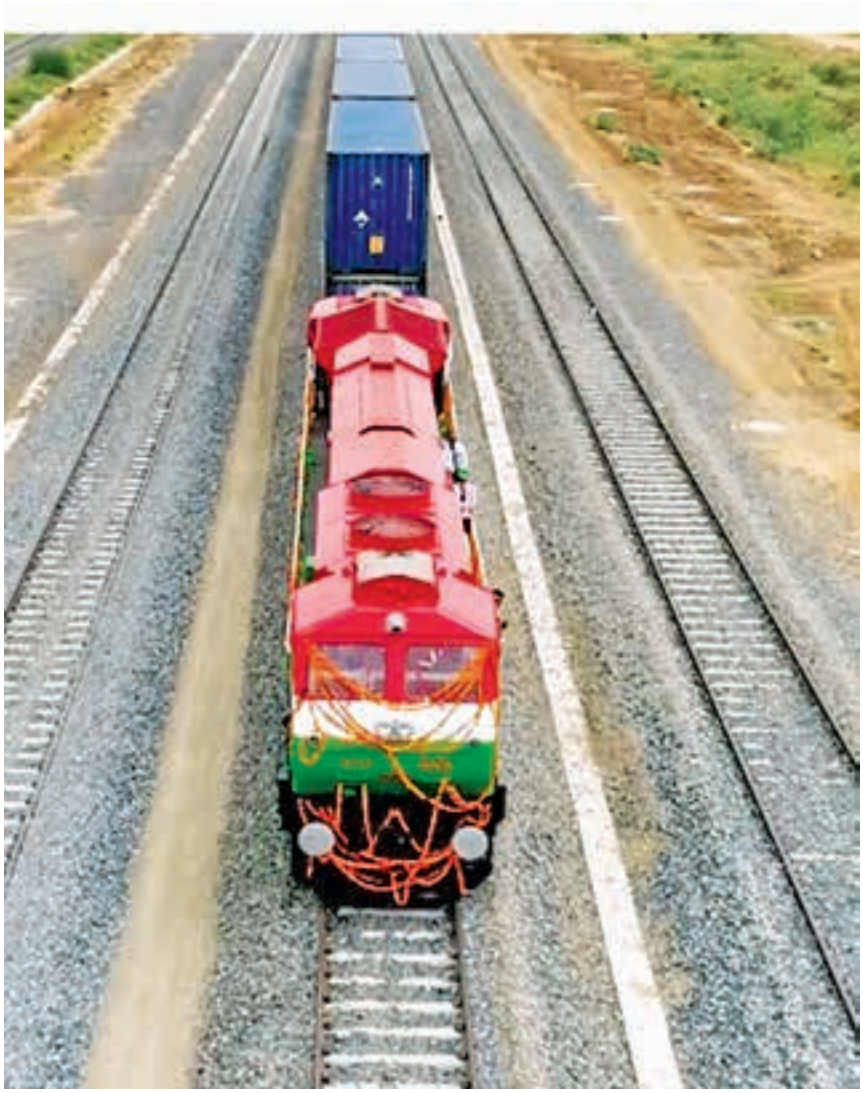
भारत को जोड़ने वाली लाइनों को मंजूरी

- इलाहाबाद-पं. दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन (यूपी) के बीच तीसरी लाइन।
- सहजनवा - दोहरीघाट (यूपी) के बीच नई लाइन।
- न्यू बोंगईगांव - अगथोरी (असम) लाइन का दोहरीकरण।

दिल्ली मुंबई और दिल्ली हावड़ा मार्गों पर वर्ष 2022-23 तक 160 किमी प्रति घंटे तक गति बढ़ाने की स्वीकृति : लाभ

- यात्री ट्रेनों की औसत गति में 60 फीसदी की वृद्धि।
- राजधानी ट्रेन से यात्रा पूरी तरह से रात्रिकालीन होगी। ■

माल भाड़ा फास्ट लेन में



- डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को 2021 तक पूरी तरह से चरणबद्ध रूप से चालू करने का लक्ष्य रखा गया है।
- भदान – पूर्वी डीएफसी का खुर्जा खंड (194 किमी) सभी तरह से पूरा हो चुका है। इस पर वाणिज्यिक परीक्षण चालन 2.10.2019 से शुरू हो गया है।
- रेवाड़ी – पश्चिमी डीएफसी का मदार खंड (305 किमी) सभी तरह से पूरा हो चुका है। इस पर वाणिज्यिक परीक्षण चालन 27 दिसम्बर, 2019 से शुरू हो गया है।
- *नई वैगनों को शामिल करना* – अप्रैल-अक्टूबर 2019 के दौरान 9,153 वैगन शामिल किए गए हैं जबकि अप्रैल-अक्टूबर 2019 के दौरान 6,114 वैगन शामिल किए गए थे।
- 2019-20 में सभी जिन्सों (पीओएल और लौह अयस्क को छोड़कर) पर (i) 15 प्रतिशत व्यस्त सीजन प्रभार को हटाकर (ii) दो प्वाइंट रेक संयोजनों और मिनी रेक पर 5 प्रतिशत पूरक प्रभार हटाकर (iii) मिनी रेक को 1 हजार किमी इंट्रा-जोनल यातायात की अनुमति देकर माल भाड़ा प्रभारों को तर्कसंगत बनाया गया है।
- कंटेनर यातायात के लिए राउंड ट्रिप चार्जिंग को 50 किमी से कम दूरी के प्रत्येक चक्कर के लिए शुरू किया गया है। इस योजना के तहत 0 से 50 किमी स्लैब के प्रत्येक चक्कर के लिए चार्जिंग की बजाय 0 से 100 किमी स्लैब के लिए हैल्ज चार्ज कुल आवाजाही के लिए वसूला जाएगा। यह प्रति टीईयू/राउंड ट्रिप लगभग 35 प्रतिशत सस्ता है।
- 90 जिन्सों को अधिसूचित सूची से हटा दिया गया है और फ्रेट ऑल काइंड (एफएके) दरों यानि कम दरों के तहत लाया गया है, लेकिन ये दरें कंटेनर में फ्रेट ले जाने पर लागू होंगी।
- रेलवे रसीदों की इलेक्ट्रॉनिक ट्रांसमिशन (ईटी-आरआर) सुविधा को 2019 में सारे देश में लागू किया गया था। इसके तहत ग्राहकों के पास रेलवे रसीद इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्राप्त करने, स्थानांतरित करने और सौंपने का विकल्प है। इससे रेलवे फ्रेट ग्राहकों के लिए व्यापार को आसान बनाने में कई गुना सुविधा मिली है। इसे समर्थ बनाने में भारतीय रेल ने वैगनों के लिए मांग का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण एक अग्रदूत के रूप में लागू किया है।
- प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के साथ त्रिपक्षीय समझौता करने के बजाय 20 मई, 2019 से बेस टर्मिनल रेलवे के साथ ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर (एएफटीओ) को एकल अनुबंध ई-भुगतान सुविधा की अनुमति दी गई है।
- इलेक्ट्रॉनिक डेटा इंटरचेंज के द्वारा आईआरके कस्टम सर्वर से फ्रेट ऑपरेशन इन्फॉर्मेशन सिस्टम (एफओआईएस) तक एसएमटीपी वितरण के प्रसारण के आधार पर 3 ऑपरेटरों (सीओएनसीओआर, जीआरईएल, डीएलआई) को आयात किए गए कंटेनर युक्त यातायात के मामले में आवश्यक रूप से वजन करने में छूट दी गई है। मई, 2019 में 5 अन्य ऑपरेटरों-अडानी, आईसीटी एंड आईपीएल, एचटीपीएल, आईआईएलपीएल और पीएमएलपीपीएल को आयातित कंटेनर युक्त यातायात

मालगाड़ी से कारों का परिवहन

का वजन करने से छूट दी गई है।

- इसके अलावा नेपाल से जुड़े कंटेनर युक्त आयात यातायात को भी सीओएनसीओआर द्वारा प्रस्तुत किए गए कस्टम दस्तावेज के आधार पर सितम्बर, 2019 से आवश्यक वजन करने से छूट दी गई है। इस कदम से परिचालन समय और कम होने तथा तरलता में सुधार आने की उम्मीद है।
- इन-मोशन वे ब्रिज स्थानों का इलेक्ट्रॉनिक एकीकरण इंटीग्रेशन - नवम्बर, 2019 तक एफओआईएस के साथ इन-मोशन वेब्रिज के प्रसार के संबध में सभी क्षेत्रीय रेलवे को भेजे गए दिनांक 14.01.2019 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुपालन में कुल 218 स्थलों के साथ एकीकरण की समाकृति की गई है और वेटमेंट के डेटा एकीकृत किए गए हैं तथा कुल 48 स्थल ऑनलाइन हैं।
- रेलवे टर्मिनलों पर कंटेनर रख-रखाव के दोहरे संचालन के लिए एक बार टर्मिनल पहुंच प्रभार लगाने की पद्धति को अगले आदेश तक बढ़ा दिया गया है।
- आईआर ने अपनी व्यावसायिक प्रक्रियाओं और क्रियाओं में बदलाव किया है। यह पहले कंटेनर को अपने आप में जिन्स के रूप में मानता था। अब कंटेनर में ले जाई जा रही जिन्सों की पहचान की जाती है और आईआर देकर कंटेनर में रेल द्वारा ढुलाई की जाने वाली वस्तुओं की सेवा पर उचित रूप से जीएसटी छूट दी जाती है।
- ग्राहकों को फ्रेट स्थिरता देने के लिए 15 दिसम्बर, 2019 तक 31 प्रमुख ग्राहकों के साथ दीर्घकालीन टैरिफ अनुबंध किए गए हैं। यह ग्राहकों के अनुकूल है क्योंकि इसे ग्राहक के साथ किए गए अनुबंध के अनुसार प्रणाली में इनबिल्ट के रूप में शामिल किया गया है।
- 2017-18 में सीसी+8 की बढ़ी हुई भार योग्यता के साथ 5 नए मार्गों को उन्नत और अधिसूचित किया गया। 2018-19 में 15 मार्गों और 2019-20 में 15 दिसम्बर, 2019 तक 21 मार्गों को अधिसूचित किया गया है।
- शामिल किए गए विभिन्न नए वैगनों की अनुमत भार ले जाने की क्षमता को बीओबीआरएनएचएसएम1, बीएएफआरडीआर, बीएफएनएस, बीएफएनएसएम, बीएफएनएस 22.9 की तरह अधिसूचित किया गया है। बीसीएनएचएल और बीआरएन वैगनों की अनुमत भार ले जाने की क्षमता को संशोधित किया गया है।
- राजस्थान और महाराष्ट्र में सूखा प्रभावित क्षेत्रों में, केरल/असम/कर्नाटक/महाराष्ट्र के बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों और ओडिशा/तमिलनाडु/पश्चिम बंगाल/आंध्र प्रदेश के चक्रवात प्रभावित क्षेत्रों में जल, राहत सामग्री आदि की ढुलाई में सहायता प्रदान करने की अधिसूचनाएं जारी की गई।
- *ई-भुगतान सुविधा :* कुल 1,231 फ्रेट ग्राहक अब नवम्बर, 2019 से ई-भुगतान सेवा का लाभ उठा रहे हैं। ■

'उत्कृष्ट' रेल डिब्बे

सीसीटीवी आधारित निगरानी प्रणाली

सुरक्षा

सर्वश्रेष्ठ सुरक्षा रिकॉर्ड

- अप्रैल-दिसम्बर, 2019 के दौरान यात्री दुर्घटना शून्य रही
- *सुरक्षा बढ़ाने के नए कदम*
- सीसीटीवी आधारित निगरानी प्रणाली स्थापित किए जाने वाले स्टेशनों की संख्या बढ़कर 500 से अधिक हुई।
- सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलगाड़ियों में रेलवे सुरक्षा बल कर्मी के लिए एक सीट/बर्थ निर्धारित की गई है।
- अधिकारियों तथा कर्मियों के प्रशिक्षण के लिए बेंगलुरू में भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान खोला गया है।
- *रेलवे सुरक्षा के लिए कमांडो* – रेलवे में आतंकवाद और नक्सलवाद के खतरों से निपटने के लिए 14.08.2019 को पहली रेलवे कमांडो बटालियन 'कोरस' लॉन्च की गई।
- रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में 1121 सब-इंस्पेक्टरों तथा 8619 सिपाहियों की भर्ती की अधिसूचना 2018 में जारी की गई। इसे अंतिम रूप दे दिया गया है और प्रशिक्षण प्रारंभ कर दिया गया है।

मादक द्रव्य तथा नशीले पदार्थ (एनडीपीएस) अधिनियम के अंतर्गत आरपीएफ को जब्ती की शक्ति प्रदान करना

- भारत सरकार ने 11 अप्रैल, 2019 को जारी अधिसूचना के माध्यम से आरपीएफ को एनडीपीएस अधिनियम के अंतर्गत जब्ती और गिरफ्तारी की शक्ति प्रदान की।
- इसके बाद आरपीएफ ने कुल 6,74,56,340 रुपये मूल्य की जब्ती की है और अक्टूबर, 2019 तक 211 व्यक्ति गिरफ्तार किए गए हैं।

मानवता के प्रति संकल्प

- नवम्बर, 2019 तक 151 यात्रियों (105 पुरुष तथा 45 महिलाएं) की जान गाड़ियों की आवाजाही के दौरान रेल पटरियों की दुर्घटनाओं तथा बाढ़ जैसी प्राकृतिक

आरपीएफ द्वारा जब्त किए गए मादक द्रव्य तथा नशीले पदार्थ

आपदाओं के दौरान बचाई गई।

- यात्रियों के 1,59,93,186 रुपये मूल्य के छूटे हुए सामान को प्राप्त कर नवम्बर, 2019 तक स्वामियों को वापस दे दिए गए।
- नवम्बर, 2019 तक आरपीएफ ने 255 बच्चों (214 लड़कों + 41 लड़कियों) का मानव तस्करी से बचाव किया और इनमें लिप्त 64 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया।
- इसके अतिरिक्त 2019 के दौरान कुल 10681 बच्चे (घर से भागे हुए, नशे के शिकार, बेसहारा, अपहृत छोड़े गए, लापता आदि) बचाए गए।
- आरपीएफ सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर 182 (टोल फ्री) 24X7 आधार पर आपात स्थिति में फंसे यात्रियों की सुरक्षा संबंधी शिकायतों के लिए काम करता है। नवम्बर, 2018 तक प्राप्त 32,222 कॉल्स की शिकायतें दूर की गईं।
- महिला यात्रियों को सुरक्षित और आरामदायक यात्रा प्रदान करने के उद्देश्य से महिलाओं के लिए आरक्षित कोचों में पुरुष यात्रियों के प्रवेश को प्रतिबंधित करने के लिए नियमित अभियान और विशेष अभियान चलाए गए। दोषियों का विस्तृत विवरण इस प्रकार है :-

अभियान	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या	दंड में वसूली गई राशि रुपये में
04.12.19 (विशेष अभियान)	5,938	7,151	6,85,890
2019 (नवम्बर तक)	97,737	92,131	18,15,2974

- दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित कम्पार्टमेंट में अनधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए अभियान नियमित रूप से चलाए गए। 'अंतर्राष्ट्रीय दिव्यांगजन दिवस' के अवसर पर विशेष अभियान चलाया गया और दोषियों को दंडित किया गया। विवरण इस प्रकार है :

अभियान	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या	दंड में वसूली गई राशि रुपये में
3.12.19 (विशेष अभियान)	4,788	5,674	53,3195
2019 (नवम्बर तक)	65,482	74,471	153,42,435

महिला 'कोरस' कमांडो

यात्रियों के छूटे हुए सामान को उनको सुपुर्द करते हुए आरपीएफ कर्मी

- रेल प्रणाली में घटिया बोतल बंद पेयजल की बिक्री को रोकने के लिए चलाए गए 'ऑपरेशन थर्स्ट' के अंतर्गत 1,430 व्यक्तियों को पकड़ा गया और 69,041 पानी की बोतलें बरामद की गईं।
- आईआरसीटीसी की फर्जी आईडी का इस्तेमाल करते हुए ई-टिकटों की खरीद और बिक्री में शामिल दलालों के विरुद्ध निरंतर अभियान चलाए गए, जो इस प्रकार हैं :-

वर्ष	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
2017	1,859	2,060
2018	2,843	3,192
2019 (नवम्बर तक)	3,861	4,377

रेलवे में रोजगार

भारतीय रेल ने दुनिया की एक सबसे बड़ी भर्ती प्रक्रिया को सफलता के साथ पूरा किया

- असिस्टेंट लोको पायलट और टेक्नीशियन के 64,000 से अधिक पदों के लिए 47.45 लाख उम्मीदवारों ने आवेदन किए।
- लेवल 1 के 63,000 से ज्यादा पदों के लिए करीब 1.17 करोड़ उम्मीदवार परीक्षा में बैठे। इनमें से 2400 से ज्यादा रिक्तियाँ दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित थीं। इन आरक्षित पदों में से दिव्यांगजनों के लिए 4 श्रेणियाँ एलडी, वी1, एच1 और एमडी बनाई गई थी, जिनमें से प्रत्येक के लिए 600 पद आरक्षित किए गए थे।
- जूनियर इंजीनियर के 13,500 से अधिक पदों के लिए 24.75 लाख से अधिक उम्मीदवार परीक्षा में बैठे।

भारतीय रेल ने बहु-विकलांगता वाले दिव्यांगजनों को लेवल 1 श्रेणी के पदों के लिए एक और मौका दिया ताकि वे रेलवे में नौकरी के लिए अपनी पात्रता सिद्ध कर सकें।

रेलवे के अस्पतालों में आयुष्मान भारत की सुविधा

रेलवे के अस्पतालों में प्रधानमंत्री जन-आरोग्य योजना शुरू की गई

- आयुष्मान भारत योजना भारतीय रेल के 91 अस्पतालों में शुरू की गई है। ■

डिजिटल इंडिया

- हाई स्पीड फ्री वाई-फाई सुविधा वाले स्टेशनों की संख्या बढ़कर 5,500 से अधिक हो गई है।
- स्वचालित चार्ट तैयार करने और यात्री रेलों की जानकारी देने के लिए इसरो के सहयोग से रियल टाइम ट्रेन इन्फॉर्मेशन सिस्टम (आरटीआईएस) फॉस्ट ट्रैक : 2700 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्ज को आरटीआईएस तथा 3,800 डीजल लोकोमोटिव्ज को आरएएमएलओटी उपलब्ध कराया गया है। 6,500 लोकोमोटिव्ज के लिए स्वचालित नियंत्रण चार्टिंग की गई है। बकाया 6,000 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्ज को एक वर्ष के समय में आरटीआईएस उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे। बकाया लोकोमोटिव्ज के लिए निविदा प्रक्रिया चल रही है।
- उच्च उत्पादकता के लिए आधुनिक कोच फैक्ट्री रायबरेली में उद्योग 4.0।
- पुलों के निरीक्षण के लिए वर्ष के दौरान रेलवे में 2 आधुनिक तकनीक (अर्थात ड्रोन माउंटेड कैमरा और रिवरबेड की 3डी स्कैनिंग उपयोग) शुरू की गई है।
- समय पूर्व रख-रखाव के लिए दोष पूर्ण पहियों और बेयरिंग का पता लगाने तथा इनके खराब होने से पहले ही कार्यवाही करने के लिए एक स्वचालित प्रणाली आईआर पूरे नेटवर्क पर फैले 20 स्थानों पर 25 ओएमआरएस वे-साइट निरीक्षण प्रणालियाँ स्थापित होने की प्रक्रिया में हैं। इसके अनुसार सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए वास्तविक समय में दोष रिपोर्ट तैयार हो जाती है और सतर्क सूचना दी जाती है। अभी तक 6 ओएमआरएस प्रणालियाँ स्थापित की जा चुकी हैं और सारा स्थापना कार्य वर्ष 2020 के अंत तक पूरा हो जाएगा।
- *ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएएआर) का कम्प्यूटरीकरण* : 650 स्टेशनों पर टीएसआर उपकरणों की आपूर्ति की गई हैं। नवम्बर, 2019 तक 508 स्टेशनों पर यह काम शुरू हो गया है। सभी स्टेशनों को मार्च, 2020 तक लाइव कर दिया जाएगा।
- एक अलग भूमि प्रबंधन प्रणाली यानि इंडियन रेलवे लैंड मैनेजमेंट सिस्टम (आईआरएलएएमएस) भूमि रिकॉर्ड, एक स्थान पर प्रलेखित लीज लाइसेंस रिकॉर्ड जैसे भूमि से संबंधित डेटा के प्रबंधन के लिए विकसित किया जा रहा है।
- भारतीय रेल की खरीदारी प्रक्रिया का पूरी तरह डिजिटलीकरण हो चुका है। मांग सृजन, मांग की प्रोसेसिंग, निविदाओं का प्रकाशन, बोलियों का तकनीकी आकलन, निविदा को अंतिम रूप देना, स्वीकृति पत्रों, अनुबंधों और संशोधनों को तैयार तथा जारी करना, ऑल राइट्स/कन्साइनी द्वारा सामग्री

का निरीक्षण, आपूर्ति की स्वीकृति और लेखा-जोखा, वेंडर के बिल की ऑनलाइन प्राप्ति और प्रोसेसिंग, कन्साइनों को सामग्री जारी करना जैसी सभी प्रक्रियाएं डिजिटल हैं।

- 5 करोड़ से अधिक मूल्य की वस्तुओं की खरीदारी के लिए निविदाओं के डिफॉल्ट मोड के रूप में ई-रिवर्स नीलामी की गई है। ईआरए की प्रक्रिया में बेहतर प्रतिस्पर्धा के लिए सुधार किया गया है।
- ई-प्लेटफॉर्म पर कार्य अनुबंधों का रख-रखाव करने के लिए 17 डिविजनों में एक ई-एप्लीकेशन आईआर-डब्ल्यूसीएमएस को पायलेट परियोजना के रूप में शुरू किया गया है। इस ई-एप्लीकेशन का जल्द ही आईआरके सभी डिवीजनों में विस्तार किया जाएगा।
- बड़े निर्माण, केटलॉग प्रकाशन, ई-निविदा, बयाना राशि जमा (ईएमडी) की वसूली और बैलेंस सेल वैल्यू (बीएसवी) से स्क्रैप की बिक्री के लिए बिक्री रिलीज आदेश एसआरओ का डिजिटलीकरण कर दिया गया है।
- भारतीय रेल के 58 से अधिक प्रतिष्ठानों में 6 महीनों की अवधि में ही 7,200 से अधिक डिजिटल फाइलों का सृजन किया गया है जो मैनुअल फाइलों का स्थान लेंगी। रेलट्रेल द्वारा लागू एनआईसी ई-ऑफिस प्रतिदिन कई टन कागज बचाने में रेलवे की मदद कर रहा है। परियोजना के पहले चरण में 50 हजार से अधिक उपयोकर्ताओं का सृजन किया गया है।
- हमारी डिजिटल पहल - इलेक्ट्रॉनिक ड्राइंग एप्रूवल सिस्टम (ई-डीईएस); स्वास्थ्य देखभाल के लिए विशिष्ट चिकित्सा पहचान पत्र (यूएमआईडी); मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली (एचआरएमएस)।
- हॉल्ट स्टेशनों पर यात्रियों की टिकट जरूरतों को पूरा करने के लिए एक योजना शुरू की गई है जिसमें अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) टर्मिनलों के माध्यम से कम्प्यूटरीकृत अनारक्षित टिकट उपलब्ध कराए जा रहे हैं। इसने मैनुअल प्रिंटेड कार्ड टिकट सिस्टम का स्थान ले लिया है। यह काम सबसे नजदीकी नोडल स्टेशन के माध्यम से किया जा रहा है। इसके अलावा हॉल्ट स्टेशनों पर टिकट जारी करने के लिए दक्षिणी रेलवे में पोर्टेबल-यूटीएस के परीक्षण को भी मंजूरी दी गई है। एंड्रायड मोबाइल फोन तथा ब्लूटूथ प्रिंटर का जुड़ाव मोड में उपयोग करके ईटीएम के परीक्षण को भी उत्तर रेलवे में मंजूरी दी गई है।
- *रेल मदद* : शिकायत प्रबंधन प्रणाली को फिर से रेल मदद के रूप में पंजीकृत किया गया था और इसे ग्राहकों की शिकायतों के निवारण के लिए रेलवे-ऑनली पोर्टल के रूप में बरकरार रखने का निर्णय लिया था। अप्रैल, 2019 में इसकी एकीकृत शिकायत मंच (वेब, एसएमएस, ऐप, मैनुअल डाक, सोशल मीडिया और आईवीआरएस हेल्पलाइन 139) के रूप में अवधारणा की गई थी। रेल मदद अनुप्रयोग 15.07.2019 (बीटा ऐप्लीकेशन) और 21.10.2019 को (अंतिम संस्करण) रोल आउट किया गया था। रेल मदद ऐप्लीकेशन को अधिक उपयोगकर्ता अनुकूल तथा उद्योग मानकों के अनुसार डिजाइन और विकसित किया गया था।
- गैर-किराया राजस्व बढ़ाने के लिए एक पायलेट परियोजना के रूप में एक वर्ष की अवधि के लिए परीक्षण आधार पर आईआर वेब साइट indianrail.gov.in पर विज्ञापनों की अनुमति देने का निर्णय लिया गया।
- आईआरसीटीसी विज्ञापनदाताओं के साथ विपणन और सभी तरह के संपर्क स्थापित करेगी।
- आईआरसीटीसी और एमओआर के बीच शुद्ध राजस्व साझेदारी 50-50 के अनुपात में होगी।
- 03.09.2019 को अनुदेश जारी किए गए और 19.09.2019 से विज्ञापन शुरू हो गए।
- एनटीईएस वेब साइट, आईआरईपीएस वेब साइट और यूटीएस-ऑन-मोबाइल ऐप पर भी इन्हीं नियमों और शर्तों के अधीन विज्ञापनों की अनुमति देने का निर्णय लिया गया।
- अनुदेश 17.10.2019 को जारी किए गए।
- 6 महीने के लिए परीक्षण आधार पर आईआरसीटीसी की वेब साइट indianrail.gov.in पर समाधान को एकीकृत करने के निर्देश जारी किए गए। इस पहल से जो राजस्व अर्जित होगा, उसकी 50-50 के अनुपात में आईआरसीटीसी और एमओआर के बीच हिस्सेदारी होगी।
- रेलवे की मौजूदा गतिविधियों के बारे में पब्लिक को जागरूक बनाने के लिए भारतीय रेल ने सभी डिजिटलीकरण प्रयासों को शामिल करके उन्नत रेल दृष्टि डैशबोर्ड (www.raildrishti.in) की शुरुआत की है। इससे पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ावा मिलेगा। यह विभिन्न स्रोतों से प्राप्त जानकारी को एक ही मंच पर लाता है और देश के प्रत्येक नागरिक को प्रमुख आंकड़ों और मानकों तक पहुंच उपलब्ध कराता है। ■

वित्तीय पहल

घरेलू आपूर्ति/कार्य अनुबंधों में 'लैटर ऑफ क्रेडिट' के जरिए भुगतान

सीआरआईएस और एसबीआई के समन्वय से घरेलू आपूर्ति/कार्य अनुबंधों में लैटर ऑफ क्रेडिट के जरिए भुगतान योजना को भारतीय रेल के सभी मंडलों में लागू किया गया है। जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों द्वारा आपूर्ति और कार्य दोनों के लिए आमंत्रित सभी निविदाओं, जिनका अनुमानित मूल्य 10 लाख रुपये या इससे अधिक है, के पास लैटर ऑफ क्रेडिट व्यवस्था के तहत भारतीय रेल से भुगतान प्राप्त करने का विकल्प है।

केन्द्रीय एकीकृत भुगतान प्रणाली (सीआईपीएस)

एसबीआई की सीआईपीएस एक प्रणाली है, जो बिना किसी भौतिक हस्तक्षेप के ऑनलाइन भुगतान सुनिश्चित करती है। वित्त विभाग के 100 दिनों की कार्ययोजना के तहत इस पहल की शुरुआत की गई है। एसबीआई के साथ समझौता होने के बाद भारतीय रेल ने सीआईपीएस को लागू किया है, जो 12 सितंबर, 2019 से प्रभावी है। सीआईपीएस के तहत भुगतान फाइलों पर डिजिटल हस्ताक्षर की सुविधा है और इसके तहत एकीकृत पेरोल तथा लेखा प्रणाली (आईपीएएस) के सर्वर से एसबीआई के सर्वर पर स्थानांतरण होता है, जो स्वचालित और सुरक्षित है।

जीएसटी का कार्यान्वयन

संसद ने सीजीएसटी अधिनियम, 2017 और आईजीएसटी अधिनियम, 2017 पारित किया और राष्ट्रपति ने 12 अप्रैल, 2017 को इन अधिनियमों को स्वीकृति दी। दिशा-निर्देशों के अनुरूप समयबद्ध तरीके से निम्न कार्य पूरे किए गए :

- रेल मंत्रालय के लिए (सभी रेलवे के लिए) आयकर, पैन प्राप्त किया गया।
- जीएसटी लगाने के लिए पीआरएस, यूटीएस, एफओआईएस के सॉफ्टवेयर में बदलाव किया गया।
- पार्सल, व्यावसायिक प्राप्तियों, इंजीनियरिंग प्राप्तियों पर जीएसटी लगाने के लिए सभी महाप्रबंधकों को समय पर निर्देश जारी किए गए।
- ऑफ लाइन लेन-देन के लिए सीआरआईएस ने जीएसटी मैन्युअल विकसित किया।
- इनपुट टैक्स क्रेडिट के लिए लेखा सॉफ्टवेयर में बदलाव किया गया।
- जीएसटी की शुरुआत से पहले के सभी अनुबंधों को जीएसटी के तहत बदलाव के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए।
- 1 जुलाई, 2017 के बाद के सभी अनुबंधों को जीएसटी नियमों के अनुरूप होना सुनिश्चित किया गया।
- एसपीवी के साथ लेन-देन के संदर्भ में जीएसटी के प्रभाव का अध्ययन।
- सभी इकाइयों को कुल 140 नीति प्रपत्र जारी किए गए।
- समय-समय पर प्रक्रियाओं में बदलाव किया गया है। उदाहरण के लिए, आईआरएफसी के अनुबंधों के प्रारूप में बदलाव किया गया है और इससे भारतीय रेल के पट्टे पर देने की लागत में कमी आएगी। ■

भारतीय रेल के खिलाड़ियों की उपलब्धियाँ

भारतीय रेल के खिलाड़ियों का वर्ष 2019 में राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर शानदार प्रदर्शन जारी रहा।

भारतीय रेल के खिलाड़ियों को 2019-20 के दौरान निम्नलिखित राष्ट्रीय खेल पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है:-

क्र.सं.	खिलाड़ियों के नाम	खेल	पुरस्कार	जोन
1	श्री बजरंग पूनिया	कुश्ती	राजीव गांधी खेल रत्न	
2	श्री एस. भास्करन	बॉडी बिल्डिंग	अर्जुन पुरस्कार	एसआर
3	सुश्री सोनिया लाथेर	बॉक्सिंग	अर्जुन पुरस्कार	एनडब्ल्यूआर
4	श्री चिंगलेनसेना सिंह कंगुजम	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार	एनडब्ल्यूआर
5	सुश्री पूनम यादव	क्रिकेट	अर्जुन पुरस्कार	एनसीआर
6	श्री नीतेन किरताने	टेनिस	ध्यानचन्द्र पुरस्कार	सीआर

भारतीय रेल की टीमें राष्ट्रीय स्तर पर, 11 खेलों में राष्ट्रीय प्रतियोगिता खिताब जीतीं और 6 में उपविजेता रहीं और 23 खेलों में से 2 खेलों में तीसरे स्थान पर रहीं।

अंतरराष्ट्रीय स्तर पर, पहलवानों- श्री रवि कुमार (एनआर), श्री बजरंग पूनिया (एनआर) और सुश्री विनेश फौगाट (एनआर) ने 24 जुलाई, 2020 से 9 अगस्त, 2020 तक टोक्यो (जापान) में होने वाले टोक्यो ओलंपिक खेलों के लिए क्वालीफाई कर लिया है।

6 से 14 जुलाई, 2019 तक अपिया (समोआ) में आयोजित राष्ट्रमंडल सीनियर (पुरुष और महिला) चैंपियनशिप में भारतीय रेल के भारोत्तोलकों - सुश्री झीली दलबहेरा (ईसीओआर) ने स्वर्ण पदक जीता, सुश्री एस. मीराबाई चानू (एनएफआर) ने स्वर्ण पदक जीता, सुश्री एम. संतोषी (ईसीओआर) ने रजत पदक जीता, सुश्री मिश्री हलदर (ईआर) ने स्वर्ण पदक जीता, श्री आर.वी. राहुल (एससीआर) ने रजत पदक और श्री परदीप सिंह (एनआर) ने स्वर्ण पदक जीता।

श्री स्वप्निल धोपड़े (सीआर) शतरंज के खिलाड़ी ने 30 जून से 7

रेल के राष्ट्रीय पुरस्कार विजेता खिलाड़ियों के साथ रेल, वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल और केंद्रीय राज्य मंत्री श्री संजीव कुमार बालियान

जुलाई, 2019 तक दिल्ली में आयोजित राष्ट्रमंडल शतरंज चैंपियनशिप में कांस्य पदक जीता। 21 मार्च से 24 अप्रैल, 2019 तक दोहा (कतर) में आयोजित 23वीं एशियाई एथलेटिक्स प्रतियोगिता में सुश्री चित्रा पी.यू. (एसआर) ने (1,500 मीटर) गोल्ड मेडल जीता, सुश्री अनु रानी (डीएमडब्ल्यू) (जेवलिन थ्रो) ने रजत पदक जीता, श्री अजय कुमार सरोज (एनईआर) (1,500 मीटर) ने रजत पदक और सुश्री पारुल चौधरी (डब्ल्यूआर) (5,000) मीटर) ने कांस्य पदक जीता।

23 से 28 अप्रैल, 2019 तक जियान (चीन) में आयोजित एशियाई कुश्ती प्रतियोगिता में ग्रीको रोमन खिलाड़ी – पहलवान श्री सुनील कुमार (एनडब्ल्यूआर) ने रजत पदक और श्री बजरंग पूनिया (एनआर) ने स्वर्ण पदक जीता, श्री परवीन राणा (एनआर) ने रजत पदक जीता, श्री राहुल अवारे (सीआर) ने कांस्य पदक जीता, श्री सत्यव्रत कादयान (एनआर) ने कांस्य पदक, श्री सुमित (एनआर) कांस्य पदक, सुश्री विनेश फौगाट (एनआर) ने कांस्य पदक, सुश्री साक्षी मलिक (एनआर) ने कांस्य पदक और सुश्री दिव्या काकरान (एनआर) ने कांस्य पदक जीता।

सुश्री झीली डलाबेहेरा (ईसीओआर/भारोत्तोलक) ने 17 से 29 अप्रैल, 2019 तक चीन के निंगबो में आयोजित एडब्ल्यूएफ सीनियर एशियन वेटलिफ्टिंग प्रतियोगिता में रजत पदक जीता।

सुश्री सोनिया (एनआर) और श्री आशीष (एनसीआर) ने 23 से 28 अप्रैल, 2019 तक जियान चीन में आयोजित एशियन (एम एंड डब्ल्यू) मुक्केबाजी प्रतियोगिता में कांस्य पदक जीता।

सुश्री प्रणति नायक (सीएलडब्ल्यू) जिम्नास्टिक खिलाड़ी ने 19 से 22 जून, 2019 तक उलानबटार (मंगोलिया) में आयोजित 8वीं सीनियर एशियाई जिम्नास्टिक प्रतियोगिता में कांस्य पदक जीता। भारतीय रेल वॉलीबॉल (पुरुष) टीम ने एल्बेना बुल्गारिया में 24 से 29 अगस्त, 2019 तक आयोजित 17वीं यूएसआईसी (वर्ल्ड रेलवे) वॉलीबॉल चैंपियनशिप में स्वर्ण पदक जीता।

10 से 13 सितंबर, 2019 तक चेक गणराज्य के ट्रॉटनोव में आयोजित चैंपियनशिप में भारतीय रेल एथलेटिक्स (पुरुष और महिला) टीमों ने 17वीं यूएसआईसी पुरुष और 14वीं यूएसआईसी महिला (विश्व रेलवे) एथलेटिक्स टीम प्रतियोगिता जीती। ■

रेल कोच फैक्ट्री से वर्ष का 1,000वां कोच रवाना

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला में निर्माण किया गया वित्तीय वर्ष 2019-20 का 1,000वां सवारी डिब्बा 9 जनवरी को आरसीएफ के महाप्रबन्धक श्री रवीन्द्र गुप्ता द्वारा सभी कर्मचारियों की उपस्थिति में रवाना किया गया।

महाप्रबन्धक ने इस अवसर पर कहा कि आरसीएफ द्वारा इस वर्ष में बढ़े हुए एलएचबी डिब्बों के लक्ष्य के बावजूद भी कम समय में इस 1,000वें डिब्बे का निर्माण एक उपलब्धि है। उन्होंने कहा कि आरसीएफ देश की सबसे आधुनिक फैक्ट्री है जहाँ पर जर्मनी से एलएचबी टेक्नोलॉजी प्राप्त करके स्टेनलेस स्टील के डिब्बों का निर्माण शुरू हुआ और आज इसकी संरचना और इसमें लगाई गई मशीनें विश्वस्तरीय हैं। लगातार विस्तार कर रही देश की अर्थव्यवस्था में उच्च स्तर के डिब्बों की भारी मांग है। श्री गुप्ता ने कहा कि उत्पादन में वृद्धि आरसीएफ को मैटीरियल की आपूर्ति करने वाली इकाइयों में भी रोजगार के अवसर बढ़ाएगी, जिससे पंजाब तथा देश की अर्थव्यवस्था में वृद्धि होगी। महाप्रबन्धक ने कहा कि अगले वित्तीय वर्ष में आरसीएफ 2,000 से अधिक सवारी डिब्बों के निर्माण का लक्ष्य प्राप्त करेगा तथा 1,000 डिब्बों का निर्माण अक्टूबर माह तक पूरा करने के लिए भरपूर प्रयास किए जाएंगे। ■

गृहमंत्री द्वारा अहमदाबाद मंडल पर प्रदत्त विभिन्न रेल यात्री सुविधाओं का गांधीनगर में लोकार्पण

गांधीनगर कैपिटल रेलवे स्टेशन पर विभिन्न यात्री सुविधाओं की लोकार्पण पट्टिका का अनावरण करते हुए गृहमंत्री श्री अमित शाह, साथ में हैं श्री विजय रूपाणी, मुख्यमंत्री, गुजरात

गांधीनगर से सांसद एवं गृहमंत्री श्री अमित शाह द्वारा 11 जनवरी, 2020 को गांधीनगर कैपिटल स्टेशन पर आयोजित एक कार्यक्रम में गुजरात के मुख्यमंत्री श्री विजय रूपाणी सहित विविध गणमान्य व्यक्तियों की उपस्थिति में अहमदाबाद मंडल के विभिन्न स्टेशनों पर प्रदान की गई विविध यात्री सुविधाओं का लोकार्पण किया गया।

श्री शाह द्वारा गांधीनगर कैपिटल रेलवे स्टेशन पर राष्ट्रीयता के प्रतीक 100 फीट ऊँचे तिरंगे के अलावा चांदलोडिया स्टेशन और कलोल स्टेशन पर यात्री सूचना प्रणाली, साबरमती (धर्मनगर) स्टेशन पर इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले सिस्टम तथा क्लॉक की सुविधा, छारोड़ी एवं साणंद स्टेशनों पर रेल लेवल प्लेटफॉर्म को हाई लेवल प्लेटफॉर्म में बदलने के कार्य तथा गांधीनगर कैपिटल, साबरमती (धर्मनगर), साबरमती (सेंट्रलजेल), मोटी आदरज, खोडियार, डभोड़ा और रखियाल रेलवे स्टेशनों पर फ्री वाई-फाई सुविधा सहित विभिन्न यात्री सुविधाओं का लोकार्पण किया गया। यात्रियों से संबंधित ये सुविधाएँ उनके यात्रा अनुभवों को बेहतर बनाएँगी। गांधीनगर कैपिटल स्टेशन पर 16.53 लाख रुपये की लागत से भव्य राष्ट्रीय ध्वज स्थापित किया गया है, जो यात्रियों में गर्व एवं राष्ट्रीयता की भावना को जगाएगा। साथ ही, यात्री सूचना प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले सिस्टम तथा फ्री वाई-फाई जैसी अन्य यात्री सुविधाएँ भारत सरकार के डिजिटल इंडिया के प्रयासों को गति प्रदान करेंगी। स्टेशनों पर हाई स्पीड फ्री वाई-फाई की सुविधा, कॉर्पोरेट सोशल रिस्पोन्सिबिलिटी के अंतर्गत प्रदान की गई है, जो यात्रियों को विभिन्न रेल संबंधी सूचनाओं तक पहुँचने के साथ-साथ विभिन्न इंफोटेनमेंट चैनल को देखने की सुविधा प्रदान करेगी।

साणंद स्टेशन पर 1.2 करोड़ रुपये की लागत से 24 डिब्बों की ट्रेनों को समाहित करने के लिए प्लेटफॉर्म नम्बर 2 एवं 3 के विस्तार के साथ-साथ प्लेटफॉर्म के लेवल में वृद्धि तथा छारोड़ी स्टेशन पर 77.5 लाख रु. की लागत से प्लेटफॉर्म नम्बर 1 की प्लेटफॉर्म सतह में वृद्धि की गई है, जिससे ट्रेनों में चढ़ते/उतरते समय यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित होगी। इस समारोह में अहमदाबाद मंडल के मंडल रेल प्रबंधक श्री दीपक कुमार झा सहित वरिष्ठ रेल अधिकारी एवं अन्य गणमान्य व्यक्ति भी उपस्थित थे। ■

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया का 14वां स्थापना दिवस मनाया गया

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीएफसीसीआईएल) का 14वां स्थापना दिवस 18 जनवरी, 2020 को नई दिल्ली में मनाया गया। इस अवसर पर रेल, वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 500 किलोमीटर डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को पूरा करने के लिए टीम डीएफसीसीआईएल को बधाई दी और मार्च, 2020 तक 991 किलोमीटर के लक्ष्य को हासिल करने के लिए टीम को प्रोत्साहित किया। उन्होंने कहा कि रेलवे सेक्टर को बदलने में डीएफसी प्रभाव डालेगा। माल ढुलाई और यात्रियों, दोनों के लिए तीव्र गति सुनिश्चित करने के लिए अलग-अलग ट्रैक होना आवश्यक है। श्री पीयूष गोयल ने कहा कि भारतीय रेल को मार्ग के अधिकतम इस्तेमाल और मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के लिए काफिलों में चलाना चाहिए। ठीक उसी प्रकार से जिस तरह आईआरसीटीसी अपनी तेजस ट्रेनों में देरी के लिए मुआवजे का भुगतान करता है, रेलवे के माल ग्राहकों को मालगाड़ियों के देर से आने पर मुआवजा दिया जाना चाहिए। उन्होंने डीएफसीसीआईएल पर चलने वाली मालगाड़ियों को समय सारणी के अनुसार चलाने पर जोर दिया।

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और डीएफसीसीआईएल के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव ने कहा कि समेकन, विकास और सुधार, तीन महत्त्वपूर्ण ऐसे क्षेत्र हैं, जिन पर भारतीय रेल काम कर रही है। उन्होंने कहा कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर भारतीय रेल में एक आदर्श परिवर्तन की शुरुआत कर रहा है तथा डीएफसीसीआईएल भारतीय अर्थव्यवस्था को आकार देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाएगा। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल तेज और आधुनिक ट्रेनें चलाने के लिए रेलवे नेटवर्क को अपग्रेड कर रही है। खास-तौर से तेज और आधुनिक ट्रेनें चलाने के लिए दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा सेक्टरों को अपग्रेड किया जा रहा है। उन्होंने कहा कि 98.5 प्रतिशत भूमि का अधिग्रहण करके डीएफसीसीआईएल परियोजना पूरी करने के लिए तेजी से काम कर रहा है।

डीएफसीसीआईएल के स्थापना दिवस पर अधिकारियों को सम्मानित करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल एवं अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव

सेक्शन	लम्बाई	पूरा होने का समय
खुर्जा - भाउपुर	351 किमी	भदान पर आंशिक ट्रायल रन शुरू किया गया है। वित्त वर्ष 2019-20 तक कुल 351 किमी चालू किए जाएंगे
भाउपुर - मुगलसराय	402 किमी	दिसम्बर-2020
सोननगर - मुगलसराय	137 किमी	दिसम्बर-2020
खुर्जा - दादरी	46 किमी	दिसम्बर-2020
खुर्जा - लुधियाना	401 किमी	दिसम्बर-2021
मकरपुरा जेएनपीटी	430 किमी	दिसम्बर-2021

डब्ल्यूडीएफसी सेक्शन	लंबाई	पूरा होने का समय
रेवाड़ी - पालनपुर	641 किमी	मार्च-2020
रेवाड़ी - दादरी	127 किमी	मार्च -2021
पालनपुर - मकरपुरा	308 किमी	सितम्बर -2021

डीएफसीसीआईएल के प्रबंधन निदेशक श्री अनुराग सचान ने इस अवसर पर मौजूद जनसमूह को संबोधित करते हुए ऊर्जावान नेतृत्व और श्री पीयूष गोयल की तरफ से लगातार मिल रहे समर्थन को पहचाना। उन्होंने यह भी आश्वासन दिया कि टीम डीएफसीसीआईएल परियोजना को समय पर पूरा करने के लिए कड़ी मेहनत करेगी।

समारोह में उपस्थित अन्य गणमान्य व्यक्तियों में रेलवे बोर्ड में वित्त आयुक्त श्रीमती मंजुला रंगराजन, एसएंडटी, रेलवे बोर्ड के सदस्य, श्री प्रदीप कुमार, अतिरिक्त सॉलीसिटर जनरल सुश्री पिंकी आनंद शामिल थे। रेलवे बोर्ड, डीएफसीसीआईएल, पीएसयू, विश्व बैंक और जेआईसी के अनेक वरिष्ठ अधिकारियों और अन्य हितधारकों ने भी इस कार्यक्रम में भाग लिया। पुरस्कार समारोह में 28 व्यक्तियों को निजी पुरस्कार और 4 पुरस्कार समूह में प्रदान किए गए। पश्चिमी गलियारे के लिए रनिंग शील्ड अजमेर और अहमदाबाद इकाइयों को संयुक्त रूप से दी गई और पूर्वी गलियारे के लिए यह पंडित दीनदयाल उपाध्याय (मुगलसराय) इकाई को प्रदान की गई। ■

रेल राज्य मंत्री ने मध्य रेल की पहली वातानुकूलित उपनगरीय ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया

मुंबई उपनगरीय यात्रियों हेतु विभिन्न सुविधाओं का लोकार्पण करते हुए रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी एवं अन्य गणमान्य अतिथिगण

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी द्वारा 30 जनवरी को छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर आयोजित समारोह में मध्य एवं पश्चिम रेलवे द्वारा नवनिर्मित 13 पैदल ऊपरी पुलों तथा विभिन्न यात्री सुविधाओं का लोकार्पण और मध्य रेल की प्रथम एसी उपनगरीय ट्रेन का ठाणे एवं पनवेल के बीच वीडियो लिंक द्वारा शुभारम्भ किया गया।

इस समारोह में श्री अँगडी ने घाटकोपर और कॉमन रोड स्टेशनों पर नए बुकिंग कार्यालयों, लोकमान्य तिलक टर्मिनस और पनवेल स्टेशनों पर डीलक्स टॉयलेट, भायखला और दादर स्टेशनों पर हाई वॉल्यूम कम गति (एचवीएलएस) पंखे, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस में सौर पैनल, मध्य रेल के 20 स्टेशनों पर मुफ्त वाई-फाई तथा दादर और ठाणे स्टेशनों पर आईपी आधारित एलईडी इंडिकेटर का लोकार्पण किया।

पश्चिम रेलवे द्वारा यात्रियों की सुविधाओं के लिए नालासोपारा, अंधेरी, मुंबई सेंट्रल, ग्रांट रोड, जोगेश्वरी, गोरेगाँव और बांद्रा उपनगरीय स्टेशनों पर कुल 8 नए पैदल ऊपरी पुल मुहैया कराए गए हैं।

इस अवसर पर महाराष्ट्र सरकार के वस्त्र उद्योग, मत्स्य एवं बंदरगाह मंत्री श्री असलम शेख तथा महाराष्ट्र सरकार की उद्योग एवं खनन, पर्यटन, फलोत्पादन, खेल एवं युवा कल्याण, प्रोटोकॉल, सूचना एवं जनसम्पर्क राज्य मंत्री श्रीमती आदिति तटकरे अतिथि के रूप में उपस्थित रहीं। इस अवसर पर सांसद श्री अरविन्द सावंत एवं श्री मनोज कोटक, विधायक श्री राहुल नार्वेकर, मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल, मुंबई रेल विकास कॉर्पोरेशन लिमिटेड के अध्यक्ष एवं प्रबंधक निदेशक श्री आर. एस. खुराना एवं पश्चिम रेलवे के अपर महाप्रबंधक श्री वी. के. त्रिपाठी भी उपस्थित थे।

पनवेल में डॉ. कविता चौथमल, महापौर, पनवेल और अन्य रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे। श्री राजन विचारे सांसद लोकसभा ने पहली वातानुकूलित गाड़ी का ठाणे में स्वागत किया। पहली वातानुकूलित लोकल गाड़ी की मोटरवूमन श्रीमती मनीषा म्हस्के और महिला गार्ड श्रीमती श्वेता गोने थे। ■

रेल राज्य मंत्री द्वारा मुंबई उपनगरीय यात्रियों हेतु विभिन्न यात्री सुविधाओं का लोकार्पण

रेल राज्य मंत्री द्वारा जयपुर स्टेशन का दौरा

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी ने 19 जनवरी, 2020 को जयपुर रेलवे स्टेशन का निरीक्षण किया। निरीक्षण के समय उनके साथ श्री आनन्द प्रकाश, महाप्रबन्धक, उत्तर पश्चिम रेलवे व अधिकारी उपस्थित थे। श्री अँगडी ने इन अधिकारियों से जयपुर स्टेशन पर उपलब्ध विभिन्न यात्री सुविधाओं की जानकारी प्राप्त की।

श्री अँगडी ने जयपुर स्टेशन पर स्वच्छता को देखकर इसकी भूरि-भूरि प्रशंसा की। स्टेशन की स्वच्छता और यात्री सुविधाओं पर उन्होंने कहा कि हमारे अधिकारी बहुत अच्छा कार्य कर रहे हैं, लेकिन हमें और अधिक मेहनत व कार्य करने हैं, जिससे यात्रियों को हम बेहतर और उच्च श्रेणी की सेवाएं प्रदान कर सकें। उन्होंने कहा कि प्रधानमंत्री का रेलवे में प्रमुख ध्येय स्वच्छता, सुरक्षा तथा ट्रेनों की समयपालनता है, इन पर पूरा ध्यान देने के लिए यहां सभी अधिकारियों को निर्देशित किया गया है। उन्होंने जयपुर स्टेशन को अन्तरराष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बताया।

रेल राज्य मंत्री ने निरीक्षण के दौरान जयपुर स्टेशन पर खड़ी अजमेर-नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस के अंदर जा कर यात्रियों से बातचीत की तथा उनसे यात्री सुविधाओं के बारे में फीडबैक प्राप्त किया। ■

जयपुर स्टेशन का निरीक्षण करते हुए रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी

महाप्रबंधक पू.सी. रेल की सांसदों के संग बैठक

अलीपुरद्वार मंडल में सांसदों, विधायकों तथा महाप्रबंधक के बीच आयोजित बैठक का एक दृश्य

पूर्वोत्तर सीमा रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव राय के नेतृत्व में वरिष्ठ अधिकारियों और सभी मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों ने अपने अधीन सेवित क्षेत्रों के सांसदों और विधायकों के साथ 2 सितंबर को अलीपुरद्वार जं., 3 सितंबर को कटिहार, 6 सितंबर को पू.सी.रेल मुख्यालय, 10 सितंबर को तिनसुकिया और 12 सितंबर, 2019 को रंगिया मुख्यालय में बैठकें कीं। ये बैठकें जनप्रतिनिधियों को विकासपरक कार्यों की जानकारी देने एवं अधिक ग्राहकोन्मुखी बनाने के सुझाव जानने के लिए की गईं।

2 सितंबर को अलीपुरद्वार में संपन्न बैठक में श्री नितीश परमानिक सांसद, श्री जोन बार्ला, सांसद, डॉ. जयंत कुमार रॉय, सांसद, श्री विश्वजीत दैमारी, सांसद और श्री मनोज तिग्गा, विधायक ने भाग लिया।

पूर्वोत्तर सीमा रेल मुख्यालय मालीगाँव में 6 सितम्बर को पूर्वोत्तर के 6 राज्यों के 11 सांसदों के साथ बैठक हुई। इस बैठक में मिजोरम के सांसद श्री रोनाल्ड सापातलाउ, नागालैंड के सांसद श्री के.जी. केनेय, मेघालय के सांसद श्री वानसुक साइम, असम के सांसद श्री रिपुन बोरा, असम के सांसद श्री बिरेन्द्र प्रसाद बैश्य, मिजोरम के सांसद श्री सी. लालरोसांगा, असम के सांसद श्री प्रद्युत बरदलै, असम की सांसद श्रीमती क्विन ओझा, त्रिपुरा के सांसद श्री रेबती त्रिपुरा, त्रिपुरा की सांसद श्रीमती प्रतिमा भौमिक तथा मणिपुर के सांसद डॉ. रंजन सिंह राजकुमार ने भाग लिया। सिलचर के सांसद डॉ. आर. रॉय बैठक में भाग नहीं ले सके, परंतु उन्होंने अपने प्रतिनिधि को भेजा था।

तिनसुकिया में बैठक में सांसद श्री तपन कुमार गोगोई, सांसद श्री प्रधान बरुआ, अरुणाचल प्रदेश के सांसद श्री तापिर गाव, सांसद एवं राज्य मंत्री (एफपीआई) श्री रामेश्वर तेली और सांसद श्री कामाख्या प्रसाद तासा ने भाग लिया। महाप्रबंधक ने 12 सितम्बर को रंगिया मंडल द्वारा किए जा रहे सेवा क्षेत्र के अंतर्गत आनेवाले सांसदों के साथ रंगिया मंडल मुख्यालय में बैठक की। श्री दिलिप सैकिया, सांसद, श्री प्रधान बरुआ, सांसद, श्री अब्दुल खालिक, सांसद और श्री विश्वजीत दैमार, सांसद बैठक में शामिल हुए। ■

सांसद द्वारा भोपाल स्टेशन पर विविध यात्री सुविधाओं का प्रारंभ

15 अक्टूबर को आधुनिक सुविधा युक्त उत्कृष्ट कोचों से सुसज्जित 12155 हबीबगंज-हज़रत निजामुद्दीन 'शान-ए-भोपाल' एक्सप्रेस को सांसद, भोपाल साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर ने हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।

सांसद भोपाल साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर द्वारा 20 अक्टूबर को भोपाल स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नम्बर-6 की तरफ नवनिर्मित भवन के पश्चिमी प्रवेश द्वार एवं अनारक्षित टिकट सुविधा केंद्र का शुभारम्भ किया गया।

उत्कृष्ट कोचों से सुसज्जित हबीबगंज-हज़रत निजामुद्दीन 'शान-ए-भोपाल' एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना करती हुईं सांसद, भोपाल साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर

इस भवन का निर्माण मात्र 32 माह में 6 करोड़ रुपयों की लागत पर पूरा किया गया। भवन के भूतल पर अनारक्षित टिकट बुकिंग काउंटर्स एवं एक्जीक्यूटिव लाउंज की सुविधा तथा प्रथम तल पर आईआरसीटीसी द्वारा फूड कोर्ट व सामान्य श्रेणी का प्रतीक्षालय शीघ्र उपलब्ध कराया जाएगा। द्वितीय तल पर बजट होटल का निर्माण किया जाएगा। इसके साथ ही सांसद ने नवनिर्मित भवन में डीजल लोको शेड, इटारसी द्वारा स्थापित सुविधाओं का अवलोकन किया। ■

सांसद ने सोनीपत स्थित रेल कोच नवीनीकरण कारखाने का निरीक्षण किया

सांसद, लोकसभा, श्री रमेश चंद्र कौशिक ने उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री टी.पी. सिंह के साथ 28 जनवरी को सोनीपत स्थित रेल कोच नवीनीकरण कारखाने और वहां चल रहे निर्माण कार्यों का निरीक्षण किया।

भारतीय रेल पारंपरिक आई.सी.एफ. कोचों को चरणबद्ध तरीके से आधुनिक एल.एच.बी. कोचों में परिवर्तित कर रही है। एल.एच.बी. कोच की 160 किमी प्रति घंटे तक की उच्च गति की क्षमता और क्रैश विरोधी विशेषताएं हैं। रेल कोच नवीनीकरण कारखाना, सोनीपत में एल.एच.बी. कोचों के मध्यवर्ती नवीनीकरण को पूरा करने के लिए स्थापित होने वाला अपनी तरह का पहला कारखाना होगा।

इस कारखाने की परियोजना की आधारशिला 9 अक्टूबर, 2018 को प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी द्वारा रखी गई थी।

सोनीपत स्थित रेल कोच नवीनीकरण कारखाने का निरीक्षण करते हुए सांसद रमेश चंद्र कौशिक

उत्तर रेलवे द्वारा नवम्बर, 2018 में ले-आउट योजना, तकनीकी विशिष्टताओं के साथ एम. एण्ड पी. की सूची एवं विस्तृत कार्य योजना को अन्तिम रूप दिया गया। तत्पश्चात् दिसम्बर, 2018 में विस्तृत आकलन रु. 535 करोड़ का स्वीकृत किया गया।

कारखाने में प्रति वर्ष 250 डिब्बों के रिहैबिलिटेशन की क्षमता होगी, जिसे बढ़ाकर 500 कोच तक करने की योजना बनाई गई है। द्वितीय चरण में यह क्षमता प्रति वर्ष 1,000 कोच तक बढ़ाई जा सकती है।

सोनीपत के लोकसभा सांसद श्री रमेश चंद्र कौशिक की उपस्थिति में 11 जनवरी को साइट कार्यों की आधारशिला रखी गई थी। इन कार्यों को दिसम्बर, 2020 तक पूरा करना है।

लगभग 64,000 वर्ग मीटर प्री-इंजीनियर बिल्डिंग (पीईबी) शेड का निर्माण 7,000 मीट्रिक टन उच्च तन्यता वाले इस्पात संरचनाओं, गैलवेल्यूम और यूवी संरक्षित पॉली कार्बोनेट शीटिंग, टर्बो वेंट और वैक्यूम डेवेरेटेड एपॉक्सी फ्लोरिंग के साथ किया जा रहा है। पी.ई.बी. शेड की सुविधाओं में मेन शॉप, बोगी शॉप, बॉडी रिपेयर शॉप, पेंट शॉप, शॉट ब्लास्टिंग शॉप, विविध शॉप, पावर कार शॉप और स्टोर वार्ड शामिल हैं। ■

सांसद द्वारा बलिया स्टेशन पर उच्च श्रेणी वातानुकूलित प्रतीक्षालय का उद्घाटन

दिनांक 28 दिसम्बर, 2019 को सांसद, लोकसभा, श्री वीरेन्द्र सिंह ने बलिया स्टेशन पर उच्च श्रेणी वातानुकूलित प्रतीक्षालय का उद्घाटन किया। इस अवसर पर सांसद/राज्यसभा श्री नीरज शेखर, सांसद/लोकसभा श्री रविन्द्र कुशवाहा, राज्य मंत्री, उत्तर प्रदेश सरकार श्री उपेन्द्र तिवारी, विधायक श्री सुरेन्द्र सिंह, विधायक श्री धनंजय यादव, अध्यक्ष/रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव, महाप्रबन्धक पूर्वोत्तर रेलवे श्री राजीव अग्रवाल उपस्थित थे।

इसी दिन अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव ने वाराणसी- बलिया एवं बलिया-छपरा खंड का विंडो ट्रेलिंग निरीक्षण किया तथा वाराणसी सिटी से छपरा तक के सभी ब्लाक खण्डों में स्पीड लिमिट तथा संरक्षा मानकों को परखा। उन्होंने बलिया स्टेशन पर साफ-सफाई, जल निकासी एवं पेयजल बूथों, बुकिंग काउण्टर, प्लेटफॉर्म, स्टेशन भवन, पैदल उपरिगामी पुल एवं सर्कुलेटिंग एरिया का व्यापक निरीक्षण किया।

श्री यादव ने यूसुफपुर एवं सुरेमनपुर स्टेशनों पर चल रहे विकास कार्यों का भी निरीक्षण किया। निरीक्षण के अन्तिम चरण में अध्यक्ष/रेलवे बोर्ड ने छपरा स्टेशन पर यात्री सुविधाओं एवं यहाँ चल रहे निर्माण कार्यों का गहन निरीक्षण किया। ■

वातानुकूलित प्रतीक्षालय का उद्घाटन करते हुए सांसद, लोकसभा, श्री वीरेन्द्र सिंह साथ में हैं अन्य विशिष्ट अतिथिगण तथा वरिष्ठ रेल अधिकारी

यात्री सेवा समिति द्वारा मण्डीदीप एवं भोपाल स्टेशन का निरीक्षण

यात्री सेवा समिति के अध्यक्ष श्री रमेश चन्द्र रत्न, सदस्य श्री रमेश शर्मा (गुट्टू भैया) एवं श्रीमती पूजा विधानी द्वारा 20-21 नवम्बर, 2019 को मण्डीदीप, भोपाल, होशंगाबाद तथा इटारसी स्टेशन का निरीक्षण किया गया।

मण्डीदीप स्टेशन के निरीक्षण के दौरान समिति ने सदस्यों के साथ प्लेटफॉर्म-1 पर जनता खाना की जाँच की तथा स्टेशन पर उपलब्ध अन्य सुविधाओं का जायजा लिया। उसी दौरान लाइन पार करते हुए दो व्यक्तियों को समझाया कि लाइन पार करके अपने जीवन को खतरे में न डालें। यह कानूनन जुर्म तो है ही, साथ ही जानलेवा भी है।

भोपाल स्टेशन पर निरीक्षण के दौरान समिति के अध्यक्ष ने सदस्यों के साथ प्लेटफॉर्मों पर फूड स्टॉलों पर बेची जा रही खान-पान सामग्री, उनकी वैधता, प्रिंट रेट आदि का गहन निरीक्षण कर कुल 25,000 रु. का अर्थ दण्ड लगाया। उच्च श्रेणी प्रतीक्षालय में निरीक्षण के दौरान अध्यक्ष ने यात्रियों से प्रतीक्षालय एवं स्टेशन की साफ-सफाई के संबंध में चर्चा की तथा प्लेटफॉर्म पर लगी हेल्थ चेक-अप मशीन का अवलोकन किया।

निरीक्षण उपरान्त मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय में अध्यक्ष श्री रमेश चन्द्र रत्न, सदस्य श्री रमेश शर्मा (गुट्टू भैया) एवं श्रीमती पूजा विधानी ने मण्डल रेल प्रबंधक श्री उदय बोरवणकर एवं वरिष्ठ रेल अधिकारियों के साथ आयोजित बैठक में भाग लिया। 21 नवम्बर, 2019 को समिति ने होशंगाबाद एवं इटारसी स्टेशनों पर उपलब्ध विभिन्न यात्री सुविधाओं का निरीक्षण किया तथा समिति ने यात्रियों से सुविधाओं के बारे में फीडबैक प्राप्त कर संबंधित अधिकारियों को जरूरी निर्देश दिए। ■

भारतीय रेल ट्रेनों और स्टेशनों पर 'कंटेंट ऑन डिमांड' सुविधा प्रदान करेगी

- **सीओडी जल्द ही सभी प्रीमियम/एक्सप्रेस मेल और उपनगरीय ट्रेनों में उपलब्ध होगा**
- **वर्ष 2022 तक पूरी तरह लागू कर दिया जाएगा; सीओडी से गैर-भाड़ा राजस्व के सृजन में मदद मिलेगी**

'कंटेंट ऑन डिमांड' (सीओडी) सुविधा जल्द ही भारतीय रेल के सभी प्रीमियम/एक्सप्रेस/मेल और उपनगरीय ट्रेनों में उपलब्ध होगी। गैर-भाड़ा मद में राजस्व सृजन के उद्देश्य से रेलवे बोर्ड ने ट्रेनों में यात्रियों को कंटेंट ऑन डिमांड सेवा देने के लिए रेलटेल को दायित्व सौंपा है। रेलटेल, रेल मंत्रालय के अंतर्गत एक लघु रत्न सार्वजनिक उद्यम है। रेलटेल ने ट्रेनों और रेलवे स्टेशनों पर 'कंटेंट ऑन डिमांड' सुविधा देने के लिए मैसर्स मार्गो नेटवर्क को डिजिटल एंटरटेनमेंट सेवा प्रदाता (डीईएसपी) के रूप में चुना है।

मैसर्स मार्गो नेटवर्क, जी एंटरटेनमेंट की अनुषंगी इकाई है। परियोजना को दो वर्षों में लागू किया जाएगा और फिल्म, शो, शैक्षणिक कार्यक्रम आदि से संबंधित सामग्री शुल्क रहित और शुल्क सहित, दोनों ही रूपों में उपलब्ध होगी। समझौते की अवधि 10 वर्षों की है और इसमें दो वर्षों की कार्यान्वयन अवधि शामिल है।

इस परियोजना के अंतर्गत रेलटेल द्वारा चलती हुई ट्रेनों में बहुभाषी सामग्री (फिल्म, म्यूजिक वीडियो, मनोरंजन, जीवन शैली आदि) उपलब्ध कराई जाएगी। सीओडी प्लेटफॉर्म के अंतर्गत यात्रा बुकिंग (कार, बस, ट्रेन) और डिजिटल मार्केटिंग के क्षेत्र में ई-कॉमर्स/ एम-कॉमर्स सुविधाएं प्रदान की जाएंगी। सीओडी से यात्री नि:शुल्क/सब्सक्रिप्शन के आधार पर उच्च गुणवत्ता वाली सामग्री अपने व्यक्तिगत उपकरणों पर अबाधित देख सकेंगे। सामग्री को निरंतर अद्यतित किया जाएगा। परियोजना के बारे में रेलटेल के सीएमडी श्री पुनीत चावला ने कहा कि 2022 तक यह सुविधा पूरी तरह लागू हो जाएगी। इस सुविधा से लोगों का यात्रा अनुभव बेहतर होगा और गैर-भाड़े के राजस्व में भी वृद्धि होगी।

इस परियोजना में भारतीय रेल के सभी 17 जोन शामिल हैं। इस परियोजना के 3 माध्यमों-विज्ञापन, सब्सक्रिप्शन और ई-कॉमर्स/अनुबंध सेवा - से राजस्व की प्राप्ति होगी। कुल 8731 ट्रेनों (3003 प्रीमियम/एक्सप्रेस/मेल ट्रेनों और 2864 उपनगरीय ट्रेनों समेत) में यह सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी। इसके अलावा 'कंटेंट ऑन डिमांड' सुविधा वाई-फाई सक्षम सभी 5,563 रेलवे स्टेशनों पर भी उपलब्ध होगी। ■

भारतीय रेल में ई-ऑफिस का दूसरा चरण प्रारंभ

सहमति पत्र पर हस्ताक्षर के समय उपस्थित अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव, रेलवे बोर्ड के सदस्य, एसएंडटी, श्री प्रदीप कुमार एवं अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, रेलटेल, श्री पुनीत चावला व वरिष्ठ अधिकारी

- **रेलटेल के पहले चरण में भारतीय रेल की 58 यूनिटों में काम-काज के लिए कागज का इस्तेमाल पूरी तरह खत्म**
- **दूसरे चरण में रेलटेल 30 जून 2020 तक एनआईसी के ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर 39,000 से ज्यादा उपयोगकर्ताओं का पंजीकरण करेगा**

भारतीय रेल द्वारा 5 हजार से ज्यादा उपयोगकर्ताओं के लिए अपनी 58 यूनिटों में एनआईसी के ई-ऑफिस का पहला चरण निर्धारित समय से पहले सफलतापूर्वक लागू किया गया। इसके दूसरे चरण के क्रियान्वयन के लिए रेलटेल के साथ एक सहमति पत्र पर हस्ताक्षर किए हैं। दूसरे चरण में रेलटेल 30 जून तक एनआईसी के ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर 39,000 से ज्यादा उपयोगकर्ताओं का पंजीकरण करेगा।

सहमति पत्र पर रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक श्री उमेश कुमार बलोंडा और रेलटेल की आईटी विभाग की महाप्रबंधक श्रीमती हरितिमा जयपुरिया की ओर से हस्ताक्षर किए गए। इस अवसर पर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव, रेलवे बोर्ड के एसएंडटी के सदस्य श्री प्रदीप कुमार और रेलटेल के अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक श्री पुनीत चावला एवं वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

रेल टेल के अध्यक्ष एवं प्रबन्ध निदेशक श्री पुनीत चावला ने कहा कि केवल प्रथम चरण के कुछ महीनों में भारतीय रेल के 58 से अधिक प्रतिष्ठानों में हजारों डिजिटल फाइलें बनाई गई हैं, जो मैनुअल फाइल का स्थान ले रही हैं। दूसरे चरण में भारतीय रेल के 39 और प्रतिष्ठानों को ई-ऑफिस के माध्यम से डिजिटल कार्यक्षेत्र में बदला जाएगा। ■

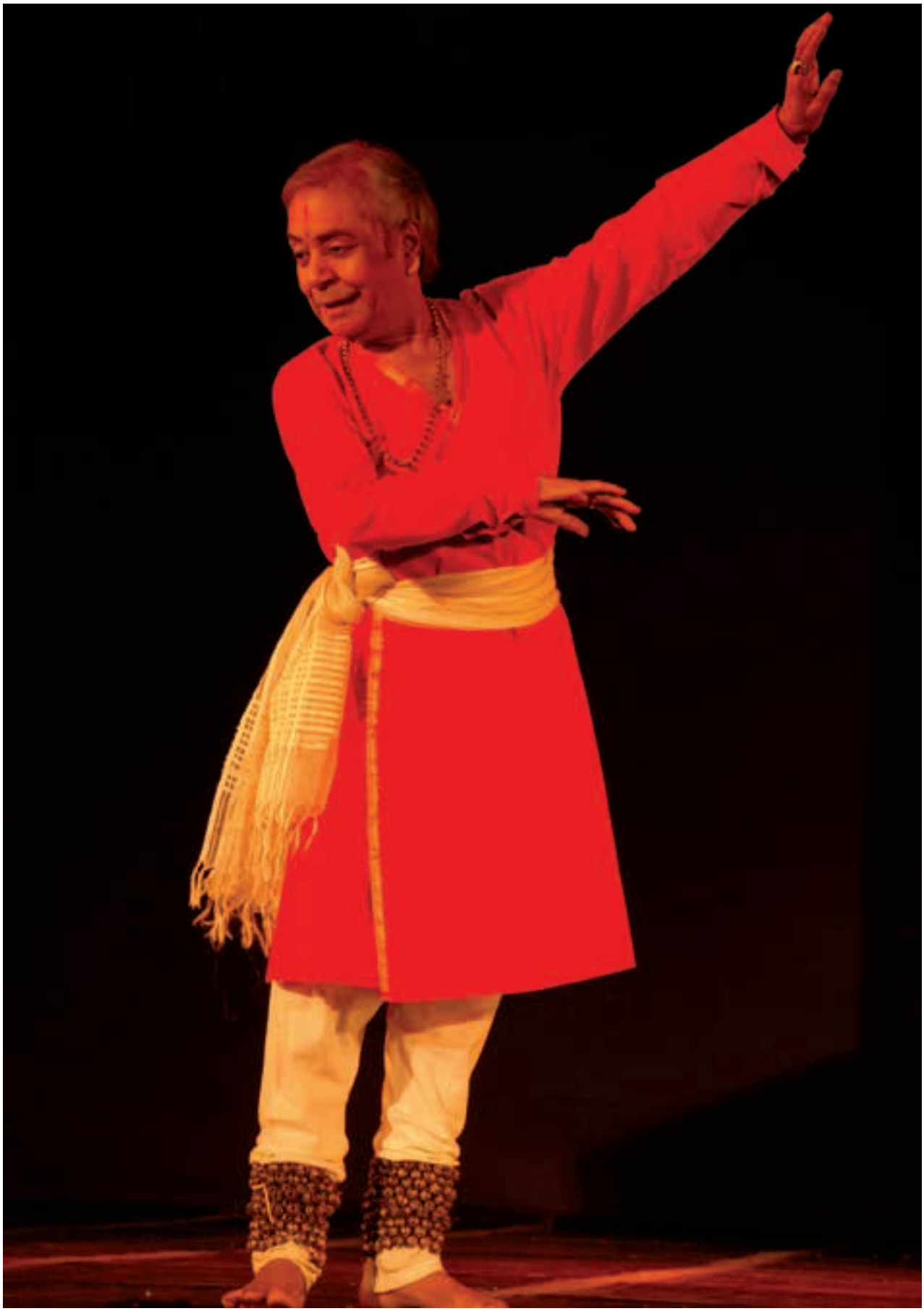
ई-ऑफिस : एनआईसी का ई-ऑफिस राष्ट्रीय सूचना केन्द्र (एनआईसी) की ओर से विकसित किया गया क्लाउड आधारित साफ्टवेयर है जिसे रेलटेल के गुरुग्राम और सिंकदराबाद स्थित टीयर तीन अधिकृत केन्द्र की ओर से अपलोड किया गया है। यह केन्द्रीय सचिवालय की ई-ऑफिस प्रक्रिया नियमावली पर आधारित है। मौजूदा समय ई-ऑफिस के जिन चार मॉड्यूल्स को लागू किया गया है उनमें फाइल मैनेजमेंट सिस्टम (ई-फाइल), नॉलेज मैनेजमेंट सिस्टम (केएमएस), कोलैबोरेशन एंड मेसेजिंग सर्विस (सीएएमएस) और पर्सनल इनफॉर्मेशन मैनेजमेंट सिस्टम (पीआईएमएस) शामिल हैं।

ई-ऑफिस न केवल कार्यालयों में पेपरलेस संस्कृति को बढ़ावा देगा बल्कि परिचालन खर्चे भी घटाएगा और साथ ही कार्बन उत्सर्जन में भी कमी लाएगा, जो आज के समय दुनिया की सबसे बड़ी जरूरतों में से एक है और सीधे तौर पर देश के प्रत्येक नागरिक को प्रभावित कर रही है।

श्री आलोक कंसल बने पश्चिम रेलवे के नए महाप्रबंधक

भारतीय रेल इंजीनियरी सेवा (आईआरएसई) के 1983 बैच के वरिष्ठ अधिकारी श्री आलोक कंसल ने 14 जनवरी, 2020 को पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक पद का कार्यभार ग्रहण कर लिया। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक पद का कार्यभार ग्रहण करने के पहले श्री आलोक कंसल रेलवे बोर्ड में प्रधान कार्यपालक निदेशक, सिविल इंजीनियरिंग (योजना) के पद पर कार्यरत थे।

श्री कंसल ने रूड़की विश्वविद्यालय से सिविल इंजीनियरिंग में स्वर्ण पदक के साथ अपना ग्रेजुएशन पूरा किया। आपने इसी इंस्टीट्यूट से स्ट्रक्चरल इंजीनियरिंग में भी स्वर्ण पदक के साथ अपनी मास्टर डिग्री हासिल की। श्री कंसल अब तक अपने कैरियर के दौरान अनेक महत्त्वपूर्ण पदों पर कार्य कर चुके हैं। अब तक आपको भारतीय रेल इंजीनियरी सेवा में 35 वर्षों का लम्बा अनुभव प्राप्त है। ■



ट्रेन की आवाज से हमने कई धुनें बनाई हैं : पंडित बिरजू महाराज

कत्थक नृत्य सम्राट् पंडित बिरजू महाराज प्रसिद्ध शास्त्रीय नृत्य कला रत्नों में से एक हैं। कालका-बिंदादीन घराने की परंपरा को आगे बढ़ा रहे श्री बिरजू महाराज मानते हैं कि भारतीय रेल की पटरियों तथा ट्रेन की आवाज ने उन्हें तथा उनके पिताश्री को कई बेहतरीन धुनें बनाने के लिए प्रेरित किया है। उन्हें अभी भी हर स्टेशन पर मिलने वाली खाने-पीने की स्थानीय वस्तुएँ याद हैं। देश-विदेश के कई सम्मानों से सम्मानित 81 वर्षीय श्री बिरजू महाराज से भारतीय रेल के साथ उनके अनुभवों के विषय में बात की, 'भारतीय रेल' पत्रिका के संपादक योगेश अवस्थी ने।

महाराज जी, भारतीय रेल के साथ आप के अनुभव हमारे साथ साझा करें।

भारतीय रेल के साथ हमारा काफी पुराना रिश्ता रहा है। सही अर्थों में भारत को देखना हो तो हमें रेल यात्रा करनी चाहिए। रेल यात्रा का आनंद ही कुछ और है। उसके ट्रैक, लाइन, ट्रेन की खटखटाहट से हमें रिद्म मिलती थी –

'टक टकक, टकक टकग
टटक टधिग ट टक टधिग टटक टधिका'
फिर पटरी बदलते समय
'टग टिगिग टटग टिटिग टटग टिटिग'

जैसी धुनें निकलती हैं।

मेरे पिता श्री अच्छन महाराजजी तो ट्रेन में सीट होने के बावजूद सोते नहीं थे। वे अक्सर कहते थे कि ये जो रिदम आ रही है, उसमें हम कुछ नई कम्पोजीशंस तैयार कर रहे हैं। इसी तरह से मैंने भी कई अपनी कम्पोजीशंस ट्रेन की आवाज से प्रेरित होकर बनाई हैं, लेकिन अब व्यस्तता की वजह से ट्रेन में जाना संभव नहीं हो पा रहा है।

रेल यात्रा की सबसे आनंददायक बात यह है कि स्टेशनों पर कभी झालमुड़ी वाला, कभी कंघी वाला, कभी टॉर्च वाला अपना सामान बेचने आ जाता है। इसके अलावा हर स्टेशन पर स्थानीय लोग अपने यहाँ की चीजें बेचने आते हैं। इन सबका अपना अलग ही मजा है। यह सब आनंद हवाई यात्रा में देखने को नहीं मिलता। देश-विदेश में कार्यक्रमों की व्यस्तता के कारण हवाई यात्रा ही संभव हो पा रही है। मेरी अंतिम ट्रेन यात्रा दुर्गापुर-बरहामपुर (कोलकाता लाइन) की थी।

मुझे याद है, मेरे चाचा लच्छुजी महाराज 'जनता एक्सप्रेस' में बैठकर मुंबई से दिल्ली आते थे। उन दिनों, वह ट्रेन तीन दिन लेती थी, पर चाचा को वही ट्रेन प्रिय थी। वो अक्सर कहते थे, ''मैं आराम से लुंगी पहन कर, सीट पर बिस्तर लगा के बैठ जाता हूँ और चाय, बीड़ी, खाने-पीने की चीजों का आनंद लेते हुए आता हूँ।''

गुरु-शिष्य परंपरा आज कैसे आगे बढ़ रही है?

हमने अपने पिता तथा चाचा जी से गुरु-शिष्य परंपरा के अंतर्गत ही यह शिक्षा प्राप्त की थी। अपने बच्चों (शिष्यों) को उसी परंपरागत तरीके से तालीम देते हैं। कागजी डिग्री-डिप्लोमा से अधिक हम गुरु-शिष्य की परंपरा पर अधिक विश्वास करते हैं। बच्चों को अच्छी तालीम मिले, अच्छे संस्कार मिलें, इसकी कोशिश में हम लोग लगे रहते हैं। आज करीबन 700 से अधिक बच्चे हम से शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं।

साक्षात्कार के पश्चात् पंडित बिरजू महाराज को 'भारतीय रेल' पत्रिका भेंट करते हुए संपादक

आप ने परंपरा से अलग हट कर अपनी बेटियों और पोतियों को कत्थक नृत्य की शिक्षा दी है?

हमारे देवता शंकर, कृष्ण आदि अच्छे नृत्यक रहे हैं। हमारे घराने में पुरुष ही नृत्य किया करते थे। लड़कियों को नृत्य करने की इजाजत नहीं थी। बेटी हो, तो शादी करो, घर संभालो की परंपरा थी, लेकिन मैंने परंपरा को बदला है। अपनी बेटियों, पोतियों को भी नृत्य सिखाया है। मैंने उनसे कहा है बेटा, दुनिया में कभी कोई धोखा दे जाए, लेकिन कला कभी धोखा नहीं देगी। यह कला हमेशा तुम्हारे बहुत काम आएगी। इसे सीखो, सिखाओ और लिखो। अब समय बदल गया है। मेरे विश्वास को बेटियाँ और शिष्याएँ आगे बढ़ा रही हैं।

फिल्म जगत् के साथ आप का अनुभव कैसा रहा?

हालांकि मैंने 'शतरंज के खिलाड़ी', 'देवदास', 'डेढ़ इश्किया', 'बाजीराव मस्तानी' आदि फिल्मों में नृत्य संयोजन (कोरियोग्राफ) किया है, लेकिन मैं फिल्में कम ही करता हूँ। गीत के शब्द अच्छे हों, हीरोइन अच्छे कपड़े पहने, तभी ही फिल्म करता हूँ। अब एक ही गाने में पांच सौ लोग कूदते हैं। वह नृत्य नहीं है। पहले के समय की मीनाकुमारी, मधुबाला, वहीदा रहमान जैसी हीरोइनें अपने हाव-भाव के दम पर पूरा गाना सँभाल लेती थीं। आजकल की सब हीरोइनों में यह ताकत नहीं है। ■

भारतीय रेल की सबसे उच्च क्षमता वाली एलएचबी पार्सल वैन लॉंच

रेलवे बोर्ड के सदस्य रोलिंग स्टॉक, श्री राजेश अग्रवाल और सदस्य यातायात, श्री पूर्णेंदु एस. मिश्रा ने 30 जनवरी को दिल्ली सफदरजंग स्टेशन पर आयोजित एक कार्यक्रम में उच्च क्षमता वाली एलएचबी पार्सल वैन को लॉंच किया। इस अवसर पर रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला के महाप्रबंधक श्री रवीन्द्र गुप्ता तथा अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारी भी उपस्थित थे।

इस उच्च क्षमता वाले एलएचबी पार्सल वैन को रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला द्वारा डिजाइन तथा निर्मित किया गया है। यह पार्सल वैन अपना दोलन परीक्षण अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन नवंबर, 2019 में उत्तर रेलवे के बरेली-मुरादाबाद-सहारनपुर खंड 115 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से और पश्चिम मध्य रेलवे के सवाई माधोपुर-कोटा-नागदा सेक्शन में 145 किमी प्रति घंटे की परीक्षण गति से किए गए। इन परीक्षणों के दौरान, कोच ने सवारी स्थिरता के लिए सभी आवश्यकताओं को पूरा किया। कोच का वैधानिक निरीक्षण 13 दिसंबर, 2019 को मुख्य आयुक्त रेलवे सुरक्षा / नागरिक उड्डयन मंत्रालय के द्वारा किया गया है।

इस एलएचबी पार्सल वैन की कुल वहन क्षमता 24 टन और कुल मात्रा 187 घन मीटर है। चौड़े आकार की वस्तुओं के परिवहन की सुविधा के लिए इस वैन में 2-टीयर सामान रैक प्रदान किए गए हैं। इन कोचों में तीन कोलेप्सेबल पार्टिशन और चार स्लाइडिंग दरवाजे हैं।

24 टन

वैन की वहन क्षमता 130 किमी प्रति घंटा की गति से चलने में सक्षम

इस कोच में स्टेनलेस स्टील वाली आंतरिक पैनलिंग और 140 केएन वाले एयर सस्पेंशन हैं। इसमें एक्सल माउंटेड डिस्क ब्रेक्स और ट्रांजिशन स्क्रू कपलिंग के साथ एंटी क्लाइम्बिंग सीबीसी कपलर भी लगे हैं। कोच में किसी भी तरह की आग की घटना से बचाव के लिए फायर बॉल लगे हैं।

इस एलएचबी पार्सल वैन में फ्लशड-इन प्रकार की अग्निरोधी एलईडी लाईटें लगाई गई हैं। यह कोच दोनों छोरों पर एचओजी के अनुरूप है। इस कोच को रैक में किसी भी स्थिति में लगाया जा सकता है। कोच की दिशा बदलने की आवश्यकता नहीं है।

यह एलएचबी पार्सल वैन पार्सल परिवहन व्यवसाय के माध्यम से भारतीय

रेल के लिए और अधिक कारगर रूप से राजस्व अर्जित करेगी। इसके अलावा, रेल कोच फैक्ट्री ऐसे ई-कॉमर्स पार्सल वैन के विकास की प्रक्रिया में भी संलग्न है जिसकी वहन क्षमता 210 घन मीटर और अधिकतम गति सीमा 160 किलोमीटर प्रति घंटा तक होगी। यह कोच पे लोड और जीपीएस ट्रैकर को इंगित करने के लिए लोड सेल से लैस होगा।

एलएचबी पार्सल कोच के डिजाइन की प्रमुख विशेषताएं

मानक एलएचबी शेल पर निर्मित

- चौड़ाई = 3,240 मिमी
- ऊँचाई = 4,039 मिमी
- कोच की लंबाई = 23,540 मिमी
- उच्च वॉल्यूमेट्रिक वहन क्षमता = 187 घन मीटर
- छोटे पार्सल को व्यवस्थित रूप से रखने के लिए 2 टीयर वाले 32 फोल्डेबल लगेज रैक लगाए गए हैं।
- सुविधाजनक लोडिंग और अनलोडिंग के लिए सुरक्षा दीवार वाले स्लाइडिंग दरवाजे।
- टेयर भार = 33.5 टन, माल वहन क्षमता = 24 टन।
- लंबे समय तक उपयोग के लिए एलएचबी प्लेटफॉर्म पर स्टेनलैस स्टील शैल।
- तीव्रता और प्रभावी तरीके से ब्रेक लगाने के लिए व्हील स्लाइड बचाव प्रणाली वाली एक्सल माउंट डिस्क ब्रेक।
- ट्रांजिशन स्क्रू कपलिंग वाले एन्टी क्लाइंबिंग सीबीसी कपलर और तीव्र गति वाली रेलगाड़ियों के साथ चलाने के लिए साइड बफर।
- कार बॉडी पर 2 आरएफआईडी टैग।
- अर्थिंग की व्यवस्था वाले एक्सेल एण्ड कवर। ■

एलएचबी पार्सल वैन को लॉंच करते हुए रेलवे बोर्ड के सदस्य रोलिंग स्टॉक, श्री राजेश अग्रवाल और सदस्य यातायात, श्री पूर्णेंदु एस. मिश्रा एवं रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला के महाप्रबंधक श्री रवीन्द्र गुप्ता

कचरा प्रबंधन एवं निपटान में पूर्व तट रेलवे ने रचा नया इतिहास

रेलवे बोर्ड सदस्य (रॉलिंग स्टॉक) श्री राजेश अग्रवाल ने 22 जनवरी, 2020 को कैरिज रिपेयर वर्कशॉप, मानचेश्वर में कचरा से ऊर्जा बनाने वाले प्लांट का उद्घाटन किया। इस अवसर पर पूर्व तट रेलवे के महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण, अपर महाप्रबंधक श्री सुधीर कुमार सहित विभिन्न विभागों के विभागाध्यक्ष उपस्थित थे।

कचरा से ऊर्जा प्लांट परिकल्पना का परिचय

पॉलीक्रैक के नाम से जानी जाने वाली पेटेण्ट तकनीक पर आधारित इस कचरा से ऊर्जा प्लांट भारतीय रेल में अपनी तरह का पहला एवं भारत में अब तक का चौथा प्लांट है। इस तकनीक के माध्यम से अपशिष्ट वस्तुओं को हाइड्रोकार्बन तरल ईंधन, गैस, कार्बन व पानी में बदल दिया जाता है। इससे पहले कैरिज रिपेयर वर्कशॉप में उत्पन्न होने वाले कचरा के निपटान के लिए कोई उपयुक्त तरीका नहीं था। इस वजह से ऐसे पदार्थों को खाली गड्ढों को भरने के लिए उपयोग में लाया जाता था, जो कि पर्यावरण के दृष्टिकोण से नुकसानदायक था।

कचरा सामग्रियों का उपयोग

पॉलीक्रैक प्लांट में सभी प्रकार से प्लास्टिक, पेट्रोलियम अपशिष्ट, 50 प्रतिशत आर्द्रता वाला बिना छंटाई वाला ठोस कचरा, ई-कचरा, बांस, बगीचों से निकलने वाला अपशिष्ट, जट्रोफा फल एवं ताड़ की टहनियों आदि को डाला जा सकता है।

पॉलीक्रैक तकनीक की विशेषता

पारंपरिक तरीके से इतर पॉलीक्रैक की कार्यप्रणाली की कई सारी विशेषताएं हैं। कचरे को बिना किसी छंटाई प्रक्रिया

- **देश का पहला सरकारी कचरा से ऊर्जा प्लांट शुरू**
- **भारतीय रेल में पहला, सरकारी क्षेत्र का पहला**
- **पॉली क्रैक तकनीक का इस्तेमाल**
- **शिलान्यास से उद्घाटन केवल तीन माह में**
- **प्रतिदिन 500 किग्रा कचरा की क्षमता**
- **प्लास्टिक एवं ई-कचरा सहित सभी प्रकार के कचरा को डीजल तेल में बदल दिया जाएगा, जिसका उपयोग भट्ठी में जलाने में होगा**
- **प्लास्टिक कचरे के समाधान से प्लास्टिक संबंधी समस्या से सदा के लिए छुटकारा**

के सीधे पॉलीक्रैक प्लांट में डाला जाता है। इस प्लांट में उच्च स्तर की आर्द्रता सहने की क्षमता है। अत: कचरे को निपटान से पहले सुखाने की आवश्यकता नहीं होती। इस प्लांट के माध्यम से 24 घंटे के भीतर कचरे का प्रसंस्करण हो जाता है। यह प्रक्रिया एक बंद परिवेश में होती है। अत: इससे धूल की समस्या नहीं होती और प्लांट के आस-पास प्रदूषण नहीं होता। इस प्लांट का आकार काफी कम होता है। अत: पारंपरिक प्रसंस्करण विधि के मुकाबले इसके लिए काफी कम जगह का उपयोग होता है। इसके द्वारा संपूर्ण कचरे को बहुमूल्य ऊर्जा में बदल दिया जाता है और इससे कोई अपशिष्ट पदार्थ नहीं निकलता। इससे उत्पन्न होने वाली गैस का उपयोग इसी प्लांट के परिचालन के लिए किया जाता है। इसके लिए ऊर्जा की निर्भरता समाप्त हो जाती है और परिचालन लागत काफी कम हो जाती है। इस प्रक्रिया में जलाई जाने वाली गैस से होने वाले प्रदूषण (विश्व भर के मानक स्तर से कम) के अलावा पारंपरिक तरीके से निकलने वाला कोई प्रदूषण नहीं होता। अन्य विकल्पों अनुपात में यह काफी कम तापमान (450 डिग्री पर) काम करता है। सुरक्षित व कुशल प्रणाली वाले इस प्लांट की सुरक्षा संबंधी विशेषताओं के कारण अकुशल व्यक्ति भी आसानी से इसका परिचालन कर सकता है। इसकी लागत के साथ-साथ परिचालन पर आने वाला खर्च भी काफी कम है। पूरी तरह से स्वचालित इस प्रणाली के लिए न्यूनतम मानव-शक्ति की आवश्यकता होती है।

प्लांट का उद्घाटन करते हुए सदस्य रॉलिंग स्टॉक, रेलवे बोर्ड श्री राजेश अग्रवाल, साथ में हैं पूर्व तट रेलवे के महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण

उपयोग होनेवाली प्रक्रिया

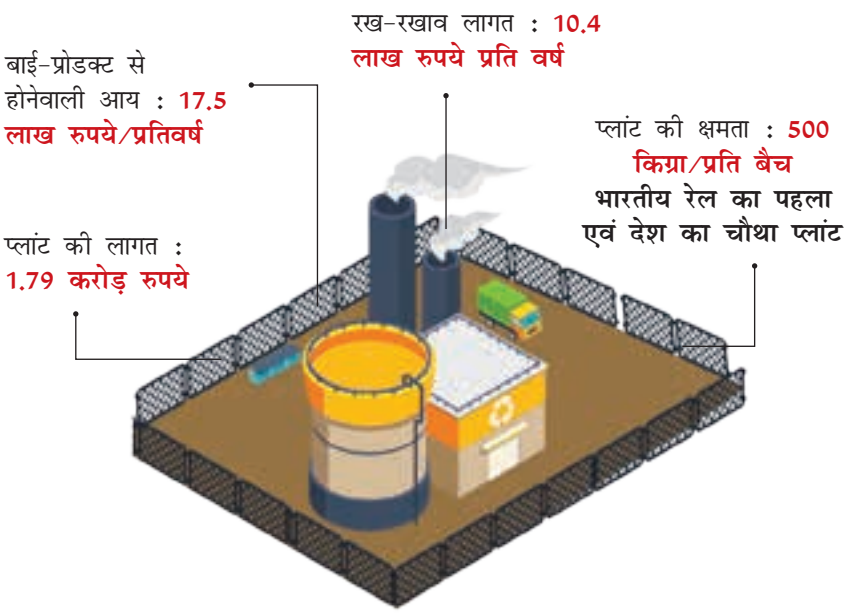
इस प्लांट की सारी प्रक्रिया एक बंद लूप प्रणाली में होती है। अत: इस दौरान किसी भी प्रकार का नुकसानदेह पदार्थ वातावरण में नहीं फैलता। इस प्रणाली को चलाने के लिए ऊर्जा के लिए दहनयोग्य, गैर-घनीभूत गैस का उपयोग किया जाता है। इससे केवल गैसीय ईंधन के जलने से उत्पन्न धुआं बाहर निकलता है। विनिर्धारित पर्यावरणीय मानदंडों द्वारा स्वीकृत मानदंड से काफी कम धुआं इस विधि से होता है। इस प्रक्रिया से हल्के डीजल तेल के रूप में ऊर्जा का उत्पादन होता है, जिसका उपयोग भट्ठी के लिए किया जाता है।

पुरस्कार व मान्यता

इस प्रणाली को वर्ष 2007 में लॉकहीड मार्टिन, विज्ञान एवं तकनीक मंत्रालय, भारत सरकार के द्वारा सर्वश्रेष्ठ नवाचार पुरस्कार, 2008 में सर्वश्रेष्ठ नवाचार का स्वर्ण पदक पुरस्कार, टेक-म्यूजियम अवॉर्ड-2008 के नामांकन, फ्रॉस्ट एंड सुलिवान - वैश्विक नवाचार एवं लीडरशिप अवॉर्ड-2011 एवं आईजीसीडब्ल्यू-2011 द्वारा बेस्ट ग्रीन केमिस्ट्री इनोवेशन अवॉर्ड मिल चुका है।

मानचेश्वर, भुवनेश्वर में कैरिज रिपेयर वर्कशॉप में काम करेगा प्लांट

इस पॉलीक्रैक प्लांट को तीन महीने में तैयार कर लिया गया। इसे शुरू करने का लक्ष्य जनवरी, 2020 था। यह प्लांट करीब दो करोड़ की लागत से तैयार किया गया है। इस प्लांट में मानचेश्वर स्थित कैरिज रिपेयर वर्कशॉप, भुवनेश्वर कोचिंग डिपो व रेलवे स्टेशन से निकलने वाला कचरा प्रयोग में लाया जायेगा। इस प्लांट को प्रतिदिन 500 किलोग्राम अपशिष्ट वस्तु की आपूर्ति की जाएगी। ■



पश्चिमी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के नवनिर्मित रेवाड़ी–मदार सेक्शन पर डबल स्टैक मालगाड़ी का पहला ट्रायल

ट्रैक – पश्चिमी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर

खंड – रेवाड़ी–मदार खंड (306 किलोमीटर)

हरियाणा – महेंद्रगढ़ और रेवाड़ी जिलों में (लगभग 79 किलोमीटर) तथा

राजस्थान – जयपुर, अजमेर, सीकर, नागौर और अलवर जिलों में (लगभग 227 किलोमीटर)

प्रमुख पुल – 16

छोटे पुल – 271

रेल फ्लाई ओवर – 4

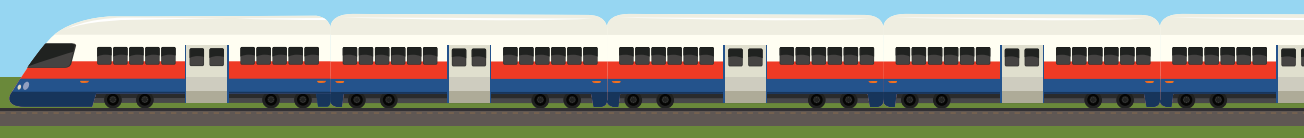
रोड ओवर ब्रिज – 19

रोड अंडर ब्रिज – 178

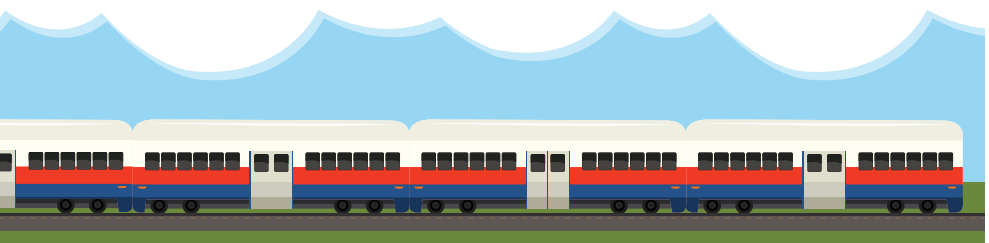
लेवल क्रॉसिंग समाप्त – 148

नव निर्मित डी.एफ.सी स्टेशन – 9

क्रॉसिंग स्टेशन – 6 (यानी न्यू डाबला, न्यू भगेगा, न्यू श्री माधोपुर, न्यू पचार मलिकपुर, नया सकून और न्यू किशनगढ़)



पश्चिमी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) पर भारत के व्यस्ततम रेल नेटवर्क मदार (राजस्थान) से किशनगढ़ बालावास (रेवाड़ी) के बीच 306 किमी लंबे सेक्शन पर रविवार को मालगाड़ी का सफल ट्रायल किया गया। यह डीएफसी पश्चिम कॉरिडोर के पहले चरण का हिस्सा है। ट्रायल का उद्घाटन राजस्थान के न्यू किशनगढ़ स्टेशन पर स्टेशन वरिष्ठ कार्यकारी श्री रविन्द्र शर्मा ने डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के प्रबंध निदेशक श्री अनुराग सचान की उपस्थिति में किया।



उल्लेखनीय है कि इस सेक्शन की निर्माण लागत 3,918 करोड़ रुपये है, इसमें जमीन की कीमत शामिल नहीं है। इस सेक्शन के खुल जाने से राजस्थान और हरियाणा के रेवाड़ी-मानेसर, नारनौल, फुलेरा और किशनगढ़ क्षेत्रों में स्थित विभिन्न उद्योगों को लाभ मिलेगा। विदित हो इस तरह की मालगाड़ियां अमेरिका, कनाडा, ब्राजील, ऑस्ट्रेलिया, चीन, रूस, दक्षिण अफ्रीका, स्वीडन और नार्वे में चलाई जा रही हैं। इस सेक्शन पर 7,000 किलोवॉट (9,000 अश्व शक्ति) वाले ताकतवर इंजन चलाए जा सकते हैं। सुरक्षित और कारगर परिचालन के लिए गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली लगाई गई है। इस सेक्शन पर कहीं भी सड़क की क्रॉसिंग नहीं है और आधुनिक प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल से कम ऊर्जा की खपत संभव हो गई है। इस कॉरिडोर को केवल मालगाड़ियों के परिचालन के लिए निर्मित किया गया है।

इस खंड पर देश में पहली बार मालगाड़ी को पहले की तुलना में 44 किमी प्रतिघंटा ज्यादा गति से बिजली से चलाया जाएगा। ■

जंक्शन स्टेशन - 3 (जैसे- न्यू रेवाड़ी, न्यू अटेली और न्यू फुलेरा)।

खंड की लागत - 3,918 करोड़, (भूमि को छोड़कर)।

औद्योगिक लाभ - राजस्थान हरियाणा के रेवाड़ी - मानेसर, नारनौल, फुलेरा और किशनगढ़ क्षेत्रों के विभिन्न उद्योगों को लाभ होगा।

इसके अलावा, काठवास में कॉनकोर के कंटेनर डिपो भी डीएफसी के नक्शे पर आएंगे और तेजी से विवाद के मामले में लाभ प्राप्त करेंगे।

वाराणसी कैंट रेलवे स्टेशन

वाराणसी कैंट रेलवे स्टेशन

वाराणसी कैंट रेलवे स्टेशन

कोयम्बटूर रेलवे स्टेशन

स्टेशन सौ

भोपाल रेलवे स्टेशन

भोपाल रेलवे स्टेशन

जबलपुर रेलवे स्टेशन

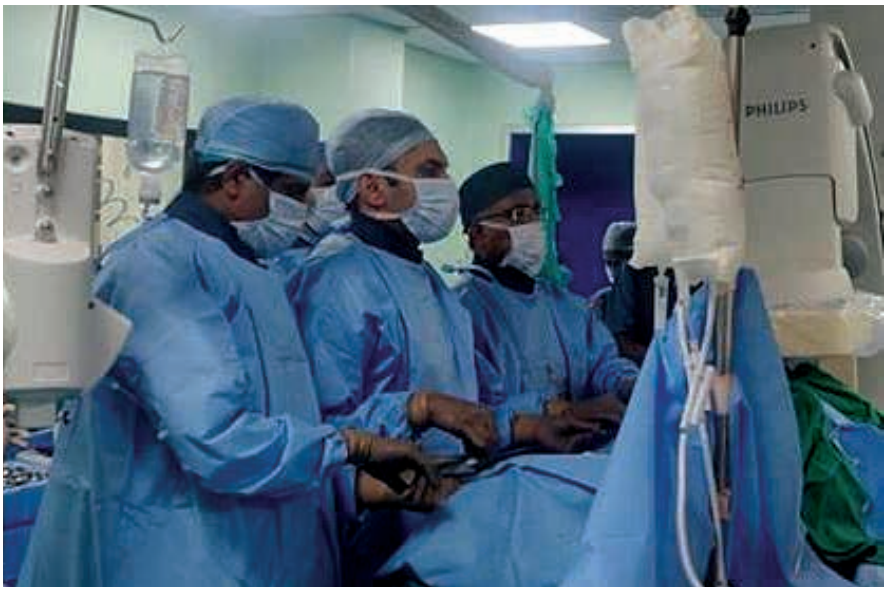
आसनसोल रेलवे स्टेशन

आसनसोल रेलवे स्टेशन

र्दर्यीकरण

जबलपुर रेलवे स्टेशन

जगजीवन राम अस्पताल में सफलतापूर्वक हुआ भारतीय रेल का पहला ट्रांस कैथेटर ऑरेटिक वॉल्व इंटरवेंशन रिप्लेसमेंट प्रोसीजर



पश्चिम रेलवे का जगजीवन राम अस्पताल अपने मरीजों के अनमोल जीवन को बचाने के लिए समय पर इलाज उपलब्ध कराने में कोई कसर नहीं छोड़ रहा है। ऐसे अनेक उदाहरण हैं, जहाँ डॉक्टर और विशेषज्ञों की टीम द्वारा समर्पित प्रयासों के कारण जगजीवन राम अस्पताल में अनेक जटिल मामलों को ठीक करने में सफलतापूर्वक इलाज सुनिश्चित किया गया है।

इसी क्रम में 11 दिसम्बर को पहली बार देश में एक रेल लाभार्थी के एक मृत वॉल्व का रिप्लेसमेंट सबसे एडवांस एवं तकनीकी रूप से चुनौतीपूर्ण मैथड के द्वारा सफलतापूर्वक किया गया। पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल को इस प्रकार का प्रोसीजर करने के लिए भारतीय रेल पर प्रथम एवं एक मात्र सुविधा उपलब्ध कराने की उपलब्धि प्राप्त हुई है।

मरीज श्री गणपत लाल शर्मा (83 वर्ष) अजमेर से सेवानिवृत्त लेखा अधिकारी हैं, जो पिछले तीन वर्षों से सिंकोपल अटैक के मल्टीपल एपिसोड सहित अधिक श्रम करने पर सांस लेने में तकलीफ और छाती में भारी दर्द से पीड़ित थे। स्थानीय अस्पताल में जाँच से सीवियरली कैल्सीफायड एवोर्टिक वॉल्व एस्टोनेसिस का पता लगा तथा आगे के इलाज के लिए उन्हें जगजीवन राम अस्पताल भेजा गया। श्री शर्मा को प्रारम्भ में इंटरवेंशनल कार्डियोलॉजिस्ट डॉक्टर शिशिर कुमार राउल द्वारा इवैल्युएट किया गया तथा एक्सक्लुडिंग कॉरोनरी आर्टरी डिजीज के पश्चात् आइसोलेटेड क्रिटिकल सिम्प्टोमेटिक एवोर्टिक वॉल्व एस्टोनेसिस डायग्नोज हुआ। कार्डिक सर्जन की राय वाल्व के रिप्लेसमेंट के परम्परागत तरीकों के पक्ष में नहीं थी, क्योंकि यह एक हाई रिस्क मामला था और सर्जरी द्वारा वॉल्व रिप्लेसमेंट के लिए कॉन्ट्रेंडिकेटेड था।

ट्रांस कैथेटर ऑरटिक वॉल्व इंटरवेंशन/रिप्लेसमेंट (टीएवीआई/टीएवीआर) ऐसे मामलों में वॉल्व के रिप्लेसमेंट के लिए एक वैकल्पिक तरीका है, जो एक मोस्ट एडवांस्ड, अपडेटेड और तकनीकी रूप से चुनौतीपूर्ण प्रोसीजर है। इस प्रोसीजर द्वारा ओपन हार्ट सर्जरी नहीं किया जाता है तथा वॉल्व को सर्जरी से सम्बंधित सभी जटिलताओं से बचते हुए ग्रोन में सिर्फ एक पंक्चर के जरिए रिप्लेस कर मरीज को डिस्चार्ज किया जा सकता है। मरीज शीघ्र ही अपने कार्य को करना शुरू कर सकता है। अब तक देश में मात्र कुछ मरीजों में ही इस प्रकार का इंटरवेंशन सफलतापूर्वक हुआ है। श्री शर्मा के कंडिडेचर की सुटैबलिटी सभी आवश्यक जाँचों के द्वारा सुनिश्चित की गई तथा इस रेयर इंटरवेंशन के लिए प्लान एवं प्रॉसेस किया गया, जो 11 दिसम्बर, 2019 को किया गया। सभी जटिलताओं से निपटने के लिए सभी आवश्यक प्रबंधन के बाद और सर्जरी बैकअप के अधीन जगजीवन राम अस्पताल की चिकित्सा निदेशक डॉ. हफिजुन्निसा और पश्चिम रेलवे के प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. घनश्याम साहू के बहुमूल्य मार्गदर्शन में तथा डॉक्टर रविंद्र राव, डॉ. एम. वी. रेड्डी, डॉ. शिशिर कुमार राउल, डॉ. ओ. एम. और डॉ. चारू एवं टीम सहित कार्डियक एनेस्थेस्योलॉजिस्ट और कार्डियोलॉजिस्ट द्वारा 11 दिसम्बर, 2019 को जगजीवन राम अस्पताल में टीएवीआर सफलतापूर्वक किया गया। श्री शर्मा सभी पोस्ट-सर्जरी पैरामीटर संतोषप्रद होने सहित एसिम्प्टोमेटिक थे तथा उन्हें फॉलोअप की सलाह के साथ 16 दिसम्बर, 2019 को डिस्चार्ज किया गया। ■

वीरता एवं उत्कृष्ट सेवाओं के लिए गणतंत्र दिवस पर आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मी सम्मानित

राष्ट्रपति ने गणतंत्र दिवस 2020 के अवसर पर रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ), रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ) के कर्मियों को वीरता के लिए पुलिस पदक (पीएमजी), उत्कृष्ट सेवाओं के लिए राष्ट्रपति पुलिस पदक (पीपीएम) और मेधावी सेवाओं के लिए पुलिस पदक (पीएम) से सम्मानित किया है।

अदम्य वीरता हेतु श्री जगबीर सिंह राणा को मरणोपरांत पुलिस पदक

21 अप्रैल, 2019 को श्री जगबीर सिंह राणा को 20:00 बजे से 08:00 बजे तक दिल्ली मंडल के आरपीएफ पोस्ट आदर्श नगर के तहत सिग्नल नंबर 7 पर तैनात किया गया था। लगभग 21:30 बजे उन्होंने देखा कि एक महिला और 3 बच्चे पटरियों को पार कर रहे थे, जिस पर ट्रेन संख्या 14011 होशियारपुर एक्सप्रेस उनसे केवल कुछ मीटर की दूरी पर थी और उन्हीं की ओर आ रही थी। उन्होंने सभी चार को ट्रेन दुर्घटना से बचाया, लेकिन डाउन ट्रैक पर आ रही ट्रेन संख्या 12012 कालका-नई दिल्ली एक्सप्रेस से टकरा गए, जिससे उनकी मृत्यु हो गई। श्री राणा, 1988 में रेलवे सुरक्षा बल में शामिल हुए थे। अपनी सेवा के दौरान उन्होंने अजमेर, बीकानेर और दिल्ली मंडल में सेवा की।

श्री राणा बल के एक समर्पित, ईमानदार, समयनिष्ठ और अनुशासित सदस्य रहे। उनकी सराहनीय सेवा के लिए उन्हें दो बार सम्मानित किया गया था।

गणतंत्र दिवस-2020 की पूर्व संध्या पर शहीद श्री जगबीर सिंह राणा को उपरोक्त वीरता के लिए पुलिस पदक से सम्मानित किया गया है। ■

विशिष्ट सेवा के लिए राष्ट्रपति पुलिस पदक

श्री अम्बिका नाथ मिश्रा
प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त,
पूर्व रेलवे

श्री भरत सिंह मीणा
कमांडेंट, 8 बीएन,
आरपीएसएफ

मेधावी सेवा के लिए पुलिस पदक

- **श्री युगल किशोर जोशी,** डीआईजी, आरपीएफ,
- **श्री अनिल कुमार शर्मा,** सहायक कमांडेंट, आरपीएसएफ,
- **श्री पी. पी. जॉय,** सहायक सुरक्षा आयुक्त, कोंकण रेलवे,
- **श्री दीप चंद्र आर्य,** सहायक सुरक्षा आयुक्त, उत्तर रेलवे,
- **श्री टी. चंद्रशेखर रेड्डी,** निरीक्षक, दक्षिण मध्य रेलवे,
- **श्री के. चक्रवर्ती,** निरीक्षक, दक्षिण मध्य रेलवे,
- **श्री सतीश इंगल,** हेड कांस्टेबल, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे,
- **श्री देव कुमार गोंड,** उप-निरीक्षक, कोंकण रेलवे,
- **श्री जी.एस. विजयकुमार,** उप-निरीक्षक, मध्य रेलवे,
- **श्री डी. बालासुब्रह्मण्यम,** उप-निरीक्षक, प्रशिक्षण केंद्र, मौला अली,
- **श्री महफजुल हक,** इंस्पेक्टर, 4 बीएन आरपीएसएफ,
- **श्री दर्शन लाल,** उप-निरीक्षक, 6 बीएन आरपीएसएफ,
- **श्री नेमी चंद सैनी,** सहायक उप-निरीक्षक, उत्तर पश्चिम रेलवे,
- **श्री आलोक कुमार चटर्जी,** सहायक उप-निरीक्षक, पूर्वी रेलवे,
- **श्री अशोक कुमार यादव,** इंस्पेक्टर, पश्चिम रेलवे। ■

रेलवे सुरक्षा बल ने अपनी कार्य-प्रणाली में सुधार के लिए कई प्रशासनिक बदलाव किए

भारतीय रेल के रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) ने वर्ष 2019 में प्रशासनिक सुधार की दिशा में अनेक कदम उठाए हैं। प्रमुख बदलाव इस प्रकार हैं :

- रेलवे सुरक्षा बल के ग्रुप 'ए' के अधिकारी संवर्ग के लिए संगठित ग्रुप 'ए' दर्जा (ओजीएएस) प्रदान करने के बाद, रेल मंत्रालय ने ग्रुप 'ए' संवर्ग का नाम भारतीय रेल सुरक्षा बल सेवा (आईआरपीएफएस) के रूप में अधिसूचित किया है। इससे किसी भी रूप में, बल (आरपीएफ) का नाम नहीं बदलेगा। संघ के सांविधिक सशस्त्र बल के रूप में आरपीएफ (संशोधन) अधिनियम, 1985 (संसद के एक अधिनियम) के तहत गठित बल की प्रकृति में कोई बदलाव नहीं होगा।
- प्रथम एमएसीपी/द्वितीय एमएसीपी का लाभ प्राप्त करने वाले सिपाही अपनी वर्दी के दाईं ओर ऊपरी बांह पर क्रमशः रिबन (V) एक स्ट्रिप/दो स्ट्रिप धारण करेंगे। इससे आरपीएफ के उन कार्मिकों का मनोबल बढ़ेगा, जो काफी समय से सिपाही के दर्जे में कायम हैं और हेड कॉन्सटेबल के दर्जे में अपनी पदोन्नति की प्रतीक्षा में हैं।
- आरपीएफ के सभी मार्ग-निर्देशों को निरस्त करते हुए इस बल की कार्यप्रणाली के नियमों और मार्ग- निर्देशों को स्थापना संहिता और अपराध संहिता के रूप में तैयार किया गया है। आरपीएफ के सभी कार्मिकों हेतु आरपीएफ के वेब पेज में इन संहिताओं की सॉफ्ट प्रतियाँ रखी गई हैं।
- वामपंथी उपद्रवियों, आतंकवादी/विध्वंसक तत्वों से रेलवे प्रणाली के लिए बढ़ती चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए, रेलवे सुरक्षा बल के बेहतर प्रशिक्षण और रेलवे सुरक्षा के प्रति बढ़ते संकट का सामना करने के लिए समुचित तैयारी करना आवश्यक है। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए, 14 अगस्त, 2019 को रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने सीओआरएएस (कमांडोज फॉर रेलवे सिक्योरिटी) के रूप में आरपीएफ की विशेष प्रशिक्षण प्राप्त एक अलग कमांडो यूनिट स्थापित करने की घोषणा की थी।

- सीओआरएएस का दृष्टिकोण, रेलवे के क्षेत्र में नुकसान, व्यवधान, रेलगाड़ी के संचालन में बाधा, हमला/बंधक/अपहरण/आपदा की स्थिति का विशेष तौर पर मुकाबला करने के लिए विश्वस्तरीय क्षमता विकसित करना है। आरपीएफ कमांडो के प्रशिक्षण में शारीरिक सहनशीलता, बिना हथियार के मुकाबला करने का प्रशिक्षण, अत्याधुनिक हथियारों का प्रशिक्षण, आपदा प्रबंधन, आतंकवाद विरोधी कार्रवाई आदि शामिल हैं।
- रेल सुरक्षा कल्याण निधि से आरपीएफ के कार्मिकों के लिए उपलब्ध लाभों में वर्ष 2019 के दौरान महत्त्वपूर्ण वृद्धि की गई थी। कर्तव्य के निष्पादन के दौरान मृत्यु होने के मामले में, अनुदान राशि को 5 लाख रुपये से बढ़ाकर 15 लाख रुपये किया गया था। विपत्ति सहायता राशि को भी दोगुना करते हुए खुद के इलाज के लिए धनराशि को 4 लाख रुपये और परिजनों के इलाज के लिए धनराशि को 2 लाख रुपये किया गया था। मेधाविता छात्रवृत्तियों की संख्या को 1,200 से बढ़ाकर 1,500 किया गया था। साथ ही, पॉलीटेक्निक तथा स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों के लिए अधिक छात्रवृत्ति शुरू की गई थी।
- **राजपत्रित अधिकारियों के लिए पदोन्नति :** पिछले चार वर्षों की रिक्तियों के क्रम में, एएससी के नियमित किए जाने से जुड़े काफी पुराने मामलों का 2019 में समाधान किया गया था। इसके अलावा, कुल 95 अधिकारियों यानी 44, 41, 3, 4 और 3 अधिकारियों को 2019 के दौरान क्रमशः एएससी, डीएससी, सीनियर डीएससी, डीआईजी और आईजी में पदोन्नत किया गया।
- **गैर-राजपत्रित दर्जे में पदोन्नति :** 2019 के दौरान, 364 उप-निरीक्षकों को निरीक्षकों के दर्जे में और 2,303 सिपाहियों को हेड कॉन्स्टेबल के दर्जे में पदोन्नत किया गया था। सहायक उप-निरीक्षकों के दर्जे से उप-निरीक्षकों के 388 पदों के चयन का कार्य फिलहाल प्रगति पर है और हेड कॉन्स्टेबल के दर्जे से सहायक निरीक्षक की पदोन्नति की प्रक्रिया पर भी जोर दिया जा रहा है।
- आरपीएफ में उप-निरीक्षकों के पद पर भर्ती के लिए कुल 1,121 उम्मीदवारों (पुरुष 823 और महिला 298) को पैनलबद्ध किया गया था, जिसमें से 929 (पुरुष 682, महिला 247) उप-निरीक्षक कैडेटों का प्रशिक्षण शुरू कर दिया गया है। इसी प्रकार आरपीएफ में कॉन्स्टेबल के रूप में भर्ती के लिए 8,543 उम्मीदवारों (पुरुष 4,465 और महिला 4078) को पैनलबद्ध किया गया था, जिसमें से 5,850 (पुरुष 3,350 और महिला 2,500) भर्ती किए गए। कॉन्स्टेबल का प्रशिक्षण शुरू किया गया है। बल में 798 कॉन्स्टेबल (एन्सीलरी) और 246 कॉन्स्टेबल (बैंड) की भर्ती का काम प्रगति पर हैं। ■

'निर्भया निधि' के तहत स्टेशनों पर आईपी आधारित वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित होगी

प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा बढ़ाने के क्रम में, भारतीय रेल की ओर से स्टेशनों पर यानी प्रतीक्षालयों, आरक्षण काउंटरों, पार्किंग क्षेत्रों, मुख्य प्रवेश/निकास द्वार, प्लेटफॉर्मों, फुट ओवर ब्रिजों, बुकिंग कार्यालयों आदि में इंटरनेट प्रोटोकॉल (आईपी) आधारित वीडियो सर्विलांस प्रणाली (वीएसएस) स्थापित करने की प्रक्रिया शुरू की गई है। रेलवे बोर्ड ने 'निर्भया निधि' के तहत भारतीय रेल के 983 स्टेशनों में वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित करने के लिए कार्यों को मंजूरी दी है। इस वर्ष वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित करने के लिए निर्भया निधि से भारतीय रेल को 250 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं।

बेहतर कवरेज और स्पष्ट तस्वीर पाने के उद्देश्य से चार प्रकार के फुल एचडी कैमरे - गुम्बद आकार (आंतरिक क्षेत्रों के लिए), बुलेट आकार (प्लेटफॉर्मों के लिए), पैन टिल्ट जूम आकार (पार्किंग क्षेत्रों के लिए) और अल्ट्रा एचडी-4के कैमरे (महत्त्वपूर्ण स्थानों के लिए) लगाए जा रहे हैं। निगरानी के लिए रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के नियंत्रण कक्ष में अनेक स्क्रीनों पर सीसीटीवी कैमरे के लाइव फीड दर्शाए जा रहे हैं। स्टेशन पर प्रत्येक एचडी कैमरा प्रतिमाह लगभग एक टीबी डाटा खपत करता है और चार कैमरे चार टीबी डाटा खपत करते हैं। घटना के बाद विश्लेषण तथा जांच के लिए सीसीटीवी कैमरों से की गई वीडियो रिकॉर्डिंग को 30 दिनों तक स्टोर किया जाएगा। महत्त्वपूर्ण वीडियो को अधिक अवधि के लिए स्टोर किया जा सकता है।

इस परियोजना के बारे में रेलटेल के अध्यक्ष-सह-प्रबंध निदेशक श्री पुनीत चावला ने कहा कि पहले चरण में देशभर में 200 स्टेशनों पर वीएसएस स्थापित की जा रही है तथा अब तक देशभर में 81 स्टेशनों पर कार्य पूरा हो चुका है। वीडियो सर्विलांस प्रणाली को जल्द ही अन्य स्टेशनों और कोचों तक विस्तारित किया जाएगा। महिलाओं की बेहतर सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से 'निर्भया निधि' के इस्तेमाल से यह कार्य किया जा रहा है।

प्रथम चरण में जो इस वर्ष के लिए लक्षित है, दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर) ने 6 प्रमुख स्टेशनों में वीडियो सर्विलांस प्रणाली शुरू की है। इसके तहत बेल्लारी में 33 कैमरे, बेलागावी में 36 कैमरे, वास्को डि गामा में 36 कैमरे, बेंगलूरू कैंट में 21 कैमरे, बांगरपेट में 36 कैमरे लगाए गए हैं। साथ ही, 3 स्टेशनों - हासन, शिवमोगा टाउन और सत्य साईं प्रशांति निलयम में इसे जल्द ही चालू किया जाएगा। सीसीटीवी सहित समन्वित सुरक्षा प्रणालियाँ 11 स्टेशनों में स्थापित की गई हैं, जिनमें 71 कैमरों सहित बेंगलुरू, 35 कैमरों सहित यशवंतपुर और 34 कैमरों सहित मैसूरु शामिल हैं। इसके साथ दक्षिण पश्चिम रेलवे के 17 स्थानों पर सीसीटीवी क्रियाशील है और प्रथम चरण में 20 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी लागू करने का काम पूरा हो जाएगा। सुरक्षा कर्मचारी न केवल स्टेशन के नियंत्रण कक्षों से इन कैमरों से निगरानी कर सकते हैं, बल्कि मंडल मुख्यालय यानी हुब्बाली, मैसूरु और बेंगलुरू स्थित केन्द्रीय सुरक्षा नियंत्रण कक्षों से निगरानी कर सकते हैं।

पश्चिम रेलवे के भावनगर टर्मिनस, उधना, वलसाड, नागदा, नवसारी, वापी, विरमागाम, राजकोट, गांधीधाम नामक दस रेलवे स्टेशनों पर भी इंटरनेट प्रोटोकॉल (आईपी) आधारित वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित की गई है। वीडियो सर्विलांस प्रणाली से रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों तथा रेलवे की संपत्ति की बेहतर सुरक्षा सुनिश्चित होने का अनुमान है। ■

- **रेलवे बोर्ड ने 'निर्भया निधि' के तहत 983 स्टेशनों पर वीडियो सर्विलांस प्रणाली के प्रावधान के लिए कार्यों को मंजूरी दी**
- **रेलटेल को वीडियो एनालिटिक्स और फेशियल रिकग्नीशन प्रणाली सहित सूचना प्रौद्योगिकी आधारित वीएसएस की स्थापना का कार्य सौंपा गया**

हरित पहल में अग्रसर एमसीएफ

श्री अनिल कुमार सिंह, मुख्य संयंत्र अभियंता

संगठन के बारे में

वर्ष 2007 में भारतीय रेल ने उत्तर प्रदेश के रायबरेली जिले के लालगंज में रेलवे यात्री कोच निर्माण की अपनी तीसरी इकाई स्थापित करने का निर्णय लिया। आधारशिला की नींव वर्ष 2007 में रखी गई और निर्माण कार्य वर्ष 2009 में शुरू हुआ। दिसंबर 2015 में इसे 'मॉडर्न कोच फैक्ट्री' का नाम दिया गया। 1,000 कोच की वार्षिक उत्पादन क्षमता के साथ इसकी कीमत 3,192 करोड़ रुपये थी। एमसीएफ कानपुर-रायबरेली रोड (लखनऊ से 85 किमी) पर लालगंज से लगभग 3 किमी दूर स्थित है। यह कारखाना 540 हेक्टेयर भूमि पर स्थापित किया गया है, जिसमें कर्मचारियों को आवास सुविधा प्रदान करने के लिए सामाजिक आधारभूत संरचना के साथ एक आधुनिक ईको फ्रेंडली टाउनशिप का निर्माण शामिल है।

एमसीएफ भारतीय रेल की विश्व मानक कोचों के निर्माण के लिए स्मार्ट टाउनशिप, स्मार्ट फैक्ट्री और स्मार्ट कोच के माध्यम से उत्कृष्टता की दिशा में काम कर रहा है और मेट्रो कोच विकसित कर निर्यात करने के लिए और एल्यूमीनियम बॉडी कोचों के लिए आगे प्रयास कर रहा है।

पिछले वर्ष, एमसीएफ ने रोबोट वेल्डिंग लाइन के उपयोग के साथ वित्त वर्ष 2018-19 में 1,425 कोचों के उच्चतम उत्पादन के साथ नई ऊंचाइयों को प्राप्त किया। अत्यधिक महत्त्वपूर्ण सीएनसी मशीनों की वास्तविक समय की निगरानी के लिए उद्योग 4.0 को लागू किया तथा तीसरे पक्ष के निरीक्षण प्रणाली का उपयोग करके इन-हाउस क्वालिटी को विश्व मानक बनाने के लिए कदम उठाया। इसके अलावा एमसीएफ ने अंतरराष्ट्रीय रेलवे उद्योग मानक (आईएसओ 22163-IRIS) जैसे नए आईएसओ मानक को पहली बार भारतीय रेल में लागू किया। इसके अलावा वेल्डिंग क्वालिटी मैनेजमेंट सिस्टम (आईएसओ 3834) और कई अन्य आईएसओ मानक लागू किए गए हैं।

अपशिष्ट प्रबंधन

ऊर्जा उत्पादकता

कम-से-कम लागत पर कोचों के कुशल विनिर्माण के अलावा, एमसीएफ ने अपने सतत् विकास के दृष्टिकोण के साथ पर्यावरण को बचाने का भी काम किया और संसाधनों का प्रभावी ढंग से उपयोग किया। पर्यावरण संतुलन विकसित करने की दिशा में अतिरिक्त योगदान के कारण, एमसीएफ को सीआईआई ग्रीन प्लेटिनम रेटिंग द्वारा सम्मानित किया गया है और एमसीएफ भारतीय रेल में पहली प्लैटिनम रेटेड उत्पादन इकाई बन गई है।

ग्रीन बनने के लिए एमसीएफ का दृष्टिकोण

एमसीएफ जलवायु परिवर्तन को संरक्षित करने, संसाधन परिसंचरण को बढ़ावा देने और क्षेत्रीय पर्यावरण और जैव विविधता संरक्षण के लिए रासायनिक सुरक्षा सुनिश्चित करने की पहल द्वारा सतत् विकास में विश्वास रखता है। एमसीएफ को आवंटित भूमि बंजर थी, लेकिन राष्ट्रीय वानस्पतिक अनुसंधान संस्थान, लखनऊ के सहयोग से वर्ष 2016-17 में एमसीएफ में हरित क्षेत्र विकसित करने के लिए एक संयुक्त अध्ययन किया गया। विशेषज्ञ की सलाह के आधार पर जल कुशल भूनिर्माण विकसित किया गया है। केवल 24.5% फैक्ट्री भूमि सड़क और फर्श सहित कवर की गई है। बाकी का विकास हरित क्षेत्र में किया गया है।

एमसीएफ के विकास परिणामों में शामिल है:-

87% से अधिक क्षेत्र जामुन, नीम, आम आदि के 80,000 से अधिक पेड़ों की विविधता के साथ ग्रीन क्षेत्र के रूप में विकसित किया गया है।

कैंटीन के अपशिष्ट का उपयोग वर्मी कम्पोस्टिंग में किया जाता है और हमारे हरे क्षेत्रों के लिए उपयोग किया जाता है।

50% से अधिक क्षेत्र में वर्षा जल का संचयन किया जाता है, जिसका उपयोग भूजल को निकालने के लिए, जल-स्तर को रिचार्ज करने के लिए किया जाता है।

सौर ऊर्जा का उपयोग 3 मेगावॉट संयंत्र के साथ कारखाने की जरूरत के अनुरूप बिजली का उत्पादन करने के लिए किया जाता है, जिसके अतिरिक्त 7 मेगावॉट संयंत्र तक बढ़ाने की योजना है।

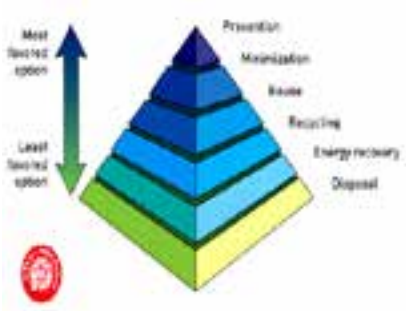
एसटीपी उपचारित पानी के साथ एमसीएफ में कई जल निकायों का विकास किया गया है। इस पानी का उपयोग सिंचाई के लिए किया जाता है।

सुधार प्रक्रिया, उत्पादकता एवं जल संरक्षण के शून्य निर्वहन दृष्टिकोण के कार्यान्वयन के कारण पिछले 3 वर्षों में प्रति कोच ताजे पानी की खपत में 64% की कमी की गई है।

उत्पादकता में सुधार, ऊर्जा कुशल फिटिंग का उपयोग और प्रक्रिया अनुकूलन और ऊर्जा निगरानी के कारण पिछले तीन वर्षों में विशिष्ट ऊर्जा खपत (बिजली/कोच) में 53% की कमी आई है।

अपशिष्ट प्रबंधन

एमसीएफ अपशिष्ट प्रबंधन के प्रति वैज्ञानिक दृष्टिकोण का अनुसरण करता है। अपशिष्ट का वर्गीकरण प्राथमिक, माध्यमिक से अंतिम निपटारे की पहचान की विधियों को तैयार करने के साथ कचरे के वर्गीकरण की पहचान करके किया जाता है। एमसीएफ 'जीरो लैंडफिल' की नीति को लागू कर रहा है, जिसमें कई तरह की पहल की जा रही हैं, जिनमें से कुछ निम्न प्रकार हैं :



- पेंट शॉप में गार्नेट ब्लास्टिंग हटाने से उत्पन्न कचरे को बंद किया गया।
- पिछले तीन वर्षों में वापसी योग्य स्टैंड में बड़ी एसेंबली की खरीद के कारण लकड़ी की पैकिंग में 60% की कमी हासिल की गई।
- ई-टेंडरिंग और अन्य कागज रहित प्रणाली के उपयोग से कागज की खपत में 54% की कमी आई है।
- एमसीएफ द्वारा नई पेंटिंग प्रक्रिया विकसित करने से वेट पर वेट पेंटिंग का समय आधे से कम हो गया है और इस तरह शॉप अधिक कोच का उत्पादन करने में सक्षम है। एलपीजी के उपयोग को रोकने से CO_2 उत्सर्जन 430T/वर्ष कम हो जाएगा।
- बेहतर गुणवत्ता वाले ध्वनि रोधन पेंट (क्यूपीसी 800 किग्रा-600 किग्रा से कम) और एपीपी की शुरुआत से पेंट कचरे में 28% की कमी आई है।
- पेंट इफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट से उत्पन्न पानी का चित्रकारी प्रक्रिया में 100% पुनर्नवीनीकरण किया जाता है।
- लैंडफिल से बचने के लिए गैर-खतरनाक कचरे के निपटान के लिए एर्निंग कान्ट्रैक्ट।
- लौह और बिना लौह रिसाइकिल योग्य कचरे में 35% की कमी हुई।
- सीवेज डिस्चार्ज अपशिष्ट जल का पुनर्नवीनीकरण किया जाता है और सिंचाई के लिए 100 प्रतिशत उपयोग किया जाता है और इसे तालाब में

जल संरक्षण

भी एकत्र किया जाता है। प्रतिदिन एकत्र किया गया पानी 90 केएलडी (KLD) है।

- एमसीएफ में एयर परिवेश की गुणवत्ता सीपीसीबी (CPCB) मानक मानदंडों से 20% बेहतर है।

ऊर्जा उत्पादकता

एमसीएफ ने पिछले तीन वर्षों में अपने अभिनव दृष्टिकोण और ग्रीनको पहल के माध्यम से निम्नलिखित उपायों को लागू करके 53% तक विशिष्ट ऊर्जा खपत में कमी हासिल की:

- इंडस्ट्री 4.0 डिजिटल प्लेटफॉर्म द्वारा मशीन के प्रदर्शन की रियल टाइम मॉनिटरिंग।
- कम्प्रेसर पर महत्त्वपूर्ण मशीनों और वायु प्रवाह मीटरों में ऊर्जा मीटर स्थापित करके ऊर्जा प्रदर्शन की निगरानी करना।
- कारखाने की सीमाओं में सौर स्ट्रीट लाइट का उपयोग करके सभी जगह एलईडी लाइट लगाना।
- कार्यालयों में ऑक्यूपेंसी सेंसर स्थापित करना, कार्यालय गलियारों को दिन के समय में प्राकृतिक प्रकाश के साथ अच्छी तरह हवादार और बेहतर बनाना।
- केंद्रीकृत एसी ऑपरेटिंग समय का विनियमन।
- भविष्य में 7 मेगावॉट अधिक विस्तार की योजना के साथ 3 मेगावॉट सौर संयंत्र द्वारा सौर ऊर्जा के साथ बिजली का लगभग 25% प्रतिस्थापन।
- बिजली के लिए SCADA निगरानी प्रणाली की स्थापना।
- सिफारिशों के समापन के साथ सभी महत्त्वपूर्ण प्रक्रियाओं के लिए निटकॉन (NITCON) द्वारा ऊर्जा का ऑडिट।
- पिछले तीन वर्षों में एमसीएफ ने प्रति कोच कुल CO_2 Eq. उत्सर्जन में 44% की कमी की है।

जल संरक्षण

एमसीएफ विभिन्न अभिनव प्रयासों के साथ पानी के संरक्षण के लिए प्रतिबद्ध है और यह पिछले तीन वर्षों में पानी की विशिष्ट खपत में 64% की कमी लाने में सक्षम हुआ। इसमें निम्नलिखित कदम शामिल थे:

- हमारे ईटीपी संयंत्र में पानी की 100% रिसाइक्लिंग की प्रक्रिया पर काम चल रहा है।
- 19 नं. वर्षा जल संचयन इकाई के माध्यम से 2,89,980 किलो लीटर प्रतिवर्ष की क्षमता से भूजल का प्रत्यक्ष पुनर्भरण।
- लगभग छह कृत्रिम जल निकायों का विकास। सतह अपवाह को इकट्ठा करने और भूजल के अप्रत्यक्ष पुनर्भरण और वृक्षारोपण और हरियाली की सिंचाई के लिए 60,000 किली. की क्षमता।
- कारखाने और टाउनशिप के संपूर्ण सीवेज का उपचार एसटीपी (एस) (क्षमता 1.1 एमएलडी (MLD)+0.4 एमएलडी, टाउनशिप और फैक्ट्री में 1.1 एमएलडी में किया जा रहा है और उपचारित पानी का उपयोग वॉटर रिचार्ज और सिंचाई में किया जाता है।
- रेन वॉटर हार्वेस्टिंग पोटेंशियल, रूफ टॉप द्वारा 59% और हमारे कारखाने क्षेत्र में तारीख के अनुसार 19% है।
- लगभग 11,55,000 गैलन पानी की खपत करने वाले सभी शौचालयों को पानी रहित शौचालयों में बदलना।
- पानी की खपत की पैमाइश और निगरानी।
- जल लेखा परीक्षा और सिफारिशों का अनुपालन।
- पानी रहित मूत्रालयों के साथ शौचालय का रूपांतरण।
- ओवर हेड टैंक (OHT) के लिए इलेक्ट्रॉनिक सेंसर।
- सर्विस बिल्डिंग और शौचालयों में प्रत्येक आउटलेट और मूत्रालयों पर पुश कॉक/सेल्फ क्लोजिंग टैप।। ■

वायु प्रदूषण : एक समस्या

श्री गौरव चाँदना

जैसे-जैसे पृथ्वी पर जनसंख्या बढ़ती जा रही है, उपभोक्तावादी प्रवृत्ति के चलते मनुष्य प्राकृतिक संसाधनों का अंधाधुंध दोहन कर रहा है। परिणामस्वरूप, पृथ्वी, जल और वायु-सभी प्रदूषित हो गए हैं। शहरीकरण व औद्योगीकरण के कारण वायु-प्रदूषण आज हमारे लगभग सभी महानगरों को अपनी चपेट में ले चुका है।

दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में तो वायु-प्रदूषण आपातकाल के स्तर पर पहुँच चुका है। दिन-प्रतिदिन यह समस्या और अधिक विकराल रूप लेती जा रही है, विशेषकर बच्चों और बजुर्गों के लिए ये स्वस्थ आपातकाल के जैसा है। फेफड़ों व श्वास संबंधी बीमारियों से हर कोई त्रस्त है। बच्चों के स्कूल वायु-प्रदूषण के कारण बंद करने पड़ेंगे, इसकी हम सब ने शायद कल्पना भी नहीं की होगी।

दिल्ली में फसल अवशेषों (पराली) को जलाने के कारण महीने भर का प्रदूषण होता है, लेकिन कोयले के उपयोग पर प्रतिबंध से लेकर वाहनों के लिए स्वच्छ ईंधन की ओर बढ़ना होगा। सबसे पहले, हमें एक स्वच्छ ईंधन परिवर्तन की आवश्यकता है। प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों, विशेषत: वे वाहन, जो अपनी वैधता अवधि समाप्त होने के बाद भी सड़कों पर दौड़ रहे हैं, को सख्ती से हटाना होगा। इसके अतिरिक्त प्रदूषण के प्रमुख स्रोत हैं - कारखाने, थर्मल पावर प्लांट, डीजल जनरेटर, खुले में कचरा जलाना और लैंडफिल, सड़कों पर की जाने वाली सफाई आदि, जो धूल कणों को उड़ाती हैं।

कचरे के समाधान के लिए कई बार कचरे को जला दिया जाता हैं। लैंडफिल मे आग लगने की घटनाओं के बारे में दिन-प्रतिदिन हम सुनते ही रहते हैं। इसमें से बहुत सारे जहरीले तत्व होते हैं और जब इस को जलाया जाता है तो वे सारे तत्व हवा में फैल जाते हैं और वायु-प्रदूषण का कारण बनते हैं। कचरे को जलाए जाने के कारण जो धुआँ उत्पन्न होता है, अगर उसमें ज्यादा देर तक सांस ले ली जाए तो मानव को कई सारी बीमारियाँ हो सकती हैं। यह मानव जीवन के लिए बहुत ही खतरनाक है। यदि इस विषय के प्रति हम सब गंभीर नहीं होंगे तो यह समस्या और विकराल होती जाएगी।

अब सवाल यह उठता है कि ऐसे विकट संकट से उभरने के लिए तत्परता के साथ और बड़े पैमाने पर क्या-क्या किया जाना चाहिए? सरकार इस विषय पर कई क्षेत्रों में बहुत से प्रयास कर रही है, लेकिन इस विषय पर और अधिक सख्त रवैया अपनाए जाने की आवश्यकता है।

दिल्ली में वाहनों की संख्या दिन-प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। सर्वप्रथम, सार्वजनिक यातायात प्रणाली को सुदृढ़ व सुविधाजनक बनाया जाना चाहिए, ताकि अधिक-से-अधिक लोग इसका उपयोग करने के लिए प्रेरित हों व निजी वाहनों का कम प्रयोग करें। इसके अतिरिक्त, पुराने वाहनों पर सख्ती से प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए। सरकार के द्वारा अधिक-से-अधिक हरित क्षेत्रों की स्थापना की जानी चाहिए व प्रत्येक नागरिक को भी इसमें हरसंभव योगदान देना चाहिए। पराली जलाने के विषय में किसानों से फसल अवशेष खरीद की ठोस योजना व उचित मुआवजा सरकार द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए। स्थानीय स्तर पर स्थायी ठोस अपशिष्ट प्रबंधन को बढ़ावा देना व प्लास्टिक या सूखा कूड़ा जलाने पर सख्त कार्रवाई सुनिश्चित की जानी अति आवश्यक है।

भारत सरकार द्वारा अक्षय ऊर्जा के लिए अत्यधिक उपयोग को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न योजनाओं के माध्यम से प्रोत्साहन दिया जा रहा है जो अत्यंत सराहनीय है। इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा विशेष रियायती कीमतों पर वाहन दिए जा रहे हैं।

सिर्फ दिल्ली में ही नहीं बल्कि सभी राज्यों में भी हमें ऐसा करने की जरूरत है। हालाँकि ऐसा करना सुविधाजनक नहीं, लेकिन स्वच्छ हवा के लिए यह अति आवश्यक है। नीले आसमान और साफ फेफड़ों के लिए हम सबको मिल-जुल कर और अधिक प्रयास करने होंगे। हम सबका सामूहिक योगदान आने वाली पीढ़ियों के लिए साफ हवा व शुद्ध वातावरण छोड़ कर जाएगा। ■

वरिष्ठ अनुभाग अधिकारी
उत्तर रेलवे, नई दिल्ली

भारतीय रेल के दिल अर्थात् कंट्रोल ऑफिस की रोचक जानकारी

श्री विमलेश चन्द्र

देश की सामान्य जनता की बात तो छोड़िए, रेलवे के बहुत सारे लोग भी नहीं जानते हैं कि रेलवे में कोई कंट्रोल ऑफिस भी होता है। कंट्रोल ऑफिस एक तरह से भारतीय रेल का दिल होता है। वास्तव में, रेलवे के सभी डिवीजन ऑफिस में एक कंट्रोल रूम होता है। यदि किसी मण्डल के किसी खास क्षेत्र में बहुत सारी रेलगाड़ियाँ चलती हों और ज्यादा कार्य हो तो वहाँ भी एक छोटा कंट्रोल ऑफिस स्थापित किया गया होता है। ये सभी कंट्रोल ऑफिस बिना कोई रुकावट के चौबीसों घंटे चलते रहते हैं। इसमें उस सम्बंधित मंडल की एक-एक रेलगाड़ी की एक-एक मिनट की मॉनिटरिंग करते हुए, उसका रिकॉर्ड रखा जाता है कि कौन सी गाड़ी कहाँ चल रही है? कैसे चल रही है? कहीं देरी तो नहीं हो रही है? यदि हो रही है तो क्यों हो रही है? कहीं कोई अनहोनी (अनयूजुअल) तो नहीं हो रही है? यदि हो रही है तो इसके होने के बारे में सभी को अलर्ट कर दिया जाता है और तुरंत प्रिवेंटिव एक्शन लिया जाता है या फिर जो भी उचित कारवाई करनी होती है, उसे किया जाता है। इस कंट्रोल ऑफिस में वरिष्ठ सुपरवाइजरों की शिफ्ट ड्यूटी लगती है। मण्डल में कहीं कोई अनहोनी होने पर सबसे पहले सूचना यहीं पर आती है। यदि गंभीर प्रकार की कोई घटना हुई हो तो उसे ठीक करने या मॉनिटर करने के लिए तुरंत ही उस विभाग के संबंधित अधिकारी को भी वहां आना होता है।

रेलवे में प्रशासन, लेखा, इंजीनियरिंग, सिग्नल और दूर संचार, परिवहन या ट्रैफिक, वाणिज्य, यांत्रिक, भंडार, बिजली, चिकित्सा, रेलवे सुरक्षा बल और रेल कार्यालय को जोड़ कर कुल 12 विभाग होते हैं। इन विभागों में से कंट्रोल ऑफिस में रेलवे के सभी मुख्य विभागों, जैसे कि यांत्रिक (मैकेनिकल) विभाग, बिजली विभाग, इंजीनियरिंग विभाग, ट्रैफिक (ऑपरेटिंग) विभाग, संकेत और दूर संचार विभाग, वाणिज्य विभाग, आरपीएफ विभाग और यात्री शिकायत सेल को कंट्रोल ऑफिस में स्थापित किया गया होता है। इनमें यांत्रिक विभाग में दो प्रकार के अलग अलग कंट्रोलर होते हैं। एक कैरेज और वैगन को देखता है जबकि दूसरा कंट्रोलर डीजल इंजन से जुड़े कार्य को देखता है। इसी तरह बिजली विभाग में तीन प्रकार के कंट्रोलर होते हैं, जिसमें सामान्य बिजली कंट्रोलर बिजली सप्लाई, कोच की बिजली और कोच के वातानुकूलित (आरएसी) का कार्य देखता है जबकि बिजली विभाग का दूसरा कंट्रोलर ट्रैक्शन लोको कंट्रोलर (टीएलसी) होता है, जो बिजली इंजन से जुड़ा कार्य देखता है जबकि बिजली विभाग का तीसरा कंट्रोलर, ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर (टीपीसी) होता है, जो बिजली वाली संकर्षण लाइन मतलब ओवर हेड ईक्यूमेंट (ओएचई) से जुड़ा कार्य देखता है। यह दूसरा और तीसरा बिजली कंट्रोलर वहीं होता है जहां बिजली इंजन चलते हैं और बिजली वाली रेल लाइन होती है। इसी तरह ट्रैफिक विभाग में तीन प्रकार के कंट्रोलर होते हैं। पहला कंट्रोलर कोचिंग से जुड़े कार्य देखता है जबकि दूसरा कंट्रोलर वैगन से जुड़े कार्य देखता है, जबकि तीसरा कंट्रोलर समय पालन (पंक्चुअल्टी) से जुड़ा कार्य देखता है। संकेत और दूर संचार विभाग में दो कंट्रोलर होते हैं। एक रेलवे सिग्नल से जुड़े कार्य देखता

है, जबकि दूसरा दूर संचार (टेलीकॉम) से जुड़े कार्य देखता है। इंजीनियरिंग विभाग में दो कंट्रोलर होते हैं। एक रेलवे लाइन या ट्रैक से जुड़े कार्य देखता है, जबकि दूसरा ट्रैक मशीन से जुड़े कार्य देखता है। इस कंट्रोल ऑफिस में एक यात्री शिकायत सेल भी होता है जिसमें रेल यात्रियों से जुड़ी शिकायतों की मॉनिटरिंग और निपटारा किया जाता है। इसमें सामान्यतया वाणिज्य और यांत्रिक विभाग के सुपरवाइजर नियुक्त होते हैं। इन सभी विभागों का हर शिफ्ट में अपने-अपने विभाग के कंट्रोलर होते हैं। ये सभी कंट्रोलर आपस में मिल कर कार्य करते हैं कि डिवीजन में क्या-क्या हो रहा है? अपने-अपने विभाग की सभी क्लोज मॉनिटरिंग करते हैं। कोई घटना या शिकायत होने पर तुरंत सही एक्शन लेकर ठीक किया जाता है। कौन सी गाड़ी को कब और कैसे चलानी है, यह इसी कंट्रोल ऑफिस से तय होता है।

आप ने देखा होगा कि रेलवे स्टेशनों पर अनेक बार कुछ रेलगाड़ियाँ किसी कारण से देर तक खड़ी रहती हैं। तब यात्री लोग स्टेशन मास्टर के ऑफिस में आकर स्टेशन मास्टर से झगड़ा या बहस करते हैं कि मेरी गाड़ी को क्यों रोक कर रखा गया है? इसे क्यों नहीं चलाया जा रहा है? वास्तव में, वहां स्टेशन मास्टर के हाथ में कुछ भी नहीं होता है। वह अपनी मर्जी से कोई भी गाड़ी नहीं चला सकता। इस कंट्रोल ऑफिस में ड्यूटी पर तैनात कंट्रोलर के निर्देश पर ही स्टेशन मास्टर गाड़ियों का संचालन करता है। इस तरह के सैकड़ों काम को बड़े संवेदनशील और सही तरीके से निपटाने का कार्य इस कंट्रोल ऑफिस को करना होता है। पहले रेलगाड़ियों का संचालन सम्बन्धी एक ग्राफ बनता था, जो हाथ से फुटपट्टी और पेंसिल से खींच कर एक बड़े और मजबूत पेपर पर यह चार्ट या ग्राफ बनाया जाता था, जिस पर एक-एक स्टेशन का नाम लिखा होता था। इसे कंट्रोल चार्ट कहते थे। फिर तकनीक विकसित होने पर इस चार्ट पेपर पर ऑटोमेटिक या कम्प्यूटराइज ग्राफ बनाया जाने लगा, जिसके लिए काफी बड़े साइज के मतलब लगभग एक मीटर चौड़ा प्रिंटर उपयोग करके ग्राफ निकाला जाता था, लेकिन अब इस कंट्रोल चार्ट को प्रिंट करके नहीं निकाला जाता है बल्कि इसे कंप्यूटर में ही सेव कर दिया जाता है। इस नई तकनीक के जरिए कंप्यूटर पर ही ऑटोमेटिक रूप से यह ग्राफ बनाया जाने लगा है, जिसके आधार पर रेलगाड़ियों का संचालन होता है। जी हाँ, बिलकुल इसी कंट्रोल चार्ट पर बने ग्राफ के आधार पर रेलगाड़ियों का संचालन होता है। ग्राफ से यह भी पता लग जाता है कि कौन सी गाड़ी का कहाँ पर किस रेल गाड़ी के साथ क्रॉसिंग होगी। अलग-अलग रेलवे लाइन के अलग- अलग कंट्रोलर होते हैं, जिसे सेक्शन कंट्रोलर कहते हैं, जो अपने-अपने सेक्शन के गाड़ियों का मॉनिटरिंग और रिकार्ड रखते हैं और अपने सेक्शन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी संचालन संबंधी निर्देश देते हैं। इन सभी विभागों के बीच मुख्य ट्रेन नियंत्रक (CTNL) एक मुखिया के रूप में काम करते हैं। स्वभाविक रूप से फिर सभी विभाग के कंट्रोलर अपने यहाँ के मुख्य ट्रेन नियंत्रक के प्रति और अपने क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय के कंट्रोलर के संपर्क में रहते हैं। इसी तरह सभी क्षेत्रीय रेलवे के कंट्रोलर, रेलवे बोर्ड के कंट्रोल रूम से जुड़े होते हैं। इस प्रकार अनेक रोचक जानकारियों से भरा होता है यह कंट्रोल रूम। वैसे तो यह बाहरी लोगों के लिए पूरी तरह से प्रतिबंधित क्षेत्र है, फिर भी शैक्षिक उद्देश्य से सक्षम अधिकारी से अनुमति लेकर इस कार्यालय को देखा जा सकता है। सच में यह कंट्रोल ऑफिस भारतीय रेल का दिल होता है। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर
अहमदाबाद

भारतीय रेल के स्टेशनों का उन्नयन कार्य प्रगति पर

सलेम रेलवे स्टेशन का अग्रभाग का उन्नयन

रेल मंत्रालय की आधुनिकीकरण योजना के तहत देशभर के अनेक रेलवे स्टेशनों में उन्नयन कार्य प्रगति पर है। इन स्टेशनों में से तमिलनाडु में सलेम जंक्शन और नगालैंड में डिमापुर रेलवे स्टेशन भी है।

सलेम जंक्शन : सलेम रेलवे स्टेशन की इमारत को आज के समय के अनुरूप सुधारा गया है। स्टेशन का बाहरी क्षेत्र बढ़ाया गया है और परिसर की चारदीवारी की ऊंचाई कम की गई है, ताकि उन पर पोस्टर इत्यादि न लगाए जा सकें। पहले चरण के दौरान सुगम यातायात को सुनिश्चित किया गया है। बसों, टैक्सियों, ऑटो और निजी वाहनों के लिए अलग-अलग लेन बनाई गई है। मौजूदा वाहन पार्किंग के निकट ऐप आधारित कैब के लिए स्थान बनाया गया है।

स्टेशन के चारों ओर हरित पट्टी और लम्बवत बगीचा बनाया गया है। सीढ़ियों के आसपास सुंदर दृश्यावलियां लगाई गई हैं, इसके अलावा एलईडी रोशनी वाले यात्री सुविधा बोर्ड लगाए गए हैं। दृष्टिबाधितों के लिए स्टेशन पर हर जगह ब्रेल बोर्ड भी लगाए गए हैं। स्टेशन पर बीएमआई क्योस्क, मसाज चेयर और पल्स क्योस्क लगाए गए हैं।

यात्रियों की सुविधा के लिए प्लेटफॉर्म नम्बर 5 पर नई डिजाइन वाली छत लगाकर प्लेटफॉर्म के साथ-साथ नए शौचालय, अतिरिक्त खान-पान स्टॉल तथा लिफ्ट की व्यवस्था की जा रही है।

परियोजना के तहत सभी प्लेटफार्मों को दुरुस्त करने के साथ स्टेशन में दूसरे प्रवेश द्वार को भी सुधारा जा रहा है। स्टेशन इमारत के सामने 15 फरवरी, 2020 तक एक स्मारक ध्वज लगा दिया जाएगा। हवाई अड्डे की शैली में रोशनी का बंदोबस्त भी किया जाएगा। उन्नयन कार्य जून, 2020 तक पूरा हो जाने की संभावना है।

डिमापुर स्टेशन : डिमापुर रेलवे स्टेशन पूर्वोत्तर फ्रंटियर रेलवे के लूमडिंग मंडल में आता है। नगालैंड में यह अकेला रेलवे स्टेशन है, जो लूमडिंग-डिब्रूगढ़ सेक्शन में आता है। यात्री आय के मामले में गुवाहाटी के बाद लूमडिंग मंडल का यह दूसरा सबसे बड़ा स्टेशन है। इसलिए स्टेशन पर यात्री सुविधाओं और सेवाओं का बहुत महत्त्व है। स्टेशन पर हो रहे कार्य इस प्रकार हैं -

- पार्किंग के लिए अलग स्थान और हरित पट्टी सहित चारो तरफ के क्षेत्र का उन्नयन
- अग्रभाग, पोर्टिको और भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र का उन्नयन
- यूटिएस बुकिंग काउंटर और प्रतीक्षा क्षेत्रों का उन्नयन
- नगालैंड की क्षेत्रीय छवि के अनुरूप प्रवेश द्वार का उन्नयन
- 60 सीटों वाले एसी प्रीमियम प्रतीक्षालय का प्रावधान, जहां कॉफी/स्नेक्स कार्नर, हरित लम्बवत बगीचा और 8 सीटों की क्षमता वाले बाल परिचर्या कक्ष की सुविधा रहेगी
- प्लेटफॉर्म नम्बर 1 में सुधार
- सभी रिटायरिंग रूमों की मरम्मत
- 'पे एंड यूज' शौचालयों का उन्नयन
- स्मारक ध्वज लगाना
- डिजिटल संग्रहालय की व्यवस्था ■

उन्नयन कार्य के बाद डिमापुर रेलवे स्टेशन का अग्रभाग

मध्य रेल : महाप्रबंधक द्वारा दौंड–सोलापुर खंड का निरीक्षण

10 जनवरी को महाप्रबंधक, मध्य रेल, श्री संजीव मित्तल ने सोलापुर मंडल के दौंड-सोलापुर खंड का वार्षिक निरीक्षण किया। निरीक्षण के दौरान श्री ए.के. जैन, रेल संरक्षा आयुक्त, (सेंट्रल सर्कल), प्रमुख विभागाध्यक्षों के साथ, मंडल रेल प्रबंधक श्री शैलेश गुप्ता भी थे। महाप्रबंधक ने दौंड स्टेशन पर स्थित प्रतीक्षालय, वीआईपी लांज, क्रू-लॉबी एवम् स्टेशन परिसर में गैंग हट, रेलवे कॉलोनी, रनिंग रूम, टॉवर वैगन शेड आदि का निरीक्षण किया। वाशिंबे-पोफलज खंड पर ब्रिज, गैंग एवं कर्व के

निरीक्षण के पश्चात् कुर्डुवाडी स्टेशन पर वॉटर रि-साइक्लिंग प्लांट, तथा नुक्कड़ नाटक का अवलोकन किया। श्री मित्तल ने वाशिंबे-माढ़ा खंड पर लेवल क्रॉसिंग गेट तथा माढ़ा में टर्न आऊट, तथा लेवल क्रॉसिंग गेट क्र. 42 और मोहोल में गैंग हट तथा रेलवे कॉलोनी का निरीक्षण किया।

इसके साथ-साथ श्री मित्तल ने सोलापुर में हेल्थ किओस्क, सेटेलाइट डिपो का निरीक्षण एवम् जनप्रतिनिधि के साथ रेल संबंधित विषयों पर चर्चा भी की। ■

उत्तर रेलवे : महाप्रबंधक द्वारा केंद्रीय अस्पताल में नवीनीकृत डायलिसिस यूनिट का उद्घाटन

उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री टी.पी. सिंह ने 14 जनवरी को उच्च अधिकारियों के साथ उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल का निरीक्षण किया।

केंद्रीय अस्पताल के मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. एम. बी. शंखवार ने अस्पताल में मौजूद उन्नत सुविधाओं के संबंध में एक विस्तृत प्रेजेंटेशन दिया। उन्होंने अस्पताल की भावी योजनाओं के बारे में भी बताया।

उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक ने उन्नत और आधुनिक बेस किचन, नवीनीकृत 10 बिस्तरों वाली डायलिसिस यूनिट, कमेटी रूम और रेडियोलॉजी विभाग में इलेक्ट्रोग्राफी मशीन का उदघाटन किया। उन्होंने फिजियोथैरेपी, ई.टी.पी., नेत्र ओ.पी.डी., आपातकालीन विभाग, बाल रोग विभाग, नए केबिन, मेडिकल स्टोर तथा रेडियोलॉजी विभाग का भी निरीक्षण किया। इस मौके पर उनके साथ मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. एम. बी. शंखवार, मुख्य नेत्र सर्जन डॉ. ओ.पी. आनंद और मुख्य विशेषज्ञ डॉ. एस.सी. खोरवाल उपस्थित थे। ■

केंद्रीय अस्पताल को प्लेटिनम रेटिंग प्रदान की गई

29 जनवरी को उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल, नई दिल्ली में आयोजित एक समारोह में महाप्रबंधक उत्तर रेलवे श्री टी.पी. सिंह ने प्लेटिनम रेटिंग पट्टिका का अनावरण किया। यह भारतीय रेल का पहला अस्पताल है, जिसकी मौजूदा इमारत को प्लेटिनम रेटिंग प्रदान की गई है।

इंडियन बिल्डिंग काउंसिल द्वारा यह रेटिंग कुल अर्जित अंकों के आधार पर प्रदान की जाती है। प्लेटिनम रेटिंग वाली हरित इमारत उसे कहा जाता है, जिसमें पानी की कम खपत, ऊर्जा दक्षता का अधिकतम उपयोग, प्राकृतिक संसाधनों का संरक्षण, कम वेस्ट का उत्सर्जन प्राकृतिक वातावरण के कारण

रोगियों को 15 प्रतिशत अधिक तीव्रता के साथ स्वास्थ्य लाभ, रोगियों की भर्ती में 8.5 प्रतिशत कमी, स्वास्थ्यप्रद तथा बेहतर संक्रमण नियंत्रण, 30-40 प्रतिशत ऊर्जा बचत और 20-30 प्रतिशत जल संरक्षण जैसी सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। अस्पताल में ऊर्जा एवं जल संरक्षण, पर्यावरण गुणवत्ता, साफ-सफाई तथा संक्रमण में कमी जैसे महत्वपूर्ण बिन्दुओं के मद्देनजर प्लेटिनम रेटिंग प्रदान की जाती है। इससे उस इमारत को वैश्विक पहचान मिलती है। इस समारोह में उत्तर रेलवे की अपर महाप्रबंधक, प्रमुख विभागाध्यक्ष तथा मंडल रेल प्रबंधक दिल्ली सहित अस्पताल के मुख्य चिकित्सा निदेशक, डॉ. एम.बी. शंखवार, मुख्य नेत्र सर्जन, डॉ. ओ.पी. आनंद सहित अनेक अधिकारी उपस्थित थे। ■

पूर्वोत्तर रेलवे : महाप्रबंधक का लखनऊ मण्डल का निरीक्षण

पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री राजीव अग्रवाल ने 27 दिसम्बर को लखनऊ मण्डल के गोरखपुर-गोण्डा रेल खण्ड का वार्षिक निरीक्षण किया।

निरीक्षण के आरम्भ में महाप्रबन्धक ने जगतबेला-सहजनवा स्टेशनों के मध्य बड़ा पुल संख्या 184, सहजनवा स्टेशन पर स्टेशन अधीक्षक कार्यालय, सर्कुलेटिंग एरिया, पैनल रूम, रेलवे कॉलोनी, सहजनवा-मगहर के मध्य एल.एच.एस. संख्या 172 मगहर-खलीलाबाद के मध्य कर्व संख्या 23, छोटा पुल संख्या 206, गैंग संख्या 9, रक्षित समपार संख्या 176 सी एवं इंटरमीडिएट ब्लॉक सेक्शन का गहन निरीक्षण किया।

निरीक्षण के दूसरे चरण में महाप्रबन्धक ने मण्डेरवा स्टेशन पर स्टेशन अधीक्षक कार्यालय, पैनल रूम, प्वाइंट्स, लेवल क्रॉसिंग संख्या 189 स्पेशल का निरीक्षण किया। बस्ती स्टेशन पर सर्कुलेटिंग एरिया तथा अन्य सुविधाओं का निरीक्षण किया। ■

पूर्वोत्तर रेलवे में ऊर्जा संरक्षण संगोष्ठी संपन्न

पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री राजीव अग्रवाल की अध्यक्षता में 'ऊर्जा संरक्षण' पर संगोष्ठी का आयोजन 17 दिसम्बर, 2019 को महाप्रबन्धक सभागार, गोरखपुर में किया गया।

अपने अध्यक्षीय सम्बोधन में श्री अग्रवाल ने कहा कि आय का लगभग 27 प्रतिशत हिस्सा बिजली एवं डीजल के रूप में ऊर्जा पर खर्च होता है, जिसे कम करना समय की मांग है। उन्होंने कहा कि रेल खण्डों का विद्युतीकरण कर ऊर्जा के क्षेत्र में होने वाले व्यय को कम किया जा रहा है। श्री अग्रवाल ने बताया कि डीजल से विद्युत कर्षण में परिवर्तन होने पर प्रतिवर्ष प्रति रेक लगभग 2 करोड़ रुपये की बचत होती है। कुछ ऐसी ही स्थिति डेमू के स्थान मेमू गाड़ियों के संचलन से होती है।

प्रमुख मुख्य विद्युत इंजीनियर श्री बेचू राय ने कहा कि भारत में प्रतिवर्ष विद्युत खपत में लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि हो रही है। विद्युत उत्पादन एवं खपत में अन्तर लगभग 7 से 8 प्रतिशत तक पहुँच गया है। बिजली की बरबादी को रोककर हम उत्पादन एवं खपत के अन्तर को कम कर सकते हैं। ■

आपदा प्रबंधन योजना पर पुस्तक का विमोचन

1 जनवरी को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक, श्री संजीव राय द्वारा रेलवे में आपदाओं के साथ निपटने के संबंध में एक पुस्तक का विमोचन किया गया। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के सुरक्षा संस्थान द्वारा आईएसओ 9001:2005 के दिशा निर्देशों के अनुसार जोनल डिजास्टर मैनेजमेंट प्लान 2020 का संकलन तथा प्रकाशन किया गया है। इस पुस्तक में किसी भी ट्रेन दुर्घटना अथवा बड़े आकार की आपदा से निपटने के लिए आवश्यक सभी महत्त्वपूर्ण जानकारियाँ एवं दिशा-निर्देश सम्मिलित हैं। ■

आपदा प्रबंधन पर पुस्तक विमोचन समारोह में श्री संजीव राय, महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे : 13 स्टेशनों पर सीसीटीवी द्वारा निगरानी

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के 28 स्टेशनों की सुरक्षा निगरानी सीसीटीवी कैमरों से की जाएगी। यह प्रणाली 13 स्टेशनों पर शुरू हो चुकी है। पर्याप्त संख्या में यात्रियों की आवाजाही वाले महत्त्वपूर्ण स्टेशनों के प्लेटफॉर्मों, सर्कुलेटिंग तथा प्रतीक्षा क्षेत्रों में उच्च क्षमतावाले सीसीटीवी कैमरों की स्थापना की जा रही है। रेल मंत्रालय ने विशेष रुप से महिला यात्रियों की चौबीसों घंटे सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए 'निर्भया कोष' के अधीन देश भर में 983 रेलवे स्टेशनों पर 19,000 उच्च क्षमता वाले सीसीटीवी कैमरों का प्रावधान करने का निर्णय लिया है।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 28 स्टेशनों पर सीसीटीवी की शुरुआत की जाएगी।

इनमें से 16 की स्थापना पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा आईएसएस (इंटीग्रेटेड सिक्योरिटी सिस्टम) फेज के तहत की जा रही है एवं शेष 12 की स्थापना रेलटेल द्वारा की जा रही है। 16 स्टेशनों में से 8 (गुवाहाटी, लामडिंग, डिमापुर, डिब्रूगढ़, न्यू जलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी जं., किशनगंज, कटिहार) पर इस प्रणाली की शुरुआत वर्ष 2016-18 की अवधि के दौरान की जा चुकी है तथा 8 पर काम किया जा रहा है। इन 8 स्टेशनों में से 5 (कामाख्या, रंगिया, डिफू, सिलचर, न्यू बोंगाईगांव) स्टेशनों पर सीसीटीवी स्थापित की जा चुकी है एवं शेष 3 (कोकराझार, मरियानी, न्यू तिनसुकिया) में कार्य प्रगति पर है और मार्च, 2020 रक काम संपन्न होने की संभावना है। साथ में रेल टेल द्वारा 12 स्टेशनों (अलीपुरद्वार जं., न्यू अलीपुरद्वार, कूचबिहार, न्यू कूचबिहार, रायगंज, बरपेटारोड, जोरहाट टाउन, बोंगाईगांव, तिनसुकिया, पूर्णिया जं., समसी, अगरतला) पर इस प्रणाली की स्थापना की जा रही है। ■

दक्षिण रेलवे महाप्रबंधक ने किया तिरुवनंतपुरम व मदुरै मंडलों का वार्षिक निरीक्षण

नवंबर, 2019 में श्री जॉन थॉमस, महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे ने तिरुवनंतपुरम एवं मदुरै मंडलों का वार्षिक निरीक्षण किया और उनके निष्पादन का पुनरीक्षण किया।

तिरुवनंतपुरम मंडल के तिरुनेल्वेली- सेंगुलम सेक्शन पर अपने निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक ने सेंगुलम पर गैर-अंतर्पाशित समपार फाटक का निरीक्षण किया। उन्होंने गैंग कर्मचारियों से संवाद किया और उन्हें पुरस्कृत किया।

मदुरै मंडल पर अपने वार्षिक निरीक्षण के एक भाग के रूप में महाप्रबंधक श्री जॉन थॉमस ने शेंगोट्टै रेलवे स्टेशन, आरआरआई केबिन का निरीक्षण किया और स्टेशन पर यांत्रिक / सिग्नल/संरक्षा विभागों द्वारा आयोजित एक प्रदर्शनी का उद्घाटन किया। ■

पढ़ने की आदत के लिए किताब के साथ सेल्फी

किताब पढ़ने की आदत को बढ़ावा देने के उद्देश्य से मदुरै मंडल ने एक नवीनतम प्रयोग शुरू किया है। मदुरै मंडल के दस हिंदी पुस्तकालयों में से कर्मचारी किसी भी पुस्तकालय में जाकर एक किताब साथ सेल्फी लेकर जन संपर्क अधिकारी या राजभाषा अधिकारी को भेज रहे हैं। ■

'अखिल रेल हिंदी नाट्योत्सव' में रायपुर रेल मंडल ने प्रथम स्थान प्राप्त किया

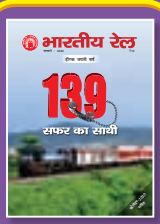
'अखिल रेल हिंदी नाट्योत्सव-2019' 8 से 10 जनवरी, 2020 तक पूर्व तट रेलवे भुवनेश्वर में आयोजित किया गया। इसमें 18 टीमों ने भाग लिया जिसमें दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की सांस्कृतिक टीम प्रस्तुत 'एक नाटक ऐसा भी' को प्रथम स्थान प्राप्त हुआ। साथ ही, टीम को सर्वश्रेष्ठ निर्देशक और सर्वश्रेष्ठ प्रकाश परिकल्पना का पुरस्कार भी प्राप्त हुआ। 13 जनवरी, 2020 को मंडल रेल प्रबंधक श्री श्यामसुंदर गुप्ता से सांस्कृतिक टीम को मिले प्रथम स्थान प्राप्त करने पर रायपुर रेल मंडल की टीम मंडल रेल प्रबंधक ने बधाई दी तथा और ऊंचाई के सोपान चढ़ने के लिए प्रेरित किया। ■

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला में आरएफआईडी युक्त डिजिटल गेट पास सेवा प्रारंभ

महाप्रबंधक श्री रवीन्दर गुप्ता द्वारा आरएफआईडी युक्त डिजिटल गेट पास सेवा का शुभारंभ किया गया। यह सेवा आरएफआईडी (रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन) आई-कार्ड द्वारा संचालित है। इस गेट पास को स्टाफ द्वारा कारखाना परिसर से किसी भी कारणवश: प्रशासनिक कार्य/व्यक्तिगत कार्य या मेडिकल सुविधा के लिए वर्कशॉप से बाहर जाने तथा वापिस आने के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है।

इससे बाहर जाने और अंदर आने के प्राधिकार की जाँच 1-2 सेकंड में ही हो जाएगी।

मशीन पर कार्ड लगाने का समय सेंट्रल सर्वर में चला जाएगा तथा इसका पूरा ब्यौरा जरूरत पड़ने पर देखा जा सकता है। कुल 300 आरएफआईडी डिजिटल गेट पास उपरोक्त मशीनों के साथ खरीदे गए हैं, जो कि वापिस योग्य व पुन: प्रयोग में लाने वाले हैं। इसी कड़ी में लगभग 1,065 आरएफआईडी आई कार्ड सीनियर सुपरवाइजर्स व अधिकारियों को भी जारी दिए गए हैं। ■



आपकी अपनी लोकप्रिय पत्रिका

भारतीय रेल

अब चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

अप यहाँ पर पत्रिका की सदस्यता एवं पत्रिका खरीद भी सकते हैं

पूर्वोत्तर रेलवे ने 69वीं अखिल भारतीय रेल कबड्डी चैंपियनशिप 2019–20 जीती

पूर्वोत्तर रेलवे की कबड्डी टीम

पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ के तत्त्वावधान में 19 से 22 दिसम्बर, 2019 तक सैयद मोदी रेलवे स्टेडियम, गोरखपुर में आयोजित '69वीं अखिल भारतीय रेल कबड्डी चैम्पियनशिप- 2019-20' के अंतिम दिन 22 दिसम्बर, 2019 को फाइनल मुकाबला मेजबान पूर्वोत्तर रेलवे ने पूर्व मध्य रेलवे को 37-31 हराकर चैम्पियनशिप जीत ली। 36 वर्षों बाद पूर्वोत्तर रेलवे ने यह उपलब्धि पुन: हासिल की। पूर्वोत्तर रेलवे के अपर महाप्रबन्धक श्री अमित कुमार अग्रवाल ने विजेता, उपविजेता एवं तृतीय स्थान प्राप्त मध्य रेलवे के खिलाड़ियों को पुरस्कार प्रदान किया।

विजेता पूर्वोत्तर रेलवे की टीम प्रतियोगिता में अपराजेय रही। फाइनल मुकाबले में पूरे उत्साह के साथ पूर्वोत्तर रेलवे के खिलाड़ियों श्रीकान्त तेवतिया, रोहित गुलिया, प्रवेश, अमित नागर, विकास, संदीप तोमर, रूपेश तोमर, विक्रान्त, मोहित वलियान, सुनील कुमार, विनय कुमार सिंह, राजकुमार यादव, प्रणव कुमार पाण्डेय ने शानदार रेड एवं डिफेन्स का प्रदर्शन किया। टीम के मुख्य कोच श्री अरविन्द कुमार पाण्डेय थे। पूर्व मध्य रेलवे के विकास, रवि गुलिया, अमित ने फाइनल मुकाबले को लगातार रोचक बनाए रखा।

इसके पूर्व, प्रथम सेमीफाइनल मुकाबले में पूर्वोत्तर रेलवे ने दक्षिण मध्य रेलवे को 31-29 तथा दूसरे सेमीफाइनल ने पूर्व मध्य रेलवे ने मध्य रेल को 42-41 से हराकर फाइनल में अपना स्थान पक्का किया। इसके उपरान्त तीसरे स्थान के लिए दक्षिण मध्य रेल एवं मध्य रेल के बीच मैच खेला गया जिसमें मध्य रेल ने दक्षिण मध्य रेल पर 37-29 से विजय प्राप्त कर प्रतियोगिता में तीसरा स्थान हासिल किया। ■

भुवनेश्वर में आयोजित 68वीं सीनियर नेशनल वॉलीबाल चैम्पियनशिप 2019-20 में भारतीय रेल वॉलीबाल पुरुष टीम ने रजत पदक प्राप्त किया।

दक्षिण पूर्व रेलवे : बॉडी बिल्डर ने विविध चैंपियनशिप में पदक प्राप्त किया

दक्षिण कोरिया में 5 से 11 नवंबर, 2019 तक आयोजित विश्व बॉडी बिल्डिंग चैंपियनशिप 2019-20 में दक्षिण पूर्व रेलवे के श्री एन सर्बो सिंह ने 80 किग्रा वर्ग में रजत पदक एवम् श्री कुंदन कुमार होप ने 55 किग्रा वर्ग में चौथा स्थान प्राप्त किया। इंडोनेशिया में 27 सितंबर से 3 अक्टूबर, 2019 तक आयोजित एशियन बॉडी बिल्डिंग चैंपियनशिप 2019-20 में भी वे लोग भाग लिए और चैंपियन हुए। श्री एन सर्बो सिंह 80 किग्रा वर्ग में स्वर्ण पदक जबकि श्री कुंदन कुमार गोप ने 55 किग्रा वर्ग में स्वर्ण पदक प्राप्त किया। ■

श्री एन. सर्बो सिंह एवम् श्री कुंदन कुमार गोप को 10 दिसम्बर, 2019 को सम्मानित करते हुए महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे

भारतीय रेल ने परिचालन प्रौद्योगिकी को सशक्त बनाने हेतु तीन ऐप जारी किए

भारतीय रेल ने परिचालन प्रौद्योगिकी को सशक्त बनाने के लिए तीन नए ऑनलाइन ऐप जारी किए हैं। इसके माध्यम से रेल परियोजनाओं की सही निगरानी सुनिश्चित होगी और 'डिजिटल इंडिया' की परिकल्पना को बढ़ावा मिलेगा। इन तीन नए ऑनलाइन ऐप का ब्यौरा और विशेषताएं इस प्रकार हैं :-

सीआरएस सेक्शन मैनेजमेंट सिस्टम

यह प्रौद्योगिकी प्रणाली रेलवे परिसम्पत्तियों के निर्माण, रख-रखाव और उन्नयन से जुड़ी है। इसके तहत लेवल क्रॉसिंग और छोटे पुलों से संबंधित कार्यों की निगरानी की जाएगी। इसके अलावा इस एप्लिकेशन माध्यम से टर्नआउट और लूप लाइंस में रेलगाड़ी की गति में वृद्धि, नई लाइनों का निरीक्षण और दोहरीकरण आदि शामिल हैं।

- सीआरएस स्वीकृति के लिए मामलों पर तेजी से काम।
- सीआरएस द्वारा अनुपालन पर दिए गए सुझावों की प्रभावी निगरानी।
- सीआरएस मंजूरी से संबंधित सर्कुलर/चेक-लिस्ट/दिशा-निर्देशों की ऑनलाइन रिपॉजिटरी बनाना।
- मामलों की निगरानी और उनके तुलनात्मक अध्ययन के लिए प्रबंधकीय रिपोर्ट तैयार करना।

इन ऐप के माध्यम से रेल परियोजनाओं की सही निगरानी सुनिश्चित होगी और 'डिजिटल इंडिया' की परिकल्पना को प्रोत्साहन मिलेगा

रेल-रोड क्रॉसिंग जीएडी अनुमोदन प्रणाली

ऑनलाइन ई-गवर्नेंस प्लेटफॉर्म के लिए यह परियोजना रेल मंत्रालय तथा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा तैयार की गई है। इसके माध्यम से ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी)सड़क निर्माण से संबंधित सामान्य अनुबंध ड्राइंग (जीएडी) की तैयारी की अनुमोदन प्रक्रिया में तेजी लाना है। यह प्रणाली 2014 से सफलतापूर्वक काम कर रही है। अब, राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों के लिए भी आरओबी/आरयूबी के निर्माण से जुड़े मामलों को देखने के लिए अलग से एक मॉड्यूल विकसित किया गया है। परियोजना के लाभ निम्न हैं -

- प्रस्तावों की मंजूरी के लिए प्रत्येक चरण के लिए रेलवे और राज्य सरकारों/केंद्र शासित प्रदेशों की जवाबदेही तय की गई है।
- हितधारकों (रेलवे/राज्यों) के बीच बेहतर और वास्तविक समय समन्वय।
- प्रत्येक चरण में मेल और एसएमएस के माध्यम से उपयोगकर्ताओं को वास्तविक स्थिति की जानकारी की सुविधा दी जाती है।
- पूरा प्रस्ताव अधिकतम 60 दिनों में अनुमोदित किए जाने का लक्ष्य है।
- प्रस्ताव और इसके लिए संपर्क किए जाने वाले व्यक्ति से संबंधित सभी जानकारी प्रस्ताव में उपलब्ध है।

टीएमएस फॉर कंसट्रक्शन

यह एप्लीकेशन निर्माण और परियोजना संगठनों द्वारा बनाई जाने वाली नई रेल परिसम्पत्तियों के लिए है। निर्माण के दौरान और निर्माण पूरा हो जाने, दोनों ही स्थितियों में परिसम्पत्तियों से जुड़े डेटा नियमित रूप से इस पर अपलोड किए जा सकते हैं। परियोजना के लाभ इस प्रकार हैं-

- स्रोत के स्तर पर डेटा सत्यापन।
- डेटा प्रविष्टि और उसके सुधार की आसान प्रक्रिया।
- डेटा प्रविष्टि की जांच और सत्यापन को आसान बनाना।
- प्रत्येक डेटा के एप्लिकेशन डिजाइन में स्वामित्व और जिम्मेदारी तय और परिभाषित की गई है।

दुविधा

मंजु

जब से मिली की नौकरी लगी थी तब से उसकी माँ का शायद एक ही मकसद रह गया था - मिली की शादी कराना। मिली ने तो कभी इस तरफ ध्यान ही नहीं दिया था और जब उसकी शादी को लेकर घर में पहली बार चर्चा हुई तो उसे महसूस हुआ था जैसे उसकी रगों में खून दौड़ना ही बंद हो गया। वह अभी और पढ़ना चाहती थी, परंतु उसकी माँ के अनुसार, लड़की के लिए उतनी ही पढ़ाई काफी थी जो घर- गृहस्थी अच्छी तरह से चलाने के लिए जरूरी थी। ऊंची शिक्षा कई बार लड़की के लिए अच्छा घर-बार ढूंढ़ने में दिक्कत पैदा करती है। जब पहली बार कोई लड़के वालों ने उसे देखने आना था तो वह सारी रात सो नहीं पाई थी। उसकी सारी भूख-प्यास ही खत्म हो गई थी। वह भगवान से यही दुआ करती रही कि लड़के वाले उसे रिजेक्ट कर दें। उन्होंने रिजेक्ट तो नहीं किया, परंतु मिली और उस लड़के की जन्म कुंडली मेल नहीं खाती थी। इसके बाद तो लड़का-लड़की देखने-दिखाने का एक सिलसिला ही शुरू हो गया था। किसी न किसी वजह से बात अटक जाती थी, परंतु न जाने क्यों यह अटकन मिली को राहत प्रदान करती थी। धीरे-धीरे यह अटकन माँ के मिली पर खीज उतारने की वजह बन गई थी। वैसे भी मिली ने जब से अपने क्षेत्र के विधायक के बेटे हैप्पी के द्वारा उसे दिए गए शादी के प्रस्ताव को ठुकराया था तब से माँ उससे खीजी-खीजी सी रहती थीं।

हैप्पी ने स्कूल की पढ़ाई समाप्त करते ही अपने पिताजी का बिजनेस संभाल लिया था और वह मिली को भी आगे पढ़ाई करने के लिए निरुत्साहित करता रहता था, "क्या करोगी इतना पढ़ कर? शादी के बाद यह सब काम नहीं आता, वगैरह-वगैरह।" उसकी बातों से मिली को चिढ़ महसूस होती थी, परंतु उसके माँ-पिताजी का लाड़ला होने के कारण वह कोई जवाब नहीं देती थी और चुपचाप उस स्थान से हट जाती थी। एक दिन उसने हद कर दी। वह उसके कालेज में चल रहे एकदिवसीय मेले में अचानक आ गया और सारा दिन मेले में मिली के आसपास ही घूमता रहा जबकि मिली और उसकी सहेलियाँ उसकी परवाह नहीं कर रही थीं। शाम को होने वाले बाल रूम डांस के लिए उसने दो टिकट खरीद लिए और मिली की सहेलियों के सामने ही उसे डांस के लिए आमंत्रित किया। उसे कोई जवाब दिए बिना मिली अपनी सहेलियों के साथ उसे धोखा देकर मेले से बाहर निकल गई। मिली को मेले में न पाकर वह कॉलेज से सीधा मिली के घर आया और गिला- शिकवा करते हुए कहा, "तुम मुझसे दूर क्यों भागती रहती हो? बस करो सब पढ़ाई-वढ़ाई। मुझे नौकरी वाली पत्नी नहीं चाहिए।" उसको अपने पर इतना अधिकार जमाते देख मिली को

हैप्पी ने स्कूल की पढ़ाई समाप्त करते ही अपने पिताजी का बिजनेस संभाल लिया था और वह मिली को भी आगे पढ़ाई करने के लिए निरुत्साहित करता रहता था

गुस्सा आ गया, "व्हाट इज दिस नॉनसेंस? तुम कौन होते हो मेरी शादी तय करने वाले? मुझे किसी बिजनेसमैन से शादी नहीं करनी।" वह चुपचाप चला गया। कोई दो महीने के भीतर ही वह अपनी शादी का कार्ड देने आया था। उसके जाने के बाद माँ का टेप रिकॉर्डर बिना रुके काफी देर तक मिली को कोसता रहा।

मिली को नौकरी करते हुए कुछ समय बीत गया था। विवाह के मामले में मिली को गंभीर न देख कर उसकी माँ ने अब अपनी अटकलें लगानी शुरू कर दी थीं - शायद मिली किसी को चाहती होगी या उसका कोई अफेयर होगा जिसे वह उन लोगों से नहीं बता रही थी। मिली ने उन्हें कई बार यकीन दिलाने की कोशिश की कि ऐसा कुछ नहीं था और जब कभी होगा तो वह सबसे पहले उन्हें बताएगी, पर शायद उन्हें अपनी औलाद पर विश्वास से ज्यादा जमाने के उन तौर-तरीकों से भय था जो औलाद को अपने माँ-बाप को धोखा देने पर मजबूर करते हैं।

एक दिन माँ बेटी के बीच छिड़ी अच्छी-खासी बहस का निपटारा उसके पिताजी ने मिली से यह कहते हुए करवाया, "तुम अपनी पसंद नपसंद बता दो ताकि हम उसी के अनुसार लड़के के लिए अखबार में विज्ञापन दे सकें।" विज्ञापन के द्वारा चुने हुए किसी भी लड़के के साथ वह विवाह करने के बारे में सोच भी नहीं सकती थी। एक अनजान व्यक्ति, एक अनजान परिवार के साथ वह कैसे सामंजस्य बना पाएगी - यह सोचकर ही उसका दिमाग घूमने लगता था, परंतु उस समय मिली ने अपनी जान छुड़ाने के लिए 'हाँ' कह दी। हमेशा पढ़ाई और उससे संबंधित दुनिया में ही खोई रहने वाली एक लड़की के लिए यह बहुत मुश्किल था कि वह अपने होने वाले जीवनसाथी में उपलब्ध गुणों के बारे में कुछ सोच भी सके, परंतु लड़कों में कुछ गुणों के बारे मे वह निश्चित रूप से कह सकती थी जो वह अपने जीवन साथी में बिल्कुल नहीं देखना चाहती थी। अपने जीवन साथी में वह उन कई गुणों को देखना चाहती थी जिनकी वजह से उसके पिताजी उसके आदर्श थे, पर वह क्या चाहती थी, यह वह स्वयं भी तय नहीं कर पा रही थी। उसे ऐसा लग रहा था जैसे यह काम बहुत जटिल था और दुनिया में ऊंची से ऊंची पढ़ाई से भी मुश्किल था।

एक अजीब-सी कश-म-कश ने उसे घेर रखा था। ऐसे में उसने एक दिन अपने साथ काम करने वाली वरिष्ठ महिला से बात करने के बारे में विचार किया जो उसके नौकरी ज्वाइन करने के पहले दिन से ही उसे ऑफिस से जुड़ी जिंदगी और उसमें आने वाले उतार-

चढ़ाव के बारे में समय-समय पर सावधान करती रहती थी। एक दिन लंच करते समय मिली ने अनीताजी से कहा, "मेरे माँ-पिताजी मेरी शादी को लेकर चिंतित हैं और लड़का ढूंढ़ने के लिए अखबार में विज्ञापन देना चाहते हैं, परंतु मैं किसी अनजान व्यक्ति से विवाह करने के खयाल से ही भयभीत महसूस कर रही हूँ। मेरी यह बात मैं अपने माँ-पिताजी को नहीं समझा पा रही हूँ। ऐसे में मुझे क्या करना चाहिए, मुझे कुछ समझ नहीं आ रहा।"

अनीताजी ने पूछा, "रजनीश को तो तुमने मना ही कर दिया। वह तो इसी ऑफिस में है। अगर तुम उसकी बात मान जाती तो तुम्हारे अनदेखे डर तुम्हें परेशान न करते।" रजनीश का नाम सुनते ही मिली ने बुरा सा मुंह बना लिया। अनीताजी ने बात को झट से संभालते हुए कहा, "अच्छा, अच्छा, ठीक है। कई और लड़के भी अविवाहित हैं। तुम्हें कोई पसंद हो तो मुझे बताओ, मैं बात करूंगी। अच्छा बताओ, तुमने सिक्का साहब के बेटे के शादी के प्रस्ताव को क्यों मना कर दिया? इकलौता बेटा है और सिक्का साहब भी काफी नेक व्यक्ति हैं। हमारे ऑफिस में ही ऑफिसर हैं। अगर वहाँ बात बन जाती तो तुम्हारे अनजाने डर तुम्हें न घेरते।"

"आपने उनके बेटे को देखा है? पूरा हम्टी-डम्टी है। इकलौता है तो क्या हुआ। कुछ पर्सनैलिटी भी तो होनी चाहिए।" अनीताजी उसकी बात सुनकर जोर से हँस पड़ी और पूछा, "तो तुम बताओ तुम्हें कैसा लड़का चाहिए? मैं भी अपने आसपास कुछ नजर डालती हूँ।"

"अरे भाई, इसी बात के लिए तो मैं आपके पास आई थी। आपने मेरा ही प्रश्न मेरे पर ही डाल दिया। मैं चाहती हूँ कि मेरा होने वाला पति स्मार्ट, सुंदर, हँसमुख, खुले विचारों वाला, धनवान, ईमानदार....."

अभी मिली कुछ और कहना ही चाह रही थी कि अनीताजी ने उसे रोकते हुए कहा, "बस, बस, द्रौपदी द्वारा मांगे गए वरदान में अपने होने वाले पति में 14 गुणों को एक ही व्यक्ति में भगवान शिव भी नहीं पूरा कर पाए थे। इसीलिए उन्होंने द्रौपदी को पांच पतियों का वरदान दिया था।"

मिली झेंप कर चुप हो गई और अपनी झेंप मिटाते हुए उसने अनीताजी से पूछा, "क्या मैं आपसे एक व्यक्तिगत प्रश्न कर सकती हूँ?'

"हाँ, हाँ। पूछो, जो पूछना है", अनीताजी ने बिना किसी झिझक के कहा।

"आपकी शादी कैसे हुई थी- लव मैरिज थी या अरेंज्ड?"

"अरेंज्ड..."

"क्या आपके दिमाग में भी वह सब कश-म-कश थी जिससे मैं गुजर रही हूँ।"

"सच बताऊं तो यह सब सोचने का समय ही नहीं मिला। मेरी अभी पढ़ाई भी पूरी नहीं हुई थी कि मेरी दूर की बुआ ने मेरी जन्म कुंडली मेरे पति से मिलवा ली। बस 'चट मंगनी, पट ब्याह' हो गया। शादी के बाद ससुराल में कुछ दिक्कतें जरूर रहीं। जहाँ दो बर्तन होते हैं, खड़कते जरूर हैं। मायके में भी तो किसी-ना-किसी से विचारों की भिन्नता के कारण कभी-कभी कुछ समस्या खड़ी हो जाती है तो ससुराल में इस बात को लेकर बवाल क्यों मचाया जाए। कभी बात मान लो, कभी मनवा लो तो जिंदगी सही गुजर जाती है। वास्तव में, हमारे समय में लोगों में जात-बिरादरी का भय रहता था। लोगों को मान-मर्यादा का डर बना रहता था... घर-परिवार की बातें घर की चारदीवारी के अंदर ही सुलटा ली जाती थीं, परंतु आज के जमाने में बेटी की ससुराल का तो कहना ही क्या? मोबाइल उसके सोने के कमरे तक भी पहुंच गया है। पल-पल की खबर मायके वालों को पहुंचा दी जाती है। ऐसे में सामंजस्य बिठाना अक्सर मुश्किल हो जाता है। दूरियों को पाटने की कोशिश अक्सर दिलों में दूरियाँ पैदा कर देती है।"

"अच्छा, अब आप मुझे क्या सलाह देती हैं? मैं चाहती हूँ कि मेरा जीवन साथी एक कामयाब व्यक्ति के साथ-साथ संवेदनशील भी हो। हर तरह से परफेक्ट हो। मेरी खामियों को भी बर्दाश्त कर ले।"

"जिंदगी में कोई भी व्यक्ति अपने आप में परफेक्ट नहीं है। हर किसी में कुछ-न-कुछ कमी रहती है। मेरे पति काफी गंभीर व्यक्तित्व रखते हैं। बाहर के लोगों के साथ वे काफी मिलनसार हैं, परंतु घर के भीतर वे नपे-तुले शब्दों में ही बात करते हैं। उन्हें हर काम अपने नियत समय पर चाहिए। आर्मी में तो नहीं है, परंतु समय-पाबंद एक आर्मी ऑफिसर की तरह ही हैं। शादी से पहले मुझ में काफी चुलबुलापन था। खुलकर हँसना, बात-बेबात करना, ऊँचा बोलना - यह सब मेरे पति के स्वभाव में नहीं था। रोमांस नाम की चीज की हमारी जिंदगी में कोई जगह ही नहीं थी। अपनी भावनाओं का प्रदर्शन करना उनकी निगाह में एक अपराध-सा प्रतीत होता था। उनकी हर वक्त की रोक-टोक से मैं सहमी-सहमी रहती। कई बार मन में उन्हें छोड़ने का खयाल आता, परंतु वह भी मेरी समस्या का हल नहीं था। हमारे समाज में चाहे जितनी प्रगति हो, गई हो परंतु आज भी स्त्री और पुरुष एक-दूसरे के बिना अधूरे ही माने जाते हैं, खासकर खास मौकों पर उन्हें अपने अधूरेपन का अहसास खलता ही है। एक साल बीतते-बीतते मेरी बेटी पैदा हो गई। उसके जन्म के बाद मेरे पति में बहुत परिवर्तन आया। बेटी से उनका खास लगाव है। बेटी से लाड़-प्यार करते-करते उन्होंने अपने द्वारा बनाए गए कई नियम तोड़ डाले और अनजाने में ही बेटी ने उन्हें खुलकर जीना सिखा दिया है। अब सब ठीक है और अंततः मुझे भी समझ आ गया कि कोई भी व्यक्ति अपने आप में पूर्ण नहीं है। क्या हम खुद पूर्ण हैं? न तुम पूर्ण हो, न मैं, तो हम दूसरों में पूर्णता की उम्मीद ही क्यों रखते है। हर युग की औरत चाहती है कि उसका पति अपने आप में एक संपूर्ण व्यक्तित्व हो, पर जरा संभलकर भगवान से कुछ मांगना।"

जिंदगी में कोई भी व्यक्ति अपने आप में परफेक्ट नहीं है। हर किसी में कुछ ना कुछ कमी रहती है

दिसंबर-जनवरी की सर्दी में भयंकर धुंध पड़ने के कारण दिल्ली सरकार ने यह नियम बनाया कि सप्ताह में निश्चित दिनों में सम और विषम संख्या की गाड़ियाँ ही सड़क पर चलाई जा सकती थीं। मिली की गाड़ी का नंबर सम था। इस वजह से उसे विषम संख्या वाले दिनों में किसी विकल्प से ही ऑफिस पहुंचना था। अतः अपने क्षेत्र से ऑफिस की ओर आने वाली चार्टर्ड बस से उसने आना-जाना निश्चित किया। मिली को

सार्वजनिक वाहन में सफर किए हुए एक अरसा बीत गया था। जैसे ही बस आई, वह झेंपते हुए उसमें चढ़ गई। बिना इधर-उधर देखे उसे जो पहली खाली सीट नजर आई, वह उस पर जाकर बैठ गई। थोड़ी देर संभलने के बाद उसने अपनी बगल में बैठे पुरुष यात्री की तरफ देखा। उसका सौम्य व्यक्तित्व देखकर मिली ने साहस कर कहा, "क्या मैं खिड़की वाली सीट के पास बैठ सकती हूँ?"

वह तुरंत मान गया। सीट की अदला-बदली के बाद मिली ने अपने बैग से जप माला निकाल कर मन-ही-मन जप करना शुरू कर दिया। जप करते करते कब उसकी आँख लग गई, उसे पता ही न चला और तब खुली जब बस का मालिक किराया वसूलने के लिए आया। नींद आने की वजह से मिली थोड़ा आत्मग्लानि महसूस कर रही थी। उसने उसी पुरुष यात्री से माफी मांगते हुए कहा, "सॉरी, वास्तव में यह मेरी पुरानी आदत है। चलते वाहन में मुझे अक्सर नींद आ जाती है।"

पुरुष यात्री ने कहा, "इट्स आल राइट। वाहनों के सम और विषम नंबरों के चक्कर के कारण मुझे भी बस में जाना पड़ रहा है। मैंने आपको कई बार मंदिर में देखा है। मेरी दादी रोज वहाँ जाती हैं। कभी-कभी छुट्टी वाले दिन मैं भी उनके साथ मंदिर चला जाता हूँ। वहीं आपको देखा था।" इसके बाद उन दोनों में बातों का सिलसिला शुरू हो गया। उसका नाम मिलिंद था। इस तरह विषम नंबर वाले दिनों में वे दोनों चार्टर्ड बस में ऑफिस आते जाते और कभी-कभी उन्हें एक सीट पर बैठने का मौका मिलता। बातों के दौरान मिली ने जाना कि मिलिंद की आध्यात्मिक विषयों में खास रुचि थी। अत: वे अक्सर आध्यात्मिक विषयों पर ही बातें करते और ऑफिस तक का सफर कैसे कटता, मिली को पता ही नहीं चलता था। सर्दियाँ खत्म हो चुकी थीं और इसके साथ ही सम और विषम नंबर के वाहनों का नियम भी खत्म हो गया था। मिली ने फिर से अपनी गाड़ी से ऑफिस आना-जाना आरंभ कर दिया था।

एक दिन मिली ऑफिस से घर पहुंची तो उसके पिताजी ने उसे बताया कि एक लड़के वाले अगले दिन उनके घर आ रहे थे। किसी भी प्रकार की प्रतिक्रिया दिखाए बिना मिली चुपचाप अपने कमरे में चली गई। शाम के 4:00 बजे लड़के वालों ने आना था। सही समय पर वे लोग आ गए। थोड़ी देर बाद उसकी माँ ने उसे बुला भेजा। मिली ने सिर झुकाए ड्राइंग रूम में प्रवेश किया और उसी मुद्रा में ही नमस्कार करते हुए जैसे ही सिर उठाया, वह पल भर के लिए स्तब्ध रह गई। सामने मिलिंद की दादी उनकी माँ और पिताजी के साथ बैठी थीं। उसके चेहरे पर आए भावों को देखकर मिलिंद की दादी जोर से हँस पड़ीं। मिलिंद की दादी ने कहा, "मैं इसे मंदिर में अक्सर देखा करती थी और कई बार मेरे मन में खयाल आया था कि मिलिंद के लिए इसके घरवालों से बात की जाए, पर न जाने क्यों झिझक जाती थी। यह हमेशा जल्दी में होती थी। अब जब मिलिंद ने स्वयं ही इसका जिक्र किया तो हमने और देर करना उचित नहीं समझा। उसे तो कोई लड़की पसंद ही नहीं आती थी। यह और मिलिंद एक दूसरे को जानते हैं। यह मिलिंद को पसंद है और हमें भी पसंद है। इसे भी अगर मिलिंद पसंद है तो आप हमारे घर आकर उससे मिल लीजिए। जब बच्चों ने एक-दूसरे को पसंद कर लिया है तो हमें इन्हें अपना आशीर्वाद देने में देरी नहीं करनी चाहिए।"

इस तरह थोड़ी देर बातों के बीच चाय पानी के बाद मिलिंद के माता-पिता चले गए। जाते-जाते मिलिंद की दादी ने उसके गले में सफेद मोतियों की एक माला पहना दी। उनके जाने के बाद मिली को उसके माँ-पिताजी ने बताया कि मंदिर के पंडित के जरिए उन्होंने रिश्ते की बात चलवाई थी, पर पंडितजी ने उन्हें यह नहीं बताया था कि उन लोगों ने मिली को पहले से देख रखा था। मिली के पिताजी ने उसकी राय जाननी चाही। जवाब में मिली इतना ही कह पाई, 'जैसा आप ठीक समझें। मिलिंद एक सुलझा और संस्कारी व्यक्तित्व रखते हैं। दो दिन पहले ही उनसे बात की थी, पर उन्होंने इस बात की भनक भी न होने दी कि उनका परिवार आप से मिलने का विचार बना रहा था। उनका परिवार भी सुलझे विचारों वाला ही लगता है। बाकी निर्णय तो आप को ही लेना है।" अगले दिन मिलिंद का फोन उसके पास आया था। वह खुश लग रहे थे और मिली की राय जानना चाहते थे, पर मिली उनसे इतना ही कह पाई कि उसके माँ-पिताजी उनके घर दो दिन बाद जाएंगे। मिली के माता-पिता को मिलिंद का घर-बार सब ठीक लगा था। मिली के पास भी इस प्रस्ताव को ठुकराने का कोई कारण नहीं था - अच्छा घर-बार, स्मार्ट, सौम्य स्वभाव, अच्छी नौकरी। अब मिली किसी प्रकार की दुविधा को अपने मन में घर नहीं करने देना चाहती थी। भगवान में आस्था रखने वाला परिवार उसे मिल रहा था। वह भी भगवान में आस्था रखकर उस घर और परिवार का हिस्सा बनना चाहती थी। अब अगले दिन ऑफिस पहुंचकर उसे जल्द यह खबर से जल्द अनीताजी को सुनानी थी। ■

कामनाओं की रेल

कामनाओं की रेल
एक लहर के बाद दूसरी लहर-सी
किनारे पर टकरा-टकराकर
विलीन होती रहती है
अथाह सागर की सतह
एक जाल सी है
लहरों के समूह का जाल
उठती, गिरती, लहराती लहरें
किन्तु सागर का अस्तित्व
केवल लहरों में नहीं है
सागर विशाल, अनंत
फैला दिग्दिगंत
कहीं रत्नों का अपार भंडार
अनेकानेक जैव विविधता
की दुनिया को समेटे
जहां लहरों से इतर का संसार
रोचक है, मनमोहक है
कहीं क्षीरसागर में
सृष्टि के पालनहार
नारायण लेटे होंगे
शेषनाग की शय्या पर
निराशा, व्यथा, चिंता, असुरक्षा
भय जैसे भावों से विरक्त
इन लहरों की
सत्ता से इतर का
समुद्र ही महान हैं
इसकी सत्ता ही वास्तविक है
लहरों के क्रम जारी है
एक निश्चित अंत की ओर अनवरत। ■

जे.पी. पाण्डे
डीजीएम लॉ, उत्तर रेलवे

साहित्य सेवा प्रो. दिखावेलाल की

श्री पूरन सरमा

लम्बा, सफेद झक चोला पहनकर साहित्यकार दिखावेलाल जी उपदेशों की पोटली चार आदमी दिखते ही खोल देते थे। उनकी नजर में सभी लोग मूर्ख और एक अकेले वे खुद ज्ञानवान और पंडित थे। लिखते कम थे, बोलते ज्यादा थे। चेहरे पर बहुत ही करीने से कटी हुई दाढ़ी और लम्बे-लम्बे बाल। बाल नहीं इन्हें केश कहो तो ज्यादा अच्छा लगेगा। बहुत ही सोच-सोचकर बोलते और दूसरे को बोलने नहीं देते। यदि दूसरा बोले तो उसे देखकर ऐसे हँसते जैसे वह निरा मूर्ख हो। कोई भी कार्यक्रम हो, हिन्दी के प्राध्यापक दिखावेलाल गम्भीर मुख-मुद्रा में वहाँ बैठे मिल जाते। उनकी पूरी कोशिश होती कि उन्हें उस कार्यक्रम की अध्यक्षता मिल जाए। कई चेले पाल रखे थे। वे ही उनके लिए अध्यक्षता खोजते रहते थे। मैं भूल गया कि उन्हें दिखावेलाल नहीं उन्हें प्रो. दिखावेलाल कहना ज्यादा मुनासिब है।

मेरी आदत है कि विद्वान दिखाई देवे तो मैं उससे लिपट जाऊँ, लेकिन प्रो. दिखावेलाल को यह बात किसी भी दृष्टि से पसन्द नहीं थी। वे कहते- ''दूर रहो। मेरा कुर्ता गन्दा हो जाएगा और बोलो क्या चाहते हो?''

मैं कहता-''प्रभु, साहित्य की सेवा करते आपको तीस बरस बीत गए। आपकी कोई एक पुस्तक भी प्रकाशित नहीं हुई है। उम्र की इस ढलान पर आपकी कम-से-कम एक पुस्तक तो आनी चाहिए।''

प्रो. दिखावेलाल ने मेरी इस बात पर सामने के दाँत एक पल को दिखाए और दूसरे पल गम्भीर होकर बोले-''पुस्तक से क्या होता है? मैं साहित्य का बड़ा स्तम्भ हूँ। मुझे कौन मात दे सकता है? अध्यक्षता करता हूँ, विमोचन करता हूँ और पार्टियों में माल उड़ाता हूँ, आपको क्या परेशानी है? अपने हाल में मस्त रहो। मेरे मामले में ज्यादा मीन-मेख निकालने की होशियारी मत करो।''

प्रो. दिखावेलाल की धमकी से एक पल को तो मैं डर गया, लेकिन बाद में सँभलकर बोला-''चेलों के पीछे कूदते हो, साहित्य लिखने में जोर क्यों आता है? लिखने से ही आदमी बड़ा साहित्यकार बनता है। लम्बा कुर्ता पहनकर और दाढ़ी बढ़ाकर क्या सन्देश देना चाहते हो? केवल मुँह से बोलने से साहित्य की श्री वृद्धि नहीं होती है।''

मेरी बात सुनकर प्रो. दिखावेलाल लाल-पीले हो गए, आँखों से क्रोध की चिंगारियाँ निकलने लगीं।

डराने के सारे उपाय करने के बाद मुझसे बोले-''नादान की दोस्ती और जी का जंजाल। मुझसे बात करने की तुम्हारी हिम्मत कैसे हुई? अच्छे-अच्छे लोग मुझसे डरते हैं। मेरी इच्छा चाहूँ तो लिखूँ, नहीं चाहूँ तो नहीं लिखूँ। तुम कौन होते हो मुझे पुस्तक प्रकाशन की सलाह देने वाले? मैं शोध कराता हूँ। पचास शोधार्थी मेरे अंडर में पी.एच.डी. करके जा चुके हैं। तुम मेरे ज्ञान को चुनौती देते हो? साहित्य मेरी और मेरे बाप की बपौती है। साहित्य की धारा मेरे कहने से ही बहती है। तुम बताओ तुमने क्या लिखा है?''

मैंने कहा-''मैंने बीस किताबें लिखी हैं और चार प्रकाशनाधीन हैं। इस तरह कुल चौबीस किताबें हो गई हैं। आपकी तो अभी तक एक भी नहीं आई है। नाराज मत हो। मेरी सलाह मानो तो कम-से-कम एक किताब छपा ही डालो।'' प्रो. दिखावेलाल भभक उठे और बोले-''तुम क्या बेचते हो? जूठन चाटकर किताबें छपा लीं और मुझे धमकाते हो? जब तुम्हारा जन्म भी नहीं हुआ था तब मैं निरालाजी के दर्शन कर चुका था। यह बात तो उन्होंने भी मुझसे नहीं कही थी। तुमने यह कहकर मेरा अपमान किया है। या तो माफी माँगो, नहीं फिर मैं देख लूँगा।''

''तुम तो जानते हो मेरे पास तरह-तरह के चेले हैं, जरा सा इशारा किया तुम चारों खाने चित मिलोगे।।'' मैं प्रो. दिखावेलाल की मुखमुद्रा को देखकर डर गया। समझ नहीं आया कि क्या करूँ और क्या नहीं करूँ। मन ने कहा-''माफी माँग ले। पता नहीं प्रो. दिखावेलाल साहित्य से नाम ही काट दें?'' मैं जल्दी से बोला-''प्रो. साहब, माफी चाहता हूँ। मैं कहाँ और आप कहाँ? मैंने तो सहजता से ऐसे ही बात छेड़ दी थी। आपको नाराज होने की जरूरत नहीं है। अज्ञानी तो मैं हूँ, जो यह ही नहीं जानता कि आप क्या हो और मैं क्या हूँ? माफ करना।''

प्रो. दिखावेलाल की बाँछें खिल गईं। बोले-''जब जागो वहीं सवेरा। जाओ, आगे ऐसी गलती मत करना। हम बड़े साहित्यकार हैं, तुमको यह बात नहीं भूलनी चाहिए।''

मैं वहाँ से दुम दबाकर भागा और घर आकर साँस ली। ■

क्रांति वीर

आजादी के महान योद्धा को,
शत-शत नमन है।
तुम्हारे ही बलिदान से आज,
हरा-भरा यह चमन है।।
जलियावालां बाग की मिट्टी,
निरंतर तुम्हे पुकारती है।
रावी की लहरें ब्याकुल हो,
एक-एक तुम्हें निहारती हैं।।
क्रांति के इतिहास में,
जलती हुई ज्वाला हो तुम।
वीर पुरुषों की गाथा में,
वैजंती माला हो तुम।।
अन्याय के विरुद्ध,
फांसी पर तुम झूल गए।
कितना कठोर होगा मरण,
जन हित में यह भूल गए।।
धन्य है वो माँ जिसका,
तुम जैसा मान सपूत होता है।
भगत तुम्हारे ही कारण,
यह देश सुख की नींद सोता है।
तुम्हारे जीवन से मैं यदि,
तनिक सीख ले पाऊँ।
जीवन सार्थक हो जाए मेरा,
सच्चा भारतीय कहलाऊँ।। ■

श्री सुरेन्द कुमार
नई दिल्ली

बैरकों में बंद रूहें

श्री रूप कृष्ण आहूजा

सेंट्रल जेल की बैरक नंबर पाँच में आज ख़ासी गहमागहमी थी। ख़बर थी कि आज यहाँ राज्य की किसी अन्य जेल से सुरक्षा कारणों के चलते किसी कुख्यात क़ैदी को शिफ़्ट किया जाना था। मैं भी जेल की इसी बैरक में बतौर साधारण क़ैदी बंद था। हालांकि मेरा गुनाह सिर्फ इतना भर था कि मैं अपनी तलाक़शुदा पत्नी को गुज़ारा भत्ता देने में असमर्थ था। जब मुझे जज महोदय के समक्ष प्रस्तुत किया गया तो उन्होंने मुझसे पूछा कि क्या मैं अपनी तलाक़शुदा पत्नी को भरण-पोषण हेतु देने के लिए कुछ रुपया लाया हूँ। मैं चूंकि काफ़ी समय से बेरोज़गार था। यहाँ तक कि मेरे पास वकील की फ़ीस चुकाने भर भी पैसे नहीं थे, सो मैंने 'न' में जवाब दिया। इस पर जज साहब ने मुझे जेल भेजने का आदेश दे दिया। बाद में मुझे पता चला कि इस सी.आर.पी.सी. की धारा-125 (बी) के अंतर्गत आने वाले मामलों में अदालती कार्रवाई की यह प्रचलित प्रथा है। मुझे लगा कि अदालत का यह निर्णय पुरुष को एक स्वाभाविक गुनहगार मानने की धारणा पर आधारित है, न्यायाधीश महोदय अक्सर मुझ जैसे कथित अपराधियों को जेल में हत्या, डकैती और बलात्कार जैसे संगीन अपराधों में लिप्त, लंबी सज़ा काट रहे अपराधियों के साथ बंद कर देने का आदेश दे देते हैं। इसके पीछे उनकी मंशा मुझ जैसे अपराधियों पर मानसिक दबाव बनाने की होती है ताकि जब कभी हमारे सगे-संबंधी हमसे जेल में मुलाक़ात करने आएं तो हमारी मानसिक यंत्रणा की स्थिति को समझते हुए वे हमें ज़मानत (और चूंकि ऐसे मामलों में ज़मानत आसानी से मिल भी जाया करती है) पर छुड़ाने का प्रयत्न करें ताकि प्रतिपक्ष को

कुछ धनराशि दिलाई जा सके, लेकिन मेरे विषय में वस्तुस्थिति एकदम उलट थी। मेरे माँ-बाप गुज़र चुके थे और मैं नितांत अकेला रहता था। और तो और, न तो मेरे पास कोई चल-अचल संपत्ति थी न ही रोज़ी-रोटी का कोई जरिया कि मैं अपनी पूर्व पत्नी को कुछ दे पाता। ले-देकर दाल-रोटी के जुगाड़ का जो कोई फुटकर काम था भी, तो वह जेल जाने से जाता रहा था।

बहरहाल, शाम ढलने को थी। क़ैदियों में रात का खाना वितरित किया जा चुका था और बैरक की हरेक वॉर्ड में उनकी गिनती शुरू हो चुकी थी। हवलदार मेरे वॉर्ड के क़ैदी गिन कर अगली वॉर्ड की ओर बढ़ गया। सभी वॉर्डों में क़ैदियों की गिनती से संतुष्ट हो कर उसने दो-तीन बार ताले चेक किए और ज्यों ही वह लौटने को पीछे मुड़ा, उसे दो-तीन पुलिसवाले एक अन्य क़ैदी को लेकर दिखाई दिए। सारी वॉर्डों के क़ैदी सींखचों के पीछे से यह मंज़र देख रहे थे। इत्तेफ़ाक़ से उस क़ैदी को हमारी वॉर्ड में शिफ़्ट कर दिया गया।

जेल की बैरक की वॉर्डों में क़ैदियों के सोने-आराम करने के लिए ज़मीन से 2 फ़ुट ऊंची, 7 फ़ीट लंबी तथा 3-4 फ़ीट चौड़ी सीमेंट की जगह बनी होती है जिसे वहाँ की भाषा में 'खड्डी' कहा जाता है। मेरे साथ वाली खड्डी चूंकि खाली पड़ी थी, लिहाज़ा उसने अपना कपड़ों भरा बैग वहीं रख दिया और कुछ दूर बैठ किसी अन्य क़ैदी से बतियाने लगा।

लगभग सवा पाँच फ़ीट लंबे, दरम्यानी कद-काठी, भरे-पूरे जिस्म और चेहरे पर हल्की दाढ़ी लिए इस क़ैदी का नाम था - गुरमीत उर्फ़ मीता। उम्र लगभग तीस-बत्तीस साल के आसपास। विगत कई वर्षों से मीता अपहरण, फिरौती और हत्या जैसे अपराधों में लिप्त था और इसके सर पर पचास हज़ार रुपयों का ईनाम भी था, ज़िंदा या मुर्दा पकड़े जाने पर। लंबे समय से सरकार के लिए परेशानी बने मीता पर 17 हत्याएं करने का आरोप था। बाद में, पुलिस का चौतरफ़ा दबाव पड़ने पर वह नकली पासपोर्ट और वीज़ा की मदद से दक्षिण अफ़्रीका भाग गया था, जहाँ से रेड कॉर्नर नोटिस के तहत इंटरपोल पुलिस की मदद से इसे गिरफ़्तार किया गया था। पूरी जेल में इस जैसा कोई अन्य ख़तरनाक अपराधी न था।

लगे हाथ जेल में सज़ा भुगत रहे कैदियों के बारे में भी बताता चलूं। सज़ा भुगत रहे ये क़ैदी भी मेरी-आपकी तरह साधारण इन्सान ही होते हैं, जिनमें से अधिकतर उसी कुछ पल के क्रोध या उन्माद के शिकार होते हैं जिसके चलते वे हत्या जैसे संगीन अपराध कर बैठते हैं या फिर रातोंरात अमीर बनने की चाहत में अपहरण, लूट या डकैती जैसे दुस्साहसिक कारनामें कर गुज़रते हैं। और फिर फ़ुरसत के क्षणों में उनके पास इसका पश्चात्ताप करने के अलावा कुछ नहीं बचता। दूसरी ओर, उनके माँ-बाप उनके लिए अपील करने इत्यादि चक्करों में वकीलों तथा कोर्ट-कचहरी के चक्कर काटते हुए अपनी पूंजी, घर, ज़मीन-जायदाद-सब दांव पर लगा कर तबाह हो चुके होते हैं, लेकिन मीते के साथ या पीछे ऐसा कोई कारण न था।

जब मीता वॉर्ड में आया, मैं अपनी खड्डी पर लेटा, जेल की लाइब्रेरी से लाया एक उपन्यास पढ़ रहा था। मीता ने अन्य किसी क़ैदी से मेरे बारे में पूछताछ की। उसे मालूम पड़ा कि मैं एक साधारण क़ैदी हूँ जो एकाध महीने में चला जाने वाला हूँ। अब चूंकि वह मेरी साथ वाली खड्डी पर था, सो मुलाक़ात होना लाज़मी था। रस्मी दुआ-सलाम के बाद हम सो गए।

अगले दिन सुबह नज़ारा हैरान कर देने वाला था। आसपास की बैरकों के कई कुख्यात अपराधी, जो उसके पूर्व परिचित थे या कभी उसके लिए काम कर चुके थे, उससे मिलने और मेल-जोल बढ़ाने आ पहुंचे। हमारी वॉर्ड में सुबह-शाम रोज़ ही ऐसा जमावड़ा जुटने लगा। चाय और बीड़ी-सिगरटों के दौर चलते, लेकिन किसी की एक लफ़्ज़ कहने की हिम्मत न थी। कभी-कभार मीता किसी छुटभैये क़ैदी को ज़रा ज़ोर से ''ओए इत्थे आ'' कहता तो वो सरपट दौड़ा चला आता। कुल मिला कर यह कि मीता की तूती बोलने लगी थी। मुझे उससे ज़्यादा मेल-जोल बढ़ाना अच्छा न लगता था, सो कभी-कभी मैं इधर-उधर की बैरकों में कुछ परिचित-से क़ैदियों में जा बैठता। मीते के जेल में आने के अगले ही दिन उसे जेल सुपरिटेंडेंट ने उसे बुलवा कर क़ाफी देर समझाते हुए उसे जेल में शांति बनाए रखने की अपील की थी जिससे मीता खुद को फूला-फूला सा महसूस करता था।

अन्य क़ैदियों की तरह हम जैसे क़ैदियों से काम लेना मना था। सो, मैं वक़्त बिताने के लिए कभी-कभी कुछ क़ैदियों को पढ़ा दिया करता था। रात को खाने के बाद मीता मुझे अपने पास बुला लेता। मजे की बात तो यह थी कि उसे भी पढ़ने-लिखने में दिलचस्पी थी। धीरे-धीरे वह मुझसे खुलने लगा और अक्सर अपने आपराधिक जीवन के बारे में बताया करता। मुझे यह जान कर बड़ी हैरानी हुई कि उसने महज़ प्रसिद्धि हासिल करने के लिए अपराध की दुनिया में क़दम रखा था। वह एक खाते-पीते, संपन्न किसान परिवार से ताल्लुक़ रखता था। रुपये-पैसे की कोई कमी न रही थी। कॉलेज के दिनों में एक दिन बातों-बातों में दोस्तों से कोई ऐसी शर्त लग गई जिसे येन-केन-प्रकारेण जीतने के लिए मीता ने एक क़त्ल कर डाला। वह पकड़ा तो गया, मगर क़त्ल के पर्याप्त सबूत न मिलने और चश्मदीद गवाहों के उसके ख़िलाफ़ गवाही न देने के कारण वह बरी हो गया। इससे मीते का हौसला बढ़ गया और हौले-हौले उसने अपना गिरोह बना लिया।

अब मीता खुल कर खेलने लगा था। वैसे भी यदि कोई एक बार जेल हो आए तो उसके मन से पुलिस-कोर्ट-थाने का ख़ौफ़ अपने आप ख़त्म हो जाता है। संपन्न व्यापारियों, मिल मालिकों और प्रॉपर्टी डीलरों में उसका आतंक छा गया था। जब, जिससे चाहता, फ़िरौती मांग लेता और रुपया न मिलने पर उसे मौत के घाट उतार देना उसके बाएं हाथ का खेल था। उसका अपराध करने का

सज़ा भुगत रहे ये क़ैदी भी मेरी - आपकी तरह साधरण इन्सान ही होते हैं

तरीक़ा बेहद सुनियोजित हुआ करता था। सबसे पहले वह कई दिनों तक अपने वांछित 'शिकार' के बारे में सभी जानकारियाँ - उसकी सुदृढ़ वित्तीय स्थिति, उसके सारे फ़ोन नं., उसका कारोबारी लेन-देन, उसका रसूख़, उसके अन्य पारिवारिक सदस्यों का ब्यौरा, यहाँ तक कि कितने बच्चे हैं और उनके स्कूल आने-जाने के समय और माध्यम क्या हैं इत्यादि-जुटाता था। पूरी जानकारी पुख़्ता होने पर वह 'शिकार' से संपर्क करता और मोटी रकम तलब करता। इंकार करने या पुलिस से संपर्क करने पर वह 'शिकार' को ख़त्म करने में कतई परहेज़ न करता था, मगर अधिकतर मामलों में उसे वांछित रकम मिल ही जाया करती थी। अपराध करते हुए लगातार ठिकाने और सिमकार्ड बदलते रहने के बावजूद आख़िर एक दिन मीता पुलिस के हत्थे चढ़ ही गया। पुलिस भी इसके व्यापक ख़ौफ़ से अछूती न थी और उसके प्रति हर मुमकिन सतर्कता बरतती थी, लेकिन इसके बावजूद एक दिन कोर्ट से पेशी से लौटते हुए ज्यों ही उसे जेल में भेजा जाने लगा, पूर्व नियोजित प्लान के तहत उसके साथी उसे बंदूक की नोक पर छुड़ा ले गए। और फिर मीता दो-तीन साल पुलिस के हाथ न लगा। बाद में वह दक्षिणी अफ़्रीका भाग गया, जहाँ उसने अब तक कमाए करोड़ों रुपयों के चलते होटल व्यवसाय में हाथ डाला। अपना नाम व रूप-रंग बदलकर वह निश्चिंत था कि अब पुलिस तो क्या, कोई भी उसका बाल बांका नहीं कर सकता, मगर उसका यही अति विश्वास उसे ले डूबा।

इधर, राज्य से लेकर केंद्रीय पुलिस तक उसे तलाशती घूम रही थी और उसने अपने कई मुख़बिर इसी काम में लगा रखे थे। एक दिन उसने भारत में अपने किसी पुराने और विश्वस्त साथी, जिस पर पहले से ही पुलिस की निगाह थी, से फ़ोन पर संपर्क साधा और वह कॉल ट्रेस कर ली गई, जो उसके दक्षिण अफ़्रीका में होने की पुष्टि कर रही थी। पुलिस इसी मौक़े की तलाश में थी। केंद्र सरकार द्वारा आनन-फानन में रेड कॉर्नर नोटिस जारी होने के बाद इंटरपोल पुलिस से संपर्क साधा गया। संक्षेप में, कुछ ही दिनों की आपा-धापी व लुका-छिपी के बाद आख़िरकार मीता पकड़ा गया और कई पुलिस अधिकारियों के कड़ी सुरक्षा घेरे में उसे भारत लाया गया। उसका होटल व्यवसाय वहीं धराशायी हो गया।

जैसा कि मैं पहले ही बता चुका हूँ कि इस जेल में उसका दबदबा कम न था। हाँ, यह बात ज़रूर थी कि न तो उसने मुझ पर कभी अपना धाक जमाने की चेष्टा की और न ही मैं उसके कारनामों से औरों की तरह प्रभावित था। मुझे यह स्वीकारने में कोई संकोच नहीं कि कभी-कभी उसने मेरी मदद भी की थी। मसलन, जब किसी क़ैदी ने मुझसे बदतमीज़ी से पेश आने की कोशिश की तो उसने उसे ऐसा धमकाया कि उसकी सिट्टी-पिट्टी गुम हो गई।

ऐसे ही एक दिन बातों-बातों में मैं मीते से पूछ बैठा कि इतना ढेरों रुपया कमाने, कुख्यात होने के बाद उसने अपने जीवन का क्या निचोड़ निकाला था, तो वह बेहद संजीदा होकर बोला, ''यारा, मेरियां इन्नां करतूतां ने मेरा पूरा घर बर्बाद कर दित्ता। मेरी बीमार माँ आख़री वक़्त मेरा नां लैंदी-लैंदी मर गई अते मैं ओद्दे संस्कार विच वी न जा सकेया। भिरा दा व्या हो गया अते बापू डाढ़ा बीमार हैग्गा, पर मैं इन्नां नूं ज़िंदगी भर दुखां दे अलावा कुछ न दित्ता। भ्रावा, सच ते ऐ है कि क्राइम डज़ नॉट पे...'' मैं मीता की सूनी आंखों में पश्चात्ताप की छाया साफ देख रहा था, मगर अब कुछ न हो सकता था, कुछ भी नहीं। इसी तरह दिन पंख

लगाकर उड़ते गए।

अगले ही दिन मैंने ऐसा लोमहर्षक मंज़र देखा जिसकी मैंने सपने में भी कल्पना न की थी। हुआ यूं कि सुबह का वक़्त था। सारे क़ैदी चाय पी कर नहाने-धोने में लगे हुए थे। मैं अभी नहा कर अपने गीले कपड़े सूखने को डाल ही रहा था कि तभी ''मारो साले को... पकड़ो कम्बख़्त को'' की ऊंची-ऊंची आवाज़ें आने लगीं। पता चला कि पहले कौन नहाएगा, इतनी-सी बात को लेकर मीता की किसी लड़के से तक़रार हो गई थी और मीते ने उसे पकड़ कर पीट दिया था। बस, फिर क्या था! उस लड़के ने चिल्ला-चिल्ला कर अपने साथियों को इकट्ठा कर लिया और जिसके हाथ जो सामान-बर्तन, जूते- चप्पलें, वॉशबेसिन के सख़्त रबड़ के पाइप-जो कुछ हाथ लगा, लेकर मीते पर टूट पड़ा। वही मीता, जिसका पूरी जेल में एक दबदबा था, एक खजियाए कुत्ते की तरह भाग रहा था और उसके पीछे- पीछे दूसरे गुट के वे पंद्रह-बीस लड़के। शायद मीते को उनकी ताक़त का अंदाज़ा न था। मीता गिरता-पड़ता दूसरी बैरक में, जहाँ उसके साथ बैठने-उठने वाले संगी- साथी थे, के पास जा पहुंचा। तब तक दूसरे गुट वालों ने और भी क़ैदियों को साथ ले लिया था। एक तरफ़ अब मीते के बीस-बाईस साथी थे और दूसरी तरफ पचास-साठ लड़के। दोनों पक्षों में खूब जम कर घमासान मची। इसी बीच मीते के जो साथी इधर-उधर की वॉर्डों या टॉयलेट्स में जा छिपे थे, को दूसरे गुट के लड़कों ने ढूंढ़-ढूंढ़ कर और पकड़-पकड़ कर पीटा। और मीता? उस अकेले पर ही पंद्रह-बीस क़ैदी पिल पड़े थे और मीता ज़मीन पर पिटता पड़ा हुआ, ''अरे बचाओ रे.... अरे मार डाला... हाय मर गया रे...'' की गुहार लगा रहा था। बाकी

यदि कोई एक बार जेल हो आए तो उसके मन से पुलिस-कोर्ट-थाने का ख़ौफ़ अपने आप ख़त्म हो जाता है

क़ैदी मूकदर्शक बने सिर्फ यह तमाशा देख रहे थे, और इन में गश्त लगाने वाले हवलदार भी थे, मगर किसी की हिम्मत न हो रही थी कि कोई बीच- बचाव करता।

पुलिस वाले घायल कैदियों को उठा-धकिया कर जेल की अस्पताल की ओर ले जाते दिखे। उनमें से मीता भी एक था। उसकी हालत देखने लायक थी। सिर, चेहरे, बांहों - यानि कि जिस्म के हर हिस्से से ख़ून चू रहा था। दो पुलिसवालों ने उसे उठा रखा था, तुरत-फुरत में जेल के वॉर्डन ने बाकी क़ैदियों की सभा बुलाई, जिसमें शांति बनाए रखने और इस घटना के बारे में चर्चा न करने की अपील की गई। शाम को उसी सन्नाटे भरे माहौल में रात का खाना बँटा।

दो-तीन दिन वही कर्फ़्यू जैसा वातावरण बना रहा। बाद में पता चला कि मीते के सिर-मुंह पर कई टांके लगे हैं और उसे एक ऐसी वॉर्ड, जहाँ वह सिर्फ अकेला रहेगा, में शिफ्ट कर दिया गया है। शाम को एक हवलदार से कह कर उसने अपना सामान व बिस्तर आदि मंगवा लिया। चूंकि मीता मेरी साथ वाली खड्डी पर था, हवलदार ने मुझसे व दो अन्य क़ैदियों से उसका सामान उसके पास पहुंचाने की ताक़ीद की।

सामान छोड़ते वक़्त मैंने देखा, मीते का पूरा शरीर चोटों के कारण सूज गया था। उसके चेहरे की वो गर्वानुभूति कहीं विलुप्त हो चुकी थी। वह ख़ामोश खड़ा था... एकदम चुप। मुझे देख कर वह फीकी हँसी हँस कर बोला, ''कैसे हो?'' मुझे कोई जवाब न सूझा। उसने अपनी जो दुर्गति करवाई थी, उसके लिए पूरे तौर पर वह और उसका झूठा अहंकार ही ज़िम्मेदार था। हम सामान सौंप कर तुरंत लौट पड़े। देर रात गए मुझे मीते के आतंक भरे कारनामे, उसके साथ हुई मारपीट के दृश्य और फिर उसका भावविहीन, निस्तेज चेहरा रह-रहकर याद आता रहा। फिर न जाने कब मेरी आँख लग गई। अगले दिन अदालत में मेरी पेशी थी। जज महोदय ने प्रतिपक्ष की बेसिर-पैर की दलीलें सुनने के बाद मुझे न सिर्फ बरी कर दिया बल्कि मेरे तर्क सुन कर केस भी रद्द कर दिया। मैं खुश तो था, लेकिन कल की घटना से मन का कोई कोना अवसादमय भी था। नियम के मुताबिक़ मुझे जेल वापिस लाया गया। मैंने अपने कपड़े-लत्ते समेटे। थोड़ी ही देर में मेरी रिहाई के आदेश भी आ गए। मैं रिहा हो रहा हूँ, यह सुन कर कुछेक क़ैदी मेरे पास आए और मुझे काग़ज़ों पर लिखे अपने-अपने लोगों के फ़ोन नंबर देकर प्रार्थना करने लगे कि मैं बाहर जाकर उनसे उन्हें मिल आने को कहूँ। वे कई महीनों से अपने संबंधियों से मिले नहीं थे। अपने साथियों का शुक्रिया अदा कर, उन्हें अलविदा कहता हुआ मैं जेल के मुख्य द्वार की ओर चल पड़ा, जहाँ से बाहर की दुनिया को जाने का रास्ता था।

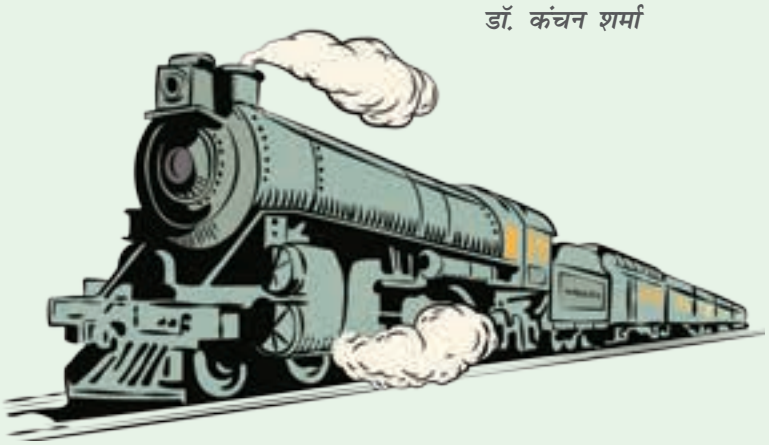
रास्ते में मीते की बैरक भी पड़ती थी। देखा, मीता बैरक के सींखचों में मुंह गड़ाए बाहर की ओर देख रहा है। मुझे देख कर वह हौले-से मुस्कराया और विदा करने को हाथ हिला दिया। प्रत्युत्तर में मैं भी मुस्करा दिया।

धीरे-धीरे सूर्यास्त हो रहा था। ■

भारतीय रेल

अथक निरंतर चलती जाती, सबका मेल कराती है,
जो पथिकों को मंजिल तक पहुँचाए 'भारतीय रेल' कहलाती है।
आँधी हो, तूफान हो, शहर या बियाबान हो,
मुश्किलों से यह डरती नहीं, हौसले पस्त करती नहीं।
देखे हैं दौर इसने सभी गुलामी से आजादी तक।
दु:ख बँटवारे का जब हिंदुस्तान ने सहा
तब इसने माँ भारती के कान में यूँ कहा –
माँ, तू अधीर न हो, संतप्त न हो,
तेरे बच्चों को मैं सलामत, सुरक्षित
इस पार या उस पार पहुँचा दूँगी।
अनभिज्ञ नहीं हूँ मैं जुदाई की पीड़ा से,
निरंतर कोशिशों के बाद भी जब
मेरी पटरियाँ आपस में मिल न पाईं,
तब जुदाई का दु:ख जाना और ठाना कि
अब ताउम्र लोगों का मेल करवाऊँगी।
सच कहती हूँ माँ, आज वादा अपना निभाऊँगी मैं।
बस ये जमीनी लकीरों के फसादों से अंजान हूँ वरना,
दावा है मेरा, भाई का भाई से मेल करवाऊँगी मैं।
न कोई गोरा न काला, न हिन्दू न मुसलमान
सब धर्म, जाति, वर्ण, सम्प्रदाय मेरे लिए हैं एक समान।
प्रण है मेरा कि उनके विरहातुर हृदय में,
सदैव आशा के दीप जलाऊँगी।
बन सारथी सबकी उनको मंजिल तक पहुँचाऊँगी,
सबके दिल में बस कर उनकी प्यारी रेल कहलाऊँगी। ■

डॉ. कंचन शर्मा



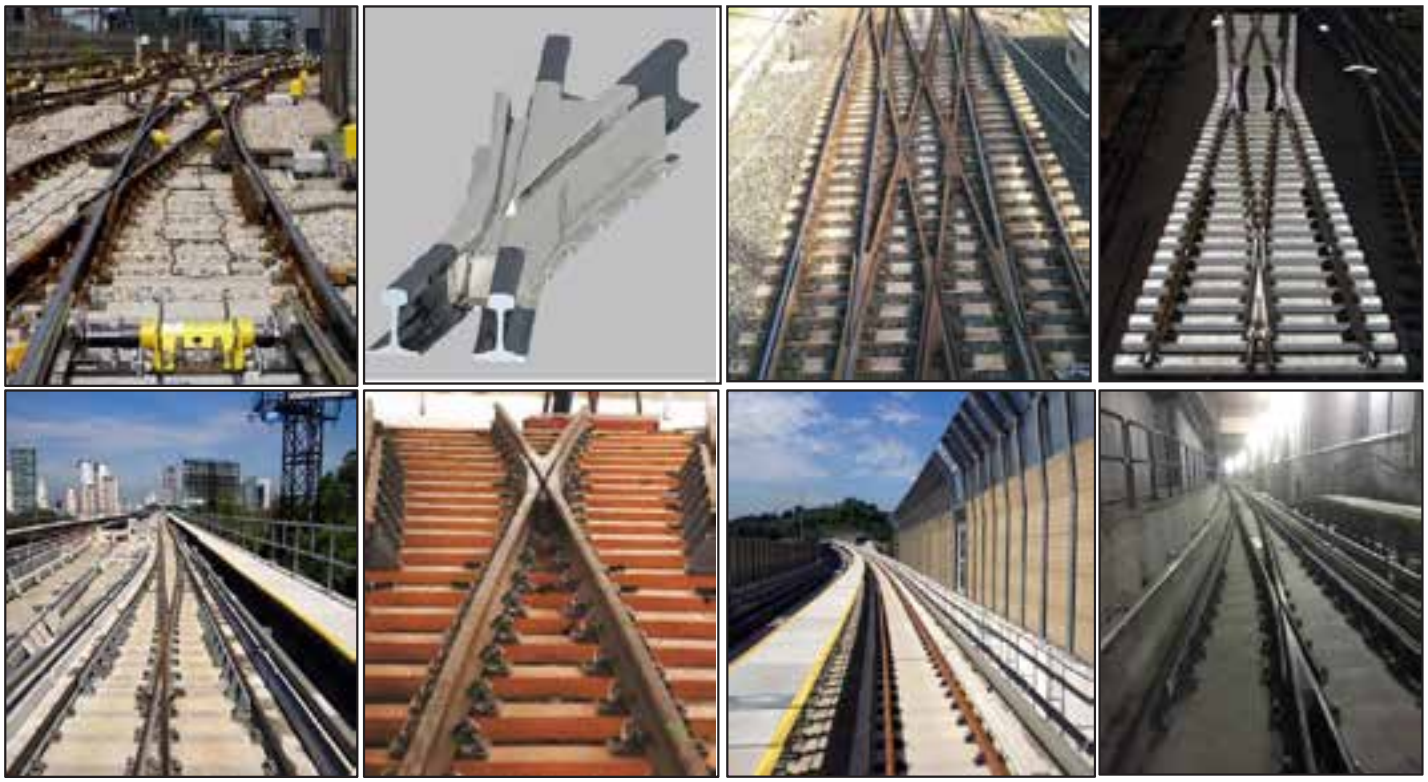
VAE VKN
Turnout Systems
CMS Crossings
Foundry Products

Product Range

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

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

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



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

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

हीरक जयंती वर्ष

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

भारतीय रेल

आज ही सदस्य बनें

सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

वार्षिक सदस्यता	सर्व साधारण	रेलकर्मी	विशेषांक	एक प्रति
एक वर्ष	₹100*	₹90*	₹40	₹10
दो वर्ष	₹200*	₹180*	₹40	₹10
तीन वर्ष	₹300*	₹270*	₹40	₹10

* विशेषांक के साथ

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

देय राशि : डी.डी. ..... चेक ..... मनी ऑर्डर ..... पोस्टल ऑर्डर .....

डीडी/चेक/म.ओ./पो.ओ. नंबर ..... स्थान ..... रुपये ..... दिनांक .....

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

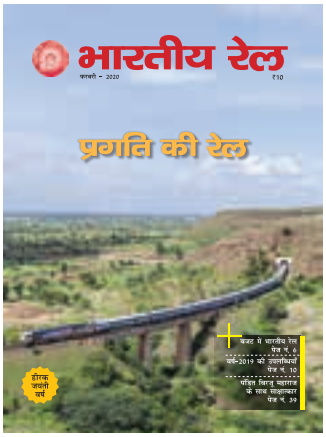
संपर्क

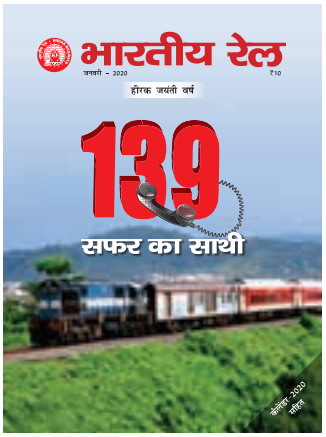
337-बी, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली - 110001
(011) 23382531/23303665/23304456 (रेलवे नं. 43665, 44456)
ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

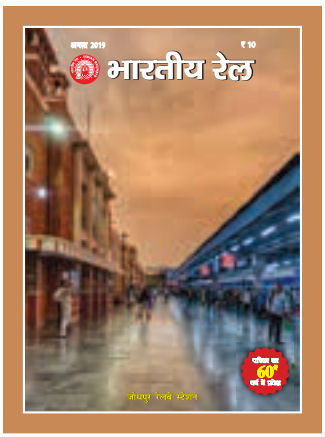
सदस्यता-फॉर्म की फोटोकॉपी मान्य है

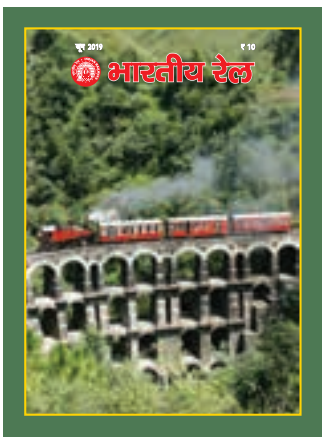
चेक भी स्वीकार्य हैं

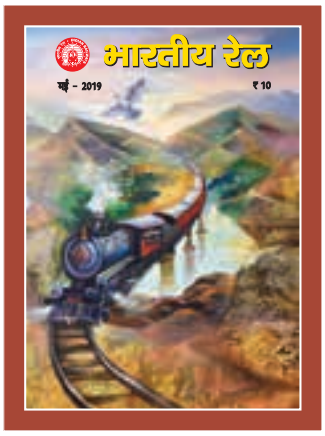
'भारतीय रेल' पत्रिका के सदस्य बनें

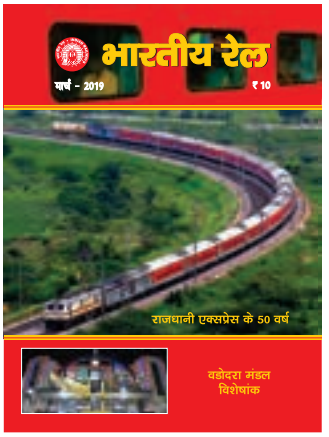












पंजीयन संख्या : दिल्ली पोस्टल नं. डी.एल. (एन.डी.)-11/6031/2018-19-20
आर.एन.आई. रजिस्टर्ड नं. 14427/1960
आई.एस.एस.एन. 2457-0001
दिनांक 08 को प्रकाशित तथा दिनांक 10-11 को प्रेषित

Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors

Bio Vacuum Toilet Systems

FRP Toilet Cubical

Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors

Seats and other Accessories for Coach Interiors

Diesel Locomotives

Traction Alternators

Traction Motors

Radiator Cooling Fans

Dynamic Brake Grids

Dynamic Brake Blower Motors

Auxiliary Generators

Dustbin Blower & Motor

Driver Cab Air Conditioners

Electric Locomotives

Traction Motors

Traction Transformers

Pantographs

Harmonic Filters

Driver Cab Air Conditioners

Daulat Ram ENGINEERING

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

मुद्रक व प्रकाशक : **प्रशान्त कुमार पट्टनायक** द्वारा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के लिए मैसर्स जे.के. ऑफसेट ग्राफिक्स प्रा.ली., बी-278, ओखला इंडस्ट्रियल एरिया, फेस-II, नई दिल्ली-20 में मुद्रित व 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली से प्रकाशित। संपादक : **योगेश अवस्थी**