रेल रंजनी

जून 2024 | अंक 103

सवारी डिब्बा कारखाना

चेन्नै - 600 038

वर्ष 2023-24 में उत्पादन में प्राप्त उपलब्धियों के लिए अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई देते हुए महाप्रबंधक तथा अन्य विभागाध्यक्ष

रेल रंजनी

जून 2024 त्रैमासिक गृह-पत्रिका अंक 103

संरक्षक

यू. सुब्बा राव
महाप्रबंधक

मुख्य संपादक

प्रमोद कुमार गुप्ता
मुख्य सामग्री प्रबंधक/बिजली/फर.
एवं मुख्य राजभाषा अधिकारी

संपादक

ब्रजेन्द्र कुमार सिंह
उप मु.सा.प्र./यां./फर. एवं
वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी

सह-संपादक

डॉ. आर. रवि
वरिष्ठ अनुवादक

संपर्क

राजभाषा अनुभाग
फर्निशिंग डिवीजन
सवारी डिब्बा कारखाना
चेन्नै 600038
रेलवे फोन : 46373
डीओटी : 044-26214340
ई-मेल : sra.icf@gmail.com

		पृष्ठ संख्या
गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध	पी. शिवरामन	5
रूफ स्पॉट वेल्डिंग फिक्चर का विनिर्माण	पुनरदीप सिंह	7
हरित ऊर्जा की ओर बढ़ते भारतीय रेल	एम. राधाकृष्णन	9
डिजिटल एन्क्रिप्शन प्रमाण-पत्र	एम. विशालाक्षी	12
अमूल्य जीवन	वी. पी. प्रभाकर	14
रामायण में वानरराजा सुग्रीव का भौगोलिक ज्ञान	इंदिरा श्रीनिवासन	15
कृपया ध्यान दें	वी. पी. प्रभाकर	17
रेल सेवा की मेरी यात्रा	जी. वी. वेंकटेशन	18
मधुर मिलन	ए. श्रीनिवासन	21
भारत के ऊर्जा के क्षेत्र में बढ़ते चरण	पी. अश्विन	23
माता का हृदय	प्रेमचंद	25
मैं नर्क से बोल रहा हूँ	हरिशंकर परसाई	31
एक तिनका	अयोध्या सिंह उपाध्याय 'हरिऔध'	32
उत्पादन नियंत्रण संगठन	राकेश सिंह	33
मुरझाया फूल	महादेवी वर्मा	34
अंडरवॉटर रिवर टनल	आर. कला	35

पत्रिका में प्रकाशित लेखों में व्यक्त विचार संबंधित रचनाकारों के हैं तथा संपादक मंडल का उनसे सहमत होना आवश्यक नहीं है।

यू. सुब्बा राव
महाप्रबंधक

सवारी डिब्बा कारखाना
चेन्नै

संदेश

भारतीय रेल की अग्रणी उत्पादन इकाई सवारी डिब्बा कारखाना ने पिछले उत्पादन वर्ष 2023-24 में 51 वंदे भारत गाड़ियों का उत्पादन करके एक नया कीर्तिमान स्थापित किया। सवारी डिब्बा कारखाना चालू उत्पादन वर्ष में अमृत भारत एक्सप्रेस कोच, वंदे मेट्रो, वंदे भारत स्लीपर कोच जैसे नए प्रकार के कोचों का विनिर्माण कर रहा है।

जहाँ तक राजभाषा की बात है, सवारी डिब्बा कारखाना ने वर्ष 2023-24 में 'रेल रंजनी' के शतकांक का प्रकाशन, राजभाषा कार्यानवयन समिति की 150वीं बैठक का आयोजन, हिंदी पॉकेट पुस्तक का विमोचन जैसी अनेक उल्लेखनीय उपलब्धियाँ हासिल कीं।

यह अत्यंत प्रसन्नता की बात है कि सवारी डिब्बा कारखाना की हिंदी गृह-पत्रिका 'रेल रंजनी' के 103वें अंक का प्रकाशन किया जा रहा है। गृह-पत्रिका का सतत प्रकाशन राजभाषा के कार्यान्वयन में एक महती उपलब्धि है।

इस अंक के सफल प्रकाशन के लिए मेरी शुभकामनाएँ।

*****

प्रमोद कुमार गुप्ता
मुख्य सामग्री प्रबंधक/बिजली/फर
एवं
मुख्य राजभाषा अधिकारी

सवारी डिब्बा कारखाना
चेन्नै

संदेश

किसी भी समाज और देश के निर्माण में समाचार-पत्र और पत्रिकाओं का महत्वपूर्ण योगदान रहता है। भारत-माता को गुलामी की बेड़ियों से मुक्त कराने में पत्र-पत्रिकाओं का अतुल्य व अनुपम योगदान रहा। अब स्वतंत्र भारत को प्रगति-पथ पर तेजी से अग्रसर कराने में भी ये महत्वपूर्ण और उल्लेखनीय भूमिका निभा रही हैं।

सरकारी कार्यालयों में राजभाषा गृह-पत्रिका का प्रकाशन करने के मुख्य उद्देश्यों में राजभाषा का प्रचार करना, सरकारी कामकाज में राजभाषा के उपयोग को बढ़ाना, अधिकारियों और कर्मचारियों की सृजनात्मक प्रतिभा को प्रकाश में लाना, कार्यालय की गतिविधियों से परिचत कराना आदि शामिल हैं। इन उद्देश्यों की पूर्ति में सवारी डिब्बा कारखाना की गृह-पत्रिका 'रेल रंजनी' सदा सफल रही है।

यह बड़ी खुशी और गर्व की बात है कि 'रेल रंजनी' के 103वें अंक का प्रकाशन किया जा रहा है। मेरी कामना है कि 'रेल रंजनी' अपने प्रकाशन-पथ पर सदा इसी तरह आगे बढ़ती रहे।

इस अंक के सफल प्रकाशन में योगदान देनेवाले सभी अधिकारियों, कर्मचारियों और रचनाकारों को मेरी शुभकामनाएँ।

*****

ब्रजेन्द्र कुमार सिंह
उप मुसाप्र/यां/फर.एवं वराधि

सवारी डिब्बा कारखाना
चेन्नै

संदेश

भारतीय रेल की प्रतिष्ठित उत्पादन इकाई सवारी डिब्बा कारखाना की हिंदी गृह-पत्रिका 'रेल रंजनी' के 103वें अंक को आपके समक्ष प्रस्तुत करते हुए मुझे अत्यंत गर्व और खुशी का अनुभव हो रहा है।

इस अंक में सडिका के विभागों से संबंधित लेखों के साथ-साथ प्रसिद्ध हिंदी साहित्यकारों की रचनाओं को भी समेटा गया है। इस पत्रिका के 103वें अंक का प्रकाशन राजभाषा के प्रति इस कारखाने के अधिकारियों और कर्मचारियों की रुचि और प्रतिबद्धता को दर्शाता है।

'रेल रंजनी' के सफल प्रकाशन में सहयोग देनेवाले सभी अधिकरियों, कर्मचारियों और रचनाकारों को राजभाषा विभाग की ओर से धन्यवाद। मुझे पूरा विश्वास है कि इस पत्रिका के प्रकाशन में आगे भी आपका सहयोग और समर्थन मिलता रहेगा।

पाठकों से अनुरोध है कि इस पत्रिका की छवि को और निखारने के लिए अपना बहुमूल्य सुझाव हमें अवश्य भेजें।

*****

गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध

✍ **पी. शिवरामन**

मुख्य यांत्रिक इंजीनियर / गु.आ.

भारतीय रेल की अग्रणी उत्पादन इकाई सवारी डिब्बा कारखाना रेल यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा के लिए नए-नए अभिकल्पों के कोचों का विनिर्माण करता है। इन कोचों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने में गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध का महत्वपूर्ण योगदान रहता है। गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए एक लंबी प्रक्रिया चलती है और इसी प्रक्रिया का निर्धारण और अनुपालन गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध करता है।

गुणवत्ता आश्वासन टीम कोच-विनिर्माण के हर चरण में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह टीम कोच-विनिर्माण के लिए प्राप्त होनेवाली हर सामग्री का ही नहीं, बल्कि उन सामग्रियों को प्रयुक्त की जानेवाली हर प्रक्रिया का भी निरीक्षण करती है। कोच बनकर तैयार हो जाने के बाद रोलिंग स्टॉक सर्टिफिकेट जारी करने और विभिन्न क्षेत्रीय रेलों से प्राप्त होनेवाली शिकायतों को दूर करने में भी यह टीम महत्वपूर्ण कार्य करती है।

सवारी डिब्बा कारखाना का गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध मुख्य यांत्रिक इंजीनियर / गुणवत्ता आशवासन के नेतृत्व में काम करता है। उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर / शेल और उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर / फर्निशिंग क्रमश: शेल व एलएचबी डिवीजन तथा फर्निशिंग डिवीजन में गुणवत्ता टीम की गतिविधियों का नियंत्रण करते हैं और इनकी सेवा में सहायक यांत्रिक इंजीनियर / गुणवत्ता आश्वासन/शेल तथा सहायक यांत्रिक इंजीनियर/गुणवत्ता आश्वासन/फर्निशिंग अपना योगदान देते हैं।

गतिविधियाँ

कोच-विनिर्माण की सामग्रियों का निरीक्षण

कोच-विनिर्माण के लिए आपूर्ति की जानेवाली सामग्रियों के निरीक्षण से संबंधित गतिविधियाँ, प्राप्ति शाखा निरीक्षण अनुभाग के पर्यवेक्षकों तथा कर्मचारियों से की जाती हैं। ये पहले, प्राप्त सामग्रियों के सैम्पलों का निरीक्षण सीएमटी प्रयोगशाला में करते हैं तथा उसकी गुणता का स्तर निर्धारित करके उसे भंडार विभाग को आगे की कार्रवाई हेतु सूचित करते हैं। चीज़ों की गुणता निर्धारित करने में उसके प्रोसस माड्युल, कार्य अनुदेश, रेखाचित्र/विनिर्देश, आई. एस. 2500/2000 आदि का अनुसरण किया जाता है।

अन्य गतिविधियाँ

1. तीसरी पार्टी यानी अन्य कंपनियों द्वारा निरीक्षित मदों का निरीक्षण पोर्टबल स्पेक्ट्रोमीटर से यादृच्छिक रूप से किया जाता है।
2. ज़रूरत पड़ने पर सामग्रियों का निरीक्षण थर्ड पार्टी निरीक्षण एजन्सियों के साथ संयुक्त रूप से भी किया जाता है।
3. ग्राहकों यानी उपयोग करने वाले रेलवे से प्राप्त होने वाली शिकायतों को दूर करने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाती है।

4. आंतरिक और बाह्य गुणवत्ता परीक्षण का आयोजन समय-समय पर आवश्यकता के अनुसार किया जाता है।
5 . अनुरोध मिलने पर प्रोटोटाइप/अंतिम उत्पाद का निरीक्षण भी किया जाता है।

कोच-विनिर्माण के दौरान निरीक्षण

1. कोचों के हर चरण में निरीक्षण करके उसका परिणाम सूचित किया जाता है।
2. निरीक्षण में पाई जाने वाली कमियों को बताकर उसका निवारण भी बताया जाता है।

उपर्युक्त निरीक्षण उसके प्रोसस माड्युल, कार्य अनुदेश, रेखाचित्र/विनिर्देश, आदि के आधार पर किया जाता है।

अन्य गतिविधियाँ

1. साइडवॉल और अंडरफ्रेम के मोड़, घुमाव आदि का निरीक्षण।
2. शेल/एलएचबी और फर्निशिंग के दो चरणों में रिसाव परीक्षण (कोच लीक टेस्ट)
3. अभिकल्प और उत्पाद के अंतर का विश्लेषण और ज़रूरत पड़ने पर अभिकल्प में आवश्यक सुधार करने का सुझाव।

रोलिंग स्टॉक सर्टिफिकेट जारी करना

1. एलएचबी और एमईएमयू प्रकार के कोचों के लिए रोलिंग स्टॉक सर्टिफिकेट क्रिस पोर्टल से जारी किया जाता है।
2. वंदे भारत और अन्य डीपीआरएस प्रकार के कोचों के लिए रोलिंग स्टॉक सर्टिफिकेट आईसीएफ पोर्टल से जारी किया जाता है।

ग्राहक शिकायत निवारण

1. विभिन्न क्षेत्रीय रेलों से प्राप्त ग्राहकों की शिकायतों के निवारण से संबंधित गतिविधियाँ उत्पादन इकाई के गुणवत्ता आश्वासन स्कन्ध द्वारा अत्यंत समर्पण और निष्ठा से की जाती हैं। ये गतिविधियाँ क्रिस पोर्टल 'सेन्ट्रलाइज्ड वारंटी क्लाइम पोर्टल' द्वारा बहुत ही पारदर्शी ढंग से की जाती हैं। यह पोर्टल सारे शिकायत पोर्टलों जैसे सीएमएम, वाइज़, यूडीएम आदि को एकीकृत करके विकसित किया गया है।
2. कोच-विनिर्माण के लिए क्रय की गई सारी सामग्रियों से संबंधित शिकायतों का निवारण क्रिस द्वारा विकसित इंटीग्रेटड वारंटी मैनेजमेंट सिस्टम द्वारा किया जाता है।
3. रेलवे द्वारा विनिर्मित मदों से संबंधित शिकायतों का निवारण आईसीएफ पोर्टल द्वारा किया जाता है।

सवारी डिब्बा कारखाना का शिकायत निवारण सेल यह सुनिश्चित करता है कि पोर्टलों द्वारा प्राप्त होनेवाली सारी शिकायतों का निवारण निर्धारित समय के अंदर किया गया है। यह सेल शिकायतों को दूर करने में यदि कोई फर्म अनुचित देरी करता है तो उस पर आवश्यक कार्रवाई भी करता है। गुणता में सुधार लाने के उद्देश्य से समय-समय पर शिकायतों का विश्लेषण भी यह सेल करता है। बहुत दिनों से लंबित रहने वाले या बार-बार शिकायत होने वाले मामलों के निवारण के लिए विक्रेताओं और यूज़र रेलवे के साथ वीडियो कान्फ्रेन्स और बैठकों का आयोजन भी किया जाता है। शिकायत करने वालों को समय पर प्रशासन की ओर से आवश्यक रिपोर्ट भी भेजी जाती है।

रूफ स्पॉट वेल्डिंग फिक्चर का विनिर्माण

✍ **पुनरदीप सिंह**
कर्मशाला प्रबंधक/एलएचबी

सवारी डिब्बा कारखाना अपने उत्पादन को बढ़ाने के साथ-साथ 'मैक इन इंडिया' को सार्थक बनाने तथा कोच-उत्पादन में होने वाली लागत को कम करने का हर संभव प्रयास कर रहा है। इस दिशा में आगे बढ़ते हुए सवारी डिब्बा कारखाना ने एल.ए.सी.सी.एन./ एल.ए.सी.सी.एन(ई) 'रूफ स्पॉट वेल्डिंग फिक्चर' का शॉप में ही विनिर्माण करके एक और उपलब्धि हासिल की है।

पिछले दो वर्षों में सवारी डिब्बा कारखाना में एल.ए.सी.सी.एन.ई. के कुल 762 कोचों का विनिर्माण करने की योजना बनाई गई और इनके उत्पादन के लिए आवश्यक कोच शेलों में से एल.ए.सी.सी.एन.ई. के 113 कोच शेल सवारी डिब्बा कारखाना के एल.एच.बी. डिवीजन में ही बनाए जाने की भी योजना बनायी गई।

इसके बाद, इन 113 एल.ए.सी.सी.एन.ई. शेलों के विनिर्माण के लिए आवश्यक सारे साइडवॉलों और 63 रूफों को सवारी डिब्बा कारखाना के शॉप 19 में ही विनिर्मित करने की योजना बनाई गई। यही नहीं, कुल 113 रूफों को एक नए फिक्चर में स्पॉट वेल्ड करने तथा इस फिक्चर को शॉप 19 में ही पूरी तरह से इन-हाउस डिजाइन और विनिर्मित करने की भी योजना बनाई गई।

इसके पहले, वेट-लीजिंग के तहत संचालित बी. एंड सी. मशीन सेरूफ स्पॉट वेल्डिंग नहीं की जाती थी। सतत प्रेरणा और एलएचबी डिवीजन के बुनियादी ढांचे में कुछ नए जोड़ने की इच्छा से एक नई परियोजना शुरू की गई।

ओ.ई.एम. ने फिक्चर के लिए 1.2 करोड़ की लागत बताई थी जो व्यवहार्य नहीं थी। इसलिए सडिका, ओईएम और पर्यवेक्षी कर्मचारियों के समन्वयन से इस फिक्चर को इन-हाउस बनाने की योजना बनाई गई। इस परियोजना और टीम का नेतृत्व और निगरानी कर्मशाला प्रबंधक/ एलएचबी द्वारा की गई।

सडिका में विनिर्मित रूफ स्पॉट वेल्डिंग फिक्चर

फिक्चर तैयार करने वाली टीम के सदस्यों के रूप में निम्नलिखित थे:

1. एन. सुधाकर
   वरिष्ठ सेकशन इंजीनियर
   साइडवॉल/शॉप-19
2. आर. विनोद कुमार
   कनिष्ठ इंजीनियर
   बोगी मशीनिंग/शॉप-19
3. बी. गौतम
   कनष्ठि इंजीनियर
   बोगी मशीनिंग / शॉप-19

फिर बुनियादी ढांचे की सामग्रियों का विश्लेषण किया गया और सामग्री का एक विस्तृत बिल (बीओएम) बनाया गया। इसमें एल.ए.सी. सी.एन. / एल.ए.सी.सी.एन.-ई. रूफ की वक्रता या कर्वेचर वाला रूफ जिग बेस प्लेट, कॉपर स्कुयर बॉर इलेक्ट्रोड, न्यूमेटिक्स, इलेक्ट्रिक्स, इलेक्ट्रॉनिक्स और न्यूमेटिक आइटम शामिल थे।

बेस प्लेट्स इन-हाउस प्लास्मा कटिंग मशीन से काटे गए ईएन ग्रेड मेटीरियल के प्लास्मा कट आउट के थे। इन्हें बाद में आवश्यक सर्फेस फिनिश हेतु मशीनिंग की गई तथा फाउंडेशन पर रखकर फास्टनरों का उपयोग करके ड्रिल और असेंबल किया गया।

इसके इलेक्ट्रोड एक विशेष सामग्री (क्रोमियम जिरकोनियम कॉपर) थी, इसलिए इसे बाजार से खरीदा गया और इस पर 19.82 लाख रुपए खर्च हुए। बाद में एस. एंड आई. ठेका किया गया और उसके माध्यम से तांबे के इलेक्ट्रोड को रूफजिग बेस प्लेटों की ऊपरी सतह पर लगाया गया ताकि वह करंट कलेक्टर के रूप में काम कर सके।

सभी प्लेटों को कर्मचारियों द्वारा कैलिब्रेट किया गया और फिर उनका क्रॉस-चेक किया गया। इसके बाद सारेन्यूमेटिक, इलेक्ट्रिक और इलेक्ट्रॉनिक आइटम असेम्बल किए गए।

उपर्युक्त रूफ फिक्चर का उपयोग करके वर्ष 2023-24 में एल.डब्ल्यू.ए.सी.सी.एन.- ई. के 113 रूफोंकास्पॉट वेल्ड किया गया और वर्ष 2024-25 में एल.डब्ल्यू.ए.सी.सी.एन के 185 रूफों का स्पॉट वेल्ड करने की योजना बनाई गई है, जिनमें से 37 रूफों का स्पॉट वेल्ड किया जा चुका है।

परियोजना टीम के सभी सदस्यों के सतत प्रयास से बी एंड सी वेट-लीजिंग मशीन पर अपेक्षित लोड सुनिश्चित किया गया और मशीन को निष्क्रिय होने से बचाया गया। यही नहीं, यह कार बॉडी असेंबली सेक्शन को छतों की निरंतर आपूर्ति सुनिश्चित करता है जो निविदा की लंबी प्रक्रिया में होने वाले समय को भी बचाया है और एल.डब्लयू.ए.सी.सी.एन. और एल.डब्ल्यू.ए.सी. सी. एन.-ई शेलों के निर्बाध उत्पादन को सुनिश्चित भी किया है।

वेट-लीजिंग स्टाफ, सडिका स्टाफ और टीम के सदस्यों की मदद से पूरा फिकचर इन-हाउस बनाकर 1 करोड़ रुपये की बचत की गई। इस फिक्चर का उपयोग करके अब तक लगभग 150 रूफों की स्पॉट वेल्डिंग की जा चुकी है, जिससे भारतीय रेलवे का आउटपुट और आय में वृद्धि हुई है। इसके अलावा, सवारी डिब्बा कारखाना की उत्पादन-क्षमता में भी वृद्धि हुई तथा एल.एच.बी. डिवीजन के बुनियादी ढांचे का विकास करने में भी मदद मिली है। ❖

हरित ऊर्जा की ओर बढ़ते भारतीय रेल

✍ **एम. राधाकृष्णन**
महाप्रबंधक के उप सचिव

भारतीय रेल ने अपनी यात्रा भाप इंजन से शुरू की थी। कालांतर में डीजल और इलेक्ट्रिक इंजन ने भाप इंजन का स्थान ले लिया और उनका स्थान आजकल हरित ऊर्जा वाला इंजन ले रहे हैं। अगर यह कहा जाए कि भारत की अर्थ-व्यवस्था की रीढ़ की हड्डी भारतीय रेल है तो यह अत्युक्ति नहीं होगी। भारतीय रेल देश के विकास और उसकी अर्थ - व्यवस्था की सतत प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। भारतीय रेल समाज और देश के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को दर्शाते हुए युग की मांग के अनुसार अपनी सेवा में बदलाव लाता है और देश की जनता को सुरक्षित और आरामदायक यात्रा सुनिश्चत करता है। भारतीय रेल 2030 तक अपने को हरित रेलवे बनाने का हरसंभव प्रयास कर रहा है ताकि रेल यात्रियों को प्रदूषण एवं शोरमुक्त यात्रा मिल सके।

भारत का परिवहन क्षेत्र देश के ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन में 12% का योगदान देता है, जिसमें रेलवे का योगदान लगभग 4% है। भारतीय रेल दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है और देश के सबसे बड़े बिजली उपभोक्ताओं में से एक भी है। भारतीय रेल ट्रैक्शन लोड (ट्रेन) के लिए लगभग 18,410 मिलियन यूनिट और गैर-ट्रैक्शन लोड (कार्यालय, रेलवे स्टेशन आदि) के लिए 2338 मिलियन यूनिट की खपत करता है, जिससे ऊर्जा बिलों पर सालाना 11,045 करोड़ रुपये से अधिक खर्च होते हैं। भारतीय रेल प्रतिवर्ष 115.45 लाख किलोलीटर हाई-स्पीड डीजल का उपयोग करके देश में अत्यधिक कार्बन फुटप्रिंट छोड़ता है।

भारतीय रेल कार्बन के उत्सर्जन को कम करने तथा हरित ऊर्जा के उपयोग को बढ़ाने के लिए अनेक उल्लेखनीय और महत्वपूर्ण कदम उठा रहा है, जिनमें से कुछ इस प्रकार है:

<u>हरित ऊर्जा</u>

हमें जीवाश्म ईंधन पर अपनी निर्भरता कम करनी होगी और ऊर्जा के उन वैकल्पिक स्रोतों में निवेश करना होगा जो स्वच्छ, सस्ते, दीर्घकालिक और विश्वसनीय हों। भारतीय रेलवे के लक्ष्यों में एक है - वर्ष 2025 तक अपनी ऊर्जा आवश्यकताओं का 25% प्राकृतिक संसाधनों से प्राप्त करे। भारतीय रेल अपने लिए आवश्यक ऊर्जाओं में से नवीकरणीय ऊर्जा की हिस्सेदारी को धीरे-धीरे बढ़ाने के लिए गंभीर कदम उठा रहा है।

(i) <u>पवन ऊर्जा</u>

भारतीय रेलवे ने पवन ऊर्जा आधारित संयंत्रों की स्थापना करके हरित ऊर्जा स्रोतों का भरपूर उपयोग करने की पहल की है। 200 मेगावाट के लक्ष्य की तुलना में अब तक 1 0 3 मेगावाट (राजस्थान में 2 6 मेगावाट, तमिलनाडु में 21 मेगावाट और महाराष्ट्र में 56 मेगावाट) के पवन ऊर्जा संयंत्र चालू हो चुके हैं। इनके अलावा, 23 स्टेशनों को सौर या पवन ऊर्जा के माध्यम से 100% हरित ऊर्जा संचालित स्टेशनों के रूप में तैयार किया गया है।

(ii) <u>सौर ऊर्जा</u>

भारत में सौर ऊर्जा के उत्पादन के लिए अनुकूल वातावरण रहता है, क्योंकि यहाँ सूर्य का प्रकाश सालभर मिलता है। भारतीय रेल ने अपनी

आवश्यकताओं को सौर ऊर्जा से पूरा करके कार्बन फुटप्रिंट को कम करने में बहुत प्रगति की है। रेलवे परिसरों और कोचों की छतों पर और खाली पड़ी जमीनों में सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित करके भारतीय रेल ने ऊर्जा के स्वच्छ स्रोत की ओर कदम बढ़ाते हुए बिजली की खरीद पर होनेवाले खर्च को बहुत कम किया है।

(iii) बायो-मास पॉवर

भारत उष्णकटिबंधीय क्षेत्र में स्थित होने के कारण यहाँ बायोमास के उत्पादन का अनुकूल वातावरण रहता है। भारतीय रेल ने छत्तीसगढ़ के उसलापुर आदर्श स्टेशन पर इलेक्ट्रिक लोको ट्रेनिंग सेंटर में बायोगैस प्लांट स्थापित किया है। यह बायोगैस प्लांट कचरे से हर महीने लगभग 300 किलो गैस बनाता है।

(iv) हाइड्रोजन पावर

भारतीय रेल ट्रेनों के लिए हाइड्रोजन ईंधन के इस्तेमाल की संभावना पर विचार कर रहा है। हाइड्रोजन ईंधन को सबसे स्वच्छ ईंधन माना जाता है। हाइड्रोजन ईंधन सेल पावर का उपयोग करके चलाने के लिए पहले 2 डीईएमयू रेक को परीक्षण के तौर पर परिवर्तित किया जाएगा।

हरित ऊर्जा का उपयोग

भारतीय रेलवे ने नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन प्राप्त करने की दिशा में कर्षण और गैर-कर्षण दोनों क्षेत्रों में उल्लेखनीय प्रगति की है।

(i) कर्षण

भारतीय रेल अपनी कर्षण ऊर्जा की ज़रूरतों को पूरा करने के लिए सौर ऊर्जा का उपयोग करने और अपनी छवि को हरित परिवहन के रूप में उभारने के लिए प्रतिबद्ध है। ट्रैकों के विद्युतीकरण का बृहत कार्यक्रम लगभग पूरा होने वाला है और पूरा होते ही कर्षण ऊर्जा की आवश्यकता लगभग 3,400 मेगावाट तक बढ़ने की संभावना है और इस आवश्यकता की पूर्ति सौर ऊर्जा से पूरी तरह से की जाएगी। अगर हम इस में सफल हो जाएंगे तो भारतीय रेल अपनी बिजली की जरूरतों को पूरा करने के लिए सौर ऊर्जा का उपयोग करने वाला दुनिया का सबसे बड़ा 100% विद्युतीकृत रेल परिवहन बन जाएगा।

(ii) गैर-कर्षण

भारतीय रेल ने अपने कार्बन फुटप्रिंट को कम करने और हरित ऊर्जा से ऊर्जा की आवश्यकता को पूरा करने के प्रयास में अब तक 160 स्टेशनों पर 142 मेगावाट के सौर पैनल लगाए हैं। उत्तर प्रदेश के साहिबाबाद में स्थापित 16 किलोवाट का प्लांट अपने किस्म का पहला प्लांट है। यह प्लांट प्लेटफार्म में लगाए जाने के कारण यह प्लेटफार्म शेल्टर के रूप में भी काम आता है, जिससे शेल्टर पर अलग से खर्च करने की ज़रूरत नहीं पड़ी।

गुवाहाटी रेलवे स्टेशन पूरी तरह से सौर ऊर्जा से प्रचालित होनेवाला देश का पहला स्टेशन है। इस स्टेशन की छत पर लगाए गए सौर पैनलों से लगभग 800 किलोवाट सौर ऊर्जा का उत्पादन किया जाता है। भारतीय रेल पटरियों के किनारे खाली पड़ी जमीन पर सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित कर रहा है। पहले चरण के रूप में, छत्तीसगढ़ के भिलाई और हरियाणा के दीवाना में खाली पड़ी जमीन पर 4.7 मेगावाट के सौर ऊर्जा संयंत्र लगाए गए हैं।

प्रत्यक्ष उत्सर्जन नियंत्रण

भारतीय रेल देश की लगभग 2% बिजली और 3% डीज़ल की खपत करता है। भारतीय रेल द्वारा कर्षण में ऊर्जा और ईंधन दक्षता में सुधार करके उत्सर्जन की मात्रा को कम करने के उपाय

किए जा रहे हैं। भारतीय रेल ने दिसंबर 2024 तक सभी बड़ी लाइन पटरियों का विद्युतीकरण पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। अब तक कुल 65,000 किलोमीटर रूट का विद्युतीकरण किया जा चुका है, जिसके परिणामस्वरूप डीज़ल की खपत में उल्लेखनीय कमी आई है, जिससे सालाना लगभग 8,000करोड़ रुपये की बचत हुई है।

अप्रत्यक्ष उत्सर्जन नियंत्रण

(i) सड़क परिवहन को कम करना

माल के सड़क से पहरवहन को कम करके प्रदूषण को कम करने वाले हरित परिवहन प्रणाली शुरू किए जाने के कारण भारतीय रेल ने सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) के 14% से 20% तक लॉजिस्टिक लागत को और 70% तक कार्बन उत्सर्जन को कम करने के उपाय किए हैं।

वर्ष 2030 तक कुल भूमि आधारित माल परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी को वर्तमान 36% से बढ़ाकर 45% करने के लिए गोल्डन क्वाड्रिलेटेरल में डेडिकेटड फाइट कॉरिडॉर (डीएफसी) स्थापित किए गए हैं। केवल इस परियोजना के पहले चरण से लगभग 30 वर्ष की अवधि में 457 मिलियन टन CO_2 उत्सर्जन कम होने की संभावना है।

भारतीय रेल देश की माल ढुलाई की वर्तमान हिस्सेदारी 33% को 2030 तक 50% करने की दिशा में अनेक महत्वपूर्ण कदम उठा रहा है। हाल ही में, एक परिवहन माध्यम से दूसरे परिवहन माध्यम तक माल की निर्बाध कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए 15 गति शक्ति कार्गोटर्मिनल चालू किए गए हैं।

(ii) पुनरुत्पादक ऊर्जा

ऊर्जा उपयोग के दृष्टिकोण से इलेक्ट्रिक कर्षण मोटर रीजेनरेटिव ब्रेकिंग की एक अनूठी विशेषता होती है, जिसमें गतिज ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में पुनः परिवर्तित किया जाता है और उसे ग्रिड में वापस भेजा जाता है। इंजनों में रीजेनरेटिव ब्रेकिंग के साथ इंसुलेटेड गेट बाइपोलर ट्रांजिस्टर (IGBT) आधारित 3-चरण प्रणोदन प्रणाली का उपयोग, इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट(EMU) ट्रेनों, मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (MEMU), सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रिलीफ ट्रेनों (SPART), कोलकाता मेट्रो रेक और इलेक्ट्रिक ट्रेन सेटों की शुरूआत को अपनाया गया है। क्रू मैनेजमेंट सिस्टम (CMS) द्वारा प्रत्येक यात्रा में विशिष्ट ऊर्जा खपत में 5.2% की बचत देखी जा रही है।

अंततः यही कहा जा सकता है कि प्रौद्योगिकी क्षेत्र में हुई उन्नति और राष्ट्रीय नीतियों में हुए बदलाव से स्वच्छ ऊर्जा की खोज और विकास का कार्य प्रगति के पथ पर नए-नए मील के पत्थरों को पार करते हुए लगातार आगे बढ़ रहा है। भारतीय रेल हरित ऊर्जा स्रोतों के विभिन्न रूपों का उपयोग करके ऊर्जा उत्पादन में अद्भुत सफलता हासिल करने की दिशा में गंभीर कदम उठा रहा है।

चलिए, हम भी इस विज़न को सफलता के शिखर पर पहुँचाने के लिए अपनी ओर से अथक और अनवरत प्रयास करें और इस विजन को साकार करके दिखाएँ। हज़ारों मील की यात्रा अपने पहले कदम से शुरू होती है और मंजिल तक पहुँचने के लिए लगातार आगे बढ़ने की आवश्यकता होती है। हरित परिवहन के रूप में भारतीय रेल की छवि को निखारने के कार्य में हम भी अपना योगदान दें। ❖

डिजिटल एन्क्रिप्शन प्रमाण-पत्र (डीईसी)

✍ **एम. विशालाक्षी**
मुख्य कार्यालय अधीक्षक

भारतीय रेल अपना प्रबंधन सुचारु रूप से चलाने के उद्देश्य से समय की मांग के अनुसार अनेक प्रौद्योगिकियों और तकनीकियों को विकसित करके अपना रहा है। रेलवे के भंडार विभाग द्वारा किए जाने वाले सामग्रियों के प्रापण में पारदर्शिता और गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए अपनाई जाने वाली विधियों में एक है - डिजिटल एन्क्रिप्शन प्रमाण-पत्र, जिसे संक्षेप में डीईसी कहा जाता है। आगे इस डीईसी के बारे में विस्तार से देखें।

निविदाओं के बोली डेटा और बिक्री नीलामी के आरक्षित मूल्य की गोपनीयता सुनिश्चित करने के लिए भारतीय रेल ई - प्रापण प्रणाली (आई आरईपीएस) में क्रिप्टोग्राफी कही जानेवाली एन्क्रिप्शन प्रणाली लागू की गई है। असिमेट्रिक एन्क्रिप्शन को डिजिटल एन्क्रिप्शन सर्टिफिकेट द्वारा प्राप्त किया जाता है। प्रमाणन प्राधिकारी नियंत्रक से लाइसेन्स प्राप्त प्रमाणन प्राधिकारी से ही एन्क्रिप्शन सर्टिफिकेट को प्राप्त किया जाना चाहिए।

हर एक व्यक्तिगत निविदा इकाई और नीलामी संचालन इकाई को डीईसी प्राप्त करना ज़रूरी है। आईआरईपीएस/आईएमएमएस द्वारा ई-निविदा प्रकाशित करने वाले मुख्यालय के प्रत्येक निविदा विभाग जैसे भंडार, इंजीनियरिंग, यांत्रिकी, बिजली, एस व टी, चिकित्सा, वाणिज्यिक आदि को अलग-अलग डीईसी प्राप्त करना ज़रूरी है, लेकिन एक विभाग के सारे अनुभाग एक ही डीईसी का उपयोग करेंगे। इसी प्रकार मंडल के प्रत्येक निविदा विभाग जैसे भंडार, इंजीनियरिंग, यांत्रिकी, बिजली, एस व टी, चिकित्सा, वाणिज्यिक आदि को भी अलग-अलग डीईसी प्राप्त करना ज़रूरी है। विभाग में एक से अधिक अधिकारी होने पर भी एक ही डीईसी प्राप्त करना है और उसीका उपयोग विभाग के सभी अधिकारी करेंगे।

भंडार डिपो में जहाँ सामग्री की खरीद और कचरे माल की नीलामी दोनों होती हैं, दो अलग-अलग डीईसी सर्टिफिकेट प्राप्त करना ज़रूरी है। एक डीईसी का उपयोग सामग्री की खरीद के लिए और दूसरे का उपयोग कचरे माल की नीलामी के लिए किया जाएगा। निर्माण यूनिटों में भी प्रत्येक विभाग के लिए अलग-अलग डीईसी प्राप्त करना आवश्यक होगा।

श्रेणी III SHA-256 हैश एल्गोरिथ्म और 2048 बिट RSA की वाला डीईसी सर्टिफिकेट प्राप्त किया जाना चाहिए। डीईसी सर्टिफिकेट का RCAI और आईटी अधिनियम 2000 के अनुरूप होना आवश्यक है। सामानयत: डीईसी सर्टिफिकेट की वैधता दो साल की होती है। रेलवे को ऑपरेटिंग सिस्टम स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करना चाहिए, यथा - विंडोज 7, विंडोज 8 आदि और इंटरनेट ब्राउज़र IE10 से IE11

डीईसी को यूएसबी टोकन के रूप में ही प्राप्त किया जाना चाहिए। निविदा जारी करने वाले या नीलामी करनेवाले यूनिटों द्वारा यह डीईसी दो प्रतियों में और दो अलग-अलग यूएसबी

टोकन के रूप में प्राप्त किया जाना है। यह सूचना प्रमाणन प्राधिकारी (सीए) को पहले ही दी जानी चाहिए, क्योंकि एक ही डीईसी को दो प्रतियों में और दो अलग-अलग यूएसबी टोकन में देने के लिए वे अतिरिक्त शुल्क ले सकते हैं। आपूर्ति के समय ही प्रमाणन प्राधिकारी से यूएसबी टोकन के डिवाइज ड्राइवर को भी प्राप्त कर लेना चाहिए। यह ड्राइवर इंटरनेट ब्राउज़र और ऑपरेटिंग सिस्टम के आधार पर कार्य करता है। अत: यूजर की आवश्यकता के अनुसार उपयुक्त ड्राइवर की आपूर्ति करने की सूचना प्रमाणन प्राधिकारी को पहले ही दी जानी चाहिए। अगर डीईसी को इन्सटॉल करते समय या उसका उपयोग करके कार्य करते समय किसी प्रकार की समस्या होने पर इसकी रिपोर्ट प्रमाणन प्राधिकारी को ही देनी है और इस मामले में क्रिस किसी भी प्रकार की मदद नहीं कर सकता।

हमेशा डिजिटल एन्क्रिप्शन सर्टिफिकेट (डीईसी) और डिजिटल हस्ताक्षर सर्टिफिकेट (डीएससी) को दो अलग-अलग यूएसबी टोकनों में प्राप्त किया जाना चाहिए। किसी भी परिस्थिति में डीईसी और डीएससी को एक ही यूएसबी टोकन में नहीं लिया जाना चाहिए। डीईसी की आपूर्ति के समय में ही प्रमाणन प्राधिकारी से सस्पेन्शन/ रेवोकेशन की संपूर्ण कार्यविधि को प्राप्ल कर लेना अच्छा होगा।

डीईसी युक्त यूएसबी टोकन को सुरक्षित रूप में रखना और उसकी हैंडलिंग ध्यानपूर्वक करना अत्यंत महत्वपूर्ण बात है, क्योंकि एक डीईसी से एनक्रिप्टड बिड डेटा और रिजर्व प्राइस को उसी ईईसी का उपयोग करके ही डीक्रिप्टड किया जा सकता है। मान लीजिए अगर डीईसी खो जाता है तो उस डीईसी से एनक्रिप्टड निविदा को नहीं खोला जा सकता। इसी प्रकार रिजर्व प्राइस को भी डीक्रिप्ट नहीं किया जा सकता और परिणामत: ई-नीलामी को रद्द करना पड़ सकता है।

निविदा खोले जाने तथा नीलामी हो जाने के बाद भी नियामक/सांविधिक निकाय जैसे न्यायालय, सतर्कता आदि द्‌वारा की जाने वाली जाँच के लिए डीईसी की आवश्यकता पड़ेगी। अत: नीलामी या निविदा पूरी होने के बाद भी चालू निर्देशों में बताई गई अवधि तक डीईसी को सुरक्षित रूप में रखना अत्यंत ज़रूरी है।

डीईसी की अवधि पूरी होने के बाद दूसरे टोकन से नया डीसीई प्राप्त किया जाना चाहिए। किसी भी परिस्थिति में पुराने डीईसी को आपूर्तिकार के पास पुन: नहीं देना या सौंपना चाहिए, वह टोकन के वर्तमान डीईसी में ही नए डीईसी को ओवरराइट कर सकता है, जिससे वर्तमान डीईसी से जारी की गई सारी निविदाओं, जिन्हें अभी तक खोली नहीं गई, के नष्ट होने की संभावना है।

डीईसी की एक प्रति उपयोगकर्ता (निविदा खोलने वाले अधिकारी या नीलामी आयोजित करने वाले अधिकारी) को उनसे पावती प्राप्त करके सौंप देनी चाहिए और उस प्रति को अपने पास सुरक्षित रूप में रखना उपयोगकर्ता की जिम्मेदारी है। इसकी दूसरी प्रति उस प्राधिकारी के पास रहेगी जिन्हें इस उद्देश्य के लिए सक्षम प्राधिकारी द्‌वारा नामित किया गया है।

यदि डीईसी धारक अधिवार्षिकी के कारण सेवानिवृत्त होते हैं या किसी दूसरी जगह स्थानांतरित हाते हैं तो डीईसी को नए पदधारी के पास सौंप देना चाहिए। डीईसी का उपयोग करने वाले व्यक्ति को किसी भी परिस्थिति में डीईसी को अपने साथ नहीं ले जाना चाहिए, चाहे वह डीईसी उसके नाम पर ही क्यों न जारी किया गया हो। अवधि पूरे हुए सारे डीईसी को निर्धारित अवधि तक सुरक्षित रूप से रखा जाना चाहिए। अवधि पूरे हुए सारे डीईसी पर एक लेबल लगा दिया जाना चाहिए और उसमें इसका विवरण होना चाहिए कि इसकी वैधता कब से कब तक थी। स्थानांतरण पर जाते समय डीईसी धारक को अगले पदधारी के पास सौंपकर इसकी पावती उनसे प्राप्त कर लेनी चाहिए।

किसी भी निविदा के लिए प्राप्त बिड का डिक्रिप्शन उसी डीईसी से किया जा सकता है, जिसकी पब्लिक की प्रकाशन के समय निविदा के साथ संलग्न थी। निविदा खोली जा चुकने पर उस निविदा के साथ संलग्न पब्लिक की को नहीं बदला जा सकता।

आईआरईपीएस एप्लिकेशन उन निविदाओं के लिए एनक्रिप्शन सर्टिफिकेट संलग्न करने की अनुमति नहीं देगा, जिनकी खुलने की तारीख डीईसी वैधता की तारीख के बाद की हो। प्रकाशित निविदाओं के खोले जाने की तारीख का स्थगन भी डीईसी वैधता तारीख के बाद की तारीख को नहीं किया जा सकता। अगर डीईसी तारीख की वैधता की तारीख के बाद की तारीख को निविदा खोलने की तारीख का स्थगन करना चाहते हैं तो आपको निविदा को रद्द करना पड़ेगा और नए डीईसी का उपयोग करते हुए उस निविदा को दुबारा प्रकाशित करना होगा। इस तरह के मामलों से होनेवाली असुविधा से बचने की दृष्टि से चालू डीईसी की अवधि पूरी होने की तारीख के पहले ही पर्याप्त मात्रा में नए डीईसी प्राप्त करके रख लेना चाहिए और चालू डीईसी की अवधि के पूरा होने की तारीख से चार महीने के पहले ही उसके उपयोग को निविदा जारी करने के मामले के लिए नहीं किया जाना चाहिए। चालू डीईसी से प्रकाशित की गई सारी निविदाओं को खोले जाने तक वर्तमान डीईसी का उपयोग किया जा सकता है।

डीईसीके खो जाने की स्थिति में डीईसी धारक की यह जिम्मेदारी होगी कि वह इसकी सूचना तुरंत प्रमाणन प्राधिकारी को दें ताकि उस डीईसी का रिवाकेशन किया जा सके। डीईसी धारक इसकी सूचना क्रिस को भी तुरंत देनी चाहिए। डिजिटल एनक्रिप्शन सर्टिफिकेट का प्रापण, उपयोग और संरक्षण अत्यंत सावधानी से करें। ❖

अमूल्य जीवन

ज़िंदगी हंसी है, इससे प्यार करें।
अभी रात है तो सुबह ज़रूर आएगी, इंतज़ार करें।
वह पल भी आएगा जिसकी ख्वाहिश है हमें
रब पर रखें भरोसा, वक्त का एतबार करें।
ज़िंदगी 'मनुष्य' और 'मनुष्य होने'
के बीच का एक लंबा सफर है।
हर दिन एक-एक कदम उठाके
हम इस सुहाना सफर का पूरा करें।
ज़िंदगी वरदान है, उसका अनुभव करें।
जिंदगी अमूल्य है उसे बरबाद न करें।

वी. पी. प्रभाकर
कार्यालय अधीक्षक

रामायण में वानरराजा सुग्रीव का भौगोलिक ज्ञान

✍ **इंदिरा श्रीनिवासन**
सेवानिवृत्त राजभाषा अधिकारी

श्रीमद् वाल्मीकि रामायण में सात कांड हैं - बाल कांड, अयोध्या कांड, अरण्य कांड, किष्किंधा कांड, सुन्दर कांड, युद्ध कांड और उत्तर कांड। इनमें किष्किंधा कांड और सुन्दर कांड का विशेष महत्व है।

श्री राम प्रभु को चीर-वस्त्र धारण करके भाई लक्ष्मण और पत्नी सीता सहित चौदह वर्ष वनवास जाना पड़ता है। वहाँ पंचवटी में रहते समय लंका का राजा रावण कपट से सीता माता का अपहरण करके उन्हें समुद्र के पार स्थित लंका में छिपाकर रखता है। जब राम और लक्ष्मण पंचवटी पर्णशाला में सीता को न पाते हैं तो वे उसे ढूँढने लगते हैं। मार्ग में वे दंडकारण्य वन में कंबंध नामक राक्षस को मोक्ष प्रदान करते हैं। कंबंध वास्तव में एक गंधर्व था और वह पापवश राक्षस बन जाता है। जब श्रीराम की कृपा से वह पाप से मुक्त होता है तब वह पुन: गंधर्व बन जाता है। भगवान श्रीराम की इस कृपा के लिए कंबंध प्रत्युपकार करना चाहता है और श्रीराम और लक्ष्मण को वानर राजा सुग्रीव की कहानी सुनाता है और सीता देवी को ढूँढने में उसकी सहायता लेने का सुझाव भी देता है।

राम और लक्ष्मण सुग्रीव को ढूँढते हुए पंपा नदी के तट पर स्थित ऋष्यमूक पर्वत आते हैं और वहाँ हनुमान और सुग्रीव से उनका मिलाप होता है। दोनों पक्ष एक दूसरे को अपनी-अपनी समस्यएँ बताते हैं। तब सुग्रीव यह शर्त रखता है कि यदि श्रीराम सुग्रीव के भाई वाली से सुग्रीव की पत्नी एवं राज्य को वापस दिलाएंगे तो वह राम की भार्या सीता को ढूँढने में सहायता करेगा। इसके बाद वाली के साथ युद्ध होता है और उसमें श्री राम के बाणों से वाली मारा जाता है। सुग्रीव को उसकी पत्नी एवं किष्किंधा राज्य पुन: प्राप्त होता है।

उसके उपरांत सीता माता को ढूँढने का प्रयास शुरू होता है। वीर, धीर एवं युद्ध की अच्छी जानकारी रखने वाले सुग्रीव अपने मुख्य दलपतियों को पूरे भारतवर्ष के वनान्तरों में रहनेवाले लाखों वानरों को एकत्रित करने का आदेश देता है। महेन्द्र गिरि, हिमालय, विन्ध्य पर्वत, कैलाश पर्वत आदि कई पर्वतों में रहनेवाले वानर सुग्रीव के सम्मुख उपस्थित होते हैं। उन सभी वानरों को चार दलों में विभाजित करके उत्तर, पूर्व, पश्चिम और दक्षिण दिशाओं में भेजने का निर्णय लिया जाता है।

भेजने से पहले उन वानरों से सुग्रीव कहता कि राम और लक्ष्मण ने हमारे लिए जो सहायता की है उसका प्रत्युपकार हमें करना चाहिए। आगे वह कहता है - हे साहसी और उद्यमी वानरो, श्रीराम को हमने पहले कुछ भी नहीं किया है। फिर भी, उन्होंने हमारी इतनी बड़ी सहायता की है। यदि सीता माता को ढूँढने में हम सफल होते तो हम ऋणमुक्त हो जाएंगे। हमारा जीवन सफल और सार्थक होगा। इस बात को ध्यान में रखते हुए इस कार्य में पूरा प्रयास करें ताकि हम बदले में कुछ मूल्यवान सहायता कर सकें।

इसके पश्चात् सुग्रीव एक-एक वानर दलपति के नेतृत्व में वानरों का दल तैयार करके हर दिशा में भेजता है। सुग्रीव उनके निकलने के पहले उन्हें हर दिशा में स्थित सभी स्थानों की आकृति, क्षेत्रफल और भौगोलिक विशेषता आदि की जानकारी विस्तार से देता है।

पूर्वी दिशा : विनता नाम के वानर के नेतृत्व में कई हज़ार वानर की सेना भेजने का निर्णय लिया जाता है। सुग्रीव के आज्ञानुसार भागीरथी, सरयू, यमुना, शोण, माही आदि नदियों के किनारे स्थित स्थलों में ढूँढने का निदेश दिया जाता है। विदेह, मालवा, काशी, कोसल, मगध आदि राज्यों में तथा विशेषकर मगध और अंगध की राजधानियों में ढूँढने के लिए उन्हें कहा जाता है। इन स्थानों पर यह भी देखने के लिए कहा गया है - जहाँ सीता जी हैं क्या वहाँ रावण का राज्य है?

जंबूद्वीप अर्थात् भारतवर्ष में इन स्थानों में खोजने के बाद पूर्वी दिशा के और स्थानों में भी खोजना होगा। यावा द्वीप (आधुनिक जावा द्वीप) और उसके अन्य जो सात साम्राज्य हैं (इसे अब इंडोनेशिया कहते हैं।) वहाँ पर ध्यान और सतर्कता से ढूँढना होगा। समुद्र के पार ऋषभ नामक सफेद पर्वत है, वहाँ सुदर्शन नामक सफेद झील भी है। इन जगहों पर कई ऋर्षि/मुनिगण तपस्या करते हैं, वहाँ पर पर्वत की चोटी पर और गुफाओं में सीता और रावाण को खोजना है।

पश्चिम दिशा : सुषेण नामक वानर वीर के नेतृत्व में करीब लाख वानरों की सेना को पश्चिमी दिशा में खोजने के लिए भेजने का निर्णय लिया जाता है। वाली का पुत्र अंगद की माता तारा के पिता हैं यह सुषेण। उन्हें सौराष्ट्र, बाहलीका और चंदचित्र के सभी गाँवों, नगरों एवं वन प्रदेशों में ढूँढने का निदेश दिया जाता है। वहाँ के पर्वतों, समुद्र-तटों तथा अंगलेपा, जातपुरा, अलक्षित वनों में भी खोजना होगा।

जहाँ सिंधु नदी का सागर में संगम होता है वहाँ पर बड़े-बड़े पर्वत हैं। उन पर्वतों में बड़े-बड़े वृक्ष हैं और विभिन्न प्रकार के जानवर भी रहते हैं। इसके अलावा, पश्चिमी दिशा में स्थित कई अमानुष्य पर्वतों, झीलों के बारे में भी सुग्रीव कहता है तथा वहाँ रहने वाले जीव-जंतु, पशु-पक्षी आदि का भी विस्तार से वर्णन करता है। वह प्राग्ज्योतिपुर का भी उल्लेख करता है।

उत्तर दिशा :शतबली नामक वानर वीर के अधीन उत्तर दिशा के लिए वानर सेना तैयार करने का निर्णय लिया जाता है। सुग्रीव म्लेच्छ, पुलिंद, कुरु, कंबोज, यवन आदि क्षेत्रों तथा कई पर्वत श्रेणियों का वर्णन करता है। उसके बाद कैलाश पर्वत आता है। सुग्रीव बताता है कि उसके पास कुबेर भवन है, जो सोना/चाँदी से सजा हुआ होता है। विश्वकर्मा ने उसे बनाई है। यहाँ रावण और सीता को ढूँढना होगा। रावण कुबेर का भाई है और पुष्पक विमान कुबेर भवन से ही रावण ले गया था। मयन, मैनाक जैसे देवियों/देवताओं के महल भी यहीं है। उसके आगे स्कंध यानी भगवान कार्तिक का जन्म-स्थान है ।(बाल कांड में इसका विस्तृत वर्णन है।)

दक्षिण दिशा : सुग्रीव दक्षिण दिशा की ओर राजकुमार अंगद के नेतृत्व में हनुमान,

जांबवान आदि वानरों से युक्त सेना को भेजता है और कहता है कि सीता-अपहरण के बाद रावण दक्षिणी दिशा की ओर गया था, इसलिए इस दिशा में स्थित सभी प्रदेशों, वर प्रदेशों की पूरी बारीकी से ढूँढना होगा। विन्ध्य पर्वत कई पहाड़ियों से युक्त है और नर्मदा नदी यहाँ बहती है। आगे विदर्भ अवन्तिका है। बंगदेश (बंगाल), कलिंग, आंध्र, चोल देश, पांड्य देश आदि सभी स्थानों में ध्यान से खोजें। बीच में चंदन के वृक्षों का एक सुंदर वन भी है। इसे तमिलनाडु के पश्चिम घाट अगस्त्य मलै माना जाता है। उसके बाद कावेरी नदी बहती है। उसके बाद पांड्य देश तथा आगे महासमुद्र आएगा। महेन्द्र पर्वत पहुँचने पर समुद्र पार करने के कार्य पर ध्यान देना होगा। महेंद्र गिरि से शत योजन पार एक सुंदर द्वीप है। इस द्वीप में अत्यंत सावधानी से बढ़ना होगा, क्योंकि रावण वहीं रहता है। उस समुद्र में सिंहिका नामक छाया-ग्राही वास करती है, जो समुद्र के ऊपर उड़ने वालों की छाया को खींचकर उनको अपना आहार बना लेती है। ऊपर उल्लेख किए गए द्वीप पर विशेष ध्यान देना होगा। इसके बाद सुग्रीव आगे और भी कुछ स्थानों का विवरण देता है।

इस प्रकार सभी वानरों को चारों दिशाओं में ढूँढने के लिए भेजने के बाद श्रीराम आश्चर्य सुरीव से आश्चर्य से पूछते हैं कि इस पृथ्वी मंडल के सभी भागों का भौगोलिक वर्णन - नगर, भूमि, नदियाँ, पर्वत श्रेणियाँ आदि की इतनी विस्तत जानकारी आपको कैसे पता है, जिसे आपने इतनी बारीकी से इन वानरों को समझाया। तब सुग्रीव राम का नमन करके बताता है - जब मेरा भाई वाली मेरी हत्या करने में तीव्र था तब उससे बचने के लिए संपूर्ण भू-भाग में भागा। कहीं भी शांति से टिक नहीं पाया। फिर हनुमान ने बताया कि ऋष्यमूक पर्वत पर वाली नहीं आ सकता क्योंकि वहाँ मतंग मुनि का आश्रम है और वाली को मुनि का श्राप है कि यदि वह उस स्थान पर आएगा तो उसका सिर चूर-चूर हो जाएगा। इसलिए सुग्रीव वहीं रहने लगा। फिर सुग्रीव कहता है कि वाली के डर से मैं पूरी पृथ्वी घूमता रहा। इसकी वजह से मुझे इन स्थलों की अच्छी जानकारी है।

दक्षिण दिशा में अंगद के नेतृत्व में गई वानर-सेना सीता माता को ढूँढने में सफल रही और राम-रावण युद्ध में विजयी होने के बाद श्रीराम और सीता अयोध्या पहुँचे और वहाँ उनका राज्याभिषेक संपन्न हुआ। ❖

कृपया ध्यान दें।

अपने विचारों पर ध्यान दें
क्योंकि वही शब्दों में बदलते हैं।
अपने शब्दों पर ध्यान दें
क्योंकि वही कर्म में बदलते हैं।
अपने कर्मों पर ध्यान दें
क्योंकि वही आदत बन जाती है।
अपने व्यवहार पर ध्यान दें
क्योंकि वही आपकी पहचान बन जाती है।
मुँह से निकलने तक ही आप
अपने शब्दों के मालिक होते हैं
निकलने के बाद आप
अपने शब्दों का गुलाम बन जाते हैं।

वी. पी. प्रभाकर
कार्यालय अधीक्षक

रेल सेवा की मेरी यात्रा

✍ **जी.वी. वेंकटेशन**

वरिष्ठ जन संपर्क अधिकारी

'आई.सी.एफ.' के नाम से विख्यात सवारी डिब्बा कारखाना में सन् 1990 में मेरी भर्ती होने के पहले मैं दक्षिण भारत की एक बड़ी कॉर्पोरेट फाइनेंस कंपनी में फील्ड स्टाफ के रूप में काम कर रहा था। जब मैंने उस कंपनी में अपना इस्तीफा-पत्र जमा किया तब उस कंपनी के एम.डी. ने फोन पर मुझे बुलाया और इस्तीफा वापस लेने की सलाह दी। यही नहीं, अगर मैं उसी कंपनी में रहूँ तो पाँच साल में शााखा प्रबंधक बना देने की पेशकश भी की। लेकिन, मैंने उनके इस प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया और रेलवे में भर्ती होने का फैसला लिया। इस फैसले का एकमात्र कारण यही था कि रेलवे की नौकरी सरकारी है और स्थायी भी है। अगर मैं सच कहूँ, आईसीएफ में भर्ती होने के पहले मुझे रेलवे या आईसीएफ के बारे में कुछ भी नहीं पता था और यहाँ तक कि रेलवे में भर्ती होने के लिए क्या करना है, वह भी नहीं मालूम था।

मैंने दिनांक 6.9.90 को आईसीएफ में ज्वाइन किया और 33 साल की मेरी सरकारी सेवा पूरी हो चुकी है। रेलवे में काम करते हुए मैं अपने को बहुत भाग्यवान समझता हूँ, क्योंकि भारतीय रेल का प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से हर दिन लाखों लोगों के जीवन से संबंध रहता है, लाखों लोगों को अपने गंतव्य पर पहुँचाता है। यही नहीं, यह भारत के सबसे बड़ा नियोक्ता भी है। भारतीय रेल दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है, जिसमें रोज करीब 24 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और यह प्रतिदिन लगभग 22,000 गाड़ियाँ चलाती है और 203.88 मिलियन टन माल की ढुलाई करती है। सचमुच भारतीय रेल एक विशाल और बृहत संगठन है जिसकी सेवा आश्चर्यजनक और अतुल्य है।

जब मैं आईसीएफ ज्वाइन करने के लिए आया था तब मेरे साथ ज्वाइन करने आए मित्रों में से एक ने मुझसे पूछा - कॉर्पोरेट कंपनी से इस्तीफा देकर रेलवे में जाइन करने की क्या ज़रूरत थी, जबकि तुम्हें वहाँ इससे दुगुना वेतन मिलता था। मैंने हँसते हुए जवाब दिया -'मैं हरी स्याही में हस्ताक्षर करना चाहता हूँ।' उस समय मुझे यह भी नहीं पता था कि सरकारी कर्मचारियों में से केवल राजपत्रित अधिकारी ही हरी स्याही में हस्ताक्षर कर सकते हैं। कॉर्पोरेट कंपनी की नौकरी छोड़ने का कारण यह था कि वहाँ सप्ताह के सातों दिन काम करना पड़ता था और काम के घंटे थे सुबह 6 बजे से रात को 11 बजे तक और कभी-भी नौकरी से निकाले जाने का डर भी था। हरी स्याही में हस्ताक्षर करने की इच्छा इसलिए भी हुई कि मुझे अपने कागजात सत्यापित कराने के लिए हमेशा दर-दर भटकना पड़ता था। जब मैं आईसीएफ में ज्वाइन करने के लिए आया था तब भी मेरी स्थिति वही थी, क्योंकि मैं मदुरै का रहनेवाला था और चेन्नै में मैं किसीको नहीं जानता था। आखिरकार हरी स्याही में हस्ताक्षर करने का मेरा स्वप्न 2011 में साकार हुआ और मैं जन संपर्क अधिकारी बना।

जब मैंने एलआर स्टेनोग्राफर (Leave Reserve stenographer) के रूप में स्टोर विभाग

में ज्वाइन किया था तब मैं सबसे जूनियर था, फिर भी मेरे वरिष्ठों ने मुझे महाप्रबंधक की अध्यक्षता में होनेवाली उत्पादन बैठकों में भाग लेने और नोट्स लेने का अवसर दिया। यह बैठक सोमवार को होती थी और उसमें सामान्यत: केवल वरिष्ठतम आशुलिपिक ही भाग लेते थे और बैठक के मिनट यानी कार्यवृत्त तैयार करने के लिए नोट्स लेते थे। इस प्रकार मुझे जीएम की मीटिंग में बैठने का अवसर मिला। उस ज़माने में आशुलिपिक के पास केवल टाइपराइटर था और टाइप होने पर गलती हो जाती है तो दुबारा पूरा टाइप करना पड़ता था और एक विषय को अलग-अलग कंपनी को भेजना है तो पूरे विषय को अलग-अलग पत्र के रूप में टाइप करना पड़ता था। कालांतर में धीरे-धीरे अनुभागों को कंपयूटर प्राप्त होने लगा। जब श्री रामचंद्रन, उप मुख्य सामग्री प्रबंधक (पहले यह पदनाम उप भंडार नियंत्रक था) ने मुझसे पूछा कि क्या तुम्हें कंप्यूटर आपरेट करना आता है तब मैंने तुरंत कहा- जी हाँ। जहाँ तक मेरी याद है, भंडार विभाग में कंप्यूटर का उपयोग या ऑपरेट करने वाला पहला व्यक्ति मैं ही था। उस समय मशीनों के संचालन की प्रोग्रामिंग की सीएनसी मशीनों के लिए नोड थे। रामचंद्रन सर ने मुझे अभ्यास के लिए एक नोड (node) दिया। उस नोड में कोई RAM या ROM नहीं था,केवल एक काला और सफेद मॉनिटर, डॉस (DOS) को बूट करने के लिए 5¼" फ्लॉपी वाला एक सफेद बॉक्स, वर्ड स्टार (वर्ड का पुराना रूप) था और उसीमें दस्तावेज़ों का बैकअप करते थे। थ्री फ्लॉपी डिस्क बदलते समय एक छोटी-सी गलती होने पर भी सारा काम बर्बाद हो जाता था। एक बार ऐसा ही हुआ था, एक टेंडर कमेटी के 72 पन्नों के मिनट्स हवा में उड़ गये थे यानी सबके सब डिलीट हो गए। लेकिन, सीओएस (अब पीसीएमएम) इतने दयालु थे कि उन्होंने मुझे इसे दोबारा टाइप करने और ड्राफ्ट तैयार करने का पर्याप्त समय दिया।

सवारी डिब्बा कारखाना में स्टोर्स इंस्पेक्टर / शिपिंग के पद पर तैनाती के लिए विभागीय परीक्षा आयोजित की गई और इस परीक्षा में मैं सफल निकला तथा स्टोर्स इंस्पेक्टर बना। उस समय का कार्यकाल मेरे लिए अविस्मरणीय था। आयात/निर्यात के मामले के संबंध में मुझे सीमा शुल्क के अधिकारियों तथा आयुक्तों से मिलना पड़ता था और उनसे बात करके कई मामलों में मैंने जीत भी हासिल की। एक बार एक मामले में बहुत समस्या हुई और वह लगभग 1.5 करोड़ का मामला था। श्री कैलाश कुमार, वरिष्ठ लेखा अधिकारी, आईसीएफ ने समुचित मार्गदर्शन देकर इस मामले को सुलझाने में मेरी सहायता की। स्टोर्स इन्सपेक्टर की हैसियत से मुझे राष्ट्रपति महल के अंदर स्थित कैबिनेट सचिव कार्यालय जाने का भी सौभाग्य मिला, जो एक सामान्य नागरिक या सरकारी सेवक के लिए नामुमकिन वाली बात थी। सचमुच मेरा यह कार्यकाल अद्भुत और चिरस्मरणीय है।

कुछ सालों के बाद मैंने पब्लिसिटी इंस्पेक्टर के पद के लिए ओवदन किया और उसमें मेरा चयन भी हुआ तो मेरा कार्य-क्षेत्र बिलकुल बदल गया। भंडार इन्सपेक्टर के रूप में रहते समय भंडार विभाग से संबंधित सारी जानकारी मुझे थी और अब पब्लिसिटी इंस्पेक्टर बनने के बाद सडिका के अन्य विभागों की गतिविधियों को भी मुझे जानने का अवसर मिला। चूंकि प्रचार

विभाग सभी विभागों से जुड़ा है, इसलिए मैं कार्मिकों की तैनाती से लेकर कोच-उत्पादन के हर चरण से परिचत हुआ। प्रचार विभाग में रहने के कारण मुझे आईसीएफ के सभी अधिकारियों, विभागाध्यक्षों और यहाँ तक महाप्रबंधक से भी मिलने और बात करने का मौका मिला। यही नहीं, कई मीडिया कर्मियों के साथ मेरा संबंध बढ़ा और उनसे मिलकर कार्यक्रम आयोजित करने का अवसर भी मिला।

फिर आया मेरे जीवन में एक नया मोड़। जी हाँ वर्ष 2011 में मेरा चयन जन संपर्क अधिकारी (ग्रुप-बी) के रूप में हुआ और दक्षिणी रेलवे के सेलम डिवीजन में मुझे तैनात किया गया। उस समय परिवार में कुछ समस्याएँ भी थीं, मेरी पत्नी एक बड़ी दुर्घटना का शिकार हुई थी। इसके बावजूद, मुझे दोस्तों और परिवारवालों ने इस नए कार्यभार को संभालने के लिए प्रोत्साहित किया और उन्होंने मुझे आश्वासन दिया कि वे चेन्नई में मेरे परिवार का ख्याल रखेंगे।

ओपन-लाइन में काम करना एक अलग अनुभव था। आईसीएफ कमलों वाला एक सुंदर तालाब है तो ओपन लाइन बहुत सारी चुनौतियों वाला एक बड़ा महासागर है। पीआरओ होने के नाते हम न केवल नियंत्रण अधिकारियों के लिए बल्कि जनता के लिए भी जवाबदेह हैं। सेलम डिवीजन में काम अधिक था, लेकिन बहुत-कुछ सीखने को मिला। जब मैं सेलम डिवीजन में था वहाँ के डीआरएम श्री शुभ्रांशु जी से मैंने बहुत कुछ सीखा और उनके प्यार और समर्थन से अनेक उपलब्धियाँ हासिल कीं। वे मुझे नई चीजों और नई तकनीकों को आजमाने के लिए हमेशा प्रोत्साहित करते थे। इनके मार्गदर्शन और प्रशिक्षण काम करने का यह परिणाम निकला कि माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने सीपीआरओ की बैठक में मेरे कार्यों की भरपूर सराहना की। मैं सेलम डिवीजन में 8 साल रहा और वे आठ साल आठ दिनों की तरह बीते।

2016 में सवारी डिब्बा कारखाना के जन संपर्क अधिकारी का पद रिक्त हुआ। मैंने सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै में आने की बहुत कोशिश की, लेकिन मेरा स्थानांतरण नहीं हुआ। सेलम डिवीजन वाले मुझे छोड़ने के लिए तैयार नहीं थे और मेरी उपलब्धियाँ ही मेरे खिलाफ काम करने लगीं। जब श्री शुभ्रांशु जी ने पीसीएमई, आईसीएफ का पदभार संभाला तब उनके सहयोग से मई 2018 में मेरा स्थानांतरण सडिका में हुआ। मुझे आईसीएफ में श्री शुभ्रांशु, पीसीएमई और श्री सुधांशु मणि, महाप्रबंधक दोनों के साथ काम करने का सौभाग्य मिला। इस अवधि के दौरान सवारी डिब्बा कारखाना ने अनेक उपलब्धियाँ हासिल कीं और प्रभावी प्रचार की वहज से पूरे भारत में आईसीएफ की कीर्ति तेजी से फैली। सीपीआरओ की बैठक में माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने अन्य उत्पादन इकाइयों को सुझाया कि वे आईसीएफ के जन संपर्क विभाग से कार्यों को संभालना सीखें।

आईसीएफ सीखने के लिए एक बेहतरीन कार्य-स्थल है और इसने एक स्कूल की तरह मुझे बहुत सारी चीजें सिखाई हैं। आज मैं जो कुछ भी हूँ और जिसके लिए मैं जाना जाता हूँ, उसके लिए मैं आईसीएफ का आभारी हूँ। सवारी डिब्बा कारखाना बरगद का पेड़ है जो हजारों लोगों को जीविका रूपी छाया देता है और यह एक शिक्षक भी है जो अनेकों को बहुत कुछ सिखाता है। ❖

मधुर मिलन

✍ **ए. श्रीनिवासन**
वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी
मद्रास मंडल, दक्षिण रेलवे

डॉ भगवतीशरण मिश्र - इन दो शब्दों में आधुनिक हिंदी साहित्य का एक पूरा अध्याय समेटा हुआ है। भगवतीचरण वर्मा के नाम की तरह इनका नाम भी सफल एवं विख्यात साहित्यकार के रूप में मशहूर होना चाहिए था, लेकिन डिजिटल युग के प्रभाव के कारण वह हो नहीं पाया। आज के इस डिजिटल युग में डिजिटल की इतनी सारी विधाएँ आ गई हैं कि लोगों का किताबों को पढ़ना विशेषकर मोटी-मोटी या तीन-चार खंडों की किताबों को पढ़ना बिलकुल बंद हो गया। आजकल लोग यूट्यूब, मोबाइल, फेसबुक इत्यादि में लगे रहते हैं और किताबों को खरीदने या पढ़ने का शौक उनमें बिलकुल नहीं है। अंतत: मैं यही कहना चाहूँगा कि डॉ. भगवतीशरण मिश्र को साहित्य-जगत में जो स्थान मिलना चाहिए था वह नहीं मिला।

इनकी खासियत यह थी कि वे किसी भी विषय पर रचना करने के पहले उस विषय का गहरा अध्ययन करते थे और उसके बाद ही उसे लिपिबद्ध करते थे। जब मैं दक्षिण रेलवे के कैरेज वर्क्स में काम करता था तब हिंदी सप्ताह समारोह के आयोजन के समय उन्हें मुख्य अतिथि के रूप में आमंत्रित करने और उनके दर्शन करने का परम सौभाग्य मिला। उस समय मेरी मन:स्थिति तैयारी न करके परीक्षा देने जाने वाले छात्र के समान थी। मैं इनके पवन-पुत्र, श्रीकृष्ण, पहला सूरज, प्रथम पुरुष, पुरुषोत्तम, पीताम्बरा, काके लागू पॉव, गोविन्द गाथा, देख कबीरा रोया आदि उपन्यास पढ़ चुका था और उनमें व्यक्त किए गए उनके विचारों से मैं अभिभूत और अचंभित भी था। मैं इनके शोधपूर्ण विचारों से पूरी तरह से मुग्ध था। सटीक शब्दों का चयन, भावपूर्ण अभिव्यक्ति, ऐतिहासिक संदर्भ और आज के संदर्भ में उनका व्यावहारिकता आदि अनेक कारणों से मैं प्रभावित और आकर्षित होकर उनकी रचनाओं को मैं बार-बार अब भी पढ़ता हूँ।

तमिल के राष्ट्रकवि सुब्रमण्य भारती और हिंदी के राष्ट्रकवि मैथिलीशरण गुप्त से केवल स्वप्न में ही मेरी मुलाकात हो पाई। हाँ, यहाँ पर मैं यह बात ज़रूर बताना चाहूँगा कि महाकवि भारती और मैथिलीशरण गुप्त ने जिस घर में अपना जीवन-यापन किया था, उस घर में उनके परिवारवालों की अनुमति से एक रात ठहरने का सौभाग्य मुझे मिला। डॉ भगवतीशरण मिश्र जी से मिलने का मेरा स्वप्न सरकारी सेवा के दौरान साकार हुआ और मैंने अपने को धन्य माना।

मैं उनके घर के बैठक कक्ष में बैठा हुआ था। वह कक्ष एक पुस्तकालय की तरह था। पुस्तकालय में नज़र दौड़ायी तो मुझे पता चला कि इनके अनेक बाल-साहित्य भी प्रकाशित हो चुके हैं। उस पुस्तकालय में इनके द्वारा रचे गए कथा-संग्रह, निबंध-सागर और कविता संग्रह भी प्रचुर मात्रा में थे। मैं तो इन्हें केवल उपन्यासकार के रूप में ही जानता था लेकिन वहाँ जाने के बाद मुझे पता चला कि ये गद्य की प्राय: सारी विधाओं में रचनाएँ रच चुके हैं। यह भी जाना कि आप प्रेमचंद पुरस्कार एवं दिनकर सम्मान पुरस्कार से अलंकृत भी हैं।

आप कुशल प्रशासक भी थे। निदेशक/ बिहार ग्रन्थ अकादमी, निदेशक/बिहार राज्य साधन केंद्र (वयस्क शिक्षा), सचिव/बिहार विश्वविद्यालय बोर्ड, निदेशक/बिहार मैथिली अकादमी, निदेशक/रेल मंत्रालय आदि पदों को आप अलंकृत कर चुके हैं। मुझे महसूस हुआ कि शायद अब भी इन्हें रेलवे से लगाव है इसीलिए रेल के समारोह में मुख्य अतिथि के रूप में पधारने के लिए अपनी स्वीकृति दी है।

वहाँ मेज पर बड़ा ग्रन्थ था - गीता का अंग्रेज़ी अनुवाद-छठा संस्करण जो इनकी अंग्रेज़ी भाषा पर इनकी पकड़ और गीता के गहरे अध्ययन का साक्षी था। इन्होंने अनपढ़ों के लिए प्रौढ शिक्षा पाठ्यक्रम तैयार किया है। इन सारी बातों से मुझे लगा कि ये लेखक साथ-साथ बहुत बडे समाज सुधारक भी हैं।

वे बैठक कक्ष में आए। मैं उत्सुक और भावुक था। इनकी रचनाओं के शब्दों से मैं सोच रहा था कि उनका स्वभाव कठोर, गंभर और उनका स्वर कर्कश और डरावना होगा। पर उनकी वाणी इतनी मधुर, सरल और मीठी थी कि कभी-कभार तो मुझे दो-तीन बार पुन: पूछना पड़ता था। जब उनके घर पर उनसे मेरी मुलाकात हुई तब वे लगभग सत्तर वर्ष के होंगे, लेकिन देखने में ऐसे नहीं लग रहे थे। मैंने पूछ ही लिया तो उन्होंने बताया कि उनका जन्म 27 मार्च 1939 को हुआ था।

उन्हें देखते ही लगा कि वे बडे ही धार्मिक है। मुझसे बात होने के पहले किसी फोन आया तो फोन पर नदी नहीं मुडती, एक और अहल्या, अथ मुख्य मंत्री कथा, सूरज के आने तक, आखितर कब तक, एकला चलो रे आदि लघु उपन्यासों के बारे में विस्तार से पंद्रह मिनट बात करते रहे। तब उनकी लघु उपन्यासों की जानकारी भी मुझे मिली।

मैंने सोचा था कि हर व्यक्ति को उनकी रचना का कोई गहराई से पढ़कर उसका विचार-विमर्श या प्रशंसा करें तो अच्छा ही लगता है। इसलिए मैंने हाल ही में पढ़े 'पवन-पुत्र' के बारे में उनसे कहा - जी आपका पवन-पुत्र गद्य रामायण है। हनुमान जी की आत्मकथात्मक शैली की प्रस्तुति अतिसुन्दर एवं आकर्षक है। हनुमान जी की किंवदन्तियों को भी शामिल करना यह दर्शाता है कि आप निष्पक्ष हैं। जटायु के अग्रज के रूप में डायनोसरस की कल्पना, पुष्पक विमान का हेलिकाप्टर के रूप में और समुद्र पार के लिए ग्लाइडिंग और पारा-ग्लाइडिंग की कल्पना आदि नए-नए विषयों की तुलना की है। साथ ही रावण के दो भाइयों के नामों का देना भी नई बात थी। राम ने वाली को छिपकर मारा। राम के दोषों में से एक दोष के रूप में इसे अकसर बताया जाता है। पर इसके लिए आपके द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण को पढने के बाद तो हर पाठक मान लेंगे कि राम सदा सही है। मैंने उस उपन्यास से जो नई-नई बातें सीखीं उन्हें विस्तार से बताया।

हम दोनों के बीच हुए वार्तालाप से तो मुझे लगा कि वे भी बहुत खुश हैं। उनके साथ चाय पीने का सौभाग्य मिला। फिर दक्षिण के बारे में विस्तार से पूछा, विशेषत: तमिलनाडु के बारे में। मेरा एक और सौभाग्य रहा कि जब मैंने बताया कि उनके लघु उपन्यास मैंने नहीं पढ़ा तो - उनकी अधिकांश किताबें भेंट में दे दीं।

अंत तक विश्वास नहीं हो रहा था कि इनसे मिला और एक साथ चाय पिया। वाकई यह मधुर-मिलन है । स्मृति पटल पर सोने का पदचाप है। उनकी सरलता, मृदुभाषण, सहजता, दूसरों का आदर-सत्कार करने का तरीका, विषयज्ञान, अहंभाव न होना, जैसे के तैसे अन्यों को स्वीकारना..... लम्बी सूची है जिससे मैं मंत्र-मुग्ध हूँ। ❖

भारत के ऊर्जा के क्षेत्र में बढ़ते कदम

✍ **पी. अश्विन**
वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर

हिंदी साहित्य के भक्तिकाल के निर्गुण संप्रदाय की ज्ञानाश्रयी शाखा के प्रवर्तक संत कबीर ने कहा -

काल करे सो आज कर, आज करे सो अब।
पल में परलय होएगी, बहुरि करेगा कब।।

कबीरदास जी कहते हैं कि हमारे पास समय बहुत कम है। अत: जो काम कल करना है उसे आज ही कर देना है और जो आज करना है उसे अभी कर देना चाहिए, क्योंकि हमारे जीवन में पलभर में कुछ भी हो सकता है। फिर आप अपना काम कब करेंगे। कहने का आशय यह है कि हमें जो कुछ करना है उसे तुरंत करना है। यह बात केवल हमारे जीवन के लिए ही नहीं बल्कि अन्य क्षेत्रों के लिए भी लागू है। आज दुनिया में ऐसा कोई भी क्षेत्र नहीं है जिसमें ऊर्जा की खपत न की जाती हो। ऊर्जा किसी भी देश की आर्थिक प्रगति का आधार है। अत: हमें ऊर्जा की बचत की ओर तुरंत ध्यान देने की आवश्यकता है, इसीलिए मैंने यहाँ पर उपर्युक्त दोहे का उल्लेख किया है। भारत ऊर्जा खपत में विश्व का तीसरा बड़ा देश है, ऐसे में हमें ऊर्जा की खपत और संरक्षण पर अत्यधिक ज़ोर देना ज़रूरी है।

भारत भौगोलिक रूप से उत्तर में 20.5937° और पूर्व में 78.9629° में स्थित है, जो एक महत्वपूर्ण और अद्भुत स्थिति है। कार्बन उत्सर्जन के वर्तमान आँकड़े तथा भविष्य के संभावित आँकड़े पर विचार करते हुए पूरे देश को हराभरा कराने के बहुत सारे अवसर भारत के पास हैं। मार्च 2024 की रिपोर्ट के अनुसार, भारत की ऊर्जा उत्पादन की क्षमता 190 जिगा वॉट है, जिसमें 42% सौर ऊर्जा, 26% जल ऊर्जा यानी हाइड्रो एनर्जी, 24% पवन ऊर्जा और 8% अन्य ऊर्जाएँ होती हैं। 2023 की ग्लोबल स्टेटस रिपोर्ट के मुताबिक भारत अक्षय ऊर्जा के उत्पादन में विश्व में चौथे स्थान पर है। इसी प्रकार, पवन ऊर्जा और सौर ऊर्जा के उत्पादन में क्रमश: चौथे और पाँचवें स्थान पर है। यहाँ इसका उल्लेख करना समीचीन होगा कि विश्व में ऊर्जा के अन्य गैर-पारंपरिक स्रोतों को पता लगाने का अनुसंधान अनेक स्तरों पर जारी है।

भारत सरकार 2030 तक गैर-जीवाश्म ईंधन आधारित ऊर्जा के 50 गीगावॉट उत्पादन करने का सीओपी26 में घोषित अपने लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए युद्धस्तर पर कार्य कर रही है। जलवायु परिवर्तन से होनेवाली समस्याओं को निपटाने के लिए सरकार द्वारा घोषित 'पंचामृत' यानी पांच सूत्री योजना में यह एक प्रमुख मुद्दा है। इसमें वैश्विक मंच पर भारत को समर्थ एवं अव्वल दिखाने की प्रतिबद्धता के साथ-साथ अपने नागरिकों के लिए स्वस्थ और आरामदायक जीवन सुनिश्चित करने की सरकार की प्रतिबद्धता भी है। संविधान के अनुच्छेद सं.21 में 'जीवन की सुरक्षा' को मौलिक अधिकार बताया गया है और नागरिक को बेहतर गुणता की वायु उपलब्ध कराना भी इस मूलाधिकार का एक अभिन्न अंग है।

प्रधान मंत्री सूर्य घर मुफ्त बिजली योजना जैसी योजनाओं के द्वारा सरकार द्वारा की गई रणनीति निश्चित रूप से ऊर्जा के उत्पादन और उपयोग के प्रति घरेलू उपभोक्ताओं के दृष्टिकोण में एक युगांतकारी परिवर्तन लाएगी। इसके अलावा, अत्याधुनिक इलेक्ट्रॉनिक वाहनों में निवेश को बढ़ावा देने से जीवाश्म ईंधन के जलने से होने वाला उत्सर्जन कम होगा। फिलहाल वाहनों से होनेवाला उत्सर्जन भारत के कुल ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन का लगभग 8-10 प्रतिशत है।

भारत में बिजली का सबसे बड़ा उपभोक्ता होने के नाते भारतीय रेल अपनी रेल सेवा तथा अन्य उत्पादन संबंधी गतिविधियों में हरित ऊर्जा के हर पहलू को अपनाने के लिए हमेशा आगे रहता है और इसके लिए आवश्यक योजनाएँ बनाने और कदम उठाने के लिए सदा तत्पर रहता है। भारतीय रेल की नवीकरणीय ऊर्जा की उत्पादन क्षमता लगभग 300 मेगावॉट है और इस उत्पादन को बढ़ाने की कतिपय परियोजनाएँ प्रगति पर हैं। रेलवे ने भारतीय रेल ऊर्जा दक्षता कार्य योजना 2022 के अनुसार वर्ष 2030 तक जीरो कार्बन एमिशन का लक्ष्य प्राप्त करने की योजना बनायी है।

वंदे भारत ट्रेन सेट, ईएमयू और 3 फेस लोकोमोटिव में अत्याधुनिक ऊर्जा संरक्षण प्रौद्योगिकियों को अपनाने के बाद अब भारतीय रेल 25 केवी बिजली आपूर्ति के यूनिटी पॉवर फेक्टर बनाए रखने में लगा हुआ है। यहाँ पर इसका उल्लेख करना अत्युक्ति नहीं होगी कि वंदे भारत ट्रेन सेट में रीजेनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम लगाए जाने से ऊर्जा की खपत में लगभग 30% की बचत हुई। रेल संचालन में ऊर्जा प्रबंधन प्रणाली अपनाए जाने के अलावा क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों ने ऊर्जा की बचत के लिए अनेक कदम उठाए, जिनमें कतिपय इस प्रकार हैं :- रेलवे प्लेटफार्म में 30/70 लाइटिंग सिस्टम, बीईई स्टॉर रेटड उपकरणों का उपयोग, परम्परागत पंखों के बदले बीएलडीसी पंखों का उपयोग, गाड़ी की गति के नियंत्रण के लिए वीएफडी प्रौद्योगिकी अपनाना, बिजली की गुणता सुनिश्चित करना, लो कार्बन कूलिंग सिस्टम, रेलवे के सभी भवनों में बीईई शून्य/शून्य$^{+}$ मानकों का अनुपालन आदि।

भारत सरकार ने भारत को हरित हाइड्रोजन के उत्पादन, उपयोग और निर्यात का वैश्विक केंद्र बनाने और स्वच्छ ऊर्जा के माध्यम से आत्म-निर्भर बनने की लक्ष्य-प्राप्ति के लिए राष्ट्रीय हरित हाइड्रोजन मिशन भी शुरू किया है। कार्बन फुटप्रिंट को शून्य बनाने के उद्देश्य से भारतीय रेल हाइड्रोजन पावर्ड ट्रेन सेट चालू करने की योजना भी बना रहा है।

भारत सरकार के विभिन्न विभागों द्वारा किए गए प्रयासों के अलावा भारत के प्रत्येक नागरिक की भी यह जिम्मेदारी होगी कि वह ऊर्जा का समुचित और सही उपयोग करे। भारत की अर्थ-व्यवस्था और पारिस्थितिकी के संतुलन को पूरी दुनिया पैनी नज़रों से देख रही है, ऐसी हालत में हमें संयुक्त एवं व्यापक प्रयत्न से 2047 तक विकसित भारत को चरितार्थ करके दिखाना है। चलिए, इस मिशन हम सब दिल और दिमाग से अपना योगदान दें।

माता का ह्रदय

✍ **प्रेमचंद**
(साभार)

माधवी की आंखों में सारा संसार अंधेरा हो रहा था। काई अपना मददगार दिखाई न देता था। कहीं आशा की झलक न थी। उस निर्धन घर में वह अकेली पडी रोती थी और कोई आंसू पोंछने वाला न था। उसके पति को मरे हुए 22 वर्ष हो गए थे। घर में कोई सम्पत्ति न थी। उसने न-जाने किन तकलीफों से अपने बच्चे को पाल-पोस कर बड़ा किया था। वही जवान बेटा आज उसकी गोद से छीन लिया गया था और छीनने वाले कौन थे? अगर मृत्यु ने छीना होता तो वह सब्र कर लेती। मौत से किसी को द्वेष नहीं होता। मगर स्वार्थियों के हाथों यह अत्याचार असह्य हो रहा था। इस घोर संताप की दशा में उसका जी रह-रह कर इतना विफल हो जाता कि इसी समय चलूं और उस अत्याचारी से इसका बदला लूं जिसने उस पर निष्ठुर आघात किया है। मारूं या मर जाऊं। दोनों ही में संतोष हो जाएगा।

कितना सुंदर, कितना होनहार बालक था! यही उसके पति की निशानी, उसके जीवन का आधार उसकी अम्रभर की कमाई थी। वही लडका इस वक्त जेल मे पड़ा न जाने क्या-क्या तकलीफें झेल रहा होगा! और उसका अपराध क्या था ? कुछ नहीं। सारा मुहल्ला उस पर जान देता था। विद्यालय के अध्यापक उस पर जान देते थे। अपने-बेगाने सभी तो उसे प्यार करते थे। कभी उसकी कोई शिकायत सुनने में नहीं आयी। ऐसे बालक की माता होने पर उसे बधाई देती थी। कैसा सज्जन, कैसा उदार, कैसा परमार्थी! खुद भूखो सो रहे मगर क्या मजाल कि द्वार पर आने वाले अतिथि को रूखा जबाब दे। ऐसा बालक क्या इस योग्य था कि जेल में जाता! उसका अपराध यही था, वह कभी-कभी सुनने वालों को अपने दुखी भाइयों का दुखड़ा सुनाया करता था। अत्याचार से पीडित प्राणियों की मदद के लिए हमेशा तैयार रहता था। क्या यही उसका अपराध था?

दूसरों की सेवा करना भी अपराध है? किसी अतिथि को आश्रय देना भी अपराध है? इस युवक का नाम आत्मानंद था। दुर्भाग्यवश उसमें वे सभी सद्गुण थे जो जेल का द्वार खोल देते हैं। वह निर्भीक था, स्पष्टवादी था, साहसी था, स्वदेश-प्रेमी था, नि:स्वार्थ था, कर्तव्यपरायण था। जेल जाने के लिए इन्हीं गुणो की ज़रूरत है। स्वाधीन प्राणियों के लिए वे गुण स्वर्ग का द्वार खोल देते हैं, पराधीनों के लिए नरक के! आत्मानंद के सेवा-कार्य ने, उसकी वक्तृतताओं ने और उसके राजनीतिक लेखों ने उसे सरकारी कर्मचारियों की नजरों में चढ़ा दिया था। सारा पुलिस-विभाग नीचे से ऊपर तक उससे सर्तक रहता था, सबकी निगाहें उस पर लगी रहती थीं। आखिर जिले में एक भयंकर डाके ने उन्हें इच्छित अवसर प्रदान कर दिया।

आत्मानंद के घर की तलाशी हुई, कुछ पत्र और लेख मिले, जिन्हें पुलिस ने डाके का बीजक सिद्ध किया। लगभग 20 युवकों की एक टोली फांस ली गयी। आत्मानंद इसका मुखिया ठहराया

गया। शहादतें हुईं । इस बेकारी और गिरानी के जमाने में आत्मा सस्ती और कौन वस्तु हो सकती है। बेचने को और किसी के पास रह ही क्या गया है। नाम मात्र का प्रलोभन देकर अच्छी-से-अच्छी शहादतें मिल सकती हैं, और पुलिस के हाथ तो निकृष्ट-से-निकृष्ट गवाहियाँ भी देववाणी का महत्व प्राप्त कर लेती हैं। शहादतें मिल गयीं, महीनें-भर तक मुकदमा क्या चला एक स्वांग चलता रहा और सारे अभियुक्तों को सजाएँ दे दी गईं। आत्मानंद को सबसे कठोर दंड मिला 7 वर्ष का कठिन कारावास। माधवी रोज कचहरी जाती; एक कोने में बैठी सारी कार्यवाई देखा करती।

मानवी चरित्र कितना दुर्बल, कितना नीच है, इसका उसे अब तक अनुमान भी न हुआ था। जब आत्मानंद को सजा सुना दी गयी और वह माता को प्रणाम करके सिपाहियों के साथ चला तो माधवी मूर्छित होकर गिर पड़ी। दो-चार सज्जनों ने उसे एक तांगे पर बिठाकर घर तक पहुंचाया। जब से वह होश में आयी है उसके हृदय में शूल-सा उठ रहा है। किसी तरह धैर्य नही होता। उस घोर आत्म-वेदना की दशा में अब जीवन का एक लक्ष्य दिखाई देता है और वह इस अत्याचार का बदला है।

अब तक पुत्र उसके जीवन का आधार था। अब शत्रुओं से बदला लेना ही उसके जीवन का आधार होगा। जीवन में उसके लिए कोई आशा न थी। इस अत्याचार का बदला लेकर वह अपना जन्म सफल समझेगी। इस अभागे नर-पिशाच बगची ने जिस तरह उसे रक्त के आँसू रुलाये हैं उसी भांति यह भी उसे रुलाएगी। नारी-हृदय कोमल है लेकिन केवल अनुकूल दशा में, जिस दशा में पुरुष दूसरों को दबाता है, स्त्री शील और विनय की देवी हो जाती है। लेकिन जिसके हाथों में अपना सर्वनाश हो गया हो उसके प्रति स्त्री की पुरुष से कम घृणा और क्रोध नहीं होता। अंतर इतना ही है कि पुरुष शास्त्रों से काम लेता है, स्त्री कौशल से।

रात भीगती जाती थी और माधवी उठने का नाम न लेती थी। उसका दु:ख प्रतिकार के आवेश में विलीन होता जाता था। यहाँ तक कि इसके सिवा उसे और किसी बात की याद ही न रही। उसने सोचा, कैसे यह काम होगा? कभी घर से नहीं निकली। वैधव्य के 22 साल इसी घर कट गये लेकिन अब निकूलूँगी। जबरदस्ती निकलूँगी, भिखारिन बनूँगी, टहलनी बनूँगी, झूठ बोलूँगी, सब कुकर्म करूँगी। सत्कर्म के लिए संसार में स्थान नहीं। ईश्वर ने निराश होकर कदाचित् इसकी ओर से मुंह फेर लिया है। तभी तो यहाँ ऐसे-ऐसे अत्याचार होते हैं और पापियों को दंड नहीं मिलता। अब इन्हीं हाथों से उसे दंड दूँगी।

संध्या का समय था। लखनऊ के एक सजे हुए बंगले में मित्रों की महफिल जमी हुई थी। गाना-बजाना हो रहा था। एक तरफ आतिशबाजियाँ रखी हुई थीं। दूसरे कमरे में मेजों पर खाना चुना जा रहा था। चारों तरफ पुलिस के कर्मचारी नज़र आते थे। वह पुलिस के सुपरिंटेंडेंट मिस्टर बगीची का बंगला है। कई दिन हुए उन्होंने एक मार्के का मुकदमा जीता था। अफसरों ने खुश होकर उनकी तरक्की देदी थी और उसी खुशी में यह उत्सव मनाया जा रहा था। यहाँ आए दिन ऐसे उत्सव होते रहते थे। मुफ्त के गवैये मिल जाते थे, मुफ्त की अितशबाजी, फल और मेवे और मिठायाँ आधे दामों पर बाजार से आ जाती थीं। और चट दावतें हो जाती थीं। दूसरों के जहाँ सौ लगते, वहाँ

इनका दस से काम चल जाता था। दौड़-धूप करने को सिपाहियों की फौज थी ही। और यह मार्के का मुकदमा क्या था? वह जिसमें निरपराध युवकों को बनावटी शहादत से जेल में ठूस दिया गया था।

गाना समाप्त होने पर लोग भोजन करने बैठे। बेगार के मज़दूर और पल्लेदार जो बाज़ार से दावत और सजावट के सामान लाये थे, रोते या दिल में गालियाँ देते चले गए थे; पर एक बुढ़िया अभी तक द्वार पर बैठी हुई थी। और अन्य मज़दूरों की तरह वह भूनभुना कर काम न करती थी। हुक्म पाते ही खुश-दिल मज़दूर की तरह हुक्म बजा लाती थी। यह मधवी थी, जो इस समय मजूरनी का वेष धारण करके अपना घातक संकल्प पूरा करने आयी थी। मेहमान चले गए। महफिल उठ गयी। दावत का सामान समेट दिया गया। चारों ओर सन्नाटा छा गया; लेकिन माधवी अभी तक वहीं बैठी थी।

सहसा मिस्टर बागची ने पूछा–बुड्ढी तू यहां क्यों बैठी है? तुझे कुछ खाने को मिल गया?

माधवी–हाँ हुजूर, मिल गया।

बागची–तो जाती क्यों नहीं?

माधवी–कहाँ जाऊँ सरकार, मेरा कोई घर-द्वार थोड़े ही है। हुकुम हो तो यहीं पडी रहूँ। पाव-भर आटे की परवस्ती हो जाय हुजुर।

बगची - नौकरी करेगी?

वी – क्यों न करूँगी सरकार, यही तो चाहती हूँ।

बागची – लड़का खिला सकती है?

माधवी – हां हजूर, वह मेरे मन का काम है।

बगची–अच्छी बात है। तु आज ही से रह। जा घर में देख, जो काम बतायें, वही कर।

3

एक महीना गुज़र गया। माधवी इतना तन-मन से काम करती है कि सारा घर उससे खुश है। बहू जी का मिजाज बहुम ही चिड़चिड़ा है। वह दिन-भर खाट पर पड़ी रहती है और बात-बात पर नौकरों पर झल्लाया करती है। लेकिन माधवी उनकी घुड़कियों को भी सहर्ष सह लेती है। अब तक मुश्किल से कोई दाई एक सप्ताह से अधिक ठहरी थी। माधवी का कलेजा है कि जली-कटी सुनकर भी मुख पर मैल नहीं आने देती।

मिस्टर बागची के कई लड़के हो चुके थे, पर यही सबसे छोटा बच्चा बच रहा था। बच्चे पैदा तो हृष्ट-पृष्ट होते, किन्तु जन्म लेते ही उन्हें एक-न-एक रोग लग जाता था और कोई दो-चार महीने, कोई सालभर जीकर चल देता था। माँ-बाप दोनों इस शिशु पर प्राण देते थे। उसे ज़रा जुकाम भी हो तो दोनों विकल हो जाते। स्त्री-पुरुष दोनों शिक्षित थे, पर बच्चे की रक्षा के लिए टोना-टोटका, दुआता-बीच, जन्तर-मंतर एक से भी उन्हें इनकार न था।

माधवी से यह बालक इतना मिल गया कि एक क्षण के लिए भी उसकी गोद से न उतरता। वह कहीं एक क्षण के लिए चली जाती तो रो-रोकर दुनिया सिर पर उठा लेता। वह सुलाती तो सोता, वह दूध पिलाती तो पिता, वह खिलाती तो खेलता, उसीको वह अपनी माता समझता। माधवी के सिवा उसके लिए संसार में कोई अपना न था। बाप को तो वह दिनभर में केवल दो-चार बार देखता और समझता यह कोई परदेशी आदमी है। मां आलस्य और कमजारी के मारे गोद में लेकर टहल न सकती थी। उसे वह अपनी रक्षा का भार संभालने के योग्य न समझता था, और नौकर-चाकर उसे गोद में ले लेते तो इतनी बेदर्दी से कि उसके कोमल अंगो मे पीड़ा होने लगती थी। कोई

उसे ऊपर उछाल देता था, यहां तक कि अबोध शिशु का कलेजा मुंह को आ जाता था। उन सबों से वह डरता था। केवल माधवी थी जो उसके स्वभाव को समझती थी। वह जानती थी कि कब क्या करने से बालक प्रसन्न होगा। इसलिए बालक को भी उससे प्रेम था।

माधवी ने समझाया था, यहाँ कंचन बरसता होगा; लेकिन उसे देखकर कितना विस्मय हुआ कि बडी मुश्किल से महीने का खर्च पूरा पडता है। नौकरों से एक-एक पैसे का हिसाब लिया जाता था और बहुधा आवश्यक वस्तुएँ भी टाल दी जाती थीं। एक दिन माधवी ने कहा–बच्चे के लिए कोई तेज गाड़ी क्यों नहीं मंगवा देतीं। गोद में उसकी बाढ़ मारी जाती है।

मिसेज बागजी ने कुठिंत होकर कहा–कहां से मगवां दूं? कम से कम 50-60 रुपये में आयेगी। इतने रुपये कहां है?

माधवी–मलकिन, आप भी ऐसा कहती है!

मिसेज बगची–झूठ नहीं कहती। बाबू जी की पहली स्त्री से पांच लड़कियाँ और हैं। सब इस समय इलाहाबाद के एक स्कूल में पढ रही हैं। बड़ी की उम्र 15-16 वर्ष से कम न होगी। आधा वेतन तो उधर ही चला जाता है। फिर उनकी शादी की भी तो फिक्र है। पांचो के विवाह में कम-से-कम 25 हजार लगेंगे। इतने रूपये कहाँ से आएंगे। मैं चिंता के मारे मरी जाती हूँ। मुझे कोई दूसरी बीमारी नहीं है केवल चिंता का रोग है।

माधवी–घूस भी तो मिलती है।

मिसेज बागची–बूढ़ी, ऐसी कमाई में बरकत नहीं होती। यही क्यों सच पूछो तो इसी घूस ने हमारी यह दुर्गती कर रखी है। क्या जाने औरों को कैसे हज़म होती है। यहाँ तो जब ऐसे रूपये आते हैं तो कोई-न-कोई नुकसान भी अवश्य हो जाता है। एक आता है तो दो लेकर जाता है। बार-बार मना करती हूँ, हराम की कौड़ी घर में न लाया करो, लेकिन मेरी कौन सुनता है।

बात यह थी कि माधवी को बालक से स्नेह होता जाता था। उसके अमंगल की कल्पना भी वह न कर सकती थी। वह अब उसीकी नींद सोती और उसीकी नींद जागती थी। अपने सर्वनाश की बात याद करके एक क्षण के लिए बागची पर क्रोध तो हो आता था और घाव फिर हरा हो जाता था; पर मन पर कुत्सित भावों का आधिपत्य न था। घाव भर रहा था, केवल ठेस लगने से दर्द हो जाता था। उसमें स्वयं टीस या जलन न थी। इस परिवार पर अब उसे दया आती थी। सोचती, बेचारे यह छीन-झपट न करें तो कैसे गुज़र हो। लड़कियों का विवाह कहाँ से करेंगे! स्त्री को जब देखो बीमार ही रहती है। उन पर बाबू जी को एक बोतल शराब भी रोज चाहिए। यह लोग स्वयं अभागे हैं। जिसके घर में 5-5 क्वारी कन्याएं हों, बालक हो-हो कर मर जाते हों, घरनी सदा बीमार रहती हो, स्वामी शराब का तली हो, उस पर तो यों ही ईश्वर का कोप है। इनसे तो मैं अभागिन ही अच्छी!

दुर्बल बालकों के लिए बरसात बुरी बला है। कभी खांसी है, कभी ज्वर, कभी दस्त। जब हवा में ही शीत भरी हो तो कोई कहाँ तक बचाये। माधवी एक दिन आपने घर चली गयी थी। बच्चा रोने लगा तो माँ ने एक नौकर को दिया, इसे बाहर बहला ला। नौकर ने बाहर ले जाकर हरी-हरी घास पर बैठा दिया। पानी बरस कर निकल गया था। भूमि गीली हो रही थी। कहीं-कहीं पानी भी जमा हो गया था। बालक को पानी में छपके लगाने से ज्यादा प्यारा और कौन खेल हो सकता है। खूब

प्रेम से उमंग-उमंग कर पानी में लोटने लगा, नौकर बैठा और आदमियों के साथ गप-शप करता घंटो गुज़र गए। बच्चे ने खूब सर्दी खायी। घर आया तो उसकी नाक बह रही थीं रात को माधवी ने आकर देखा तो बच्चा खांस रहा था। आधी रात के करीब उसके गले से खुरखुर की आवाज निकलने लगी। माधवी का कलेजा सन से हो गया। स्वामिनी को जगाकर बोली–देखो तो बच्चे को क्या हो गया है। क्या सर्दी-वर्दी तो नहीं लग गयी। हां, सर्दी ही मालूम होती है।

स्वामिनी हकबका कर उठ बैठी और बालक की खुरखराहट सुनी तो पांव तलेजमीन निकल गयीं यह भंयकर आवाज उसने कई बार सुनी थी और उसे खूब पहचानती थी। व्यग्र होकर बोली–जरा आग जलाओ। थोड़ा-सा तंग आ गयी। आज कहार जरा देर के लिए बाहर ले गया था, उसी ने सर्दी में छोड़ दिया होगा।

सारी रात दोंनो बालक को सेंकती रहीं। किसी तरह सवेरा हुआ। मिस्टर बागची को खबर मिली तो सीधे डाक्टर के यहां दौड़े। खैरियत इतनी थी कि जल्द एहतियात की गयी। तीन दिन में अच्छा हो गया; लेकिन इतना दुर्बल हो गया था कि उसे देखकर डर लगता था। सच पूछों तो माधवी की तपस्या ने बालक को बचायां। माता-पिता सो जाता, किंतु माधवी की आंखों में नींद न थी। खना-पीना तक भूल गयी। देवताओं की मनौतियाँ करती थी, बच्चे की बलाएँ लेती थीं, बिल्कुल पागल हो गयी थी, यह वही माधवी है जो अपने सर्वनाश का बदला लेने आयी थी। अपकार की जगह उपकार कर रही थी।विष पिलाने आयी थी, सुधा पिला रही थी। मनुष्य में देवता कितना प्रबल है!

प्रात:काल का समय था। मिस्टर बागची शिशु के झूले के पास बैठे हुए थे। स्त्री के सिर में पीड़ा हो रही थी। वहीं चारपाई पर लेटी हुई थी और माधवी समीप बैठी बच्चे के लिए दुध गरम कर रही थी। सहसा बागची ने कहा–बूढ़ी, हम जब तक जियेंगे तुम्हारा यश गयेंगे। तुमने बच्चे को जिला लिया।

स्त्री–यह देवी बनकर हमारा कष्ट निवारण करने के लिए आ गयी। यह न होती तो न जाने क्या होता। बूढ़ी, तुमसे मेरी एक विनती है। यों तो मरना जीना प्रारब्ध के हाथ है, लेकिन अपना-अपना पौरा भी बड़ी चीज़ है। मैं अभागिनी हूँ। अबकी तुम्हारे ही पुण्य-प्रताप से बच्चा संभल गया। मुझे डर लग रहा है कि ईश्वर इसे हमारे हाथ से छीन ने ले। सच कहतीं हूँ बूढ़ी, मुझे इसका गोद में लेते डर लगता हैं। इसे तुम आज से अपना बच्चा समझो। तुम्हारा होकर शायद बच जाय। हम अभागे हैं, हमारा होकर इस पर नित्य कोई-न-कोई संकट आता रहेगा। आज से तुम इसकी माता हो जाआ। तुम इसे अपने घर ले जाओ। जहाँ चाहे ले जाओ, तुम्हारी गोद में देर मुझे फिर कोई चिंता न रहेगी। वास्तव में तुम्हीं इसकी माता हो, मैं तो राक्षसी हूँ।

माधवी–बहूजी, भगवान् सब कुशल करेगें, क्यों जी इतना छोटा करती हो?

मिस्टर बागची–नहीं-नहीं बूढ़ी माता, इसमें कोई हरज नहीं है। मैं मस्तिष्क से तो इन बातों को ढकोसला ही समझता हूँ; लेकिन हृदय से इन्हें दूर नहीं कर सकता। मुझे स्वयं मेरी माता जीने एक धोबिन के हाथ बेच दिया था। मेरे तीन भाई मर चुके थे। मैं जो बच गया तो मां-बाप ने समझा बेचने से ही इसकी जान बच गयी। तुम इस शिशु को पालो-पासो। इसे अपना पुत्र समझो। खर्च हम बराबर देते रहेंगे। इसकी कोई चिंता मत करना। कभी-कभी जब हमारा जी चाहेगा, आकर देख

लिया करेंगे। हमें विश्वास है कि तुम इसकी रक्षा हम लोंगों से कहीं अच्छी तरह कर सकती हो। मैं कुकर्मी हूँ। जिस पेशे में हूँ, उसमें कुकर्म किये बगैर काम नहीं चल सकता। झूठी शहादतें बनानी ही पड़ती हैं, निरपराधों को फंसाना ही पड़ता है। आत्मा इतनी दुर्बल हो गयी है कि प्रलोभन में पड़ ही जाता हूँ। जानता ही हूँ कि बुराई का फल बुरा ही होता है; पर परिस्थिति से मजबूर हूँ। अगर न करूँ तो आज नालायक बनाकर निकाल दिया जाऊँ। अग्रेज हजारों भूलें करें, कोई नहीं पूछता। हिनदूस्तानी एक भूल भी कर बैठे तो सारे अफसर उसके सिर हो जाते हैं। हिंदुस्तानियत को दोष मिटाने केलिए कितनी ही ऐसी बातें करनी पड़ती है जिनका अग्रेंज के दिल में कभी ख्याल ही नहीं पैदा हो सकता। तो बोलो, स्वीकार करती हो?

माधवी गद्‌गद् होकर बोली–बाबू जी, आपकी इच्छा है तो मुझसे भी जो कुछ बन पडेगा, आपकी सेवा कर दूंगीं भगवान् बालक को अमर करें, मेरी तो उनसे यही विनती है।

माधवी को ऐसा मालूम हो रहा था कि स्वर्ग के द्‌वार सामने खुले हैं और स्वर्ग की देवियाँ अंचल फैला-फैला कर आशीर्वाद दे रही हैं, मानो उसके अंतस्तल में प्रकाश की लहरें-सी उठ रहीं है। स्नेहमय सेवा में कि कितनी शांति थी।

बालक अभी तक चादर ओढ़े सो रहा था। माधवी ने दूध गरम हो जाने पर उसे झूले पर से उठाया, तो चिल्ला पड़ी। बालक की देह ठंडी हो गयी थी और मुंह पर वह पीलापन आ गया था जिसे देखकर कलेजा हिल जाता है, कंठ से आह निकल आती है और आंखों से आसूं बहने लगते हैं। जिसने इसे एक बारा देखा है फिर कभी नहीं भूल सकता। माधवी ने शिशु को गोंद से चिपटा लिया, हालाँकि नीचे उतार दोना चाहिए था।

कुहराम मच गया। माँ बच्चे को गले से लगाये रोती थी; पर उसे जमीन पर न सुलाती थी। क्या बातें हो रही रही थीं और क्या हो गया। मौत को धोखा दोने में आनंद आता है। वह उस वक्त कभी नहीं आती जब लोग उसकी राह देखते होते हैं। रोगी जब संभल जाता है, जब वह पथ्य लेने लगता है, उठने-बैठने लगता है, घर-भर खुशियां मनाने लगता है, सबकों विश्वास हो जाता है कि संकट टल गया, उस वक्त घात में बैठी हुई मौत सिर पर आ जाती है। यही उसकी निठुर लीला है।

आशाओं के बाग लगाने में हम कितने कुशल हैं। यहां हम रक्त के बीज बोकर सुधा के फल खाते हैं। अग्नि से पौधों को सींचकर शीतल छांह में बैठते हैं। हाँ, मंद बुद्धि।

दिन भर मातम होता रहा; बाप रोता था, मां तड़पती थी और माधवी बारी-बारी से दोनों को समझाती थी। यदि अपने प्राण देकर वह बालक को जिला सकती तो इस समया अपना धन्य भाग समझती। वह अहित का संकल्प करके यहाँ आयी थी और आज जब उसकी मनोकामना पूरी हो गयी और उसे खुशी से फूला न समाना चाहिए था, उस उससे कहीं घोर पीड़ा हो रही थी जो अपने पुत्र की जेल यात्रा में हुई थी। रूलाने आयी थी और खुद रोती जा रही थी। माता का हृदय दया का आगार है। उसे जलाओ तो उसमें दया की ही सुगंध निकलती है, पीसो तो दया का ही रस निकलता है। वह देवी है। विपत्ति की क्रूर लीलाएँ भी उस स्वच्छ निर्मल स्रोत को मलिन नहीं कर सकतीं।

मैं नर्क से बोल रहा हूं !

✍ **हरिशंकर परसाई**
(साभार)

हे पत्थर पूजने वालों! तुम्हें जिंदा आदमी की बात सुनने का अभ्यास नहीं, इसलिए मैं मरकर बोल रहा हूँ। जीवित अवस्था में तुम जिसकी ओर आंख उठाकर नहीं देखते, उसकी सड़ी लाश के पीछे जुलूस बनाकर चलते हो। जिंदगी-भर तुम जिससे नफरत करते रहे, उसकी कब्र पर चिराग जलाने जाते हो। मरते वक्त तक जिसे तुमने चुल्लू-भर पानी नहीं दिया, उसके हाड़ गंगाजी ले जाते हो। अरे, तुम जीवन का तिरस्कार और मरण सत्कार करते हो, इसलिए मैं मरकर बोल रहा हूं। मैं नर्क से बोल रहा हूं।

मगर मुझे क्या पड़ी थी कि जिंदगी भर बेजुबान रहकर, यहां नर्क के कोने से बोलता! पर यहां एक बात ऐसी सुनी कि मुझ अभागे की मौत को लेकर तुम्हारे यहां के बड़े-बड़े लोगों में चखचख हो गई। मैंने सुना कि तुम्हारे यहां के मंत्री ने संसद में कहा कि मेरी मौत भूख से नहीं हुई, मैंने आत्महत्या कर ली थी। मारा जाऊं और खुद ही मौत का जिम्मेदार ठहराया जाऊं?

भूख से मरूं और भूख को मेरे मरने का श्रेय न मिले? 'अन्न! अन्न!' की पुकार करता मर जाऊं और मेरे मरने के कारण में भी अन्न का नाम न आए? लेकिन खैर, मैं यह सब भी बर्दाश्त कर लेता। जिंदगी-भर तिरस्कार का स्वाद लेते-लेते सहानुभूति मुझे उसी प्रकार अरुचिकर हो गई थी, जिस प्रकार शहर के रहने वाले को देहात का शुद्ध घी, लेकिन आज ही एक घटना और यहां से लोक में घट गई।

हुआ यह कि स्वर्ग और नर्क को जो दीवार अलग करती है, उसकी सेंध में से आज सवेरे मेरे कुत्ते ने मुझे देखा और 'कुर-कुर' करके प्यार जताने लगा। मेरे आश्चर्य और क्षोभ का ठिकाना न रहा कि मैं यहां नर्क में और मेरा कुत्ता उस ओर स्वर्ग में! यह कुत्ता-मेरा बड़ा प्यारा कुत्ता, युधिष्ठिर के कुत्ते से अधिक! जब से मेरी स्त्री एक धनी के साथ भाग गई थी, तभी से यह कुत्ता मेरा संगी रहा, ऐसा कि मरा भी साथ ही। कभी मुझे छोड़ा नहीं इसने।

बगल का सेठ इसे पालना चाहता था, सेठानी तो इसे बेहद प्यार करती, पर यह मुझे छोड़कर गया नहीं, लुभाया नहीं। सो मुझे सुख ही हुआ कि वह स्वर्ग में आनंद से है, पर मेरे अपने प्रति किए गए अन्याय को तो भुलाया नहीं जा सकता और भाई यह तुम्हारा मृत्युलोक तो है नहीं, जहां फरियाद नहीं सुनी जाती। जहां फरियादी को ही दंड दिया जाता है। जहां लालफीते के कारण आग लगने के साल भर बाद बुझाने का ऑर्डर आता है। यहां तो फरियाद तुरंत सुनी जाती है। सो मैं भी भगवान के पास गया और प्रार्थना की, 'हे भगवन्! पृथ्वी पर अन्याय भोगकर इस आशा से यहां आया कि न्याय मिलेगा, पर यह क्या कि मेरा कुत्ता तो स्वर्ग में और मैं नर्क में! जीवन भर

कोई बुरा काम नहीं किया। भूख से मर गया, पर चोरी नहीं की। किसी के आगे हाथ नहीं फैलाया और यह कुत्ता- जैसे कुत्ता होता है वैसा ही तो है यह। कई बार आपका भोग खाते पिटा यह! और इसे आपने स्वर्ग में रख दिया।'

और भगवान ने एक बड़ी बही देखकर कहा कि इसमें लिखा है कि तुमने आत्महत्या की! मैंने कहा कि नहीं महाराज, मैं भूख से मरा। मैंने आत्महत्या नहीं की, पर वे बोले, 'नहीं, तुम झूठ बोलते हो। तुम्हारे देश के अन्न मंत्री ने लिखा है कि तुमने आत्महत्या की। तुम्हारे शरीर के पोस्टमार्टम से यह बात सिद्ध हुई है।' और भगवान आसमान से गिरते-गिरते बचे, जब मैंने कहा कि महाराज, यह रिपोर्ट झूठ है। मेरा पोस्टमार्टम हुआ ही नहीं। अरे, मैं तो जला दिया गया था। इसके दस दिन बाद संसद में प्रश्नोत्तर हुए, तो क्या मेरी राख का पोस्टमार्टम हुआ? और तब मैंने उन्हें पूरा हाल सुनाया।

लो तुम भी सुनो। तुम नहीं जानते मैं कहां जिया, कहां रहा, कहां मरा? दुनिया इतनी बड़ी है कि कोई किसी का हिसाब नहीं रखता। और तुम क्या जानो कि जब मेरी सांस चलती थी, तब भी मैं जिंदा था। मैं इस अर्थ में जीवित था कि मैं रोज मृत्यु को टालता जाता था। वास्तव में, तो मैं जन्म के पश्चात एक क्षण ही जीवित रहा और दूसरे क्षण से मेरी मौत शुरू हो गई। तो बाजार की उस अट्टालिका को तो जानते हो। उसी के पीछे एक ओर से पाखाना साफ करने का दरवाजा है और दूसरी ओर दीवार के सहारे मेरी छपरी। अट्टालिका का मालिक मेरी छपरी तोड़कर वहां भी अपना पाखाना बनाना चाहता था। अगर मैं मर न जाता, तो गरीब आदमी की झोंपड़ी पर अमीर के पाखाने की विजय भी इन आंखों से देखता। बस, यहीं झोपड़ी में रहा मैं। मेरे आस-पास अन्न-ही-अन्न था। दीवार के उस पार से जो चूहे आते थे, वे दिन-पर-दिन मोटे होते जाते और दो रोज तक वे इसलिए नहीं आए कि निकलने का थोड़ा मार्ग बनाते रहे। पर मैं फिर भी भूखा रहा। बेकार था। अनाज दस रुपये सेर था। इससे तो मेरे लिए मौत सस्ती थी। आखिर मेरी मौत भी आई। जिस दिन आई, उस दिन अट्टालिका के उस पारवाले रईस के लड़के की शादी थी। बड़ा अमीर था। सारा गांव जानता था कि उसके पास हजारों बोरे अन्न थे, पर कोई कुछ नहीं कहता था। पुलिस उसकी रक्षा करती थी। और उस दिन मेरी मौत धीरे-धीरे काला पंजा बढ़ाती आती थी। ❖

एक तिनका

मैं घमंडों में भरा ऐंठा हुआ
एक दिन जब था मुँडेरे पर खड़ा
आ अचानक दूर से उड़ता हुआ
एक तिनका आँख में मेरी पड़ा।
मैं झिझक उठा, हुआ बैचैन-सा
लाल होकर आँख भी दुखने लगी
मूठ देने लोग कपड़े की लगे
ऐंठ बेचारी दबे पाँवों भगी।
जब किसी ढब से निकल तिनका गया
तब 'समझ' ने यों मुझे ताने दिये
ऐंठता तू किसलिए इतना रहा
एक तिनका है बहुत तेरे लिए।

- अयोध्या सिंह उपाध्याय 'हरिऔध'

उत्पादन नियंत्रण संगठन

✍ **राकेश सिंह**
कनिष्ठ इंजीनियर

सवारी डिब्बा कारखाना के यांत्रिक विभाग के अंतर्गत कार्य करनेवाले संगठनों में उत्पादन नियंत्रण संगठन भी एक है। उत्पादन नियंत्रण संगठन योजना और उत्पादन के बीच सेतु की तरह काम करता है और योजना को उत्पादन के रूप में परिवर्तित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। सवारी डिब्बा कारखाना में उत्पादन नियंत्रण संगठन मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/सामग्री के नेतृत्व में काम करता है। इस संगठन में दो उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर हैं जो शेल और फर्निशिंग डिवीजन में उत्पादन नियंत्रण का कार्य संभालते हैं।

उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर चालू और अगले साल के उत्पादन के लिए आवश्यक सामग्रियों की योजना या पूर्वानुमान करना इस संगठन का प्रमुख कार्य है। यह पूर्वानुमान डीपीआरएस, एलएचबी, वीबी जैसे विभिन्न प्रकार के कोचों के उत्पादन के लिए आवश्यक सामग्रियों की उपलब्धता सालभर सुनिश्चित करता है, अत: यह कहा जाए कि यह संगठन उत्पादन का आधार स्तंभ है तो यह अत्युक्ति नहीं होगी।

उत्पादन नियंत्रण संगठन का मूलभूत कार्य सामग्री प्राप्त करके संबंधित शॉपों को वितरित करना है। सामग्रियों की प्राप्ति के लिए पहले SAP HANA साफ्टवेयर के जरिए आरएमआर रिक्वेस्ट भेजना है। इस मांग के आधार पर ही भंडार विभाग सामग्रियों की आपूर्ति करेगा। उत्पादन नियंत्रण संगठन जब कभी सामग्रियों की आवश्यकता होती है तब उनकी उपलब्धता सुनिश्चित करने के साथ-साथ उन सामग्रियों की सुरक्षित रूप से हैंडलिंग और मूवमेंट भी सुनिश्चित करता है। सामग्रियों को ले जाने-आने का कार्य मोबाइल क्रेन और एफएलटी का उपयोग करके किया जाता है।

उत्पादन निर्बाध रूप से होता रहे, इस उद्देश्य से हर शॉप में एक प्रोग्रेस टीम बनाई गई है जो सामग्री की आवश्यकता का पूर्वानुमान करने और उनकी समय पर उपलब्धता का काम करती है। शेल और फर्निशिंग दोनों डिवीजनों में उत्पादन नियंत्रण संगठन का मुख्य केंद्र है। यह केंद्र सामग्रियों को एक डिवीजन से दूसरे डिवीजन को गेट पास बनाकर भेजने के उत्तरदायी है। यही केन्द्र सभी कान्ट्रेक्ट कर्मचारियों की उपस्थिति का रखरखाव भी करता है। सामान्य मदों को कान्ट्रेक्ट लॉरी से तथा बड़ी और लंबी मदों को कान्ट्रेक्ट ट्रेलर से भेजा जाता है।

उत्पादन नियंत्रण संगठन के मुख्य केंद्र द्वारा निम्नलिखित कार्य भी किए जाते हैं:

1. वर्क-कान्ट्रेक्ट के लिए मापण पुस्तिका तैयार करना।
2. सारे वर्क-कान्ट्रेक्टों के लिए निविदाएँ जारी करना।
3. शेल और फर्निशिंग डिवीजन से कोचों का प्रेषण करने के बाद उन कोचों के लिए

समापन प्रमाण-पत्र प्राप्त करना तथा इसकी सूचना मुख्य कर्मशाला इंजीनियर कायार्लय को देना।

4. इंटर शॉप डिसपेच के आधार पर क्षेत्रीय रेलों को पुर्जों की आपूर्ति करने के लिए चालान तैयार करना और उस चालान को 'सी' वार्ड को अग्रेषित करना, ताकि वह गैट पास तैयार कर सके।
5. यूडीएम में इंडेन्ट डालकर जेम के जरिए गैर-स्टॉक्ड मदों जैसे कंप्यूटर, प्रिंटर आदि प्राप्त करना।
6. लेखा और लेखा-परीक्षा के उद्देश्य से आईएमएस तथा आईआरआईएस फाइलों का रखरखाव और प्रलेखीकरण करना।

जब कभी सामगी की उपलब्धता कम होती जाती है तब यह संगठन भंडार विभाग को इसकी सूचना देता है और संबंधित क्रयादेश की निगरानी भी करता है। यह संगठन फर्मों से बात करके सामग्रियों की उपलब्धता को सुनिश्चित करने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इस प्रकार उत्पादन नियंत्रण संगठन सामग्रियों की समय पर आपूर्ति करने में महत्वपूर्ण योगदान देकर उत्पादन के लक्ष्य को हासिल करने में उल्लेखनीय कार्य करता है। इसी कारण से यह बताया गया है कि यह संगठन उत्पादन रूपी शरीर की रीढ़ की हड्डी है।

मुरझाया फूल

था कली के रूप शैशव में, अहो सूखे सुमन
हास्य करता था, खिलाती अंक में तुझको पवन
खिल गया जब पूर्ण तू मंजुल, सुकोमल पुष्पवर
लुब्ध मधु के हेतु मंडराते लगे आने भ्रमर।

स्निग्ध किरणें चंद्र की तुझको हंसाती थीं सदा
रात तुझ पर वारती थी मोतियों की संपदा
लोरियां गा कर मधुप निंद्रा-विवश करते तुझे
यत्न माली का रहा आनंद से भरता तुझे।

कर रहा अठखेलियां इतरा सदा उद्यान में
अंत का यह दृश्य आया था कभी क्या ध्यान में ?
सो रहा अब तू धरा पर, शुष्क बिखराया हुआ
गंध कोमलता नहीं, मुख मंजु मुरझाया हुआ।

आज तुझको देख कर चाहक भ्रमर आता नहीं
लाल अपना राग तुझ पर प्रात बरसाता नहीं
जिस पवन नें अंक में ले प्यार तुझको था किया
तीव्र झोंकों से सुला उसने तुझे भू पर दिया।

कर दिया मधु और सौरभ दान सारा एक दिन
किंतु रोता कौन है तेरे लिये दानी सुमन
मत व्यथित हो फूल, सुख किसको दिया संसार ने
स्वार्थमय सबको बनाया है यहां करतार ने।

विश्व में हे फूल! सबके हृदय तू भाता रहा
दान कर सर्वस्व फिर भी हाय! हर्षाता रहा
जब न तेरी ही दशा पर दुख हुआ संसार को
कौन रोएगा सुमन! हम से मनुज निःसार को।

- **महादेवी वर्मा**

अंडरवॉटर रिवर टनल

✍ **आर. कला**
वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर

भारत की प्रौद्योगिकी में नित नई उपलब्धियाँ देखने और सुनने को मिलती हैं। 6 मार्च 2024 को भारत के माननीय प्रधान-मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने कोलकाता में भारत का पहला अंडरवॉटर रिवर टनल का उद्‌घाटन किया, जोकि भारत के मेट्रो रेल के इतिहास का एक स्वर्णिम अध्याय है। यह सुरंग कोलकाता की हुगली नदी के नीचे है और इसका निर्माण एफकॉन इन्फ्रास्ट्रेक्चर द्वारा किया गया है। कोलकाता मेट्रो रेल कार्पोरेशन द्वारा मेट्रो रेल सेवा के लिए इस लाइन का उपयोग किया जाता है और इस लाइन को ईस्ट-वेस्ट मेट्रो लाइन कहते हैं।

मेट्रो रेलवे द्वारा जारी की गई प्रेस रिलीज़ के अनुसार हावड़ा मैदान से एस्प्लेनेड तक निर्मित इस सुरंग के निर्माण में लगभग 4,965 करोड़ की राशि खर्च हुई। हुगली रिवर अंडरवॉटर मेट्रो टनल भारत की सबसे बड़ी अंडरवॉटर सुरंग है। मूल रूट के साथ जुड़ने के लिए आवश्यक भूमि न मिलने के कारण सियालदह मेट्रो स्टेशन और महाकरन मेट्रो स्टेशन के बीच के खंड का पुनर्गठन किया गया था। नए मार्ग में भी वेलिंगटन स्टेशन को छोड़ना पड़ा, क्योंकि इसके लिए आवश्यक भूमि उपलब्ध न हुई है। इस सुरंग का निर्माण कार्य हाबडा मैदान मेट्रो स्टेशन में मार्च 2016 में शुरू किया गया था इसके लिए दो टनल बोरिंग मशीनें लाई गईं।

दोनों मशीनों में से एक टनल बोरिंग मशीन 'रचना' ने हुगली नदी के नीचे अपना सुरंग बनाने का कार्य 36 दिन में 23 मई को पूरा किया। दूसरी टनल बोरिंग मशीन 'प्रेरणा' ने अपना कार्य 21 जून 2017 को पूरा किया। ब्रेबॉर्न रोड के नीचे सुरंग बनाते समय कुछ समस्याएँ होने लगीं, क्योंकि यहसुरंग विरासत संरचनाओं के 100 मीटर (328 फीट 1 इंच) के भीतर से होकर गुजरेगी और यही नहीं, वहां कई पुरानी जीर्ण-शीर्ण इमारतें भी थीं। केएमआरसी नेजून 2017 में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण से इस खंड में अपना कार्य जारी रखने के लिए अनुमति मांगी और अनुमति प्राप्त भी हुई।

पुरानी इमारतों में रहने वालों लोगों और वहाँ की दुकानों को अस्थायी रूप से दूसरी जगह भेज दिया गया और सुरंग के निर्माण से पहले इमारतों को मजबूत किया गया। महाकरण स्टेशन तक की सुरंग का निर्माण नवंबर 2017 में पूरा हुआ। महाकरण से एस्प्लेनेड खंड की सुरंग बनाने का काम 23 मार्च 2018 को पूरा हुआ था और दूसरी सुरंग भी अप्रैल तक पूरी हो गई है। इस क्षेत्र में भी सुरंग बनाने से पहले पुरानी इमारतों की दुकानों और निवासियों को चरणबद्ध तरीके से दूसरे स्थान को भेज दिया गया था। एस्प्लेनेड-सियालदह खंड को आईटीडी-आईटीडी सीमेंटेशन जेवी द्वारा निष्पादित किया जानेवाला था और यह काम मई 2018 में शुरू हुआ।

इसके बाद सुभाष सरोवर और सियालदह के बीच 5490 मीटर लंबी सुरंग का निर्माण किया

गया है। इस खंड का निर्माण आईटीडी-आईटीडी सीमेंटेशन जेवी द्वारा किया गया था। 3 सितंबर 2019 को टीबीएम के एक जलभृत से टकराने के कारण बोबाजार क्षेत्र में इमारत ढह जाने की वजह से सुरंग बनाने का काम रोक दिया गया था। जून, 2020 में काम फिर से शुरू हुआ और प्रभावित क्षेत्र को सफलतापूर्वक पूरा किया गया।

अत्यंत सावधानी से कार्य करके सभी शाफ्ट को बंद करने का काम अप्रैल 2023 में पूरा किया गया। एस्प्लेनेड - सियालदह खंड विद्युतीकरण खंड न होने के कारण बैटरी चालित हाइब्रिड लोकोमोटिव से परीक्षण करने का निर्णय किया गया। प्राधिकारियों ने पहले इस खंड का परीक्षण किया ओर ट्रॉयल रन आयोजित किया और इसके बाद ही इसे वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए उपयोग करने की अनुमति दी। कोलकाता मेट्रो ने यात्रियों को हुगली नदी के नीचे का एहसास दिलाने के लिए पानी के नीचे सुरंग खंड में नीले रंग की लाइट लगायी।

नदी सुरंग की कुछ मुख्य विशेषताएं:

- ❖ कोलकाता मेट्रो के हावड़ा मैदान-एस्प्लेनेड खंड में निर्मित यह सुरंग भारत की पहली अंडरवॉटर परिवहन सुरंग है और यह हुगली नदी के नीचे निर्मित है।
- ❖ यह ईस्ट-वेस्ट मेट्रो का एक हिस्सा है, जो हुगली के पश्चिमी तट पर हावड़ा को पूर्वी तट पर साल्ट लेक सिटी से जोड़ने वाली 16.5 किमी लंबी दूरी की सुरंग है।
- ❖ कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (KMRCL) द्वारा निष्पादित, 10.8 किलोमीटर का हिस्सा भूमिगत है, जबकि 5.75 किलोमीटर का हिस्सा वायाडक्ट से ऊंचा है।
- ❖ इसका उद्देश्य 300 साल पुराना ऐतिहासिक शहर कोलकाता में यातायात की भीड़ को कम करना है और साथ ही वाहन प्रदूषण को कम करने में भी योगदान देना है।
- ❖ हावड़ा मेट्रो स्टेशन का यह खंड भारत का सबसे गहरा मेट्रो स्टेशन है।
- ❖ लाइव मिंट की रिपोर्ट के अनुसार मेट्रो हुगली नदी के नीचे की 520 मीटर की दूरी को मेट्रो 45 सेकंड में पार कर देता है।

पुष्प की अभिलाषा

चाह नहीं, मैं सुरबाला के
गहनों में गूंथा जाऊं,
चाह नहीं प्रेमी-माला में बिंध
प्यारी को ललचाऊं,
चाह नहीं सम्राटों के शव पर
हे हरि डाला जाऊं,
चाह नहीं देवों के सिर पर
चढ़ूं भाग्य पर इठलाऊं,
मुझे तोड़ लेना बनमाली,
उस पथ पर देना तुम फेंक
मातृ-भूमि पर शीश- चढ़ाने,
जिस पथ पर जावें वीर अनेक।

- माखनलाल चतुर्वेदी

सवारी डिब्बा कारखाना में आयोजित महिला दिवस समारोह की झलकियाँ

सडिका की सांस्कृतिक टीम की गतिविधियाँ

क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर में आयोजित अखिल रेल हिंदी नाट्योत्सव 2023 में भाग लिए सडिका टीम के साथ महाप्रबंधक तथा अन्य अधिकारीगण

खड़गपुर में आयोजित अंतररेलवे नाटक प्रतियोगिता 2023 में भाग लिए सडिका टीम के साथ महाप्रबंधक तथा अन्य अधिकारीगण

मार्च 2024 में दक्षिण-पूर्व रेल, खड़गपुर डिवीजन में आयोजित अंतररेलवे नाटक प्रतियोगिता 2023 में सवारी डिब्बा कारखाना की कर्मचारी श्रीमती मिसना मुहम्मद ने 'Best Supporting Actress' अवार्ड जीता।

रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला में आयोजित अंतररेलवे नृत्य प्रतियोगिता 2023 में भाग लिए सडिका टीम के साथ महाप्रबंधक तथा अन्य अधिकारीगण

सवारी डिब्बा कारखाना की सांस्कृतिक टीम के साथ सडिका के महाप्रबंधक, प्रभारी अधिकारीगण तथा कलाकार