



भारतीय रेल

अक्टूबर-2020

₹20



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



भारतीय रेल



की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

www.irctctourism.com/IRBRMag

सदस्यता शुल्क

मद	ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क (₹)
एक प्रति (मासिक अंक)	20	-
एक प्रति (विशेषांक)	70	-
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250
	दो वर्ष	460
	तीन वर्ष	675
वार्षिक सदस्यता (रेलकर्मी)	एक वर्ष	200
	दो वर्ष	370
	तीन वर्ष	540
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) सी-मेल द्वारा	1250	1313
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) एयर-मेल द्वारा	2500	2625

(वार्षिक सदस्यता शुल्क विशेषांक के साथ)

भुगतान का माध्यम

ऑनलाइन

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

ऑफलाइन

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

सदस्यता फॉर्म

नाम

पता

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड

मोबाइल ई-मेल

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

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

संपादक मंडल

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

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार
योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय

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

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

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

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹250
रेलकर्मियों के लिए - ₹200

संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

आवरण

चिरेका द्वारा निर्मित 'तेजस' रेल इंजन

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Facebook : bhartiyaailpatrika
Instagram : bhartiyaailpatrika

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



प्रधानमंत्री ने ऐतिहासिक कोसी
रेल महासेतु को राष्ट्र को समर्पित
किया

6



चिरेका द्वारा उत्पादित उच्च गति
क्षमता वाला प्रथम विद्युत रेल इंजन
तेजस देश को समर्पित

10

- 8 मंत्रिमंडल ने हरियाणा ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर परियोजना को मंजूरी दी
- 9 रेल राज्यमंत्री द्वारा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के माल दुलाई से संबंधी...
- 11 समर्पित फ्रेट कॉरिडोर के कार्य ने गति पकड़ी
- 12 एनएचएसआरसीएल ने वडोदरा-अहमदाबाद के बीच लोहे के 28 पुलों और...
- 13 भारतीय रेल ने सितम्बर माह में माल दुलाई राजस्व में 13.54 प्रतिशत की वृद्धि...
- 14 संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उप-समिति ने किया उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक...
- 14 सांसद द्वारा मथुरा जंक्शन स्टेशन पर लिफ्ट और एस्केलेटर का उद्घाटन



संसद में भारतीय रेल 15



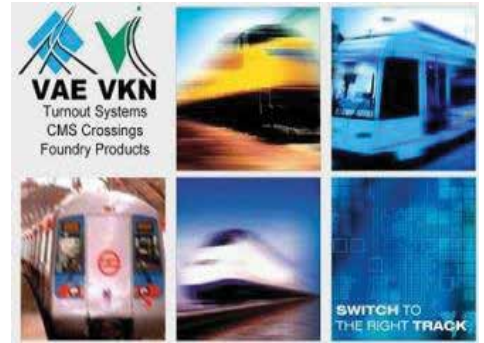
32
देश का सबसे बड़ा
बंदरगाह क्षेत्र - गांधीधाम
(श्री विमलेश चन्द्र)

- 35 कोहरे के मौसम में ट्रेन के संचालन में... श्री अजय कुमार निगम
- 37 रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन
- 41 भारतीय रेल पर 'स्वच्छता पखवाड़ा'...
- 42 रेलों के अंचल से
- 56 हिंदी फिल्मों की जान है हमारी रेल श्री विपिन पवार
- 60 कौतुहल से भरा अंडमान और निकोबार श्री मुकुल श्रीवास्तव
- 65 मिर्जापुर विध्यक्षेत्र की तपोभूमि श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री
- 70 मास्साब डॉ. कविता विकास
- 71 निम्मो मौसी डॉ. रजनीकांत
- 73 भगवान बचाए मेहमान से! श्री पूरन सरमा



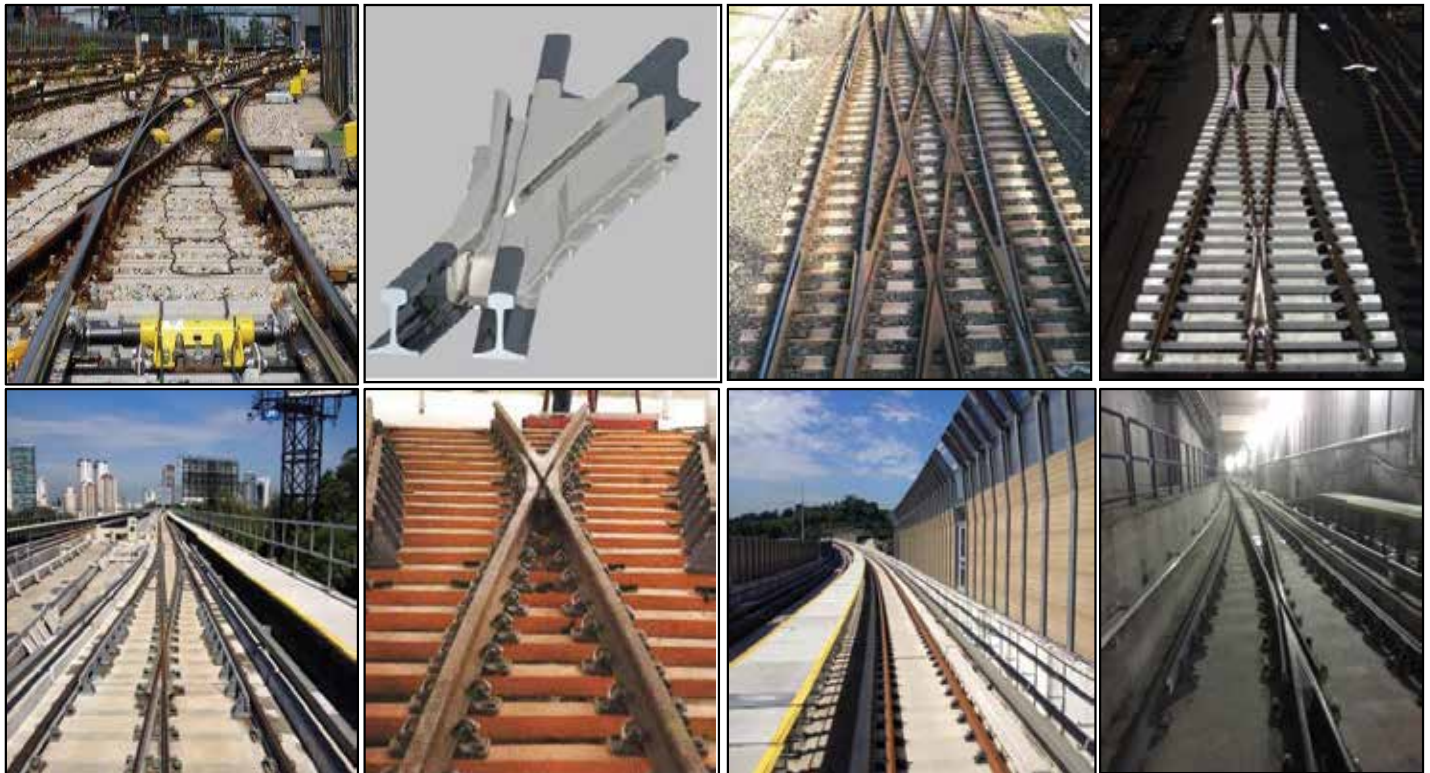
Product Range

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



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

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



Works:

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

Registered Office:

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





भारतीय रेल को रेलवे बोर्ड के संगठनात्मक पुनर्गठन से मिलेगी नई दिशा

भारतीय रेल के 167 साल के इतिहास पर जब आप नजर डालें तो पाएंगे कि भारतीय रेल समय की मांग के अनुसार हमेशा प्रगतिशील तथा परिवर्तनशील रही है, जो बहुत जरूरी भी है। इस परिवर्तन में यात्रियों व व्यापारियों को बेहतर सेवाएँ प्रदान करने का उद्देश्य निहित रहा है।

किसी भी सफल संस्था के लिए यह जरूरी होता है कि उसका मुखिया संस्था की कार्यपद्धति आदि की समय-समय पर समीक्षा करे तथा सतत् सुधार करे। भारतीय रेल ने इस सिद्धांत को आत्मसात् किया हुआ है। हाल ही में भारतीय रेल ने ऐतिहासिक फैसला लेते हुए रेलवे बोर्ड के संगठनात्मक ढांचे का पुनर्गठन किया है। आने वाले वर्षों में निश्चित रूप से नई व्यवस्था के सकारात्मक परिणाम हमें देखने को मिलेंगे।

भारतीय रेल के विकास कार्यों को आगे बढ़ाने तथा उससे उत्पन्न होने वाली चुनौतियों से निपटने के लिए पिछले काफी समय से संगठनात्मक पुनर्गठन की आवश्यकता महसूस की जा रही थी। केन्द्रीय सेवाओं के एकीकरण की सिफारिश वर्ष 1994 में 'प्रकाश टंडन समिति', वर्ष 2001 में 'राकेश मोहन समिति', वर्ष 2012 में 'सैम पित्रोदा समिति' तथा वर्ष 2015 में 'बिबेक देबरॉय समिति' ने भी की थी।

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी की अध्यक्षता में केन्द्रीय मंत्रीमंडल ने 24 दिसम्बर, 2019 को भारतीय रेल के रूपांतरकारी संगठनात्मक पुनर्गठन को मंजूरी दी थी। इसके अनुसार विभागवाद खत्म करने के लिए रेलवे के समूह 'ए' की मौजूदा आठ सेवाओं का एक केन्द्रीय सेवा 'भारतीय रेल प्रबंधन सेवा' (आईआरएमएम) में एकीकरण किया गया है।

नई व्यवस्था में सीआरबी/सीईओ, सदस्य ढांचागत संरचना, सदस्य रोलिंग स्टॉक और ट्रेक्शन, सदस्य परिचालन और व्यापार विकास तथा सदस्य वित्त हैं। रेलवे बोर्ड की इस छोटे आकार वाली संरचना में स्वतंत्र सदस्यों को गैर-कार्यकारी सदस्यों के रूप में शामिल किया जाएगा। स्वतंत्र सदस्य उद्योग जगत्, वित्त, अर्थशास्त्र एवं प्रबंधन क्षेत्रों में शीर्ष स्तरों पर काम करने वाले अनुभवी होंगे। ये विशिष्ट रणनीतिज्ञ दिशा तय करने में रेलवे बोर्ड की मदद करेंगे।

हाल ही में भारतीय रेल के प्रथम मुख्य कार्यकारी अधिकारी की जिम्मेदारी वर्तमान अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव को दी गई है। अब से उनका पद अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी हो गया है।

मंत्रालय पहले ही स्पष्ट कर चुका है कि केवल भारतीय रेल के अधिकारियों को मुख्य कार्यकारी अधिकारी के पद के लिए योग्य माना जाएगा। किसी भी बाहरी व्यक्ति को सीईओ नहीं बनाया जाएगा। इस पुनर्गठन से भारतीय रेल के किसी भी अधिकारी को कोई नुकसान नहीं होगा।

वरिष्ठ अधिकारियों का मानना है कि एकीकरण की नई व्यवस्था से विभागवाद खत्म होगा, रेलवे के सुव्यवस्थित कामकाज को बढ़ावा मिलेगा, निर्णय लेने में तेजी आएगी, संगठन के लिए एक सुसंगत दृष्टिकोण सृजित होगा और तर्कसंगत निर्णय लेने को प्रोत्साहन मिलेगा। अब से भर्ती किए जाने वाले अधिकारी आवश्यकतानुसार अभियांत्रिकी एवं गैर-अभियांत्रिकी क्षेत्रों से आएंगे और उनके कौशल एवं विशेषज्ञता के अनुसार उनकी तैनाती की जाएगी, ताकि वे किसी एक क्षेत्र में विशेषज्ञता हासिल कर सकें एवं समग्र परिप्रेक्ष्य विकसित कर सकें।

भारतीय रेल को नए दौर की ओर ले जाने के लिए कई अहम फैसले लेने की आवश्यकता है, जिसमें संगठनात्मक सुधार बहुत जरूरी थे।

निजीकरण को लेकर लोग काफी आशंकित हैं। हाल ही में संसद में एक सवाल के जवाब में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने पुनः स्पष्ट किया कि भारतीय रेल के निजीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है। उन्होंने जानकारी दी कि यात्रियों को विश्वस्तरीय सेवाएँ उपलब्ध कराने के लिए सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से डिजाइन, निर्माण, वित्त और परिचालन के आधार पर लगभग 109 आरंभिक-गंतव्य जोड़ियों (12 कलस्टर में विभाजित) की यात्री गाड़ियाँ चलाने के लिए 12 अर्हता अनुबंध जारी किए गए हैं। इन सभी गाड़ियों का परिचालन और संरक्षा प्रमाणन का दायित्व भारतीय रेल के पास ही होगा।

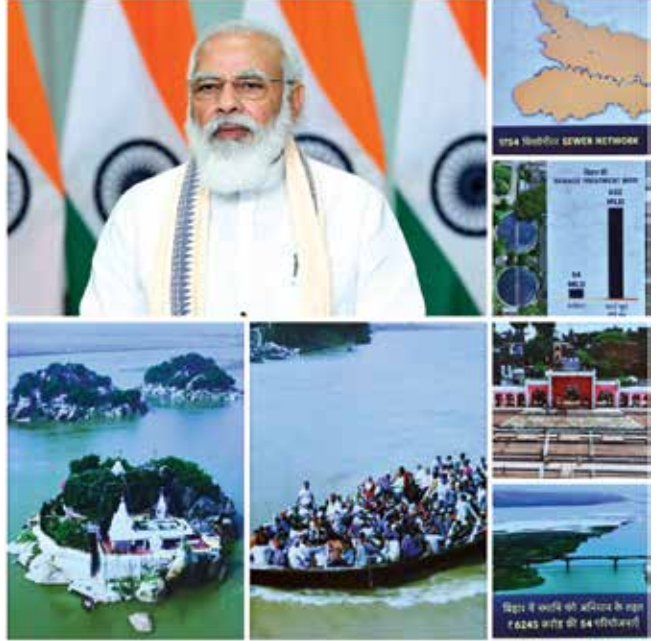
आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं। हमें आपके सुझावों की प्रतीक्षा रहेगी। ■

प्रधानमंत्री ने ऐतिहासिक कोसी रेल महासेतु को राष्ट्र को समर्पित किया

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 18 सितम्बर, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से ऐतिहासिक कोसी रेल महासेतु को राष्ट्र को समर्पित किया तथा बिहार में नई रेल लाइनों और विद्युतीकरण परियोजनाओं का भी उद्घाटन किया।

इस मौके पर प्रधानमंत्री श्री मोदी ने कहा कि बिहार में रेल संपर्क के क्षेत्र में एक नया इतिहास रचा गया है। आज कोसी महासेतु और किऊल ब्रिज के उद्घाटन, विद्युतीकरण परियोजनाएं, रेलवे में 'मेक इन इंडिया' के प्रोत्साहन और नए रोजगार पैदा करने वाली एक दर्जन परियोजनाओं को मिलाकर लगभग 3,000 करोड़ रुपये की परियोजनाओं की शुरुआत की गई है। ये परियोजनाएं न केवल बिहार के रेल नेटवर्क को, बल्कि पश्चिम बंगाल और पूर्वी भारत के लिए रेल संपर्क को भी मजबूत करेंगी।

इस अवसर पर बिहार के राज्यपाल श्री फागू चौहान, बिहार के मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार, रेल एवं वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल, विधि और न्याय व संचार, इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री श्री रविशंकर प्रसाद, पशुपालन, डेयरी और मत्स्य पालन मंत्री श्री गिरिराज सिंह, गृह राज्य मंत्री श्री नित्यानंद राय और बिहार के उपमुख्यमंत्री श्री सुशील मोदी मौजूद रहे।



वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से ऐतिहासिक कोसी रेल महासेतु तथा बिहार में नई रेल लाइनों का उद्घाटन करते हुए प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी

प्रधानमंत्री द्वारा बिहार राज्य से जुड़ी अन्य रेल परियोजनाओं का भी उद्घाटन किया गया। इनमें शामिल हैं-

- बरौनी में नया इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव शेड
- किऊल नदी पर एक नया रेलवे पुल
- विद्युतीकरण की 5 परियोजनाएं : मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी, कटिहार-न्यू जलपाईगुड़ी, समस्तीपुर-दरभंगा-जयनगर, समस्तीपुर-खगड़िया, भागलपुर-शिवनारायणपुर खंड पर।
- करनौटी-बख्तियारपुर लिंक बाईपास और बरह-बख्तियारपुर के बीच तीसरी रेललाइन
- किऊल नदी के ऊपर नया पुल और इलेक्ट्रिक इंटरलॉकिंग
- विद्युतीकरण, स्वच्छता प्रयासों, किसान रेल की शुरुआत और मानवरहित रेल क्रासिंग खत्म करने में मिली सफलताओं के लिए रेलवे की प्रशंसा की

प्रधानमंत्री श्री मोदी ने बिहार के लोगों को नई और आधुनिक सुविधाओं के लिए बधाई दी, जिससे बिहार समेत पूर्वी भारत के रेलयात्रियों को फायदा होगा। उन्होंने कहा कि बिहार में नदियों के जाल की वजह से इसके कई हिस्से एक-दूसरे से कटे हुए हैं और इसके कारण लोगों को लंबी-लंबी यात्राएं करनी पड़ती हैं। उन्होंने कहा कि 4 साल पहले इस समस्या को दूर करने के लिए पटना और मुंगेर में 2 महासेतुओं को बनाया गया था। अब इन दोनों रेल पुलों के चालू होने से उत्तर और दक्षिण बिहार के बीच सफर आसान हुआ है और इससे खास तौर पर उत्तर बिहार के विकास को नई गति मिली है।

साढ़े आठ दशक पहले आए भूकंप ने मिथिला और कोसी क्षेत्र को अलग कर दिया था और यह एक संयोग है कि कोरोना जैसी महामारी के बीच में दोनों क्षेत्रों को जोड़ा जा रहा है। उन्होंने कहा कि सुपौल-आसनपुर-कूप रेलमार्ग को इसके



निर्माण में शामिल रहे प्रवासी मजदूरों की कड़ी मेहनत की वजह से देश को समर्पित किया गया है। उन्होंने कहा कि मिथिला और कोसी क्षेत्र के लोगों की समस्याएं दूर करने के लिए इस नई कोसी रेललाइन की परिकल्पना वर्ष 2003 में की गई थी, जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी प्रधानमंत्री और श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे। उन्होंने कहा कि इस सरकार के समय इस परियोजना में तेजी से काम हुआ और आधुनिक तकनीक का इस्तेमाल करके सुपौल-आसनपुर कुपहा मार्ग का काम पूरा किया गया।

उन्होंने कहा कि आज कोसी महासेतु से होकर सुपौल-आसनपुर के बीच शुरू होने वाली नई रेल सेवा से सुपौल, अररिया और सहरसा जिले के लोगों को बहुत ज्यादा फायदा होगा। यह पूर्वोत्तर के लोगों के लिए भी एक वैकल्पिक रास्ता बनेगा। उन्होंने कहा कि इस महासेतु के निर्माण से 300 किमी लंबा सफर सिर्फ 22 किमी में सिमट गया है। इससे पूरे इलाके में व्यापार और रोजगार को बढ़ावा मिलेगा। उन्होंने कहा कि इससे बिहार के लोगों का समय और पैसा, दोनों ही बचेगा।

कोसी महासेतु की तरह इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सुविधा के साथ किउल नदी पर एक नया रेलमार्ग बनने से इस पूरे रेल मार्ग पर ट्रेनों 125 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से दौड़ने में सक्षम हो जाएंगी। उन्होंने कहा कि इस इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सुविधा के बनने से हावड़ा-दिल्ली मुख्य रेललाइन पर ट्रेनों की आवाजाही में भी कमी आएगी, जिससे बेवजह देरी से राहत मिलेगी और यात्रा भी सुरक्षित होगी।

श्री मोदी ने कहा कि पिछले 6 वर्षों से भारतीय रेल को नए भारत की आकांक्षाओं के अनुरूप ढालने और 'आत्मनिर्भर भारत' की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं। उन्होंने कहा कि आज भारतीय रेल पहले से कहीं ज्यादा साफ-सुथरी है। उन्होंने आगे कहा कि ब्रॉड गेज रेललाइनों से मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग को हटाकर भारतीय रेल को पहले से कहीं ज्यादा सुरक्षित बनाया गया है। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल की रफ्तार भी बढ़ी है। वंदे भारत जैसी 'मेड इन इंडिया' ट्रेनों आत्मनिर्भरता और आधुनिकता का एक प्रतीक हैं और रेल नेटवर्क का हिस्सा बन रही हैं।

उन्होंने कहा कि रेलवे में आधुनिकीकरण की कोशिशों से बिहार को काफी फायदा मिल रहा है। पिछले कुछ वर्षों में 'मेक इन इंडिया' को बढ़ावा देने के लिए मधेपुरा में इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव (इलेक्ट्रिक रेल इंजन कारखाना) और मारहौरा में डीजल लोकोमोटिव को बनाया गया है। इन दोनों परियोजनाओं में लगभग 44,000 करोड़ रुपये का निवेश किया गया है। उन्होंने कहा कि बिहार के लोगों को इस बात का गर्व होगा कि भारत में सबसे शक्तिशाली इलेक्ट्रिक इंजन - 12,000 हॉर्स पावर, बिहार में बनता है। बिहार के पहले लोको शेड ने भी काम करना शुरू कर दिया है, जहां इलेक्ट्रिक इंजनों की देखभाल की जाती है।

प्रधानमंत्री श्री मोदी ने कहा कि आज बिहार में लगभग 90% रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण हो चुका है। उन्होंने कहा कि बिहार में पिछले 6 वर्षों में 3,000 किमी से अधिक रेलवे का विद्युतीकरण किया गया है। उन्होंने कहा कि बिहार में 2014 के पहले के 5 वर्षों में लगभग 325 किमी नई रेललाइनें चालू की गईं, जबकि 2014 के बाद 5 वर्षों में बिहार में लगभग 700 किमी नई रेल लाइनें चालू की गईं, जो पहले के मुकाबले

लगभग दोगुनी है। उन्होंने आगे कहा कि अभी 1,000 किमी नई रेललाइनों को बनाने का काम जारी है।

हाजीपुर-घोसवार-वैशाली रेललाइन की शुरुआत होने के साथ दिल्ली और पटना सीधी रेल सेवा से जुड़ जाएंगे। इस सेवा से वैशाली में पर्यटन को काफी बढ़ावा मिलेगा और नई नौकरियां भी पैदा होंगी। उन्होंने कहा कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर काम तेज गति से चल रहा है और इस कॉरिडोर का लगभग 250 किमी हिस्सा बिहार में पड़ेगा। इस परियोजना के पूरा होने के बाद सवारी गाड़ियों में देरी की समस्या कम हो जाएगी और माल ढुलाई में देरी की समस्या भी काफी हद तक दूर हो जाएगी।

प्रधानमंत्री ने कोरोना के संकट के दौरान अथक परिश्रम करने के लिए रेलवे की सराहना की। उन्होंने कहा कि रेलवे ने प्रवासी मजदूरों को रोजगार देने और उन्हें श्रमिक स्पेशल ट्रेनों के जरिए वापस लाने में प्रमुख भूमिका निभाई है। उन्होंने कहा कि कोरोना काल में बिहार और महाराष्ट्र के बीच देश की पहली किसान रेल शुरू की गई है।

इस मौके पर रेल और वाणिज्य व उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने कहा कि प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के मार्गदर्शन में कोसी महासेतु का निर्माण कार्य पूरा किया गया है। उन्होंने कहा कि यह महासेतु बिहार की कृषि और अर्थव्यवस्था के विकास के लिए उत्प्रेरक का काम करेगा। मंत्री ने कहा कि भारतीय रेल बिहार के विकास में योगदान देने के लिए प्रतिबद्ध है।

इस अवसर पर बिहार के मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार ने परियोजना को पूरा करने और राज्य में विकास की दूसरी पहल करने के लिए भारतीय रेल का आभार जताया। सीएम बिहार ने घरों को लौटने वाले बिहार मूल के लोगों की मदद करने के लिए विपरीत हालात के बावजूद ट्रेनों चलाने के लिए रेलवे को विशेष तौर पर धन्यवाद दिया।

कोसी रेल महासेतु को राष्ट्र के लिए समर्पित किया जाना बिहार के लिए ऐतिहासिक पल है और इससे पूरा क्षेत्र पूर्वोत्तर से जुड़ रहा है। सन् 1887 में निर्मली और भपटियाही (सरायगढ़) के बीच एक मीटर गेज लिंक बना था। सन् 1934 में भारी बाढ़ और इंडो-नेपाल भूकंप में तबाह हो गया था। इसके बाद कोसी नदी के रास्ता बदलने वाले स्वभाव की वजह से लंबे समय तक इस रेल लिंक को दोबारा बनाने का कोई प्रयास ही नहीं किया गया।

भारत सरकार ने कोसी मेगा ब्रिजलाइन परियोजना को 2003-04 में मंजूरी दी थी। कोसी रेल महासेतु 1.9 किमी लंबा है और इसकी निर्माण लागत 516 करोड़ रुपये है। भारत-नेपाल सीमा के साथ बने इस पुल का सामरिक महत्त्व का भी है। इस परियोजना को कोविड महामारी के दौरान पूरा किया गया, जिसे पूरा करने में प्रवासी श्रमिकों ने भी योगदान दिया। इस परियोजना का उद्घाटन इलाके के लोगों के 86 साल पुराने सपने और लंबे इंतजार को पूरा करेगा।

महासेतु को समर्पित करने के साथ प्रधानमंत्री ने सुपौल स्टेशन से सुपौल-राधोपुरा डेमू ट्रेन को भी हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। एक बार नियमित ट्रेन सेवा शुरू होने के बाद यह सुपौल, अररिया और सहरसा जिलों के लिए बहुत फायदेमंद साबित होगी। इससे इलाके के लोगों के लिए कोलकाता, दिल्ली और मुंबई के लिए लंबी दूरी की यात्रा आसान हो जाएगी। ■

मंत्रिमंडल ने हरियाणा ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर परियोजना को मंजूरी दी

कॉरिडोर पलवल से सोहना-मानेसर-रौदा होते हुए सोनीपत तक

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी की अध्यक्षता में आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति ने पलवल से सोहना-मानेसर-खरखौदा होते हुए सोनीपत तक हरियाणा ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर परियोजना को अपनी मंजूरी दी है।

यह रेल लाइन पलवल से शुरू होगी और मौजूदा हरसाना कलां स्टेशन (दिल्ली-अंबाला खंड पर) पर समाप्त होगी। यह मौजूदा पातली स्टेशन (दिल्ली-रेवाड़ी लाइन पर), सुल्तानपुर स्टेशन (गढ़ी हरसरू-फारुख नगर लाइन पर) और असौध स्टेशन (दिल्ली-रोहतक लाइन पर) को मार्गस्थ कनेक्टिविटी प्रदान करेगी।

कार्यान्वयन

यह परियोजना हरियाणा रेल बुनियादी ढांचा विकास निगम लिमिटेड (एचआरआईडीसी) द्वारा लागू की जाएगी, जो रेल मंत्रालय द्वारा हरियाणा सरकार के साथ मिलकर स्थापित की गई संयुक्त उद्यम कंपनी है। इस परियोजना में रेल मंत्रालय, हरियाणा सरकार और निजी हितधारकों की संयुक्त भागीदारी होगी। इस परियोजना की अनुमानित कार्य समापन लागत 5,617 करोड़ रुपये है तथा इसके 5 साल में पूरा होने की संभावना है।

लाभ

हरियाणा के पलवल, नूंह, गुरुग्राम, झज्जर और सोनीपत जिले इस रेल लाइन से लाभान्वित होंगे।

यह रेल लाइन दिल्ली न आने वाले यातायात का डायवर्जन करेगी इससे एनसीआर में भीड़ कम होगी। इससे एनसीआर के हरियाणा राज्य उप-क्षेत्र में मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स केंद्रों के विकास में सहायता मिलेगी। यह इस क्षेत्र से डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर नेटवर्क तक सहज और उच्च गति की कनेक्टिविटी उपलब्ध कराएगी, जिससे एनसीआर से भारत के बंदरगाहों को

Govt Approves

हरियाणा ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर प्रोजेक्ट
पलवल से सोनीपत
वाया सोहना - मानेसर - खरखौदा

मुख्य विशेषताये

- लागत: ~ ₹5,617 करोड़
- लाभार्थी: 20,000 यात्री प्रति दिन, और 50 मिलियन टन मालदुलाई यातायात प्रतिवर्ष
- कवर होने वाले जिले: हरियाणा के पलवल, नूह, गुरुग्राम, झज्जर, और सोनीपत
- लक्ष्य: 5 वर्ष में प्रोजेक्ट के पूर्ण करने का प्रस्ताव

#HaryanaRailCorridor

होने वाले आयात-निर्यात (एग्जिम) यातायात की परिवहन लागत और समय में कमी आएगी और माल का निर्यात अधिक प्रतिस्पर्धी हो जाएगा। यह कुशल परिवहन कॉरिडोर अन्य पहलों के साथ 'मेक इन इंडिया' मिशन को पूरा करने के लिए विनिर्माण इकाइयों को स्थापित करने के लिए बहु-राष्ट्रीय उद्योगों को आकर्षित करने के उद्देश्य से बुनियादी ढांचा उपलब्ध कराएगा। यह परियोजना हरियाणा राज्य के सुविधा से वंचित क्षेत्रों को जोड़ेगी, जिससे हरियाणा राज्य में आर्थिक और सामाजिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलेगा। यह बहु-उद्देशीय परिवहन परियोजना गुरुग्राम और मानेसर, सोहना, फारुख नगर, खरखौदा और सोनीपत के औद्योगिक क्षेत्रों से विभिन्न दिशाओं में सस्ती, तेज नियमित यात्रा और लंबी दूरी की यात्रा भी उपलब्ध कराएगी।

इस लाइन के माध्यम से प्रत्येक दिन लगभग 20,000 यात्री यात्रा करेंगे और हर साल 50 मिलियन टन माल यातायात की भी आवाजाही होगी।

पृष्ठभूमि

दिल्ली से गुजरते हुए पलवल से सोनीपत तक का यह ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के सतत् विकास के लिए एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा परियोजना है, जो दिल्ली क्षेत्र में मौजूदा रेलवे नेटवर्क पर भीड़-भाड़ भी कम करेगा। इस परियोजना की मार्गिखा (अलाइन्मेंट) वेस्टर्न पेरिफेरल (कुंडली-मानेसर-पलवल) एक्सप्रेस-वे के निकट है, जो कुछ समय से विचाराधीन है। इस परियोजना की दिल्ली से निकलने वाले और हरियाणा से गुजरने वाले सभी मौजूदा रेलवे मार्गों के साथ-साथ डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर नेटवर्क के साथ भी कनेक्टिविटी होगी। ■

Govt Approves

हरियाणा ऑर्बिटल रेल कॉरिडोर प्रोजेक्ट
पलवल से सोनीपत
वाया सोहना - मानेसर - खरखौदा

मुख्य लाभ

- हरियाणा के एनसीआर क्षेत्र के लिये मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक हब्स का विकास
- डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के साथ निर्बाध और तेज गति से कनेक्टिविटी, जो सामान के निर्यात को प्रतिस्पर्धात्मक बनायेगा
- हरियाणा के अनछुए स्थानों को कनेक्ट कर वहां सामाजिक और आर्थिक गतिविधियों को गति प्रदान करेगा

#HaryanaRailCorridor

रेल राज्यमंत्री द्वारा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के माल ढुलाई से संबंधी कार्य निष्पादन की समीक्षा

तत्कालीन रेल राज्य मंत्री स्व. श्री सुरेश अँगडी ने 09 सितम्बर, 2020 को महाप्रबंधक श्री संजीव राय के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की माल लदान के कार्य की समीक्षा की थी।

बैठक में महाप्रबंधक ने रेल राज्य मंत्री के समक्ष अगस्त-20 तक मालों की ढुलाई से संबंधित सभी पहलों पर एक संक्षिप्त ब्यौरा प्रस्तुत किया। चूंकि पूर्वोत्तर सीमा रेल मूल रूप से एक ऐसी रेलवे है, जहां लोडिंग से ज्यादा अनलोडिंग होती है, वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग में लोडिंग की तुलना में अनलोडिंग के संबंध में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कार्य निष्पादन की चर्चा की गई।

उल्लेखनीय है कि महामारी की परिस्थिति तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र में बड़े औद्योगिक उत्पादन घरानों की अनुपस्थिति के बावजूद पूर्वोत्तर सीमा रेलवे वर्तमान वर्ष के अप्रैल-अगस्त महीने के दौरान कुछ सामग्रियों की लोडिंग में वृद्धि करने में सफलता हासिल की, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में बेहतर है। वर्तमान वर्ष की इस अवधि के दौरान सीमेंट की लोडिंग में करीब 278.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि पीओएल उत्पादों की लोडिंग में करीब 9 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है।

स्व. सुरेश अँगडी ने चर्चा के दौरान अन्य कृषि एवं गैर-कृषि उत्पादों के अलावा देश के अन्य हिस्सों में अच्छी मांग वाले स्थानीय पैदावार वाले उत्पादों यानि चाय, बांस, अनारस, अदरक

इत्यादि की लोडिंग पर ज्यादा ध्यान देने की सलाह दी थी।

महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने तत्कालीन रेल राज्य मंत्री को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के अधिकारियों तथा कर्मचारियों की टीम द्वारा मालों की आवाजाही बढ़ाने के लिए किए गए अथक परिश्रम तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की बिजनेस डेवलपमेंट यूनियटों (बीडीआर) द्वारा उठाए गए कदमों से प्राप्त परिणामों से अवगत कराया। इसमें कटिहार मंडल से बांग्लादेश तक अनाजों की 13 फ्रेट लोड रोक शामिल हैं (इससे पहले सड़क द्वारा परिवहन किया जाता था)। अलीपुरदुआर मंडल से दिगारू तक तता पंचग्राम एवं श्रीवार से जिरनिया तक स्टोन चिप्स की लोडिंग शुरू होने से राजस्व में वृद्धि हुई है। बागडोगरा से बांग्लादेश कर स्टोन चिप्स का भी परिवहन किया जा रहा है।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक ने बताया कि परिस्थिति में सुधार हुआ है, अगस्त, 2020 महीने के दौरान मालों की लोडिंग एवं अनलोडिंग के लिए कुल 14 नए जगहों को खोला गया है। गुड्स शेडों में सुविधाओं में सुधार किए जाने के कारण मालगाड़ियों में मालों की लोडिंग/अनलोडिंग की गति भी बढ़ी है। इसके परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में पिछले वर्ष की संबंधित महीने में 722 रोक की तुलना में अगस्त महीने में 897 माल गाड़ियों को लोडिंग/अनलोडिंग हुई, जो करीब 24.2 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाती है। ■

श्रद्धांजलि



स्व. श्री सुरेश अँगडी
रेल राज्य मंत्री

(31 मई, 2019 से 23 सितम्बर, 2020)

श्री सुरेश अँगडी
के आकस्मिक निधन पर
भारतीय रेल परिवार
के सभी सदस्य अपनी
श्रद्धांजलि
अर्पित करते हैं।

आपके मार्गदर्शन में भारतीय रेल नई
ऊंचाइयों को छू रही थी। आपके द्वारा किए
गए कार्य हमेशा आपकी याद दिलाएंगे।

सादर नमन...

चिरेका द्वारा उत्पादित उच्च गति क्षमता वाला प्रथम विद्युत रेल इंजन तेजस देश को समर्पित



राष्ट्र को समर्पित अत्याधुनिक रेल इंजन 'तेजस'

वित्तरंजन रेल इंजन कारखाना (चिरेका) ने कोरोना संकट के बावजूद तेज गति क्षमता वाला अत्याधुनिक एरोडायनमिक डिजाइन युक्त पहला विद्युत रेल इंजन 'तेजस' के निर्माण में सफलता प्राप्त की है। तेजस (डब्ल्यूएपी-5/35012 एंड 35013) को 02 अक्टूबर को श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक, चिरेका ने चिरेका साइडिंग से हरी झंडी दिखाकर देश सेवा के लिए खाना किया।

इस ऐतिहासिक मौके पर चिरेका के अधिकारीगण व अन्य उपस्थित थे। इस मौके पर कोविड-19 के सुरक्षित उपायों, जैसे निजी दूरी तथा फेस मास्क और अन्य सतर्कता के उपाय को लेकर सभी नियमों का पालन किया गया।

तेजस भारतीय रेल और विश्व रेल के मानचित्र पर विद्युत रेल इंजन के इतिहास में पहला रेल इंजन है, जो गति क्षमता, मॉडल, डिजाइन, तकनीक, रंग-रूप, रूपांतरण और क्षमता के हिसाब से बिलकुल नया और अद्वितीय है।

इस विद्युत रेल इंजन की खासियत यह है कि यह दोनों ही छोर से चालक दल द्वारा संचालित किया जा सकेगा। यह रेल इंजन चालक दल को बेहतरीन और अत्यंत सुविधाजनक सेवा प्रदान करेगा। यह ध्वनि रहित, प्रदूषण मुक्त, ईकोफ्रेंडली है। यह कम खर्च व रख-रखाव में ज्यादा ऊर्जा-शक्ति प्रदर्शित करने वाला रेल इंजन है।

यह तेजस रेल इंजन आधुनिक आईजीबीटी प्रोपल्शन, पुश-पुल कॉन्फिगरेशन आधारित तकनीक से लैस है। आगे और पीछे 6,000+6,000 हॉर्स पावर के दो इंजन होने से यह 160 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेन को ले जाएगा।

इसका निर्माण भारतीय रेल की प्रीमियम यात्री ट्रेन तेजस को ध्यान में रखकर किया गया है। यह रेल यात्री सेवा में नए युग की शुरुआत मानी जा रही है। यह कम खर्च व रख-रखाव में ज्यादा ऊर्जा-शक्ति प्रदर्शित करने वाला अत्याधुनिक रेल इंजन है। ■

समर्पित फ्रेट कॉरिडोर के कार्य ने गति पकड़ी

एक मिशन मोड पर भारतीय रेल का समर्पित फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) गति पकड़ रहा है। लगातार साप्ताहिक निगरानी और सभी हितधारकों के साथ बैठकों के कारण भूमि के उन टुकड़ों और भूखंडों का अधिग्रहण हो गया है, जिनका अधिग्रहण कार्य काफी समय से लंबित था। भारतीय रेल ने जमीनी स्तर पर कार्यान्वयन में परिचालन संबंधी कठिनाइयों से निपटने के लिए अपने विशेषज्ञों को ठेकेदारों की सहायता के लिए तैनात किया।

रेल और वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने डीएफसी की प्रगति और महत्वपूर्ण मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकार के मुख्य सचिवों के साथ एक समीक्षा बैठक की। श्री गोयल ने इस संबंध में उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, बिहार, पंजाब, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र के मुख्यमंत्रियों को पत्र भी लिखे। रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल अपनी समस्याओं और मुद्दों को हल करने के लिए समर्पित फ्रेट कॉरिडोर ठेकेदारों के साथ समीक्षा बैठकें कर रहे हैं।

- सभी हितधारकों के साथ लगातार साप्ताहिक निगरानी और बैठकों के कारण पंजाब, बिहार, झारखंड, उत्तर प्रदेश और गुजरात में भूमि के टुकड़ों और भूखंडों के अधिग्रहण/नाम परिवर्तन का काम आगे बढ़ा, जो काफी समय से लंबित था
- रेलवे ने जमीनी स्तर पर कार्यान्वयन में परिचालन संबंधी कठिनाइयों से निपटने के लिए तथा ठेकेदारों की सहायता के लिए अपने विशेषज्ञ तैनात किए

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री विनोद कुमार यादव ने प्रगति को तेज करने और महत्वपूर्ण मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकारों के मुख्य सचिवों और क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को पत्र भी लिखे हैं। श्री यादव ने अपनी समस्याओं और मुद्दों को हल करने के लिए समर्पित फ्रेट कॉरिडोर के ठेकेदारों के साथ एक बैठक की।

पिछले सप्ताह एलएंडटी, पीएमसी, टाटा और डीएफसी अधिकारियों के संबंधित क्षेत्र अधिकारियों के साथ 20 से अधिक बैठकें (अनुबंध पैकेजवार) हुईं। बैठक में विभिन्न मुद्दों पर चर्चा की गई और समाधान और समयसीमा दी गई।

परियोजना की किमी से किमी प्रगति पर निगरानी रखने के लिए डैशबोर्ड तैयार किया जा रहा है।

वास्तविक समय के आधार पर राज्य सरकारों / क्षेत्रीय रेलवे / ठेकेदारों के महत्वपूर्ण मुद्दों को हल करने के लिए दैनिक आधार पर ओपन हाउस वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग भी शुरू की गई।

परियोजना हित में ठेकेदारों की समस्याओं का समाधान इस प्रकार है-

- जीसीसी खंड के अंतर्गत कोविड-19 राहत के रूप में ठेकेदारों को अद्यतित भुगतान
- जीएसटी भुगतान प्रक्रिया का सरलीकरण
- जमीनी स्तर पर चीजों को आगे बढ़ाने के लिए निजी ठेकेदारों को रेलवे पर्यवेक्षक प्रदान किए गए

समर्पित फ्रेट कॉरिडोर की प्रगति में तेजी लाने के लिए पिछले एक सप्ताह में आरयूबी / आरओबी के लिए भूमि पर कब्जा, भूमि का दाखिल खारिज, हाई टेंशन लाइन के निर्माण के लिए भूमि संबंधी मुद्दों, निजी भूमि के संवितरण, मूल पद्धति के अनुसार भूमि का फैसला आदि जैसे विभिन्न मुद्दों को भी पंजाब, बिहार, झारखंड, उत्तर प्रदेश और गुजरात राज्य की सरकारों के साथ हल किया गया। ■



एनएचएसआरसीएल ने वडोदरा-अहमदाबाद के बीच लोहे के 28 पुलों और 88 किमी मार्ग सेतु के लिए तकनीकी बोली खोली

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन ने मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के लिए दो पैकेजों की तकनीकी बोलियों को खोला: (1) रेलवे लाइनों, नदियों, राजमार्गों, सड़क क्रॉसिंग एवं अन्य संरचनाओं (पी-4) को पार करने के लिए लोहे के 28 पुलों के लिए खरीद एवं निर्माण। (2) आणंद/ नडियाद में एलिवेटेड एचएसआर स्टेशन के निर्माण सहित गुजरात के वडोदरा एवं अहमदाबाद के बीच लगभग 88 किमी मार्ग सेतु (सी-6), 5 पुल और 25 क्रॉसिंग के लिए डिजाइन एवं निर्माण।

• लोहे के 28 पुलों (पैकेज पी-4) की खरीद एवं निर्माण के लिए बोलीदाता

- 1) टाटा प्रोजेक्ट्स लिमिटेड
- 2) एफकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
- 3) ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड कंसोर्टियम
- 4) ब्रिज एंड रूफ कंपनी (इंडिया) लिमिटेड
- 5) एनसीसी लिमिटेड
- 6) जेएमसी प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड और राही इंफ्राटेक लिमिटेड
- 7) आईएसजीईसी हैवी इंजीनियरिंग लिमिटेड - एम एंड बी इंजीनियरिंग लिमिटेड कंसोर्टियम
- 8) लार्सन एंड टुब्रो - आईएचआई इंफ्रास्ट्रक्चर सिस्टम्स कंसोर्टियम

उपरोक्त में से क्रम संख्या 1 से 7 तक भारतीय कंपनियां हैं और क्रम संख्या 8 भारतीय एवं जापानी का कंसोर्टियम है।

• लगभग 88 किमी मार्ग सेतु और आनंद/नडियाद स्टेशन के डिजाइन एवं निर्माण (पैकेज सी-6) के लिए बोली लगाने वाली कंपनियां इस प्रकार हैं

- एफकॉन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड - इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड - जेएमसी प्रोजेक्ट्स इंडियालिमिटेड-कंसोर्टियम

- इस्पात उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए 70,000 मीट्रिक टन इस्पात की मांग।
- एनएचएसआरसीएल ने भारत के पहले हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के लिए इतनी बड़ी मांग को पूरा करने के लिए इस्पात उद्योगों को पहले ही संवेदनशील बना दिया है।

- एनसीसी लिमिटेड - टाटा प्रोजेक्ट लिमिटेड - जे कुमार इंफ्रा प्रोजेक्ट्स लिमिटेड - एचएसआर कंसोर्टियम
- लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड (तीनों बोलीदाता भारतीय हैं।)

लोहे के 28 पुलों के निर्माण के लिए लगभग 70,000 मीट्रिक टन इस्पात के उपयोग होने का अनुमान है। एनएचएसआरसीएल ने भारत के पहले हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के लिए इतनी बड़ी मांग को पूरा करने के लिए इस्पात उद्योगों को पहले ही संवेदनशील बना दिया है।

इन बोलियों के खुलने के साथ ही यहां एमएचएसआर द्वारा निर्धारित कुल परियोजना के करीब 64 प्रतिशत (508 किमी में से 325 किमी) को इन तकनीकी बोलियों में कवर कर लिया गया है। इसमें 12 स्टेशनों में से (5) एचएसआर स्टेशन (वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच और आणंद/ नडियाद) और सूरत में एक ट्रेन डिपो शामिल हैं। इस सप्ताह के आरंभ में एनएचएसआरसीएल ने गुजरात के वापी और वडोदरा के बीच 237 किमी मार्ग सेतु के लिए तकनीकी बोलियां खोली हैं जिसमें 4 एलिवेटेड एचएसआर स्टेशन और सूरत में एक ट्रेन डिपो शामिल हैं। इसके लिए तीनों बोलीदाताओं में सात 7 प्रमुख भारतीय बुनियादी ढांचा कंपनियां शामिल थीं। इन निविदाओं से भारतीय इस्पात और सीमेंट उद्योगों के अलावा उनकी संबद्ध आपूर्ति शृंखलाओं को काफी फायदा होगा। ■



भारतीय रेल ने सितम्बर माह में माल ढुलाई राजस्व में 13.54 प्रतिशत की वृद्धि अर्जित की

भारतीय रेल ने एक उल्लेखनीय सफलता अर्जित करते हुए कोविड से संबंधित चुनौतियों के बावजूद पिछले वर्ष की तुलना में सितंबर के महीने में अधिक राजस्व अर्जित किया है।

रेलवे ने सितंबर 2020 में माल ढुलाई से 9,896.86 करोड़ रुपये कमाए, जोकि पिछले वर्ष की इसी अवधि (8,716.29 करोड़ रुपये) की तुलना में 1,180.57 करोड़ रुपये अधिक है। माल ढुलाई राजस्व में 13.54 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

यहां पर यह ध्यान देने वाली बात है कि माल ढुलाई के रुझान आर्थिक गतिविधियों की व्यापक प्रवृत्तियों को अच्छी तरह से दर्शाते हैं। मिशन मोड पर काम करते हुए, भारतीय रेल ने माल ढुलाई को बहुत आगे ले जाने की एक महत्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। वर्ष 2020 में सितंबर के महीने में रेलवे द्वारा माल लदान और माल ढुलाई का राजस्व पिछले साल सितम्बर की माल ढुलाई और राजस्व से कहीं अधिक है। सितंबर 2020 के महीने में भारतीय रेल ने 102.12 मिलियन टन माल ढुलाई की, जो पिछले साल के इसी महीने (88.53 मिलियन टन) के माल ढुलाई की तुलना में 13.59 मिलियन टन अधिक है। रेलवे ने सितंबर 2020 में माल ढुलाई से 9,896.86 करोड़ रुपये कमाए, जोकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में अर्जित किए गए 8,716.29 करोड़ रुपये की तुलना में 1,180.57 करोड़ रुपये अधिक है। माल ढुलाई में 13.54 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है।



सितंबर 2020 के महीने में भारतीय रेल द्वारा की गई माल ढुलाई का कुल भार 102.12 मिलियन टन था जिसमें 42.89 मिलियन टन कोयला, 13.53 मिलियन टन लौह अयस्क, 6.3 मिलियन टन खाद्यान्न, 5.34 मिलियन टन उर्वरक, 6.05 मिलियन टन सीमेंट (धातुमल को छोड़कर), 3.85 मिलियन टन धातुमल और 3.52 मिलियन टन खनिज तेल शामिल था।

यहां पर महत्वपूर्ण बात यह है कि माल ढुलाई में सुधार को संस्थागत रूप दिया जाएगा और इसे आगामी शून्य आधारित समय सारणी में जोड़ा जाएगा।

उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल द्वारा माल ढुलाई को आकर्षक बनाने के लिए कई छूट और रियायतें भी दी जा रही हैं। कोविड-19 के संकटकाल में भारतीय रेल ने इस समय का उपयोग हर प्रकार की दक्षता और अपने प्रदर्शन को बेहतर बनाने के लिए किया है। ■

भारतीय रेल ने यूजर डिपो मॉड्यूल की शुरुआत की

सीआरआईएस (सेंटर फॉर रेलवे इंफॉर्मेशन सिस्टम) द्वारा विकसित किए गए यूजर डिपो मॉड्यूल (यूडीएम) को श्री पी.सी. शर्मा, सदस्य (टी एंड आरएस) द्वारा 28 सितम्बर 2020 को पश्चिम रेलवे के सभी यूजर डिपो के लिए डिजिटल रूप में शुरू किया।

इस प्रणाली को जल्द ही भारतीय रेल के सभी क्षेत्रों में लागू किया जाएगा। स्टोर डिपो तक रेलवे की आपूर्ति श्रृंखला का पहले ही डिजिटलीकरण किया जा चुका है, हालांकि यूजर के स्तर पर गतिविधियां मैनुअल रूप से ही की जा रही हैं। इस प्रणाली के कार्यान्वित होने से मैनुअल वर्किंग से डिजिटल वर्किंग में रूपांतरण से सभी हितधारकों के साथ लेन-देन एवं ऑनलाइन सूचनाओं के आदान-प्रदान में तेजी आएगी। इसके माध्यम से

- यह मैनुअल वर्किंग से डिजिटल वर्किंग में रूपांतरण करते हुए सभी हितधारकों के साथ लेन-देन एवं ऑनलाइन सूचनाओं के आदान-प्रदान में तेजी लाएगा
- यह यूजर डिपो समेत संपूर्ण आपूर्ति श्रृंखला में डिजिटलीकरण को सुनिश्चित करेगा

यूजर डिपो सहित पूरे सप्लाय चैन का डिजिटलीकरण सुनिश्चित होगा। इस प्रणाली के द्वारा विकसित परिसंपत्ति प्रबंधन के अलावा अर्थव्यवस्था, दक्षता और पारदर्शिता में सुगमता आएगी। यह उन्नत सेवा स्तर और ग्राहकों की संतुष्टि को भी सुनिश्चित करेगा। ■

संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उप-समिति ने किया उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक कार्यालय का राजभाषा संबंधी निरीक्षण

संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उप-समिति ने 11 सितम्बर, 2020 को उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक कार्यालय का राजभाषा संबंधी निरीक्षण किया। इस निरीक्षण में समिति के उपाध्यक्ष श्री भर्तृहरि महताब, सांसदगण सर्वश्री प्रदीप टप्पा, मनोज तिवारी, दुर्गादास उईके, सुशील कुमार गुप्ता व उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी तथा रेलवे बोर्ड व उत्तर रेलवे के अन्य वरिष्ठ अधिकारी भी उपस्थित थे।

कोरोना महामारी के दौरान खाद्यान्न मालगाड़ियों व श्रमिक ट्रेनों के परिचालन, स्वास्थ्य प्रणाली में सहयोग, कोविड केयर सेंटर स्थापित करने आदि के कार्यों को संसदीय समिति ने सराहनीय कदम माना।

इसके अतिरिक्त, समिति ने उत्तर रेलवे के राजभाषा कार्यों की प्रशंसा की व प्रचार-प्रसार के लिए उचित मार्गदर्शन दिया। ■



सांसद द्वारा मथुरा जंक्शन स्टेशन पर लिफ्ट और एस्केलेटर का उद्घाटन

दिनांक 11 सितम्बर, 2020 को आयोजित एक वर्चुअल उद्घाटन समारोह में संसद सदस्य, मथुरा श्रीमती हेमा मालिनी ने मथुरा जंक्शन के दूसरे प्रवेश द्वार पर नवस्थापित एक लिफ्ट और प्लेटफॉर्म सं.-01 पर एक एस्केलेटर का उद्घाटन किया।

कोविड-19 स्थिति के बावजूद उत्तर मध्य रेलवे ने चालू वित्त वर्ष के दौरान यात्री सुविधाओं से संबंधित कई महत्वपूर्ण कार्य पूरे किए हैं। वित्त वर्ष 2020-21 में यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा हेतु विभिन्न स्टेशनों पर 05 फुट ओवर ब्रिज और 05 हाई लेवल प्लेटफॉर्म के कार्य पूरे किए गए हैं। अगस्त-20 में टीकमगढ़ स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने के साथ अब उत्तर मध्य रेलवे के कुल 42 चिन्हित स्टेशनों में से 41 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के अनुरूप परिवर्तित किया जा चुका है। आगरा मंडल के गोवर्धन स्टेशन के आदर्श स्टेशन के रूप में परिवर्तन का कार्य चल रहा है और इसके नवंबर-2020 तक पूरा होने की उम्मीद है।

अब तक 03 यात्री लिफ्ट और एक एस्केलेटर की स्थापना की जा चुकी है तथा वर्तमान वित्त वर्ष में 11 लिफ्ट और 07 एस्केलेटर स्थापित करने के लिए लक्षित हैं। उत्तर मध्य रेलवे के 27 स्टेशनों पर अब कोच डिस्प्ले बोर्ड की सुविधा उपलब्ध है। चालू वित्त वर्ष के दौरान, 04 स्टेशनों पर सीसीटीवी की सुविधा



मथुरा जंक्शन पर वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से यात्री सुविधाओं का उद्घाटन करती हुई सांसद श्रीमती हेमा मालिनी

प्रदान की गई है और कानपुर सेंट्रल, आगरा फोर्ट में नए सीसीटीवी कंट्रोल रूम बनाए गए हैं। उत्तर मध्य रेलवे में मुफ्त और तेज इंटरनेट सेवा वाले स्टेशनों की संख्या 225 हो गई है। रीयल टाइम जानकारी की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए उत्तर मध्य रेलवे के 26 महत्वपूर्ण स्टेशनों के ट्रेन इंडीकेशन बोर्डों को एनटीईएस के साथ जोड़ा गया है। ■



संसद में भारतीय रेल

संसद सत्र के दौरान माननीय सांसदों द्वारा भारतीय रेल के संबंध में पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने निम्नलिखित जानकारियाँ दीं
(प्रस्तुत है - संकलित अंश)

नई रेल लाइन परियोजनाएं

लंबित नई रेल लाइनों के संबंध में दिनांक 21 सितम्बर, 2020 को पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने बताया कि रेलवे परियोजनाएं जोनल रेलवेवार स्वीकृत की जाती हैं न कि राज्यवार, क्योंकि रेलवे नेटवर्क विभिन्न राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है। 01 अप्रैल, 2020 की स्थिति के अनुसार, दिल्ली/एनसीआर, हरियाणा, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल राज्यों में पूर्ण रूप से/आंशिक रूप से पड़ने वाली 53,039 किमी कुल लंबाई को कवर करने वाली 513 परियोजनाएं (189 नई लाइनें, 54 आमान परिवर्तन और 270 दोहरीकरण) योजना/स्वीकृति/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से, 10,013 किमी लंबाई को पूरा कर लिया गया है और मार्च, 2020 तक 1.86 लाख करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

लागत, व्यय और परिव्यय सहित परियोजनाओं का ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है।

2014-19 के दौरान, भारतीय रेल पर कुल 13,124 किमी लंबी लाइनों को (नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण) यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 (7,599 किमी) से 73% अधिक है। किसी भी परियोजना (परियोजनाओं) का समय से पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, उल्लंघनकारी उपयोगिताओं का अंतरण, विभिन्न प्राधिकारियों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक

स्थिति, परियोजना साइट के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु स्थिति को ध्यान में रखते हुए परियोजना विशेष साइट के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है और ये सभी कारक परियोजना दर परियोजना भिन्न होते हैं तथा परियोजना (परियोजनाओं) के निष्पादन-समय को प्रभावित करते हैं।

2014-19 के दौरान, भारतीय रेल पर नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए औसत वार्षिक व्यय 11,527 करोड़ रुपये प्रति वर्ष (2009-14 के दौरान) से बढ़ाकर 26,026 करोड़ रुपये प्रति वर्ष किया गया है, जो 2009-14 से 126% अधिक है। 2019-20 के दौरान व्यय बढ़कर 39,836 करोड़ रु. हो गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक व्यय से 246% अधिक है और किसी भी वित्त वर्ष से अब तक का सबसे अधिक व्यय है।

वजौराबाद और उत्तर प्रदेश बॉर्डर के बीच आरसीसी ओपन ड्रेन का निर्माण कार्य 3.00 करोड़ रु. की लागत से रेलवे और सांसद स्थानीय क्षेत्र विकास (एमपीएलएडी) निधि के बीच 50:50 लागत भागीदारी आधार पर आपसी सहमति से हुआ था। कार्यकारी अभियंता योजना, पूर्व दिल्ली नगर निगम ने 1.50 करोड़ रु. की अपनी हिस्सेदारी में से दिनांक 05 मई, 2020 के पत्र के तहत 1,12,04,879 रु. की राशि जारी की, लेकिन दिनांक 21 अगस्त, 2020 के पत्र के तहत आर्बिट्रि राशि को रद्द कर दिया, इसलिए, कार्य शुरू नहीं किया जा सका, क्योंकि पर्याप्त राशि समय पर जारी नहीं की गई थी। ■



नई रेल लाइनों के लिए सर्वेक्षण

31 मार्च, 2019 की स्थिति के अनुसार, मार्ग किमी के संबंध में रेल लाइनों की जोन-वार लंबाई निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	जोनल रेलवे	मार्ग किमी	क्र.सं.	जोनल रेलवे	मार्ग किमी	क्र.सं.	जोनल रेलवे	मार्ग किमी
1	मध्य	4,151.93	7	पूर्वोत्तर	3,477.05	13	दक्षिण पूर्व मध्य	2,277.23
2	पूर्व	2,816.50	8	पूर्वोत्तर सीमा	4,200.20	14	दक्षिण पश्चिम	3,566.10
3	पूर्व मध्य	4,148.47	9	उत्तर पश्चिम	5,582.68	15	पश्चिम	6,519.36
4	पूर्व तट	2,771.09	10	दक्षिण	5,081.06	16	पश्चिम मध्य	3,009.57
5	उत्तर	7,317.59	11	दक्षिण मध्य	6,234.13	17	मेट्रो, कोलकाता	27.28
6	उत्तर मध्य	3,522.12	12	दक्षिण पूर्व	2,712.76	कुल		67,415.12

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से भारतीय रेल की संरचना में अनेक परिवर्तन हुए हैं। इसलिए उस समय से लेकर रेलवे की जोनवार स्थिति की तुलना करना संभव नहीं है। बहरहाल, 31.03.1948 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में रेल लाइनों की कुल लंबाई 54,693 मार्ग कि.मी. थी।

मौजूदा वर्ष सहित पिछले दो वर्षों अर्थात् 2018-19 से 2020-21 के दौरान देश में नई रेल लाइनों के लिए शुरू किए गए सर्वेक्षणों का जोनल रेलवेवार ब्यौर नीचे दिया गया है। इस अवधि के दौरान पूरे किए गए सर्वेक्षणों का ब्यौर भी दिया गया है।

क्र.सं.	जोनल रेलवे	किए गए सर्वेक्षणों की सं.	कुल लंबाई (किमी)	पूरे किए गए सर्वेक्षणों की सं.	कुल लंबाई V
1	मध्य	16	1,881	5	816
2	पूर्व	6	354	4	184
3	पूर्व मध्य	5	402	7	658
4	पूर्व तट	2	270	6	1,178
5	उत्तर	9	399	12	1,144
6	उत्तर मध्य	2	142	2	206
7	पूर्वोत्तर	4	538	13	1,103
8	पूर्वोत्तर सीमा	1	20	1	16
9	उत्तर पश्चिम	4	106	3	144
10	दक्षिण	4	628	1	90
11	दक्षिण मध्य	7	888	4	408
12	दक्षिण पूर्व	2	168	6	405
13	दक्षिण पूर्व मध्य	5	660	5	702
14	दक्षिण पश्चिम	5	616	14	1,650
15	पश्चिम	2	250	5	202
16	पश्चिम मध्य	0	0	7	1,429
कुल		74	7,322	95	10,335

उक्त में से आंध्र प्रदेश में 65 कि.मी. लंबी नई रेल लाइनों के लिए एक सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है। इसी अवधि के दौरान 1,176 कि.मी. लंबाई के लिए तीन सर्वेक्षण पूरे हो गए हैं।

01.04.2020 की स्थिति के अनुसार, बड़ी लाइन मार्गों के 23,765 मार्ग किमी का विद्युतीकरण अभी किया जाना है।

सर्वेक्षण करना निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है और जोनल रेलवे तथा रेलवे बोर्ड सहित विभिन्न स्तरों पर इस कार्य की प्रगति की उचित निगरानी की जाती है।

देश में रेल लाइनों के विद्युतीकरण में तेजी लाने के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं। इनमें विशाल आकार के इंजीनियरी खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) ठेकों का आबंटन, बेहतर परियोजना निगरानी तंत्र, बजटेतर संसाधनों (संस्थागत ऋण) के जरिए सुनिश्चित/प्रतिबद्ध निधि, फील्ड इकाइयों को शक्तियों का विकेंद्रीकरण शामिल है। ■

जिरिबाम-इम्फाल रेल लाइन

जिरिबाम-इम्फाल (110.625 किमी) नई लाइन परियोजना को 2003-04 के बजट में शामिल किया गया है। परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत 12,264 करोड़ रु. है। मार्च, 2020 तक 10,089 करोड़ रु. का व्यय किया गया है और वित्त वर्ष 2020-21 के लिए 800 करोड़ रु. का परिव्यय मुहैया कराया गया है। जिरिबाम से वंगाईचुंगपाओ तक 12 किमी लंबाई का कार्य पूरा हो गया है और इसे मार्च, 2017 में यातायात के लिए खोल दिया गया और उपलब्ध भूमि में कार्य शुरू कर दिया गया है। कुल 47 सुरंगों में से, 46 अदद सुरंगों की खुदाई का कार्य पूरा हो गया है।



2014-19 के दौरान 47.40 किमी सुरंग की खुदाई पूरी की जा चुकी है, जो 2009-14 के दौरान की गई सुरंग खुदाई से 110% (22.52 किमी) अधिक है। 11 बड़े पुलों में से 5, 128 छोटे पुलों में से 108, 5 ऊपरी सड़क पुलों (आरओबी) में से 3 और 12 निचले सड़क पुलों (आरयूबी) में से 2 का कार्य पूरा कर लिया गया है।

किसी भी परियोजना का समय से पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के पदाधिकारियों द्वारा वन संबंधी स्वीकृति, बाध्यकारी उपयोगिताओं का अंतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक स्थिति, परियोजना साइट के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु स्थिति को ध्यान में रखते हुए

परियोजना विशेष साइट के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है और ये सभी कारक परियोजना दर परियोजना भिन्न होते हैं तथा परियोजना के निष्पादन-समय को प्रभावित करते हैं।

जिरिबाम-इम्फाल नई लाइन परियोजना एक युवा हिमालय के पहाड़ी भू-भाग में चुनौतीपूर्ण परियोजना है, जिसमें 141 मीटर ऊँचे पाए वाले पुल आदि सहित 47 अदद सुरंगों और 156 अदद पुल हैं। इसके अलावा, कोविड-19 महामारी ने कार्यस्थल की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव भी डाला है। अतः, इन परियोजनाओं के पूरा होने के लिए कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है। ■

सिवोक-रंगपो रेल परियोजना

सिवोक-रंगपो (44.96 किमी) नई लाइन परियोजना को 2008-09 के बजट में शामिल किया गया था। इसकी 41.55 किमी लंबाई पश्चिम बंगाल और 3.41 किमी लंबाई सिक्किम में पड़ती है। परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत 4,085 करोड़ रु. है। मार्च, 2020 तक 682 करोड़ रु. का व्यय किया गया है और वित्त वर्ष 2020-21 के लिए 607

करोड़ रु. का परिव्यय मुहैया कराया गया है। सिक्किम राज्य सरकार को शेष 1.5 हेक्टेयर राजस्व भूमि सौंपनी है। पश्चिम बंगाल राज्य सरकार को सुरंगों के प्रवेश मार्ग के लिए शेष 12.38 हेक्टेयर भूमि हेतु वन और वन्य-जीव विभाग से मंजूरी दिलाने में तेजी लानी होगी। उपलब्ध भूमि पर निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है।

14 सुरंगों (लगभग 39 किमी लंबी) में से, 12 सुरंगों के निर्माण कार्यों को शुरू कर दिया गया है और लगभग 2.50 किमी को पूरा कर लिया गया है। इसके अलावा, पश्चिम बंगाल राज्य सरकार को अभी प्रस्तावित मेली यार्ड साइट से 26 अदद अवसंरचना और रियांग यार्ड साइट से 4 अदद अवसंरचना को शिफ्ट करना है जिसके लिए राज्य सरकार द्वारा वांछित क्षतिपूर्ति की संपूर्ण धनराशि अक्टूबर, 2014 को जमा करा दी गई है।

राज्य सरकार ने परियोजना के निर्माण के लिए आवश्यक अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी किया है। क्षतिपूर्ति और पुनर्वास संबंधी राशि की गणना राज्य सरकार द्वारा की जाती है। हालांकि रेलवे ने राज्य सरकार की मांग के अनुसार क्षतिपूर्ति की संपूर्ण राशि पहले ही राज्य सरकार को जमा करा दी है। ■



आरामदायक यात्रा के लिए आवश्यक सुविधाएं

भारतीय रेल द्वारा लोगों की आरामदायक यात्रा के लिए किए जा रहे उपाय इस प्रकार हैं:-

- बेहतर रौशनी के लिए डिब्बों में ऊर्जा कुशल एलईडी लाइटों का प्रावधान।



- सभी प्रकार के डिब्बों में मोबाइल/लैपटॉप चार्जिंग प्वाइंट का प्रावधान।
- कोविड-19 महामारी और संबंधित स्वच्छता के मुद्दों को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल ने पके हुए भोजन की सेवा बंद कर दी है और इसे गाड़ियों में रेडी टू ईट (आरटीई) भोजन के साथ बदल दिया है। कोविड-19 संबंधित सुरक्षात्मक वस्तुएं, जैसे मास्क, सैनिटाइजर, दस्ताने आदि और टेक-अवे बेडरोल किट/आइटम, स्टेशनों पर बहुउद्देश्यीय स्टालों के माध्यम से विक्री के लिए उपलब्ध कराए गए हैं।
- नई दिल्ली-वाराणसी और नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच अत्याधुनिक ट्रेन-सेट वंदे भारत सेवाएं शुरू

की गई हैं। इन गाड़ियों में तीव्र त्वरण, ऑन बोर्ड ज्ञानरंजन एवं ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित यात्री सूचना प्रणाली, ऑटोमेटिक स्लाइडिंग दरवाजे, रिट्रोक्टेबल फुटस्टेप्स और जीरो डिस्चार्ज वैक्यूम बायो टॉयलेट आदि जैसी अत्याधुनिक विशेषताएं हैं।

- स्टेनलेस स्टील सीटों और पार्टिशन का प्रावधान, डोर सेंटर ग्रिप पोल की मूठ, बेहतर आरामदायक यात्रा के लिए एयर सस्पेंशन बोगियां, जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस), पॉली कार्बोनेट शीशे के साथ बड़ी खिड़कियां, उपनगरीय गाड़ियों में वातानुकूलित ईएमयू रेक में स्वचालित स्लाइडिंग डोर सिस्टम आदि।



एल्यूमीनियम मॉड्यूलर सामान रैक के साथ नीचे पाली कार्बोनेट पारदर्शी ग्लास

- हमसफर, तेजस, अंत्योदय, उत्कृष्ट डबल डेकर वातानुकूलित यात्री (उदय), महामना जैसी विभिन्न प्रीमियम गाड़ी सेवाएं और दीन दयालु और अनुभूति जैसे कोच भारतीय रेल के विभिन्न गाड़ी सेवाओं में शुरू किए गए हैं, जिनमें उन्नत आंतरिक/बाहरी सज्जा और बेहतर यात्री सुविधाएं हैं।



- मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में चलने वाले आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों की स्थिति सुधारने के लिए 'प्रोजेक्ट उत्कृष्ट' शुरू किया गया है। 'प्रोजेक्ट उत्कृष्ट' के तहत 416 रेकों को नवीनीकृत किया गया है।
- 'प्रोजेक्ट स्वर्ण' के तहत, राजधानी और शताब्दी गाड़ी सेवाओं को विभिन्न आयामों में अपग्रेड किया गया है, जिसमें कोच इंटीरियर, शौचालय, ऑन-बोर्ड साफ-सफाई, कर्मचारियों का व्यवहार, खानपान, समयपालन, सुरक्षा और ऑन-बोर्ड मनोरंजन शामिल हैं। इस पहल के तहत 65 रेकों को अपग्रेड किया गया है। ■

भारतीय रेल में स्वच्छता

स्टेशनों और गाड़ियों की सफाई में सुधार की दिशा में भारतीय रेल द्वारा की गई कुछ प्रमुख पहलकदमियां इस प्रकार हैं-

- लगभग 950 स्टेशनों पर यंत्रिकृत सफाई ठेकों की शुरुआत और लगभग 1,300 स्टेशनों पर कचरा उठाने और कचरा निपटान ठेके प्रदान करना।
- वॉटर जेट से धोने की सुविधा के लिए प्लेटफॉर्म ट्रैक पर कंक्रीट धोने योग्य एग्रन की व्यवस्था करना।
- लगभग 850 स्टेशनों पर पे एंड यूज शौचालयों सहित स्वच्छ शौचालयों की व्यवस्था करना।
- लगभग 700 स्टेशनों पर सफाई गतिविधियों की निगरानी के लिए सीसीटीवी का उपयोग तेज कर दिया गया है।



- 370 स्टेशनों पर प्लास्टिक बॉटल क्रशिंग मशीनें लगाई गई हैं।
- कोचिंग स्टॉक पर जैव शौचालयों का प्रसार किया गया है ताकि मानव अपशिष्ट डिब्बों से रेलपथ पर न गिरे। लगभग 69,000 डिब्बों में लगभग 2,44,000 जैव शौचालय लगाए गए हैं।
- गाड़ियों के शौचालयों सहित सवारी डिब्बों की सफाई दोनों छोरों पर की जाती है जिसमें यंत्रिकृत सफाई भी शामिल है।
- गाड़ियों के चलन के दौरान सवारी डिब्बों के शौचालयों, दरवाजों, गलियारों और यात्री कंपार्टमेंटों की सफाई के लिए, लंबी दूरी की लगभग 1,100 जोड़ी महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सेवा (ओबीएचएस) की व्यवस्था की गई है।
- सिंगल विंडो इंटरफेस के रूप में, लगभग 1,060 जोड़ी ओबीएचएस गाड़ियों में 'कोच मित्र' सेवा मुहैया कराई गई



मशीनीकृत सफाई

है, जिसमें साफ-सफाई, कीटनाशन, लिनेन, गाड़ी की प्रकाश व्यवस्था, वातानुकूलन और सवारी डिब्बों में पानी जैसी यात्रियों की सवारी डिब्बा संबंधी आवश्यकताओं को दर्ज किया जाता है।

- मार्गवर्ती चिह्नित गाड़ियों में सीमित यंत्रिकृत साफ-सफाई पर ध्यान देने के लिए 39 क्लीन ट्रेन स्टेशन (सीटीएस) शुरू किए गए हैं।
- अधिकृत पेशेवर एजेंसियों के माध्यम से नियमित आधार पर सवारी डिब्बों में कीट और कृतक नियंत्रण किया जा रहा है।
- वातानुकूलित और गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में कूड़ेदान की व्यवस्था की गई है।
- भारतीय रेल (रेलवे परिसर में स्वच्छता को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए दंड) नियम, 2012 के प्रवर्तन में तेजी लाई गई है।
- सफाई/हाउसकीपिंग ठेकों की प्रभावशीलता में सुधार लाने के लिए मानक बोली दस्तावेज (एसबीडी) और सेवाओं के लिए ठेकों की सामान्य शर्तें (जीसीसीएस) जारी की गई हैं।
- बड़े स्टेशनों और गाड़ियों की स्वच्छता पर तृतीय पक्ष द्वारा लेखा परीक्षा सह सर्वेक्षण किया गया है ताकि सुधार के लिए स्वस्थ प्रतिस्पर्धा पैदा की जा सके।
- समय-समय पर स्वच्छता अभियान और जागरूकता अभियान भी चलाए जाते हैं।

स्वच्छता एक सतत प्रक्रिया है और स्टेशनों/प्लेटफार्मों और यात्री रेलगाड़ियों को उचित रूप से अनुरक्षित और स्वच्छ स्थिति में रखने का यथासंभव प्रयास किया जाता है। साफ-सफाई की नियमित जांच की जाती है और जहां कहीं भी कोई कमी पाई जाती है, वहां सुधारात्मक कार्रवाई की जाती है। बहरहाल, कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं। शिकायतों के समाधान के लिए रेलवे द्वारा सभी प्रयास किए जाते हैं। ■

पुराने रेल पथ एवं पुलों की मरम्मत

रेलपथों का प्रतिस्थापन रेलपथ नवीकरण कार्यों के माध्यम से किया जाता है जो एक सतत प्रक्रिया है। रेलपथ नवीकरण कार्यों को तब शुरू किया जाता है जब आयु/स्थिति अर्थात् सकल मिलियन टन में ढोए गए यातायात, पटरी में दरार/विफलता की घटना, पटरियों का घिसना, पटरियों का जंगग्रस्त होना, मानक के अनुसार रेलपथ का अनुरक्षण आदि के आधार पर भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में निर्धारित मानदंडों के आधार पर रेलपथ का कोई भाग नवीकरण के लिए देय होता है। मीटर लाइन (एमजी) और छोटी लाइन (एनजी) पर स्थित वे रेलपथ, जिन्हें आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृत किया गया है, का रेलपथ नवीकरण कार्य, यदि अपेक्षित हो, आमान परिवर्तन के निष्पादन की प्रगति पर यथोचित रूप से विचार करने के बाद शुरू किया जाता है।

रेलपथ नवीकरण कार्यों का ब्यौरा जोन-वार रखा जाता है राज्य-वार नहीं। बिहार राज्य पूर्व रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में आता है। गत पांच वर्ष (2015-16 से 2019-20) के दौरान, भारतीय रेल पर कुल 17,985 किमी रेलपथ का नवीकरण किया गया जिसमें से 3,260 किमी उक्त चार क्षेत्रीय रेलों में किया गया, जो बिहार राज्य को कवर करती हैं। भारतीय रेल पर वर्ष 2020-21 के लिए 3,200 किमी रेलपथ नवीकरण का लक्ष्य रखा गया था जिसमें से 493 किमी रेलपथ बिहार राज्य को कवर करने वाली उक्त चार क्षेत्रीय रेलों में आता है। ढोए गए यातायात, रेलपथ की हालत आदि के आधार पर प्रति वर्ष रेलपथ नवीकरण कार्य स्वीकृत किए जाते हैं और रेलपथ की हालत और धनराशि की समग्र उपलब्धता के अनुसार उनके निष्पादन की प्राथमिकता का निर्धारण किया जाता

है। सामान्यतः रेलपथ नवीकरण कार्य स्वीकृति के दो से तीन वर्ष के भीतर पूरे कर लिए जाते हैं।

पुलों की संरक्षा

भारतीय रेल पर पुलों की संरक्षा को उच्च प्राथमिकता दी जाती है। भारतीय रेल पर पुलों के निरीक्षण की एक सुस्थापित प्रणाली है। सभी पुलों का पदनामित पदाधिकारियों द्वारा, एक वर्ष में दो बार, एक मानसून आरंभ होने से पूर्व और दूसरा मानसून के उपरांत निरीक्षण किया जाता है। निरीक्षण के बाद, प्रत्येक पुल को समग्र रेटिंग नंबर (ओआरएन) दिया जाता है और पुल के इस ओआरएन के आधार पर पुनः निर्माण/सुदृढ़ीकरण किया जाता है। इसके अलावा, पुलों की हालत के आधार पर कतिपय पुलों का प्रायः निरीक्षण भी किया जाता है। रेलपुलों की मरम्मत/सुदृढ़ीकरण/पुनःस्थापन/पुनः निर्माण एक सतत प्रक्रिया है और इन निरीक्षणों के दौरान पाई गई पुलों की वास्तविक हालत को ध्यान में रखते हुए जब कभी आवश्यक होता है ये कार्य किए जाते हैं। गत पांच वर्ष (2015-16 से 2019-20) के दौरान भारतीय रेल पर कुल 4,727 पुलों की मरम्मत/सुदृढ़ीकरण/पुनःस्थापन/पुनर्निर्माण किया गया।

पुलों से संबंधित सूचना जोन-वार रखी जाती है राज्य-वार नहीं। बिहार राज्य पूर्व रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में आता है। बिहार राज्य को कवर करने वाले सभी संबंधित जोनों में जीर्ण हालत में कोई पुल नहीं है। बहरहाल, 01 अप्रैल, 2020 तक, उक्त चार क्षेत्रीय रेलों में मरम्मत/सुदृढ़ीकरण/पुनःस्थापन आदि के लिए कुल 1,786 पुल स्वीकृत किए गए हैं। ■



एलीफैंट गेट 1 पर ध्वस्तीकरण के कार्य का एक दृश्य

भारतीय रेल की सुरक्षा व्यवस्था

भारतीय रेल में पुलिस की व्यवस्था करना राज्य सरकार का विषय है, इसलिए रेल परिसरों और चलती गाड़ियों में अपराधों की रोकथाम करना, मामलों का पंजीकरण करना, उनकी जांच करना और कानून व्यवस्था बनाए रखना राज्य सरकारों का सांविधिक उत्तरदायित्व है, जिसका निर्वहन वे राजकीय रेल पुलिस (रारेपु)/जिला पुलिस के जरिए करते हैं। बहरहाल, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) यात्रियों और यात्री क्षेत्र की बेहतर रक्षा और सुरक्षा करने तथा उनसे जुड़े मुद्दों पर राजकीय रेल पुलिस के प्रयासों में सहायता करता है।

राज्यों के पास अपराधों की प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज करने और पंजीकरण के लिए अलग-अलग प्रक्रिया हैं। बहरहाल, चलती गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों को अपराध की रिपोर्ट करने की सुविधा प्रदान करने के लिए, प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफआईआर) फॉर्म टीटीई, गार्ड या आरपीएफ/जीआरपी गाड़ी मार्गरक्षण कर्मचारियों के पास उपलब्ध होते हैं। फॉर्म भरने के बाद, उक्त अधिकारियों में से किसी भी एक को अगले थाने में मामला दर्ज करने के लिए फॉर्म सौंपा जा सकता है, चाहे उस पर संज्ञान लेने के लिए क्षेत्राधिकार कोई भी हो। यदि घटना का स्थान उनके अधिकार क्षेत्र में नहीं आता है, तो मामला शून्य प्रथम सूचना रिपोर्ट के तहत दर्ज किया जाता है और क्षेत्राधिकार वाले संबंधित राजकीय रेलवे पुलिस स्टेशन को स्थानांतरित कर दिया जाता है। पुलिस द्वारा मौजूदा कानूनी प्रावधानों के अनुसार आगे की कार्रवाई की जाती है।

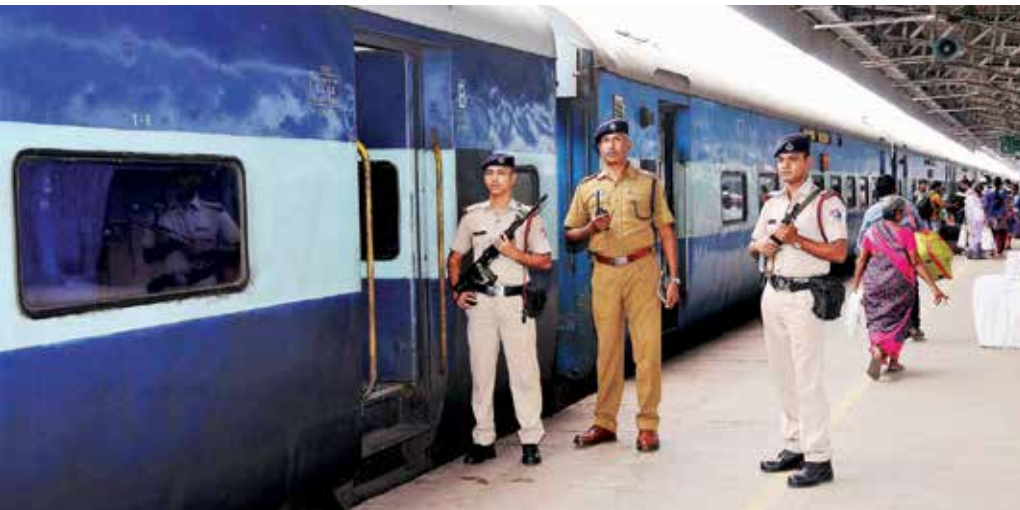
रेलवे परिसरों के साथ-साथ चलती गाड़ियों में अपराध की रोकथाम, मामलों के पंजीकरण, उनकी जांच और कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने के लिए राज्य पुलिस / राजकीय रेलवे पुलिस प्राधिकारियों के साथ सभी स्तरों पर नियमित समन्वय बनाए रखा जाता है। महिला यात्रियों सहित यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए राजकीय रेलवे पुलिस के सहयोग से रेलवे द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:-

- भेद्य और चिह्नित मार्गों/खंडों पर, प्रतिदिन विभिन्न राज्यों की राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा गाड़ियों के मार्गरक्षण के अलावा, रेलवे सुरक्षा बल द्वारा गाड़ियों का मार्गरक्षण किया जाता है।

- विपत्ति के समय यात्रियों को सुरक्षा संबंधी सहायता प्रदान करने के लिए, भारतीय रेल में सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर 182 परिचालित है।
- यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने और उनकी सुरक्षा से संबंधित समस्याओं के समाधान के लिए रेलों ट्विटर, फेसबुक आदि विभिन्न सोशल मीडिया प्लेटफॉर्मों के जरिए यात्रियों के साथ नियमित संपर्क में रहती हैं।
- चोरी, झपटमारी, जहरखुरानी आदि के विरुद्ध सावधानियां बरतने हेतु यात्रियों को जागरूक करने के लिए जन उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से निरंतर घोषणाएं की जाती हैं।
- 202 रेलवे स्टेशनों पर निगरानी तंत्र सुदृढ़ करने के लिए क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) नेटवर्क, एक्सेस कंट्रोल आदि के जरिए भेद्य स्टेशनों की निगरानी वाली एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को स्वीकृत किया गया है।
- यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए, आरपीएफ में मौजूदा रिक्तियां भर दी गई हैं। मौजूदा रिक्तियां भरने के लिए विभिन्न रैंकों के लिए भर्ती अभियान शुरू किए गए हैं। चालू भर्तियों के दौरान, 1,121 उप-निरीक्षकों (कार्यकारी), 8,619 सिपाहियों (कार्यकारी) और 798 सिपाही (अधीनस्थ) की रिक्तियां अधिसूचित की गईं। भर्ती पूरी हो गई है और आरपीएफ/आरपीएसएफ में कुल 1,121 उप-निरीक्षकों (कार्यकारी), 8,543 सिपाहियों (कार्यकारी) और 796 सिपाहियों (अधीनस्थ) को पैनलबद्ध किया गया है।
- यात्रियों की सुरक्षा को बढ़ाने के लिए 2,688 सवारी डिब्बों और 627 रेलवे स्टेशनों में फिक्स्ड सीसीटीवी कैमरे मुहैया कराए गए हैं।
- गाड़ियों और रेल परिसरों में अप्राधिकृत व्यक्तियों के प्रवेश को रोकने के लिए समय-समय पर अभियान चलाए जाते हैं।
- रेलों की सुरक्षा व्यवस्था की नियमित निगरानी और समीक्षा के लिए राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों के संबंधित पुलिस महानिदेशक / आयुक्त की अध्यक्षता में सभी राज्यों/ केंद्र शासित प्रदेशों के लिए राज्य स्तरीय रेलवे सुरक्षा समिति

(एसएलएससीआर) का गठन किया गया है।

इसके अलावा, रेलवे परिसरों के साथ-साथ चलती गाड़ियों में अपराध की रोकथाम, मामलों के पंजीकरण, उनकी जांच और कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने के लिए रेलों द्वारा राज्य पुलिस / राजकीय रेलवे पुलिस प्राधिकारियों के साथ सभी स्तरों पर निकट समन्वय बनाए रखा जाता है। ■



रेल लाइनों का विद्युतीकरण

भारतीय रेल (कॉकण रेलवे सहित) में कुल बड़ा आमान (बीजी) मार्ग किमी (आरकेएम) 63,631 है। इनमें से 1 अप्रैल, 2020 तक, 39,866 मार्ग किमी विद्युतीकृत कर दिया गया है। रेल लाइन की जोन-वार लंबाई जिन्हें विद्युतीकृत किया जाना है, नीचे दर्शाई गई है :

जोनल रेलवे	कुल बीजी मार्ग किमी	विद्युतीकृत मार्ग किमी	1 अप्रैल, 2020 को शेष मार्ग किमी
मध्य	3,853	2,928	925
पूर्व तट	2,774	2,774	0
पूर्व मध्य	3,883	3,336	547
पूर्व	2,804	2,235	569
उत्तर मध्य	3,222	2,569	653
पूर्वोत्तर	2,994	1,738	1,256
पूर्वोत्तर सीमा	4,112	319	3,793
उत्तर	7,057	4,816	2,241
उत्तर पश्चिम	5,083	1,801	3,282
दक्षिण मध्य	6,058	3,744	2,314
दक्षिण पूर्व मध्य	2,099	1,863	236
दक्षिण पूर्व	2,713	2,392	321
दक्षिण	4,834	3,381	1,453
दक्षिण पश्चिम	3,566	731	2,835
पश्चिम मध्य	3,010	2,525	485
पश्चिम	4,805	2,578	2,227
मेट्रो रेलवे	27	27	0
कॉकण रेलवे कॉर्पोरेशन लि.	737	109	628
कुल	63,631	39,866	23,765

रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित योजना के अनुसार दिसंबर, 2023 तक बड़े आमान (बीजी) मार्गों के शत-प्रतिशत विद्युतीकरण की योजना बनाई है:-

वर्ष	लक्ष्य (मार्ग किमी)
2020-21	6,000
2021-22	6,000
2022-23	6,500
2023-24	5,265
कुल	23,765

विद्युतीकृत परियोजनाओं के लिए निधियों का आबंटन जोन-वार नहीं बल्कि परियोजना-वार किया जाता है। विगत और चालू वर्ष का बजट आबंटन निम्नानुसार है:-

वर्ष	बजट आबंटन (करोड़ रु. में)
2017-18	3,457
2018-19	6,302
2019-20	6,960
2020-21	6,326

देश में रेल लाइनों के विद्युतीकरण में तेजी लाने के लिए वृहत मात्रा में इंजीनियरिंग खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) के ठेके प्रदान करने, बेहतर परियोजना निगरानी तंत्र और फील्ड इकाइयों को शक्तियों के विकेन्द्रीकरण सहित विभिन्न कदम उठाए गए हैं। ■



यात्री डिब्बों को आइसोलेशन वार्डों में परिवर्तित किया जाना

कोरोना वायरस वैश्विक महामारी से लड़ने के लिए भारतीय रेल ने मार्च, अप्रैल, मई और जून 2020 में 5,601 सवारी डिब्बों को कोविड देखभाल केंद्रों में बदला है। इन सवारी डिब्बों के परिवर्तन का क्षेत्रीय रेलवे-वार ब्योरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	आइसोलेशन कोच में बदले गए सवारी डिब्बे
1	मध्य रेल	482
2	पूर्व रेलवे	381
3	पूर्व मध्य रेलवे	269
4	पूर्व तट रेलवे	262
5	उत्तर रेलवे	897
6	उत्तर मध्य रेलवे	141
7	पूर्वोत्तर रेलवे	217
8	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	315
9	उत्तर पश्चिम रेलवे	266
10	दक्षिण रेलवे	573
11	दक्षिण मध्य रेलवे	486
12	दक्षिण पूर्व रेलवे	338
13	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	111
14	दक्षिण पश्चिम रेलवे	320
15	पश्चिम रेलवे	410
16	पश्चिम मध्य रेलवे	133
	कुल	5,601



स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार, राज्य सरकारों द्वारा इन विशेष सवारी डिब्बों का उपयोग तभी किया जाना है जब उनकी अपनी चिकित्सा सुविधाएं समाप्त हो जाएं। अब तक राज्य सरकारों द्वारा मांगे जाने पर भारतीय रेल द्वारा 813 सवारी डिब्बे उपलब्ध कराए गए हैं (दिल्ली-503, उत्तर प्रदेश-270 और बिहार-40)। इन सवारी डिब्बों को कोविड देखभाल सवारी डिब्बों में बदलने के लिए, बीच वाली शायिका को हटाने और एक शौचालय को स्नानागार में बदलने जैसे कुछ आशोधन किए गए हैं और चिकित्सा सुविधाओं तथा अन्य मदों की व्यवस्था की गई है। आशोधन करने और ऑक्सीजन सिलेंडरों तथा अन्य मदों सहित चिकित्सा सुविधाओं की व्यवस्था करने की औसत लागत लगभग 60,000 रु. प्रति सवारी डिब्बा है। कोविड देखभाल सवारी डिब्बों में प्रति रोगी पर लगभग 7,000 रु. का औसत व्यय किया गया है। ■



अयोध्या रेलवे स्टेशन का स्तरोन्नयन और आधुनिकीकरण



आधुनिक और सांस्कृतिक महत्त्व के स्टेशनों के विकास के संबंध में अयोध्या-स्टेशन और परिचलन क्षेत्र का पुनर्विकास आदि का कार्य स्वीकृत है। कार्य की लागत 104.77 करोड़ रु. है। 20.61 करोड़ रु. का कुल व्यय किया गया है। वित्त वर्ष 2020-21 के लिए परिव्यय 18.16 करोड़ रु. है। परियोजना के लिए कार्यकारी एजेंसी मैसर्स राइट्स लिमिटेड है।

इस कार्य के दायरे में नए स्टेशन भवन, दो नए आधुनिक उपरी पैदल पुलों की व्यवस्था, सभी मौजूदा प्लेटफार्मों में सुधार, मौजूदा परिचलन क्षेत्रों का विकास, उन्नत संकेतक आदि शामिल हैं। कार्य प्रगति पर है और इसे वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान पूरा कर दिए जाने की योजना है। ■

रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

गांधीनगर (पश्चिम रेलवे) और हबीबगंज (पश्चिम मध्य रेलवे) रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य अंतिम चरण में है। गोमतीनगर (पूर्वोत्तर रेलवे) और अयोध्या (उत्तर रेलवे) स्टेशनों में पुनर्विकास कार्य प्रगति पर हैं। आनंद विहार (उत्तर रेलवे), बिजवासन (उत्तर रेलवे) और चंडीगढ़ (उत्तर रेलवे) रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए ठेके दे दिए गए हैं।



निजी भागीदारी के जरिए स्टेशनों और उसके आस-पास की अतिरिक्त भूमि और नभ क्षेत्र के संपदा संभाव्यता से लाभ उठाने के लिए स्टेशन पुनर्विकास की योजना बनाई गई है। डेवलेपर का चयन पारदर्शी और प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के जरिए किया जाता है। हाल ही में, सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) के माध्यम से 8 रेलवे स्टेशनों यथा नागपुर, ग्वालियर, अमृतसर, साबरमती, नेल्लोर, पुडुचेरी, देहरादून और तिरुपति के पुनर्विकास के लिए अर्हता अनुरोध (आरएफक्यू) आमंत्रित किए गए हैं। निजी डेवलेपर्स ने इसमें रुचि दिखाई है और तदनुसार सभी 8 स्टेशनों के लिए अर्हता

गांधीनगर रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास कार्य की एक झलक

अनुरोध (आरएफक्यू) प्राप्त हो गए हैं। रेल मंत्रालय ने इस संबंध में अन्य किसी भी देश से समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए हैं। ■

बिहार में चालू रेल परियोजनाएं

रेलवे परियोजनाएं जोन-वार स्वीकृत की जाती हैं न कि राज्य-वार, क्योंकि भारतीय रेल नेटवर्क विभिन्न राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है। बहरहाल, 01 अप्रैल, 2020 को, बिहार राज्य में पूर्ण रूप से/आंशिक रूप से पड़ने वाली 74,880 करोड़ रु. लागत की 5,267 किमी लंबाई को कवर करने वाली 57 परियोजनाएं (35 नई लाइनें, 05 आमाम परिवर्तन और 17 दोहरीकरण) योजना/स्वीकृति/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से, 1,306 किमी लंबाई को चालू कर दिया गया है और मार्च, 2020 तक 22,123 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

2014-15 से, बिहार राज्य में पूर्ण/आंशिक रूप से पड़ने वाली 13,259 करोड़ रु. लागत की 1,180 किमी लंबी 17 परियोजनाओं को पूरा कर लिया गया है और इसे यातायात के लिए खोल दिया गया है तथा इसके अलावा, इस अवधि के दौरान बिहार राज्य में पूर्ण/आंशिक रूप से पड़ने वाली 16,833 करोड़ रु. लागत की 1,412 किमी लंबी 18 परियोजनाओं को बजट में शामिल किया गया है।

लागत, किए गए व्यय और परिव्यय सहित परियोजना-वार ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट अर्थात् www.indianrailways.gov.in >Ministry of Railways >Railway Board >About Indian Railways >Railway Board Directorates >Finance (Budget)>Pink book (year)Railway&wise Works Machinery-Rolling Stock Programme (RSP) पर उपलब्ध है।

बिहार में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचनात्मक परियोजनाएं और संरक्षा कार्यों के लिए बजट आबंटन:

2014-19 के दौरान, बिहार राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचनात्मक परियोजनाएं और संरक्षा कार्यों पर औसत वार्षिक बजट आबंटन 1,132 करोड़ रुपये प्रति वर्ष (2009-14 के दौरान) से बढ़ाकर 3,061 करोड़ रुपये प्रति वर्ष किया गया है, जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय की तुलना में 170% अधिक है और वित्त वर्ष 2019-20 के लिए 4,093 करोड़ रु. का बजट परिव्यय मुहैया कराया गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय से 262% अधिक है। वित्त वर्ष 2020-21 के लिए इन कार्यों हेतु 4,489 करोड़ रु. का परिव्यय मुहैया कराया गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय के संदर्भ में 297% अधिक है।

बिहार राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली अवसंरचनात्मक परियोजनाएं और संरक्षा कार्यों की शुरुआत:

2014-19 के दौरान, बिहार राज्य में पूर्ण रूप से/आंशिक रूप से पड़ने वाली (नई लाइन/आमाम परिवर्तन/दोहरीकरण परियोजनाएं) 695 किमी लंबी लाइन को यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 के दौरान यातायात के लिए खोली गई लंबाई (318 किमी) से 119% अधिक है। 2019-20 के दौरान, नई लाइन/आमाम परिवर्तन/दोहरीकरण की 231 किमी लंबाई को यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 (63.6 किमी प्रति वर्ष) के दौरान यातायात के लिए शुरू की

गई औसत से 261 प्रतिशत अधिक है।

किसी भी परियोजना का समय से पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग संबंधी स्वीकृति, उल्लंघनकारी उपयोगिताओं का अंतरण, विभिन्न प्राधिकारियों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक स्थिति, परियोजना साइट के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु स्थिति को ध्यान में रखते हुए परियोजना विशेष साइट के लिए वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है और ये सभी कारक परियोजना दर परियोजना भिन्न होते हैं तथा परियोजना के निष्पादन-समय को प्रभावित करते हैं।

यह सुनिश्चित करने के लिए कि लागत में वृद्धि के बिना परियोजना को समय पर पूरा किया जाए, रेलवे में विभिन्न स्तरों (फील्ड स्तर, मंडल स्तर, क्षेत्रीय स्तर और बोर्ड स्तर) पर काफी निगरानी की जाती है और परियोजनाओं की प्रगति में बाधा डालने वाले लंबित मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकार और संबंधित प्राधिकरणों के अधिकारियों के साथ नियमित बैठकें की जाती हैं।

इसके अलावा, यह सुनिश्चित करने के लिए कि परियोजनाओं को समय से पहले ही पूरा किया जाए, रेलवे ने संविदाओं में बोनस खंड के रूप में ठेकेदार को प्रोत्साहन देने के सिद्धांत को अपनाया है जिससे परियोजनाओं के निष्पादन की गति में और अधिक वृद्धि होगी। इसके अलावा, क्षमता संवर्धन परियोजनाओं के लिए संस्थागत वित्तपोषण की व्यवस्था की गई है जिससे क्षमता संवर्धन वाली परियोजनाओं के लिए प्रतिबद्ध वित्त व्यवस्था से रेलवे की क्षमता में वृद्धि हुई है। ■

सामाजिक-आर्थिक कार्यकलाप

भारतीय रेल, मौजूदा रेलवे प्रणाली पर गाड़ियां/विशेष गाड़ियां चलाने के अतिरिक्त, नई लाइनों, आमाम परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण, पुलों आदि सहित विभिन्न अवसंरचना परियोजनाएं निष्पादित कर रही है, जो ग्रामीण और शहरी दोनों समुदायों को प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष लाभ प्रदान करती हैं। रेलवे ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में सामाजिक-आर्थिक गतिविधियों को गति देने के लिए गरीब कल्याण रोजगार योजना के तहत चिह्नित जिलों में रेल अवसंरचना संबंधी निर्माण कार्यों के निष्पादन में भी तेजी ला रही है। भारतीय रेल ने राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा निष्पादन के लिए महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम (मनरेगा) योजना के तहत कई निर्माण कार्यों की भी पहचान की है जो ग्रामीण समुदायों को प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष लाभ प्रदान करते हैं।

कौशल विकास के लिए, भारतीय रेल, प्रशिक्षु अधिनियम, 1961 के तहत प्रशिक्षुओं को पहले ही प्रशिक्षण प्रदान कर रही है। ■

लॉकडाउन के पश्चात् शुरू की गई विशेष यात्री ट्रेन



गाड़ी सेवाएं विशेष गाड़ियों के रूप में चरणों में शुरू की गई थीं -

- 12/05/2020 से 15 जोड़ी राजधानी स्पेशल शुरू की गई थीं।
- 01/06/2020 से 100 जोड़ी विशेष रेलगाड़ियां शुरू की गई थीं।
- 12/09/2020 से 43 जोड़ी विशेष रेलगाड़ियां शुरू की गई थीं।
- 05 उपनगरीय सेवाएं (मरे-355 और परे-350) 15/06/2020 से शुरू की गई थीं।
- गणपति महोत्सव और आईआईटी-जेईई/नीट और संघ लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) द्वारा आयोजित राष्ट्रीय रक्षा अकादमी और नौसेना अकादमी परीक्षाओं के लिए मांग के अनुसार राज्य सरकारों के समन्वय से अतिरिक्त विशेष रेलगाड़ियां भी चलाई गईं।

गाड़ियों द्वारा यात्रियों की आवाजाही के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के महत्वपूर्ण प्रावधान निम्नानुसार हैं:-

- आरक्षित रेलगाड़ियों के लिए, केवल आरक्षित टिकट जारी किए जाते हैं और कन्फर्म टिकट धारकों को रेलवे स्टेशनों में प्रवेश करने की अनुमति दी जाती है।
- कोई लिनन, कंबल, पर्दा नहीं दिया जाता है।
- सभी यात्रियों को कम से कम 90 मिनट से दो घंटे पहले स्टेशन पहुंचना होगा।

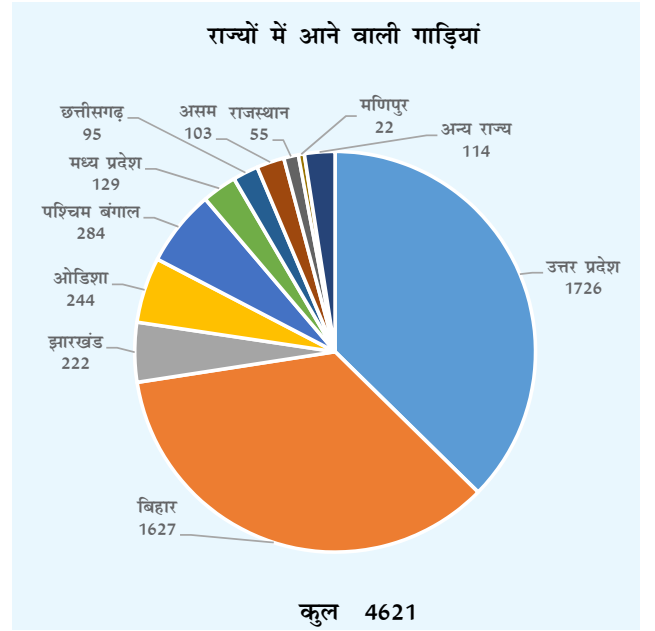
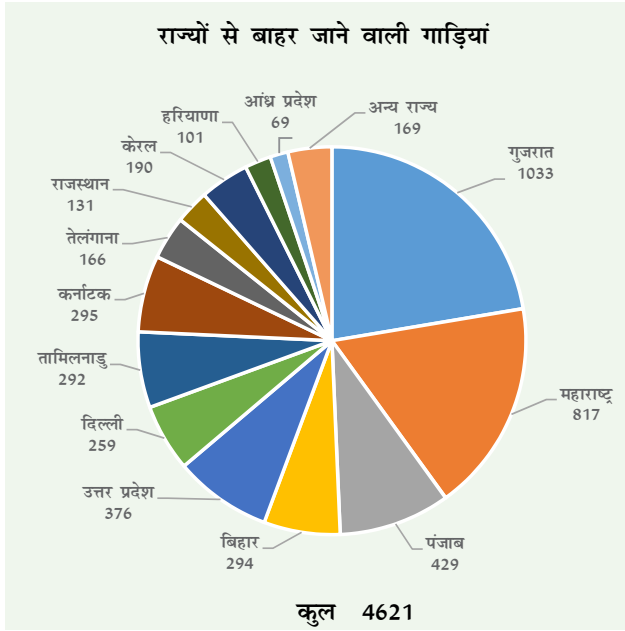
- रेलवे स्टेशनों पर यथासंभव अलग-अलग प्रवेश और निकास द्वारों की व्यवस्था।
- स्टेशन पर थर्मल स्क्रीनिंग की व्यवस्था। केवल लक्षणहीन यात्रियों को यात्रा करने की अनुमति दी जाती है।
- यात्रियों को स्टेशनों और गाड़ी में मास्क/फेस कवर पहनने की सलाह दी जाती है।
- सभी यात्रियों को आरोग्य सेतु अनुप्रयोग डाउनलोड करने और उसका उपयोग करने की सलाह दी जाती है।
- स्टेशन और गाड़ियों दोनों में सामाजिक दूरी का पालन करने की सलाह दी गई है।
- गंतव्य स्टेशन पर पहुंचने पर सभी यात्रियों को गंतव्य स्टेशन के राज्य/केंद्र शासित प्रदेशों द्वारा निर्धारित स्वास्थ्य नयाचार का पालन करने की सलाह दी गई है।

जब कभी इस तरह के अनुदेश जारी किए जाते हैं, तो इनका मंत्रालय/क्षेत्रीय/मंडल/स्टेशन स्तरों आदि पर विभिन्न मीडिया के माध्यम से प्रचार किया जाता है।

जहां तक अधिभोगिता का संबंध है, भारतीय रेल में विशेष रेलगाड़ियों सहित रेलगाड़ियों की अधिभोगिता का स्वरूप विभिन्न खंडों और मौसमों में भिन्न होता है। 12 मई, 2020 से परिचालित विशेष गाड़ियों की अधिभोगिता एक समान नहीं है और यह विभिन्न खंडों में भिन्न-भिन्न है। बहरहाल, 12 मई से 31 अगस्त, 2020 की अवधि के दौरान, इन विशेष गाड़ियों की औसत अधिभोगिता लगभग 82% थी। ■

श्रमिक स्पेशल रेलगाड़ियां

फ्रँसे हुए व्यक्तियों की आवाजाही की तात्कालिक आवश्यकता को देखते हुए, श्रमिक स्पेशल गाड़ियों को मिशन मोड में चलाया गया। जब-कभी राज्य सरकारों ने इन गाड़ियों की मांग की, इन श्रमिक स्पेशल गाड़ियों को 'ट्रेन ऑन डिमांड' के रूप में सरकार द्वारा जारी नयाचार व दिशानिर्देशों के अनुसार चलाया गया। कुल मिलाकर, 01 मई से 31 अगस्त, 2020 तक, कुल 4,621 श्रमिक स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं, जिनमें 63.19 लाख यात्रियों को उनके गृह राज्यों तक पहुंचाया गया। श्रमिक स्पेशल गाड़ियों के लिए कोई मांग लंबित नहीं है। इस प्रकार चलाई गईं श्रमिक गाड़ी सेवाओं के राज्यवार आंकड़े निम्नानुसार हैं :-



निजीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं

भारतीय रेल के निजीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, ऐसा अनुमान है कि भारतीय रेल को वर्ष 2030 तक नेटवर्क विस्तार और क्षमता संवर्द्धन करने, चल स्टॉक शामिल करने और अन्य आधुनिकीकरण कार्यों के लिए 50 लाख करोड़ रुपये के पूंजीगत निवेश की आवश्यकता होगी ताकि बेहतर ढंग से यात्री और माल सेवाएं मुहैया कराई जा सकें और इसके परिवहन मॉडल शेयर में सुधार लाया जा सके। पूंजीगत वित्तपोषण में अंतर को पाटने और आधुनिक प्रौद्योगिकी तथा दक्षता लाने के लिए कुछ पहलों में सार्वजनिक निजी साझेदारी माध्यम का उपयोग करने की योजना है, जिसमें यात्रियों को उन्नत सेवा मुहैया कराने के उद्देश्य से चुनिंदा मार्गों पर यात्री गाड़ियां चलाने के लिए आधुनिक रैकों का उपयोग करना शामिल है। बहरहाल, ऐसे सभी मामलों में गाड़ी परिचालन और संरक्षा प्रमाणन का उत्तरदायित्व भारतीय रेल के पास ही रहेगा।

सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से यात्री गाड़ी सेवाओं के परिचालन से वर्तमान यात्री गाड़ी सेवाएं प्रभावित नहीं होंगी। सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से चलाई जाने वाली ये गाड़ी सेवाएं अतिरिक्त गाड़ियां होंगी और जनता के लिए गाड़ी सेवाओं की उपलब्धता बढ़ाना ही इसका लक्ष्य रखा गया है। पारदर्शी बोली प्रक्रिया के जरिए चुने गए संचालकों को



उनके द्वारा मुहैया कराई जा रही सेवाओं के स्तर के अनुरूप बाजार संबंधी स्थितियों के अनुरूप यात्रियों से किराया वसूल करने की अनुमति होगी।

यात्रियों को विश्वस्तरीय सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए, निजी उद्यमियों को सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से एक पहल कुछ चुनिंदा मार्गों पर निवेश और आधुनिक रैक शामिल करने के लिए आवेदन आमंत्रित करना है। इस पहल के भाग के रूप में, रेल मंत्रालय ने सार्वजनिक निजी साझेदारी माध्यम से डिजाइन, निर्माण, वित्त और परिचालन (डीबीएफओ) के आधार पर, लगभग 109 आरंभिक-गंतव्य जोड़ियों (12 क्लस्टर में विभाजित) की यात्री गाड़ियां चलाने के लिए 1 जुलाई, 2020 को 12 अर्हता अनुरोध (आरएफक्यू) जारी किए हैं। ये मार्ग समूचे भारतीय रेल नेटवर्क में फैले हुए हैं और इनकी सूची सार्वजनिक डोमेन अर्थात् <http://www.indianrailways.gov.in/IndicativeRoutesfor12clusters.pdf> में उपलब्ध है। हालांकि ऐसे सभी मामलों में गाड़ी परिचालन और संरक्षा प्रमाणन का उत्तरदायित्व भारतीय रेल के पास ही रहेगा।

अभी तक भारतीय रेल पर निजी ऑपरेटर (ऑपरेटर्स) द्वारा कोई नियमित गाड़ी सेवा नहीं चलाई जा रही है। ■



शून्य-आधारित समय सारणी

भारतीय रेल पर समय-सारणी को युक्तिसंगत बनाना एक असतत् प्रक्रिया है और इस दिशा में भारतीय रेल ने जीरो आधारित समय-सारणी संबंधी नवीन शुरुआत की है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ वैज्ञानिक सिद्धांतों के आधार पर गाड़ियों का समय निर्धारण, अनुरक्षण के लिए पर्याप्त कॉरिडोर ब्लॉक सुनिश्चित करना, माल यातायात गलियारों की व्यवस्था करके थ्रूपुट बढ़ाना, समयपालना में सुधार, चल स्टॉक के उपयोग में सुधार और यात्रियों को आरामदायक और कारगर सेवाएं उपलब्ध कराना शामिल है। इस पहल में, अन्य बातों के साथ-साथ मांग, यात्रियों के लिए उपयोगिता

और वाणिज्यिक अर्थक्षमता को ध्यान में रखते हुए गाड़ियों के ठहरावों को युक्तिसंगत बनाना भी शामिल है।

इस उपाय के विभिन्न पहलुओं में से एक 'हब' एवं 'स्पोक' के बीच सुगम अंतरण और इंटर-मॉडल संपर्कता को सुविधाजनक बनाने के उद्देश्य से उत्तरोत्तर हब एवं स्पोक की शुरुआत करना होगा। इस अवधारणा में, 'हब' के रूप में निर्धारित स्टेशनों पर एकीकृत टिकट प्रणाली, दिव्यांग व्यक्तियों के लिए पहुंच, आरामदायक सुविधाएं, चेक-इन सुविधाएं, अंतरण/ ट्रांजिट सुविधाएं और ट्रेवलेटर्स, एस्कैलेटर्स, एलीवेटर्स आदि की व्यवस्था भी शामिल है। ■

किसान रेल

किसान रेल परियोजना के अंतर्गत कृषि एवं किसान कल्याण मंत्रालय और राज्य सरकारों के कृषि/पशुपालन/मत्स्यपालन विभागों के परामर्श से सब्जियों, फलों और अन्य नश्यवान वस्तुओं के संचलन के लिए संभावित सर्किटों की पहचान की जा रही है। दोनों ओर के यातायात के लिए इन मदों की सीजन के दौरान उपलब्धता के आधार पर आकलन किया जा रहा है ताकि दक्षता लाई जा सके और लाभ अर्जित किया जा सके। किसान रेल परियोजना के अंतर्गत, दो गाड़ी सेवाएं यथा देवलाली एवं कोल्हापुर (महाराष्ट्र) से मुजफ्फरपुर (बिहार) और अनंतपुर (आंध्र प्रदेश) से आदर्श नगर (दिल्ली) तक पहले से ही परिचालन में हैं। यशवंतपुर (कर्नाटक) से निजामुद्दीन (दिल्ली) तक शीघ्र ही एक अन्य सेवा चलाई जाएगी। ■



सौर तथा पवन विद्युत प्रणाली

भारतीय रेल पर सौर ऊर्जा संयंत्रों और पवन ऊर्जा संयंत्रों को कार्यान्वित करने के लिए सरकार द्वारा अन्य के साथ-साथ निम्न उपाय किए गए हैं:-

- 102.8 मेगावॉट (एम डब्ल्यू) रूफटॉप सौर संयंत्र चालू किया गया।
- 4.7 एम डब्ल्यू भूमि आधारित सौर संयंत्र चालू किया गया।
- भिलाई (छत्तीसगढ़) में 50 मेगावॉट और दीवाना (हरियाणा) में 2 मेगावॉट का भूमि आधारित सौर ऊर्जा संयंत्र लगाया जा रहा है। दीवाना में यह संयंत्र सितंबर 2020 में चालू कर दिया जाएगा।
- सौर संयंत्रों की संख्या में और वृद्धि करने के उद्देश्य से भारतीय रेल द्वारा अपनी खाली भूमि का उपयोग करके 2030 तक 20 जी डब्ल्यू क्षमता वाले सौर संयंत्र स्थापित करने की योजना है। इस संबंध में, शुरुआत में, खाली रेलवे भूमि और रेलवे लाइनों के आस-पास के भूखंडों पर 3 जी डब्ल्यू सौर संयंत्रों की स्थापना के लिए पहले ही निविदाएं आमंत्रित कर ली गई हैं। भारतीय रेल द्वारा मार्च 2023 तक इन सौर संयंत्रों की व्यवस्था करने की योजना है।
- 103.4 मेगावॉट के पवन चक्की संयंत्रों को चालू किया गया है।

अधिकांश कार्य निजी भागीदारों द्वारा डेवलपर मोड पर किए जा रहे हैं, जिनमें रेलवे को पूंजी व्यय करने की आवश्यकता नहीं है। ■



ट्रेनों की औसत गति में वृद्धि

रेल प्रणालियों पर गाड़ियों की औसत चालन गति रेलपथ संरचना, सिग्नल प्रणालियों, रेल इंजन की किस्म, चल स्टॉक की प्रकृति, नेटवर्क संकुलन आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है। जापान में शिंकांसेन और फ्रांस में टीजीवी प्रणाली जैसी कुछ अंतरराष्ट्रीय रेल प्रणालियों ने 300 किमी प्रतिघंटा से ऊपर अधिकतम गति वाली उच्च रफ्तार रेल लाइनों के नेटवर्क की शुरुआत की है। विदेशों में विभिन्न रेल प्रणालियों पर सभी कोटियों की गाड़ियों की औसत चालन गति का संकलन नहीं किया जाता। भारतीय रेल एक विषमरूपी प्रणाली है जहां क्षमता का अत्यधिक उपयोग करके माल गाड़ियां और यात्री गाड़ियां कॉमन रेलपथों पर चलाई जा रही हैं।

वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान प्रीमियम गाड़ियों (राजधानी, शताब्दी, दूरंतो और वंदे भारत) की औसत गति 70 किमी/घंटा से अधिक थी, सुपरफास्ट गाड़ियों की 55 किमी/घंटा से अधिक थी, एक्सप्रेस सेवाओं की 50 किमी/घंटा से अधिक थी और मालगाड़ियों की औसत गति 24 किमी/घंटा थी। बहरहाल, चालू वित्त वर्ष अर्थात् 2020-21 के दौरान, मालगाड़ियों की औसत गति को बढ़ाकर 46.71 किमी/घंटा कर दी गई है।

मालगाड़ियों सहित सभी गाड़ियों की गति बढ़ाने और गाड़ियों का समय पर चालन सुनिश्चित करने के उद्देश्य से भारतीय रेल ने अवसंरचना का उन्नयन करने, चल स्टॉक का आधुनिकीकरण करने और परिचालन को सरल एवं कारगर बनाने के लिए अनेक उपाय शुरू किए हैं। भारतीय रेल में गाड़ियों की गति बढ़ाने की रूपरेखा में निम्नलिखित शामिल हैं :

- मुख्य मार्गों पर रेलपथ गति 130 किमी/घंटा तक बढ़ाना।
- स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्णों पर 160 किमी/घंटा तक गति बढ़ाना। तदनुसार, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा सेक्टर पर 160 किमी/घंटा की परियोजनाएं पहले से ही स्वीकृत हैं।
- 110 किमी/घंटा की अधिकतम अनुमेय गति वाले सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) डिजाइन के विनिर्माण को बंद करना और 160 किमी/घंटा की अधिकतम अनुमेय गति वाले लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) सवारी डिब्बों का विनिर्माण बढ़ाना।
- आधुनिक सिग्नल प्रणालियां, जैसे गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली (टीसीएएस) आदि शुरू करना।
- स्थायी गति प्रतिबंध हटाने के काम में तेजी लाना, समपार फाटकों को समाप्त करने के लिए ऊपरी सड़क पुलों और निचले सड़क पुलों का निर्माण करना।
- परंपरागत गाड़ियों का मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (मेमू) से बदलाव करना।
- उचित कर्षण की गाड़ियां, विशेषरूप से मालगाड़ियां चलाना।
- समय-सारणी में अदक्षता समाप्त करने के लिए शून्य आधारित समय-सारणी बनाना, अनुरक्षण एवं यातायात अलाउंस का एक समान आवंटन, गाड़ी चालन और मालगाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए पृथक माल गलियारों का निर्माण करना। ■



160 किमी/घंटा की अधिकतम अनुमेय गति वाला लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोच

रेलवे समपारों की जगह फ्लाईओवर का निर्माण

वर्तमान में, सरकार का देश में राज्य सरकारों के साथ लागत में हिस्सेदारी के आधार पर एक लाख से अधिक गाड़ी वाहन इकाई वाले समपारों को ऊपरिगामी सड़क पुलों से बदलने का प्रस्ताव है। जहां-कहीं तकनीकी रूप से व्यावहारिक होगा, वहां समपारों को अधोगामी सड़क पुलों से बदला जाएगा। 01 अप्रैल, 2015 से 31 मार्च, 2020 के बीच कुल 2,834 समपारों को ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों से बदला गया। 01 अप्रैल, 2015 से 31 मार्च, 2020 तक समपारों को ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों से बदलने पर 15,628 करोड़ रु. का कुल व्यय किया गया है। चालू वर्ष में ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों के लिए 3,575 करोड़ रु. का आवंटन किया गया है। ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों से बदलने के लिए कुल 7,785 समपार स्वीकृत हैं, जिनका कार्य प्रगति पर है। रेलवे ने 31 जनवरी, 2019 तक मिशन मोड में बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले सभी समपार समाप्त कर दिए हैं। मीटर

लाइन और छोटी लाइन वाले मार्गों पर बिना चौकीदार वाले समपारों को जहां-कहीं व्यावहारिक पाया जाएगा, आमान परिवर्तन परियोजनाओं के साथ ही समाप्त कर दिया जाएगा। ■



रेक प्वाइंट्स का आधुनिकीकरण

देश में मौजूदा रेक प्वाइंट्स का आधुनिकीकरण करना और नए रेक प्वाइंट शुरू करना आवश्यकता आधारित सतत प्रक्रिया है, जो वाणिज्यिक औचित्य, परिचालनिक आवश्यकता, तकनीकी व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है। रेक प्वाइंट में सुधार लाने के लिए 1,975 करोड़ रु. की लागत पर 60 निर्माण कार्य स्वीकृत किए गए हैं। इन 60 निर्माण कार्यों में से, 31 कार्य पूरे हो गए हैं और शेष कार्य निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। उर्वरकों के संचलन के लिए रेकों की बुकिंग में कोई प्रतिबंध नहीं है। भारत में विभिन्न लदान स्थलों तक उर्वरकों के संचलन के लिए रेलवे के पास पर्याप्त संख्या में रेक उपलब्ध हैं। रेलवे ने 1 अप्रैल, 2019 से 15 सितंबर, 2019 की अवधि में 22.58 मिलियन टन उर्वरकों की ढुलाई की तुलना में 1 अप्रैल 2020 से 15 सितंबर, 2020 की अवधि में 24.26 मिलियन टन उर्वरकों की ढुलाई की है, जो 7.44 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। ■



रेलवे आस्तियों में मूल्य-वर्धन

अतिरिक्त वित्तीय संसाधन जुटाने के उद्देश्य से रेलवे अपनी खाली पड़ी भूमि, जिसकी रेलवे के तात्कालिक परिचालनिक आवश्यकताओं के लिए आवश्यकता नहीं होती है, का रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आर.एल.डी.ए.) के जरिए अंतरिम अवधि में वाणिज्यिक विकास, जहां-कहीं व्यावहारिक हो, के लिए उपयोग करता है। भारतीय रेल ने उन स्थानों में कॉलोनी पुनर्विकास कार्यक्रम शुरू किए हैं, जहां रेलवे अप्रयुक्त एफ.ए.आर. (फ्लोर एरिया रेशियो) के वाणिज्यिक दोहन से अर्जित निधि का बिना किसी लागत के पुरानी कॉलोनियों को पुनर्विकसित करने के लिए उपयोग करेगी। आरएलडीए को 85 लैंड पार्सल के वाणिज्यिक विकास के लिए 254.33 हेक्टेयर

भूमि सौंपी गई है और विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में 84 कॉलोनियों के पुनर्विकास का कार्य सौंपा गया है।

इसके अलावा, निजी भागीदारी के जरिए स्टेशनों और उसके आस-पास की अतिरिक्त भूमि और नभ क्षेत्र की संपदा संभाव्यता से लाभ उठाने के लिए स्टेशन पुनर्विकास की योजना बनाई गई है। आमतौर पर रेलवे का प्रयास रहता है कि स्टेशनों के पुनर्विकास में रेलवे को व्यय न करना पड़े। इसके लिए रेलवे देशभर के स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करती है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणाम के आधार पर चरणबद्ध तरीके से स्टेशनों का पुनर्विकास शुरू किया जाता है। ■

देश का सबसे बड़ा बंदरगाह क्षेत्र - गांधीधाम

श्री विमलेश चन्द्र

जैसे समाज में कमाऊ बेटे या बेटि को ज्यादा इज्जत दी जाती है, उसी तरह गांधीधाम को भी रेलवे में काफी इज्जत दी जाती है। यह अहमदाबाद मंडल में आता है। इससे जुड़ी एक रोचक बात यह है कि गांधीधाम पहले अजमेर मंडल में था। तब अजमेर मंडल, पश्चिम रेलवे का हिस्सा था। वर्ष 2003 में नए मंडलों के बनने पर अजमेर मंडल चाहता था कि गांधीधाम एरिया उसके अंडर में रहे, जबकि अहमदाबाद मंडल चाहता था कि गांधीधाम उसके अंडर में रहे। आखिर उच्च निर्णय के अनुसार गांधीधाम अहमदाबाद मंडल को मिला। अहमदाबाद मंडल की आमदनी का मुख्य स्रोत गांधीधाम से जुड़े 4 बंदरगाह हैं। ये बंदरगाह हैं - कांडला पोर्ट, मुंद्रा पोर्ट, तुणा पोर्ट और वेस्ट पॉइंट पोर्ट। यहां से देश के अनेक भागों के लिए मालगाड़ियों का संचालन होता है। यहां के प्रमुख बंदरगाह में देश का सबसे बड़ा ट्रस्ट वाला पोर्ट, दीन दयाल कांडला पोर्ट स्थित है। कांडला पोर्ट गुजरात राज्य के गांधीधाम क्षेत्र में स्थित देश का सबसे बड़ा सरकारी बंदरगाह है। इस बंदरगाह का निर्माण देश विभाजन के कारण कराची बंदरगाह के पाकिस्तान में चले जाने के विकल्प के रूप में किया गया था। इसका शिलान्यास सन् 1952 में पंडित जवाहर लाल नेहरू द्वारा किया गया था। वर्ष 1955 में इसे एक बड़ा बंदरगाह घोषित किया गया था। वर्ष 1963 में इसे 'कांडला पोर्ट ट्रस्ट' नाम दिया गया। वर्ष 1965 में इसको स्पेशल ईकोनॉमिक जोन घोषित किया गया था। कांडला पोर्ट आयात-निर्यात के लिए पूरे विश्व के साथ जुड़ा हुआ है। कांडला पोर्ट का प्रशासन 'कांडला पोर्ट ट्रस्ट' के पास है, जिसका पूरा नियंत्रण भारत सरकार के जहाजरानी मंत्रालय के अधीन है। सितंबर 2017 में कांडला पोर्ट का नाम



बदल कर 'दीन दयाल बंदरगाह' कर दिया गया है। यह बंदरगाह भारत का सबसे पहला मुक्त व्यापार क्षेत्र है। कांडला पोर्ट भारत के सबसे बड़े 12 मुख्य बंदरगाहों में से कार्गो हैंडलिंग में सबसे बड़ा पोर्ट है। कांडला बंदरगाह क्षेत्र 'स्पेशल ईकोनॉमिक जोन' के नाम से जाना जाता है। यह बंदरगाह पूरे भारत एवं एशिया का सबसे पहला खास आर्थिक क्षेत्र है। इसे सागरमाला परियोजना और बंदरगाह आधारित विकास परियोजना से भी जोड़ा गया है। इसी तरह देश का सबसे बड़ा प्राइवेट पोर्ट मुंद्रा पोर्ट यहां गांधीधाम में स्थित है। यह कच्छ की खाड़ी में स्थित है। इसे 1998 में स्थापित किया गया था तथा वर्ष 2001 में इसने कार्य करना शुरू किया था। यहां कुल 10 टर्मिनल हैं। इससे जुड़ा तुणा पोर्ट कोयला आयात करने वाला दुनिया का सबसे बड़ा कोयला पोर्ट टर्मिनल है। तुणा पोर्ट, कांडला पोर्ट की जमीन को 30 साल के लिए लीज पर लेकर बनाया गया है। इसके अलावा वेस्ट पॉइंट पोर्ट भी यहां स्थित है। तुणा और वेस्ट पॉइंट पोर्ट पर दूसरे देशों से कोयला मंगाते हैं। वेस्ट पॉइंट पोर्ट के पास में ही बने दो पॉवर प्लांट, अदानी पॉवर प्लांट और टाटा पॉवर प्लांट में कोयला रोलर बेल्ट द्वारा भेजा जाता है। साथ-ही-साथ यहां से अपने देश के बहुत सारे थर्मल पॉवर प्लांट के लिए कोयला भेजते हैं। मुंद्रा पोर्ट की तरह तुणा और वेस्ट पॉइंट पोर्ट भी अदानी ग्रुप का पोर्ट है। गांधीधाम के इन सभी पोर्ट के अलावा इस क्षेत्र में अनेकों साइडिंग्स भी हैं जहां से विभिन्न सामानों की लोडिंग होती है, जिसमें चिरई, कुकमा, धूव, एलपीजी साइडिंग, भुज, इफको, सरवा, हलवद, सातलपुर, नापथा, कॉनकोर, एचपीसीएल, बीपीसीएल, आईओसीएल, भीमासर, एफसीआई, अडेसर, सांतलपुर, गांधीधाम साइडिंग



बड़ा बंदरगाह क्षेत्र - गांधीधाम

इत्यादि जगहों पर लोडिंग या अनलोडिंग पॉइंट शामिल हैं। साथ-ही-साथ देश की बड़ी-बड़ी कम्पनियों के लोडिंग और अनलोडिंग पॉइंट यहां गांधीधाम में स्थित हैं। गांधीधाम के इन

पोर्ट से कटेनर, ऑटोमोबाइल (कार), कोयला, केमिकल, खाने का तेल, कई तरह के फर्टिलाइजर्स, ब्रूड ऑयल, पेट्रोलियम आयल, एलपीजी, सीमेंट, स्टील, लौह अयस्क, परियोजनाओं के



मुद्रा पोर्ट में पर्यटकों के लिए बैठने का स्थल

सामान और मशीनों, अनाज इत्यादि की ढुलाई होती है। आप को यह जानकर आश्चर्य होगा कि इन सभी पोर्ट्स से औसतन 80 मालगाड़ियां प्रतिदिन चलती हैं, जिनमें केवल मुद्रा पोर्ट से ही प्रतिदिन औसतन 25 मालगाड़ियां आती हैं और 25 मालगाड़ियां जाती हैं। एक अनुमान के अनुसार केवल गांधीधाम पोर्ट क्षेत्र से प्रतिदिन 15 करोड़ रुपये से ज्यादा आमदनी होती है। स्वाभाविक रूप से जब इतने सारे पोर्ट और लोडिंग साइडिंग हों और इनका संचालन रेलवे के द्वारा हो रहा हो तो रेलवे को लाभ होगा ही और उस क्षेत्र की इज्जत भी बढ़ेगी।

प्रमुख बंदरगाह - गुजरात में मुख्य रूप से अलंग, कांडला, तुणा, पीपावाव, पोरबन्दर, बिलिमोरा, मांडवी, मुन्द्रा और वेरावल बन्दरगाह हैं। जबकि देश के प्रमुख बंदरगाह में जवाहर लाल नेहरू पोर्ट नवी मुंबई, मुंबई पोर्ट पश्चिम मुंबई, मोरमुगाओ पोर्ट गोवा, कोचीन पोर्ट कोचीन, न्यू मंगलोर पोर्ट मंगलूर, पारादीप पोर्ट पारादीप, हल्दिया पोर्ट कोलकाता, कांडला पोर्ट गांधीधाम, तूतीकोरिन पोर्ट तूतीकोरिन, चेन्नई पोर्ट चेन्नई, कामराजर पोर्ट एन्नोर, विजाग पोर्ट विशाखापत्तनम शामिल हैं।

भारतीय रेल में मीटर गेज का सबसे पुराना डीजल श्रेड गांधीधाम

भारतीय रेल में किसी मीटर गेज में पहला डीजल इंजन यहां गांधीधाम एरिया में चलाया गया था और यहीं मीटर गेज



का पहला डीजल श्रेड 30 मई, 1955 को बना था। और हाँ, यहां डीजल इंजन से चलाई गई पहली मालगाड़ी पानी ढोने वाली मालगाड़ी थी। वर्ष 1955 में नॉर्थ ब्रिटिश लोकोमोटिव कंपनी से 20 डीजल रेल इंजनों को आयात किया गया था। ये आयात किए गए इंजन 510 अश्वशक्ति, 50 टन वजन तथा बो-बो टाइप वाले रेल इंजन थे। इसे भारतीय रेल की तरफ से इंडिया स्टोर डिपो ने मंगवाया था। इन 20 इंजनों की नंबरिंग DY वर्गीकरण के अंतर्गत 3001 से 3020 तक दी गई थी। जिसमें D का अर्थ डीजल तथा Y का अर्थ मीटर गेज होता है। बाद में इन इंजनों का वर्गीकरण और नंबरिंग बदल कर YDM-1 के अंतर्गत 6000 से 6019 तक का नंबर दे दिया गया। इन इंजनों के रख-रखाव के लिए गुजरात के कच्छ क्षेत्र में गांधीधाम में डीजल श्रेड बनाया गया तथा कई खंडों पर इन डीजल इंजनों से पानी से भरे टैंकरों वाली रेलगाड़ी के रूप में शुरुआत की गई। बाद में इन इंजनों से मालगाड़ियाँ एवं यात्री रेलगाड़ियाँ चलाई गईं। इस प्रकार यहां चलाई गई प्रथम डीजल रेल इंजन DY-3001 था जिसका नाम बाद में YDM-1 (आर-6000) हो गया था। इसे वर्ष 1954 में नॉर्थ ब्रिटिश लोकोमोटिव कंपनी ग्लासगो, यूनाइटेड किंगडम में बनाया गया था तथा वर्ष 1955 में इसे भारत में मंगाया गया था। इसे अगस्त 1955 में पश्चिम रेलवे के मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ी में लगाकर प्रथम यात्रा गांधीधाम से पालनपुर के बीच शुरू की गई थी तथा कांडला एवं नलिया क्षेत्र में कार्य करने के बाद 15 फरवरी, 2001 तक यह अजमेर में शटिंग कार्य किया था। इस प्रकार भारतीय रेल में मीटर गेज का सबसे पुराना डीजल श्रेड गांधीधाम में था।



जीई डीजल इंजन गांधीधाम में

नए शक्तिशाली डीजल इंजनों का नया डीजल श्रेड गांधीधाम

स्वाभाविक रूप से जब यहां लोडिंग ज्यादा है तो यहां शक्तिशाली डीजल इंजन भी चाहिए। उसके लिए अमेरिका से मंगाया गया WDG-4G का पहला डीजल श्रेड उत्तर प्रदेश में रोजा स्टेशन के पास रोजा में बनाया गया है, जहां पहला इंजन अक्टूबर 2017 में आया था, जबकि दूसरा डीजल श्रेड यहां गांधीधाम में बनाया गया है। जल्दी ही इसके शुरू होने की संभावना है। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, अहमदाबाद मंडल

कोहरे के मौसम में ट्रेन के संचालन में महत्वपूर्ण फॉग पास उपकरण

श्री अजय कुमार निगम



जैसा कि नाम से ही प्रतीत होता है, फॉग पास धुंध या कोहरे में ट्रेनों के सुरक्षित और तीव्र संचालन को सुनिश्चित करने वाली व्यवस्था है, जिसका पूरा नाम 'फॉग पायलट असिस्टेंस सिस्टम फॉर सेपटी' है। जैसा कि हम जानते हैं कि प्रत्येक वर्ष देश के अधिकांश भागों, विशेषकर उत्तर एवं उत्तर पूर्वी हिस्सों में सर्दियों के महीनों में धुंध एवं घने कोहरे के मौसम के कारण बहुत सारी ट्रेनें प्रभावित होती हैं, जिसके



कारण उन्हें समय पालन की हानि और बचिंग की समस्या का सामना करना पड़ता है।

घने कोहरे की वजह से जब ट्रेनें धीमी गति से चलती हैं तो रेलवे को काफी आर्थिक नुकसान भी होता है और ट्रेनों की धीमी गति के कारण लोको पायलटों की ड्यूटी के घंटे कई गुना बढ़ जाते हैं, जिसके चलते विभिन्न क्रू लॉबीयों को इनकी कमी का सामना भी करना पड़ता है।

साथ ही, ट्रेनों की धीमी गति के कारण सेक्शन की घटी हुई क्षमता और ट्रेनों के टाइम टेबल के हिसाब से न चल पाने की वजह से रेलवे ट्रैक रख-रखाव अवधि में मरम्मत कार्य के लिए उपलब्ध भी नहीं हो पाते हैं, जिसका असर वापस ट्रेनों की गति पर पड़ता है।

इस समस्या से निपटने के लिए भारतीय रेल की प्रभावित क्षेत्रीय रेलों ने धुंध एवं घने कोहरे के मौसम में ट्रेनों को विलंबित होने से बचाने के लिए अपनी-अपनी कार्य सीमा में चलने वाली विभिन्न ट्रेनों में फॉग पास उपकरण को लगाने का कार्य शुरू किया है।

फॉग पास उपकरण और उसके कार्य

फॉग यानि कि घनी धुंध एवं कोहरे के मौसम में ट्रेन का संचालन करते समय लोको पायलट की सामने देखने की क्षमता प्रभावित होती है, और चूँकि उसे सिग्नल की स्थिति के अनुरूप ट्रेन का संचालन करना पड़ता है, तो जाहिर-सी बात है कि इन सिग्नलों की स्थिति (लाल, हरा या पीला) देखकर सुनिश्चित करने के लिए उसे ट्रेन की गति को बहुत कम करना पड़ता है, जिसके चलते ट्रेनें अक्सर सेक्शन में विलंबित हो जाती हैं।



फॉग पास उपकरण लोको पायलट को घनी धुंध एवं कोहरे के मौसम में ट्रेन की चलती अवस्था में आगे आने वाले विभिन्न लैंडमार्क, जैसे कि सभी प्रकार के सिग्नलों एवं लेवल क्रॉसिंग फाटकों इत्यादि की स्थिति की सूचना देता है, जिसके चलते लोको पायलट विपरीत मौसमी परिस्थितियों में भी ट्रेनों को अपेक्षाकृत अधिक गति पर सुरक्षित तरीके से संचालित कर सकते हैं।

लगभग 1.5 किलोग्राम वजन वाले इस सुरक्षा उपकरण को अंतर्निहित बैटरी एवं मैग्नेट आधारित व्यवस्था के साथ एक जीपीएस एंटीना से सुसज्जित किया गया है। इसे लोको पायलट के सामने ड्राइविंग कंसोल या कंट्रोल स्टैंड या ड्राइविंग डेस्क पर रखकर इसका उपयोग किया जा सकता है।

इस उपकरण में किसी विशिष्ट सेक्शन में पढ़ने वाले विभिन्न लैंडमार्क, जैसे कि स्टेशन, विभिन्न वार्निंग बोर्ड, सभी प्रकार के सिग्नल, लेवल क्रॉसिंग फाटकों एवं व्हिसल बोर्ड इत्यादि की भौगोलिक स्थिति की जानकारी इसके चिप में पहले से ही फीड की जाती है।

जैसे ही ट्रेन चलना शुरू करती है, फॉग पास उपकरण भी कार्य करना शुरू कर देता है और जीपीएस तकनीक की मदद से सेक्शन में आगे आने वाले नजदीकी लैंडमार्क, जो कि इसकी जिओ फैंस रेंज में पड़ते हैं, की संक्षिप्त सूचना और दूरी इसकी एलसीडी स्क्रीन पर भौगोलिक क्रम में दर्शाने लगता है। इसमें विभिन्न सिग्नलों एवं लेवल क्रॉसिंग गेटों की स्थिति भी शामिल होती है।

इस तरह जब ट्रेन किसी स्टेशन पर पहुंच रही होती है तब यह फॉग पास उपकरण इसकी स्क्रीन पर उस स्टेशन के होम सिग्नल की बची हुई दूरी दर्शाने लगता है और भले ही लोको पायलट अत्यधिक धुंध के कारण उस होम सिग्नल को साक्षात् देखने में असमर्थ हो, लेकिन वह स्क्रीन पर देखकर सिग्नल की स्थिति (लाल, हरा या पीला) के अनुसार सतर्क रहते हुए उचित कार्रवाई करता है।

फॉग पास उपकरण धुंध एवं घने कोहरे के मौसम में लोको पायलट के लिए अतिरिक्त सहायक के तौर पर ही कार्य करता है, जबकि मौसम की परिस्थिति के अनुसार सिग्नल की स्थिति एवं सेक्शन के हिसाब से अंतिम निर्णय, जैसे कि ब्रेक लगाकर ट्रेन को खड़ा करना या गति कम करना इत्यादि लोको पायलट को ही लेना होता है। इस प्रकार ये नवीन सुरक्षा उपकरण लोको पायलट के लिए धुंध एवं घने कोहरे के मौसम में, विशेषकर सर्दियों के दौरान बहुत ही मददगार साबित हो रहे हैं। इनमें लोको पायलट को सतर्क करने के लिए श्रव्य उद्घोषणा व्यवस्था प्रदान की गई है। कुल मिलाकर कहा जा सकता है कि नई शुरू की गई जीपीएस आधारित प्रणाली फॉग पास, सर्दियों के मौसम में गहन कोहरे एवं धुंध से प्रभावित सेक्शनों में ट्रेन के सुरक्षित एवं समय से संचालन को तेज करने के लिए वरदान साबित हो रही है। ■



रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन

- प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी की अध्यक्षता में केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने 24 दिसम्बर, 2019 को भारतीय रेल के रूपांतरकारी संगठनात्मक पुनर्गठन को मंजूरी दी थी।
- यह ऐतिहासिक सुधार भारतीय रेल को भारत की 'विकास यात्रा' का विकास इंजन बनाने संबंधी सरकार के दृष्टिकोण को साकार करने में काफी मददगार साबित होगा।
- अगले स्तर की चुनौतियों से निपटने और विभिन्न मौजूदा कठिनाइयों को दूर करने के लिए यह कदम उठाने की आवश्यकता महसूस की जा रही थी।
- रेलवे के समूह 'ए' की मौजूदा 8 सेवाओं का एक केन्द्रीय सेवा 'भारतीय रेल प्रबंधन सेवा (आईआरएमएस)' में एकीकरण किया गया।
- रेलवे बोर्ड का गठन अब से विभागीय तर्ज के स्थान पर एक छोटे आकार वाली संरचना से होगा, जिसका गठन कार्यात्मक तर्ज पर होगा।
- रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन कार्यात्मक तर्ज पर होगा, जिसकी अध्यक्षता सीआरबी करेंगे। इसमें 4 सदस्यों के अलावा कुछ स्वतंत्र सदस्य होंगे।
 - सीआरबी / सीईओ, • सदस्य, ढांचागत संरचना,
 - सदस्य रोलिंग स्टॉक और ट्रेक्शन, • सदस्य परिचालन और व्यापार विकास, • सदस्य, वित्त
- रेलवे बोर्ड में स्वतंत्र सदस्यों को गैर-कार्यकारी सदस्यों के रूप में शामिल किया जाएगा।
- सेवाओं के एकीकरण की सिफारिश करने वाली विभिन्न समितियाँ थीं - प्रकाश टंडन समिति (1994), राकेश मोहन समिति (2001), सैम पित्रोदा समिति (2012), विवेक देबरॉय समिति (2015)।
- रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन से आपसी विभागीय समन्वय बेहतर होगा और यात्रियों को बेहतर सुविधाओं के साथ-साथ माल ढुलाई सेवा भी बेहतर होगी।
- सेवाओं के एकीकरण से 'विभागवाद' खत्म हो जाएगा, रेलवे के सुव्यवस्थित कामकाज को बढ़ावा मिलेगा, निर्णय लेने में तेजी आएगी, संगठन के लिए एक सुसंगत दृष्टिकोण सृजित होगा और तर्कसंगत निर्णय लेने को प्रोत्साहन मिलेगा।
- भर्ती किए जाने वाले नए अधिकारी आवश्यकतानुसार अभियांत्रिकी एवं गैर-अभियांत्रिकी क्षेत्रों से आएंगे और उनके कौशल एवं विशेषज्ञता के अनुसार उनकी तैनाती की जाएगी, ताकि वे किसी एक क्षेत्र में विशेषज्ञता हासिल कर सकें।
- केवल भारतीय रेल के अधिकारियों को ही सीईओ पद के लिए योग्य माना जाएगा।
- 'भारतीय रेल चिकित्सा सेवा (आईआरएमएस)' का नाम बदलकर 'भारतीय रेल स्वास्थ्य सेवा' (आईआरएचएस) किया गया।

भारतीय रेल के प्रथम मुख्य कार्यकारी अधिकारी की जिम्मेदारी वर्तमान अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव को दी गई है। अब उनका पद अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी होगा।

रेलवे बोर्ड के सदस्यों द्वारा संभाले जाने वाले कार्यों का विवरण

अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीईओ) सीआरबी

- मानव संसाधन
- सुरक्षा
- सुरक्षा
- स्वास्थ्य
- योजना
- अवसंरचना
- सतर्कता
- कुशलता एवं अनुसंधान
- जनसम्पर्क
- धरोहर
- सचिव की शाखाएं
- ट्रांसफॉर्मेशन सेल
- कॉरपोरेट को-ऑर्डिनेशन

सदस्य अवसंरचना, रेलवे बोर्ड, (एम/इंफ्रा)

- निर्माण
- सिविल इंजीनियरिंग
- पुल
- सिग्नल एवं टेलीकॉम
- भूमि एवं सुविधाएं
- स्टेशन पुनर्विकास एवं
- रेल विद्युतीकरण

सदस्य कर्षण, रेलवे बोर्ड, (एम/टीआरएस)

- उत्पादन इकाइयां
- यांत्रिक कार्यशालाएं
- डिब्बे
- रेल इंजन
- ट्रेन सेट
- पर्यावरण एवं हाउस कीपिंग
- कोचिंग स्टॉक का इलेक्ट्रिकल रखरखाव
- कर्षण वितरण
- ऊर्जा आपूर्ति एवं नवीकरणीय ऊर्जा
- सामग्री प्रबन्धन

सदस्य परिचालन एवं व्यवसाय विकास, रेलवे बोर्ड, (ओएंडबीडी) - (एम/ओएंडबीडी)

- यातायात परिवहन
- कोचिंग
- पर्यटन एवं खान-पान
- वाणिज्य
- गैर किराया राजस्व
- बाजार एवं व्यवसाय विकास तथा
- सूचना प्रौद्योगिकी

सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड, (एमएफ)

- लेखा
- वित्त
- बजट
- राजस्व
- स्टेट एवं इकोनॉमिक्स तथा
- आर्थिक इकाई

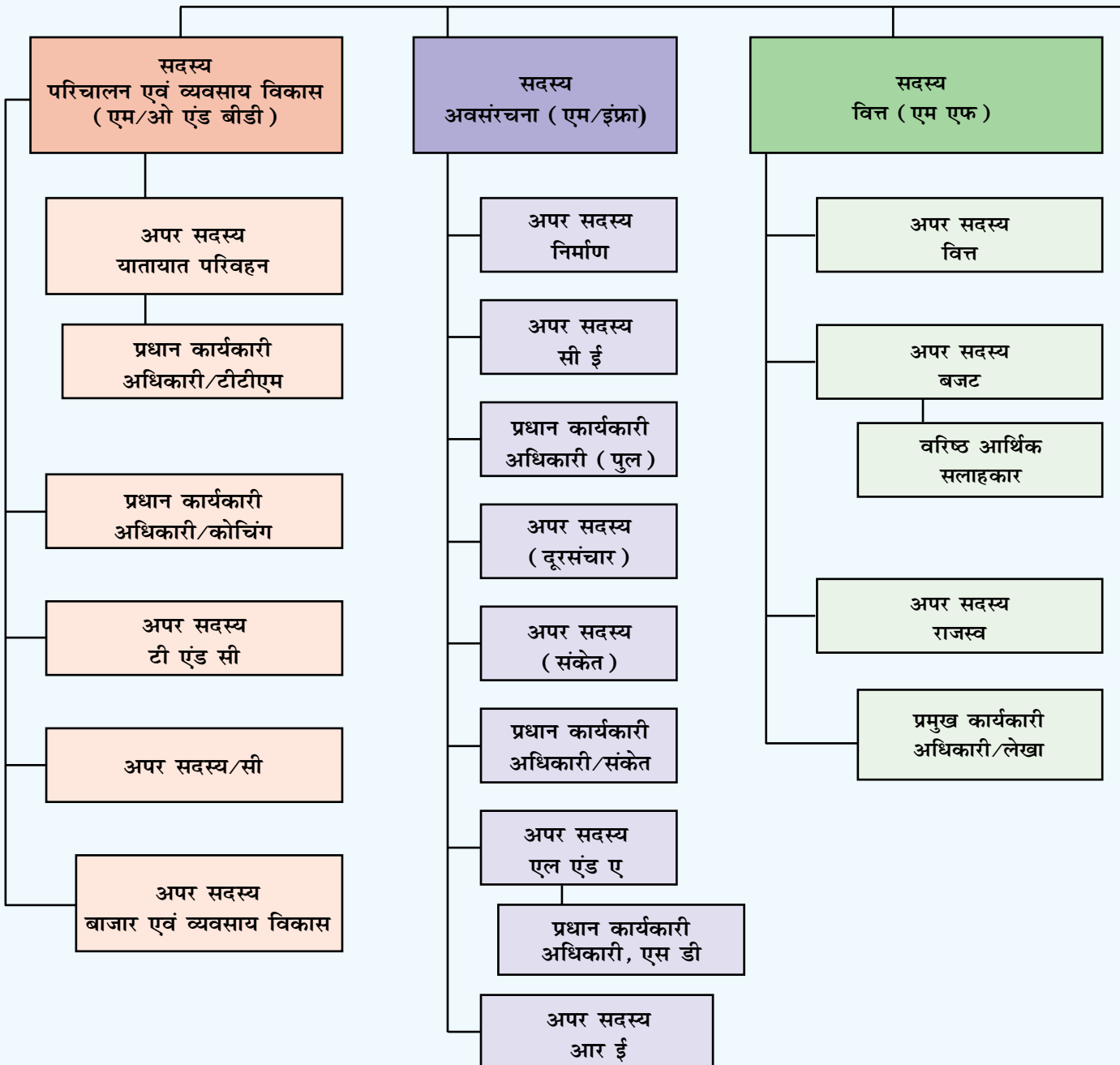
रेलवे बोर्ड का



रेल

रेल र

अध्यक्ष एवं मुख्य
(सीईओ)



सांगठनिक ढांचा

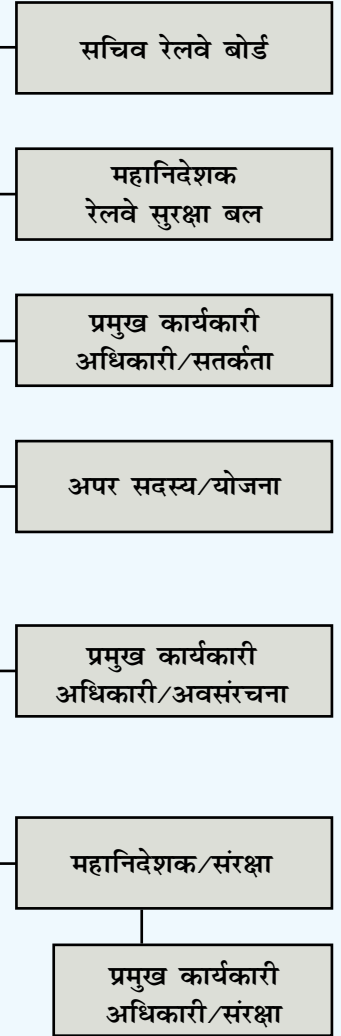
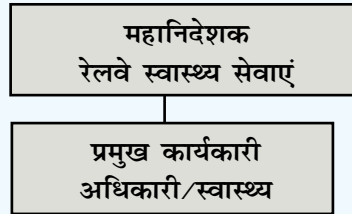
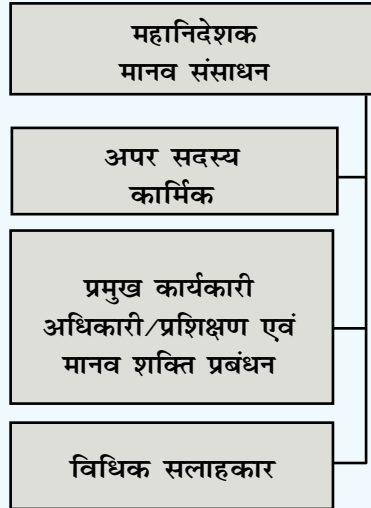
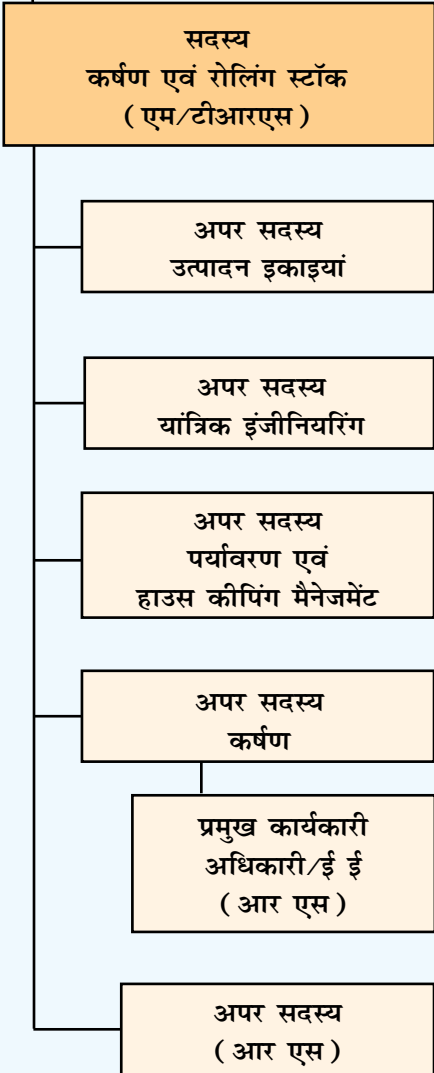


मन्त्री

राज्य मन्त्री

कार्यकारी अधिकारी
(सीआरबी)

सीधे रिपोर्ट करने वाले
अधिकारी



भारतीय रेल ने 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' के अंतर्गत 18 सितम्बर 2020 तक 9 लाख 79 हजार दिहाड़ी रोजगार अवसर प्रदान किए



- ये दिहाड़ी रोजगार 6 राज्यों बिहार, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, ओडिशा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश में उपलब्ध कराये गए
- रेल मंत्री स्वयं इन राज्यों के प्रवासी मजदूरों के लिए इन परियोजनाओं और कार्य अवसरों में हुई प्रगति की निगरानी कर रहे हैं
- परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए सम्बंधित ठेकेदारों को 18 सितंबर 2020 तक 2,056.97 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया
- गरीब कल्याण रोजगार अभियान 6 राज्यों के 116 जिलों में लागू किया जा रहा है
- इन राज्यों में 164 रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जा रहा है

वृक्षारोपण और (vi) मौजूदा तटबंधों, उपमार्गों और पुलों का संरक्षण कार्य।

गौरतलब है कि प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने कोविड-19 महामारी से प्रभावित हुए प्रवासी मजदूरों की आर्थिक समस्याओं को दूर करने और रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिए 20 जून 2020 को 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' की शुरुआत की थी। अनेक राज्यों से वापस लौटे प्रवासी श्रमिकों की बड़ी संख्या को उनके अपने क्षेत्रों और गांवों में आजीविका के अवसर प्रदान करना इस योजना का मुख्य उद्देश्य है। प्रधानमंत्री ने घोषणा की थी कि 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' के तहत टिकाऊ ग्रामीण बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए 50,000 करोड़ रुपये की राशि खर्च की जाएगी।

125 दिनों का यह अभियान मिशन मोड में चलाया जा रहा है और इसमें 6 राज्यों के 116 जिलों में 25 तरह के कार्यों और गतिविधियों का क्रियान्वयन शामिल है। इन प्रदेशों बिहार, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, ओडिशा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश में दूसरे राज्यों से वापस लौटे प्रवासी मजदूरों की बड़ी संख्या है। इस अभियान के तहत अनेक सार्वजनिक कार्य किए जा रहे हैं, जिसमें 50,000 करोड़ रुपये का व्यय होना निर्धारित किया गया है।

यह अभियान 12 अलग-अलग मंत्रालयों तथा विभागों के बीच एक संयुक्त प्रयास है। इसके तहत ग्रामीण विकास, पंचायती राज, सड़क परिवहन और राजमार्ग, खान, पेयजल और स्वच्छता, पर्यावरण, रेलवे, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस, नई और नवीकरणीय ऊर्जा, सीमा सड़क, दूरसंचार और कृषि से सम्बंधित 25 सार्वजनिक निर्माण कार्यों और गतिविधियों से सम्बंधित कार्यान्वयन को तेज करने के लिए आजीविका के अवसरों में वृद्धि की जा रही है। ■

भारतीय रेल ने 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' के अंतर्गत 18 सितम्बर 2020 तक 6 राज्यों में 9 लाख 79 हजार 557 दिहाड़ी रोजगार प्रदान किए हैं। ये राज्य हैं - बिहार, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, ओडिशा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश।

रेल तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल इस योजना के तहत इन परियोजनाओं की प्रगति और इन राज्यों के प्रवासी मजदूरों के लिए काम के अवसरों की प्रगति की बारीकी से निगरानी कर रहे हैं। इन राज्यों में लगभग 164 रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जा रहा है।

18 सितंबर 2020 तक 12 हजार 276 श्रमिकों को इस अभियान से जोड़ा गया है और ठेकेदारों को कार्यान्वित की जा रही परियोजनाओं के लिए 2,056.97 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया है।

रेलवे ने प्रत्येक जिले के साथ-साथ राज्यों में भी नोडल अधिकारी नियुक्त किए हैं ताकि राज्य सरकार के साथ घनिष्ठ समन्वय स्थापित हो सके।

रेलवे ने कई ऐसे कार्यों की पहचान की है जिन्हें इस योजना के तहत क्रियान्वित किया जा रहा है। ये कार्य इस प्रकार से हैं: (i) समतल क्रॉसिंग के लिए नजदीकी सड़कों का निर्माण और रख-रखाव, (ii) रेलवे ट्रैक के किनारे गाद वाले जलमार्ग, खाइयों तथा नालों की सफाई और विकास, (iii) रेलवे स्टेशनों तक पहुंचने के लिए समीपवर्ती सड़कों का निर्माण और रख-रखाव, (iv) मौजूदा रेलवे तटबंधों और उपमार्गों की मरम्मत तथा चौड़ीकरण, (v) रेलवे भूमि की अंतिम सीमा तक

भारतीय रेल पर 'स्वच्छता पखवाड़ा' मनाया गया

भारतीय रेल में 16 से 30 सितंबर, 2020 तक 'स्वच्छता पखवाड़ा' मनाया। प्लास्टिक कचरे के प्रबंधन पर विशेष ध्यान देने के साथ ही स्टेशनों, ट्रेनों, पटरियों, कॉलोनियों और अन्य रेलवे प्रतिष्ठानों की व्यापक सफाई और कीटाणु मुक्त करने का काम किया गया।

पखवाड़े के उद्घाटन दिवस पर सभी जोनल रेलवे मुख्यालयों, मंडल कार्यालयों और अन्य प्रतिष्ठानों में रेलवे कर्मचारियों को स्वच्छता का संकल्प दिलाया गया। पखवाड़े के दौरान प्लास्टिक कचरे के प्रबंधन पर विशेष ध्यान देते हुए स्टेशनों, ट्रेनों, पटरियों, कॉलोनियों और अन्य रेलवे प्रतिष्ठानों की व्यापक साफ-सफाई और कीटाणु मुक्त करने का काम किया गया। मास्क और सैनिटाइजर बांटे गये। कोविड-19 संबंधित सावधानियों के साथ ही रेलवे परिसर को स्वच्छ और सुरक्षित रखने के लिए जागरूकता पैदा करने के लिए आईईसी का उपयोग और वेबिनार भी आयोजित किए गए। इस अवधि के दौरान रेलवे पटरियों, स्टेशनों, नालियों, शौचालयों, यार्ड, डिपो आदि की सफाई पर ध्यान दिया गया।

संयुक्त राष्ट्र पर्यावरण कार्यक्रम (यूएनईपी) के साथ मिलकर उत्तर रेलवे के माध्यम से रेलवे बोर्ड ने 16 सितंबर 2020 को 'स्वच्छता और पर्यावरण' विषय पर एक वेबिनार का आयोजन किया। कोविड महामारी के कारण, 16 सितंबर से शुरू होकर 30 सितंबर 2020 तक चलने वाले 'स्वच्छता पखवाड़ा' की शुरुआत के लिए वर्चुअल माध्यम, वेबिनार आयोजित किया गया।

वेबिनार के दौरान विभिन्न सरकारी, निजी और गैर-सरकारी संगठनों के पर्यावरण से जुड़े प्रतिनिधियों और विशेषज्ञों ने प्रतिभागियों को संबोधित किया। इस वेबिनार में भारतीय रेल के विभिन्न विभागों से 100 से ज्यादा अधिकारियों ने हिस्सा लिया। सत्र के दौरान चर्चा में आए कुछ प्रमुख मुद्दे थे :

- भारतीय रेल द्वारा उचित ठोस अपशिष्ट प्रबंधन, पानी की बचत और ऊर्जा संरक्षण आदि के लिए उठाए गए कदम
- स्वच्छ भारत मिशन के साथ आईआर पहलों का सम्मिलन
- रेलवे स्टेशनों की ग्रीन रेटिंग
- प्लास्टिक कचरे से निपटना
- सर्कुलर इकॉनमी पर दृष्टिकोण

प्रतिभागियों को संबोधित करने वाले वक्ताओं में श्री अरुण अरोड़ा, प्रधान मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, उत्तर रेलवे और अतुल बगई, कट्टी हेड यूएनईपी इंडिया कार्यालय, दीया मिर्जा, यूएनईपी गुडविल एंबेसडर, अफरोज शाह, एडवोकेट और यूएनईपी चैंपियन ऑफ द अर्थ, नवीन अग्रवाल, निदेशक एसबीएम, आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय शामिल थे।

इसके साथ ही डॉ. प्रसाद मोदक, संस्थापक, पर्यावरण प्रबंधन केंद्र, श्री के. एस. वेंकटगिरि कार्यकारी निदेशक सीआईआई जीबीसी, चिंतन पर्यावरण अनुसंधान और कार्रवाई समूह से चित्रा मुखर्जी और फाइनल माइल कंसल्टिंग के चेयरमैन श्री बीजू डोमिनिक ने भी वेबिनार को संबोधित किया। ■

भारतीय रेल द्वारा 44 हाई स्पीड वंदे भारत ट्रेन सेट्स बनाने के लिए संशोधित टेंडर जारी

भारतीय रेल ने 44 सेमी हाई स्पीड वंदे भारत ट्रेन सेट्स के लिए संशोधित टेंडर जारी किया है। यह टेंडर ट्रेन सेट्स के लिए बोगियों के साथ-साथ थ्री-फेज प्रोपल्शन, कंट्रोल और अन्य उपकरणों के लिए है। इस टेंडर को www.ireps.gov.in पर अपलोड किया गया है। टेंडर को खोलने की तारीख 17 नवंबर, 2020 है।



टेंडर की प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं :

- ट्रेन सेट्स आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला और एमसीएफ/रायबरेली में बनेंगे।
- यह स्थानीय (स्वदेशी) निविदा होगी।
- 2 चरण, रिवर्स ऑक्शन (रिवर्स बोली) लगाया जाएगा।

संशोधित टेंडर 'मेक इन इंडिया' नीति के लिए भारत सरकार की प्राथमिकता के अनुरूप है। न्यूनतम स्थानीय सामग्री के प्रतिशत को संशोधित करके अब 75% कर दिया गया है।

यह आत्मनिर्भर भारत के संशोधित डीपीआईआईटी (DPIIT) शर्तों के तहत जारी पहला बड़ा टेंडर है। इसमें कम से कम 75% घरेलू घटक (domestic components) को शामिल किया गया है। यह टेंडर अब एक घरेलू टेंडर है। इसके लिए केवल भारत में पंजीकृत कंपनियां ही आवेदन कर सकती हैं और उन्हें लागत (quote) भारतीय रुपये में बतानी होगी। ■

आत्मनिर्भर भारत की ओर बढ़ती रेलवे

भारत को आत्मनिर्भर बनाने की दिशा में उत्तर रेलवे एलएचबी डिब्बों को घरेलू स्तर पर 'हेड ऑन जनरेशन' प्रणाली में तब्दील कर रही है। उत्तर एवं उत्तर-मध्य रेलवे के महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी ने बताया कि उत्तर रेलवे पर चल रहे 2,231 एलएचबी डिब्बों में से 2,211 डिब्बों को 'हेड ऑन जनरेशन' प्रणाली में बदला गया है। ये डिब्बे शताब्दी, राजधानी, हमसफर और एसी स्पेशल रेलगाड़ियों में सफलतापूर्वक चल रहे हैं। इससे रेलवे को 92.5 करोड़ रुपये मूल्य के 1.3 करोड़ लीटर डीजल की बचत हुई है।

हेड ऑन जनरेशन

भारतीय रेल की अनेक प्रीमियम और मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में एलएचबी डिब्बे इस्तेमाल किए जा रहे हैं। इंटीग्रल कोच फैक्ट्री के परंपरागत डिब्बों से अलग ये एलएचबी कोच वातानुकूलन, बिजली, पंखे, चार्जिंग प्वाइंट्स और रसोई यान में लगने वाली बिजली, जिसे सामूहिक रूप से 'होटल लोड' कहा जाता है, की निर्बाध आपूर्ति सुनिश्चित करते हैं। इस उद्देश्य के लिए रैक के दोनों सिरों पर प्रायः लगाये जाने वाले पॉवर कार में जनरेटर का इस्तेमाल 'एण्ड ऑन जनरेशन' प्रणाली के रूप में किया जाता है। पावर इलेक्ट्रॉनिक्स, कंट्रोल सिस्टम और पॉवर सप्लाय सिस्टम के क्षेत्र में तकनीकी उन्नयन और निरन्तर प्रगति के चलते भारतीय रेल रेल डिब्बों में बिजली की आपूर्ति के लिए 'हेड ऑन जनरेशन' प्रणाली को अपना रही है। इस प्रणाली में रेलगाड़ी के होटल लोड के लिए पॉवर कार की बजाय बिजली की आपूर्ति विद्युत लोकोमोटिव से की जाती है। इंजन के पेन्टोग्राफ से विद्युत करंट को टैप करके पहले ट्रांसफार्मर को भेजा जाता है और फिर डिब्बों की विद्युत आवश्यकताओं के लिए 750 वोल्ट, 3-फेज 50 हर्ट्ज में परिवर्तित किया जाता है।



हेड ऑन जनरेशन (एचओजी) तकनीक युक्त इंजन

यह प्रणाली पर्यावरण के अनुकूल, किफायती और परिचालन में लाभदायक है। उपकरणों की विफलता के कारण रेल परिचालन के दौरान होने वाली गड़बड़ियों को कम करने की दिशा में यह भरोसेमंद है। पॉवर कार के स्थान पर यात्री डिब्बों को लगाकर रेलवे अतिरिक्त राजस्व भी अर्जित कर सकती है।

बिजली के उत्पादन के लिए डीजल का कोई उपयोग नहीं है, अतः जीवाश्म ईंधन के जलने से होने वाले वायु प्रदूषण की संभावना भी समाप्त हो जाती है, साथ ही पॉवर कार से होने वाला तेज ध्वनि प्रदूषण भी रोकने में मदद मिली है। ऐसे पर्यावरण अनुकूल उपायों को अपनाकर भारतीय रेल, जो कि परिवहन का एक हरित माध्यम है, अपने कार्बन फुटप्रिंट को कम करके 'कार्बन क्रेडिट' अर्जित कर रही है। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे : हेड ऑन जनरेशन टेस्टिंग किट

रांची रेल मंडल के विद्युत विभाग (सामान्य) द्वारा आसानी से एक जगह से दूसरी जगह ले जा सकने वाला कम वजन की हेड ऑन जनरेशन टेस्टिंग किट का निर्माण हटिया स्थित कोचिंग डिपो में ट्रेन लाइटिंग एसी डिपो द्वारा किया गया।

पहले एलएचबी रैक में लगे हुए पॉवर कार की टेस्टिंग हेतु संपूर्ण रैक को लोकोमोटिव के द्वारा वॉशिंग पिट लाइन पर ले जाना आवश्यक था, लेकिन अब एचओजी टेस्टिंग किट के निर्माण से यह कार्य बिना लोकोमोटिव के रहते हुए भी टेस्टिंग करना संभव हुआ है। एलएचबी रैक में लगे हुए पॉवर कार की तकनीकी जांच टेस्टिंग किट द्वारा की जा सकती है, तथा रैक को वॉशिंग पिट लाइन पर ले जाना आवश्यक नहीं है। साथ ही टेस्टिंग के लिए इंजन की भी आवश्यकता नहीं है। वजन में हल्के एवं पोर्टेबल होने के कारण इस एचओजी टेस्टिंग किट को आसानी से जहां रैक लगे हुए हैं वहां ले जाकर जांच की जा सकती है। ■



उत्तर रेलवे ने 'हरित दिवस' का आयोजन किया

हरे-भरे और स्वच्छ पर्यावरण के प्रति अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता को निभाते हुए उत्तर रेलवे ने 28 अगस्त, 2020 को पौधारोपण करके 'हरित दिवस' का आयोजन किया। इस अवसर पर उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी ने बड़ौदा हाउस में पौधारोपण किया।

इस अवसर पर उनके साथ उत्तर रेलवे प्रधान कार्यालय के विभागों के प्रमुख विभागाध्यक्ष, दिल्ली मंडल के मंडल रेल प्रबंधक, श्री एस.सी. जैन और अन्य वरिष्ठ अधिकारी भी उपस्थित थे। 'हरित दिवस' के आयोजन के अवसर पर उत्तर रेलवे के स्टेशनों, शेडों, रेलवे कॉलोनियों और रेल पथों के किनारे रेलवे अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने व्यापक रूप से पौधारोपण कर इस कार्यक्रम में भाग लिया। ■



मंडल रेल अस्पताल, सोलापुर में चिकित्सा सहायक बीओटी

डॉ. कोटनिस मेमोरियल रेलवे अस्पताल, सोलापुर में कार्यरत चिकित्सा प्रोफेशनल की सहायता के लिए एक अभिनव चिकित्सा सहायक (आरओ) बीओटी बनाया गया है। इस रोबोट के पास घूमने के लिए एक गतिमान चेहरा और मुक्त गति है। इसमें स्वचालित रूप से हाथ सैनिटाइजर, मरीज के तापमान की थर्मल स्क्रीनिंग, ऑक्सीजन संतृप्ति की जांच के लिए पल्स ऑक्सीमीटर की व्यवस्था है।

डॉक्टर और मरीज का दोतरफा वीडियो संचार होता है और रोबोट को डॉक्टर के कमरे से रिमोट एक्सेस की सुविधा मिलती है।

इसमें दवाइयां और आवश्यक सामान ले जाने के लिए एक ट्रे भी है। यह चिकित्सा सहायक सोलापुर मंडल द्वारा विकसित किया गया है। 24x7 काम कर रहे डॉक्टरों और पैरामेडिकल स्टाफ की एक समर्पित टीम मरीजों की जान बचाने के लिए उनकी देखभाल करने के लिए अपनी सेवाएं दे रही है। ■



लखनऊ मंडल द्वारा 'स्वच्छ आहार' दिवस का आयोजन

स्वच्छता पखवाड़े के अंतर्गत उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल द्वारा पखवाड़े के अनुपालन में 25 सितम्बर, 2020 को अभियान के अंतर्गत सम्पूर्ण मंडल पर आवागमन करने वाली गाड़ियों की पैट्री कारों का गहन निरीक्षण करते हुए स्वच्छता की व्यापक स्तर पर व्यवस्था सुनिश्चित की गई। इस अभियान के अंतर्गत गाड़ी संख्या 05910 अवध-आसाम स्पेशल की पैट्री कार की स्वच्छता का लखनऊ स्टेशन पर एवं गाड़ी संख्या 09045 सूरत-छपरा स्पेशल ट्रेन का वाराणसी स्टेशन पर गहन निरीक्षण किया गया। निरीक्षण में रेलवे द्वारा अधिकृत आदर्श मानकों के आधार पर प्रमाणित पेयजल एवं अन्य पैकड खाद्य पदार्थ की उपलब्धता सहित समस्त पैट्री कार का गहन निरीक्षण किया गया। पैट्री कार की स्वच्छता का पर्यवेक्षकों द्वारा निरीक्षण करते हुए साफ-सफाई के सम्बन्ध में पैट्री में कार्यरत कर्मचारियों को कोविड-19 सम्बन्धी निर्देशों के पालन के साथ कार्य करने के सुझाव दिए गए एवं यह भी सुनिश्चित किया गया कि पैट्री



कार कर्मचारी निर्धारित वैध प्रपत्रों, मेडिकल कार्ड, स्वच्छ परिधान एवं अन्य निर्धारित मानकों के आधार पर कार्य कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त मंडल के विभिन्न स्टेशनों पर स्थित खान-पान के स्टालों की भी साफ-सफाई को व्यापक स्तर पर संपन्न किया गया। ■

महाप्रबंधक, उत्तर एवं उत्तर मध्य रेलवे ने जर्मन रेलवे कॉर्पोरेशन के विशेषज्ञों के साथ आयोजित वेब आधारित सत्र की अध्यक्षता की



कार्यालयों और स्टेशनों में किए गए इंतजाम, फेस कवर, सैनिटाइजर, पीपीई कवरॉल आदि का आंतरिक स्रोतों से उत्पादन। उन्होंने आगे कहा कि हमें इस अदृश्य शत्रु के साथ कुछ समय तक रहना पड़ सकता है और यह महत्वपूर्ण है कि हम वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित इस अनुभव साझाकरण सत्र में रेलवे की दुनिया की सर्वोत्तम प्रथाओं से सीखें। इसके साथ ही महाप्रबंधक ने वक्ताओं का स्वागत किया।

ड्यूश बॉन के विशेषज्ञों ने कोविड-19 के दौरान परिचालन कर्मचारियों के जोखिम प्रबंधन, आपूर्ति शृंखला, जोखिम प्रबंधन और कोविड-19 के वित्तीय प्रभाव से निपटने संबंधी अनुभव साझा किए। परिचालन कर्मियों के जोखिम प्रबंधन के संबंध में एक विश्लेषणात्मक आईटी उपकरण का उपयोग कर जर्मन रेलवे कॉर्पोरेशन द्वारा कर्मियों की वर्तमान स्वास्थ्य स्थिति और कोविड-19 के पूर्वानुमानित प्रसार के आधार पर प्रत्येक क्षेत्र में कर्मचारियों की उपलब्धता के आकलन के लिए किया गया। इसी प्रकार, आपूर्तिशृंखला प्रबंधन के तहत संचालन और रख-रखाव के लिए आवश्यक सामग्री की उपलब्धता, वर्तमान इन्वेंट्री स्तर, संभावित आपूर्तिकर्ताओं की सूची, उत्पादन स्थलों में प्रतिबंध, परिवहन आदि के सम्बंध में विश्लेषणात्मक आईटी उपकरण का उपयोग करके प्रत्येक आपूर्तिकर्ता को रेटिंग की गई है और सर्वोत्तम विकल्प चुनने के लिए प्रत्येक संभावित आपूर्तिकर्ता को अंक दिए गए।

ड्यूश बॉन के साथ काम करने वाले विशेषज्ञों ने कहा कि भारतीय रेल ने कोविड-19 स्थिति को कुशल तरीके से संभाला है और अपने बड़े और व्यवस्थित डेटा बेस का उपयोग कोविड-19 के बाद की रणनीति तैयार करने तथा माल और यात्री परिवहन में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए कर सकती है। महाप्रबंधक श्री चौधरी ने कहा कि रेलवे पहले से ही लंबी अवधि की परियोजनाओं, जैसे यात्री सेवाओं में प्रमुख सुधार, 2024 तक माल लदान की मात्रा दोगुना करना, ट्रेनों की गति बढ़ाना आदि पर काम कर रही है तथा डेटा विश्लेषण का उचित उपयोग रेलवे को इन लक्ष्यों को प्राप्त करने में मदद करेगा। ■



ग्वालियर में एनसीआर द्वारा बनाया गया कवरऑल

हमारा राष्ट्र कोविड-19 महामारी के कारण एक अभूतपूर्व और चुनौतीपूर्ण समय से गुजर रहा है; हालांकि रेलवे जो सभी प्रतिकूल परिस्थितियों के दौरान प्रदर्शन करने के लिए जानी जाती है, वर्तमान स्थितियों के अनुसार खुद को ढालते हुए पूरे देश में आवश्यक माल और यात्री यातायात सुनिश्चित करने के लिए अथक प्रयास कर रही है। उत्तर रेलवे ने कोविड-19 के विरुद्ध लड़ाई में समग्र और व्यापक दृष्टिकोण अपनाया है, लेकिन इस नोवल कोरोना वायरस से निपटने के क्रम में प्रतिदिन नए प्रयोग हो रहे हैं। कोविड-19 की स्थिति को संभालने में अन्य रेलवे द्वारा प्रयोग की जा रही सर्वोत्तम तकनीकों से सीखने के इरादे से जर्मन रेलवे कॉर्पोरेशन ड्यूश बॉन (Deutsche Bahn) के विशेषज्ञों के साथ एक वेब संगोष्ठी सह अनुभव साझाकरण सत्र दिनांक 01.09.2020 को आयोजित किया गया, ड्यूश बॉन के साथ जुड़े श्री फेलिक्स रेजवेस्की (Mr. Felix Rezewski) एवं श्री फेलिक्स उलरिच (Mr. Felix Ullrich) जैसे वैश्विक विशेषज्ञों ने रेलवे संबंधित क्षेत्रों में वरिष्ठ पदों पर काम कर रहे अपने भारतीय सहयोगियों, श्री आशीष गर्ग और श्री सुमंत वत्स के साथ जर्मन रेलवे कॉर्पोरेशन द्वारा कोविड-19 के दौरान ट्रेनों के कुशल संचालन और रख-रखाव के लिए उठाए गए कदमों को साझा किया।

महाप्रबंधक, उत्तर एवं उत्तर मध्य रेलवे, श्री राजीव चौधरी की अध्यक्षता में आयोजित इस वेबिनार में उत्तर मध्य और उत्तर रेलवे के प्रमुख विभागाध्यक्षों और दोनों रेलवे के मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों ने भाग लिया। प्रारम्भिक सत्र में, महाप्रबंधक श्री चौधरी ने कोविड-19 के दौरान रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों को साझा किया और बताया कि उत्तर और उत्तर मध्य रेलवे, दोनों ने न केवल माल और पार्सल परिवहन, श्रमिक स्पेशल चलाने, विशेष ट्रेनों का संचालन आदि जैसे कोर क्षेत्र में उत्कृष्ट प्रदर्शन किया है, बल्कि कोरोना वायरस के खिलाफ लड़ाई में कई अपरंपरागत और अभिनव कदम उठाए हैं। उदाहरणस्वरूप आईसोलेशन कोच, क्वारंटीन केंद्र, कोविड-19 अस्पताल,

उत्तर पश्चिम रेलवे मुख्यालय पर वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित

रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की सुरक्षा हेतु उत्तर पश्चिम रेलवे के पूर्व में चार मंडल मुख्यालय स्टेशनों - जयपुर, जोधपुर, बीकानेर तथा अजमेर स्टेशनों पर वीडियो सर्विलांस प्रणाली स्थापित की गई थी। अब सर्विलांस प्रणाली का विस्तार करते हुए उत्तर पश्चिम रेलवे के 20 अन्य स्टेशनों पर यह प्रणाली स्थापित की गई है।

उत्तर पश्चिम रेलवे के 20 स्टेशनों पर लगाए गए सीसीटीवी कैमरों से सुरक्षा की निगरानी उत्तर पश्चिम रेलवे प्रधान कार्यालय पर नवस्थापित वीडियो सर्विलांस प्रणाली से की जा सकेगी। इस सर्विलांस प्रणाली का उद्घाटन श्री आनन्द प्रकाश, महाप्रबन्धक उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा किया गया। इस अवसर पर श्रीमती अरुणा सिंह, अपर महाप्रबन्धक, श्री मोहन डुडेजा, प्रमुख मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर, सुश्री अरोमा सिंह ठाकुर, प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त, श्री के.सी. बैरवा, महाप्रबन्धक, रेलटेल, श्री आर.के. गुडेशर, मुख्य संचार इंजीनियर, श्री पवन शर्मा, उप मुख्य सिगनल एवं दूर संचार इंजीनियर, तथा उत्तर पश्चिम रेलवे के अधिकारी व कर्मचारी उपस्थित थे। नवस्थापित वीडियो सर्विलांस प्रणाली के अंतर्गत जयपुर मंडल के 05 स्टेशनों - अलवर, बांदीकुई, गांधीनगर जयपुर, फुलेरा, रेवाड़ी, अजमेर मंडल के 06 स्टेशनों - भीलवाड़ा, फालना, मारवाड़ जं., आबूरोड, उदयपुर सिटी, रानी, जोधपुर मंडल के 03



स्टेशनों - जैसलमेर, नागौर, पाली मारवाड़ तथा बीकानेर मंडल के 06 स्टेशनों - हनुमानगढ़, लालगढ़, श्रीगंगानगर, सूरतगढ़, भिवानी, हिसार स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों के माध्यम से यात्रियों, उनके सामान एवं रेल सम्पत्ति की सुरक्षा व्यवस्था की निगरानी बेहतर तरीके से रखी जा सकेगी। उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी स्टेशनों को चरणबद्ध तरीके से सर्विलांस प्रणाली से जोड़े जाने की योजना है। ■

उत्तर पश्चिम रेलवे : संरक्षा बुकलेट का विमोचन



उत्तर पश्चिम रेलवे संरक्षा विभाग द्वारा समय-समय पर किए जाने वाले संरक्षा निरीक्षणों के लिए मार्गदर्शन हेतु संरक्षा बुकलेट का विमोचन महाप्रबन्धक श्री आनन्द प्रकाश ने किया

गया। इस अवसर पर अपर महाप्रबन्धक श्रीमती अरुणा सिंह, प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री एस.पी.एस. गुप्ता एवं अन्य विभागाध्यक्ष भी मौजूद थे।

रेलवे में संरक्षा को सर्वोपरि रखा जाता है। इस हेतु समस्त विभागों का समय-समय पर अन्य विभागों के उच्चाधिकारियों द्वारा संरक्षा निरीक्षण आयोजित किए जाते रहते हैं। इन निरीक्षणों में रेलवे कार्मिक द्वारा पूर्ण नियमों एवं कार्यप्रणाली की जांच भी सम्मिलित होती है। प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री एस. पी. एस. गुप्ता की पहल से निरीक्षणकर्ताओं की सुविधा हेतु संरक्षा मर्दों सम्बन्धित समस्त जानकारियों को एक चेक लिस्ट के द्वारा संग्रहित कर बुकलेट के रूप में समाहित किया गया है, जिससे संरक्षा के प्रत्येक क्षेत्र की सघन जाँच की जा सके। इस बुकलेट

के सहयोग से निरीक्षणकर्ताओं को छोटी से छोटी बातों की जानकारी हो पाएगी और तदनुसार सम्बन्धित फील्ड स्टॉफ की सुधारात्मक कार्रवाई करने में सुविधा होगी। ■

सिग्नलिंग इंजीनियरिंग मैनुअल में संशोधन में उत्तर मध्य रेलवे का अहम योगदान

भारतीय रेल पर यातायात की बढ़ती मांग और ट्रेनों की गति बढ़ाने के लिए सिग्नलिंग बुनियादी ढांचे को अपग्रेड करने और नवीनतम रख-रखाव प्रथाओं को अपनाने की आवश्यकता अपरिहार्य है। इस प्रकार उन नियमों और विनियमों को अद्यतन करने की आवश्यकता थी जो सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल के तहत आते हैं, जिसे वर्ष 2001 में अपडेट किया गया था। मैनुअल के अपडेशन के लिए रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे, रिसर्च विंग और प्रशिक्षण केंद्रों के अनुभवी वरिष्ठ अधिकारियों के परामर्श की आवश्यकता होती है। लॉकडाउन की अवधि के दौरान, रेलवे बोर्ड द्वारा इस महत्वपूर्ण कार्य को विविध और समृद्ध अनुभव वाले अधिकारियों की दो समिति किया गया था।

पहली कमेटी को मौजूदा एसईएम के संशोधन का काम सौंपा गया। इस समिति के लिए श्री अरुण कुमार, प्रिंसिपल चीफ सिग्नल एंड टेलीकॉम इंजीनियर उत्तर मध्य रेलवे को भारतीय रेल और इस्कॉन पर सिग्नलिंग में उनके व्यापक अनुभव को ध्यान में रखते हुए चुना गया। विभिन्न सिग्नलिंग उपकरणों जिसमें नई तकनीक प्रणाली जैसे MSDAC, CTC, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग आदि शामिल हैं के रख-रखाव प्रणाली में संशोधन के लिए दूसरी समिति का गठन किया गया जिसमें श्री नीरज यादव, चीफ सिग्नल इंजीनियर, उत्तर मध्य रेलवे को, जिन्होंने



सबसे व्यस्त रेलवे में से एक में अपने अभिनव तरीकों से काम करते हुए सिग्नलिंग सिस्टम की विश्वसनीयता में सुधार किया है, को कमेटी मेंबर के रूप में नामित किया गया है।

समिति ने कोविड लॉकडाउन अवधि के दौरान वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से कई दौर की चर्चा के बाद ड्राफ्ट SEM को अंतिम रूप दिया और टिप्पणियों के लिए सभी जोनल रेलवे को प्रेषित किया गया। जोनल रेलवे से प्राप्त ऐसी सभी टिप्पणियों को इरीसेट और आरडीएसओ द्वारा संकलित किया गया। इस नए मनुअल को महीने के भीतर अंतिम रूप दिया जाएगा। ■

फिट इंडिया फ्रीडम रन में उत्तर मध्य रेलवे खेल संघ की सहभागिता

उत्तर मध्य रेलवे सक्रिय रूप से युवा मामलों और खेल मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा शुरू की गई 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' पहल को आगे बढ़ाने में सक्रिय योगदान कर रही है। यह पहल 15 अगस्त, 2020 को 74वें स्वतंत्रता दिवस के उपलक्ष्य में आयोजित की गई, जो 2 अक्टूबर, 2020 को महात्मा गांधी की 151वीं जयंती तक चली।

दिनांक 5 सितंबर 2020 को, सूबेदारगंज स्थित रेलगांव स्टेडियम, में उत्तर मध्य रेलवे खेल संघ द्वारा एक 'रन एंड वॉक' का आयोजन किया गया। खेल संघ के अध्यक्ष, एवं प्रमुख मुख्य इंजीनियर श्री शरद मेहता ने सामाजिक दूरी के मानदंडों का पालन करते हुए फिटनेस बनाने के लिए प्रेरित किया। इस कार्यक्रम में विभिन्न खिलाड़ियों सहित खेल संघ के अधिकारियों ने हिस्सा लिया। इस अवसर पर एक वीडियो क्लिप भी तैयार की गई है और इसे पहल के प्रचार के लिए प्रयोग किया जाएगा।

ज्ञात हो कि, फिट इंडिया फ्रीडम रन का आयोजन बेहतर स्वास्थ्य को प्रोत्साहित करने और मोटापे, आलस, तनाव, चिंता, बीमारियों आदि से मुक्ति पाने के लिए किया जा रहा है।

'वर्चुअल रन' जिसका विश्व भर में धावकों / वॉकरों द्वारा प्रयोग किया जा रहा है को प्रोत्साहित करने की सलाह दी गई।



'वर्चुअल रनिंग' किसी भी अन्य प्रकार के रनिंग के समान ही काम करता है, लेकिन 'वर्चुअल रनिंग' के अंदर धावकों / वॉकरों द्वारा दर्ज की गई दौड़ किसी भी स्थान पर, किसी भी गति से, घर में ट्रेडमिल पर या किसी अन्य जगह और अन्य देश में दौड़ी जा सकती है! आपको बस एक दौड़ में प्रवेश करना है और यह सुनिश्चित करना है कि आपने इसे पूरा किया है। इस अभियान में आप फिट इंडिया वेबसाइट के माध्यम से या तो ऑर्गनाइजर द्वारा उपलब्ध कराये गए प्लेटफॉर्म पर जाकर भाग लिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त व्यक्तिगत रूप से की गई दौड़ का डेटा भी आप स्वयं ही जमा कर सकते हैं एवं प्रमाणपत्र डाउनलोड कर सकते हैं। ■

महाप्रबंधक ने सुरक्षा पहलों पर पुस्तक का विमोचन किया

महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, श्री संजीव राय ने 25 अगस्त, 2020 को सुरक्षा मानकों को और बेहतर बनाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा की गई पहलुओं पर एक बहुरंगी पुस्तिका जारी की।

इससे संबंधित डेटा संकलन और पुस्तक की डिजाइनिंग एवं प्रिंटिंग, लॉकडाउन अवधि के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के जन-संपर्क विभाग द्वारा आवास से काम करते हुए किया गया था। इस पुस्तक में अप्रत्याशित लॉकडाउन के दौरान इसे अवसर में बदलते हुए सभी विभागों के अनुरक्षण कार्य को गति प्रदान करते हुए पूर्वोत्तर सीमा रेल की गतिविधियों तथा सुरक्षा मानकों को बढ़ाने के उद्देश्य से लिए गए पूर्वोत्तर सीमा रेल में उठाए गए अनेक कार्यों को दर्शाया गया है। ■



सिवोक-रंगपो परियोजना: सिक्किम तक रेलवे संपर्क कार्य प्रगति पर

यद्यपि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे संपूर्ण पूर्वोत्तर के राज्यों को रेल के साथ जोड़ रही है, लेकिन सिक्किम अभी भी भारतीय रेल के नक्शे से बाहर है। वर्ष 2008-09 में सिक्किम के लिए रेल से जोड़ने के कार्य की अनुमति प्राप्त हो चुकी थी, प्रस्तावित रेलवे लाइन के महानदी वाइल्ड लाइफ सैंचुरी से गुजरने के कारण विभिन्न पर्यावरण संबंधी कारणों से कार्य को ज्यादा गति नहीं मिली। यह एक राष्ट्रीय परियोजना है तथा सिक्किम राज्य के सर्वांगीण विकास के लिए यह काफी महत्वपूर्ण है। एक बार इसके संपूर्ण होने से रणनीतिक रूप से तीन पड़ोसी देश चीन, नेपाल और भूटान से अपनी सीमा साझा करने वाले राज्यों की भूमि की कनेक्टिविटी को बढ़ावा मिलेगा। रेल कनेक्टिविटी एक विश्वसनीय और किफायती परिवहन बुनियादी ढांचा भी प्रदान करेगी।



परियोजना की कुल लम्बाई 44.96 किमी है, जिसमें 41.55 किमी पश्चिम बंगाल में है तथा 3.41 किमी सिक्किम में पड़ता है। इस परियोजना की अनुमानित लागत रु. 8,900 करोड़ है, जिसमें से पिछले महीने तक करीब रु. 335.52 करोड़ का इस्तेमाल किया जा चुका है। वर्ष 2020-21 के लिए बजट आवंटन रु. 607 करोड़ है। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की ओर से इरकॉन (इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कंपनी) इंटरनेशनल लिमिटेड इस परियोजना का निर्माण कार्य का निष्पादन कर रही है। इस अनुभाग में 14 सुरंगें, 5 स्टेशन (सिवोक, रियांग, तीस्ता बाजार, मेल्ली तथा रंगपो) एवं 13 पुल हैं।

नवीनतम प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल कर इस संपूर्ण अनुभाग

का निर्माण किया जा रहा है, जिससे कि ट्रेनें 100 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से आवाजाही कर सकें। इस परियोजना में 38,555 मीटर सुरंग का कार्य किया जाएगा, जोकि इस परियोजना की कुल लंबाई के 92 प्रतिशत से अधिक है। विभिन्न अनुभागों में कार्य प्रगति पर है।

हालांकि, कठिन क्षेत्र तथा दीर्घकालीन मानसून के मौसम के कारण कार्य में प्रायः दिक्कतें आती हैं। इसके अलावा, कोविड-19 से संबंधित प्रतिबंधों के कारण भी मार्च, 2020 से मई 2020 तक कार्य प्रभावित हुआ। इस परियोजना के सम्पूर्ण होने की संभावित तारीख दिसंबर, 2022 है। ■

व्यवसाय को सुगम बनाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे कई कदम उठा रही है

दिनांक 28 अगस्त, 2020 को एक अप्रत्यक्ष प्रेस कांफ्रेंस के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक, श्री संजीव राय ने बताया कि रेलवे के साथ व्यवसाय को सुगम बनाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे कई कदम उठा रही है। भारतीय रेल के फ्रेट परिवहन को बढ़ावा देने की नीति के अनुसार पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने नए ग्राहकों को आकर्षित करने तथा रेल के जरिए परिवहन को सरल बनाने के लिए कई पहल की हैं। इसके परिणामस्वरूप कोविड से संबंधित आर्थिक मंदी तथा प्रतिबंधों के बावजूद पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में फ्रेट लोडिंग तथा परिवहन में वृद्धि हुई है। उन्होंने आगे कहा कि निर्धारित समय पर आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए सभी मालवाही ट्रेनों की नियमित निगरानी के अलावा सभी गुड्स शेडों में लदान/उतरान को तीव्रतर करने वाली सुविधाएं एवं बुनियादी ढांचों का विकास किया जा रहा है।

मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों के साथ वर्चुअल प्रेस कांफ्रेंस का विवरण निम्नलिखित है :

1. बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बी.डी.यू.) का गठन करने एवं उनके क्रियाकलाप तथा समिति के विवरण, दृष्टिकोण आदि पर विचार के लिए 13 अगस्त, 2020 को अलीपुरद्वार मंडल के साथ एक आभासी सम्मेलन आयोजित किया गया।
2. 14 अगस्त, 2020 को रंगिया मंडल के मंडल रेल प्रबंधक ने एक आभासी प्रेस आयोजित किया। कोविड-19 महामारी के दौरान मंडल द्वारा उठाये गए कदमों तथा नये रूप से गठित बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट आदि के बारे में सूचनाएं मीडिया सदस्यों में वितरित की गई।
3. मंडल रेल प्रबंधक, तिनसुकिया ने दिनांक 19 अगस्त, 2020



दिनांक 28 अगस्त, 2020 को वर्चुअल प्रेस कांफ्रेंस को संबोधित करते हुए श्री संजीव राय, महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

को जोरहाट, डिब्रूगढ़ और तिनसुकिया के पत्रकारों के साथ एक आभासी प्रेस कांफ्रेंस किया। कोविड-19 महामारी के दौरान बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट फ्रेट इन्सेन्टिव स्कीम और इस दौरान मंडल की ओर से रेलवे को उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के बारे में चर्चा की गई।

4. 20 अगस्त, 2020 को कटिहार मंडल की ओर से वर्चुअल प्रेस कांफ्रेंस बुलाकर बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बी.डी.यू.) और रेलवे द्वारा अपने ग्राहकों के लिए चालू की गई इनमें प्रोत्साहन योजनाओं के बारे में बताया गया। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे फिट इंडिया फ्रीडम दौड़ में सक्रिय

युवा एवं क्रीड़ा राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) तथा अल्पसंख्यक राज्य मंत्री किरण रिजिजू द्वारा 14 अगस्त, 2020 से 2 अक्टूबर, 2020 तक के लिए शुरू की गई 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने पूरी सक्रियता से भाग लिया। सामाजिक दूरी बरकरार रखने के साथ 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' की पहल के पीछे की योजना इस महामारी की स्थिति में स्वयं को तंदुरुस्त रखना था। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे खेलकूद संघ द्वारा रोजाना दौड़ के कार्यक्रम का आयोजन किया गया। इन कार्यक्रमों में बैनरों, पोस्टरों के साथ दौड़/पैदल चल कर फिट इंडिया फ्रीडम दौड़ में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के खिलाड़ियों के कई समूहों ने भाग लिया। 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' की इस मुहिम को सफल बनाने के उद्देश्य से पूर्वोत्तर सीमा रेल के अधिकारी, कर्मचारी तथा उनके परिवार के सदस्यों ने भाग लिया। ■



पूर्वोत्तर सीमा रेलवे गतिशीलता की कमी को दूर करने के लिए काम कर रही है

भारतीय रेल ने जो पश्चिम बंगाल और बिहार के अलावा पूर्वोत्तर के राज्यों में नेटवर्क कनेक्टिविटी उपलब्ध कराती है। माल और यात्रीवाही ट्रेनों की औसत गति और समयबद्धता में सुधार के लिए विभिन्न ढांचागत विकास कार्यों को शुरू किया है। मुख्यतः पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में अभी भी अधिकांश सिंगल लाइन सेक्शन है। यह यात्री और मालवाही ट्रेनों की समयबद्धता और औसत गति को प्रभावित करता है। इसके अतिरिक्त मालवाही ट्रेनों का परिचालन सभी पूर्वोत्तर राज्यों में आवश्यक और अन्य सामग्री की आपूर्ति के लिए महत्वपूर्ण है क्योंकि ये सभी राज्य लैंडलॉक है।

इस संदर्भ में विभिन्न राज्यों और स्थानों पर काम जारी है। कुछ चल रहे बड़े कार्यों के बारे में नीचे दी गई है -

1. करीब 5.71 किमी नए दोहरे लाइन ट्रेक के साथ पश्चिम बंगाल के जलपाईगुड़ी के नजदीक तीस्ता नदी पर बन रहे पुल का निर्माण अनुमानतः जनवरी 2021 तक पूरा हो जाएगा।
2. पश्चिम बंगाल के बेटागारा से गुमानीहाट स्टेशनों (46.34 किमी) के बीच ट्रेक बिछाने और अन्य कार्य जारी है, जिसे मार्च 2021 तक पूरा हो जाने का अनुमान है। इसे पूरा हो जाने के बाद ट्रेन परिचालन के लिए न्यू जलपाईगुड़ी से न्यू बंगाईगांव तक दो रेलवे ट्रेक मिल जाएंगे।
3. असम में रंगिया के रास्ते न्यू बंगाईगांव से कामाख्या तक (142 किमी) नयी बड़ी लाइन कार्य शुरू हो चुका है। ऐसा अनुमान है कि यह भी मार्च, 2023 तक पूरा हो जाएगा।
4. असम में न्यू बंगाईगांव-ग्वालपाड़ा टउन-कामाख्या (176 किमी) सेक्शन में दूसरी बड़ी लाइन का कार्य भी अच्छे ढंग से



तीस्ता नदी पर बन रहे पुल का निर्माण कार्य

5. असम में डिगारु से होजाई स्टेशनों के बीच नई दोहरी लाइन (102 किमी) का निर्माण कार्य जारी है। अनुमान है कि यह मई, 2021 तक पूरा हो जाएगा। इसके पूरा हो जाने से गुवाहाटी-लामडिंग सेक्शन में ट्रेन मूवमेंट में काफी हद तक वृद्धि होगी।
 6. असम में न्यू बंगाईगांव को बाईपास करते हुए एक वैकल्पिक मार्ग के रूप में गौरीपुर से अभयापुरी को जोड़नेवाली नई लाइन (86.44 किमी) का निर्माण फरवरी 2021 तक पूरा हो जाएगा।
- उपरोक्त सभी कार्यों के पूरा हो जाने के बाद ट्रेनों की समयबद्धता और औसत गति में काफी हद तक सुधार होगा। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे मुख्यालय में नया आंचलिक आपदा प्रबंधन संसाधन केंद्र खोला गया

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे मुख्यालय, मालीगाँव में एक नए आंचलिक आपदा प्रबंधन संसाधन केंद्र खोला गया है। महाप्रबंधक श्री संजीव राय ने इस नए केंद्र का उद्घाटन अपर महाप्रबंधक, श्री राधे रमन, फर्स्ट बटालियन एनडीआरएफ के प्रतिनिधियों, प्रधान मुख्य सुरक्षा अधिकारी के अलावा मुख्यालय के अन्य वरिष्ठ अधिकारियों की मौजूदगी में किया।

इस केंद्र की सुविधाओं को किसी भी प्रकार के आपदा से निपटने के लिए आवश्यक आईएसओ 9001-2015 अभिप्रमाणन के अनुसार नवीकरण किया गया है।

इस केंद्र में त्वरित आपदा संबंधी राहत पहुंचाने तथा रेलवे के विभिन्न विभागों तथा नागरिक प्राधिकरणों के बीच समुचित समन्वय सुनिश्चित कर किसी भी प्रकार की रेल दुर्घटना के



समय आहत व्यक्तियों को तुरंत राहत पहुंचाने के लिए सभी प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध है। इस आपदा प्रबंधन संसाधन केंद्र का सर्वांगीण उद्देश्य अधिकारियों तथा कार्यालयों को किसी भी तरह के आपदा के दौरान जान एवं माल के नुकसान को यथा संभव कम करने में उनकी भूमिका तथा जिम्मेदारी के प्रति जागरूक एवं दायित्वशील बनाना है। ■

महाप्रबंधक द्वारा बुदनी-बरखेड़ा के मध्य तीसरी रेल लाइन के कार्य का निरीक्षण

पश्चिम मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह ने दिनांक 31 जुलाई, 2020 को भोपाल मंडल के बुदनी-बरखेड़ा के बीच निर्माणाधीन 26.50 किमी लंबी तीसरी रेल लाइन पर बन रही 1,080 मीटर लंबी सुरंग का निरीक्षण किया एवं चल रहे कार्यों की प्रगति के संबंध में अधिकारियों से जानकारी ली।

बुदनी से बरखेड़ा के बीच बन रही 26.50 किमी लंबी तीसरी रेल लाइन पर 5 टनल (सुरंग) हैं, जिनमें से पहली सुरंग की लंबाई 1080 मीटर है। इसके निर्माण में वन्य जीव संरक्षण हेतु लाइन पर 05 ओवर पास, 09 अंडर पास, जानवरों के पानी पीने के लिए डैम, एक जल भंडार, जिस पर सौर ऊर्जा से संचालित बोरवेल आदि रेलवे द्वारा लगाया गया है। लाइन के निर्माण हेतु काटे गए पेड़ों की भरपाई के लिए एक लाख पेड़ों को लगाने के लिए धन राशि वन विभाग को दी गई है। यह लाइन दिसंबर 2022 तक चालू हो जाने के लिए प्रस्तावित है। इस लाइन के बन जाने से इटारसी से बीना तक तीसरी लाइन का निर्माण कार्य पूरा हो जाएगा। इस लाइन के चालू होने पर गाड़ियों की गति बढ़ने के साथ क्षेत्र की प्रगति होगी।

निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक ने कार्य के दौरान सुरक्षा और कोरोना की रोकथाम तथा सामान्य कल्याण के विषय में सभी कार्यरत गैंगमैन से बातचीत की। इस अवसर पर महाप्रबंधक ने



आकर्षक चित्रकारी और विविध रंगों से सुसज्जित मिडघाट स्टेशन का अवलोकन कर वहां उपलब्ध यात्री सुविधाओं का जायजा लिया।

तदोपरान्त महाप्रबंधक ने इटारसी स्टेशन पर पहुंच कर वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (डीजल) के नेतृत्व में बनाई गई करेंसी सैनिताइजर मशीन तथा वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (टीआरएस), इटारसी के नेतृत्व में तैयार किए गए 'मटेरियल मैनेजमेंट ऐप' का अवलोकन किया और तकनीकी खूबियों को जानकर उनकी तारीफ की तथा मनोबल बढ़ाया। ■

जबलपुर में खुला कोविड सैनिताइजर स्टॉल

जबलपुर रेलवे स्टेशन पर पश्चिम मध्य रेल का पहला कोविड सैनिताइजर स्टॉल खोला गया है। स्टेशन पर आने एवं जाने वाले रेल यात्रियों को अब स्टेशन पर ही कोरोना संक्रमण से बचाव हेतु सैनिताइजर, फेस मास्क, बैग सैनिताइजर, फेस शील्ड, डिस्पोजल बेड शीट किट तथा पी.पी.ई. किट मिल रही हैं। जबलपुर स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं. 06 पर नवनिर्मित कोविड सैनिताइजर स्टॉल पर मात्र 60 रुपये में दो बेड शीट, एक पिलो कवर, एक नेपकिन, एक मास्क, एक सैचेट (सभी डिस्पोजेबल) उपलब्ध कराये जा रहे हैं। बड़ी संख्या में यात्री इस कोविड सेंटर से वस्तुएँ क्रय कर रहे हैं। इस सेंटर में मास्क मात्र 05 रुपये में एवं स्प्रे सैनिताइजर 10 रुपये सहित अन्य सामग्री भी विक्रय हेतु उपलब्ध हैं। इस सेंटर में बाहर से आने वाले यात्रियों के पूरे लगेज बैग को मात्र 10 रुपये के शुल्क में यात्रियों की सुविधानुसार सैनिताइज करके संक्रमण रहित किया जा रहा है। ■



आपको यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं

ई-मेल : editorbhartiyaarailrb@gmail.com

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

चिरेका में 'स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत' अभियान

चिरेका रेल इंजन कारखाना (चिरेका) के विभिन्न कार्यालय भवन एवं प्रशासनिक भवन स्थित कार्यालय प्रांगण और कार्यालयों में 'स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत साप्ताहिक स्वच्छता अभियान' की शुरुआत की गई। रेल मंत्रालय के निर्देश पर एक साप्ताहिक विशेष 'स्वच्छता अभियान' के तहत एवं कोविड-19 से सतर्कता के मद्देनजर आवश्यक दिशा-निर्देश के अनुसार सुरक्षा नियमों का भी पालन किया गया। चिरेका प्रशासन द्वारा सभी निवासियों से अपील की गई है कि वे इस विशेष स्वच्छता साप्ताहिक अभियान का पालन करते हुए रेल नगरी के विभिन्न कॉलोनियों तथा अपने आस-पास के आवासीय इलाकों को स्वच्छ व निर्मल बनाए रखें। अपने आस-पास के प्लास्टिक के कूड़े की भी मुख्य रूप से सफाई की जाए। इसके जागरूकता के बावत सभी इस विषय का ध्यान रखेंगे। आगे 16 अगस्त, 2020 तक विभिन्न दिवसों पर स्वच्छता अभियान को लेकर साफ-सफाई के कार्यक्रम जारी रहेंगे, जिसमें मुख्य रूप से प्रशासनिक भवन, वर्क्स ऑफिस, सी-डी एंड डी, स्टील-फाउंडरी, वर्कशॉप, पॉवर हाउस, अस्पताल सह सहायक अस्पताल, कॉलोनी, एरिया, बाजार, आरपीएफ व उनके द्वारा संचालित सभी बैरक सहित आवासीय इलाका, सार्वजनिक स्थलों और पब्लिक प्लेस आदि जगहों का नाम शामिल है। ■



चिरेका आरपीएफ द्वारा 148 प्रशिक्षु आरक्षियों का 'दीक्षांत परेड' समारोह आयोजित



चिरेका रेल इंजन कारखाना (चिरेका) के एडब्ल्यू मैदान में 10 सितंबर, 2020 को आरपीएफ/चिरेका के प्रशिक्षण में सफल आरक्षियों के लिए भव्य 'पासिंग आउट परेड सह दीक्षांत परेड' समारोह का आयोजन किया गया। इस समारोह में विभिन्न रेल जोनों और राज्यों से आए तृतीय रंगरूट आरक्षी बैच के 148 प्रशिक्षु आरक्षियों ने हिस्सा लिया। इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में मौजूद श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक, चिरेका ने पासिंग आउट परेड सह दीक्षांत समारोह का निरीक्षण किया और

सभी रिक्रूट कांस्टेबल्स के उज्ज्वल भविष्य की कामना की। श्री मिश्रा ने अपने संबोधन में आई जी सह पीसीएससी /आरपीएफ और प्रधानाचार्य /एसटीसी /आरपीएफ के बेहतरीन प्रयासों सहित भव्य समारोह के आयोजन की सराहना की। परेड का मुख्य आकर्षण देशभक्ति से ओत-प्रोत 'निसान परेड' रहा। सभी प्रशिक्षु आरक्षी रंगरूटों को कर्तव्यनिष्ठा और समर्पण की शपथ दिलाई गई। इस समारोह के अवसर पर मुख्य रूप से श्री तारिक अहमद, आईजी सह पीसीएससी आरपीएफ/चिरेका, रेल सुरक्षा बल के जवान और अधिकारीगण तथा चिरेका के वरीय अधिकारीगण उपस्थित थे। समारोह में कोविड-19 के सतर्कता और सुरक्षा नियमों के मानदंडों का भी पालन किया गया। समारोह को कोरोना संक्रमण से सुरक्षा एवं प्रसार के रोकथाम को लेकर सोशल मीडिया के माध्यम से इसका सजीव प्रसारण भी किया गया। इस समारोह के मंच से महाप्रबंधक द्वारा 8 माह से प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे चार मेधावी प्रशिक्षु आरक्षियों को बेस्ट ऑल राउंडर कैडेट, बेस्ट आउटडोर एंड इनडोर कैडेट तथा बेस्ट परेड कमांडर के पदक और उत्कृष्टता प्रमाण पत्र से पुरस्कृत किया। समारोह का समापन गणमान्य अतिथियों द्वारा वृक्षारोपण कार्यक्रम के साथ हुआ। ■

चिरेका ने सितम्बर में किया 40 रेल इंजनों का सफल उत्पादन



चिरेका ने सितंबर 2020 में 40 रेल इंजन का निर्माण करने में सफलता प्राप्त की है। इसके साथ ही 30 सितंबर, 2020 तक चिरेका द्वारा 135वें विद्युत रेल इंजनों का निर्माण कार्य पूरा किया गया है। 135वें रेल इंजन संख्या 32,963 को चिरेका द्वारा रेलवे साइडिंग से देश सेवा के लिए रवाना किया गया। अप्रैल में पूर्ण लॉकडाउन के बावजूद-मई-जून-जुलाई-अगस्त में अन-लॉकडाउन का पालन और कोविड-19 संबंधित निर्देशों का पालन करते हुए चालू वित्त वर्ष 2020-21 में 102 कार्य दिवसों में 8 सितंबर तक चिरेका द्वारा 100 इंजनों का उत्पादन कर विद्युत रेल इंजन के उत्पादन को गति प्रदान की गई है। कोविड-19 के प्रतिबंधों के बावजूद विगत 6 माह की अवधि के दौरान चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना ने यह

उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है। श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक, चिरेका के नेतृत्व और कुशल मार्गदर्शन से प्रोत्साहन पाकर चिरेका कर्मियों और अधिकारियों ने तमाम बंदिशों के बावजूद यह सफलता हासिल की है।

आशा है कि चिरेका इस वित्त वर्ष 2020-21 में फिर एक नए लक्ष्य को पार कर एक और ऐतिहासिक उपलब्धि हासिल करेगा।

जानकारी हो कि विगत वित्त वर्ष 2019-2020 में 122 कार्य दिवसों में चिरेका द्वारा 135 रेल इंजनों का उत्पादन किया गया था, जिसकी तुलना में जारी वित्त वर्ष 2020-21 में उससे भी कम 119 कार्य दिवसों में 135 रेल इंजनों का उत्पादन दर्ज किया गया है। ■

चिरेका में 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' का पालन

मिनिस्ट्री ऑफ यूथ अफेयर्स एंड स्पोर्ट्स, भारत सरकार के तत्वावधान एवं रेल मंत्रालय के सौजन्य से 15 अगस्त 2020 से 02 अक्टूबर 2020 तक 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' का आयोजन किया गया। 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' में चिरेका के कर्मचारी गण, खिलाड़ी गण और अधिकारी गण सहित उनके परिजनों ने हिस्सा लिया। कोरोना काल में निर्धारित सतर्कता व सुरक्षा नियमों के पालन के साथ रेल कर्मचारियों के शारीरिक रूप से स्वस्थ रहने के उद्देश्य से प्रतिदिन 'रन फॉर वॉक' में भाग लेने पर प्रोत्साहित किया गया। साथ ही, अपने सभी सहयोगियों को भी इस रन और वॉक में भाग लेने हेतु प्रेरित करना है। कोविड-19 काल में फिटनेस के प्रति जागरूकता पैदा करना व इम्यूनिटी बढ़ाने के लिए फिट बने रहना ही 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' कैंपेन का एक प्रयास है। ■



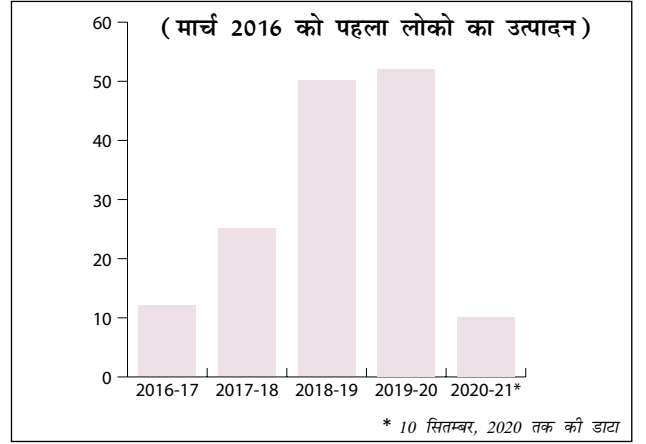
सीएलडब्ल्यू की डानकुनी इकाई से 150वें लोकोमोटिव का उत्पादन

इलेक्ट्रिक लोको असेंबली और अनुषंगी इकाई (ईएलएओ) / सीएलडब्ल्यू की डानकुनी इकाई ने 150वें लोकोमोटिव का उत्पादन किया। श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक ने वरीय अधिकारियों की मौजूदगी में कार्यालय सम्मेलन हॉल / चित्तरंजन से वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से 150वें लोकोमोटिव को हरी झंडी दिखा कर खाना किया। श्री राजीव रे, पीसीईई / डानकुनी, डानकुनी यूनिट की टीम के साथ 150 वें लोको के प्रेषण के दौरान वीडियो कॉन्फ्रेंस से सम्मिलित थे।



लगे। यह सीएलडब्ल्यू की डानकुनी इकाई द्वारा उत्पादन में उल्लेखनीय सुधार दर्शाता है। ■

ईएलएओ, डानकुनी से पहला इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव मार्च 2016 में निकला था और वित्त वर्ष 2016-17 में 12 लोकोमोटिव का उत्पादन किया गया था; वित्त वर्ष 2017-18 में 25 लोकोमोटिव, वित्त वर्ष 2018-19 के दौरान 50 लोकोमोटिव और वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान 52 लोकोमोटिव और 10 सितंबर 2020 तक 10 लोकोमोटिव का उत्पादन डानकुनी यूनिट द्वारा किया गया। यह उल्लेख करना उचित होगा कि कोविड-19 महामारी के दौरान 23 मार्च से 18 जून, 2020 तक पूर्ण लॉकडाउन था और उत्पादन गतिविधि 19 जून, 2020 से डानकुनी में पुनः शुरू हुई। पहले 50 लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए इसमें 28 महीने लगे थे, फिर अगले 50 के लिए इसमें 12 महीने लगे और बाकी के 50 इंजनों के लिए इसमें 10 महीने ही



चिरेका के 70 गौरवशाली वर्ष होने पर लघु फिल्म 'ऊर्जा शक्ति का स्रोत' का लोकार्पण

चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना द्वारा ओवल मैदान में आयोजित 74वें स्वतंत्रता दिवस समारोह एवं चिरेका के 70 गौरवशाली वर्ष पूर्ण होने पर एक लघु फिल्म 'ऊर्जा शक्ति का स्रोत' की डिजिटल कॉपी को श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक, चिरेका द्वारा लोकार्पण किया गया एवं यूट्यूब पर अपलोड की गई। इस लघु फिल्म के द्वारा चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना के, 26 जनवरी 1950, गणतंत्र दिवस के शुरुआती सफर से लेकर अभी तक के दुनिया के सबसे बड़े विद्युत रेल इंजन निर्माता बनने में 70 वर्षों की स्वर्णिम गौरवशाली यात्रा को दर्शाया गया है। इन 70 वर्षों में चिरेका ने स्टीम लोकोमोटिव के निर्माता के रूप में सफर आरंभ किया और फिर डीजल लोकोमोटिव और वर्तमान समय के आधुनिक, उच्च शक्ति वाले 6,000 एचपी से



9,000 एचपी के विद्युत रेल इंजन के निर्माता के सफर को सफलतापूर्वक पूरा किया है।

जुलाई 2020 तक चिरेका ने 10,000 से भी ज्यादा रेल इंजन का निर्माण किया है। वित्तीय वर्ष, 2018-19 में रिकॉर्ड 402 इलेक्ट्रिक इंजन का उत्पादन किया जिसे 'लिम्का बुक ऑफ रिकॉर्ड्स' ने वर्ल्ड रिकॉर्ड्स की मान्यता दी। इसके अलावा चिरेका

ने अपने ही कीर्तिमान को पीछे छोड़ते हुए वित्तीय वर्ष 2019-20 में 431 विद्युत रेल इंजन का उत्पादन कर नया इतिहास रचा। यह फिल्म यूट्यूब पर चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के ऑफिशियल अकाउंट लिंक <https://youtu.be/JY3pxhNUG-8> पर उपलब्ध है। ■

डीरेका द्वारा विकसित 'डीएलडब्ल्यू विजिटर ई-पास' मोबाइल ऐप

भारत सरकार द्वारा प्रतिपादित 'डिजिटल इंडिया' के परिप्रेक्ष्य में 'पेपरलेस वर्किंग' को बढ़ावा देने के लिए डीजल रेल इंजन कारखाना आई.टी. सेंटर द्वारा जुलाई, 2020 को प्रशासनिक भवन एवं कार्यशाला में प्रतिदिन बाहर से आने वाले आगंतुकों, वेंडरों एवं प्रशिक्षकों की सुविधा हेतु 'डीएलडब्ल्यू विजिटर ई-पास' मोबाइल ऐप विकसित किया गया था। ट्रायल का कार्य पूर्ण होने के पश्चात इसे अब आरम्भ कर दिया गया है।

इस ऐप के माध्यम से आगंतुक अपने यात्रा अनुरोध संबंधित अधिकारी को भेजेंगे। इसके उपरान्त स्वीकृति या अस्वीकृति की सूचना एसएमएस संदेश द्वारा आगंतुकों को दी जाएगी।

आगंतुक स्वीकृत आईडी द्वारा अपना ई-गेटपास देख सकते हैं।

स्वीकृत आईडी द्वारा सुरक्षा कर्मी (रेलवे सुरक्षा बल) ई-गेटपास देखेंगे एवं आधार/पैन आईडी की जांच ई-गेटपास में



भरे संख्या से सत्यापित करने के पश्चात प्रवेश की अनुमति देंगे। 'डीएलडब्ल्यू विजिटर ई-पास' मोबाइल ऐप केवल भारतीय नागरिकों के लिए मान्य है। विदेशी आगंतुकों के लिए पूर्ववत समस्त वैधानिक प्रक्रिया अपनाया होगा। विदित हो कि प्रशासनिक भवन एवं कार्यशाला में बाहर से आने वाले आगंतुकों, वेंडरों एवं प्रशिक्षकों को गेट पास हेतु डीरेका जन सम्पर्क विभाग से सम्पर्क करना पड़ता था, साथ ही संबंधित अधिकारी की अनुमति भी लेनी पड़ती थी। अब 'डीएलडब्ल्यू विजिटर ई-पास' मोबाइल ऐप आरम्भ हो जाने के बाद न केवल आगंतुकों को सुविधा हो रही है, अपितु

कोविड-19 महामारी की रोकथाम में भी यह प्रणाली काफी मददगार साबित हो रही है। ■

डीरेका निर्मित वित्तीय वर्ष 2020-21 का 100वां विद्युत रेल इंजन 'डब्ल्यूएपी-7' राष्ट्र की सेवा में समर्पित

डीजल रेल इंजन कारखाना से दिनांक 25 सितम्बर को डीरेका निर्मित 100वें विद्युत रेल इंजन 'डब्ल्यूएपी-7' को अधिकारियों एवं कर्मचारियों द्वारा राष्ट्र की सेवा में समर्पित किया गया।

विदित हो कि वैश्विक महामारी नोवेल कोरोनावायरस (कोविड-19) के कारण घोषित लॉकडाउन के चलते डीजल रेल इंजन कारखाना में उत्पादन गतिविधियां लम्बे अंतराल से ठप पड़ी थीं। दिनांक 09 मई को आवश्यक दिशानिर्देशों के अनुरूप डीरेका कार्यशाला में केवल परिसर स्थित आवासों में रहने वाले कर्मचारियों के माध्यम से अधिकतम 33% फॉर्मूला के आधार पर सेवा लेकर कार्य आरम्भ हुआ था। इसी क्रम में दिनांक 16 मई को डीरेका लोको टेस्ट शाप में लॉकडाउन के दौरान डीरेका निर्मित वित्तीय वर्ष 2020-21 का प्रथम विद्युत रेल इंजन 'डब्ल्यूएपी-7' रवाना किया गया था। मात्र एक सप्ताह में डीरेका कर्मियों के अथक प्रयास से इस विद्युत रेल इंजन का निर्माण वास्तव में डीरेका के लिए ऐतिहासिक क्षण था।

इसी कड़ी में तब से अब तक 98 कार्य दिवस में 100वें विद्युत रेल इंजन को राष्ट्र की सेवा में समर्पित कर एक नया



कीर्तिमान स्थापित करना डीरेका के लिए वास्तव में गौरव का विषय है।

उपरोक्त यात्री सेवा वाले 6000 अश्व शक्ति 'डब्ल्यूएपी-7' विद्युत रेल इंजन संख्या-37450 को उत्तर रेलवे के गाजियाबाद विद्युत लोको शेड को भेजा गया। ■

पश्चिम रेलवे के गोधरा गुड्स शेड को मिला बेहतर इंफ्रास्ट्रक्चर

पश्चिम रेलवे अपने माल व्यवसाय की बढ़ती के लिए हरसम्भव बेहतर प्रयास कर रही है। इसके लिए जोनल और मंडल स्तर पर विभिन्न व्यावसायिक विकास इकाइयाँ (वीडीयू) स्थापित की गई हैं और भावी ग्राहकों के साथ बातचीत करके व्यापार में आसानी को बेहतर बनाने और विद्यमान प्रक्रियाओं को सरल बनाने के लिए विभिन्न नई प्रोत्साहन योजनाओं की घोषणा भी की गई है। इस दिशा में सभी मंडलों में विभिन्न गुड्स शेडों के सुधार कार्य प्रगति पर हैं। सुधार के दायरे में एप्रोच रोड, प्लेटफॉर्म सरफेस, लाइटिंग, लेबर फैसिलिटीज, ट्रेडर्स रूम, कवरशेड रिपेयर, सर्कुलेटिंग एरिया का सुधार और ट्रेक लिफ्टिंग शामिल हैं। इसी क्रम में देवास, गांधीधाम और अन्य गुड्स शेडों में उल्लेखनीय सुधार के बाद, पश्चिम रेलवे ने अब वडोदरा डिवीजन के गोधरा गुड्स शेड में ढांचागत सुधार सुनिश्चित किया है। माल शेड में कवर शेड और बेंच उपलब्ध कराए गए हैं, जो मजदूरों के लिए बहुत बड़ी सुविधा है। अब सभी मजदूर ट्रकों के आवागमन से परेशान हुए बिना बेफिक्र होकर काम के बाद आराम भी कर सकते हैं। उल्लेखनीय है कि लॉकडाउन के कारण सबसे कठिन चुनौतियों के बावजूद, इस वित्तीय वर्ष के दौरान पश्चिम रेलवे पार्सल परिवहन के मामले में पूरी भारतीय रेल पर कुल 27% राजस्व और 32% लदान के उल्लेखनीय योगदान के साथ अक्वल है। पश्चिम रेलवे ने माल ढुलाई करने वालों को आकर्षित करने के लिए 5 नई प्रोत्साहन योजनाएं भी शुरू की हैं। इन नए प्रोत्साहनों की मदद से, भारतीय रेल प्रतिस्पर्धी इकाई दरों पर माल ग्राहकों को ट्रेफिक की पेशकश करेगी, जो सड़क परिवहन की तुलना में काफी कम हैं और माल को त्वरित गति के साथ सीधे गंतव्य तक पहुँचाया जाएगा। अतिरिक्त ट्रेफिक को आकर्षित करने के लिए ग्राहकों का विश्वास बढ़ाना एक प्राथमिक आवश्यकता है। माल ग्राहकों की नजर में एक सकारात्मक छवि बनाए रखने से माल ढुलाई राजस्व पर एक विशेष प्रभाव पड़ेगा। इस प्रकार रेलवे के सम्भावित माल ढुलाई ग्राहकों तक पहुँचने की दिशा में सभी कदम उठाए जा रहे हैं, ताकि वे यह समझ सकें कि रेलवे उनकी जरूरतों को कैसे पूरा कर सकती है।

पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार, गोधरा माल शेड में गोधरा यार्ड के लाइन नम्बर-14 पर एक गुड्स प्लेटफॉर्म है, जो मूल रूप से खाद्यान्न, सीमेंट आदि की लोडिंग और अनलोडिंग के लिए उपयोग में लाया जाता है। एक माल कार्यालय और व्यापारियों के कमरे का निर्माण पहले किया गया था। कवर शेड और बेंच उपलब्ध नहीं



क्रमशः गोधरा के सामान शेड के ट्रेडर्स रूम, गुड्स कार्यालय और व्यापारियों के कमरे के सामने लगाया गया शेड, तथा तीसरी और चौथी तस्वीरों में गुड्स शेड के पिछले भाग में फर्श और ग्रेनाइट बेंच के दृश्य

होने के कारण मजदूरों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता था। 144 वर्ग मीटर के क्षेत्र के साथ गुड्स कार्यालय और ट्रेडर्स रूम के पीछे की ओर एक कवर शेड प्रदान किया गया है। कोटा स्टोन पत्थर के बिछाकर कवर शेड के नीचे के फर्श में उल्लेखनीय सुधार किया गया है। 25 से 30 व्यक्तियों के बैठने की क्षमता वाले 5 ग्रेनाइट बेंच भी प्रदान किए गए हैं।

श्री ठाकुर ने बताया कि 22 मार्च, 2020 से लागू पूर्ण लॉकडाउन और वर्तमान

आंशिक लॉकडाउन के दौरान पश्चिम रेलवे ने 2 सितम्बर, 2020 तक मालगाड़ियों के 13,693 रिक लोड करके काफी सहायनीय कार्य किया है, जिसके फलस्वरूप 3,600 करोड़ रु. से अधिक का उल्लेखनीय राजस्व हासिल हुआ है। विभिन्न स्टेशनों पर श्रमशक्ति की कमी के बावजूद पश्चिम रेलवे द्वारा अपनी मालवाहक ट्रेनों के जरिये देश भर में अत्यावश्यक सामग्री का परिवहन बखूबी सुनिश्चित किया जा रहा है। इनमें पीओएल के 1,452, उर्वरकों के 2,352, नमक के 716, खाद्यान्नों के 130, सीमेंट के 1,138, कोयले के 495, कंटेनरों के 6,324 और सामान्य माल के 61 रिकों सहित कुल 28.54 मिलियन टन भार वाली विभिन्न मालगाड़ियों को उत्तर पूर्वी क्षेत्रों सहित देश के विभिन्न राज्यों में भेजा गया। इनके अलावा मिलेनियम पार्सल वैन और मिल्क टैंक वैनों के विभिन्न रिक दवाइयों, चिकित्सा किट, जमे हुए भोजन, दूध पाउडर और तरल दूध जैसी विभिन्न आवश्यक वस्तुओं की मांग के अनुसार आपूर्ति करने के लिए उत्तरी और उत्तर पूर्वी क्षेत्रों में भेजे गये। कुल 26,690 मालगाड़ियों को अन्य जोनल रेलों के साथ इंटरचेंज किया गया। इस अवधि के दौरान जम्बो के 1,780 रिक, BOXN के 853 रिक और BTPN के 740 रिकों सहित महत्वपूर्ण आवक रिकों की अनलोडिंग सुनिश्चित की गई।

इस दौरान 1.15 लाख टन से अधिक विभिन्न अत्यावश्यक सामग्री का परिवहन 514 पार्सल विशेष गाड़ियों से किया गया, जिनमें कृषि उत्पाद, दवाइयाँ, मछली, दूध आदि मुख्य रूप से शामिल हैं। इससे 37.68 करोड़ रुपये राजस्व मिला। इस दौरान 83 मिल्क स्पेशल गाड़ियों को चलाया गया, जिनमें 59 हजार टन से अधिक का भार था और वैनों का 100% उपयोग हुआ। इसी प्रकार, 35,700 टन से अधिक भार वाली 385 कॉविड -19 विशेष पार्सल ट्रेनें आवश्यक वस्तुओं के परिवहन हेतु चलाई गईं। इनके अलावा, 11,600 टन भार वाले 27 इंस्टैंड रिक भी लगभग 100% उपयोग के साथ चलाए गये। पश्चिम रेलवे द्वारा समयबद्ध पार्सल विशेष गाड़ियों को चलाने का सिलसिला जारी है। ■

हिंदी फिल्मों की जान है हमारी रेल

श्री विपिन पवार

सन् 1960 में देवानंद की एक फिल्म आई थी 'काला बाजार' जो बहुत लोकप्रिय हुई थी। इस फिल्म में एक गाना था - 'अपनी तो हर आह एक तूफान है, क्या करें वो जानकर अनजान है'। इस गीत की सुचएशन कुछ इस तरह थी कि देव साहब और अभिनेत्री वहीदा रहमान भारतीय रेल के पुराने फस्ट क्लास के डिब्बे में यात्रा कर रहे हैं। देवानंद नीचे की सीट पर बैठे हुए हैं तथा वहीदा ऊपर की बर्थ पर आराम कर रही हैं। रेल की यात्रा करते-करते वह देव साहब की इस दर्द भरी पुकार को सुनती हैं।

प्रारंभ से ही हर दूसरी फिल्म से रेल किसी-न-किसी रूप में हमारी फिल्मों में मौजूद रहती है। इस तरह हिंदी फिल्मों को रेल के अद्भुत योगदान से इंकार नहीं किया जा सकता या यूँ कहें कि हमारी रेलें हिंदी फिल्मों की जान हैं।

'अनुपमा, पाकीजा, गंगा जमुना, सोलहवां साल, आशीर्वाद, अजनबी, आराधना, सत्ताइस डाउन, आप की कसम, जमाने को दिखाना है, नायिका, छोटी-सी बात, बातों-बातों में, शोले, दीवार, जानी दुश्मन, विधाता, साधना, दिलवाले दुल्हनियां ले जाएंगे, जब वी मेट, परीणिता, किक, रोबोट, द बर्निंग ट्रेन, कुर्बान, तेज, दबंग, तीसमार खां, चेन्नई एक्सप्रेस, साथिया, बजरंगी भाईजान, 1:40 की लास्ट लोकल ट्रेन, पाथेर पांचाली, देवदास, द ट्रेन, रावन, वांटेड, अमर प्रेम, ग्रुप, मोहब्बतें, खाकी, स्लमडॉग मिलियनेयर,' आदि वो फिल्में हैं जिनकी रेलवे के बिना कल्पना नहीं की जा सकती।

वैसे तो फिल्म निर्माता अपनी फिल्म की सिचुवेशन एवं सुविधा के अनुसार रेलवे स्टेशन का चुनाव करते हैं, लेकिन छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस मुंबई, लोनावला, खंडाला, पनवेल, चौक, आपटा, पुणे मंडल का पाठार आदि निर्माताओं के प्रिय स्टेशन हैं। जहां निर्माता को शूटिंग करना बेहद भाता है। पनवेल से 11 किमी की दूरी पर स्थित आपटा स्टेशन फिल्मकारों की सबसे प्रिय जगह है, जहां पुरानी फिल्म अमर प्रेम से लेकर 'दिलवाले दुल्हनियां ले जाएंगे, कुछ कुछ होता है, ग्रुप, मोहब्बतें, खाकी, स्लमडॉग मिलियनेयर' सहित कई फिल्मों एवं टी.वी. सीरियलों की शूटिंग हो चुकी है। वैसे ही पश्चिम रेलवे के कादिवली,



महालक्ष्मी कार शेड, गोरेगांव, माटुंगा, महालक्ष्मी रेलवे स्टेशन, लोवर परेल, मुंबई सेंट्रल एवं चर्चगेट स्टेशन, बांद्रा टर्मिनस, बांद्रा रेलवे कालोनी भी निर्माताओं को खूब आकर्षित करते हैं।

सन् 1966 में ऋषि दा की एक यादगार फिल्म थी 'अनुपमा'। फिल्म के अंतिम सीन में मितभाषी बेटी शर्मिला टैगोर अपने पिता का विरोध कर अपने प्रेमी धर्मद्र के गांव जाने के लिए गाड़ी में सवार हो जाती हैं। बेटी के दोस्त उसे छोड़ने रेलवे स्टेशन पर आते हैं। पिता प्लेटफॉर्म पर एक खंभे के पीछे से छिपकर सब कुछ देख रहे हैं। कैमरा उन पर टिकता है और फिल्म समाप्त हो जाती है। अनेक फिल्म समीक्षक इसे रेलवे स्टेशन पर फिल्माया गया एक ऐतिहासिक यादगार दृश्य मानते हैं।

नायिका ट्रेन की खिड़की पर बैठी पुस्तक पढ़ रही है, नायक रेल पटरी के साथ-साथ चलती सड़क पर खुली जीप में अपने मित्र के साथ नायिका से सवाल पूछता है - 'मेरे सपनों की रानी कब आएगी तू' जी हां फिल्म सन् 1969 में आई सुपर हिट फिल्म 'आराधना' का यह लाजवाब दृश्य दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे की टॉय ट्रेन में फिल्माया गया एक अद्भुत दृश्य है जिसे हिंदी फिल्मों के इतिहास में मील का पत्थर माना जाता है।

सन् 1972 में आई सुप्रसिद्ध फिल्म 'पाकीजा' का दृश्य याद कीजिए जब साहिब जान ट्रेन के डिब्बे में मीना कुमारी के पांव को देखकर सहयात्री सलीम बने राजकुमार उन्हें एक पुर्जे पर यह लिखकर देते हैं कि आपके पांव देखे बहुत हसीन हैं। इन्हें जमीन पर मत उतारिएगा मैले हो जाएंगे।

सन् 1974 में दो फिल्में आई थीं, जिनमें 'सत्ताइस डाउन' वह फिल्म थी जिसमें ट्रेन ने एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी। अवतार कृष्णा कॉल द्वारा निर्देशित इस फिल्म में राखी और एम के रैना ने प्रमुख भूमिका निभाई थी। यह फिल्म रमेश बख्शी के उपन्यास 18 वर्ष के पौधे पर आधारित थी। फिल्म में संगीत दिया था हरिप्रसाद चौरसिया एवं भोनेश्वर मिश्रा ने। इस फिल्म





को 21वें राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार समारोह में बेस्ट सर्वोत्कृष्ट हिंदी सुविचार फिल्म तथा पूर्व किशोर वीर को सर्वोत्कृष्ट सिनेमाटोग्राफर का पुरस्कार प्राप्त हुआ था। यह अवतार कॉल की एकमात्र फिल्म थी, लेकिन यह दुखद रहा कि जिस हफ्ते पुरस्कार की घोषणा की गई थी, उसी हफ्ते अवतार कॉल का एक दुर्घटना में निधन हो गया। यह फिल्म 'सत्ताइस डाउन' मुंबई-वाराणसी एक्सप्रेस में फिल्माई गई, जिसमें रेल कर्मचारी एम. के. रैना तीर्थयात्रा हेतु वाराणसी जा रहे हैं और फ्लैश बैंक में फिल्म चलती है। अपने परिवार का भरण-पोषण करने के लिए चित्रकार एम. के. रैना अपने पिता के स्थान पर रेलवे में टिकट कलेक्टर हो जाता है और उसकी मुलाकात गाड़ी में जीवन बीमा निगम कर्मचारी शालिनी (राखी) से होती है। फिल्म का अंत दुखद है यह फिल्म तत्कालीन मुंबई वी.टी. स्टेशन पर फिल्माई गई थी। सन् 1974 में ही आई फिल्म 'अजनबी' का राजेश खन्ना और जीनत अमान पर गाड़ी की छत पर फिल्माया गया बेहतरीन गीत 'हम दोनों दो प्रेमी दुनिया छोड़ चले'..... कौन भूल सकता है?

आपको याद होगी सन् 1979 में मुंबई की लोकल ट्रेन में फिल्माई गई बेहद लोकप्रिय फिल्म 'बातों-बातों में'। यह फिल्म मुंबई की लोकल ट्रेन में परवान चढ़ती नैन्सी (टीना मुनीम और टोनी अमोल पालेकर) की प्रेम कहानी पर आधारित थी दोनों की मुलाकात लोकल ट्रेन में हुई है। टोनी कार्टूनिस्ट है जो लोकल के डिब्बे के आखिरी कौन में बैठी खूबसूरत लड़की नैन्सी का पोर्ट्रेट बनाना शुरू कर देता है, जिससे उसके अंकल (डेविड) तो खुश होते हैं, लेकिन नैन्सी नाराज हो जाती है, लेकिन अब 9:15 की इस लोकल में नैन्सी की एक झलक पाने के लिए टोनी अपनी नौकरी बदल लेता है, क्योंकि उसके ऑफिस का टाइम जल्दी होता है। लोकल ट्रेन में फिल्माई गई ऐसी प्रेम कहानी फिर देखने को नहीं मिलेगी।

रेल के डिब्बे से शुरू होकर रेल के डिब्बे में ही खत्म होने वाली यादगार फिल्म थी बी. आर. चोपड़ा की 'द बर्निंग ट्रेन' यह भारत की पहली और एकमात्र ऐसी फिल्म थी, जो पूरी तरह रेलवे पर केंद्रित थी। इसमें रेलवे के उच्च अधिकारी की भूमिका निभा रहे विनोद खन्ना के अथक प्रयास के बाद दिल्ली से मुंबई के बीच चलने वाली सुपरफास्ट ट्रेन थी। उद्घाटन यात्रा प्रारंभ हुई है, लेकिन बीच रास्ते में ही एक षडयंत्र के कारण उसमें आग लग जाती है और ब्रेक भी फेल हो जाते हैं। फिल्म में रोचक घटनाओं का एक लंबा सिलसिला पिरोया गया था। इसमें धर्मेन्द्र, हेमा मालिनी, विनोद खन्ना, परवीन

बाँबी, विनोद मेहरा, डैनी सहित लगभग दो दर्जन सितारे इसकी यात्रा में थे। आपको याद होगा कि नजदीक आ रही मौत के साए में भी किस तरह जितेंद्र और नीतू सिंह रोमांस करते हैं और ट्रेन के डिब्बे में ही 'पल दो पल का साथ हमारा' कव्वाली गाते हैं। फिल्म बहुत अधिक सफल तो नहीं हुई, लेकिन इसके बाबजूद भी बी.आर. चोपड़ा की इस कोशिश को आज भी सराहनीय व सार्थक माना जाता है और इस बात पर श्रेय उन्हीं को दिया

जाना चाहिए कि उन्होंने ट्रेन विभीषिका पर आधारित पहली फिल्म बनाई।

सन् 1981 में फिल्म 'जमाने को दिखाना है' एक साधारण प्रेमकथा थी, लेकिन इस फिल्म में एक बेहद खूबसूरत गीत ट्रेन की छत पर ऋषि कपूर और पद्मिनी कोल्हापुरी पर फिल्माया गया था 'होगा तुमसे प्यारा.....'। इस गीत का न केवल फिल्मांकन बहुत सुंदर था बल्कि इस गीत का संगीत भी कर्णप्रिय था।

एक बेहद ही संवेदनशील एवं भावप्रवण दृश्य की चर्चा यहां निहायत जरूरी है सन् 1983 में एक फिल्म आई थी 'सदमा' जिसमें एक स्कूल मास्टर कमल हसन दुर्घटना के बाद अपनी याद्दाश्त खो चुकी लड़की श्रीदेवी की देखभाल करता है और जब उसकी यादाश्त वापस आ जाती है तो वह ऊंट स्टेशन पर अपने घर जाने के लिए ट्रेन में सवार हो जाती है। श्रीदेवी कमल हसन को नहीं पहचानती है। कमल हासन बीते अनेक वर्षों की घटनाओं को याद दिलाने के लिए स्टेशन पर ही बहुत सारे प्रयास करता है, लेकिन श्रीदेवी को कुछ भी याद नहीं आता। ट्रेन धीरे-धीरे चल पड़ती है और कमल हसन बंदरों जैसी ऊल-जलूल हरकतें करने लगता है। श्रीदेवी उसे देख कर कहती है कि शायद कोई पागल है और यहीं फिल्म समाप्त हो जाती है। आंखों में आंसू भरे सिनेमा हॉलों से निकलते दर्शक क्या कभी इस दृश्य को भूल पाएंगे?

शाहरुख खान को हमारी रेल से कुछ ज्यादा ही लगाव है। उनकी अनेक फिल्मों में रेल के दर्शन होते हैं सन् 1995 की सुपरहिट फिल्म 'दिलवाले दुल्हनियां ले जाएंगे' में हालाकि किंग





खान और काजोल अपनी छुट्टियों के दौरान यूरो रेल में मिलते हैं, लेकिन फिल्म का आखिरी दृश्य आपको वहां भी याद होगा, जब सिमरन अपने प्रेम राज से मिलने के लिए प्लेटफॉर्म पर दौड़ती है, राज ट्रेन में सवार है और पिता के अमर-संवाद 'जा सिमरन, जा जी ले अपनी जिंदगी' के बाद राज भारी-भरकम लहंगा पहने सिमरन का हाथ पकड़ कर उसे अंदर खींच लेता है। फिल्म में यह दृश्य पंजाब का बताया गया है, लेकिन वास्तविकता यह है कि यह दृश्य हमारे मुंबई मंडल के आपटा स्टेशन पर फिल्माया गया था।

वैसे तो अनेक गीत ट्रेन की छत पर फिल्माए गए हैं, लेकिन सन् 1998 में आई फिल्म 'दिल से' का गीत 'चल छड़ियां-छड़ियां' अपनी अनूठी विशेषताओं के कारण इतिहास में अमर हो गया है। यह गीत सुप्रसिद्ध संगीतकार ए. आर. रहमान की एक क्लासिक रचना है। इस गीत को नीलगिरि माउंटेन रेलवे में शाहरुख खान और मलाइका अरोड़ा पर फिल्माया गया है। होता कुछ यू है कि शाहरुख रेलवे स्टेशन पर मनीषा कोइराला को देखते हैं और उनके मन में आम बॉलीवुड के हीरो की तरह प्रेम का प्रस्फूटन होता है, जो गीत और नृत्य के रूप में सामने आता है। इस गीत की विशेषता यह है कि इसे रेलवे के बी.एफ.आर. (माल गाड़ी के खुले डिब्बे) पर फिल्माया गया था और यह भारतीय फिल्मों का एकमात्र नृत्य गीत था, जो चलती ट्रेन में फिल्माया गया था।

सन् 2004 में प्रदर्शित फिल्म 'स्वदेश' में मोहन भागव (शाहरुख खान) अप्रवासी भारतीय वैज्ञानिक है, जो स्वदेश लौटता है और ट्रेन के जनरल कंपार्टमेंट में यात्रा करता है और रेल का सामान्य श्रेणी का यह डिब्बा शहर एवं गांवों के बीच की दूरी को खत्म करता नजर आता है। हमेशा बिसलेरी पानी पीने वाले शाहरुख को प्यास लगती है। गाड़ी जब एक प्लेटफॉर्म पर रुकती है, तो फिर खिड़की पर बैठे शाहरुख की नजर बिसलेरी वाले को दृढ़ती है, लेकिन वहां दिखाई देता है 25 पैसे में एक कुल्हड़ पानी वाला बच्चा। शाहरुख उससे पानी खरीदते हैं और उसे पांच रुपये का सिक्का देते हैं। गरीब बालक के लिए पांच रुपये बहुत बड़ी रकम है। वह 25 पैसे काटकर बाकी के पैसे लौटाने के लिए पाई-पाई जोड़ रहा है और इसी

बीच गाड़ी चल पड़ती है। इस दृश्य के लिए निर्देशक आशुतोष गोवरिकर की जितनी भी प्रशंसा की जाए, वह बहुत कम है। इस पूरे दृश्य संयोजन को फिल्मकारों ने जिस कुशलता से फिल्माया है, वह बहुत मार्मिक बन पड़ा है, जिसमें शाहरुख खान के जानदार संवेदनशील अभिनय का बहुत बड़ा योगदान है। यह दृश्य भी हमारे आपटा स्टेशन पर फिल्माया गया है

सन् 2005 की फिल्म 'परिणिता' में दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे ट्रेन को बहुत सुंदर ढंग से फिल्माया गया है। सैफ अली खान और विद्या बालन पर टॉय ट्रेन में फिल्माए गए दृश्य और गीत लाजवाब बन पड़ा है।

यदि इस चर्चा के दौरान हम सन् 2007 की फिल्म 'जब वी मेट' की बात न करें, तो सब कुछ अधूरा रह जाएगा। फिल्म की शुरुआत ही ट्रेन से होती है, जब करीना कपूर ट्रेन के डिब्बे में शाहिद कपूर से मिलती हैं, और मुंबई से दिल्ली की यात्रा में पूरे समय बक-बक करती रहती हैं। एक सुंदर प्रेमकथा परवान चढ़ती है, पर इम्तियाज अली की इस फिल्म में हीरो-हीरोइन मिलते नहीं बिछुड़ जाते हैं।

सन् 2013 में प्रस्तुत रोहित शेट्टी की बॉक्स ऑफिस सुपरहिट फिल्म 'चेन्नई एक्सप्रेस' की शुरुआत ही हमारे मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस प्लेटफॉर्म से होती है। जब चलती ट्रेन में प्लेटफॉर्म पर दीपिका पादुकोण को शाहरुख रेल के डिब्बे में खींच लेते हैं, याद कीजिए, यह दृश्य 'दिल वाले दुल्हनियां' से प्रेरित था। बाद में कल्याण जंक्शन और गोवा के वास्कोडिगामा रेलवे स्टेशन पर भी इसकी शूटिंग हुई। इस फिल्म में दक्षिण रेलवे के दूध सागर फॉल्स का 'चेन्नई एक्सप्रेस' की पृष्ठभूमि में फिल्मांकन रोहित शेट्टी की बहुत बड़ी उपलब्धि कही जाएगी।

इसके अलावा 1974 की चर्चित फिल्म 'आपकी कसम' में राजेश खन्ना फिल्म के उत्तरार्द्ध में रेलगाड़ी से पूरे देश की यात्रा करते हैं और पार्श्व में गीत चलता रहता है 'जिंदगी के सफर में गुजर जाते हैं जो मुकाम वो फिर नहीं आते'। 2002 की फिल्म 'साथिया' में रानी मुखर्जी और विवेक ओबेरॉय मुंबई की लोकल ट्रेन में मिलते हैं। लंबे समय तक पीछा करने के बाद विवेक रानी के नजदीक आ जाते हैं और उससे प्रणय निवेदन करते हैं, तो रानी उससे ट्रेन से कूदने को कहती है, तो 2011 की फिल्म 'तनु वेड्स मनु' में कंगना और माधवन अपने परिवार के साथ रेलगाड़ी से वैष्णो देवी की यात्रा करने निकल पड़ते हैं। यात्रा के दौरान काफी गाना-बजाना-नाचना होता है और बाद में कंगना माधवन से कह देती हैं कि वह किसी और से प्यार करती है।

एक पुरानी फिल्म 'दू ट्रेन', जिसमें राजेश खन्ना सीबीआई ऑफिसर की भूमिका निभाते हैं। कन्नड़ फिल्म पर आधारित थी, जिसका उल्लेख आवश्यक है। साथ ही फिल्म 'देवदास' के अंतिम दृश्य में शाहरुख की रेल यात्रा भी अविस्मरणीय है। 'बजरंगी भाईजान' फिल्म का प्रारंभ ही भारत पाकिस्तान के बीच चलने वाली समझौता एक्सप्रेस से होता है, तो 'शोले' फिल्म की ट्रेन को कैसे भूल सकते हैं।

यह लेख संपूर्ण नहीं है। और भी बहुत सी फिल्में होंगी, जो रेलवे की पृष्ठभूमि पर बनी हैं या जो रेलवे स्टेशन या रेलगाड़ी में फिल्माई गई हैं।

भारत में हिंदी के प्रचार-प्रसार में भारतीय फिल्मों की बहुत बड़ी भूमिका रही है और फिल्मों की विकास यात्रा में रेल का योगदान भी उतना ही महत्वपूर्ण है। ■

उप महाप्रबंधक (राजभाषा), मध्य रेल, मुंबई छशिमट

भारतीय रेल



पत्रिका की

सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

www.irctctourism.com/IRBRMag

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें :

 **011-47845381**

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



इस मुखपृष्ठ पर प्रकाशित तस्वीर

जोधपुर रेलवे स्टेशन

की है, जिसे श्री विजय सोलंकी

द्वारा क्लिक किया गया।

आप भी भारतीय रेल के विविध रंगों को अपने कैमरे से क्लिक कर हमें मेल कर सकते हैं।

पसंद की गई तस्वीर को पत्रिका में आपके नाम के साथ प्रकाशित किया जाएगा।

editorbhartiyarail@gmail.com

सूचना:

1. तस्वीर के साथ यह घोषणापत्र भी अवश्य प्रेषित करें (**घोषणा** - यह तस्वीर मेरे (नाम) द्वारा दिनांक.....को समयबजे ... (स्थल)... पर क्लिक की गई थी। इस तस्वीर को प्रकाशित करने का अधिकार मैं सम्पादक, 'भारतीय रेल' पत्रिका को सौंप रहा हूँ।)
2. तस्वीर का कैप्शन जरूर लिखें।
3. तस्वीर कम से कम पांच एम.बी. की होनी चाहिए।

कौतुहल से भरा अंडमान और निकोबार

श्री मुकुल श्रीवास्तव

दो चार बार की कोशिश के बाद मुझे लगा शायद मैं स्कूबा डाइविंग का लुत्फ उठा ही नहीं पाऊंगा। मेरे इंस्ट्रक्टर ने पता नहीं क्या सोच कर मुझे समुद्र के एक ऐसे किनारे ले गया जहाँ कोई नहीं था। एक बार फिर मुझे हौसला दिया और कहा आप कर सकते हैं। फिर उसने मुझे समुद्र पर सर ऊपर रख कर लेटने को कहा, चूँकि मैं स्कूबा सूट पहने हुए था, इसलिए मुझे कोई समस्या नहीं हुई। फिर वो मुझसे इधर-उधर की बात करते हुए मुझे आगे बढ़ाने लगा। मुझे लगा, हम छिछले समुद्र में ही हैं पर वो मुझसे बात करते-करते कब का गहरे समुद्र में ले जा चुका था। उसने मुझसे बताये बगैर कहा कि एक बार फिर से कोशिश करेंगे और धीरे-धीरे मैं समुद्र की गहराई में उतर चला। मैं बार-बार अपने आप से कह रहा था। पैनिक नहीं करना है और मुंह से सांस लेनी है। धीरे-धीरे मुझे सब ठीक लगने लगा। जब उनका आधिकारिक कैमरा पर्सन समुद्र की उस गहराई में मेरी फोटो खींचने आया तो मैंने खूब पोज दिए। मैं प्रकृति की विशालता से परिचित हो रहा था। तरह-तरह की मछलियाँ, कोरल और न जाने क्या-क्या? मैं तो विस्मय से बस सब देखे जा रहा था। वो बार-बार इशारे से पूछता सब ठीक और मैं कहता सब ठीक। करीब बीस मिनट के बाद मुंह से सांस लेने के कारण मेरा गला सूख चुका था और लग रहा था जैसे खूब सारा नमक किसी ने भर दिया

हो। अब मेरे लिए वहाँ रहना मुश्किल हो रहा था। मैंने इशारा किया ऊपर चलो। उसने भरसक कोशिश की कि मैं अपनी समस्या पर काबू पाऊँ। मैं जान चुका था अब अगर रुके तो काण्ड हो जाएगा। पाँच मिनट के बाद हम सतह के ऊपर आ गए। मैंने चारों ओर नजर घुमाई। सिर्फ पानी और

दूर कोई द्वीप दिख रहा था। मैंने कहा, अरे, इतनी दूर निकल आए अब वापस कैसे जाएंगे? मेरे इंस्ट्रक्टर ने कहा, आप चिंता न करें आते वक्त जैसे आए थे वैसे लेट जाएँ। अपना सर पानी के ऊपर रखें।

हम आराम से वापस लौट जाएंगे। मुंह पर धूप बहुत तेज लग रही थी, इसलिए अपने सर पर मुझे अपने हाथों की ओट लेनी पड़ी। अब हम वापस लौट रहे थे, समुद्र में लेटने का यह बड़ा विचित्र अनुभव था। मुझे बड़े प्यार से घसीटा जा रहा था। समय काटने के लिए मैंने उनसे बात करनी शुरू कर दी। स्कूबा डाइविंग जाते वक्त एक हिदायत जरूर दी जाती है। पानी के अंदर किसी भी चीज को छूना नहीं है। सच बताऊँ इतनी सुन्दर-सुन्दर मछलियाँ जब मेरे अगल-बगल से गुजर रही थीं तो उन्हें छूने का बहुत मन कर रहा था, लेकिन मुझे ध्यान आया हम उनके घर में चले आएँ और उनकी अनुमति के बगैर कुछ भी छूना ठीक न होगा। मैंने अपने इंस्ट्रक्टर से पूछा कि पर्यटक तो तरह-तरह के आते होंगे। कुछ लोग इस हिदायत को न मानते होंगे उनके साथ क्या होता है? उन्होंने बताया वहाँ तो उन्हें इशारे से ऐसा न करने के लिए मना किया जाता है, लेकिन बाहर निकल कर उन्हें कस कर डांट लगाई जाती है। वैसे, ऐसे लोग बहुत ही कम होते हैं। बातें करते-करते हम उस जगह पहुँच चुके थे जहाँ से हमने इस रोमांचक अभियान की शुरुआत की थी। सिलेंडर उतारे गए, फिन निकाले गए और हम लोग अपनी वैन में बैठकर वापस आए जहाँ एक बार फिर से डिटॉल के पानी में खुद भी नहाए और उस ड्रेस को भी धोकर टांग दिया। अपने कपड़े पहनकर हमने उस खूबसूरत जगह से विदा ली।

इस क्रिया-कलाप में दोपहर हो चुकी थी लेकिन अभी समुद्र से मन नहीं भरा था। अब हम चल पड़े, दुनिया के सबसे खूबसूरत बीच में से एक राधा नगर बीच देखने। दिन के दो बजे हम राधा नगर बीच के किनारे खड़े थे। समुद्र में घुसने से पहले मैंने बीच का एक चक्कर लगाया। बीच के किनारे पर्याप्त हरियाली थी पर मैंग्रोव के पेड़ यहाँ नहीं थे। मैंग्रोव के पेड़ समुद्र और धरती के बीच में उगते हैं। ये ज्यादा ऊँचे नहीं होते पर समुद्र के किनारे एक तरह की प्राकृतिक बाड़ बना देते हैं



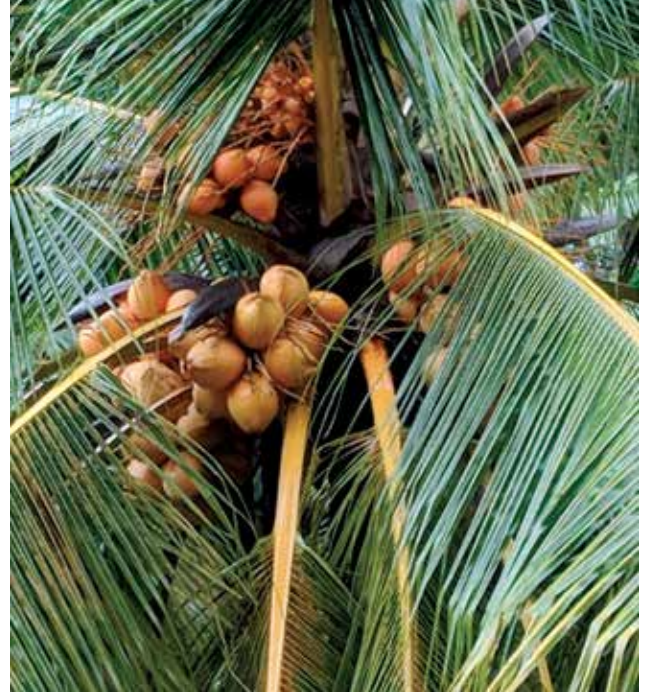
इसलिए ऐसी जगहों पर नहाया नहीं जा सकता, पर यहां कुछ ऐसा नहीं था। जहाँ लोगों का हुजूम था, मैंने उससे करीब एक किमी दूर का चक्कर लगाया न कोई शोर न कोई भीड़ और खूब सारे पेड़। वापस आकर समुद्र में घुस गए। लहरें बहुत तेज थीं। लाइफ गार्ड लोगों को सीटियाँ बजा-बजा कर जरा सा भी आगे जाने पर चेतावनी देने लगते थे। इस मायने में यहां खतरा तो था ही क्योंकि कब लौटती लहरें आपको बहा ले जाएँ इसका अंदाजा किसी को नहीं रहता। मैंने दो घंटे जल क्रीड़ा का आनंद लिया। चूँकि उस दिन की भाग-दौड़ में मुझे खाने का मौका न मिल पाया था। इसलिए मैंने बीच के करीब लगी बाजार में नारियल पानी पीने का निश्चय किया। इसके दो कारण थे। यहां तरह-तरह के नारियल मौजूद थे। मैं हमेशा मलाई वाला नारियल लेता। पहले उसके पानी से प्यास बुझाता फिर उसकी मलाई मतलब नारियल की गीली गिरी को खाकर भूख मिटा लेता। वहीं एक महिला फ्रूट सलाद इस दावे के साथ बेच रही थी कि ये एकदम ऑर्गेनिक हैं और अंडमान में उगाए गए हैं। मैंने उससे कुछ अंडमानी केले लिए जो आकार में हमारे केलों के मुकाबले आधे थे और उनके ऊपर कोई काली धारियां नहीं थीं और वे गाढ़े पीले रंग के थे।

उस केले के स्वाद वाकई अलग था। मैंने उनसे पूछा कि आप कहाँ की हैं? वैसे भी अंडमान में कोई भी आपको ऐसा नहीं मिलेगा, जिसकी पिछली चार पुस्तें वहीं की हों तो अंडमान में मैं बार्तालाप शुरू करने से पहले पूछ लेता था कि आपके पिताजी कहाँ के हैं? यहां मुझे बहुत से ऐसे लोग मिले, जिन्होंने बड़े गर्व से बताया कि वे बांग्लादेशी हैं। असल में साठ के दशक में बहुत-से बांग्लादेशी शरणार्थियों को यहां बसाया गया था और उन्हें सरकार ने पन्द्रह बीघा जमीन भी दी थी, जिसकी कीमत आज करोड़ों में है। वे यहां इनपर खेती करते हैं। बहुत से लोगों ने अपनी जमीनें बेच भी दी हैं जिन पर लोग रिसॉर्ट बना रहे हैं। वो महिला झारखंड से थी मतलब उनके पिता जी झारखंड से एक मजदूर के रूप में आए थे फिर वे यहां से जा न पाए। उनके पति बीमार रहते थे और घर का खर्च चलाने के लिए उन्हें यह व्यवसाय करना पड़ा। हालांकि अंडमान और निकोबार शायद देश का एकमात्र ऐसा इलाका होगा जहाँ स्वास्थ्य और शिक्षा पूरी तरह मुफ्त है। इसलिए लोगों का जीवन कम आय में भी अच्छे तरीके से हो जाता है। उनके बारे में सोचता हुआ बीच पर वापस आया। शाम ढलने को थी। सूरज धीरे-धीरे डूब रहा था और वो जगह जो थोड़ी देर पहले लोगों से गुलजार थी, धीरे-धीरे खाली हो रही थी। हेवेलॉक में हमारी दूसरी शाम धीरे-धीरे रात में बदल रही थी।

अगले दिन सुबह बारिश ले कर आई, जिसने हमारा एलीफेंटा द्वीप का कार्यक्रम चौपट कर दिया। बारिश की वजह से एलीफेंटा द्वीप पर्यटकों के लिए बंद कर दिया गया।

हमें दोपहर बाद नील द्वीप के लिए निकलना था। समय काफी था। मैंने आस-पास की जगह चक्कर मारने का निश्चय किया। हमारे रिसॉर्ट के पीछे नारियल के बड़े बाग थे और उसके पीछे एक छोटी पहाड़ी। तरह-तरह के नारियल गिरे हुए थे। छोटे बड़े मोटे पतले कुछ हरे रंग के तो कुछ पीले। मुझे बताया गया कि पीले वाले नारियल ज्यादा मीठे होते हैं।

यहां बांस, केला और नारियल के पेड़ मुझे बहुतायत में दिखे। वैसे यहां सुपाड़ी भी होती है पर उसके पेड़ मैं न पहचान पाया। बाहर बारिश में कई तरह के जीव नालियों में जमीन पर



पीले नारियल

दिखे, जिनमें मैं स्नेल को पहचानता था। बचपन में हम इनके कवच शंख से खूब खेला करते थे पर उत्तर भारत में मौरंग या तालाब के किनारे मिलने वाले स्नेल से यहां पाए जाने वाले स्नेल का आकार बहुत बड़ा था। इसका कारण यहां इसानों की आबादी का कम होना या यह प्रजाति यहीं मिलती है, इसके बारे में कुछ न पता लगा।





जीता-जागता स्नेल

वैसे भी ज्यादातर लोग यहां छुट्टियाँ बिताने आते हैं न कि ज्ञान लेने और देने तो मुझे कोई खास जानकारी आस-पास न मिल पा रही थी। यहां के निवासी भी ज्यादा पढ़े-लिखे नहीं थे। ज्यादातर दसवीं, बारहवीं पास कर नौकरी करने लग जाते हैं। वैसे एक बात जो बड़ी रोचक है, हमारे बीस के नोट पर जो बीच का खूबसूरत चित्र छपा रहता है वो अंडमान का ही है। कुछ देर ताश खेला गया, कुछ देर चहलकदमी के बाद अब नील द्वीप जाने का समय हो गया था। दो बजे हमें हेवेलॉक की जेटी पहुँच जाना था। वहाँ से ग्रीन ओशन का क्रूज हमें नील द्वीप ले जाने वाला था। बारिश रुक-रुक कर हो रही थी। हम लोग एक बजे हेवेलॉक की जेटी पहुँच गए। मैंने सोचा एक बार फिर सिक्वोरिटी चेक का ताम-झाम होगा, पर ऐसा कुछ भी नहीं था। खुले आसमान के नीचे हम लोग भीग रहे थे।

जहाज के आने में अभी समय था और जेटी का वह कमरा, जो प्रतीक्षाकक्ष था लोगों से भरा हुआ था। हम उस रिम-झिम बारिश के बीच खुले समुद्र की तरफ चल पड़े, जहाँ कई तरह की स्पीड बोट खड़ी हुई थीं, जिनमें कुछ लोग यूँ ही पसरे थे। शायद बारिश के कारण धंधा मंदा था। हमने एक नारियल पानि पीया और प्रकृति की खूबसूरती का आनंद उठाने लगे। तभी ग्रीन ओशन के दुकाननुमा कार्यालय का शटर खुला और हमें बताया गया ग्रीन ओशन आ गया है, लेकिन जहाज में चढ़ने से पहले उस कार्यालय में जाकर हमें अपने टिकट पर चेक-इन का ठप्पा लगवाना था। वहाँ लोगों की भीड़ पहले ही इकट्ठा हो चुकी थी, पर इस काम में ज्यादा समय नहीं लगा। अब भीगते-भागते हम ग्रीन ओशन में घुसने के लिए तैयार थे पर, जिस तरह की हड़बड़ाहट ग्रीन ओशन के क्रू मेंबर दिखा रहे थे, इसका कारण मुझे समझ न आ रहा था क्योंकि क्रूज के चलने का आधिकारिक समय अभी हुआ नहीं था।

ग्रीन ओशन, मैक्क्रूज के मुकाबले कम विलासिता वाला क्रूज था। बारिश में लोगों के चढ़ने के कारण अंदर एक अजीब-सी गंध थी, जैसे कहीं मछली मरी हुई हो। हमारे जहाँ बैठने की व्यवस्था थी उस जगह की सारी फर्श गीली हो चुकी थी। अभी हम लोग बैठ कर व्यवस्थित भी नहीं हुए थे कि ग्रीन ओशन चल पड़ा, जबकि अभी उसका चलने का आधिकारिक समय नहीं हुआ था। शायद इसी कारण जहाज के क्रू मेंबर जल्दीबाजी दिखा रहे थे, वैसे भी क्रूज में चलने के

लिए आपको पहले से आरक्षण करवाना पड़ता है। अगर सारे लोग आ गए हों तो वह चल सकता है। यही सब सोचते हम खिड़की से नील द्वीप को खोजने लग गए क्योंकि हमारे साथ-साथ एक विशाल थल आकृति भी चल रही थी। धीरे-धीरे वो भी पीछे छूट गई। अब हमारे सामने सिर्फ विशाल शांत समुद्र था।

हेवेलॉक से नील तक की समुद्री दूरी एक घंटे में तय की जानी थी। जल्दी ही नील का किनारा दिखने लगा। जनश्रुतियों के अनुसार, नील द्वीप का नाम भगवान राम के योद्धा नील के नाम पर पड़ा, जिन्होंने रामेश्वरम से श्रीलंका तक पुल बनाने में भगवान राम की मदद की थी, लेकिन इतिहास बताता है कि अंडमान निकोबार में बाहरी लोग तो अंग्रेजों के आने के बाद बसे और जो आदिवासी हैं वो हिन्दू धर्म नहीं मानते तो, यह जनश्रुति कैसे बनी, कहना मुश्किल है।

नील की जेटी भी हेवेलॉक जैसी थी। भीड़ सिर्फ जेटी पर ही थी। शहर एकदम खाली। भीड़ थी पानी से भीगे पेड़ों की। चारों तरफ पेड़-पौधों से भरे खेत पर ये पेड़ इतने सघन थे कि सड़क से खेतों में झांकना मुश्किल था। बीच में एक छोटी-सी सड़क जिसमें एक वक्त में एक ही गाड़ी आ या जा सकती थी। हमारा ड्राइवर रॉकी नाम का एक जवान लड़का था। मैंने पूछा कि क्या वह क्रिश्चियन था, तो उसने 'हां' में उत्तर दिया।

नील में क्रिश्चियनों के चार परिवार रहते हैं। बाकी सारी आबादी हिन्दुओं की है, जबकि पोर्ट ब्लेयर में मुसलमानों की भी ठीक-ठाक आबादी है। जेटी से उतरते ही हमें नेचुरल ब्रिज देखने जाना था, जो जेटी से करीब पांच किमी दूर था। नेचुरल ब्रिज हालांकि एक भौगोलिक आकृति है, पर पर्यटकों को बेवकूफ बनाने के लिए इसके साथ भी एक कथा जोड़ दी गई है कि यह एक पुल है, जिसे किसने बनाया, किसी को पता नहीं। पहले तो गाइड ले लेने की मनुहार जो काफी सभ्य तरीके से की गई। मैंने भी सभ्य तरीके से मना कर दिया, फिर हिन्दुस्तानी जुगाड़ लगाया। हम एक ऐसे दल के पीछे हो लिए जिसने गाइड कर रखा था। मैं यह जानना चाहता था कि ये लोग क्या नया अनूठा बताते हैं। कुछ सीढ़ियाँ ऊपर चढ़ने के बाद नीचे उतरने के बाद हम समुद्र के सामने थे।

एक ऐसा किनारा, जहाँ बहुत से नुकीले पत्थर थे। सामने मैंग्रोव के जंगल और हमारे पीछे केवड़े के बड़े-बड़े पेड़ जिसमें,



केवडा के फल

खरबूजे जैसे पीले फल लगे हुए थे। गाइड लोगों को बता रहा था कि ये फल पहले आदिवासियों का भोजन था। वो आदिवासी अब कहाँ गए, यह बताने वाला कोई नहीं था। वैसे भी अंडमान और निकोबार के आदिवासी भारत के सबसे खूंखार आदिवासी माने जाते हैं। बहुत सारे नुकीले पत्थरों और चट्टानों को पार करने के बाद हम एक ऐसी आकृति के सामने थे। जो एक चट्टान थी और समुद्र के पानी से कटने के बाद एक छेदनुमा आकृति बना रही थी। इसी के किनारे बैठकर मैंने सूर्यास्त का आनंद लिया।

जैसे-जैसे सूरज डूब रहा था मैं सोच रहा था, एक दिन हमको भी इस दुनिया से चले जाना है, चुपचाप। मैं आज जहाँ बैठा हूँ, कल कोई बैठा था और कल कोई आकर बैठेगा। दुनिया में एक चीज सत्य है और वह है, परिवर्तन। मेरे अगल-बगल लोगों का झुण्ड जिन्दगी का लुत्फ उठाने में मशगूल था। एक जोड़ा, जिसकी नई-नई शादी हुई थी, 'हाउ लवली', 'हाउ क्यूट' जैसे शब्दों से संवादों का आदान-प्रदान कर रहा था। एक ऐसा भी परिवार था जो अपनी दिव्यांग बच्ची को नेचुरल ब्रिज दिखाने लाए थे जो पैरों से ठीक से नहीं चल पा रही थी। एक वृद्ध जोड़ा शायद जिन्दगी की शाम में जिन्दगी को जीने निकल पड़ा था। मैं जिन्दगी के इस सर्कस को जोकर की तरह आँखें फाड़ दे रहा था। शाम घिर रही थी। आस-पास के जंगल पंछियों की चहचहाहट से गूँज उठे। अब हमें भी वापस अपने रिजॉर्ट लौटना था।

नील द्वीप में जिस रिजॉर्ट में हमारे रुकने की व्यवस्था थी, उसके ठीक सामने लक्ष्मणपुर बीच था। रिजॉर्ट में सामान पटकते सभी द्वीप की ओर लपके। आसमान में काले बादल छा चुके थे और हवा ठंडी हो रही थी। ऐसा लग रहा था बड़े जोर की बारिश होगी, पर मौसम बहुत देर तक ऐसा ही रहा। मेरी हमेशा से आदत रही है जो सब करें वो न करो तो मैं थोड़ी देर रिजॉर्ट के कमरे में अकेले पड़ा रहा। धीरे-धीरे शाम घिर आई और जब बीच एकदम खाली हो गया मैंने बीच का एक चक्कर लगाने का निर्णय किया। चूँकि आसमान में बादल छाये हुए थे इसलिए अँधेरा जल्दी हो गया था। बीच पर पत्थर ज्यादा थे इसलिए वहाँ नहाया तो बिल्कुल नहीं जा सकता था। समुद्र में पैर जरूर भिगोए जा सकते थे। बीच एकदम सुनसान पड़ा था। उसके किनारे तरह-तरह के खोमचे जरूर लगे थे, पर वहाँ एक भी आदमी न दिखा। शायद बारिश के डर से सब अपनी दुकान जल्दी बंद कर गए थे। वहाँ सिर्फ पत्रियों में ढंकी आकृतियाँ ही दिख रही थीं, पर उन खोमचों में क्या बेचा जाता था, यह बता पाना मुश्किल था। मैं समुद्र के किनारे की नरम बालू में धीरे-धीरे बढ़ता जा रहा था।

कुछ आगे जाने पर एक दो आकृतियाँ मुझे समुद्र के किनारें दिखाईं, पर उनकी ओर मैंने ध्यान न देकर समुद्र में किनारे-किनारे चलने का निश्चय किया। मुझे लगा, कोई आवाज दे रहा था। पीछे मुड़कर देखता हूँ तो पुलिस की वर्दी में एक महिला और पुरुष खड़े थे जो मुझे अपने पास बुला रहे थे। अँधेरा होने के कारण उनका चेहरा साफ नहीं दिख रहा था, लेकिन मैं समझ चुका था कि वे मुझे समुद्र से दूर रखना चाह रहे थे। मैं थोड़ी देर में उनके पास था। परिचय हाल-चाल के बाद मैंने पुलिस वर्दी में खड़े पुरुष से पूछा कि आप कहाँ से हैं तो उसने बताया वह आजमगढ़ का रहने वाला है और लम्बे समय से यहाँ अंडमान में तैनात है। उनकी पढ़ाई-लिखाई काशी हिन्दू विश्वविद्यालय से



नील का नेचुरल ब्रिज

हुई थी। वो तो मुलुक के निकल आए। फिर तो न जाने किन-किन मुद्दों पर हमने बातें कीं। यह बात तब तक चली जब तक इतना गहरा अँधेरा न छा गया कि हम एक दूसरे को भी देख न पा रहे थे। हमारी बातचीत में एक दुकान वाला भी शामिल हो गया। अंडमान में अपराध न के बराबर था। उत्तर प्रदेश का मूल निवासी होने के बावजूद वो पुलिस इन्स्पेक्टर रिटायर होने के बाद वहाँ नहीं लौटने वाले थे। क्यों? वहाँ कोई कानून नहीं है।

उनकी बेटी बेंगलुरु में पढ़ रही थी। जब घर की याद आती है तो साल में एक बार चक्कर लग जाता है। बस, उनके हिस्से का उत्तर प्रदेश इतना ही बचा है उनके व्यक्तित्व में। बच्चे गाँव नहीं जाते। उनकी तबियत खराब हो जाती है। नील द्वीप की जनसंख्या अब ढाई लाख है, पर उस दुकानदार ने बताया कि ये बहुत ज्यादा है। पहले तो लोग दिखते ही नहीं थे। अब रात पूरी तरह से हो चुकी थी। उन पुलिस वाले साहब ने हमसे कहा कि आप समुद्र के किनारे-किनारे न जाकर रोड से रिजॉर्ट जाइए। हमने उनकी बात मान ली वे तो अपनी बाइक पर उस महिला कांस्टेबल के साथ बैठकर फटाक से वहाँ से निकल गए, लेकिन हमें पैदल जाना था। ऊँचे-ऊँचे पेड़ों के बीच हम उस रोड पर बढ़ चले जो हमारे रिजॉर्ट तक जाती थी। वे ऊँचे पेड़ अब काले और डरावने लग रहे थे।

रह-रह के बिजली चमक रही थी।

कोई स्ट्रीट लाइट नहीं। हम अंदाजे से बढ़े चले जा रहे थे, पर रास्ता खत्म होने का नाम ही ले रहा था। अब मुझे इस बात का डर था कि कहीं भटक तो नहीं गए हैं क्योंकि समुद्र के रास्ते से हमें इतनी देर नहीं लगी थी। मैं इस बात से निश्चिन्त था कि यहाँ हमारे साथ कोई अपराध नहीं होगा, पर रास्ता अगर भटक गए तो क्या होगा क्योंकि सड़क के दोनों ओर दूर-दूर तक कोई आबादी नहीं दिख रही थी। कुछ देर बाद हमें बिजली की रौशनी दिखी और जान में जान आई। उस रौशनी का पीछा करते हुए हम आगे बढ़ते रहे जो संयोग से हमारे रिजॉर्ट की ही थी। हमारे रिजॉर्ट पहुँचते ही बड़े जोर की बारिश शुरू हो गई। अब हम निश्चिन्त थे क्योंकि हम अपने रिजॉर्ट बगैर भीगे पहुँच चुके थे। रात लगातार बारिश होती रही और हमारे सामने का समुद्र गरजता रहा। सुबह आँख खुलते हमारा स्वागत बारिश ने किया। इस बात की पूरी संभावना थी कि आज का हमारा लक्ष्मणपुर बीच देखने का कार्यक्रम गड़बड़ा न जाए। हमारे रिजॉर्ट के सामने भरतपुर बीच था। नाश्ते के बाद हमारे पास बारिश के रुकने का इन्तजार करने के अलावा कोई चारा नहीं



भरतपुर बीच

था। उस वक्त जब कि पूरा उत्तर भारत गर्म थपेड़ों से जूझ रहा था। हम भारत के अंतिम कोने पर स्थित अंडमान में मानसून का स्वागत कर रहे थे। हालांकि इस स्वागत में मजबूरीनुमा खीज भी शामिल थी क्योंकि यह बारिश हमारे कार्यक्रम में बाधा डाल रही थी। थोड़ी देर इधर-उधर घूमने के बाद मैंने समुद्र के किनारे जाकर बैठने का निश्चय किया।

उस भीगे दिन जब आसमान में बादल छाए थे मैं समुद्र के किनारे एक झोंपड़ीनुमा कॉटेज में बैठकर समुद्र को भीगते देख रहा था। लहरें किनारे की जमीन को चूम कर वापस लौट जा रही थीं, जहाँ से वो आई थीं। लौटना तो हम सबको है उस अनन्त दुनिया में जहाँ से कोई नहीं लौटता, फिर हम कहाँ भागे जा रहे हैं? ऐसे न जाने कितने खयाल दिमाग में आ-जा रहे थे। कभी-कभी कोई जहाज दूर समुद्र में अपनी मंजिल की ओर बढ़ता दिख जाता था। कभी कैमरा निकाल कर कुछ तस्वीरें खींच लेता, कभी आस-पास की हरियाली में थोड़ा भीगकर वापस अपनी जगह लौट आता। आस-पास न जाने कितने छोटे बड़े घोंघे उठाता, थोड़ी देर उनकी हरकतों को देखता और फिर उनको उनकी जगह छोड़ देता। दिन के करीब साढ़े बारह बारिश बंद हो गई थी, पर अब समय का टोटा था। ढाई बजे मैक्क्रुज वापस हमें पोर्ट ब्लेयर ले जाने वाला था और अभी लक्ष्मणपुर बीच भी जाना था। भागते-दौड़ते लक्ष्मणपुर बीच पहुंचे जो



लक्ष्मणपुर बीच

सौभाग्य से नील की जेटी से लगा हुआ था और हम यहां से मैक्क्रुज को आते हुए देख सकते थे। लक्ष्मणपुर बीच अंडमान के अन्य द्वीपों की तरह साफ-सुथरा और भीड़-भाड़ रहित था। यहां खूब सारे वॉटर स्पोर्ट्स की सुविधा थी, पर उस भीगे दिन बारिश के कारण सभी स्पोर्ट्स बंद थे और हमारा जेट स्की चलाने का सपना, सपना ही रह गया।

समुद्र में अभी पैर भिगोए ही थे कि पता चला कि मैक्क्रुज आ चुका है। अब जेटी की तरफ भागना था। गिरते-पड़ते हम जेटी की तरफ पहुंचे और मैक्क्रुज में अपनी सीट पर धंस गए। नील द्वीप को विदा करने का समय आ चुका था। समय से पहले मैक्क्रुज चल पड़ा। क्रू के सदस्यों ने हमें बताया कि मौसम खराब होने के कारण अगले तीन दिन कोई शिप पोर्ट ब्लेयर नहीं जाएगी। मैक्क्रुज सिर्फ हम जैसे पर्यटकों को निकालने ही आया था। इस सूचना का अभी शुक्र मना भी नहीं पाए थे कि एक नया अहसास हमें डराने के लिए तैयार था। अभी तक की मेरी समुद्री यात्राओं में एक बार जहाज के अन्दर बैठने के बाद थोड़े-बहुत हिचकोले के बाद वो शान्ति से चलता था, पर इस बार ऐसा नहीं होने वाला था। जहाज जैसे गहरे समुद्र में पहुंचा हमें लगा जैसे हम किसी ऊंट की सवारी कर रहे थे। पूरे जहाज में चीखने-चिल्लाने की आवाजें आने लगीं।

जहाज कभी ऊपर जाता कभी नीचे। क्रू के सदस्य सब यात्रियों के पास मुस्तैद खड़े हो गए। हालांकि जहाज का माहौल ऐसा था कि वे भी सीधे नहीं खड़े हो पा रहे थे। उन्होंने बताया यह सामान्य घटना है। आप सभी सुरक्षित हैं। आज 'रफ सी' है मौसम खराब है। आप सभी धैर्य बनाए रखें। ऐसे माहौल में चारों तरफ से या तो लोगों के चिल्लाने की आवाजें आ रही थीं या उल्टियाँ करने की। हमने धैर्य बनाए रखा क्योंकि 'जो होना है सो होना है' का दर्शन शायद ऐसे ही वक्त के लिए दिया गया था। मैं कल्पना कर रहा था कि अगर जहाज डूब गया तो बस ये सोच कर सुरेन्द्र मोहन पाठक के उपन्यास से शब्द उधार लूँ तो 'मेरे तिरपन काँप गए'। थोड़ी देर के बाद इन हिचकोलों की आवृत्ति कम और कम होती गई। पोर्ट ब्लेयर पहुँचते-पहुँचते ज्यादातर पर्यटक निढाल हो चुके थे, पर मैं ठीक-ठाक था। ■

डिपार्टमेंट ऑफ जर्नलिज्म एंड मास कम्युनिकेशन
लखनऊ विश्वविद्यालय

मिर्जापुर विंध्यक्षेत्र की तपोभूमि

श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री

प्राकृतिक सौन्दर्य से भरपूर मिर्जापुर जनपद का गौरवशाली इतिहास है। अनूठे प्राकृतिक सौन्दर्य ऊँचाइयों को छूते पहाड़, कल-कल नानाद करते झरने, पर्वतीय मार्गों, सदा-नीरा नदियों, गुफाओं एवं भित्ति चित्रों, ऐतिहासिक गाथाओं से परिपूर्ण यह जनपद अनेक धार्मिक स्थलों व शक्तिपीठों को अपने आंचल में समेटे हुए है। मिर्जापुर के नाम सन्दर्भ में कहा जाता है कि प्राचीन काल में इस नगर को 'महालक्ष्मी नगर' भी कहा जाता रहा है।

“महालक्ष्मी पूर्वभागे, महाकाली च दक्षिणे।
महा सरस्वती प्रत्येक-कोणों यंत्रस्थ संस्थिता॥”

अर्थात् पूरब में महालक्ष्मी, दक्षिण में महाकाली तथा पश्चिम में महा सरस्वती विराजमान हैं। महालक्ष्मी ने अपने पति विष्णु भगवान से तारकेश्वर महादेव का माहात्म्य सुनकर यहां आकर तपस्या की थी। उनकी कठोर तपस्या से प्रसन्न होकर भगवान शंकर प्रकट हुए और उन्होंने मनोवांछित वरदान दिया था। इन्हीं महालक्ष्मी के नाम से 'मिर्जापुर' नाम विख्यात हुआ। एक शिलालेख के अनुसार, इसका आरम्भिक पौराणिक नाम गिरिजापुर था। 'मिर्जा' दो शब्दों से मिलकर बना है। पहला मिर जिसका अर्थ समुद्र होता है और दूसरा 'जा' जिसका अभिप्राय प्रकट होना होता है। सन् 1861 ई. तक इलाहाबाद से अलग होकर यह जनपद अपने वर्तमान स्वरूप में आया। एक अन्य रिकार्ड के अनुसार सन् 1830 में मिर्जापुर को वाराणसी से विभाजित करके अलग राजस्व क्षेत्र घोषित किया गया।

वेदों एवं पुराणों में मिर्जापुर को विंध्यक्षेत्र की तपोभूमि माना गया है। यहां आरण्यक संस्कृति से नागर संस्कृति तक की गाथा यत्र-तत्र विद्यमान है। विंध्यक्षेत्र की पर्वत शृंखलाएं भारत वर्ष की सभी पर्वत शृंखलाएं में सबसे लम्बी एवं विस्तृत है। यह क्षेत्र आर्यों एवं अनार्यों का संघर्ष क्षेत्र रहा है। मान्यता है कि त्रेतायुग के पुरुषोत्तम भगवान राम ने शिवपुर के निकट रामगंगा घाट पर प्रेतशिला पर अपने पूर्वजों का तर्पण किया था। राम द्वारा स्थापित शिवलिंग आज भी रामेश्वर महादेव के नाम से जाना जाता है। पम्पापुर (ओझला से अष्टभुजा तक) अपनी भौगोलिक स्थिति के कारण एक समृद्धशाली राजधानी थी, जो कालांतर में गंगा में विलीन हो गई। उज्जैन के राजा विक्रमादित्य के भाई राजा भर्तृहरि ने राजाघाट को त्यागकर विंध्याचल में बहुत दिनों तक योग साधना किया था। भरों एवं चरों ने भी यहां शासन किया। कालान्तर में गहरवारों ने भर राजाओं की कमजोरी का लाभ उठाकर शासन अपने हाथ में ले लिया और विजयपुर को अपनी राजधानी बनाई। ऐसा माना जाता है कि भर विंध्याचल क्षेत्र में 150 ई.पू. में आए थे। इन शासकों ने डेढ़ सौ मन्दिर बनवाए। आगे चलकर 1990 ई. में विंध्याचल गहरवारों के नियंत्रण में आ गया। धार्मिक रुचि के कारण गहरवारों ने विंध्याचल के विकास एवं पुनर्निर्माण में गहरी रुचि ली। कश्यप ऋषि के आश्रम के रूप में कछवा गंगापार का एक महत्त्वपूर्ण क्षेत्र है।



विंध्यवासिनी मन्दिर

विंध्य पर्वत के सुरम्य अंचल में बसा हुआ विंध्याचल शक्ति की शाश्वत लीला भूमि रहा है। विंध्याचल माँ भगवती विंध्यवासिनी देवी का निवास स्थान है। उपासकों को मनोवांछित फल प्रदान करने वाली शक्ति स्वरूपा माँ यहां नित्य विराजमान रहती हैं। सृष्टि के प्रारम्भ से लेकर प्रलय काल तक यह क्षेत्र समाप्त नहीं होता। कहा जाता है कि एक बार वशिष्ठ मुनि ने पूरे ब्रह्माण्ड का भ्रमण करने वाले नारद जी से पृथ्वी पर सबसे उत्तम क्षेत्र के विषय में जिज्ञासा प्रकट की। नारद जी ने कहा कि इस ब्रह्माण्ड में विंध्यक्षेत्र सर्वोत्कृष्ट है। “विंध्य क्षेत्र समं क्षेत्र नास्ति ब्रह्माण्ड गोलके।” माता पार्वती ने इसी भूमि पर अन्न, जल एवं पत्ता त्यागकर शिव को पति रूप में पाने के लिए शाबर मंत्र का जाप किया था। पुराणों में इसे तीन उपाधियों से विभूषित किया गया। शक्तिपीठ, सिद्धपीठ और मणिद्वीप। देवी भागवत के अनुसार जहाँ पर विंध्य पर्वत और भगवती सुरसरि का संगम होता है, वह स्थान मणिद्वीप है। 'देवी भागवत्' के अनुसार - विंध्याचल समं स्थानम् नास्ति त्रयलाक्यमंचले स्थान सर्वोत्तमोत्तमं।

मिर्जापुर की सही पहचान विंध्याचल के कारण है। आश्विन एवं चैत्र नवरात्र मेले में देश के कोने-कोने से

तीर्थयात्री माँ भगवती के दर्शनार्थ आते हैं। लगभग सभी पुराणों में माँ विंध्यवासिनी के त्रिकलात्मक रूप का सश्रद्धा नमन करने का निर्देश दिया गया है। 'दुर्गा सप्तशती' के अनुसार, द्वार पर युग में ब्रह्मा की प्रेरणा से योगमाया ने यशोदा के घर जन्म लेकर तथा कंस के हाथों से उड़कर आकाश मार्ग द्वारा विंध्याचल में वास किया। मानव जीवन से जुड़ी लगभग समस्त विधाओं से परिपूर्ण यह क्षेत्र आदर्शशक्तिपीठ माँ विंध्यवासिनी एवं त्रिकोण परिक्रमा के केन्द्र को परिधि के रूप में विकसित हुआ है। त्रिकोण मनुष्य उर्ध्वमुखी जीवन का महादर्शन माना गया है। माँ सबको आशीर्वाद देती और तारती है।

*विन्ध्यस्था विन्ध्यनिलया विन्ध्याचल निवासिनी।
योगिनी योगमाता तवाम् चण्डिकां प्रणमाम्यहम्॥*

पराशक्ति होने के कारण माँ विंध्यवासिनी निर्गुण एवं सगुण रूपा है। नमो देव्यै विंध्य सासिन्यैः भगवान वेदव्यास द्वारा रचित 'मार्कण्डेय पुराण' के अन्तर्गत 'दुर्गासप्तशती' में माँ भगवती को सम्पूर्ण सृष्टि में शक्ति के रूप में स्थापित किया गया है।

*या देवी सर्वभूतेषु शक्ति रूपेण संस्थिता।
नमस्तस्यै नमस्तस्यै नमस्तस्यै नमो नमः॥*

आजादी में भागीदारी

मिर्जापुर जनपद देश के लिए मर मिटने वाले बलिदानी वीरों की धरती है। मिर्जापुर नगर का मोरचाघर सन् 1857 का एक ऐतिहासिक स्थल है। यहां पर मौजूद विशाल वृक्ष पर हजारों बलिदानी वीरों को अंग्रेज शासकों द्वारा फांसी दी गई थी। सन् 1921 में महात्मा गांधी के 'असहयोग आन्दोलन' में जनपद की अग्रणी भूमिका रही है डॉ. उपेन्द्र बनर्जी, अजीत नाथ भट्टाचार्य, हनुमान प्रसाद पाण्डेय, चन्द्रिका प्रसाद विद्यार्थी, मौलवी हमीद आदि नेता इस आन्दोलन में गिरफ्तार होकर जेल गए थे। सन् 1930 में 'नमक सत्याग्रह आन्दोलन' में प्रत्येक तहसील में संघर्ष का बिगुल बजा। नगर इकाई का नेतृत्व श्री जे.एन. विल्सन ने किया। विदेशी वस्तुओं के बहिष्कार के साथ ध्वजोत्तोलन आन्दोलन भी इसका अंग था। सन् 1941 में शक्तिगत सत्याग्रह आन्दोलन में 300 लोग जेल गए थे और सन् 1942 के स्वाधीनता आन्दोलन में नगर के अलावा नरायनपुर, कैलहट, गैपुरा, जिगना, पहाड़ा, अहरौरा, कछवा, सीखड़ एवं बजहॉ में भयंकर रूप पकड़ा। छात्रनेता नरेश चन्द्र श्रीवास्तव शहीद हुए। इस पूरे आन्दोलन में 3 लोग शहीद हुए। सैकड़ों घायल हुए। पंडित विजयानन्द मिश्र, सीताराम समन्वयी एवं विश्राम सिंह ने राष्ट्रीयमुक्ति आन्दोलन में सराहनीय योगदान दिया। सीखड़ निवासी श्री मिश्र ने सन् 1921 से सन् 1929 तक गांधी जी के मिशन को सफल बनाने के लिए सक्रिय योगदान दिया। 'नमक आन्दोलन' में उन्होंने न केवल हिस्सा लिया बल्कि 12 मई सन् 1930 को चुनार में नमक बनाया। सन् 1937 में उनके आन्दोलनकारी व्यक्तित्व से प्रभावित होकर उन्हें कांग्रेस कमेटी का अध्यक्ष चुना गया। विजयानन्द मिश्र ने 8 अगस्त सन् 1930 को बाबू राम आधार सिंह तथा मुक्ति आन्दोलन के योद्धाओं के साथ चुनार किले पर तिरंगा झण्डा फहराया। स्वधीनता संग्राम में पुरुष स्वतन्त्रता सेनानियों के साथ महिलाओं ने भी कुर्बानी दी और देश की आजादी में अपना गौरवपूर्ण योगदान देकर जिले का नाम रेखांकित किया।

अंग्रेजों ने कजली गांनों पर मुकदमा चलाया

मिर्जापुर में कजली दंगल के दौरान 'श्री इन्दु' व उनके दो मित्रों - मुन्नी लाल शर्मा व मटरू लाल तिवारी पर अंग्रेजों ने कोतवाली सिटी में प्राथमिकी दर्ज कराई और मुकदमा चलाया, इन लोगों ने लोगों में देशभक्ति का जज्बा पैदा करने वाली यह कजली सार्वजनिक रूप से गाई थी,

*पापी, दगाबाज डायर, किया उस समय वहां फायर
सैकड़ों नर-नारी जख्मीं, खूं की धार हो गई।*

वहां पर पुलिस वाले भी मौजूद थे। यह मुकदमा बड़ा ही रोचक रहा। पुलिस वाले कजली के अंश को मुकदमे में सही-सही अंकित नहीं कर सके, अतः पिंगलशास्त्र मर्मज्ञ पं. त्रिभुवन नाथ तिवारी ने यह साबित कर दिया कि अंकित पंक्तियां कजली का अंश हैं ही नहीं। परिणामस्वरूप, न्यायालय ने राष्ट्रीय कजली के तीनों गायकों - 'श्री इन्दू', मुन्नी लाल शर्मा और मटरू तिवारी को दोषमुक्त कर दिया।

शहीद उद्यान

मिर्जापुर में शहीदों की याद को चिरजीवित रखने के लिए मात्र पाँच रुपये की धनराशि के साथ संकल्प लेकर अपने सपने को साकार करने वाले बटुक नाथ अग्रवाल हैं। जिन्होंने 'एकला चलो रे' के नारे के साथ क्रान्तिकारियों एवं स्वतंत्रता संग्राम के अमर पात्रों की मूर्ति स्थापना का कार्य 1963 में प्रारम्भ किया। सर्वप्रथम अमर शहीद चन्द्रशेखर आजाद की प्रतिमा स्थापित हुई, जिसका अनावरण क्रान्तिकारी जोगेश चन्द्र चटर्जी के कर कमलों द्वारा हुआ। 1968 में भगत सिंह की मूर्ति का अनावरण डॉ. पाण्डुरंग खाना खोजे के द्वारा किया गया। अन्य शहीदों तथा राम प्रसाद बिस्मिल, अशफाक उल्ला खां, कुँवर सिंह, भगवतीचरण बोहरा, यतीन्द्र नाथ दास और वीर सावरकर, बाघा जतिन, उधम सिंह, राजेन्द्र, लाहिड़ी, मास्टर सूर्यसेन एवं रास बिहारी बोस की मूर्तियों का अनावरण भी क्रान्तिकारियों द्वारा किया गया। उद्यान में एक ओर इतिहास के अमर सपूतों एवं आदर्श पुरुषों - महात्मा गांधी, जवाहर लाल नेहरू तथा सुभाषचन्द्र बोस की मूर्तियाँ शोभा बढ़ा रहीं हैं तो दूसरी ओर लक्ष्मणकान्हेर, चापेकर बन्धु और बलवन्त फड़के की मूर्तियाँ उनके अदम्य साहस एवं बलिदान की गाथाएँ गा रहीं हैं। एक शहीद स्तम्भ 1962 के भारत-चीन युद्ध 1965 एवं 1971 के भारत पाक युद्ध में शहीद हुए वीरों की स्मृति में निर्मित किया गया है।

ऐतिहासिक स्थल

चुनार दुर्ग : चुनार का दुर्ग सातवीं सदी का निर्मित बताया जाता है। यह एक विशाल और सुदृढ़ दुर्ग है। इसके दो ओर गंगा बहती है तथा एक गहरी खाई है। दुर्ग चुनार के प्रसिद्ध बलुआ पत्थर का बना हुआ है और भूमि तल से काफी ऊँची पहाड़ी पर बना है। मुख्य द्वार लाल रंग के पत्थर का है, जिस पर काफी नक्काशी की गई है। किले में गहरे तहखाने एवं सुरंगें बनी हैं। तिलिस्म के जादूगर उपन्यासकार बाबू देवकीनन्दन खत्री कृत प्रसिद्ध 'चन्द्रकान्ता', 'चन्द्रकान्ता संतति' एवं 'भूतनाथ' जैसे उपन्यासों की पृष्ठभूमि और कथानक में अनेक बार रहस्य के संसार को रचने वाला यही चुनार दुर्ग है। मिर्जापुर से लगभग 35 किमी दूर गंगा तट पर बना चुनार दुर्ग उज्जैनी के शासक राजा विक्रमादित्य ने बनवाया था। किले में राजा विक्रमादित्य के भाई

राजा भृत्हरि की समाधि है, जो नवनाथों में एक माने जाते हैं। तत्पश्चात् सम्राट् अशोक के काल में चुनार अनेक गतिविधियों का केन्द्र था। यहीं सम्राट् अशोक के धम्म प्रचार हेतु शिलाओं का निर्माण होता था। मान्यता है कि वामन के रूप में भगवान विष्णु ने एक पग यहीं रखा था इसी कारण इसका नाम 'चरणाद्रिगढ़' पड़ा जो कालांतर में 'चुनारगढ़' हो गया। चुनार पाषाण कालीन बस्तियों में एक रहा है। स्थानीय लोग इस नगर को द्वापर में भी बसा हुआ मानते हैं। चुनार किले को 'नयनागढ़' भी कहते हैं। पत्थरगढ़, नयनागढ़, चरणाद्रिगढ़ आदि नामों से भिन्न-भिन्न कालखण्डों में जाना जाने वाला चुनार दुर्ग मुस्लिम काल में पृथ्वीराज चौहान के भी अधिकार में रहा। चुनार का सम्बन्ध संदेवा नामक राजा से होने की बात मिर्जापुर गजेटियर से भी प्राप्त होता है। आल्हा की प्रमुख पात्र सोनवा संदेवा की पुत्री थी। दुर्ग में आज भी सोनवा मंडप मौजूद है। अगर इस किले के इतिहास पर नजर डालें तो इस किले का निर्माण 56 ईसा पूर्व में उज्जैन के तत्कालीन महाराज विक्रमादित्य ने करवाया था। इस किले को बिहार और बंगाल का गेट माना जाता था।

18 अप्रैल सन 1924 को मिर्जापुर के तत्कालीन कलेक्टर द्वारा दुर्ग पर लगाए एक शिलापत्र पर उत्कीर्ण विवरण के अनुसार उज्जैन के सम्राट् विक्रमादित्य के बाद इस किले पर 1141 से 1191 ई. तक पृथ्वीराज चौहान और 1198 में शहाबुद्दीन गौरी, और 1333 से स्वामीराज, फिर 1445 से जौनपुर के मुहम्मद शाह शरकी, 1512 से सिकन्दर शाह लोदी, 1529 से बाबर, 1530 से शेरशाहसुरी और 1536 से हुमायूँ आदि शासकों का शासन रहा है। शेरशाह सूरी से हुए युद्ध में हुमायूँ ने इसी किले में शरण ली थी। तब से ले कर 1772 ई. तक चुनार किला मुगल सल्तनत के अधीन रहा, जिसके बाद मुगलों से ईस्ट इण्डिया कंपनी ने यह किला जीता लिया। उसके बाद से इस किले पर अंग्रेजों का कब्जा हो गया।



मीरजापुर के घाट

सनातन, बुद्ध तथा इस्लाम धर्म का मिलन स्थल : चुनार दुर्ग में 5 किमी दूर पहाड़ियों के मध्य एक कंदरा में भव्य दुर्गा मन्दिर है। चुनार स्थिति प्रकाट्य स्थल वैष्णव समुदाय के गुरु शिष्य परम्परा के प्रवर्तक श्री बिट्टलनाथ जी के प्रसिद्ध मन्दिर के रूप में है। कामाक्षा मन्दिर, भृत्हरि का मन्दिर, आदि प्रसिद्ध हैं। चुनार दरगाह शरीफ में अनेक सूफी संतों की दरगाह है, जो अपनी वास्तुकला के लिए प्रसिद्ध है। यहां की प्रसिद्ध 'मस्जिद मुअज्जिन' है, जिसमें मुगल सम्राट् फर्रुखसियर के समय में मक्का से लाए हसन-हुसैन के पहने हुए वस्त्र सुरक्षित हैं। चुनार किले के अन्दर सूर्यघड़ी, सोनवा मण्डप एवं वारेन होस्टिंग का बंगला प्रमुख स्थान है। बौद्ध मान्यताओं के अनुसार तथागत भगवान बुद्ध ने अपना चातुर्मास भी यहां व्यतीत किया था।

बौद्धग्रंथों में इसका नाम सुम्सुमारगिरि से वर्णित किया गया, जो बाद में चुनार गिरि हुआ। चुनार से 16 किमी की दूरी पर राजगढ़ मार्गपर स्थित शक्तेशगढ़ का किला मुगलकालीन शैली का ऐतिहासिक किला है।

मिर्जापुर के घाट : पतितपावनी गंगा की अविरल धाराओं से जन-जन को अलिंगन करने और अपने हृदय गंगा के प्रति सजोएं सपने साकार करने के लिए समय-समय पर अनेक राजाओं ने अनेक प्रकार की वास्तुकला से परिपूर्ण घाटों का निर्माण कराया है, जिनमें प्रमुख है - फतहा घाट, घोड़ा शहीद घाट, कचहरी घाट, तारकेश्वर घाट, बरिया घाट, तेलियाघाट, कोनिया घाट, सुन्दरघाट, नारायण घाट, बदली घाट, बाबा घाट, गंगाराम घाट, त्रिलोचन घाट, हीरालाल घाट, पक्का घाट, गौ घाट, दाऊजी घाट, संकटा घाट, नार घाट, रूखड़ घाट, स्टीम घाट, चौबे घाट, लल्ला घाट, बावन घाट, पक्का घाट। ये घाट स्थापत्य कला के उत्कृष्ट नमूने हैं। विंध्याचल में पाँच घाट - कर्तित शरीफ घाट, कच्चा विंध्याचल घाट, रामगया घाट, पक्का विंध्याचल घाट, सिद्धपीठ घाट हैं। नगर चुनार में भी रानीघाट, पानी घाट, एवं कच्चा घाट है।

प्राकृतिक एवं पर्यटन स्थल : जनपद मिर्जापुर अनूठे प्राकृतिक सौन्दर्य, वन जीवन, कल-कल करते झरने, इटलाती नदियों का संगम है। वर्षा ऋतु में जब यह अपने पूरे यौवन पर होता है तब पहाड़ियों से गिरती विशाल जल राशि और उससे फूटती बूँदों की छोटी-छोटी फुहारें मन को मोह लेती हैं। प्रकृति ने मिर्जापुर को खूब सजाया है। यहां के वन क्षेत्रों में कूलांचें मारते मृगछौंने, नृत्य करते मयूर और दहाड़ मारते सिंह अपनी मौजूदगी का भान कराते हैं। कल्था, आँवला, हर्रा, बहेर्रा, चिरौंजी, ढाक और सागौन के विशाल वर्षा वन और सफेद मूसली, काला मेघ, गुडमार, कचनार, गिलोय आदि जड़ी-बूटियां तथा मधु, गोंद, चिरौंजी मिलती है।

टांडा जल प्रपात : मिर्जापुर से लगभग 8 किमी की दूरी पर स्थित है। यहां का प्राकृतिक सौन्दर्य मनोरम है। इस स्थल को वन विभाग ने इको टूरिज्म जोन के रूप में विकसित किया है। यह प्रपात हजारों वर्षों के अन्तराल में चट्टानों के पार्श्ववर्ती कटान की वजह से वर्तमान स्वरूप में विकसित होकर एक सुन्दर घाटी के रूप में नैसर्गिक सौन्दर्य बिखेरता है। ब्रिटिश काल में इस जल प्रपात का महत्त्वपूर्ण स्थान था।

विंढम जल प्रपात : मिर्जापुर से 18 किमी दूर रॉबर्ट्सगंज मार्ग पर पहाड़ियों में स्थित यह जलप्रपात अपनी प्राकृतिक छटा के कारण सर्वाधिक लोकप्रिय है। यहां दूर-दूर से पर्यटक आते हैं और प्रकृतिक सुषमा का आनन्द लेते हैं।



विंढम जल प्रपात



टांडा जल प्रपात

कुशेहरा जल प्रपात : मिर्जापुर से लगभग 31 किमी दूर स्थित यह एक अत्यन्त रमणीक स्थल है।

सिरसी जल प्रपात : यह मिर्जापुर से 45 किमी दूर यह एक सुन्दर और विस्तृत जल प्रपात है।

सिद्धनाथ की दरी : चुनार तहसील से 20 किमी दूर यह एक सुन्दर और विस्तृत जल प्रपात है। नाथ सम्प्रदाय के सिद्धनाथ बाबा की तपोभूमि होने के कारण इसका नाम 'सिद्धनाथ की दरी' पड़ा।

लखनिया दरी : यह स्थान वाराणसी से अहरौरा होते हुए राबर्ट्सगंज मार्ग पर अहरौरा से 9 किमी दक्षिण स्थित है। यह सुन्दर प्रपात प्रागैतिहासिक पेंटिंग तथा नैसर्गिक सौन्दर्य के लिए प्रसिद्ध है। यहां सैकड़ों फीट ऊँचे पहाड़ से पानी गिरता है और एक नैसर्गिक दृश्य उपस्थित करता है। यहां तीन ओर से पर्वत श्रेणियाँ काफी ऊँचाई पर स्थित हैं। तीनों से जब पानी गिरता है तो दृश्य अत्यन्त सुहावना हो जाता है।

जर्गो जलाशय : चुनार से लगभग 18 किमी दूर जर्गो नदी पर बाँध बनाकर जलाशय का सृजन किया गया है। पर्वतगमालाओं से घिरा यह मनोरम क्षेत्र सैलानियों में बहुत लोकप्रिय है।

लोवर खजूरी एवं अपर खजूरी जलाशय : मिर्जापुर से क्रमशः 10 एवं 25 किमी की दूरी पर खजूरी नदी पर दो स्थानों पर बने ये जलाशय अपनी प्राकृतिक छटा के कारण पर्यटकों के लिए आकर्षण केन्द्र हैं।

पेहता की दरी : मिर्जापुर-चुनार डगमगपुर से लोहरा-ठेकुवा बाँध मार्ग पर मुख्यालय से लगभग 58 किमी की दूरी पर स्थित है। यह भी एक सुन्दर स्थान है।

चूना दरी : अहरौरा के निकट यह दरी अपने प्राकृतिक सौन्दर्य के कारण पर्यटन के लिए एक मनोरम स्थल है।

बदेवरा नाथ मंदिर : मिर्जापुर शहर से 34 किमी जिगना रेलवे स्टेशन के उत्तर पूरब कोने में स्थित है। दूसरी शताब्दी में भार शिव नागराज वीर सेन ने कृष्णों से युद्ध किया था और मथुरा तक उनके राज्य को जीत लिया था। युद्ध में उनके वीर सेना नायकों ने जहां वीरगति प्राप्त की थी, उन स्थानों पर शिवलिंगों की स्थापना की थी और विजय महोत्सव मनाया गया। यह स्थान इलाहाबाद के मेजा तहसील महुआंव तथा मिर्जापुर जनपद में बदेवरा नाथ एवं भदोही में सेमराध नाथ में स्थित हैं। मंदिर त्रिकोण परिक्रमा करने के लिए उत्तर पश्चिम में मनिकठी देवी का मंदिर है। इसी देवी के नाम मनिकठी ग्राम बसा है, जो एक किमी दूरी पर है। दक्षिण पश्चिम में चड़े नामक कोट के पश्चिम में महादेव का मंदिर है। दक्षिण पूर्व में जागण्य देवी का मंदिर है। बदेवरा नाथ में भोलेनाथ का शिवलिंग स्थित है। मान्यता है कि इस मंदिर के पास स्थित तालाब में स्नान करने के बाद जो श्रद्धालु मेले वाले दिन भगवान बदेवरा नाथ का दर्शन पूजन करते हैं, उनके समस्त रोग विशेष रूप से गठिया बात दूर हो जाते हैं।

काली खोह : मिर्जापुर में विद्यमान आदि शक्ति के तीन अलौकिक स्वरूप में से एक महाकाली का निवास स्थान विंध्यवासिनी मन्दिर से 3 किमी दक्षिण में काली खोह में कहा जाता है।

तारा देवी मन्दिर : विंध्यवासिनी मन्दिर से दो किमी दूर श्मशान घाट में तारा देवी का प्रसिद्ध मन्दिर स्थित है। श्रद्धालु विंध्यवासिनी मन्दिर, अष्टभुजा देवी मन्दिर ओर तारा देवी मन्दिर के दर्शन कर त्रिकोण परिक्रमा पूरी करते हैं।

अष्टभुजा देवी मन्दिर : विंध्यवासिनी मन्दिर से 3 किमी दूर शक्ति स्वरूप माँ अष्टभुजा देवी का मन्दिर है। मान्यता है कि माँ का जन्म यशोदा के गर्भ से हुआ था ओर उन्हें देवकी का आठवाँ शिशु समझकर कंस ने मारने का प्रयत्न किया, किन्तु



ऐतिहासिक घंटाघर

कंस से अपने आपको छुड़ाकर माँ अष्टभुजा आकाश मार्ग से होकर विंध्याचल आईं और वहीं निवास करने लगीं।

सीता कुण्ड : ऐसी मान्यता है कि माता सीता ने यहां स्थित तालाब में स्नान किया था।

रामेश्वर महादेव मन्दिर : विंध्यवासिनी मन्दिर से एक किमी दूर राम गया घाट पर रामेश्वर महादेव मन्दिर स्थित है। प्राचीन किवदंतियों के अनुसार भगवान राम ने यहां अपने पूर्वजों की स्मृति में शिवलिंग की स्थापना की थी।

अन्य दर्शनीय स्थल : पक्की सराय का प्राचीन कूप, शिवखोह, वामदेव मन्दिर, रामगयाघाट, शिवपुर, भद्रकाली, अकोढी मन्दिर, नागकुण्ड, वामनदेव मन्दिर, गेरुवा तालाब, मोतिया तालाब, तारकेश्वर नाथ, लोहंदी महावीर, पुण्यजला (ओझला) नदी सप्तसागर, भैरवकुण्ड, श्रीचक्र, खरहती महरानी, लालभद्र की बावली तथा लाल भैरव, काल भैरव, साक्षी गोपाल मन्दिर के साथ शहर में स्थापित घण्टाघर, पक्काघाट, ओझलापुर, वास्तुकला के अद्भुत नमूने हैं। मिर्जापुर का घंटाघर भारत के श्रेष्ठतम घंटाघरों में से एक है। इसका निर्माण ब्रिटिशकाल में 19वीं सदी के उत्तरार्द्ध में हुआ था। श्रम को सार्थक करने में चुनार की प्रस्तर कला बेजोड़ है। सम्राट अशोक का काल इनके लिए स्वर्णिम काल माना जाता है। भारत सहित अन्य देशों में आठ हजार से अधिक स्तूपों का निर्माण अशोक काल में चुनार के ही पत्थरों से हुआ। सम्राट ने जब बौद्ध धर्म अपना लिया तो उसने भारत ही नहीं, विदेशों में भी स्तूपों का निर्माण चुनार के पत्थरों से ही कराया। सम्राट का मानना था कि भगवान बुद्ध ने यहां चार मास का जो समय बिताया, उससे पत्थर पवित्र हो गए। प्रस्तर कला के लिए प्रयुक्त होने वाले पत्थरों की गुणवत्ता चार बातों - संरचना, मजबूती, उपयुक्तता और टिकाऊपन पर निर्भर करती है। चुनार के बलुआ पत्थरों को मनचाहा रूप दिया जा सकता है। टिकाऊपन व मजबूती का गवाह तकरीबन दो हजार साल पुराना चुनार का किला आज भी सलामत है। इनकी खासियत यह है कि इन पर हवा, धूप, पानी व रसायनों का कम प्रभाव पड़ता है।

ये चार किस्म के होते हैं, जिन्हें हल्के हरे, हल्के पीले, हल्के गुलाबी तथा हल्के भूरे रंगों से पहचाना जाता है। आज भी देश-विदेश से लोग यहां के पत्थरों पर कलाकृति बनवाने में रुचि ले रहे हैं।

मिर्जापुर की यात्रा में यादगार के रूप में अहरोरा के लकड़ी के द्वारा निर्मित खिलौने तथा चुनार के चीनी मिट्टी के आकर्षक खिलौने एवं पात्र सदा के लिए अपनी याद मन में बना लेते हैं। ■

प्रयागराज-मीरजापुर

↔

लगभग 95 किमी



वाराणसी-मीरजापुर
65 किमी

↔

प्रयागराज-मीरजापुर

↔

अनुमानित दूरी 80 किमी है



प्रयागराज-मीरजापुर
76 किमी



निकटतम हवाई सेवा :
वाराणसी तथा प्रयागराज

मास्साब

डॉ. कविता विकास

बासठ की उम्र में भी मास्साब के चेहरे पर एक अजीब सी चमक थी। एक उम्मीद की किरण लिए वो गाँव में सबको सुनाया करते, “पिछले साल बहू को अपेंडिक्स का ऑपरेशन हुआ, इसलिए बबुआ का गाँव आना टल गया। उसके गए साल बबुआ के फार्म हाउस में आग लग गई तो नुकसान की भरपाई करने में कुछ ज्यादा ही खर्च हो गया और फिर वो यहां नहीं आ सका।” मास्टर साहब पिछले 5 साल से बेटे के इंतजार में पलकें बिछाए बैठे थे। हर साल की समाप्ति में वे ऐसे ही खुद को समझा लिए करते कि इस बार बेटे-बहू का गाँव नहीं आने का क्या कारण हो सकता है।

कम्प्यूटर-मोबाइल के जमाने में भी मास्टर साब चिट्ठियाँ लिखा करते थे। 3 साल पहले जब मोतियाबिंद का ऑपरेशन हुआ और उसके बाद भी आँख की रौशनी कुछ खास नहीं बढ़ी, तब उन्होंने स्वयं लिखना छोड़ दिया। फिर वह अपने विद्यार्थियों से पत्र लिखवाते। शाम के समय अपने मिट्टी के घर के दालान पर मास्साब एक खटिया पर बैठ जाते और हम 5 दोस्त उनको घेर कर गोबर से लिपे फर्श पर। सोम और विप्लव की लिखावट मास्टर साहब को पसंद नहीं थी, तो उन्हें नहीं लिखने दी जाती। उन पर लाड़ दिखाते हुए कहते, “नाक कटा देंगे ये दोनों। इनकी लिखाई देख कर बबुआ कहेगा, छि, पापा ने कभी इन्हें सिखाया नहीं क्या?” प्रेम और शिव आधा लिखते- लिखते ही ऊबने लगते। जैसे ही वे पूछते, “और कितना लिखाओगे आप, हाथ दुख गया,” तो मास्टर साहब तिलमिला जाते, कहते, “अभी तो बबुआ को यह बताना बाकी ही है कि भूरी गाय बच्चा देने वाली है, गोदाम घर का छत मरम्मत हो गया और कहता है कि हाथ दुख गया!!” “शिव से वो थोड़ा चिढ़ते भी थे। कारण, शिव उनके मुँह पर खरी-खरी सुना देता कि अब बेटे का मोह त्याग दो, आने नहीं वाले हैं भइयाजी, उनको परदेस की धरती भा गई है। पर मास्टर जी पुरजोर विरोध करते और कहते, “मेरा लाल है, विद्यालय के दो हजार बच्चों को संस्कार सिखाता हूँ, और मेरा ही बेटा संस्कार से वंचित हो गया है क्या? देखना, अबकी बरस बबुआ जरूर आएगा।” “बचा मैं, यानि कुलवंत, मास्साब का प्यारा कलुआ जो बिना किसी ना नुकुर के उनकी हर बात लिखता जाता। जितना लंबा पत्र लिखवाना चाहते, लिखवा लेते। पहले हरेक साल तीन महीने में एक, और अब साल में दो बार, एक सावन के दौरान और एक पूस माह में। बुवाई से पहले और कटनी के बाद।

आज फिर मजलिस जमी। “कलुआ, लिख” और मैं आज्ञाकारी बालक की तरह कागज-कलम ले कर बैठ गया। बाकी दोस्त अगल-बगल।

मेरे प्राणों से प्रिय बबुआ,

ईश्वर की कृपा से सब ठीक है। ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि तुम सब भी सदा सुखी रहो। सोम ने टोका, “ई का दो-दो बार ईश्वर लिखवा रहे हैं, ‘आशा करता हूँ’, लिखवाइए।”

“चुप रह, अपनी औलाद के लिए यमराज तक की आज्ञा को टलवा देते हैं माता-पिता, और एक ये है, कहता है कि

‘आशा करता हूँ’, लिखवाइए” मास्टर साहब चिढ़ कर बोले। “लिख, आगे।”

“सावन की घटाएँ छा रही हैं। पिछले बार तो अनावृष्टि से सारी फसल जल गई, पर इस बार अच्छे आसार हैं। माँ ने चाचा को भेज मजदूर बुलवा लिए हैं। गाछी भी खरीद ली गई है। कल से धान की रोपाई शुरू हो जाएगी। तुझे याद है, जब तू छोटा था, एक बार धान के खेत में उतर गया, वहां इतना पानी था कि तेरे गर्दन तक पानी भर गया था। तू चिल्लाने लगा तो फिर सोमवा की माई ने गोद में लेकर तुझे बाहर निकाला।”

“अरे, मास्टर जी, चिट्ठी लिखवा रहे हो कि संस्मरण? काम की बातें लिखवाइए। बड़के भैया के पास इतना टाइम नहीं है कि इतनी लंबी चिट्ठी पढ़ें।” शिव ने टोका। मास्टर साहब की बूढ़ी आँखों में तैरता अतीत जैसे उठर चुका था। बमुश्किल ऐसे समय में उन्हें वापस लाना पड़ता था। कई बार तो चिट्ठी लिखने का काम पूरा ही नहीं होता और मास्टर साहब की आँखों से गंगा-यमुना की धारा बह निकलती जो रुकने का नाम ही नहीं लेती। हम सब आहत हो जाते। उनका दुख हम सब को विचलित कर जाता। बात-बात पर उनकी खिंचाई करने वाला सोम तो सबसे ज्यादा दुखी हो जाता। हम पाँचों मित्र का भरसक प्रयास होता कि मास्टर साहब अंदर से इतने मजबूत बनें कि पुत्र के मोह-माया का बंधन धीरे-धीरे त्याग कर स्थिति से समझौता कर लें। स्कूल में हमें इतिहास पढ़ाने वाले मास्टर साहब में हम किसी क्रांतिकारी की ही झलक पाते थे। उनकी यह छवि पुत्र मोह के आगे खंडित हो जाती थी जो हमें किसी भी प्रकार से स्वीकार्य नहीं थी।

“अच्छा लिख...”, अचानक मास्टर साहब बोल पड़े, “छोटकी चाची की पतोहू को टीबी हो गया है। इलाज चल रहा है। कहती थी, एक बार बबुआ आ जाता तो बड़े शहर में जा कर इलाज करवा लेती। तुम सोचना इस पर। तुम्हारी माँ भी कह रही थी कि कटनी के समय आ जाते तो एक बार घर के अनाज का खाना खा लेते। कितना दिन हो गया बबुआ को मडुआ के आटे की रोटी खिलाए? परदेस में तो ई सब कोई जानता भी नहीं होगा। और, देखो सीढ़ी घर के नीचे मरम्मत काम चल रहा है। तुम्हें याद है न, वहीं पर पुआल रख दी जाती थी और तुम अपने दोस्तों के साथ खेलते-खेलते दुपहरिया में वहीं सो जाते थे।”

बोलते-बोलते मास्टर साहब की आँखें फिर नम होने लगीं। आवाज भरने लगी तब विप्लव ने बात संभाली, “अरे, मास्साब, इतना काहे भावुक हुए जा रहे हो? भैया का बड़ा कारोबार है, जैसे ही काम कुछ कम होगा, यहां जरूर आएंगे।” पिछले दो साल से मास्टर साहब का धैर्य जवाब दे गया था। पूरी चिट्ठी भी नहीं लिखवा पाते थे। अंत हम खुद ही सोच-समझ के कर देते, जैसे परीक्षा में पिता का बेटे के नाम पत्र लिखते समय रटा-रटाया वाक्य लिखते थे। शिव ने कहा, “हाँ तो लिख, यहां का सब समाचार ठीक है। किसी बात की चिंता नहीं करना।

शेष भाग पृष्ठ सं. 74...

निम्नो मौसी

डॉ. रजनीकांत

यह भी जीवन का यथार्थ है कि कुछ लोग ताउम्र दिल से नहीं निकलते, खासकर अच्छे लोग तो दिल के कूचे में हमेशा के लिए बंद हो जाते हैं। मेरे पिताजी सुन्काली में अध्यापक के रूप में अमृतसर से स्थानांतरित होकर आए थे। मकान हमारा किराये का था। सस्ता समय था तब। उस समय समाज में अध्यापकों का सम्मान बहुत ज्यादा था। हमारे घर के समीप थोड़ी दूरी पर ही खड्डु बहती थी। पीने के लिए पानी कुएं अथवा बाबली से ले जाया जाता था। हर चीज साफ और प्रदूषण रहित थी। मेरे पिताश्री ने अपनी मेहनत के बल पर आसपास की पांच पंचायतों में भरपूर सम्मान अर्जित कर लिया था जिसके कि वे अधिकारी थे। धीरे-धीरे चीजें व्यवस्थित होती चली गईं। सबको अपना विस्तार मिलता चला गया। पिताश्री गाँव के सरपंच कश्मीर सिंह के यहां उनके दोनों बच्चों को ट्यूशन पढ़ाने जाया करते थे। सरपंच महोदय पिताश्री को बहुत सम्मान दिया करते थे। कमांद से हमारे लिए चूसने के गत्रे आ जाया करते थे। सरसों का साग, मक्की का आटा, शक्कर, गुड़ आदि समय-समय पर कश्मीर सिंह भेज दिया करते थे।

मेरी बहिन रमा की अपनी सहेलियाँ बन गईं और हमारी माँ ने दो पक्की सखियाँ बना लीं। निम्नो मौसी और गुड्डी की झाई माँ की दो प्रिय और श्रेष्ठतम सखियाँ बन गईं, अपनी बहिनों से बढ़कर। गुड्डी मेरी बहिन के साथ पढ़ती थी। इन तीनों सखियों की दोस्ती बड़ी पक्की थी। मुहल्ले के लोग इनके नाम की शर्ते लगाया करते। तीनों इकट्ठी सुबह-सुबह पानी लेने कुएं पर जाती थीं। वहां से तीनों स्नान करके पीपल में पानी डालकर वापिस आ जातीं। अपने दिल के दुखड़े एक-दूसरे से रो लेतीं। और महाराज, करवाचौथ के दिन जब सभी औरतें पूजा करने के लिए बैठतीं, ये तीनों सखियाँ आपस में अपनी-अपनी थाली बंटातीं! उस समय केवल रेडियो ही मनोरंजन का साधन था। किसी ने मूवी देखनी हो तो होशियारपुर जाना पड़ता था। कभी-कभी प्रोजेक्ट के माध्यम से प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र के खुले प्रांगण में जनता जनार्दन को पारिवारिक अथवा सामाजिक मूवी दिखाई जाती थी या सुन्काली में पंडित परसराम की दुकान के पीछे वाली खुली जगह पर बाहर से आई नौटंकी को देखने लोग एकत्र हो जाते। लोगों का मनोरंजन हो जाता।

उस समय घर में रेडियो का होना बड़ी उपलब्धि माना जाता था। निम्नो मौसी के घर बड़ा-सा रेडियो था। उसमें पावर के नाम पर लाल रंग का बल्ब जगा रहता था। हम बच्चे उस बल्ब को जिज्ञासा की दृष्टि से देखा करते थे! मौसाजी ने बताया था कि यह रेडियो वे होशियारपुर से खरीद कर लाए थे। भारत और पाकिस्तान के अच्छे-अच्छे प्रोग्राम सुनने को मिलते थे। मैं आपको क्या बताऊँ, रेडियो सुनने का मुझे ऐसा चस्का लगा मैं हर रोज निम्नो मौसी के घर जाने लगा। मौसा ओमपाल की सुन्काली में स्वर्णकार की दुकान थी। इसके साथ उन्हें आयुर्वेद की औषधियों का अच्छा ज्ञान था। उनके पिता एक प्रसिद्ध वैद्य थे। मुझे स्मरण है कि ओम मौसा जी नाड़ी देखकर दवाई दिया करते थे। दुकान के दोनों ओर बने शो-केस में छोटी-छोटी

शीशियों में मीठी गोल-गोल सफेद गोलियां रखी हुई थीं। देखने में यह गोलियां एक जैसी लगती हैं। पर एक बार उत्सुकतावश मेरे पूछने पर उन्होंने बताया कि इनमें फ्रीक्वेंसी का अंतर होता है। रोग के कम अथवा अधिक होने पर उसे कम या अधिक मात्रा में दिया जाता है। आयुर्वेद चिकित्सा पद्धति में निदान धीरे-धीरे होता है। हम तो भाई रोग को जड़ों से खत्म करने का प्रयास करते हैं, लेकिन अंग्रेजी औषधियाँ रोगी को तत्काल तो ठीक कर देती हैं, लेकिन बाद में रोग दुबारा पनपना शुरू कर देता है।

निम्नो मौसी की इकलौती लड़की थी, पारो। मरियल-सी लड़की, बादामी रंगी, देखने में सुंदर और अपनी आयु से कम की प्रतीत होती। पारो ने मुझे अपना धर्म भाई बना लिया। हर राखी वाले दिन या वह मेरे घर आ जाती अथवा मैं उससे राखी बंधवाने उसके घर चला जाता। निम्नो मौसी हर काम में दक्ष थी। एक चक्करघिनी की भांति दौड़ती फिरती। उसका माथा खिला रहता। उनके घर के पिछवाड़े गोहरण में कुंडे सींगों वाली काले स्याह रंग की भैंस बंधी रहती जोकि रंभाकर दूध की धाराएँ लेने को कहती। निम्नो मौसी बड़ी-सी बाल्टी लिए झट भैंस के थन पकड़ लेती। मुहल्ले में हर प्राणी के घर एक न एक पशु अवश्य बंधा हुआ रहता। गाय अथवा भैंस हर घर में उपलब्ध थी। चाय तो बड़ी बाद में चली, उस समय लस्सी का रिवाज था। मेहमान आने पर उनका स्वागत नमकीन अथवा मीठी लस्सी से किया जाता। गर्मियों की छुट्टियों में आम पकने पर दूध बदला होता। बड़े से पात्र में आम डाल दिए जाते। गोल चक्कर में सब बैठ जाते। ज्यादा आम चूसने की प्रतियोगिता शुरू हो जाती। आम चूसने की प्रक्रिया के समाप्त होते ही दूध से बनी मीठी लस्सी उपलब्ध करवाई जाती। यह प्रतियोगिता निम्नो मौसी के घर पर भी आयोजित की जाती। हम बच्चे जोरों-शोरों से इसमें हिस्सा लेते।

निम्नो मौसी दिल की साफ औरत थी, बिन लाग-लपेट बात करने वाली। उनकी दी हुई सलाह बिलकुल सटीक होती। आप कह सकते हैं कि निम्नो मौसी एकदम व्यवहार कुशल प्राणी थी। बातों-बातों में किसी पराये को भी अपना बना ले। जुबान में शहद घुली मिठास। मेरे प्रति मौसी के अगाध प्रेम ने मुझे उनका मुरीद बना दिया था। मेरी आहट को दूर से पहचान लेती निम्नो मौसी। रविवार को मैं पूरा दिन मौसी के घर रहता। क्योंकि इस दिन रेडियो में कई प्रकार के कार्यक्रम आया करते थे। मौसी मुझे दुपहर का खाना खिला देती। बीच में मौसी दूध पीने को दे दिया करती। मेरी ना-नुकर के बाद मुझे दूध का पीतल का बड़ा गिलास, जिसके ऊपर खूब मलाई होती, पिलाकर छोड़ती। वह ममत्व और अपनत्व मुझे अभी तक याद है। शायद इसकी वजह पारो के अपना सगा भाई न होना रहा हो। यह सोचना मेरे लिए बचकानी बात हो सकती है। खैर, रविवार को मैं पूरा दिन मौसी के यहां जमा रहता। माँ को मैं बोलकर जाता कि मैं निम्नो मौसी के घर जा रहा हूँ, तो माँ को तसल्ली रहती।

शादी-ब्याह के दिनों में मौसा की दुकान में ग्राहकों की खूब भीड़ रहती। ग्राहक नए-नए डिजाइन के आभूषण बनाने के ऑर्डर दे जाते। उनके सधे हुए हाथ के सब कायल थे। बीच-बीच में रोगी उपस्थित हो जाता तो वे उसको भी अटेंड करते। मौसा खुद हँसमुख प्राणी थे। क्रोध तो उन्हें छू तक नहीं गया था। दूसरा क्रोध करता तो वे अपने हास्य-व्यंग्य से उसे हवा में उड़ा देते। उनकी चौखट से निराश होकर जाता मैंने कोई प्राणी नहीं देखा। कई लोग निर्धन होने के कारण नकदी नहीं दे पाते थे, वे उसके बदले अनाज गेहूँ अथवा मक्की दे जाते। ओम मौसा की जुबान में मिठास घुली हुई थी। निम्मो मौसी को कई लोककथाएँ, लोकोक्तियाँ, मुहावरे और जन श्रुतियाँ मुंह जुबानी याद थीं। गिद्दे की तो वह सरताज थी। शादी ब्याह में खूब नृत्य करती। उसे कई लोकगीत याद थे। निम्मो मौसी का पंचम सुर उन्हें अन्य औरतों से अलग कर देता। मुहल्ले की औरतें उसे छेड़तीं - “मूई निम्मो भाखे लगा, शुरू करा।” निम्मो मौसी शुरुआत कर देती और शेष औरतें पीछे-पीछे गाने लग जातीं। बारात के जाने के बाद जो नचांगड़ा पड़ता, उसकी सूत्रधार निम्मो मौसी होती। अंकल का कोट-टाई पहनकर जब मौसी पूरी ऊर्जा के साथ अपनी रौ में आ जाती तो देखते ही बनता। गिद्दा नृत्य की तो वह माहिर थीं। विवाहों में उन्हें विशेष रूप से निमंत्रण देकर बुलाया जाता। हर ताली मौसी के लिए बजती। वह हर काम में माहिर थीं। जिस काम को हाथ में लेतीं, दिल से करतीं। उसका दिल गरीब-गुरबे के लिए एकदम पसीज जाता। वह हर महीने संक्रांति वाले दिन स्कूल चली जाती, निर्धन परिवार के बच्चों को स्कूल वर्दी दे आती। कोई बच्चा स्कूल फीस देने की स्थिति में न होता तो वह अवश्य उसकी सहायता कर देती।

निम्मो मौसी के घर के बरामदे में चिड़ियों के पानी पीने के लिए एक जलपात्र रखा रहता था। वह मुझे अपनी बेंटी से बढ़कर चाहतीं। कभी तो निम्मो मौसी मेरी ना-नुकर के उपरांत मुझे दुपहर का खाना खिलाकर ही भेजती। जो सब सदस्यों को परोसा जाता, वह मुझे भी दिया जाता। सच कहूँ तो अपने माता-पिता को खोने के बाद उधर सचमुच जाना नहीं हुआ। फिर अचानक मुझे उस गाँव में जरूरी काम से जाना पड़ा। आज मैं पुराने लोगों से मिलने कस्बे के उस मुहल्ले में लगभग कोई पैंतीस वर्ष की कालावधि के बाद जा रहा था। नौकरी में व्यस्तता के चलते मुझे वहाँ जाने का अवसर नहीं मिला। सेवानिवृत्ति के उपरांत चलो मुझे अवसर मिला तो मैं बचपन की यादों को ताजा करने का मोह संवरण नहीं कर पाया। बचपन के दिनों को प्राणी हर समय याद रखता है। कहा भी गया है कि आदमी में हर समय एक बच्चा जीवित रहता है। बचपन उसे बार-बार बुलाता है। मन में एक प्रकार से उत्साह था। जोश था। मेरे कदम तेजी से उसी पगडंडी पर बढ़ते चले जा रहे थे। आज मैं अपने प्रिय लोगों से मिल्गूँगा, कैसे उनसे सामना करूँगा? कैसे होंगे वे लोग? निम्मो मौसी ही मेरे मन मस्तिष्क पर छाई हुई थी! कैसे होंगी मौसी? मौसा कैसे होंगे?

उत्साह में मौसी का आंगन पार कर जाता हूँ। देखता हूँ कि जल पात्र खाली औंधे मुंह पड़ा था। मैंने जल पात्र को खाली कभी नहीं देखा था। मन आशंका से भरा पड़ा था। सब ठीक ठाक हो। कामना करते हुए बरामदा पार करके ड्राइंग रूम में प्रवेश कर जाता हूँ।

-निम्मो मौसी। आप घर पर हैं क्या? मुझे कोई उत्तर नहीं मिला।” पारो अंदर से निकल कर आई। आते ही गले लग गई।

-आओ भैया। कहो कैसे हो? आपको इतने दिनों बाद हमारी याद आई।”

-सब ठीक है। नहीं बहिन, ऐसी बात नहीं है। सबकी अपनी सीमाएं होती हैं! गृहस्थी की चक्की बड़ी निराली है।”

-निम्मो मौसी कहाँ हैं? मेरी तो जैसे साँस सूख रही थी। मैं उनके दर्शन करने को लालायित था।”

-क्या बताऊँ भाई माँ को बहुत कम दिखाई देता है। शहर में जाकर दो आपरेशन भी करवाए। लेकिन कुछ फर्क नहीं पड़ा। अब तो हाथों से टोह कर चलती हैं।”

-मुन्नी, कौन है? कोई पखला माहणु आया लगता है?” आवाज तो मौसी की ही थी! मैं उनका स्वर अच्छी तरह पहचान रहा हूँ।

-माँ, भाई रतन आए हैं।”

-ओ, मेरा बच्चा रतन आया है? आ मेरे बच्चे। धनभाग मेरे। सुबह छत पर कच्चा बोल रहा था। मैं बिट्टो से बात कर रही थी कि आज कोई परोहणा अवश्य आयेगा! देख, मेरा बच्चा आ गया। मौसी बिस्तर से उठ गई थीं।

-मौसी, रहने दीजिये। मौसी, आप लेटे रहिये। मैं उन्हें उठने से मना करने में लगा था। मौसी चारपाई से उतरकर धीरे-धीरे कुर्सी पर आकर बैठ गई थीं। मैंने चरण बंदन किया।

-और मौसी सेहत कैसी है आपकी?”

-बेटा अब सेहत क्या होगी? बूढ़ी हो गई हूँ। नजर बिलकुल चली गई है। दो आपरेशन आँखों के हो चुके हैं। टांगों में जोर नहीं रहा अब। जवानी थी तो छोटी-मोटी बीमारी कभी मानी नहीं। अब बुढ़ापे ने आकर कई नामुराद बीमारियों से घेर लिया है।” मौसी का हाथ मेरे हाथ में था। उनका पूरा शरीर बिलकुल सफेद पड़ चुका था। शरीर पर मांस नाम मात्र था। रतन। तुझे शायद याद भी नहीं रहा होगा। तुम आज मौसी के पास सैंतीस वर्ष 6 महीने 6 दिन बाद आए हो! इतने वर्ष मेरी याद नहीं आई क्या?” मैं सुनकर हतप्रभ रह गया था। मौसी की गिनती को क्या कहूँ? मुझे भी स्मरण नहीं था कि मैं कितने वर्षों बाद मौसी से मिल रहा हूँ। ममत्व और आत्मीयता का संगम मेरे सामने बैठा था। मैंने मौसी के हाथों को अपने हाथों में ले लिया। पुरानी स्मृतियाँ मुझे बैचन कर रही थीं।

-मौसी, आपको मैं कैसे भूल सकता हूँ? आपकी जिंदादिली की मिसालें मैं अपनी सहयोगियों को देता रहा हूँ। आप तो मेरी रोल मॉडल रही हैं! मेरी नायिका। मैं शायद भावुक हो उठा था।

-रतन, बड़ी बातें करने लगा है तू तो? मुझे पता है तुम लेखक लोग, चीजों को बड़ी सूक्ष्मता से देखते हो। मौसी मेरे कागज काले करने की कला से परिचित थी! वही हँसी। वही अंदाज। मेरे सामने बालपन के वे सुहाने दिन आँखों के समक्ष उपस्थित हो गए थे। समय कितना क्रूर है। निरंतर आगे बढ़ता जाता है। किसी की सुनता कहाँ है?

-मौसी जी, मौसा जी दिखाई नहीं दे रहे। कहीं गए हैं क्या?” मैं प्रश्न उछाल देता हूँ।

-क्या बताऊँ, तुम लोगों के जाने के कुछ ही दिन बाद वे हम सबको छोड़कर हमें रुलाते हुए हँसते-खेलते चले गए। मेरे पीछे यह बेचारी भी कंवारी रही। मैं अकेली कहाँ जाती? किस दर पर जाकर धक्के खाती? इस बच्ची को माँ के लिए कुरबानी देनी पड़ी। मुझ अंधी का एक मात्र सहारा यही है, मेरे बच्चे। मैं हतप्रभ था। कभी निम्मो मौसी को तो कभी उनकी बेंटी को देख रहा था। ■

भगवान बचाए मेहमान से!

श्री पूरन सरमा

वह देवता का रूप मानकर आए थे मेरे यहाँ। उन्हीं ने बताया कि इस शहर में पांच दिन का निजी कार्य है और वे पाँचों ही दिन मेरे यहाँ मेहमाननवाजी का लुत्फ उठाएंगे। मेहमाननवाजी का लुत्फ और मेरे यहाँ, यह जानकर मुझे उनकी मंदबुद्धि पर हँसी आ गई। उन्होंने अपने दादाजी से सुना था कि अतिथि देवो भवः। उसके बाद उन्हें किसी ने नहीं बताया कि इस महंगाई के युग में मेहमान अधिकतम एक समय तक ही टिक पाता है। बाद में तो वह घर की मुर्गी की तरह दाल बन जाता है। वैसे भी मेरी पत्नी की मेजबानी से जिसका भी पाला पड़ा है, वह हमारे यहाँ लौटकर कभी अतिथि बनकर नहीं आया है। मैं इसमें पत्नी का दोष नहीं मानकर समय के फेर को ज्यादा जिम्मेदार मानता हूँ। यदि गेहूँ एक रुपये किलो और चीनी डेढ़ रुपये किलो मिले एवं साथ में असली घी चार रुपये किलो मिले तो भला मेहमान किसे बुरा लगता है? सब्जियाँ बाबा के भाव होकर सेंसेक्स की तरह उछाला मार रही हैं, तो अकेला सलाद ही मुर्गी को तकवे का घाव जैसा लगता है। उनके दादाजी ने संभवतः बाजार को इतना सस्ता ही देखा होगा, लेकिन वे अपने पिताजी से बाजार भाव पूछना भूल गए थे, इसलिए पांच दिनों का प्रोग्राम बनाकर आए थे। उसी दिन मुझे लगा था-अतिथि दानवो भवः।

पत्नी उनके आगमन के तत्काल बाद मुझे दूसरे कमरे में ले गई और बोली-“बोलो, क्या करना है?” मैंने इधर-उधर देखकर कहा-“मैं क्या बताऊँ? तुम ही जानती हो ऐसे लाइलाज मर्ज की दवा को।” पत्नी के चेहरे पर मुसकान फैल गई, बोली-“चलो, आप उनके साथ चाय सिप करो, मैं कोई ताण्डव सोचती हूँ। पांच घण्टे का मेहमान ही बर्दाश्त नहीं होता तो यह पांच दिन की आफत कैसे झेली जा सकती है? आप तो शोब बनाओ और दफ्तर के लिए दफा हो जाओ और मैं जाती हूँ अपने मायके। फिर देखते हैं इस मछन्दर नाथ के कोई फर्क पड़ता है या नहीं? अब तुम जाओ, चिकनी-चुपड़ी बातों से इसका मन बहलाओ, पांच मिनट बाद मैं दफ्तर के लिए तैयार होने का बहाना करके इसी कमरे में चुपचाप बैठकर गाजर का हलुवा खाओ।”

मेरी भृकुटियाँ तन गईं और बोली-“गाजर का हलुवा, यह कहाँ से आया?”

पत्नी बोली-“बच्चे जिद कर रहे थे, मैंने कल शाम को उनके लिए बनाया था। मुझे क्या पता था कि हलुवे की गंध इतनी प्रखर है कि यह भ्रमर उड़ता हुआ सीधा हमारे ही घर आ जाएगा?”

शहर में होटल हैं और धर्मशालाएं हैं, परन्तु इसे तो मेहमाननवाजी की सूझ रही थी न, इसलिए ले आए अपनी तशरीफ का टोकरा।”

“लेकिन थोड़ा गाजर का हलुवा इस गरीब को भी पहले भोजन में परोस देना। अच्छा लगेगा। अब आ ही गया है तो यह हुआ तो हमारा देवता समान अतिथि ही।” मैंने कहा तो पत्नी ने दांत पीसे और बोली-“खबरदार, दुबारा ज्यादा जुबान

हिलाई तो। प्रथम भोजन पर ही टिका है इसका भविष्य। एक बार हलुवा खा लिया न, तो फिर यह पांच दिन तक के लिए यहीं समाधि ले लेगा। मैंने सुबह का मैनु तैयार कर लिया है। सुनोगे तो दांतों तले अंगुली दबा लोगे।”

मैंने कहा-“भागवान, मेरी दसों अंगुलियाँ दांतों तले दबाते-दबाते दर्द करने लगी हैं। तुम रोज कोई न कोई अनहोनी करके दांतों तले अंगुलियाँ दबवा देती हो, लेकिन तुम्हारा शानदार मैनु तो बताओ?”

पत्नी बोली-“सूखे आलू और सूखी रोटी यह है मेहमान का लंच। रोटियाँ भी ऐसी की जैसे लोहे के चने चबा रहे हों।”

“नहीं... नहीं... भागवान, ऐसा जुल्म मत करो। सब्जी कोई अच्छी बना लो, रायते के साथ परांठे सेंक दो। उसे भरपेट रोटी तो खिला दो। कोई बात नहीं, तुम गाजर का हलुवा उसे नहीं खिलाना चाहती हो तो!” मैं घबराया-सा बोला। उसने इस बार आंखें निकालीं और मुझे कमरे से बाहर जाने का इशारा किया तो मैं समझ गया कि पत्नी ने अपना असली रूप धारण कर लिया है। मैं सीधा ड्राइंगरूम में आ गया। मेहमान अखबार चाट रहे थे। मुझे देखकर बोले-“क्या जमाना आ गया, भाई साहब? लिहाज-मुख्त और शिष्टता सब समाप्त हो गई। लोग आत्मकेंद्रित हो गए हैं।”

मैं उनकी बात सुनकर एक पल को तो घबरा गया, लेकिन फिर संयत स्वर में बोला-“मैं समझा नहीं। क्यों, क्या बात हो गई?”

“छोड़िए, भाई साहब। मैं तो यह कह रहा था, समय कितना बदल गया है। सद्भाव और भाईचारा मिटता जा रहा है। आदमी ही आदमी के खून का प्यासा है।” मैंने उनकी बात सुनकर एक घूंट पानी पिया और बोला-“आप ठीक कह रहे हैं। आदमी भी क्या करे? भाई जी, महंगाई ने सारा माहौल दूषित कर दिया है। शहर में जीना हराम हो गया है। काम के आगे मरने की फुरसत नहीं है। इच्छा होती है, संन्यासी बन जाऊँ।”

वे हँसने लगे और धैर्यपूर्वक बोले-“भाई साहब, संन्यासी बन गए तो इस गृहस्थी को कौन चलाएगा?”

मैं तैश में बोला-“भाड़ में जाए ऐसी गृहस्थी। महीने की सत्रह तारीख को तो लंगोट में आ जाता हूँ। आज तो सत्ताइस तारीख है। नंगा क्या पहने और क्या निचोड़े?”

“भाई साहब, आप तो खामखाँ सीरियस हो गए। मैं तो अखबार पढ़कर कह रहा था कि कैसा युग आ गया, जिसमें इंसानियत को कोई जगह ही नहीं रही है। नेता करोड़ों पर हाथ साफ कर रहे हैं और कर्मचारी खुलेआम रिश्वत खा रहे हैं।”

उनकी बात सुनकर एक पल को तो मैं अचकचाया, परन्तु संभलकर बोला-“अजी, अखबार पढ़ने की जरूरत ही नहीं रही। हालात सामने हों तो बातें अपने आप साफ हो जाती हैं। सारा खेल लोन का है, लेकिन किशत देता हूँ तो पसीना आ जाता है। आप ही बताइए मैं क्या करूँ?” वे बोले-“फिलहाल तो भाभी जी चाय ले आई हैं, आप चाय लीजिए। बाकी इतना घबराने की आवश्यकता नहीं है। बुरे दिन भी बीत ही जाते हैं। हर रात की

सुबह होती है। इसलिए हताश होने से कोई लाभ नहीं है। इस जिंदगी का कोई भरोसा नहीं है। आदमी के साथ उसका अच्छा या बुरा जाता है।”

वे कह रहे थे, तब तक पत्नी ने चाय लगा दी थी और एक कप स्वयं लेकर वह वहीं बैठ गई थी। मुझे लगा कोई दांतों तले दबाने वाली बात न हो जाए। मैंने कहा—“चाय लीजिए भाई जी, ठण्डी हो जाएगी।” पत्नी ने क्रोध में चाय सुड़की तो मैंने उसे देखा, उसने भी मुझे देखा और हम दोनों को निरीह दृष्टि से उन्हींने देखा। वे ही बोले—“भाभीजी, चाय में काली मिर्च और अदरक बोल रही है, लेकिन चीनी का भाव देखो, रोजाना एक रुपया बढ़ जाता है। यह सरकार भी महंगाई पर काबू पाने में फेल हो गई है।”

पत्नी बोली—“सरकार क्या करेगी? हमारी बात यानि समस्याएं हम ही जानते हैं। दूसरे को क्या पता कि चाय में दूध भी डाला जाता है।” पत्नी की बात सुनकर मैंने अंगुली की जगह प्लेट से उठाकर बिस्कुट दबा लिया। वे बोले—“आप सही फरमा रही हैं, भाभी जी। हम लोग तो किसी दिन कोई आ

जाता है तो किंकर्तव्यविमूढ़ हो जाते हैं। समझ में ही नहीं आता कि इस महंगाई में क्या करें या क्या न करें? जो करें वही भारी। इसलिए चाय में दूध कम डाला करें। मेरी चाय में आप पांच दिन तक चीनी कतई न डालें, क्योंकि मुझे डायबिटीज है—ब्लड प्रेशर और ब्रॉकाईटिस है। सूखी रोटी और सूखा साग खाता हूँ। आप कोई फॉर्मैलिटी न करें। मैं तो घर का आदमी हूँ। मुझे मेहमान न समझें। मैं जानता हूँ मेहमाननवाजी क्या होती है?”

यह सुनकर मेरे और पत्नी के हाथों से तोते उड़ गए। हमने फिर परस्पर देखा और वे चाय का कप खाली करके बोले—“आप तो मुझे टॉयलेट बता दें। चाय पीने के बाद वहीं जाता हूँ और फ्रेश हो लेता हूँ।” तौबा... तौबा... ‘मान न मान-मैं तेरा मेहमान’ वाली कहावत चरितार्थ हो रही थी। पत्नी उठकर चली गई और वे टॉयलेट में। मैं हो गया सुन्न ओर ठण्डा। मैंने उठाया कागज और कलम तथा लिखने लगा—“पांच दिन की सी.एल. का आवेदन।” टॉयलेट से लगातार अजीब-अजीब प्रकार की आवाजें आ रहीं थी। पत्नी रसोई में बर्तन फेंक रही थी। भगवान बचाए मेहमान से। ■

पृष्ठ 70 का शेष भाग...

हमलोग और गाय-गोरू सब ठीक हैं। अपना और बहू का खयाल रखना। पोते का नया फोटो भेजना।

तुम्हारा “अरे, रुको, अचानक मास्टर साहब पूरा जतन कर के बोल पड़े, इतनी जल्दी कैसे बंद कर रहे हो? लिखो, “छोटके चाचा के घर टीवी देखते समय हमने देखा था कैलिफोर्निया में भीषण समुद्री तूफान आया था। बहुत क्षति पहुंची है। तुम्हारे फार्म-हाउस में भी भयंकर नुकसान हुआ होगा। घर-परिवार चलाने के साथ कर्मचारियों को वेतन देने में भी दिक्कत आ रही होगी। तुम चिंता नहीं करना, तालाब के पास वाली जमीन बेच कर जल्द ही पैसे भेज दूंगा। अति शीघ्र। और भी कोई मदद की दरकार हो तो बताना, जब तक तुम्हारा बापू जिंदा है, तुम्हें फिक्र नहीं करनी है। “अब बंद कर दो”, मास्टर साहब ने कहा और धोती के कोर से आँख पोछते हुए उठ कर अंदर जाने लगे। इतना उदास हमने मास्टर साहब को कभी नहीं देखा था। आज पहली बार शिव या सोम ने उनकी खिंचाई नहीं की वरना ये दोनों अक्सर उनको चिढ़ाते हुए कहते, “अब तो स्थिति से समझौता कर लो, चाचू। भैया जी को भारत आने का मन नहीं करता।” वह विरोध करते हुए कहते, “मेरा खून ऐसा नहीं करेगा। वो इस साल जरूर आएगा। “मास्टर साहब को भी

अंदर-अंदर यह चुहलबाजी अच्छी लगती, तभी तो वो केवल प्यार भरी झिड़की हमें सुनाया करते, नाराज नहीं होते।

मास्टर साहब दालान पार करते-करते अचानक रुक गए। पीछे हम सबको देखते हुए थरथराती आवाज में कहा, “तू ठीक कहता था सोमू, तेरे भैया का कारोबार इतना बढ़ गया है कि वह अब गाँव आने की स्थिति में नहीं है। उसके पास वक्त की कमी है। क्या पता चिट्ठी भी पढ़ पाता है या नहीं, क्योंकि अब तो मेल का जमाना है। यह तो महज एक कागज का टुकड़ा है। छोड़, फाड़ दे इसे।” मास्टर साहब ने हाथ उठा कर हमें इशारा किया जैसे हमें इतिहास पढ़ाते समय कभी शाहजहाँ तो कभी राणा प्रताप की मुद्राओं में उस किरदार को जीवित कर देते थे। आज भी लग रहा था मानो विश्व विजेता सिकंदर अपने सैनिकों को आदेश दे रहा हो, “वापस लौट जाओ सैनिको।” ये जीते हुए देश, धन और सम्पदा कुछ न अपने साथ जाएगी। सब यहीं छोड़ कर जाना है। तुम खाली हाथ आए थे, खाली हाथ जाओगे। मोह-माया सब विनाश की जड़ है। क्या तेरा, क्या मेरा! कोई किसी के काम नहीं आएगा, वर्तमान में जीना सीख।” मास्साब अंदर चले गए थे और चिट्ठी को फाड़ते हुए हम अपने घरों की ओर। एकबारगी इस निर्णय पर दुख हुआ, पर एक संतुष्टि का आभास भी। ■

भारतीय रेल

पत्रिका की सदस्यता एवं प्राप्ति हेतु संपर्क करें

011 - 47845381

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

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

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

भारतीय रेल की विज्ञापन दरें (रुपये में)

विवरण	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें
सेकण्ड कवर	10,450/-	9500/-
थर्ड कवर	9500/-	8550/-
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	8550/-	7600/-
पूरा पृष्ठ (सामान्य)	7600/-	6650/-
आधा पृष्ठ	5130/-	4180/-
सेन्टर स्प्रेड	15,000/-	13,300/-
सेन्टर स्प्रेड (स्पेशल पोजिशन)	16,500/-	14,700/-

(विज्ञापन चार कलर में)

तीन महीने या ज्यादा समय के लिए लगातार अथवा बारी-बारी विज्ञापन देने पर ही अनुबंधित दरें लागू होंगी

तकनीकी विवरण

पत्रिका का
आकार

28 से.मी. x
20.5 से.मी.

छपाई
क्षेत्र

23 से.मी. x
16.5 से.मी.

★ पत्रिका का प्रसार
समग्र देश में ★

विज्ञापन सामग्री – ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

संपर्क करें : व्यापार प्रबंधक: प्रशांत कुमार पट्टनायक, मोबाइल :

310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

टेलीफोन : 011-23382531, 23303665, 23304456

Email : bmpr310rb@gmail.com



Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors

Bio Vacuum Toilet Systems

FRP Toilet Cubical

Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors

Seats and other Accessories for Coach Interiors

Diesel Locomotives

Traction Alternators

Traction Motors

Radiator Cooling Fans

Dynamic Brake Grids

Dynamic Brake Blower Motors

Auxiliary Generators

Dustbin Blower & Motor

Driver Cab Air Conditioners

Electric Locomotives

Traction Motors

Traction Transformers

Pantographs

Harmonic Filters

Driver Cab Air Conditioners



Daulat Ram ENGINEERING 

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