पश्चिम रेलवे
Western Railway

# ई-पत्रिका
# सौराष्ट्र संगम

मार्च 2025

• राजकोट मंडल   पश्चिम रेलवे   अंक 10

मोरबी रेलवे स्टेशन

द्वारका मंदिर

खिजड़िया
पक्षी अभयारण्य

राजकोट मंडल पश्चिम रेलवे को प्रधान कार्यालय चर्च गेट मुंबई से प्राप्त शील्ड एवं ट्रॉफी की कुछ झलकें।

# राजकोट मंडल पश्चिम रेलवे

**संरक्षक**
**श्री अश्वनी कुमार**
मंडल रेल प्रबंधक

**परामर्शदाता**
**श्री कौशल कुमार चौबे**
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं
अपर मंडल रेल प्रबंधक

**वरिष्ठ संपादक**
**श्रीमती सुनीता अहिरे**
राजभाषा अधिकारी

**संपादक**
**श्रीअतुल त्रिपाठी**
प्रभारी राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ लोक अभियोजक

**सहयोग**
**श्रीधर्मवीर** (वरिष्ठ अनुवादक)
**श्रीकैलाश चन्द्र धारिया**
वरिष्ठ अनुवादक
**संदीप शाह** (कार्यालय अधीक्षक)

**विशेष सहयोग**
**विवेक तिवारी**
मुख्य जन संपर्क निरीक्षक
**सचिन साहू**
सी.से.इंजी. (टेली.)

## अनुक्रमणिका

◈ अध्यक्ष की कलम से ---------- 04
◈ अपर मंडल रेल प्रबंधक की अपनी बात ---------- 05
◈ संपादकीय ---------- 06
◈ अभिनंदन ---------- 07
◈ राजभाषा हिंदी: संवैधानिक व्यवस्था ---------- 08
◈ राजकोट मंडल की उपलब्धियां ---------- 12
◈ हिंदी लेख ---------- 36
◈ हिन्दी कविता ---------- 48
◈ मंडल रेल प्रबंधक स्तर के पुरस्कार ---------- 57
◈ महाप्रबंधक स्तर के पुरस्कार ---------- 61
◈ कवच: रेलवे सुरक्षा ---------- 66

**संपादकीय संपर्क**
**राजभाषा विभाग**
मंडल रेल प्रबंधक का कार्यालय,
कोठी कंपाउंड,राजकोट- 360001
दूरभाष रेलवे - 44012, 44016
97240 94004
rarjtwr@gmail.com

पत्रिका में प्रकाशित रचनाओं में व्यक्त विचार लेखकों के अपने है,
इससे संपादक मंडल का सहमत होना आवश्यक नहीं है।

# अध्यक्ष की कलम से...

प्रिय साथियों,

मंडल की ई-पत्रिका सौराष्ट्र-संगम के 10 वें अंक के प्रकाशन के अवसर पर मुझे हर्ष एवं गर्व महसूस हो रहा है। यह अंक रेलवे की राजकोट मंडल की वेबसाइट पर उपलब्ध है ।

सौराष्ट्र संगम के इस अंक में हमने पिछले वर्ष के दौरान आयोजित गतिविधियां का समावेश किया है । मुझे आप को बताते हुए खुशी हो रही है कि राजकोट मंडल पर वर्ष के दौरान सभी प्रकार की गतिविधियों को पूर्ण लगन एवं निष्ठा के साथ निष्पादित किया जाता है।

मंडल पर हम स्वच्छता पखवाड़ा, हिंदी पखवाड़ा, नुक्कड़ नाटक, स्काउट केम्पिंग, सतर्कता पखवाड़ा, महिला दिवस, कौमी एकता संकल्प दिवस, स्वतन्त्रता दिवस एवं गणतंत्र दिवस इत्यादि सभी 'राष्ट्रीय त्योहारों को बहुत ही घूम-धाम से मनाते हैं। इन सभी गतिविधियों का मूल उद्देश्य है कि हम अपने-अपने कर्तव्यों को राष्ट्र के नाम समर्पित करते हुए, पूर्ण निष्ठा के साथ निष्पादित करें ।

सौराष्ट्र संगम ई-पत्रिका हमारा एक सहज एवं संक्षिप्त प्रयास है जिसके माध्यम से हम राजभाषा के दैनिक कार्यों में उपयोग के लिए कर्मचारी को प्रोत्साहित करते हैं, वर्ष के दौरान किए गए कार्यों की झलक देखते हैं। साथ ही इस पत्रिका का राजभाषा के प्रचार-प्रसार में महत्वपूर्ण योगदान है।

इस अंक में मंडल के अधिकारीगण एवं कर्मचारीगण ने अपने लेख, कविताएं एवं तकनीकी विषयों पर जानकारी के साथ बढ़-चढ़ कर हिस्सा लिया, यह सराहनीय है और अगले अंक में भी इसी प्रकार का योगदान अपेक्षित है।

मैं इस ई-पत्रिका के सफल प्रकाशन की कामना करता हूँ।

शुभ कामनाओं सहित ।

**अश्वनी कुमार**
मंडल रेल प्रबंधक

# अपर मंडल रेल प्रबंधक की अपनी बात...

प्रिय साथियों,

राजकोट मंडल की ई-गृह पत्रिका सौराष्ट्र संगम के 10 वें अंक का विमोचन आदरणीय मंडल रेल प्रबंधक महोदय के कर कमलों द्वारा किया गया, यह अत्यंत गर्व एवं हर्ष का अवसर है ।

जैसा कि हम सब जानते हैं वर्ष के दौरान हम सब कर्मचारीगण एवं अधिकारीगण रेलवे को आत्म निर्भर बनाने तथा यात्रियों को सर्वश्रेष्ठ सेवाएँ प्रदान करने के लिए मुस्कान के साथ समर्पित भाव से अपनी अपनी सेवाएँ प्रदान करते है। हमारे द्वारा निष्पादित सभी प्रकार की गतिविधियों को संक्षेप में प्रकट करने का ई-पत्रिका सौराष्ट्र संगम एक सहज माध्यम है। इस ई-पत्रिका के माध्यम से हम हमारे द्वारा किए जा रहे कार्यों की झलक प्रकट करते है ।

इस ई-पत्रिका में मंडल पर वर्ष के दौरान 01 अप्रैल 2024 से 31 मार्च 2025 तक किए गए कार्यों की संक्षिप्त जानकारी दो गई है। साथ-साथ इस अंक में हमारे मेधावी कर्मचारियों द्वारा कविताएं लेख अंग्रेजी-हिन्दी वाक्यांश एवं शब्दकोश इत्यादि को रोचक जानकारी दी गई है। मैं सभी कर्मचारियों एवं अधिकारीगण से अनुरोध करता हूँ कि आप भी अपने-अपने लेख, कविताएं एवं अन्य काई रोचक विषय पर व्यंग, कहानी इत्यादि लिख कर हमें भेजे ताकि इको हमारे अगले अंक में प्रकाशित कर सकें।

आशा ही नहीं अपितु पूर्ण विश्वास करता हूँ कि आप इस ई-पत्रिका को और अधिक रोचक एवं लाभदायक बनाने में हमारी पूर्ण सहायता करेंगे ।

मैं अध्यक्ष महोदय एवं राजभाषा विभाग को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस ई-पत्रिका के माध्यम से कर्मचारियों को राजभाषा में कार्य करने के लिए प्रोत्साहित किया है।

**कौशल कुमार चौबे**
अपर मंडल रेल प्रबंधक

# संपादकीय ...

प्रिय साथियों,

मंडल रेल प्रबंधक महोदय जी की प्रेरणा एवं अपर मंडल रेल प्रबंधक जी के मार्गदर्शन के अधीन तैयार की गई मंडल की समस्त उपलब्धियों को उजागर करती हुई मंडल की ई-पत्रिका "सौराष्ट्र-संगम" का 10वां अंक आपके समक्ष प्रस्तुत करते हुए मुझे बहुत खुशी हो रही है।

मंडल पर राजभाषा के प्रचार-प्रसार के माध्यम के रूप में "सौराष्ट्र-संगम" की भूमिका सदैव अहम् रही है। राजभाषा विभाग द्वारा इसे निरंतर रूप से जारी किया जा रहा है।

मंडल की यह पत्रिका वर्ष को दौरान मंडल को प्राप्त समस्त उपलब्धियों का आईना है। इस बार मंडल को वर्ष 2024 के लिए माननीय महाप्रबंधक द्वारा कुल 04 शील्डें प्राप्त हुयी हैं तथा महाप्रबंधक स्तर पर कुल 31 कर्मचारियों को पुरस्कार भी प्राप्त हुए हैं जिनकी इस पत्रिका में फोटो एवं प्रशस्ति के साथ जानकारी दी गयी है जो सचमुच सम्मान एवं गर्व की बात है।

इस पत्रिका में मंडल की विभागावार उपलब्धियों सहित अन्य गतिविधियां, ज्ञानवर्धक लेख, कविताएं, कहानी, राजभाषा नीति नियमों की जानकारी, हिंदी साहित्यकारों की रचनाएं आदि सभी जानकारियों को भी सम्मिलित किया गया है जिससे यह पत्रिका अपने उद्देश्य में सफल हो जाती है।

पत्रिका निर्माण कार्य में रचनात्मक योगदान देने वाले सभी साथियों का मैं हार्दिक धन्यवाद करती हूँ।

आशा करती हूं कि पत्रिका का यह अंक आपको निश्चित पसंद आएगा।

हमेशा की तरह आपके प्रतिक्रियाएं/सुझावों का हमें इंतजार रहेगा।

शुभ कामनाओं सहित ।

**सुनीता अहिरे**
राजभाषा अधिकारी

# संपादकीय...

प्रिय साथियों,

मंडल की ई-पत्रिका सौराष्ट्र संगम के 10 वें अंक के प्रकाशन पर मुझे अत्यंत प्रसन्नता एवं गर्व की अनुभूति हो रही है।

आप जानते हैं कि हिंदी-राजभाषा के प्रयोग-प्रचार को बढ़ावा देना हमारा संवैधानिक एवं समाजिक कर्तव्य है। राजभाषा के प्रयोग-प्रसार को बढ़ाने के लिए ई-पत्रिका सौराष्ट्र संगम का प्रकाशन एक हमारा छोटा सा प्रयास है।

इस ई-पत्रिका में हमारे मंडल के विद्वान अधिकारीगण एवं मेधावी कर्मचारियों द्वारा रचित कविताएं एवं लेखों को भी सम्मिलित किया गया है। जिससे हिन्दी राजभाषा की उपयोगिता को प्रोत्साहन एवं महत्व प्रदान किया जा सके ।

इस ई-पत्रिका के माध्यम से हम प्रयास करते है कि मंडल में वर्ष के दौरान की जाने वाली सभी प्रकार की गतिविधियां जैसे राजभाषा विभाग द्वारा समय-समय पर स्टेशनों एवं कार्यालयों में हिंदी कार्यविलोकन हेतु निरीक्षण, हिंदी पखवाड़ा, स्वच्छता अभियान, चिकित्सा कार्यक्रम, न.रा.का.स की बैठक राजभाषा पुरस्कार वितरण समारोह, नई परियोजनाओं का शुभारंभ महाप्रबंधक पुरस्कार विजेता, महिला समिति की गतिविधियां तथा राजभाषा नीति संबंधित जानकारी के साथ कविता लेख, व्यंग इत्यादि का समावेश करें ताकि मंडल के सभी कर्मचारियों एवं उनके परिवारों को राजभाषा संबंधित सभी जानकारी उपलब्ध हो सके। मैं एक बार फिर आप सभी कर्मचारियों का आह्वान करता हूँ कि आप अपनी-अपनी क्षमता योग्यतानुसार हिन्दी राजभाषा को अपने नित्य व्यवहार में समाहित करें ।

ऐसी शुभेच्छा एवं शुभकामनाओं सहित ।

**अतुल त्रिपाठी**
प्रभारी राजभाषा अधिकारी एवं
वरिष्ठ लोक अभियोजक

# अभिनंदन

## हमारे नए वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर

श्री मेघराज तातेड़, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर के पद पर राजकोट मंडल में दिनांक 12/03/2025 को कार्यभार संभाला हैं। आप भारतीय रेल यांत्रिक इंजीनियर सेवा - 2016 (IRSME-2016)) बैच के अधिकारी हैं। हम इनका राजकोट मंडल में हार्दिक अभिनंदन करते हे.

राजकोट मंडल उनके नेतृत्व में इंजीनियर विभाग को और सशक्त होते हुए देखेगा। हम उनके सफल कार्यकाल की कामना करते हैं और पूर्ण सहयोग प्रदान करने के लिए तत्पर हैं।

---

## राजकोट मंडल में नव पद-स्थापित अधिकारी का स्वागत

श्री अमृत यू. सोलंकी का वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी (Sr.DPO), राजकोट मंडल, पश्चिम रेलवे के रूप में 10 मार्च 2025 को पदभार ग्रहण करने पर हार्दिक स्वागत करते हैं।

श्री सोलंकी ग्रुप 'A' में पदोन्नति प्राप्त अधिकारी हैं, जिन्होंने कार्मिक विभाग में उल्लेखनीय योगदान दिया है। इससे पूर्व, वे मुंबई सेंट्रल (BCT) में मंडल कार्मिक अधिकारी (DPO) के रूप में कार्यरत थे, जहां उन्होंने कार्मिक प्रबंधन और प्रशासन से जुड़ी महत्वपूर्ण नीतियों में प्रभावी भूमिका निभाई।

राजकोट मंडल उनके नेतृत्व में कार्मिक विभाग को और सशक्त होते हुए देखेगा तथा कर्मचारी हित और प्रशासनिक दक्षता को नई ऊंचाइयों तक ले जाने में सहयोग करेगा। हम उनके सफल कार्यकाल की कामना करते हैं और पूर्ण सहयोग प्रदान करने के लिए तत्पर हैं।

# राजभाषा-संवैधानिक व्यवस्था

भारतीय संविधान के अनुच्छेद 343 से 351 तक अर्थात कुल 9 अनुच्छेदों में संघ की राजभाषा, प्रादेशिक भाषा तथा भाषाओं के विकास आदि के बारे में निम्न प्रावधान: है

1. संघ की राजभाषा

2. क्षेत्रीय भाषाएं

3. उच्चतम/उच्च न्यायालयों की भाषा

4. हिंदी भाषा के विकास के लिए विशेष निर्देश

5. संसद में प्रयोग होने वाली भाषा

6. विधान सभाओं में प्रयोग होने वाली भाषा

**अनुच्छेद 343 :**

1. संघ की राजभाषा हिंदी और लिपि देवनागरी होगी तथा भारतीय अंकों के अंतर्राष्ट्रीय रूप का प्रयोग किया जाएगा।

2. संविधान के प्रारंभ से पंद्रह वर्ष की अवधि तक उन सभी अयोजनों के लिए अंग्रेजी का प्रयोग जारी रहेगा जिनके लिए संविधान लागू होने से पूर्व था. परंतु इस अवधि के हौरान राष्ट्रपति संघ के किसी राजकीय प्रयोजन के लिए अंग्रेजी के साथ-साथ हिंदी के प्रयोग को भी आदेश द्वारा प्राधिकृत कर सकेंगे।

3. उक्त पंद्रह वर्ष की समाप्ति के पश्चात संसद विधि द्वारा अंग्रेजी भाषा का अथवा अंकों के देवनागरी रूप का प्रयोग निर्धारित करेगी।

**अनुच्छेद 344 :**

1. संविधान लागू होने के पाँच वर्ष बाद और फिर दस वर्ष बाद राष्ट्रपति आदेश द्वारा आयोग गठित करेंगे जो भारत की औद्योगिक, सांस्कृतिक और वैज्ञानिक उन्नति का तथा लोक सेवाओं के बारे में अहिंदी भाषी लोगों के न्यायपूर्ण दावों एवं हितों का समुचित ध्यान रखेगा।

2. आयोगों की सिफारिशों की समीक्षा हेतु राष्ट्रपति द्वारा 30 सदस्यों की संसदीय समिति का भी गठन किया जाएगा जिसमें लोक सभा के 20 और राज्य सभा के 10 सदस्य होंगे। यह समिति अपनी रिपोर्ट सीधे राष्ट्रपति को सौपेंगी, जिस पर वह आवश्यक विचार करके किसी भाग या संपूर्ण पर अपने आदेश जारी करेंगे।

**अनुच्छेद 345 :** (राज्य की राजभाषा / राजभाषाएं),

किसी राज्य की विधान सभा विधि द्वारा उस राज्य के राजकीय प्रयोजनों में से सब या कुछ के लिए राज्य में प्रयोग होने वाली भाषाओं में से किसी एक या अनेक को पा हिंदी को स्वीकार कर सकेगी।

**अनुच्छेद 346 :** (राज्यों के बीच अथवा राज्य और संघ

के बीच पत्राचार की भाषा)

संघ में राजकीय प्रयोजन के लिए प्रयुक्त होने वाली भाषा किन्हीं दो राज्यों अथवा किसी राज्य और संघ के बीच पत्राचार का माध्यम होगी, परंतु यदि दो या अधिक राज्य करार करते हैं कि उनके बीच पत्राचार के लिए हिंदी का प्रयोग होगा तो उनके बीच पत्राचार की भाषा हिंदी होगी।

**अनुच्छेद 347 :** (जनसमुदाय की भाषा)

यदि राष्ट्रपति को ऐसा प्रतीत हो कि किसी राज्य का अमुक जनसमुदाय यह चाहता है कि उसके द्वारा बोली जाने वाली किसी भाषा को उस राज्य द्वारा

मान्यता दी जाए तो यह। निर्देश दे सकते हैं कि किसी भाषा को राज्य में सभी या किसी विशेष प्रयोजन के लिए राजकीय मान्यता दी जाए।

**अनुच्छेद 348 :** (न्यायालयों, संसद और विधान

सभाओं में प्रयुक्त होने वाली भाषा) जब तक संसद विधि द्वारा कोई अन्य व्यवस्था न करे उच्चतम न्यायालय तथा प्रत्येक उच्च न्यायालय में सब कार्यवाही तथा संसद अथवा राज्य की विधान सभाओं में प्रस्तुत विधेयक अथवा उनके संशोधनों के प्राधिकृत गठ अंग्रेजी भाषा में होंगे। पारित अधिनियम और जारी किए जाने वाले अध्यादेशों के प्राधिकृत पाठ भी अंग्रेजी भाषा में होंगे। यह बात आदेश, नियम, विनियम के लिए भी लागू होगी।

तथापि, किसी राज्य का राज्यपाल राष्ट्रपति के पूर्व अनुमोदन से हिंदी या किसी राज्य में प्रयोग की जाने वाली कोई अन्य भाषा का प्रयोग राज्य के उच्च न्यायालय संबंधी कार्यवाहियों के लिए प्राधिकृत कर सकेगा, परंतु यह बात उच्च न्यायालय के निर्णय तथा आदेशों पर लागू नहीं होगी।

**अनुच्छेद 349 :** (अधिनियमित करने की प्रक्रिया)

संविधान लागू होने के 15 वर्ष की अवधि तक अनुच्छेद 348 के प्रावधानों में परिवर्तन के लिए कोई विधेयक या संशोधन संसद के किसी सदन में राष्ट्रपति को पूर्व मंजूरी के बिना प्रस्तावित नहीं किया जा सकेगा।

**अनुच्छेद 350 :**

किसी व्यथा के निवारण के लिए संघ या राज्य के किसी अधिकारी को दिए जाने वाले निवेदन संघ या राज्य जैसा भी मामला हो, की राजभाषा में देने का प्रत्येक व्यक्ति का अधिकार होगा।

**अनुच्छेद 351 :** (हिंदी भाषा के विकास के लिए निदेश)

हिंदी भाषा की प्रसार वृद्धि करना, उसका विकास करना ताकि वह भारत की सामासिक संस्कृति के सब तत्वों की अभिव्यक्ति का माध्यम हो सके तथा उसकी आत्मीयता में हस्तक्षेप किए बिना हिन्दुस्तानी एवं आठवीं अनुसूची में उल्लिखित अन्य भारतीय भाषाओं के रूप, शैली और पदावली को आत्मसात करते हुए तथा जहाँ तक आवश्यक या वांछनीय हो वहां उसके शब्द भंडार के लिए मुख्यतः संकृति से गौणतः अन्य भाषाओं से शब्द ग्रहण करते हुए उसकी समृद्धि सुनिश्चित करना संघ का कर्तव्य होगा।

**अनुच्छेद 120 (1):** (संसद में प्रयुक्त होने वाली भाषा)

अनुच्छेद 348 के प्रावधानों के अधीन रहते हुए संसद

में कार्य हिंदी या अंग्रेजी में किया जाएगा परंतु लोकसभा का अध्यक्ष अथवा राज्य सभा का सभापति किसी भी सदस्य को उसकी मातृभाषा में भी सदन को संबंधित करने की अनुमति दे सकेगा।

**अनुच्छेद 120 (2):**

जब तक संसद विधि द्वारा अन्यथा उपबंध न करे तप तक इस संविधान के प्रारंभ से 15 वर्ष की अवधि की समाधित के पश्चात् अनुच्छेद ऐसे प्रभावी होगा मानों कि (या अंग्रेजी में) ये शब्द उसमें से विलप्त कर दिए गए हों।

**अनुच्छेद 210 :** (विधान मंडलों में प्रयुक्त होने वाली

भाषा) जब तक संसद विधि द्वारा अन्यथा उपबंध न करे इस संविधान के प्रारंभ से 15 वर्ष की अवधि तक विधान मंडलों में कार्य उनकी अपनी माषा/ भाषाओं में या हिंदी या अंग्रेजी में होगा परंतु विधान सभा अध्यक्ष या ऐसे रूप में कार्य करने वाला कोई व्यक्ति किसी भी सदस्य को उसकी मातृभाषा में भी सदन को संबोधित करने की अनुमति दे सकेगा।

## राजभाषा अधिनियम -1963

संविधान के अनुच्छेद 343 (3) द्वारा किए गए प्रावधानों के अनुसार 1963 ई. में राजभाषा के बारे में अधिनियम पारित किया गया जो राजभाषा अधिनियम 1963 के नाम से प्रतिष्ठित है। इस अधिनियम की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार है:-

धारा 1

यह अधिनियम, राजभाषा अधिनियम 1963 के नाम से जाना जाएगा और अधिनियम की धारा 3 26 जनवरी 1965 से स्वतः लागू हो जाएगी जबकि अन्य प्रावधान अधिसूचनाओं द्वारा जारी तारीख से लागू होंगे।

हिंदी का तात्पर्य है वह हिंदी जिसकी लिपि देवनागरी हो। धारा (3)1 (संघ में प्रयोग होने वाली भाषा एवं

धारा 2 राज्यों के साथ पत्र-व्यवहार)

संविधान के प्रारंभ से 15 वर्ष की अवधि समाप्त हो जाने के बाद भी संघ के सभी राजकीय प्रयोजनों के लिए तथा संसद के कार्य निष्पादन के लिए हिंदी के अतिरिक्त अंग्रेजी का प्रयोग जारी रहेगा तथा संघ और ऐसे राज्यों के बीच जिन्होंने हिंदी को अपनी राजभाषा के रूप में नहीं अपनाया है, पत्राचार आदि के लिए अंग्रेजी का प्रयोग जारी रखा जा सकेगा।

धारा (3)2 (केन्द्र सरकार के कार्यालियों के बीच

पत्र-व्यवहार)

केन्द्र सरकार के मंत्रालयों, विभागों या कार्यालियों के बीच पत्र-व्यवहार का माध्यम हिंदी या अंग्रेजी होगी।

धारा (3)3 (द्विभाषी प्रयोग)

केन्द्र सरकार अथवा उसके स्वामित्व या नियंत्रण वाले किसी भी कार्यालय से जारी किए जाने वाले निम्नलिखित कागजात अनिवार्य रूप से हिंदी-अंग्रेजी (द्विभाषी) रूप में जारी किए जाएंगे :-

संकल्प, अधिसूचना, सामान्य आदेश, नियम, निविदा, संविदा, करार, लाइसेंस, परमिट, प्रेस विज्ञप्ति आदि तथा संसद के दोनों सदनों में रखे जाने वाले कागजात और रिपोर्ट।

धारा 4

धारा 3 लागू होने की तारीख अर्थात् 26 जनवरी 1965 के दस वर्ष बाद राजभाषा के संबंध में संसदीय समिति

का गठन किया जाएगा जिसमें लोकसभा के 20 तथा राज्य सभा के 10 सदस्य होंगे। इस समिति का कर्तव्य होगा कि वह केन्द्र सरकार के विभिन्न कार्यालियों का राजभाषा के संबंध में निरीक्षण करे और अपनी रिपोर्ट राष्ट्रपति को भेजे। राष्ट्रपति उक्त रिपोर्ट संसद के दोनों सदनों में रखवाएंगे और सभी राज्य सरकारों को भेजेंगे तथा उनसे प्राप्त अभिमत को ध्यान में रखते हुए निदेश जारी करेंगे परंतु ऐसे निदेश धारा 3 से असंगत नहीं होंगे।

धारा 5 (केन्द्रीय अधिनियमों आदि का प्राधिकृत पाठ)

शासकीय राजपत्र में राष्ट्रपति के प्राधिकार से प्रकाशित होने वाले अधिनियम या अध्यादेश या संविधान के अधीन जारी होने वाले आदेश, नियम, विनिमय का हिंदी में अनुवाद उसका हिंदी में प्राधिकृत पाठ माना जाएगा।

धारा 6 (कतिपय दशाओं में राज्य अधिनियमों का

प्राधिकृत हिन्दी पाठ)

किसी राज्य की विधान सभा द्वारा पारित अधिनियमों

अथवा उस राज्य के राज्यपाल द्वारा जारी अध्यादेशों में प्रयोग के लिए यदि हिन्दी से भिन्न कोई भाषा है तो वहाँ अंग्रेजी में उसके अनुवाद के अतिरिक्त हिन्दी अनुवाद भी राजपत्र में प्रकाशित किया जाएगा और हिन्दी अनुवाद भी प्राधिकृत पाठ माना जाएगा।

धारा 7

नियत दिन 26 जनवरी 1965 या उसके बाद किसी भी दिन से किसी राज्य का राज्यपाल, राष्ट्रपति की पूर्व सम्मति से, अंग्रेजी भाषा के अतिरिक्त हिन्दी या उस राज्य की राजभाषा का प्रयोग उस राज्य के उच्च न्यायालय द्वारा दिए जाने वाले निर्णय या आदेश के प्रयोजनार्थ प्राधिकृत कर सकेगा परन्तु अंग्रेजी भाषा से भिन्न अपनाई गई भाषा के साथ अंग्रेजी का अनुवाद भी साथ में रखना होगा।

धारा 8 (नियम बनाने की शक्ति)

केन्द्र सरकार इस अधिनियम के प्रयोजनों को कार्यान्वित करने के लिए नियम, शासकीय राजपत्र में अधिसूचना द्वारा बना सकेगी।

धारा 9

धारा 6 और धारा 7 के प्रावधान जम्मू कश्मीर राज्य पर लागू नहीं होंगे।

## अपर मंडल रेल प्रबंधक महोदय की स्काउटिंग कैम्प करते कुछ झलके।

# राजकोट मंडल की उपलब्धियां एवं नवीनीकरण की अद्यतन स्थिति।

## 1. परिचालन विभाग :

### मिशन 5 मिनट

मिशन 5 मिनट को HAPA और SUNR जैसे क्रू चेंजिंग पॉइंट पर सफलतापूर्वक निष्पादित किया गया है।

इससे संबंधित लॉबियों में पीडीडी की स्थिति में काफी सुधार हुआ है (69.32%24 दिसंबर तक 1.00 घंटे से भी कम मामले (63.71% की तुलना में)

इसके अलावा, 12 घंटे से अधिक समय के मामलों की दर 2023-24 से नवंबर तक 32.3% से घटकर 2024-25 में 28.7% हो गई है।

### HAPA में मालगाड़ी की जांच

एचएपीए में 2024-25 में दिसंबर तक कुल सीसी जांच 2023-24 में 311 रेक की तुलना में बढ़कर 609 रेक हो गई, इसका श्रेय अतिरिक्त शंटिंग टीम और शंटिंग परिचालन की करीबी निगरानी को जाता है।

### पृष्ठभूमि

टीसीएलएस के सहयोग से इसे विकसित किया गया, जब यह देखा गया कि हर बार जब एक रेक रखा जाता है और भरी हुई ट्रेन को उठाया जाता है, तो चालक दल के साथ बिजली को ओखा भेजा जाता था।

### लाभ

क. चालक दल के घंटों में कमी.

बी. पीडीडी में कमी

सी. टर्मिनल हिरासत की रोकथाम

### SUNR/MVI क्रू का अनुकूलन

एमवीआईई तक एमएएलबी बिंदु को प्रशिक्षित करने के लिए जीआईएमबी चालक दल का उपयोग करना और इसी प्रकार डीएचजी से एसयूएनआर तक।

### एसबीटी क्रू का उपयोग

एसबीटी क्रू का उपयोग एसयूएनआर से पीएनयू जाने वाली ट्रेनों को चलाने के लिए किया गया और एसबीटी क्रू के साथ एडीआई से बोटाद तक सीधी क्रैक ट्रेनें भी चलाई गईं। इससे एसयूएनआर क्रू को अन्य ट्रेनों को चलाने में मदद मिली है।

### आरबीपी ब्लॉक

अंतिम निष्पादन से पहले संयुक्त सचिव अधिकारियों द्वारा बैठकें आयोजित करके आरबीपी की गहन निगरानी और योजना के परिणामस्वरूप आरजेटी डिवीजन का आरबीपी ब्लॉक प्रतिशत दिसंबर-2024 के महीने में 92.46% तक पहुंच गया है, जिसमें उच्चतम 95.11% है।%अक्टूबर-24 के महीने में.

## अन्य मूल्यवान नवाचार

### ज्ञान ग्रंथ रजिस्टर

एक नियम का ज्ञान नियम पुस्तिकाओं से प्रतिदिन सभी विद्वानों द्वारा लिखा और पढ़ा जाना चाहिए।

### राजकोट पर पीडीडी में कमी

सीएमएस लॉगिंग और पीडीडी में कमी के उद्देश्य से आईसीएमएस में आरजीएसआर का नामांकन।

### WSJ के माध्यम से ट्रेनों का मार्ग परिवर्तित करना

मेगा ब्लॉक के दौरान ट्रेनों को केएनएलएस पॉइंट पर रोका जा रहा है, ताकि उन्हें डब्ल्यूएसजे के रास्ते भेजा जा सके। यह अभ्यास भविष्य में आरजेटी-केएनएलएस दोहरीकरण परियोजना के लिए मददगार साबित होगा।

## 2. सिविल इंजीनियरिंग विभाग:

वर्ष के दौरान 45.66 किमी सुरक्षा बाड़ (डब्ल्यू-बीम) लगाई गई।

वर्ष के दौरान 7.20 किमी आईएसडी (लूप लाइनों में स्लीपर घनत्व बढ़ाना) कार्य पूरा किया गया।

- केएमबीएल एमडीपीआर के बीच किमी 865/0-865/5 पर 100 किमी प्रति घंटे की पीएसआर हटा दी गई और वर्ष के दौरान सामान्य गति यानी 110 किमी प्रति घंटे तक शिथिल कर दिया गया।
- वर्ष के दौरान स्टील चैनल स्लीपर को प्रतिस्थापित करके एच-बीम स्लीपर (1713 संख्या) प्रदान किए गए तथा 13 पुलों {सं. 13डीएन, 144, 214, 287, 339, 340, 351, 379, 390, 427, 504 (वीजी-ओखा) एवं 38 (डब्ल्यूकेआर-एनएलके)} पर एच-बीम स्लीपर (1713 संख्या) प्रदान किए गए।

- वर्ष के दौरान भूमि संसाधनों से 4.23 करोड़ रूपये की आय एकत्रित की गई।
- आगामी महीनों में कर्मचारियों के लिए अतिदेय PME और रिफ्रेशर को रोकने के लिए निगरानी प्रणाली विकसित की गई है। PME और रिफ्रेशर पाठ्यक्रमों के लिए अग्रिम मासिक योजना जारी की जा रही है, जिससे अतिदेय होने से पहले इसे पूरा करने में मदद मिलती है।
- सुरेन्द्रनगर-थान के बीच स्पीड ट्रायल स्थान पर किया गया कार्य:

  (i) टर्नआउट के साथ-साथ प्लेन ट्रैक में डिज़ाइन मोड टैम्पिंग।

  (ii) पीक्यूआरएस द्वारा 12.63 किमी में सीटीआर कार्य पूरा हो गया।

  (iii) सभी लेवल क्रॉसिंगों की ओवरहालिंग पूरी हो गई।

  जिसके कारण रनिंग क्वालिटी में सुधार हुआ है।

- वर्ष के दौरान वीजी-आरजेटी के बीच 25.34 किमी सीटीआर कार्य पूरा हुआ, जिसमें 32 जंक्शन जोड़ों का उन्मूलन शामिल है।

  सेस मरम्मत का काम हाथ में लिया गया है और वर्ष के दौरान वीजी-एसयूएनआर के बीच 30 किलोमीटर का काम पूरा किया गया है। केएनएलएस-ओखा के बीच 33.40 किलोमीटर का काम मंजूर किया गया है। इसके अलावा पीबी 2025-26 में 69 किलोमीटर का काम प्रस्तावित है, जो आरबी में मंजूरी के अधीन है।

डिजाइन मोड में टर्नआउट की टैम्पिंग की गई है, जिसके कारण वीजी-आरजेटी के बीच टीक्यूआई में वृद्धि हुई है। टैम्पिंग से पहले और बाद की टीक्यूआई की तुलना निम्नानुसार है:

| एस.एन. | अनुभाग | टैम्पिंग से पहले TQI | टैम्पिंग के बाद TQI | टीक्यूआई में % की वृद्धि |
|---|---|---|---|---|
| 01 | वीजी-एसयूएनआर | 81.17 | 90.54 | 11.55% |
| 02 | SUNR-WKR | 88.85 | 91.95 | 3.52% |

## 3. वाणिज्य विभाग:

### क. माल ढुलाई :

- लोडिंग का परीक्षणजंबो बैग (750 किग्रा.) मेसर्स टाटा केमिकल्स लिमिटेड (टीसीएलएस से केकेयू) द्वारा मिनी फोर्कलिफ्ट की मदद से बीसीएन वैगनों में सफलतापूर्वक कार्य पूरा कर लिया गया है।
- The मंच समतलीकरण कार्यपर लवनपुर गुड्स शेड का निर्माण कार्य 16.06.2024 को पूरा हो गया है, इससे रेक लोडिंग मौजूदा 10 रेक/माह से बढ़कर 13 रेक/माह हो गई है।

### ख. पार्सल यातायात :

- HAPA में पार्सल कार्यालय 27.03.24 से खुला, 09 महीनों में पार्सल राजस्व? 1 करोड़संकलित था।
- मछली का नया शीघ्र नष्ट होने वाला यातायात रेलवे की ओर मोड़ दिया गया तथा रेलवे की मांग पर07 वीपीयूपिछले 03 महीनों में जब्त किया गया था जिससे ₹ 21.47 लाख का अतिरिक्त पार्सल भाड़ा जुड़ गया।
- वित्त वर्ष 2024-25 में दिसंबर-24 तक,17 एसएलआर और 01 वीपीपट्टे पर दिया गया जिससे कुल पार्सल भाड़ा13.80 करोड़ रु.अनुबंध अवधि के दौरान इसे जोड़ा जाएगा।

- पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) को लागू करके आरजेटी डिवीजन में 100% कार्य डिजिटल किया गया और ऑनलाइन भुगतान के सभी तरीके उपलब्ध हैं जो संगठन के लिए पारदर्शी और सुचारू कामकाज में मदद करते हैं और रेलवे उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाएं बढ़ाते हैं।

### ग. गैर किराया राजस्व:

- राजकोट डिवीजन द्वारा अभिनव कृत्रिम बुद्धिमत्ता - एकीकृत सार्वजनिक घोषणा प्रणाली का शुभारंभ किया गया

- लाभ इस प्रकार हैं:
- इस अनुबंध से प्रतिवर्ष 8.05 लाख रुपए का राजस्व प्राप्त होगा। एआई-एकीकृत पीए प्रणाली को परिचालन दक्षता में सुधार और उद्घोषणा कर्मचारियों के कार्यभार को कम करने के लिए डिज़ाइन किया गया है।
- राष्ट्रीय रेलगाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) के साथ एकीकृत होने से समय पर चलना, देरी, रद्दीकरण, पुनर्निर्धारण, निर्धारित प्रस्थान, समाप्ति और मार्ग परिवर्तन जैसी सूचनाएं स्वचालित रूप से अपडेट हो जाएंगी।
- एआई-सक्षम प्रणाली स्वचालित घोषणाएं कर सकती है।
- प्रभाग ने विकास, विनिर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए सफलतापूर्वक अनुबंध प्रदान किया हैराजकोट में फिजियो एवं खेल गतिविधियों का केंद्र यह परियोजना एनएफआर के तहत 8 वर्षों के लिए है, जिससे अनुबंध अवधि के दौरान 1.04 करोड़ रुपए का राजस्व प्राप्त होगा।

### घ. खानपान :

- 11 खानपान इकाइयों के लिए निविदा को अंतिम रूप दिया गया और सफल बोलीदाताओं को अनुबंध आवंटित किया गया है। प्रति वर्ष 30 लाख रुपये का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होगा। 11 इकाइयों में से,04 इकाइयों की नई पहचान की गईआरजेटी स्टेशन के नए प्लेटफार्म (प्लाटफार्म सं.04/05) पर।

**च.** राजकोट मंडल ने सफलतापूर्वक लॉन्च किया "मैं डिजिटल इंडिया हूं" अभियान के तहत डिजिटल भुगतान को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण मील के पत्थर हासिल किए गए हैं। इस पहल ने पार्सल कार्यालय में ऑनलाइन भुगतान

लेनदेन को उल्लेखनीय रूप से बढ़ावा दिया है, जिससे पार्सल सेवा उपयोगकर्ताओं के लिए कैशलेस और सहज अनुभव प्राप्त हुआ है। आगे बढ़ते हुए, यह प्रभाग अधिक सुविधा और दक्षता को बढ़ावा देने के लिए यूटीएस और पीआरएस दोनों प्रणालियों में ऑनलाइन भुगतान को बढ़ाने के लिए और अधिक प्रयास करने के लिए प्रतिबद्ध है।

राजकोट डिवीजन चालू हैपहली स्थितिचालू वर्ष में रेल मदद शिकायत निपटान के लिए पश्चिम रेलवे पर 100 करोड़ रुपये से अधिक का व्यय किया गया।

शिकायत निपटान का औसत समय केवल22 मिनटसाथउत्कृष्ट प्रतिक्रिया रेटिंगऔर केवल5.25 %शिकायतों की संख्या में हिस्सेदारी पश्चिम रेलवे में सबसे कम है।

वीरेल मदद

## 4. कर्षण विभाग:

- आर.आर.ए. क्लैंप के आर-पार समानांतर संपर्क तार का प्रावधान किया गया है तथा प्राप्त संचयी प्रगति लक्ष्य का 107% है, जिससे आर.आर.ए. क्लैंप किनारों से संपर्क तार के टूटने के कारण ओ.एच.ई. विफलता के मामलों में कमी आएगी तथा ओ.एच.ई. विश्वसनीयता में सुधार होगा।

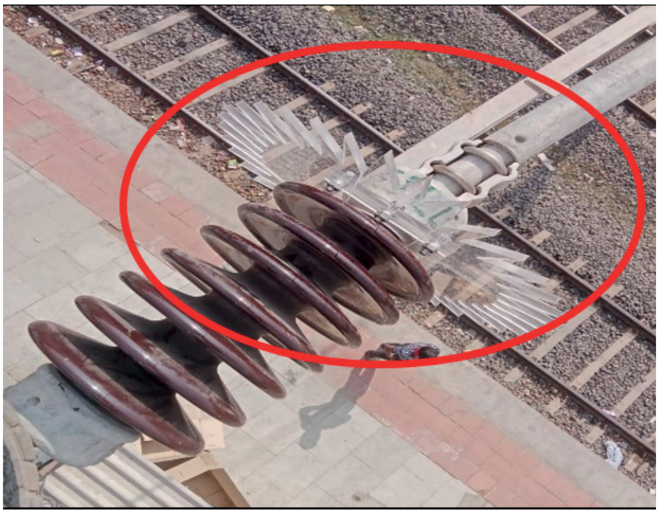
- तटीय क्षेत्रों में खारे पानी के प्रदूषण के कारण इंसुलेटर फ्लैशिंग के मामले सामने आए थे, जो ओएचई की विश्वसनीयता को प्रभावित कर रहे थे। डबल पेडेस्टल इंसुलेटर (पीआइ) व्यवस्था के कार्यान्वयन के माध्यम से इसे सफलतापूर्वक हल किया गया है। इस उपलब्धि ने फ्लैशिंग के मामलों में उल्लेखनीय कमी लाई है और ओएचई प्रणाली की समग्र विश्वसनीयता को बढ़ाया है।

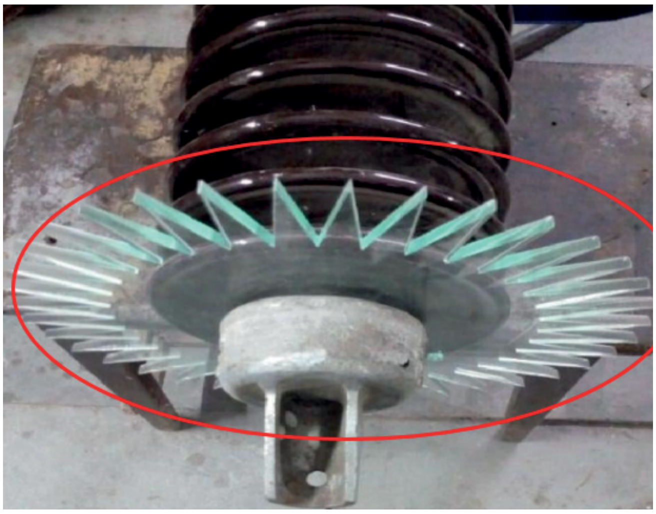
- टावर वैगन रेलिंग को सुदृढ़ करने का कार्य किया गया, जो ऊंचे ओएचई पर ऊंचे प्लेटफार्म के साथ टावर वैगन पर कार्य करते समय सुरक्षा की दृष्टि से अधिक लाभदायक है। के बाद से पहले

- कैटेनरी सस्पेंशन क्लैंप के अंतर्गत पैकिंग सैडल (थिम्बल) का प्रावधान लक्ष्य का 573% प्राप्त कर लिया गया है, जिससे ओएचई विश्वसनीयता में सुधार होगा और सस्पेंशन क्लैंप के अंतर्गत कैटेनरी तार के पिघलने के कारण ओएचई विफलता के मामलों में कमी आएगी तथा सर्किट ब्रेकर ट्रिपिंग के दौरान ओएचई में उच्च रेटिंग फॉल्ट करंट प्रवाहित होने के कारण कैटेनरी तार के टूटने की घटनाओं में कमी आएगी।

- उच्च क्रीपेज दूरी (सीडी-1600 मिमी) के साथ समग्र इन्सुलेटर प्रतिस्थापन द्वारा चीनी मिट्टी के इन्सुलेटर प्रतिस्थापन की प्रगति खारे क्षेत्रों में 96% हासिल की गई है, जो इन्सुलेटर फ्लैशिंग और चटरिंग के कारण ओएचई विफलता के मामलों को कम करेगा और ओएचई विश्वसनीयता में सुधार करेगा।

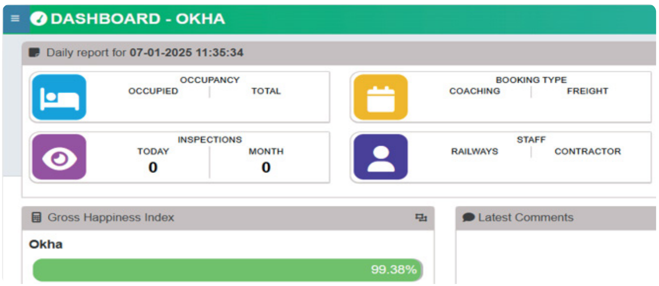
- पक्षी रोधी डिस्क का प्रावधान लक्ष्य का 274% प्राप्त कर लिया गया है, जिससे ओ.एच.ई. पर पक्षियों के विद्युत-आघात के कारण ओ.एच.ई. विफलता के मामलों में कमी आएगी तथा एस.टी./बी.टी. इंसुलेटर के और अधिक जलने से ओ.एच.ई. की विश्वसनीयता में सुधार होगा।



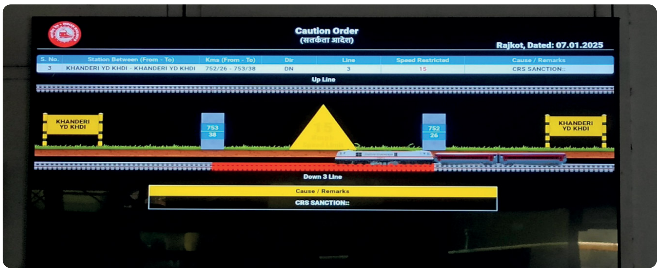


## क्रू लिंक सुधार

- क) ट्रेन 12475/76/77/78 का परिचालन एडीआई डिवीजन के साथ ट्रेन 09491/92 के साथ बदल दिया गया है, जिससे टीएपी और प्रतीक्षा के 5 घंटे की बचत हुई है तथा 1 क्रू सेट की बचत हुई है।
- ब) ट्रेन 22908, 22960, 22923, 12267 की कार्यप्रणाली में बदलाव किया गया है तथा HAPA/JAM से ADI तक एकल क्रू के साथ काम किया जा रहा है। इससे 2 क्रू सेट की बचत हुई है, जिसका उपयोग ओखा तक विस्तार के लिए ट्रेन 22939/40, 22925/26 के लिए किया गया है।
- ग) ट्रेन 09479/80 और 19209/10 का संचालन हापा लॉबी से राजकोट लॉबी में स्थानांतरित कर दिया गया है, जिससे 2 क्रू सेट की बचत हुई है।
- आरआरएमएस - रनिंग रूम मैनेजमेंट सिस्टम को डिवीजन के सभी रनिंग रूम में लागू किया गया है, जो अधिभोग, भोजन, शिकायतों आदि की प्रत्यक्ष रिपोर्ट देता है और चालक दल के कागजी कार्य को समाप्त करता है।

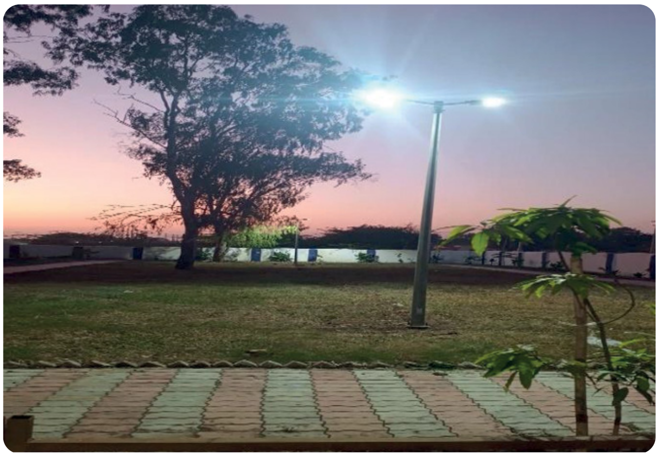



- सावधानी आदेश चित्रात्मक रूप में प्रदर्शित

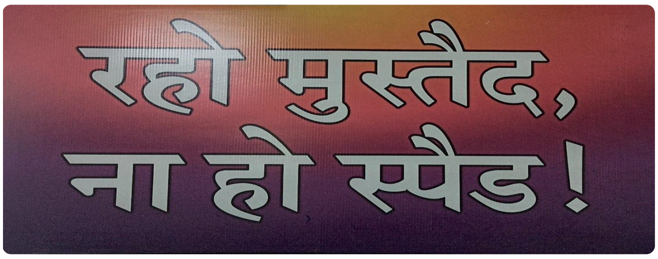



- राजकोट यार्ड का 3-डी यार्ड एलआरडी तैयार किया गया है। चालक दल को एक प्रशिक्षण दिया जाएगा, जो सिग्नलों द्वारा नियंत्रित विभिन्न गतिविधियों के विवरण के साथ-साथ वास्तविक एलआरडी अनुभव भी प्रदान करेगा।

- रनिंग स्टाफ के मनोरंजन और जॉगिंग, वॉकिंग जैसी गतिविधियों के लिए हापा रनिंग रूम के पीछे अप्रयुक्त स्थान पर बगीचे का विकास।



- रेलगाड़ी चलाते समय अपने कर्तव्यों और सावधानियों के बारे में जागरूकता फैलाने और प्रेरित करने के लिए विभिन्न नारे तैयार किए गए हैं।




- राजकोट डिवीजन की सभी लॉबियों में विशेषज्ञों को आमंत्रित करके चालक दल के मानसिक और शारीरिक स्वास्थ्य पर एक सेमिनार आयोजित किया गया। चालक दल ने मूल्यवान अंतर्दृष्टि और सुझावों की बहुत सराहना की विशेषज्ञों द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

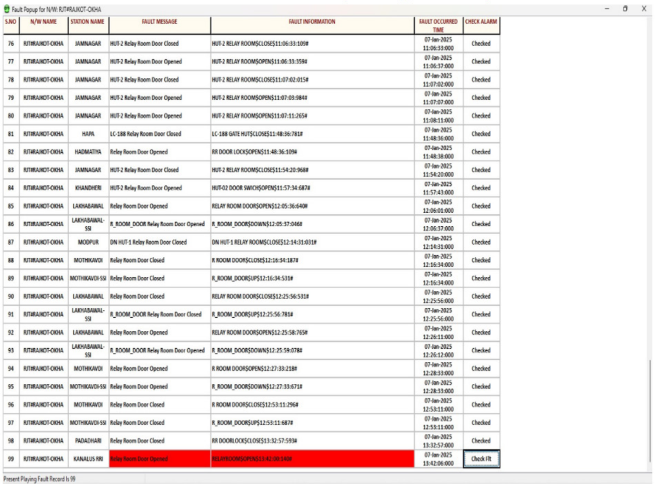
- राजकोट डिवीजन के सभी रनिंग रूम के लिए कैमरा मॉनिटरिंग सिस्टम लागू किया गया, जिससे रनिंग रूम से लेकर डिवीजन तक की गतिविधियों की वास्तविक समय पर निगरानी संभव हो सकी।
- मोरबी रनिंग रूम में प्रति क्यूबिकल दो बिस्तरों का प्रावधान लागू किया गया है, जिससे अन्य क्रू सदस्यों से होने वाली परेशानी समाप्त हो गई है और क्रू के आराम में काफी सुधार हुआ है।

- वांकानेर टीआरडी डिपो में कार्यशाला स्थापित की गई है जिसमें ड्रिलिंग मशीन, गर्डिंग मशीन, पावर हैकसॉ, इंसुलेटर टेस्टिंग मशीन, स्प्रे पेंटिंग मशीन और ड्रॉपर मेकिंग जिग जैसे विभिन्न उपकरण/मशीनें शामिल हैं। इसके अलावा, कार्यशाला में प्लेटफॉर्म पर बॉन्ड को सुरक्षित करने के लिए क्लीट्स तैयार करने जैसे विभिन्न कार्य किए जा रहे हैं।

- मंडल में टावर वैगन के लिए मोबाइल ईंधन सुविधा का प्रावधान शुरू किया गया है। इससे मालगाड़ियों के आवागमन के लिए मार्ग की बचत होगी और एचएसडी तेल की बचत होगी क्योंकि विभिन्न डिपो से आरसीडी तक टावर वैगन की आवाजाही नहीं होगी।

## 5. सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग :

- SIFC RJT पर ऑडियो अलार्म के साथ रिले रूम ओपन क्लोज फॉल्ट जनरेशन कॉन्फ़िगर किया गया है। जब भी RR खुलता है, तो स्क्रीन पर ऑडियो अलार्म ध्वनि "रिले रूम खुल गया" के साथ लाल संकेत चमकने लगता है। इससे रिले रूम के अनधिकृत खुलने पर समयबद्ध तरीके से कार्रवाई सुनिश्चित होगी।



Fault Popup for N/W: RJT#RAJKOT-OKHA

| S.NO | N/W NAME | STATION NAME | FAULT MESSAGE | FAULT INFORMATION | FAULT OCCURRED TIME | CHECK ALARM |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 76 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Closed | HUT-2 RELAY ROOM$CLOSE$11:06:33:109# | 07-Jan-2025 11:06:33:000 | Checked |
| 77 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Opened | HUT-2 RELAY ROOM$OPEN$11:06:33:359# | 07-Jan-2025 11:06:37:000 | Checked |
| 78 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Closed | HUT-2 RELAY ROOM$CLOSE$11:07:02:015# | 07-Jan-2025 11:07:02:000 | Checked |
| 79 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Opened | HUT-2 RELAY ROOM$OPEN$11:07:03:984# | 07-Jan-2025 11:07:07:000 | Checked |
| 80 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Opened | HUT-2 RELAY ROOM$OPEN$11:07:11:265# | 07-Jan-2025 11:08:11:000 | Checked |
| 81 | RJT#RAJKOT-OKHA | HAPA | LC-188 Relay Room Door Closed | LC-188 GATE HUT$CLOSE$11:48:36:781# | 07-Jan-2025 11:48:36:000 | Checked |
| 82 | RJT#RAJKOT-OKHA | HADMATIYA | Relay Room Door Opened | RR DOOR LOCK$OPEN$11:48:36:109# | 07-Jan-2025 11:48:38:000 | Checked |
| 83 | RJT#RAJKOT-OKHA | JAMNAGAR | HUT-2 Relay Room Door Closed | HUT-2 RELAY ROOM$CLOSE$11:54:20:968# | 07-Jan-2025 11:54:20:000 | Checked |
| 84 | RJT#RAJKOT-OKHA | KHANDHERI | HUT-2 Relay Room Door Opened | HUT-02 DOOR SWICH$OPEN$11:57:34:687# | 07-Jan-2025 11:57:43:000 | Checked |
| 85 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL | Relay Room Door Opened | RELAY ROOM DOOR$OPEN$12:05:36:640# | 07-Jan-2025 12:06:01:000 | Checked |
| 86 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL-SSI | R_ROOM_DOOR Relay Room Door Opened | R_ROOM_DOOR$DOWN$12:05:37:046# | 07-Jan-2025 12:06:37:000 | Checked |
| 87 | RJT#RAJKOT-OKHA | MODPUR | DN HUT-1 Relay Room Door Closed | DN HUT-1 RELAY ROOM$CLOSE$12:14:31:031# | 07-Jan-2025 12:14:31:000 | Checked |
| 88 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI | Relay Room Door Closed | R ROOM DOOR$CLOSE$12:16:34:187# | 07-Jan-2025 12:16:34:000 | Checked |
| 89 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI-SSI | Relay Room Door Closed | R_ROOM_DOOR$UP$12:16:34:531# | 07-Jan-2025 12:16:34:000 | Checked |
| 90 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL | Relay Room Door Closed | RELAY ROOM DOOR$CLOSE$12:25:56:531# | 07-Jan-2025 12:25:56:000 | Checked |
| 91 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL-SSI | R_ROOM_DOOR Relay Room Door Closed | R_ROOM_DOOR$UP$12:25:56:781# | 07-Jan-2025 12:25:56:000 | Checked |
| 92 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL | Relay Room Door Opened | RELAY ROOM DOOR$OPEN$12:25:58:765# | 07-Jan-2025 12:26:11:000 | Checked |
| 93 | RJT#RAJKOT-OKHA | LAKHABAWAL-SSI | R_ROOM_DOOR Relay Room Door Opened | R_ROOM_DOOR$DOWN$12:25:59:078# | 07-Jan-2025 12:26:12:000 | Checked |
| 94 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI | Relay Room Door Opened | R ROOM DOOR$OPEN$12:27:33:218# | 07-Jan-2025 12:28:33:000 | Checked |
| 95 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI-SSI | Relay Room Door Opened | R_ROOM_DOOR$DOWN$12:27:33:671# | 07-Jan-2025 12:28:33:000 | Checked |
| 96 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI | Relay Room Door Closed | R ROOM DOOR$CLOSE$12:53:11:296# | 07-Jan-2025 12:53:11:000 | Checked |
| 97 | RJT#RAJKOT-OKHA | MOTHIKAVDI-SSI | Relay Room Door Closed | R_ROOM_DOOR$UP$12:53:11:687# | 07-Jan-2025 12:53:11:000 | Checked |
| 98 | RJT#RAJKOT-OKHA | PADADHARI | Relay Room Door Closed | RR DOORLOCK$CLOSE$13:32:57:593# | 07-Jan-2025 13:32:57:000 | Checked |
| 99 | RJT#RAJKOT-OKHA | KANALUS RRI | Relay Room Door Opened | RELAYROOM$OPEN$13:42:00:140# | 07-Jan-2025 13:42:06:000 | Check Flt |

Present Playing Fault Record Is 99

### आरएफ ब्लॉक कार्य का प्रावधान

- आरएफ आधारित ब्लॉक कार्य 5 ब्लॉक खंडों (केएमबीएल-बीएचटीएल, बीएचटीएल-बीपीकेए, बीएचटीए-ओकेडी, डीडब्ल्यूके-बीएमआरएन, बीएमआरएन-ओकेएचए) में प्रदान किया जाता है, क्योंकि ब्लॉक खंड की लंबाई लगभग 15-16 किमी से अधिक होती है।

  इससे विफलताओं की संख्या में कमी आएगी और मीडिया रिडंडेंसी सुचारू रूप से चलने के साथ ब्लॉक का संतोषजनक संचालन होगा। परिणामस्वरूप, ट्रेनों को रोकने से बचा जा सकेगा।

## 6. इलेक्ट्रिकल (जीएस) विभाग:

### नवीकरणीय ऊर्जा

- नये सौर संयंत्र :राजकोट डिवीजन में विभिन्न स्थानों पर 150 किलोवाट पावर ग्रिड से जुड़े रूफटॉप सोलर प्लांट लगाए गए हैं। अनुमानित बचत219000 यूनिट (किलोवाट घंटा)प्रति वर्ष और अपेक्षित राजस्व बचतरु. 18.60 लाखप्रतिवर्ष।

- **मौजूदा सौर संयंत्र उत्पादन :**

  राजकोट डिवीजन में 539 किलोवाट पावर ग्रिड से जुड़े रूफटॉप सौर संयंत्र चालू किए गए, वर्ष 2024-25 (दिसंबर 2024 तक) के लिए कुल उत्पादित यूनिट 497555 यूनिट (केडब्ल्यूएच) है और 33.39 लाख रुपये की राजस्व बचत हासिल की गई है।

### राजकोट में स्थापित अन्य सौर आधारित उपकरण

- **विभाजन :**

  रनिंग रूम, रिटायरिंग रूम और अन्य सर्विस बिल्डिंग में 500 एलपीडी क्षमता के 8 सोलर हॉट वाटर हीटर लगाए गए हैं। इससे शून्य ऊर्जा के साथ गर्म पानी की बेहतर सुविधा मिलेगी।

## ऊर्जा दक्षता

- **बीएलडीसी पंखों का प्रावधान**

  ऊर्जा संरक्षण के उद्देश्य से विभिन्न स्टेशनों और सेवा भवनों के प्लेटफॉर्म कवर शेड में 550 बीएलडीसी पंखे लगाए गए हैं। इससे लगभग 105600 यूनिट बिजली पैदा होगी, जिससे प्रति वर्ष 8,97,600 रुपये की बचत होने की उम्मीद है।

## स्वचालित पावर फैक्टर सुधार पैनल का प्रावधान

- 0.95 से अधिक पावर फैक्टर हासिल करने के लिए राजकोट डिवीजन के विभिन्न स्टेशनों यानी राजकोट, ओखा, द्वारका, जामनगर, हापा, भक्तिनगर, सुरेंद्रनगर, वांकानेर, मोरबी स्टेशनों पर 50 केवीएआर एपीएफसी पैनल प्रदान किया गया है। इस प्रकार से छूट प्राप्त हो रही हैडिस्कॉमऔर घाटे को कम करना। 2024-25 (नवंबर-2024 तक) के लिए 04 एचटी कनेक्शनों पर 0.95 से ऊपर के पावर फैक्टर के लिए पीजीवीसीएल से 1,13,523 रुपये का पीएफ क्रेडिट प्राप्त हुआ है।

- 5 नग.ऊर्जा कुशल स्टार रेटेडजामनगर, थान, हापा, सिक्का और कनालुस स्टेशनों पर सबमर्सिबल पंप उपलब्ध कराए गए हैं।
- स्वचालन राजकोट डिवीज़न में खगोलीय टाइमर का उपयोग करके 122 स्ट्रीट लाइट सर्किट का काम पूरा हो गया है। इससे ऊर्जा की बर्बादी से बचा जा सकेगा और पुरुषों के घंटों की बचत होगी।
- डिवीजन कार्यालय परिसर और रेलवे अस्पताल - राजकोट में,79 अधिभोग सेंसर रहित पहल के रूप में ऊर्जा संरक्षण के लिए प्रकाश व्यवस्था के लिए 1000 एमएएच तथा एसी के लिए 73 ऑक्यूपेंसी सेंसर उपलब्ध कराए गए हैं।

## रोशनी में सुधार

- रेलवे स्टेशनों पर हाई मास्ट का प्रावधान
- मोरबी स्टेशन पर 15 मीटर ऊंचे 2 हाई मास्ट, सुरेन्द्रनगर स्टेशन पर 20 मीटर ऊंचे 1 हाई मास्ट तथा भक्तिनगर रेलवे स्टेशन के सर्कुलेटिंग एरिया में 20 मीटर ऊंचे 2 हाई मास्ट लगाए गए हैं। इससे स्टेशन के सर्कुलेटिंग एरिया, यार्ड तथा लोडिंग पॉइंट पर बेहतर रोशनी होगी।

- यात्री अनुभव को बेहतर बनाना

- मोरबी, सुरेन्द्रनगर और वांकानेर रेलवे स्टेशनों पर फागड़े लाइटिंग और सर्कुलेटिंग एरिया लाइटिंग की व्यवस्था की गई है, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण बेहतर हुआ है।

- एलईडी आधारित स्टेशन नाम बोर्ड का प्रावधान: ट्राई –

- लखतर, वांकानेर, मीठापुर, खंभालिया, भाटिया और पदधारी स्टेशनों पर भाषा एलईडी स्टेशन नाम बोर्ड प्रदान किया गया है।

- नए दीर्घवृत्ताकार साइनेज का प्रावधान: सुरेन्द्रनगर, लखतर, थान, वांकानेर स्टेशनों पर नए साइनेज बोर्ड लगाए गए हैं, जिससे यात्रियों को बेहतर नेविगेशन और सूचना मिल सकेगी।

- यूएसबी प्रकार के मोबाइल चार्जिंग पॉइंट का प्रावधान: यात्री सुविधाओं के लिए द्वारका, हापा, ओखा, सुरेन्द्रनगर, मोरबी, वांकानेर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर 40 यूएसबी मोबाइल चार्जर उपलब्ध कराए गए।

- **एचवीएलएस पंखों का प्रावधान**

द्वारका स्टेशन के कंकरेंस हॉल में 1 एचवीएलएस पंखा तथा राजकोट स्टेशन के यूटीएस काउंटर हॉल में 2 एचवीएलएस पंखे लगाए गए हैं। इससे यात्रियों को बेहतर वायु-संचार मिलेगा।

## कर्मचारियों की सुविधाओं में सुधार

- राजकोट डिवीजन के विभिन्न रनिंग रूम में स्टार रेटेड एसी (2), वाटर कूलर (4), चिमनी (4) और एयर पर्दे प्रदान करके रनिंग रूम सुविधाओं में सुधार किया गया है।

- रेलवे अस्पताल - राजकोट में आईसीयू और महिला वार्ड में 06 फाइव स्टार रेटेड इन्वर्टर टाइप 1.5 टन स्प्लिट एसी उपलब्ध कराए गए हैं और 01 एसी को बदला गया है। इससे बीमार व्यक्तियों के लिए बेहतर स्टाफ सुविधा प्राप्त होगी।

- कुल 804 स्टाफ क्वार्टरों में पुरानी एल्युमीनियम वायरिंग को बदलकर वायरिंग की गई है। इससे स्टाफ की सुरक्षा बेहतर होगी और बिजली की संपत्तियों की विश्वसनीयता में सुधार होगा।

## सुरक्षा संवर्धन

### पुराने अर्थिंग और पैनलों का प्रतिस्थापन

सुरक्षा बढ़ाने के लिए सेवा भवन और स्टाफ क्वार्टरों में 251 पुरानी और अधिक आयु वाली अर्थिंग को बदला गया है।

### पुरानी तारों को नई तांबे की तारों से बदलना

वर्ष के दौरान कुल 26 सेवा भवनों और अन्य स्थानों पर पुरानी तारों को बदलने का कार्य किया गया।

## कोचिंग रखरखाव

- आरजेटी, हापा, ओखा कोचिंग डिपो की सिक लाइनों पर 750 वोल्ट बिजली आपूर्ति प्रदान करने के लिए पोर्टेबल ट्रॉली का विकास। इससे सिक कोचों की समय पर जांच हो सकेगी और सिक लाइन पर पावर कार की जरूरत खत्म हो जाएगी।

- आरजेटी, हापा, ओखा में 4 पिट लाइनों पर 750 वोल्ट बिजली आपूर्ति का प्रावधान। इससे प्रति वर्ष 205 किलोलीटर डीजल की बचत होगी तथा प्रति वर्ष 1.62 करोड़ रुपये की शुद्ध राजस्व बचत होगी।

- 11 एलएचबी नॉन एसी कोचों में अंडर फेम पंप एमपीसीबी को शिफ्ट करने का काम पूरा हो चुका है। इससे ओवर लोड के कारण पंप ट्रिपिंग की स्थिति में एस्कॉर्टिंग स्टाफ के लिए एमपीसीबी को तुरंत आराम देने में मदद मिलेगी, जिससे रेल मदद की शिकायतों में कमी आएगी।

- कोचिंग रखरखाव के दौरान रास्ते में बैटरी खराब होने से बचने के लिए एसी (1100 एएच के 3 सेट) और टीएल कोच (4 सेट) में पुरानी बैटरियों को बदल दिया गया है।

- वर्ष के दौरान 171 कोचों में एयरोसोल आधारित अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणाली का प्रावधान किया गया है।

- वर्ष के दौरान 12 टीएल कोचों और 58 एसी कोचों के लिए आईओएच शेड्यूल किया गया है, हालांकि स्टाफ की कमी है।

- 17 एसी कोचों और 70 टीएल कोचों वाली 05 विशेष रेलगाड़ियों का रखरखाव सीमित उपलब्ध मानव शक्ति के साथ महीने के दौरान सफलतापूर्वक किया गया।

## नवाचार

- राजकोट डिवीजन को भारत सरकार, विद्युत मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार - 2024 से सम्मानित किया गया है, अर्थात नवाचार पुरस्कारों में अंडर गियर लाइट्स के स्वचालन के लिए मान्यता प्रमाण पत्र (सीओआर)।

- **परियोजना का नाम: अल्ट्रासोनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करके पिट लाइनों में अंडर गियर परीक्षा लाइटों का स्वचालन।**

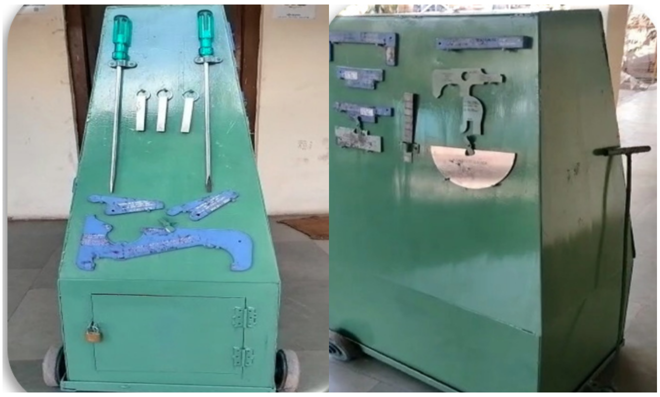
- इस परियोजना का उद्देश्य भारतीय रेलवे के कोचिंग डिपो की पिट लाइनों में ऊर्जा संरक्षण के छिपे अवसरों को अल्ट्रासोनिक तकनीक के साथ आईआर मोशन सेंसर के माध्यम से जोड़ना है। इस परियोजना में पिट ऑक्यूपेंसी डिटेक्शन के लिए प्रोग्रामेबल माइक्रोकंट्रोलर का उपयोग करके 3 अल्ट्रासोनिक सेंसर IP 65 को नियंत्रित किया जाता है। यह सिस्टम पिट लाइन के उस हिस्से की सभी अंडर गियर लाइट को बंद कर देता है, जिस पर जांच के लिए कोई रोलिंग स्टॉक नहीं है + पिट लाइन के उस हिस्से में कोई गतिविधि/गति नहीं पाई जाती है, इस प्रकार ऊर्जा की बर्बादी से बचा जाता है। कुल अपेक्षित ऊर्जा बचत: 6048 KWH प्रति वर्ष ऊर्जा बिलों पर अपेक्षित मौद्रिक बचत: लगभग 51000/- प्रति वर्ष प्रति पिट लाइन।

## प्रणाली में सुधार

- विद्युत विभाग ने स्टोर से प्राप्त सामग्री पर क्यूआर कोड विनाइल स्टिकर चिपकाने की प्रक्रिया शुरू करके सिस्टम में सुधार किया है, जिसमें सामग्री के क्रय आदेश का विवरण, वारंटी अवधि और अन्य शर्तों का विवरण शामिल है। इससे सामग्री के रिकॉर्ड रखने और वारंटी दावों में बेहतर मदद मिलेगी।

## 7. मैकेनिकल विभाग:

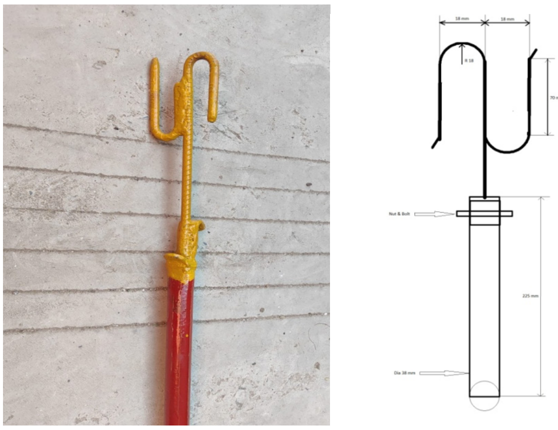
- हापा डिपो के कर्मचारियों ने यार्ड और सिक लाइन से स्क्रैप सामग्री का उपयोग करके एक गेज स्टोरेज ट्रॉली विकसित की है। यह ट्रॉली आसान आवाजाही की सुविधा प्रदान करती है और दैनिक पैरामीटर माप के लिए आवश्यक विभिन्न गेज के लिए व्यवस्थित भंडारण प्रदान करती है।



- एआरटी कर्मचारियों ने लोको शेड से अपशिष्ट/स्क्रैप पाइप और सामग्री का उपयोग करके एक पोर्टेबल टेलीस्कोपिक लाइटिंग टॉवर का निर्माण किया है। यह टॉवर मानक पावर पैक और मौजूदा इन्फ्लेटेबल लाइटिंग टॉवर के साथ संगत है। इसे स्थापित करने के लिए दो कर्मियों की आवश्यकता होती है और यह 360-डिग्री फ्लडलाइट कवरेज प्रदान करता है।

- एआरटी स्टाफ द्वारा तैयार स्वचालित ट्विस्ट लॉक खोलने वाला उपकरण

  डबल स्टैक्ड कंटेनर के मामले में, जो चारों कोनों पर दो कंटेनरों के बीच लगे सेमी ट्विस्ट एटीएल द्वारा लॉक किए गए हैं, आपातकालीन स्थिति में इस विशेष गैजेट की मदद से खोले जा सकते हैं।



### गैजेट का विवरण:

1. गैजेट ड्राइंग के अनुसार बनाया गया है।

2. सभी आयाम मिमी में हैं।

3. पाइप Al से बना है जिसका बाहरी व्यास 38 मिमी और लंबाई 225 मिमी है।

4. शीर्ष भाग का निर्माण 10 मिमी व्यास की दो यू-आकार की एसएस छड़ों को वेल्डिंग करके किया गया है।जोड़ा जाता है।

5. ऊपरी और निचले हिस्से को नट और बोल्ट से जोड़ा जाता है।

इस गैजेट का उपयोग ऊपरी और निचले कंटेनर के बीच फिट की गई सिंगल और डबल रस्सी के साथ सेमी-एटीएल को खोलने के लिए किया जाता है। गैजेट के पुश और पुल मूवमेंट की मदद से दोनों सेमी एटीएल खुलते हैं।

- ART RJT और SPART Hapa के कर्मचारियों द्वारा आसानी से उपलब्ध स्क्रैप सामग्री का उपयोग करके एक बहुमुखी सामग्री ट्रॉली विकसित की गई थी। यह ट्रॉली ट्रैक या सड़क के माध्यम से वस्तुओं का परिवहन कर सकती है। यह दो HRE जैक (प्रत्येक 70 किलोग्राम) और हाइड्रोलिक नली पाइप जैसी सामग्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाता है। ट्रॉली का डिज़ाइन ट्रैक और सड़क विन्यास के बीच आसान समायोजन की अनुमति देता है और इसकी मजबूत संरचना और सरल असेंबली की विशेषता है।

- एआरटी स्टाफ द्वारा बॉक्सएनएचएल वैगनों की दो बिंदु उठाने के लिए गैजेट:

- BOXNHL/BCNHL वैगन के आंतरिक पहिया परिवर्तन (हॉट एक्सल व्हील परिवर्तन) के दौरान, जहां पूरी ट्रॉली को हटाना होता है, लिफ्टिंग पैड के नीचे HRE जैक डालने में कठिनाई होती है, क्योंकि यह उठाते समय पहिये को छूता है और सोल बार की मोटाई इतनी कम होती है कि इस गैजेट का उपयोग किए बिना यह क्षतिग्रस्त हो सकती है।

- क्रॉस चैनलों के झुकने से बचने के लिए भी यह उपकरण सहायक है, क्योंकि इसे हील ब्लॉक के साथ सोल बार की तरफ अंतराल वाले हिस्से में डाला जाता है और जैक को आसानी से उठाया जा सकता है।

- लकड़ी की पैकिंग उठाने वाला गैजेट
- यह गैजेट 1800 मिमी x 300 मिमी x 300 मिमी या इसी तरह के आकार के 50 किलोग्राम वजन वाले भारी लकड़ी के पैकिंग को उठाने के लिए उपयोग किया जाता है, जिसका उपयोग क्रेन प्रॉपिंग में किया जाता है।
- यह लकड़ी के पैकिंग को एक स्थान से दूसरे स्थान पर आसानी से ले जाने में काफी सहायक है

- ओखा डिपो पर पहली बार आईओएच एवं एसएस-आई शेड्यूल शुरू हुआ :
- दिनांक 12.09.24 को पहली बार ओखा में रोड मोबाइल क्रेन का उपयोग करके IOH सफलतापूर्वक पूरा किया गया। ओखा में IOH, SS-I, व्हील चेंज के निष्पादन से ओखा से HAPA तक कोचों की आवाजाही कम हो जाएगी, जिसके परिणामस्वरूप डाउनटाइम कम होगा, अधिक उपयोग होगा और HAPA में कोचों की अप्रभावीता कम होगी। साथ ही यह ओखा और HAPA के बीच कोचों की आवाजाही के लिए परिचालन लागत को कम करेगा। इसके अलावा, यार्ड में भीड़भाड़ कम होने के कारण HAPA में शंटिंग का काम भी आसान हो जाएगा। IOH/SS-I को हापा डिपो ले जाने के बजाय ओखा डिपो पर करने से प्रति कोच लगभग 15 लाख रुपये की बचत होगी।

- स्क्रैप मटेरियल और फोम शीट से डैम्पर स्टैंड बनाया जा रहा है। जो डैम्पर को घर्षण के कारण क्षतिग्रस्त होने से बचाता है, जिससे डैम्पर की कोडल लाइफ भी बढ़ जाती है। इस स्टैंड से फर्स्ट इन फर्स्ट आउट (FIFO) भी आसानी से सुनिश्चित होता है। आर.डी.एस.ओ. ने आर.जे.टी. डिपो के ऑडिट के दौरान भी इसकी सराहना की थी।

- पोलार्ड सिम्युलेटर के लिए इन-हाउस मैकेनिज्म:
- राजकोट डिपो ने इन-हाउस पोलार्ड सिम्युलेटर विकसित किया है। यह सुविधाजनक उपकरण, जो छह महीने से उपयोग में है, स्पीड सेंसर और डंप वाल्व की कार्यक्षमता के सत्यापन की सुविधा देता है। माउंटेड के साथ स्क्रैप स्प्रोकेट से निर्मिता/2-इंच स्क्वायर ड्राइव फीमेल सॉकेट, POLLARD सिम्युलेटर को आसानी से /-इंच

स्क्वायर ड्राइव इम्पैक्ट रिंच से जोड़ा जा सकता है। एक्सल रोटेशन का अनुकरण करके, यह स्पीड सेंसर के संचालन और संबंधित डंप वाल्व की प्रतिक्रिया का परीक्षण करने की अनुमति देता है, जिससे WSP सिस्टम की उचित कार्यप्रणाली और वायरिंग सुनिश्चित होती है। रखरखाव के दौरान स्पीड सेंसर और डंप वाल्व का उचित अनुक्रम सुनिश्चित किया जाता है।

- एसएसई (सी एंड डब्ल्यू) आरजेटी डिपो की सिक लाइन में न्यूमेटिक इम्पैक्ट रिंच की इन-हाउस स्थापना:
- इन-हाउस न्यूमेटिक रिंच प्रणाली 5-6 बार दबाव पर संपीड़ित हवा के साथ 1100 एनएम का अधिकतम टॉर्क उत्पन्न करती है और कुछ सेकंड के भीतर नट-बोल्ट खोल देती है, जिससे मैन्युअल खोलने की तुलना में महत्वपूर्ण समय की बचत होती है।

**फ़ायदे:-**

1. लागत-प्रभावशीलता: इस सिस्टम की लागत केवल 20,000 रुपये है, जबकि बैटरी से चलने वाले इम्पैक्ट रिंच की लागत लगभग 35,000 रुपये है। इसलिए, न्यूमेटिक इम्पैक्ट रिंच अधिक लागत-प्रभावी हैं।

2. कवरेज: यह कोच के दोनों तरफ 1.5 कोच की लंबाई को आसानी से कवर कर सकता है।

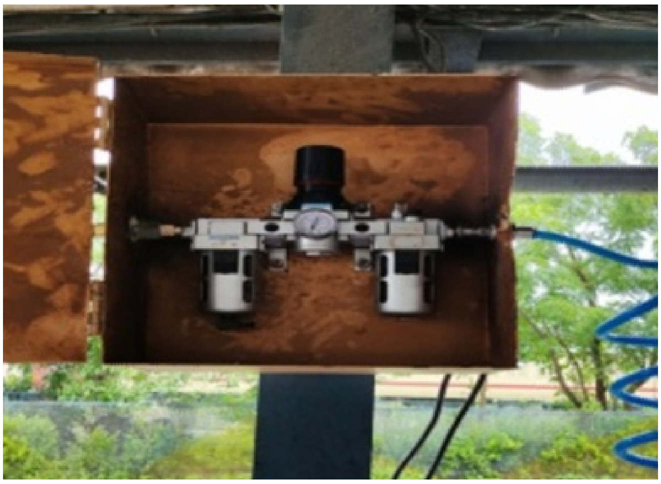
3. नली भंडारण: इस स्थापना में एक रिकॉइल-प्रकार संपीड़ित वायु नली का उपयोग किया जाता है, जिसे उपयोग के बाद वापस ले लिया जा सकता है और एक छोटे से बॉक्स में संग्रहीत किया जा सकता है।

4. त्वरित कनेक्शन: इस प्रणाली में सभी कनेक्शन त्वरित-युग्मन प्रकार के हैं, जिससे आवश्यकतानुसार आसानी से हटाया और जोड़ा जा सकता है।

5. समय की बचत: इन-हाउस प्रणाली, मैन्युअल रूप से नट-बोल्ट खोलने में बर्बाद होने वाले समय की काफी बचत करती है, जिससे अप्रभावी समय कम हो जाता है।

6. संपीड़ित वायु आपूर्ति: वायवीय प्रभाव रिंच संपीड़ित वायु आपूर्ति का उपयोग करते हैं, जो एकल कार परीक्षण, डीवी परीक्षण और सिलेंडर परीक्षण जैसे उद्देश्यों के लिए बीमार लाइन में आसानी से उपलब्ध है।

7. टिकाऊपन: वायवीय प्रभावी रिंचों का जीवनकाल बैटरी चालित प्रभावी रिंचों की तुलना में अधिक लंबा होता है।



- एलएचबी कोच के सेकेंडरी हेलिकल स्प्रिंग के परिवहन, हटाने और प्रतिस्थापन के लिए गैजेट।

- सी एंड डब्ल्यू डिपो राजकोट के कर्मचारियों ने एलएचबी कोच के टूटे हुए सेकेंडरी हेलिकल स्प्रिंग को आसानी से हटाने और बदलने के लिए गैजेट का एक सेट विकसित किया है।

- यात्री शिकायतों का त्वरित एवं प्रभावी निपटान:

- यात्री शिकायत प्रकोष्ठ ने वर्ष 2024-25 में उल्लेखनीय परिणाम प्राप्त किए हैं, जिसके कारण राजकोट मंडल की यांत्रिक शाखा को वर्ष 2024-25 के लिए "उत्कृष्ट" रेटिंग दी गई है, जो पश्चिम रेलवे की "औसत" रेटिंग को पार कर गया है। इसके अतिरिक्त, राजकोट मंडल में यात्री शिकायतों के लिए औसत लंबित समय 0:09 मिनट पर प्रभावशाली रूप से खड़ा है, जबकि पश्चिम रेलवे का औसत लंबित समय 0:18 मिनट है, जो 100% का उल्लेखनीय सुधार दर्शाता है। इसके अलावा, राजकोट मंडल में यात्री शिकायतों के लिए औसत निपटान समय 0:18 मिनट पर प्रभावशाली रूप से खड़ा है, जबकि पश्चिम रेलवे का औसत निपटान समय 0:35 मिनट है, जो 94.44% का पर्याप्त सुधार दर्शाता है। ये आँकड़े टीम की दक्षता और

यात्रियों की शिकायतों का त्वरित समाधान करने में समर्पण, रेलवे नेटवर्क के भीतर सेवा गुणवत्ता के लिए उच्च मानक स्थापित करना।

| एफएनओ.संगठन | प्रारंभिक 8अलांसे | प्रास | % शेयर करना | बंद किया हुआ | समापन संतुलन | % निपटान | औसत निपटान समय | औसत रेटिंग | औसत लम्बित1समय |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 अहमदाबाद डिवीजन | 1 | 21288 | 26.68 | 21286 | 3 | 99.99 | 0:38 | संतोषजनक | 0:25 |
| 2 मुंबई डिवीजन | 0 | 24305 | 30.46 | 24304 | 1 | 100.00 | 0:28 | संतोषजनक | 0:10 |
| 3 वडोदरा डिवीजन | 0 | 1714 | 2.15 | 1713 | 1 | 99.94 | 0:53 | उत्कृष्ट | 0:17 |
| 4 भावनगर डिवीजन | 0 | 8306 | 10.41 | 8306 | 0 | 100.00 | 0:30 | संतोषजनक | 0:11 |
| 5 राजकोट डिवीजन | 0 | 4508 | 5.65 | 4508 | 0 | 100.00 | ■ | उत्कृष्ट | ओम |
| 6 रतलाम डिवीजन | 0 | 19681 | 24.66 | 19680 | 1 | 99.99 | 0:44 | संतोषजनक | 0:23 |
| कुल | 1 | 79802 | 100% | 79797 | 6 | 99.99 | | | |

- पूरी सुविधाएँ अभी तक विकसित नहीं होने के बावजूद, हापा में सी एंड डब्ल्यू स्टाफ ने लोडिंग के लिए पूरी तरह से फिट वैगनों को सुनिश्चित करने के लिए बीटीपीएन वैगनों की डोम कवर जांच शुरू कर दी है। साथ ही, सावधानीपूर्वक योजना बनाकर और बीटीपीजीएलएन और बीटीपीएन वैगनों की पहचान करके, जिनमें स्टीम क्लीनिंग/डीगैसिंग के बिना मरम्मत का काम किया जा सकता है। कई वैगनों को फिट बनाया गया है, जिससे इन वैगनों के अप्रभावी समय में भारी कमी आई है, जिन्हें अन्यथा स्टीम क्लीनिंग या डीगैसिंग की आवश्यकता होती।

- HAPA डिपो के कर्मचारियों ने घर में उपलब्ध सामग्री का उपयोग करके एक योग केंद्र विकसित किया है। यह समर्पित स्थान निस्संदेह कर्मचारियों को बहुमूल्य लाभ प्रदान करेगा, विश्राम और बेहतर स्वास्थ्य को बढ़ावा देगा।

- रोलिंग इन/आउट हट को स्क्रैप मटेरियल और 3.15 मिमी एमएस प्लेट से घर में ही बनाया जाता है। रोलिंग इन/आउट हट को JAM रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों की रोलिंग इन/आउट जांच के लिए स्थापित किया गया था। ये हट रोलिंग इन/आउट जांच कर्मचारियों को गर्मी और मानसून के मौसम में आराम से काम करने में मदद करती हैं।

- एचएपीए डिपो द्वारा एक नया गैस डिटेक्टर उपकरण चालू किया गया है जिसका उपयोग हाइड्रोकार्बन स्तर का पता लगाने और बीटीपीएन और बीटीपीजीएलएन वैगनों में डोम कवर दोषों और फिटिंग के सुधार के दौरान सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए किया जा सकता है।

## अन्य उपलब्धियाँ

### ए. कोचिंग

- एलएचबी कोच कमीशनिंग: चालू वित्त वर्ष में राजकोट मंडल के सीएंडडब्ल्यू डिपो में 07 एलएचबी कोच कमीशन किए गए।
- एफटीआर स्पेशल ट्रेन की जांच: 14 एफटीआर स्पेशल ट्रेनों की जांच की गई।
- आईओएच और एसएस-आई: 86 आईओएच और 42 एसएस-आई पूरे किये गये।
- एफटीआर विशेष परीक्षा: राजकोट मंडल के सी एंड डब्ल्यू डिपो में 14वीं एफटीआर विशेष परीक्षा आयोजित की गई।

### बी. माल ढुलाई

- बीमार वैगन की मरम्मत: यातायात की मांग को पूरा करने के लिए, 14 जून 2024 को हापा बीमार लाइन पर एक ही दिन में अब तक के सबसे अधिक 17 बीमार वैगनों को फिट चिह्नित किया गया।
- वैगन मरम्मत: समर्पित प्रयासों से बीटीपीजीएलएनई की उच्च मांग को पूरा करने के लिए, दिसंबर '24 में 97 बीटीपीजीएलएनई वैगनों को फिट चिह्नित किया गया।
- रेक जांच: 17 अक्टूबर 2024 को एक ही दिन में 09 रेक की जांच की गई।
- वैगन मरम्मत: यातायात की मांग को पूरा करने के लिए, दिसंबर 2024 में सी एंड डब्ल्यू डिपो हापा में अब तक के सबसे अधिक 263 वैगनों को फिट चिह्नित किया गया।

### सी. आपदा प्रबंधन

- एआरटी-आरजेटी: 23 नवंबर, 2024 को बीसीएनए वैगन पर स्थापना और मूवमेंट परीक्षण के साथ रेल स्केट परीक्षण किया गया।
- SPART-HAPA: SPART Hapa के लिए एक स्वनिर्मित विद्युत केबल रील विकसित की गई, जिससे बचाव कार्यों और पुनर्स्थापन कार्यों के दौरान विद्युत आपूर्ति में सुविधा होगी।

## 8. लेखा विभाग:

### वसूली योग्य बिलों से बकाया राशि का निपटान:

- वित्तीय वर्ष 2024-2025 के लिए वसूली योग्य बिलों के अंतर्गत चालू वर्ष के रेलवे बकाये की वसूली के लिए लगातार किए जा रहे प्रयासों के कारण, लेखा कार्यालय ने 190 दिनों के रिकॉर्ड समय में चालू वित्तीय वर्ष 2024-2025 से संबंधित रेलवे बकाये की वसूली कर ली है - जो कि 97.63% है, जो कि 6.81 करोड़ रुपये के बराबर है।
- पिछले 5 वर्षों के प्रदर्शन के इतिहास में यह सबसे तेज रिकवरी है। इसके अलावा मुख्यालय द्वारा पुराने बकाये से 20% कम करने का लक्ष्य भी इस समयावधि में हासिल कर लिया गया है, जो 1 करोड़ रुपये के बराबर है।

### लेखा कार्यालय द्वारा एकल चालू बिल से 12 लाख रुपये का अधिक भुगतान रोका गया:

- समझौता: WR/RJT/CIVIL/2024/0037 समझौता तिथि:- 03.07.2024
- कार्य:- DEN-W-RJT के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत लेवल क्रॉसिंग में सुधार पार्टी का नाम:- जय खोडियार कंस्ट्रक्शन सूरत।
- एलओए नंबर:- 01562590102853 एलओए दिनांक:- 09.05.2024.
- उपरोक्त मामले में द्वितीय चालू बिल अनुसूची बी में वसूली हुई है, उसकी गलती प्रथम परिवर्तन में हुई है, पार्टी ने अनुसूची बी के लिए 7.86% नीचे डी-एस्केलेशन के साथ दर उद्धृत की है, जबकि पार्टी ने 7.86% नीचे डी-एस्केलेशन आधार मूल्य पर 5.77% ऊपर की दर उद्धृत की है।
- बिल तैयार करते समय दर की गणना केवल 5.77% अधिक तथा बिना डी-एस्केलेशन के की गई थी। पार्टी ने पहले बदलाव में गलती की है, इसलिए ADFM-I द्वारा की गई जांच में यह गलती पाई गई है तथा एक ही बिल में 12 लाख रुपए तक की वसूली की गई है।

### प्रणाली में सुधार

- लेखा विभाग के विभिन्न अनुभागों में संपूर्ण कार्यप्रणाली को समझने के लिए दिसंबर माह से सभी कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिया जा रहा है। सभी अनुभागों के समग्र परिप्रेक्ष्य के लिए अनुभाग विशेषज्ञों को हर सप्ताह नए शामिल हुए कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने का कार्य दिया जाता है। यह हर महीने किया जाने वाला निरंतर अभ्यास होगा।

### प्रणाली में सुधार अकाउंट ऑफिस द्वारा नवाचार

### ई-इम्तिहान पोर्टल:

- लेखा कार्यालय शीघ्र ही "ई-इम्तिहान" पोर्टल लॉन्च करने जा रहा है, जो पोर्टल पर विभिन्न विभागीय परीक्षाएं अर्थात सीजीए परीक्षा, विभागीय परीक्षाओं को डिजिटल रूप से आयोजित करने में मदद करेगा।

- इस पोर्टल के माध्यम से विभाग पेपर तैयार करने से लेकर परीक्षा समाप्त होने तक की पूरी प्रक्रिया को डिजिटल बनाने का प्रयास कर रहा है। एक तरह से यह एंड-टू-एंड डिजिटलीकरण है। इस पोर्टल के माध्यम से कुछ परीक्षाओं को अंतिम रूप देने में लगने वाले समय को काफी कम किया जा सकता है। पोर्टल पर नोटिफिकेशन, एसएमएस इंटीग्रेशन की भी सुविधा दी गई है।

## 9. कार्मिक विभाग :

- पदोन्नति: चयन, उपयुक्तता और व्यापार परीक्षण के माध्यम से बड़ी संख्या में पदोन्नति, सटीक रूप से 1,160, जारी की गई। कर्मचारियों के लिए करियर उन्नति के मामले में यह एक बड़ी उपलब्धि है।
- एपीएआर (वार्षिक निष्पादन मूल्यांकन रिपोर्ट): वर्ष 2023-2024 के लिए 100% एपीएआर को अंतिम रूप दे दिया गया है, जिससे यह सुनिश्चित हो गया है कि सभी निष्पादन मूल्यांकन अद्यतन हैं।
- पदों में कटौती: 136 पदों के लक्ष्य के मुकाबले कुल 199 पदों को पुनर्वितरित/समर्पित किया गया, जो 146.32% तक पहुंच गया, जो पश्चिमी क्षेत्र में सबसे अधिक है।
- रेलवे क्वार्टर की स्थिति का डिजिटलीकरण: रेलवे क्वार्टरों के सभी विवरण डिजिटल कर दिए गए हैं और अब पूल के आधार पर वर्गीकृत गूगल शीट में उपलब्ध हैं। इससे डिवीजनल स्तर पर क्वार्टर प्रबंधन का कुशल दृश्य मिलता है।

## 10. चिकित्सा विभाग :

- एमएंडपी के माध्यम से खरीदे गए निम्नलिखित 5 नए चिकित्सा उपकरण 2024 में सफलतापूर्वक स्थापित किए गए हैं और इनका उपयोग रेलवे कर्मचारियों और लाभार्थियों को गुणवत्तापूर्ण स्वास्थ्य देखभाल सेवाएं प्रदान करने के लिए किया जा रहा है।

  1. फेकोएमल्सीफिकेशन मशीन
  2. सी-आर्म फ्लैट पैनल डिटेक्टर सिस्टम
  3. एप्लानेशन टोनोमीटर के साथ स्लिट लैंप
  4. बहुउद्देशीय ऑपरेशन टेबल
  5. पूर्ण 4k लेप्रोस्कोपिक प्रणाली

- सम्पूर्ण घुटना प्रतिस्थापन, फ्रैक्चर उपचार, फेकोएमल्सीफिकेशन द्वारा मोतियाबिंद सर्जरी, लेप्रोस्कोपिक पित्ताशय और अपेंडिक्स ऑपरेशन और अन्य सामान्य सर्जरी जैसे ऑपरेशन नियमित रूप से डिवीजनल रेलवे अस्पताल, राजकोट में किए जाते हैं।
- लंबे समय से बीमार चल रहे मामलों, आईओडी मामलों का कुशलतापूर्वक प्रबंधन किया गया, जिससे मानव दिवसों की हानि न्यूनतम हो गई। सभी प्रतिपूर्ति मामलों की जांच की गई और हर महीने समय सीमा के भीतर उन्हें वितरित किया गया तथा पिछले छह महीनों से लंबित मामले शून्य हैं।

## 11. सामग्री प्रबंधन विभाग :

- राजकोट डिवीजन ने वित्त वर्ष 2024-25 में 23.86 करोड़ रुपये की अपनी अब तक की सबसे अधिक स्क्रैप बिक्री की है, जो चालू वित्त वर्ष में स्क्रैप बिक्री के आनुपातिक लक्ष्य का 212.08% है।

- स्क्रैप की पहचान और निपटान के लिए पर्यवेक्षक स्तर/अधिकारी स्तर पर फुट-टू-फुट सर्वेक्षण पर विशेष प्रयास, सर्वेक्षण शीट/जेवीआर/डीएस-8 के आरंभ से ही जोरदार तरीके से पीछा करना तथा कस्टोडियन, डिवीजन स्तर और मुख्यालय स्तर के कार्यालयों के साथ निरंतर अनुवर्ती कार्रवाई करके इसे प्राप्त किया गया है।

## 12. सुरक्षा (आरपीएफ) :

**स्मार्ट पोल:- स्मार्ट पवन-सौर हाइब्रिड प्रणाली:- एक स्मार्ट पोल 6 उत्पादों का संयोजन है:**

- स्ट्रीट लाइट
- वाईफ़ाई
- PTZ (360 डिग्री) सीसीटीवी कैमरे
- घोषणा प्रणाली
- इन्फ्रारेड सिस्टम
- मोबाइल और लैपटॉप चार्जिंग पॉइंट
- स्मार्ट पोल को बाहर से बिजली की आवश्यकता नहीं होती क्योंकि यह स्वयं उत्पन्न होती है।
- बिजली का स्व-उत्पादन खंभे में पहले से लगे पवनचक्की और सौर पैनल द्वारा किया जाता है।

**उद्देश्य:**

- सीसीटीवी निगरानी के माध्यम से सार्वजनिक सुरक्षा बढ़ाना
- वाई-फाई और सेलुलर कवरेज के साथ कनेक्टिविटी में सुधार
- स्मार्ट प्रकाश व्यवस्था प्रणालियों के साथ ऊर्जा दक्षता का अनुकूलन
- एकीकृत सेंसर के माध्यम से पर्यावरण संबंधी डेटा एकत्र करना

**विशेषता:**

- IEEE 802.11n/g प्रौद्योगिकी
- WPA या WPA2 का उपयोग करके वायरलेस एन्क्रिप्शन का समर्थन करता है
- कंप्यूटर और गेम के साथ हाईस्पीड इंटरनेट एक्सेस साझा करने के लिए फास्ट ईथरनेट पोर्ट (WAN/LAN)
- आपके घर के आसपास वाई-फाई कवरेज बढ़ाने के लिए हाई-गेन एंटेना
- वाई-फाई संरक्षित सेटअप (WPS) का समर्थन करता है
- ऊर्जा-कुशल एलईडी प्रकाश व्यवस्था
- निगरानी के लिए एकीकृत सीसीटीवी कैमरे

**लाभ:**

- उन्नत निगरानी के माध्यम से यात्री सुरक्षा में सुधार।
- ऊर्जा दक्षता में वृद्धि और ऊर्जा लागत में कमी।
- बेहतर पर्यावरण निगरानी और प्रबंधन
- अपराध दर में कमी और आपातकालीन प्रतिक्रिया समय में सुधार

- उच्च मूल्य की बुक की गई खेप का मामला:- 02.03.2024 को विश्वसनीय स्रोत आरपीएफ राजकोट पोस्ट रजिस्टर्ड केस वीडियो (विशेष रिपोर्ट) सीआर 02/2024 यू/एस. 3आरपी(यूपी) अधिनियम दिनांक 02.03.2024 से सूचना प्राप्त करने के बाद और अथक परिश्रम के कारण 08 रिसीवर सहित कुल 36 अपराधियों को गिरफ्तार किया गया और 7145 लीटर डीजल बरामद किया गया, जिसका मूल्य 6,43,050/- रुपए था।

- प्रभाव: - इस गिरोह का भंडाफोड़ होने के बाद राजकोट संभाग में ऐसी कोई घटना नहीं घटी/ रिपोर्ट नहीं हुई।

## हिंदी लेख

### एक लेख : सफलता की कहानी

**डॉ. राज कुमार**

मंडल रेलवे अस्पताल, राजकोट, पश्चिम रेलवे ने MELT मेडिकल एंट्री लेवल टेस्टिंग सुविधा के लिए ऐतिहासिक एनएबीएल मान्यता प्राप्त की है। भारतीय रेलवे के लिए एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर, DRH, राजकोट भारतीय रेलवे में पहला अस्पताल बन गया है जिसे राष्ट्रीय मान्यता बोर्ड द्वारा परीक्षण और प्रयोगशालाओं के कैलिब्रेशन (एनएबीएल) से अपनी मेडिकल एंट्री लेवल टेस्टिंग सुविधा के लिए मान्यता प्राप्त हुई है। यह मान्यता 06 फरवरी-2025 से 05 फरवरी 2028 तक मान्य है और यह अस्पताल की उच्च गुणवत्ता वाले चिकित्सा परीक्षण को बनाए रखने की प्रतिबद्धता को मान्यता देती है। यह उपलब्धि न केवल भारतीय रेलवे के भीतर चिकित्सा परीक्षण की विश्वसनीयता को बढ़ाती है बल्कि अन्य रेलवे अस्पतालों के लिए स्वास्थ्य सेवा में उत्कृष्टता के लिए एक मानक के रूप में भी कार्य करती है।

लैब के लिए NBL (चएडढ) क्यों? NBL द्वारा मान्यता महत्वपूर्ण है क्योंकि यह दर्शाती है कि प्रयोगशाला गुणवत्ता और तकनीकी क्षमता के लिए अंतरराष्ट्रीय मानकों को पूरा करती है, जिससे परीक्षणों के परिणाम विश्वसनीय और सटीक होते हैं। यह सुनिश्चित करता है कि प्रयोगशाला मानकीकृत प्रक्रियाओं का पालन करती है और कैलिब्रेटेड उपकरणों का उपयोग करती है। ये कारक कर्मचारियों के विश्वास को बढ़ाते हैं, प्रयोगशाला की गुणवत्ता और क्षमता के प्रति, प्रतिबद्धता को प्रदर्शित करते हैं। मान्यता प्रक्रिया प्रयोगशालाओं को अपने

प्रक्रियाओं और प्रणालियों में निरंतर सुधार करने के लिए प्रोत्साहित करती है ताकि अनुपालन बनाए रखा जा सके।

प्रारंभिक स्थिति और 6 प्रमुख समस्याएँ

दो साल पहले प्रयोगशाला की स्थिति संतोषजनक नहीं थी और एक निरीक्षण ने निम्नलिखित प्रमुख समस्याओं का खुलासा किया:

1. बायोकैमिस्ट्री मशीन पिछले 6 महीनों से खराब थी।

2. एचएम आईएस प्रयोगशाला मशीनों के साथ एकीकृत नहीं थी।

3. रक्त के नमूनों के संग्रह की प्रणाली, विशेष रूप से इनडोर वार्ड से, प्रभावी और सुव्यवस्थित नहीं थी।

4. एक वरिष्ठ सीएलएस (मुख्य प्रयोगशाला अधीक्षक), श्रीमती मालती घिया हाल ही में सेवानिवृत्त हुई थीं।

5 कार्यरत उपकरणों का विवरण तुरंत उपलब्ध नहीं था।

6. नमूनों का संग्रह केवल सिरिंज के माध्यम से किया जा रहा था।

- सफलता का रहस्य
- दृष्टि
- मजबूत इच्छाशक्ति
- प्रक्रिया को समझना
- संतोषजनक तैयारी
- सक्रिय स्वभाव
- प्रेरित कर्मचारी
- टीम वर्क

अंततः, यह सभी डॉक्टरों और DRH, राजकोट के पैरामेडिकल स्टाफ के लिए गर्व का क्षण था और राजकोट डिवीजन और पश्चिमी रेलवे मुख्यालय के लिए भी, जो भारतीय रेलवे में इस मान्यता को प्राप्त करने वाला पहला अस्पताल बन गया और प्रमाण पत्र प्राप्त किया।

श्री अश्वनी कुमार, मंडल रेल प्रबंधक-राजकोट, प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक (PCMD) मैडम, डॉ. अनुराधा कोंडा, CMD, डॉ. इंद्रनील भट्टाचार्य और CHD डॉ. योगानंद, पैथोलॉजिस्ट, JRH को उनके निर्देशन, मार्गदर्शन एवं समर्थन के लिए मेरा हार्दिक धन्यवाद्।

सोमवार बैठक (Monday Meeting) में श्री अश्वनी कुमार, मंडल रेल प्रबंधक-राजकोट के कर कमलों से N-BLMELT प्रमाणपत्र प्राप्त किया।

**प्रोफ़ाइल**

राजकोट के डिविजनल रेलवे अस्पताल में मुख्य चिकित्सा अधीक्षक।

पिछला अनुभव :

2015 से 2022 तक डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर मेमोरियल अस्पताल, सीआर, भायखला, मुंबई में अतिरिक्त मुख्य स्वास्थ्य निदेशक ACHD

सर्जरी विभाग के प्रमुख, डीएनबी थिसिस गाइड।

कोविड महामारी के दौरान सीआर, भायखला, मुंबई के लिए कोविड 19 के नोडल अधिकारी।

2021 में आईआईएम, इंदौर से नेतृत्व विकास कार्यक्रम, Kritajna स्वास्थ्य सेवा में एमबीए।

वर्ष 2019 में stress Management by Strengthening Your Four Pillars और वर्ष 2020 में Run Your Own Race नामक दो पुस्तकें प्रकाशित।

2010 और 2014 में सीएमडी पुरस्कार। 2000 में डीआरएम पुरस्कार।

एक सपना जादू से वास्तविकता नहीं बनता; इसके लिए पसीना, दृढ़ संकल्प, कठिन परिश्रम और सभी हित-धारकों का सहयोग चाहिए।

नई प्रयोगशाला के उपकरणों, नवीनीकरण किए गए यूएसजी कमरे और स्टोर के लिए डबल डोर रेफ्रिजरेटर का उद्घाटन अक्षय तृतीया और परशुराम जयंती के शुभ दिन अर्थात 10 मई 2024 को किया गया।

**डॉ. राज कुमार**
मुख्य चिकित्सा अधीक्षक डॉ. राज कुमार
मुख्य चिकित्सा अधीक्षक

## पाप और पुण्य

**कौशल कुमार चौबे**

पाप और पुण्य

पाप– पुण्य हमारे जीवन से कुछ इस तरह जुड़े हैं की मन सोचने पर मजबूर हो जाता है कि कौन सा कार्य सही है और कौन सा गलत। ऐसे ही, एक दिन बचपन की एक घटना याद आई । पिताजी खेत से लौटकर आए और उन्होंने हम सभी भाइ-बहनों को बुलाकर एक घटना सुनाई और एक सवाल किया । दरअसल वे हम सबको नित्य की घटनाओं से जुड़े जीवन मूल्यों के बारे में समझाना चाह रहे थे। वे जब भी हमें कोई बात समझाते थे, तो उनका तरीका बड़ा व्यावहारिक होता था और आसपास की घटनाओं से ही वे मत्वपूर्ण बातों के बारे में बताते थे। उन्होंने बताया कि जब वे खेत से लौट रहे थे, तो अचानक रास्ते में एक सांप ने उनसे थोड़ी दूरी पर एक मेंढक को पकड़ लिया। अब उनका सवाल था—क्या मेंढक को छुड़ाना चाहिए था या नहीं? मेंढक को बचाना पाप है या पुण्य?

हम सब धार्मिक वातावरण में पले-बढ़े थे। सवाल बहुत साधारण सा था। कई सूत्र थे, जिनकेआधार पर निर्णय भी आसान लग रहा था, जैसे, जीव रक्षा सबसे बड़ा धर्म है, अहिंसा परमो धर्मः, जीवों पर दया करो आदि । लेकिन यदि ऐसा होता तो सवाल ही क्यों किया गया। हमें सोच समझ कर कारण सहित बताना था कि क्या पुण्य है और क्या पाप।

हममें से सबसे छोटा भाई, जो 5-6 साल का ही था, सांप के नाम से ही डर जाता था, बोला,

“नहीं बचाना चाहिए, यदि सांप आपको काट देता तो?”

बात में दम था। चिंता और डर भी जायज़ थे। आत्मरक्षा सबसे ज़रूरी है।

पिताजी बोले,

“ठीक है, लेकिन वह पानी वाला सांप था, जो ज़हरीला नहीं होता। अगर काट भी लेता, तो भी कुछ नहीं होता। अब बताओ?”

किसी ने कहा,

“मेंढक को बचाना चाहिए, क्योंकि सांप तो दूसरा मेंढक पकड़ लेगा। हम अपने सामने किसी की हत्या क्यों होने दें?”

तो किसी और ने तर्क दिया,

“सांप को खाने देना चाहिए, यह उसका भोजन है। हमें इसमें दखल क्यों देना?”

एक और विचार आया,

“मान लो, आप वहाँ नहीं होते, तो भी सांप मेंढक को खा ही जाता। अतः उनके प्राकृतिक जीवन-चक्र में हमें हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए।”

फिर किसी ने कहा,

“बेचारा मेंढक मर जाएगा, उसे बचा लेना चाहिए। जीव रक्षा करना धर्म है। किसी की हत्या होते देखना भी तो पाप है।”

अब सवाल उठा—क्या पाप और पुण्य परिस्थितियों के अनुसार बदलते हैं? फिर तो कोई भी व्यक्ति किसी भी कार्य को कोई न कोई कारण देकर उचित ठहरा सकता है। यदि जीव हत्या पाप है, तो पाप ही है। धर्म अपवादों को मान्यता तो देता है, लेकिन विशेष परिस्थितियों में। सामान्यतः मूल नियम ही लागू होता है—वही धर्म है, वही पुण्य या पाप।

अब किसी ने कहा,

“हमें सभी प्राणियों के प्रति दया भाव रखना चाहिए, इसलिए मेंढक को बचाना चाहिए।”

दूसरा बोला,

"सांप के प्रति भी दया रखनी चाहिए, वह तो केवल अपना भोजन कर रहा था।"

फिर जवाब आया,

"सांप तो जीव-हंता है, उसके प्रति क्या दया? मेंढक को बचाना पुण्य है, यही धर्म है।"

काफी विमर्श के बाद, बहुमत मेंढक को बचाने के पक्ष में था। कुछ लोग किसी भी तरह के हस्तक्षेप न करने के पक्ष में थे, और बहुत कम लोग सांप को भोजन करने देने के पक्ष में थे।

उस दिन की चर्चा से संतोष नहीं हुआ। कोई समाधानकारक उत्तर भी नहीं मिला। मेंढक को बचाना उचित लग रहा था, लेकिन कारण पर्याप्त नहीं लग रहे थे। अथवा क्या नियति पर ही सब छोड़ दिया जाए जैसा हो रहा है होने दिया जाए। किंतु मन में सवाल यह था कि—क्या हम पाप और पुण्य के डर से अपनी क्रियाएँ संचालित करते हैं? जीव हत्या पाप क्यों है, और जीवन रक्षा धर्म क्यों है? धर्म जिसे उचित कहता है, उसका भी तो कोई कारण होगा।

अब उम्र के इस पड़ाव तक पहुँचने के बाद यह अनुत्तरित सवाल कभी कभी दिमाग में घूम जाता है। एक दिन मनन करते हुए मुझे स्कूल के दिनों में पढ़ी मैथिलीशरण गुप्त की कविता "माँ कह एक कहानी" याद आई, जो कुछ इस तरह है:

"माँ कह एक कहानी।"

"बेटा समझ लिया क्या तूने मुझको अपनी नानी?"

"कहती है मुझसे यह चेटी, तू मेरी नानी की बेटी

कह माँ कह लेटी ही लेटी, राजा था या रानी?

माँ कह एक कहानी।"

"तू है हठी, मानधन मेरे, सुन उपवन में बड़े सवेरे,

तात भ्रमण करते थे तेरे, जहाँ सुरभि मनमानी।"

"जहाँ सुरभि मनमानी! हाँ माँ यही कहानी।"

"वर्ण वर्ण के फूल खिले थे, झलमल कर हिमबिंदु झिले थे,

हलके झोंके हिले मिले थे, लहराता था पानी।"

"लहराता था पानी, हाँ-हाँ यही कहानी।"

"गाते थे खग कल-कल स्वर से, सहसा एक हंस ऊपर से,

गिरा बिद्ध होकर खग शर से, हुई पक्ष की हानी।"

"हुई पक्ष की हानी? करुणा भरी कहानी!"

"चौंक उन्होंने उसे उठाया, नया जन्म सा उसने पाया,

इतने में आखेटक आया, लक्ष सिद्धि का मानी।"

"लक्ष सिद्धि का मानी! कोमल कठिन कहानी।"

"मांगा उसने आहत पक्षी, तेरे तात किन्तु थे रक्षी,

तब उसने जो था खगभक्षी, हठ करने की ठानी।"

"हठ करने की ठानी! अब बढ़ चली कहानी।"

"हुआ विवाद सदय निर्दय में, उभय आग्रही थे स्वविषय में,

गयी बात तब न्यायालय में, सुनी सभी ने जानी।"

"सुनी सभी ने जानी! व्यापक हुई कहानी।"

"राहुल तू निर्णय कर इसका, न्याय पक्ष लेता है किसका?

कह दे निर्भय जय हो जिसका, सुन लूँ तेरी बानी"

"माँ मेरी क्या बानी? मैं सुन रहा कहानी।

"कोई निरपराध को मारे तो क्यों अन्य उसे न उबारे?

रक्षक पर भक्षक को वारे, न्याय दया का दानी।"

"न्याय दया का दानी! तूने गुनी कहानी।"

कवि का तर्क है कि यदि कोई निरपराध को मारता है, तो कोई दूसरा दया कर उसे क्यों न बचाए? भक्षक के बजाय रक्षक को प्राथमिकता क्यों न दी जाए? लेकिन हमारा प्रश्न थोड़ा अलग था—सांप और मेंढक का संबंध प्राकृतिक आहार-श्रृंखला से जुड़ा था। जबकि कविता में पक्षी की हत्या ऐसे व्यक्ति द्वारा की जा रही थी जिसका मूल भोजन वह पक्षी नहीं था। वह अन्न, कंद, मूल, फल आदि खा कर भी अपनी जीवन रक्षा कर सकता था। परंतु सांप के लिए तो ऐसा संभव नहीं।

अब बात धर्म की आती है। जीव रक्षा धर्म क्यों है? किसी सांप द्वारा मेंढक के मारे जाने से बचाव से हमारे जीवन मूल्यों पर क्या प्रभाव पड़ता है? अहिंसा परमो धर्मः—क्यों है?

यदि हम पाप और पुण्य की संकल्पना को समग्र धार्मिक दृष्टिकोण से देखें, तो इसे केवल नैतिकता तक सीमित नहीं रखा जा सकता। इसके साथ कर्म-कर्मफल, स्वर्ग-नरक, जीवन-मृत्यु, पुनर्जन्म और भाग्य जैसे अनेक विषय स्वतः ही जुड़ जाते हैं।

उदाहरण के लिए, कभी-कभी हमारी धार्मिक विचारधारा भीष्म को सर सैया पर इसलिए सुला देती है क्योंकि उन्होंने किसी पूर्व जन्म में अपने बाण से एक गिरगिट को दूर फेंक दिया था, जो एक बेर के पेड़ पर गिरा और काँटों से बिंध गया। यदि धर्म में अतीत के, वह भी पूर्व जन्मों के संचित कर्मों (प्रारब्ध) को वर्तमान जीवन के आज के कर्मफल से जोड़ा जाता है, तो यहाँ मेंढक को बचाने के अलावा और क्या विकल्प हो सकता है?

सत्रहवें दिन के महाभारत युद्ध के बारे में पढ़ने पर प्रतीत होता है कि कर्ण भी सैकड़ों-हजारों तीर झेलकर अंततः बाणों की शय्या पर ही गिरा होगा। युद्ध के दौरान अत्यधिक रक्तस्राव के कारण वह अपना ब्रह्मास्त्र तक भूल गया और बार-बार अर्जुन से युद्ध रोकने की प्रार्थना करता रहा ताकि वह अपने रथ के पहिए को निकाल सके। मतलब वह निश्चितरूप अर्जुन के बाणों से बुरी तरह बिद्ध था। इस घटना को परशुराम और पृथ्वी के श्राप से जोड़कर एक अलग ही कर्मफल की अवधारणा प्रस्तुत की गई। किंतु यदि कर्ण युद्ध में मारा न जाता और भीष्म की तरह गंभीर रूप से घायल होकर युद्धभूमि में गिरता, तो संभवतः श्राप के बजाय प्रारब्ध की कोई और कथा इससे जुड़ जाती।

मेरा मानना है कि धार्मिक ग्रंथों की प्रत्येक कथा या तो कोई सीख देती है या किसी विशेष घटना का औचित्य सिद्ध करती है। इस दृष्टि से, किसी भी घटना को सही संदर्भ में समझना आवश्यक हो जाता है।

कर्ण वध और कवच-कुंडल के दान को ही लीजिए। अर्जुन ने कर्ण का वध अंजलिका नामक बाण से किया, जिसका अग्रभाग अर्धचंद्राकार था। इसका अर्थ यह है कि कर्ण के पास कवच-कुंडल होते भी तो वे उसके गले की रक्षा नहीं कर सकते थे। तो फिर इंद्र द्वारा कर्ण से कवच-कुंडल क्यों लिए गए?

यदि इसे दम्भोदभव (कर्ण का पूर्वजन्म का नाम) और नर-नारायण के युद्ध से जोड़कर देखें, तो यह स्पष्ट होता है कि यदि कर्ण के पास कवच के रहते उसकी मृत्यु होती, तो अर्जुन की भी मृत्यु निश्चित थी। किन्तु अर्जुन तो महाभारत युद्ध के बाद भी जीवित थे। इसलिए, कवच-कुंडल के दान की कथा अनिवार्य हो गई। अन्यथा पूर्वजन्म की कथा का कोई आवश्यकता न रहती।अतः, सभी कथाओं का कोई न कोई औचित्य है, किन्तु इनको आपस में तारतम्य बिठाना और इनको समझना कठिन।

खैर, इतनी गहराई में जाने से हम मूल विषय से भटक सकते हैं। यदि हम धर्म के आध्यात्मिक पहलू और इसके गूढ़ सिद्धांतों को छोड़कर केवल 'पाप – पुण्य' को सामाजिक और मानवीय दृष्टिकोण से

देखें, तो यह संभवतः एक सरल अवधारणा लगती है, जिसके माध्यम से समाज में अच्छे कार्यों को बढ़ावा दिया जा सके और नैतिक अनुशासन बनाए रखा जा सके।

शायद 'पाप-पुण्य' की संकल्पना एक माध्यम हो सकती है, जिसके द्वारा धर्म अथवा समाज के नियमों को बिना तर्क दिए लागू कराया जा सके। तर्क के माध्यम से किसी व्यक्ति को समझाना कठिन है, लेकिन भय या लोभ दिखाकर नियमों का क्रियान्वयन आसान है। यही कारण है कि हर धर्म में पाप-पुण्य, स्वर्ग-नरक जैसी अवधारणाएँ मौजूद हैं।

तो फिर इस परिप्रेक्ष में क्यों जीव रक्षा पुण्य है और अहिंसा परम धर्म है?

जब हम किसी जीव को बचाते हैं, तो हमारे मन में करुणा और दया का भाव उत्पन्न होता है। ये भाव मानवीय गुणों के विकास के लिए आवश्यक हैं। यदि हम मेंढक को नहीं बचाते और उसे ऐसे ही सांप का आहार बनने देते हैं तो हमारे मन में निरपेक्षता का भाव जागृत होता है, जो समाज के लिए हानिकारक हो सकता है। क्योंकि, निरपेक्ष व्यक्ति अकर्मण्य भी हो सकता है (कुछ उच्च मानसिक समझ वालों को छोड़ कर), जो सामाजिक एवं मानवीय विकास में बाधक है।

जब इन्सान, सांप को मेंढक को पकड़े हुए देखता है, तो मन खिन्न हो जाता है। सांप की आँखों का क्रोध और मेंढक की बेबसी हमें भावनात्मक रूप से झकझोरती है। क्रोध हमें परपीड़क और अहंकारी बनाता है जबकि बेबसी मन में निराशा उत्पन्न करती है । दोनों नकारात्मकता पैदा करते हैं, इसलिए, मेंढक को उसके हाल पर नहीं छोड़ जा सकता।

ऋग्वेद में कहा गया है—

"क्रोध का एकमात्र उपयोग केवल शत्रुओं पर विजय प्राप्त करने के लिए होना चाहिए। अन्यथा, इसे त्यागना ही श्रेयस्कर है (क्रोध से उत्साह और जोश पैदा होता है जो शत्रु पर विजय दिलाता है)।"

निरीह प्राणी की रक्षा करना हमारे हृदय में दया और करुणा का भाव भरता है। इसलिए, अच्छे मानवीय गुणों के विकास के लिए यह उचित है कि मेंढक को बचाया जाए। केवल पुण्य-पाप, और उसके परिणामस्वरूप मिलने वाले स्वर्ग – नरक के लोभ या डर से नहीं, बल्कि मानवीय गुणों के विकास के लिए।

ऐसा प्रतीत होता है कि पुण्य कर्म, धर्म में इसलिए जोड़े गए हैं ताकि मानव में अच्छे गुणों का विकास हो और एक आदर्श समाज की रचना संभव हो सके। वहीं, पाप का भय व्यक्ति और समाज को बुराइयों से बचाने के लिए विकसित किया गया होगा।

हो सकता है कि पाप-पुण्य के सिद्धांत वास्तव में अच्छे गुणों को विकसित करने के लिए आस्था से जोड़कर बनाए गए नियम हों, ताकि मनुष्य उन्हें बिना तर्क किए सहज रूप से स्वीकार कर ले और उनका पालन करे। जब कोई नियम आस्था से जोड़ दिए जाते हैं, तो उन्हें मानने और निभाने की प्रवृत्ति स्वाभाविक रूप से बढ़ जाती है, भले ही उनका तार्किक विश्लेषण न किया जाए। इससे समाज में एक प्रकार का अनुशासन बना रहता है।

'पाप-पुण्य' को केवल उनके धार्मिक पहलु और स्वर्ग - नरक से न जोड़ कर, समाज कल्याण और मानवीय गुणों के विकास से जोड़ कर देखने से निश्चितरूप से जीवन में उनकी उपयोगिता आज भी परिलक्षित होती है। समय के बदलाव के साथ या समाज की आवश्यकताओं की वजह से संभव है कि 'पाप-पुण्य' के कुछ नियम अप्रासंगिक हो गए हों, या कुछ रुढ़ियाँ उन्हें विकृत कर गई हों। यदि इन्हें छोड़ दिया जाए तो आज भी अधिकांश नियम, मानवीय गुणों के विकास और समाज की सुख-शांति के लिए आवश्यक हैं। इनकी प्रासंगिकता आज भी बनी हुई है। उदाहरण के लिए सत्य, अहिंसा, परोपकार और संयम आदि व्यक्ति और समाज के लिए आवश्यक हैं। अच्छे मानवीय गुण व्यक्ति के उत्तम चरित्र का निर्माण करते हैं, और चरित्रवान व्यक्ति ही एक सशक्त एवं सुसंस्कृत समाज की नींव रखता है। एक आदर्श समाज ही व्यक्ति की सुख, शांति और समृद्धि का आधार है। यही धर्म का वास्तविक मानवीय और सामाजिक उद्देश्य है—और संभवतः पाप-पुण्य का भी।

**कौशल कुमार चौबे**
अपर मंडल रेल प्रबंधक

## 74 डाउन एक्सप्रेस

**सुधीर रामचंद्र दुबे**

आज तीस साल के बाद फिर रेलवे स्टेशन पर दोस्तों के साथ 74 डाउन एक्सप्रेस के इंतज़ार में खड़े होकर मन पुनः बच्चा हो गया। वो वक्त फिर आंखों के आगे चलचित्र की तरह जीवंत हो गया जब स्कूल-कॉलेज की परीक्षा के दिनों में 74 डाउन के वक्त रात में चाय पीने स्टेशन पहुंच जाते थे। अतीत सदैव वर्तमान से प्यारा लगता है। अतीत की गलियों ले गई रेलवे कॉलोनी की उन गलियों में जहाँ धूल धूसरित होते मित्रों के साथ खेलों में बचपन बीता था और इसी रेलवे स्टेशन पर कुछ प्रेमांकुर भी फूटे थे।

आज तो स्टेशन पर काफी गहमागहमी थी क्योंकि शादियों का मौसम चल रहा था हालांकि छोटे-छोटे शहरों में रेलवे स्टेशन पर सिर्फ ट्रेन के आने जाने के वक्त ही रौनक होती है। ट्रेन आने के पहले तो फिर भी थोड़ी देर गहमागहमी रहती है क्योंकि गाड़ी का इंतज़ार कर रहे यात्री स्टेशन पर हलचल कर रहे होते हैं। पर ट्रेन जाने के बाद तो तुंरत ही जब सारे यात्री निकल जाते हैं, तब स्टेशन पर मात्र स्टेशन मास्टर व एक दो लोग ही नजर आते हैं एवं एक सन्नाटा सा पसर जाता है। ये सब जान मुझे तब प्राप्त हुआ था जब हम कुछ मित्र परीक्षा के वक्त रातों में स्टेशन पर नींद उड़ाने के लिये चाय की तलाश में भटकते थे। एवोल्यूशन इन्सान का नैसर्गिक गुण है अतः थोड़े दिनों के बाद समझ में आया कि 74 डाउन के वक्त, जो खंडवा से चलकर अजमेर जाती थी तथा यहां रात सवा एक बजे पहुंचती थी, अगर स्टेशन पहुंचा जाये तो ना सिर्फ गरमागरम चाय-पाँहा बल्कि स्टेशन की गहमागहमी भी देखने को मिलती है। एक आध बार तो क्लास मेट्स भी मिली थी। बस, उस दिन से 74 डाउन और भी आकर्षक और हसीन लगने लगी थी।

हायर सेकेन्ड्री तक तो 74 डाउन से रात्रि मुलाकातों का यह सिलसिला बदस्तूर चलता रहा। उसके बाद प्रवेश मिला नजदीक के पोलिटेकनिक कॉलेज में, जो कि हमारे शहर से था तो मात्र 70 किमी. दूर पर वहाँ से नित्य अप-डाउन करना संभव नहीं था अतः वहीं रहना मजबूरी थी। मेरे एक मित्र ललित का चयन भी मेरे साथ हुआ था अतः मैं और ललित वहीं एक रुम लेकर रहने लगे। चूंकि मैं रेलवे ऑफिसर का पुत्र था अतः रेलवे का स्कूल पास सदैव मेरे साथ रहता ही था और इसीलिए ट्रेन तो मुझे अपने घर की तरह ही लगती थी। मैं हर शनिवार की शाम कॉलेज के पश्चात इसी 74 डाउन से लौटकर घर आ जाता था और सोमवार की सुबह वापिस कॉलेज पहुंच जाता था।

अब बात उम्र के उस पड़ाव की जब प्रेम रुपी पंछी ने अपने पंख फैलाने की प्रक्रिया बस प्रारम्भ ही की थी और इस बार तो लौटने का बड़ा ही हसीन कारण था-"वो" मिलेगी इस बार।

दरअसल, "वो" आती थी उदयपुर से, अपने ताऊजी के यहाँ, हर गर्मियों की छुट्टी में। ताउजी के यहाँ या मौसा जी के यहाँ या शायद दोनों यहां के। रिश्तों की उलझन मैं तब भी नहीं समझ पाया था और आज भी समझ नहीं पाता। बस इतना समझ पाया था कि उसके पापा और उसके ताउजी सगे भाई थे यानि दो सगे भाईयों की शादी दो सगी बहने से शादी थी इसलिए उसके ताउजी उसके मौसाजी भी थे और उसकी मौसीजी उसकी ताईजी भी।

पिछले शनिवार को घर गया तो विश्वस्त सूत्रों से पता चला था कि "वो" रविवार रात पहुंचने वाली है क्योंकि उसके एक्जाम खत्म हो गये हैं और गर्मियों कि छुट्टियाँ लग गई हैं। प्रेम के अंकुर बोने, प्रस्फुटित करने व सहेजने में इन विश्वस्त सूत्रों का बड़ा अहम रोल होता है। ये निस्वार्थ भाव से इस कार्य को अंजाम देते हैं ताकि संदेश एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंच जाएं। प्रेम के रोमांच की बस अनुभूति ही उनके लिये काफी होती है। उसके आने की खबर पाने के बाद सात दिन कॉलेज में कैसे गुज़रे, मैं ही जानता हूँ। इतनी चतुराई आती नहीं थी कि बीमारी का बहाना बनाकर भाग आता क्योंकि पढ़ाई की भी चिंता थी यह पढ़ाई ही तो थी जो भविष्य

में लालन पालन करने वाली थी। कहते हैं कि पढ़ाई का पोषण बस कुछ साल ठीक से करो तो फिर वह आपका पोषण जीवन पर्यंत करती हैं।

इसी पढ़ाई की वजह से शनिवार की शाम मैं घर के लिये नहीं निकल पाया क्योंकि फाइनल सबमिशन तैयार करना था। हालांकि पहले प्लानिंग यह किया था कि सबमिशन पूरा कर साढ़े चार की गाड़ी पकड़ कर शाम छः बजे तक घर पहुंच जाऊंगा और रेलवे कॉलोनी में एक दो चक्कर लगाऊंगा तो "वो" दिख ही जायेगी। मुझे यह तो पता था कि "वो" भी मुझे पसंद करती है पर यह सिर्फ आंखो का बयान था अभी तक यह शब्दों में बयों न हो पाया था।

साढ़े चार की गाड़ी ना पकड़ पाने का बहुत दुख था पर फाइनल सबमिशन भी ज़रूरी था इसलिये पहले उसे तैयार किया। फिर 74 डाउन पकड़ने स्टेशन भागा जो रात 10 बजे आती थी। अतः सोचा इस पकड़कर रात 1.15 बजे तक घर पहुंच जाऊंगा। फिर रविवार की सुबह में रात तक समय ही समय रहेगा। एक दो बार तो दर्शन हो ही जायेंगे आशा थी कि अनकही प्रेम कहानी शायद इस बार आगे बढ़े और बातचीत तक पहुंच जाये क्योंकि अभी तो गर्मियों की छुट्टियां हैं इसलिये 'वो" रहेगी ही और आगे भी शनिवार-रविवार आएंगे ही।

मैनें दौड़ते-भागते 74 डाउन पकड़ी। दो घंटे का सफर मानो अंतहीन हो गया था। हालांकि ये वही हसीन गाड़ी थी जिससे परीक्षा के दिनों में अक्सर ही भेंट हो जाती थी और जिसका हम बेसब्री से इतजार करते थे कि कब 74 डाउन का टाइम हो और स्टेशन का टी-स्टॉल खुले पर आज यही 74 डाउन किसी विलेन की तरह लग रही थी जो गंतव्य तक पहुंचाने में इतना वक्त ले रही थी हालांकि वह बेचारी तो समय से ही चल रही थी।

गंतव्य स्टेशन पर गाड़ी सही समय पर रात 1.15 बजे पहुंची। मैं डिब्बे से उतरा। आज मेरा शहर कुछ अलग-अलग सा और कुछ ज्यादा ही सुन्दर लग रहा था क्योंकि प्रेम में सारा संसार सुहाना लगता है

पर फिर देखा कि अगले डिब्बे से बड़े भाई भी उतर रहे हैं। मैं अपने बड़े भाई का बहुत सम्मान करता था। वो मुझसे 10 वर्ष बड़े थे तथा हमें कड़े अनुशासन में रखते थे। मैंने उनके पैर छुए।

वो बोले-अरे, तुम तो शाम को पहुंच जाते हो, आज लेट कैसे हो गये।

मैने कहा- फाइनल सबमिशन की वजह से शाम की ट्रेन छूट गई थी

वो बोले- चलो कोई बात नहीं ।

उनकी सफर के दौरान ट्रेन में किसी से पहचान हो गई थी अतः वो खड़े होकर आपस में बात कर एक दूसरे से विदा लेने लगे। अचानक क्या देखता हूँ "वो" चली आ रही हैं अपने ताउजी के साथ। मुझे तो मानो मुंह मांगी मुराद मिल गई पर मुझे क्या पता था कि ये मुराद बड़ी ही क्षणिक रूप से पूर्ण हुई थी। उसके हाथ में अटैची देखकर दिल धक्क से रह गया। तो क्या "वो" वापिस जा रही है? पर क्यों? "वो" तो पूरी गर्मियां यहां रहने वाली थी? क्या हुआ? एक ही क्षण में हज़ारों सवाल जेहन में आ गये। अब तक हमने कभी आपस में बात नहीं की थी, सिवाय आंखों ही आंखों में होने वाली बातों को छोड़कर।

"वो' पास से गुजरी। उसके चेहरे पर उदासी थी पर मुझे देखकर उसकी आंखों में आई चमक को मैने महसूस किया।

पहली बार बात करते हुए मैनें हिम्मत करके पूछा- वापिस ?

चलते चलते ही उसने सिर हिलाया तथा बोली- हाँ, पापा बीमार हैं।

और वह मुझसे कॉस होकर निकल गई। मैंने पीछे मुड़कर देखा उसे फर्स्ट क्लास के डिब्बे में चढ़ते हुए। इंजन से चौथा डिब्बा। मेरा मन किया मैं भी इसी ट्रेन में फिर से चढ़ जाऊं पर तब तक भाई साहब उन सहयात्रियों से विदा लेकर तेजी से चलते हुए आए और बोले- चलो। मैं सिर झुकाए उनके साथ चल पड़ा।

प्लेटफार्म के निर्गम गेट पर पहुंचकर मैं फिर पलटा। "वो" डिब्बे के नीचे उतरकर खड़ी थी तथा मेरी ओर ही देख रही थी जबकि उसके ताउजी ट्रेन के अंदर चढ़ चुके थे। मुझे लगा "वो" मुझसे कहीं अधिक साहसी थी। मैं एक क्षण को रुका। भाई साहब ने घूमकर प्रश्नसूचक निगाहों से मेरी ओर देखा। मैं बैठकर जूते के फीते ठीक करने का बहाना करने

लगा। भाई साहब भी रुक गये। फीते ठीक करने का बहाना करते करते मैंने पुनः उसकी ओर देखा वो मेरी ओर देखते-देखते डिब्बे में चढ़ रही थी। शायद उसके ताउजी ने उसे अंदर बुला लिया था। मैं उठकर खड़ा हुआ और फिर चल पड़ा। हम दोनों भाई चल रहे थे, छोटी सी रेलवे कॉलोनी में अपने घर की ओर।

यहां कुछ जिक्र उस रेलवे कॉलोनी का भी जो बचपन से यौवन तक संग रही है। हमारी रेलवे कॉलोनी दो भागों में बंटी हुई थी। स्टेशन से दांयी ओर एंव बांयी ओर। स्टेशन से बाहर निकलते ही दांयी ओर सीधा रास्ता मेन सिटी की ओर जाता था जिस पर सड़क के एक ओर बड़े बड़े तकरीबन दस बंगलानुमा घर बने थे। उसके बाद मेन सिटी शुरु हो जाती थी।

जबकि बांयी ओर तकरीबन सीधी रोड़ पर ही बीस घर, फिर एक छोटा सा रेलवे का इलेक्ट्रिक पावर हाऊस और कॉलोनी तो क्या शहर भी खत्म। लेकिन बांयी ओर की कॉलोनी में रेलवे लाईन तथा कॉलोनी सड़क के बीच टीपीकल रेलवे फेन्सिग नहीं बल्कि पत्थरों की किलेनुमा दीवार थी, ऊंची-ऊंची, ताकि घरों में रहने वालो को कुछ प्रायवेसी रहे तथा सुरक्षा भी।

हमारा घर बांयी ओर 15 वे नंबर का था तथा हमारे घर से पांच घरों के बाद वह ऊंची दीवार भी खत्म हो जाती थी तथा वह पूरा रेलवे यार्ड दिखने लगता था जिससे होकर गाड़ियों निकलती थीं। जहां वह दीवार खत्म होती थी, वहीं पर एक बहुत बड़ा इलेक्ट्रिक मास्ट था, जिसे हम सर्चलाइट कहते थे। उस पर इतनी लाइट रहती थी कि पूरा यार्ड रोशन रहता था। वहीं पर पास ही एक घना नीम का पेड़ भी था। तकरीबन दो सौ वर्ष पुराना। तना एकदम काला एवं पांच से छः फीट मोटा। ऊपर से काफी गोलाई में फैला हुआ। दोपहर में भी उसके पास से गुजरते तो लगता था कि कोई ऊपर से उत्तर कर बोलेगा-कहाँ SSS जाss रहे हो बाबूsss ! ऐसा लगता था मानो रेलवे कॉलोनी में जितने भी लोग परलोकगामी होते थे उनकी कॉलोनी उसके ऊपर ही बसी होगी। दिन में भी अकेले वहां से गुजरने से बच्चे भय खाते थे।

ये स्थान स्टेशन से तकरीबन पांच सौ मीटर दूरी पर होगा। स्टेशन से अगर गाड़ी छूटती तो मात्र दो मिनिट में हमारे घर के आगे वाले खुले यार्ड वाले हिस्से से गुजरती थी।

मैं, भाई साहब के साथ मायूस सा स्टेशन के बाहर निकला। बाहर सर्कुलिटिंग एरिया में काफी तांगे वाले खड़े रहते थे। उनके पास से निकलकर बांयी ओर मुड़े तथा घर की ओर चलने लगे। आधे रास्ते पहुंचे ही होंगे और दो घंटे बजे याने ट्रेन छूटने का संकेत। मुझे ऐसा लगा मानो घंटे की ध्वनि हृदय पर आघात कर रही है। अपने घर से मात्र चार घर की दूरी पर पहुंचे थे कि इंजन की लंबी सीटी व उसके स्टार्ट होने की आवाज आई।

अब हम घर का बड़ा सा गेट खोल रहे थे। उस वक्त सामान्यतः टॉयलेट घरों के अन्दर नहीं, बल्कि पीछे की ओर बाहर होते थे। बड़े भाई साइड की गली से होकर टॉयलेट की ओर गये। मैं ना जाने क्या सोचकर बाहर की ओर भागा। गेट से निकला तथा 'पॉवर हाऊस की ओर तेजी से दौड़ लगा दी और जाकर खड़ा हो गया सर्चलाईट के बिल्कुल नीचे रोशनी के साये में, जहां से पूरा यार्ड एवं गुजरती ट्रेन नजर आती थी। आज रात के दो बजे काली अंधियारी रात में मैं उसी नीम के पेड़ के पास खड़ा था जिसके पास दिन में निकलने में भी भयभीत रहता था। प्रेम अंधा होता है, ये तो सुना था पर साहसी होता है ये पहली बार महसूस कर रहा था।

ट्रेन धीरे-धीरे नज़दीक आ रही थी। और पास, और पास। "इंजन" दिखा और मेरे दिल की धड़कन बढ़ने लगी। पहला डिब्बा निकला, दूसरा डिब्बा, तीसरा, चौथा डिब्बा सामने दिखा। मेरा दिल बल्लियों उछलने लगा क्योंकि दरवाजे पर ही खड़ी दिखी "वो", मेरी ओर हाथ हिलाते हुए। मेरा हाथ भी तुरंत उठा। शायद वो वो सबसे सबसे लम्बा हसीन लम्हा था। गुजरती गाड़ी और "वो" हाथ हिलाते हुए। हम दोनों हाथ हिला रहे थे एक अलग ऊर्जा से, उत्साह से, उमंग से, रोमांच से। ट्रेन का आखरी डिब्बा भी सामने से गुजर गया पर "वो" तब तक खड़ी थी जब तक हम एक दूसरे को देख पा रहे थे और मेरा हाथ भी तब तक हिलता रहा जब तक "वो" नज़र आ रही थी। मैं तब तक हाथ हिलाता रहा जब तक गाड़ी दिखाई देती रही क्योंकि मुझे यकीन था कि वह भी सर्चलाइट नज़र आने तक हाथ हिला रही होगी।

अगली मुलाकात के लिए गर्मी की छुट्टियों तक इंतज़ार नहीं करना पड़ा। इस बार वो पूरे परिवार

के साथ दशहरे की छुट्टियों में आई थी। मुझे पक्का विश्वास था कि इन छुट्टियों में आने की जिद उसी ने की होगी।

प्रेम में प्रश्न के उत्तर प्रश्न से भी दिये जा सकते हैं, ये उसने ही मुझे सिखाया। इस बार मुलाकात में मैने जब उससे पूछा- तुम्हें कैसे पता कि मैं सर्चलाईट के नीचे खड़ा रहूंगा! तो उसने उलटा मुझसे पूछा- "और तुम्हें कैसे पता था कि मैं दरवाजे पर खड़ी रहूंगी ?"

प्रेम में विश्वास की पराकाष्ठा भी उसने ही दिखाई पूछकर नहीं बल्कि यह कहकर कि 'तुमने तब तक हाथ हिलाया था ना, जब तक ट्रेन नज़र आ रही थी।"

मैंने कहा- "हाँ, और तुमने तब तक जब तक सर्चलाइट नज़र आ रही थी।" उसने मुस्कराकर हाँ में सर हिलाया।

मैंने भी अपनें हृदय के विश्वास को शब्द देते हुए पूछा "दशहरे की छुट्टियों में तो तुम कभी नहीं आती। इस बार तुमने हीं प्रोग्राम बनवाया है ना।" उसकी मुस्कुराहट और चौड़ी हो गयी। शायद यह सोचकर कि हम दोनों एक दूसरे के मन को भी पढ़ लेते हैं।

ये बाते हुई थी रेलवे कॉलोनी के एक छोटे से मंदिर के बाहर जहाँ "वो" विश्वस्त सूत्र के साथ दर्शन के लिये आई थी। वो बीस दिन की दशहरे से दीवाली तक की छुट्टियाँ जीवन की सबसे खूबसूरत छुट्टियों थी। कुछ मुलाकातें हुई, कुछ वादे हुए और बीस दिन बीस पलों में गुज़र गए। इस बार इस यकीन के साथ जुदा हुए कि अगली गर्मियों की छुट्टियों में यहीं मंदिर पर मिलकर जीवनसाथी बननें की प्लानिंग करेंगे व घर वालों को बताने की भी।

पर शायद जीवन को कुछ और ही मोड़ लेना था। जनवरी में पिताजी का ट्रांसफर हो गया और एक महीने के भीतर हम पूरे घर का सामान लेकर नए शहर पहुंच गये। विश्वस्त सूत्र से मिलने का मौका भी नहीं मिला क्योंकि सप्ताह भर तो मैं कॉलेज में ही रहता था।

जब गर्मियों की छुट्टियाँ आई तो मैं 74 डाउन द्वारा साथी ललित के साथ पुराने शहर पहुंचा। सुबह तैयार होकर कॉलोनी गया पर यह क्या? वो मकान तो खाली था जहाँ वो आती थी। आस पास तलाश करने पर पता चला कि उसके ताउजी अप्रैल में ही रिटायर हो गये तथा पैतृक शहर उदयपुर चले गए। मैंने बहुत तलाश की पर ना उदयपुर का पता मिला ना ही कोई कॉन्टेक्ट नम्बर। मैं मायूस होकर घर लौटा। अब वो खिलंदड़ापन मुझसे गायब था और वह मुझे समझने वाली भी।

74 डाउन से वो मेरी आखिरी यात्रा थी। उसके बाद मैं कभी 74 डाउन में ना चढ़ा और ना उसे देखने तक स्टेशन गया। जीवन चक्र आज तीस साल बाद मुझे फिर उसी 74 डाउन तक ले आया था।

मैंने मित्रों से बहाना किया कि मैं जरा अपना पुराना घर देखकर आता हूँ। मैं स्टेशन से बाहर निकला और बांयी ओर चल पड़ा। अपने पुराने घर के सामने से होकर निकला और जाकर फिर उसी सर्चलाइट के नीचे खड़ा हो गया, ये सोचकर कि आज 'वो" तो मेरी जिंदगी में नही पर उस अहसास को तो फिर से जी लूं जो आज से तीस साल पहले मेरे मन को प्रीत के चंदन से महका गया था।

74 डाउन स्टार्ट होने की आवाज आई। आज दिल में उस दिन वाला रोमांच और उस दिन वाली आशा नहीं, बल्कि एक अजीब सी खालीपन की निराशा थी। इंजिन दिखा फिर पूरी ट्रेन। मेरा हाथ बरबस उठा एवं अलविदा की मुद्रा में हिलने लगा।

74 डाउन आज भी जा रही थी ।

हवा से हिलता वो विशाल नीम का वृक्ष आज भी था ।

वो बड़ी सी सर्चलाइट आज भी थी।

सर्चलाइट के नीचे से हिलता हुआ हाथ आज भी,

पर नहीं था तो बस 74 डाउन के इंजन के चौथे डिब्बे से हिलता हुआ वो हाथ

अलविदा 74 डाउन!

**सुधीर रामचंद्र दुबे**
मुख्य परियोजना प्रबंधक
गति शक्ति यूनिट ,राजकोट

## सूर्यकांत त्रिपाठी निराला का जीवन परिचय

**कैलाश चन्द्र धारिया**

सूर्यकांत त्रिपाठी "निराला" एक महान हिंदी कवि और लेखक थे। उनका जन्म 21 फरवरी, 1896 को मिर्ज़ापुर, उत्तर प्रदेश में हुआ था। निराला जी ने हिंदी साहित्य में महत्वपूर्ण योगदान दिया और उन्हें हिंदी साहित्य के सबसे बड़े कवियों में से एक माना जाता है।

निराला जी की रचनाएँ :

निराला जी ने कई प्रसिद्ध कविताएँ, कहानियाँ और निबंध लिखे। उनकी कुछ प्रसिद्ध रचनाएँ हैं:

"सरोज स्मृति" - "अनामिका"- "परिमल" - "तुलसीदास" - "कुकुरमुत्ता"

निराला जी की शैली :

निराला जी की कविताओं में एक अनोखी शैली है, जो उनकी विशिष्ट भाषा और छंद के कारण है। उनकी कविताओं में प्राकृतिक सौंदर्य, प्रेम, और जीवन की वास्तविकताओं का वर्णन है।

निराला जी के पुरस्कार और सम्मानः

निराला जी को उनके साहित्यिक योगदान के लिए कई पुरस्कार और सम्मान मिले। उन्हें 1964 में पद्मभूषण से सम्मानित किया गया।

निराला जी की मृत्यु :

निराला जी की मृत्यु 15 जुलाई, 1961 को हुई थी। उनकी मृत्यु के बाद, उन्हें हिंदी साहित्य के सबसे बड़े कवियों में से एक के रूप में याद किया जाता है।

निराला जी की प्रसिद्ध कविता अनामिका की कुछ पंक्तियाँ निम्नलिखित हैं:

तुम अनामिका, तुम अनामिका,

तुम्हारा नाम लेने से डरता हूँ।

तुम्हारी आँखों में एक अज्ञात गहराई है,

जिसमें मैं डूब जाना चाहता हूँ।

तुम अनामिका, तुम अनामिका,

तुम्हारी साँसों में एक मधुर संगीत है।

तुम्हारे होंठों पर एक मुस्कान है,

जो मेरे दिल को चुरा लेती है।

तुम अनामिका, तुम अनामिका,

तुम्हारी याद में मैं रात-दिन भटकता हूँ।

तुम्हारे प्यार में मैं खो जाना चाहता हूँ, तुम्हारे साथ मैं एक नई दुनिया बसाना चाहता हूँ।

इन पंक्तियों में निराला जी ने अपनी प्रेमिका के लिए अपने प्यार और स्नेह का इज़हार किया है। अनामिका कविता निराला जी की सबसे प्रसिद्ध कविताओं में से एक है।

निराला जी के बारे में कुछ अनकही बातें निम्नलिखित हैं :

निराला जी का जीवन :

1. निराला जी का जन्मः निराला जी का जन्म 21 फरवरी, 1896 को मिर्जापुर, उत्तर प्रदेश में हुआ था।

2. निराला जी का परिवारः निराला जी के पिता पंडित रामसहाय त्रिपाठी और माता सुमित्रा देवी थीं।

निराला जी की शिक्षा :

1. निराला जी की प्रारंभिक शिक्षाः निराला जी ने अपनी प्रारंभिक शिक्षा मिर्ज़ापुर में प्राप्त की।

2. निराला जी की उच्च शिक्षाः निराला जी ने अपनी उच्च शिक्षा काशी विद्यापीठ, वाराणसी से प्राप्त की।

निराला जी की साहित्यिक यात्रा : 1निराला जी की पहली कविता: निराला जी की पहली कविता "अनामिका" थी, जो 1923 में प्रकाशित हुई थी।

2. निराला जी की प्रमुख रचनाएँ: निराला जी की प्रमुख रचनाएँ हैं "अनामिका", "परिमल", "तुलसीदास", "कुकुरमुत्ता" ।

3. निराला जी की साहित्यिक विशेषताएँ निराला जी की कविताओं में प्राकृतिक सौंदर्य, प्रेम, और जीवन की वास्तविकताओं का वर्णन है। उनकी कविताओं में एक अनोखी शैली है, जो उनकी विशिष्ट भाषा और छंद के कारण है।

निराला जी के पुरस्कार और सम्मान

1. निराला जी को पद्मभूषण: निराला जी को 1964 में पद्मभूषण से सम्मानित किया गया था।

2. तिराला जी को साहित्य अकादमी पुरस्कार: निराला जी को 1954 में साहित्य अकादमी पुरस्कार से सम्मानित किया गया था।

निराला जी की मृत्यु

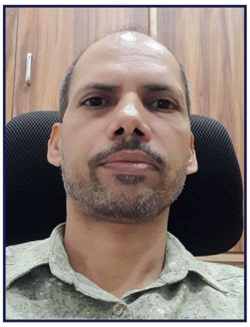
1. निराला जी की मृत्यु: निराला जी की मृत्यु 15 जुलाई, 1961 को हुई थी।

2. निराला जी की विरासत; निराला जी की विरासत हिंदी साहित्य में एक महत्वपूर्ण स्थान रखती है।

उनकी कविताएँ और रचनाएँ आज भी पाठकों को प्रेरित करती हैं और उनकी साहित्यिक विशेषताएँ आने वाली पीढ़ियों के लिए एक मिसाल हैं।

**कैलाश चन्द्र धारिया**
वरि. अनुवादक

## वो चिट्ठी और एक अधूरी शाम



**वो चिट्ठी और एक अधूरी शाम**

**(मुंबई से राजकोट तक एक पिता का सफर)**

सुबह की चाय अब पहले जैसी नहीं लग रही थी। खिड़की से दिखती मुंबई सेंट्रल की ट्रेनें, भागती हुई जिंदगी का हिस्सा थीं। हर सुबह अपने तय वक्त पर DRM ऑफिस पहुंचना, सहकर्मियों के साथ हल्की-फुल्की बातचीत और दिनभर की कागज़ी लड़ाई— सब कुछ एक रूटीन बन चुका था।

मैं डिविज़नल रेलवे मैनेजर ऑफिस, मुंबई सेंट्रल में 20 वर्षों से कार्यरत था। रेलवे मेरे लिए सिर्फ नौकरी नहीं, एक परिवार जैसा था।

लेकिन उस दिन दोपहर के वक्त ऑफिस की डायरी में एक नया अध्याय जुड़ा।

"स्थानांतरण आदेश: श्री पंकज कुमार झा, पदोन्नति के साथ DRM ऑफिस, राजकोट में डिविज़नल रेलवे मैनेजर के निजी सचिव नियुक्त किए जाते हैं।"

सुनते ही साथियों ने बधाई देना शुरू कर दिया, कुछ ने पीठ थपथपाई, तो कुछ ने कहा—"राजकोट अच्छा है, शांति है, और प्रमोशन भी मिल गया... किस्मत वाले हो!"

पर मेरे दिल में एक अजीब सी खामोशी थी।

शाम को घर पहुंचा। बेटी गरिमा, जो इस साल 8वीं कक्षा में गई थी, किताबों में डूबी हुई थी। उसकी आँखों में वो सपना था—"पापा, मैं डॉक्टर बनूंगी।" उसकी स्कूल, ट्यूशन, दोस्त और पढ़ाई—सब कुछ इसी शहर में था। मेरी पत्नी ने धीरे से पूछा, "क्या सोच रहे हो?"

मैं बस खामोश रहा। चुपचाप ट्रांसफर की चिट्ठी टेबल पर रख दी। रात को गरिमा ने पूछा, "पापा, आप राजकोट कब जा रहे हो?"

मैंने मुस्कुरा कर कहा, "बहुत जल्दी बेटा। पर तुम और मम्मी यहीं रहोगे। पढ़ाई बहुत जरूरी है।"

उसकी आंखें भर आईं, पर वो कुछ नहीं बोली। बस मेरे गले लग गई।

**राजकोट: एक नया अध्याय**

राजकोट पहुंचा तो वहाँ का माहौल अलग था। शांत, सुव्यवस्थित, और ऑफिस का स्टाफ बेहद सहयोगी। DRM साहब ने गर्मजोशी से हाथ मिलाते हुए कहा—"आपका बहुत स्वागत है। हमें उम्मीद है कि आप हमारी टीम का मजबूत हिस्सा बनेंगे।"

काम की व्यस्तता शुरू हो गई, लेकिन शामें अधूरी लगने लगीं। चाय का वो कप अब उतना स्वाद नहीं देता, क्योंकि साथ में बेटी की शरारती बातें नहीं होतीं। फोन पर हर शाम उसकी आवाज़ सुनता हूँ—"पापा, आज स्कूल में ये पढ़ाया गया, मेरे इस विषय में इतने अंक आए!" मैं खुश हो जाता हूँ, लेकिन आंखें नम हो जाती हैं।

**हर रविवार की उम्मीद**

हर रविवार मेरा वीडियो कॉल होता है। हम चारों — मैं, मेरी पत्नी, बेटा जो कि भोपाल में इंजीन्यरिंग कर रहा है और बेटी, एक साथ खाना खाते हैं... वर्चुअली। कभी-कभी बेटी कहती है, "पापा, जल्दी छुट्टी लेकर आ जाओ ना!" और मैं कहता हूँ, "जल्द ही बेटा, एक surprise लेकर!"

**सीख**

प्रमोशन सिर्फ पद नहीं होता, वो जिम्मेदारी होती है—पेशे की भी, और परिवार की भी।

कभी-कभी हमें अपनों से दूर होकर भी उनके लिए नज़दीक रहना पड़ता है। और यही रिश्तों की खूबसूरती है—दूरी में भी अपनापन।

**पंकज कुमार झा,**
निजी सचिव (राजपत्रित)/मं. रे. प्र.-राजकोट

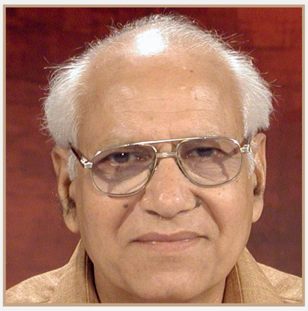
## राजकोट रेल मंडल पर "विभाजन विभीषिका स्मृति दिवस" पर 5 रेलवे स्टेशनों पर फोटो प्रदर्शनी का आयोजन

राजकोट मंडल के 5 रेलवे स्टेशनों पर "विभाजन विभीषिका स्मृति दिवस" की थीम पर फोटो प्रदर्शनी का आयोजन किया गया। विभाजन के दौरान विस्थापित हुए लोगों के संघर्ष और बलिदान की याद में 14 अगस्त को "विभाजन विभीषिका स्मृति दिवस" मनाया जाता है। इस अवसर पर मंडल के 5 रेलवे स्टेशनों राजकोट, जामनगर, खंभालिया, मोरबी और सुरेन्द्रनगर पर फोटो प्रदर्शनी लगाई गई। राजकोट मंडल रेल प्रबंधक श्री अश्वनी कुमार द्वारा राजकोट स्टेशन पर आयोजित प्रदर्शनी का अवलोकन किया गया तथा उपस्थित लोगों को संबोधित करते हुए उन्होने सभी यात्रियों से प्रदर्शनी देखने का आग्रह किया। इस दौरान राजकोट मंडल के अपर मंडल रेल प्रबंधक श्री कौशल कुमार चौबे, वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी श्री मनीष मेहता तथा अन्य विभागों के वरिष्ठ अधिकारी, कर्मचारीगण तथा यात्रियों ने इस प्रदर्शनी का अवलोकन किया। यह प्रदर्शनी दो दिनों के लिए 14 और 15 अगस्त, 2024 को सभी दर्शकों के लिए निःशुल्क दर्शनार्थ खुली रखी गई है।

साथ ही राजकोट मंडल पर "हर घर तिरंगा अभियान चलाया जा रहा है, जिसका उद्देश्य लोगों के मन में देशभक्ति की भावना जगाना और जन भागीदारी की भावना के साथ आजादी का 77वी वर्षगांठ मनायी जा रही है। राष्ट्रीय ध्वज तिरंगें से हमें नई ऊर्जा मिलती है। हर घर तिरंगा अभियान में रेल कर्मियों, उनके परिजनों एवं आमजनों की सहभागिता सुनिश्चित की जा रही है। रेलवे स्टेशनों पर उद्घोषणा के माध्यम से लोगों को इस बारे में अवगत कराया जा रहा है।

राजकोट मंडल में रेलवे कर्मचारी विभिन्न गतिविधियों में भाग लेते हुए।

# हिन्दी कविता



**सोम ठाकुर**

करते हैं तन-मन से वंदन,
जन-गण-मन की अभिलाषा का
अभिनंदन अपनी संस्कृति का,
आराधन अपनी भाषा का।
यह अपनी शक्ति सर्जना के
माथे की है चंदन रोली
माँ के आँचल की छाया में
हमने जो सीखी है बोली
यह अपनी बँधी हुई अंजुरी
ये अपने गंधित शब्द सुमन
यह पूजन अपनी संस्कृति का
यह अर्चन अपनी भाषा का।

**भारतेंदु हरिश्चंद्र**

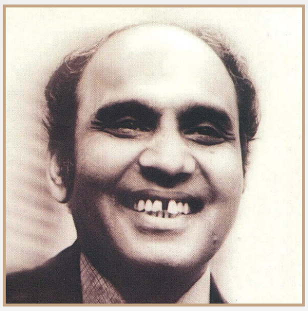
निज भाषा उन्नति अहै,
सब उन्नति को मूल
बिन निज भाषा-ज्ञान के,
मिटत न हिय को सूल।
अंग्रेजी पढ़ि के जदपि,
सब गुन होत प्रवीन पै
निज भाषा-ज्ञान बिन,
रहत हीन के हीन।
उन्नति पूरी है तबहिं,
जब घर उन्नति होय
निज शरीर उन्नति किये,
रहत मूढ़ सब कोय।

### अयोध्या सिंह उपाध्याय 'हरिऔध'

पड़ने लगती है पियूष की शिर पर धारा हो
जाता है रुचिर ज्योति मय लोचन-तारा बर
बिनोद की लहर हृदय में है लहराती कुछ
बिजली सी दौड़ सब नसों में है जाती आते ही
मुख पर अति सुखद जिसका पावन नाम ही
इक्कीस कोटि-जन-पूजिता हिन्दी भाषा है
वही जिसने जग में जन्म दिया औ पोसा,
पाला जिसने यक यक लहू बूँद में जीवन
डाला उस माता के शुचि मुख से जो भाषा
सीखी उसके उर से लग जिसकी मधुराई चीखी
जिसके तुतला कर कथन से सुधाधार घर में बही
क्या उस भाषा का मोह कुछ हम लोगों को है नहीं

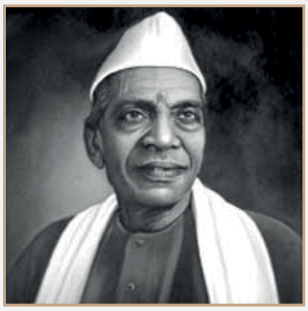
### गोपाल सिंह नेपाली

दो वर्तमान का सत्य सरल,
सुंदर भविष्य के सपने दो
हिंदी है भारत की बोली
तो अपने आप पनपने दो
यह दुखड़ों का जंजाल नहीं,
लाखों मुखड़ों की भाषा है
थी अमर शहीदों की आशा,
अब जिंदों की अभिलाषा है
मेवा है इसकी सेवा में,
नयनों को कभी न झंपने दो
हिंदी है भारत की बोली
तो अपने आप पनपने दो



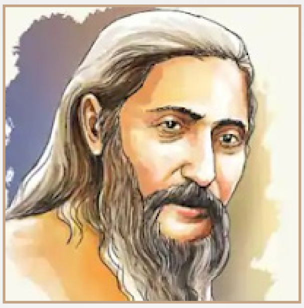
## गिरिजा कुमार माथुर

उच्चवर्ग की प्रिय अंग्रेजी
हिंदी जन की बोली है
वर्ग भेद को खत्म करेगी
हिंदी वह हमजोली है,
सागर में मिलती धाराएँ
हिंदी सबकी संगम है
शब्द, नाद, लिपि से भी आगे
एक भरोसा अनुपम है
गंगा कावेरी की धारा
साथ मिलाती हिंदी है



## मैथिलीशरण गुप्त

जैसे चींटियाँ लौटती हैं
बिलों में
कठफोड़वा लौटता है
काठ के पास
वायुवान लौटते हैं एक के बाद एक
लाल आसमान में डैने पसारे हुए
हवाई अड्डे की ओर
ओ मेरी भाषा
मैं लौटता हूँ तुम में
जब चुप रहते-रहते
अकड़ जाती ह मेरी जीभ
दुखने लगती है
मेरी आत्मा।



**सूर्यकांत त्रिपाठी**

जागो फिर एक बार
प्यार जगाते हुए हारे सब तारे तुम्हें
अरूण-पंख तरूण-किरण
खड़ी खोलती है द्वार
जागो फिर एक बार
आँखे अलियों-सी
किस मधु की गलियों में फँसी
बन्द कर पाँखें
पी रही हैं मधु मौन
अथवा सोयी कमल-कोरकों में ?
बन्द हो रहा गुंजार
जागो फिर एक बार

**दुष्यंत कुमार**

हो गई है पीर पर्वत-सी
पिघलनी चाहिए,
इस हिमालय से कोई
गंगा निकलनी चाहिये।
सिर्फ हंगामा खड़ा करना
मेरा मकसद नहीं,
मेरी कोशिश है कि ये
सूरत बदलनी चाहिये।

**देवमणि पांडेय**

हिन्दी इस देश का गौरव है,
हिन्दी भविष्य की आशा है
हिन्दी हर दिल की धड़कन है,
हिन्दी जनता की भाषा है
इसको कबीर ने अपनाया
मीराबाई ने मान दिया
आज़ादी के दीवानों ने
इस हिन्दी को सम्मान दिया
जन जन ने अपनी वाणी से
हिन्दी का रूप तराशा है
हिन्दी इस देश का गौरव है
हिन्दी भविष्य की आशा है

**अश्वनी कुमार**
मंडल रेल प्रबंधक

हो रहे अंकुरित आशाओं के
बीज फूटने वाले हैं।
तरु अरिंदम जल्दी ही
धरती पर उगने वाले हैं
चल चुकी शून्य से उषा किरण
भू को छूने ही वाली है
धैर्य धरो बस और तनिक,
पौ फटने ही वाली है
भोर होने ही वाली है
भोर होने ही वाली है

**श्रीमती गुरमुख कौर वासन**

## हिंदी के अक्षर

कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर, कोई सीधा है तो कोई गोलाकार है, कोई मुड़ा हुआ है तो कोई जुड़ा हुआ है, इनकी सुंदरता में चार चाँद लगती है ये मात्राएँ कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर,......
कोई मुकुट की तरह सर पर विराजमान है, तो साथ खड़ी होकर हिम्मत देती है, कोई कंधे पर बैठा लेती है तो कोई बिंदी तरह सज जाती है। तरह-तरह के भाव व्यक्त करती ये आकृति जो शब्द कहलाती है। कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर,......
इन्हीं अक्षरों से मिलकर वाक्य बनता है, जो हर किसी के होठों पर सजता है। जो हम कहते है, जो हम लिखते है वही हम पढ़ते है, एसी है हिंदी भाषा मेरी जिस पर हम गुमान करते है, कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर,......
मगर फिर भी इसे घाव मिलते रहते है। कभी दिखावट के नाम पर कभी सजावट के नाम पर अंग्रेजी बोलना मतलब हाई सोसायटी हिंदी बोलना मतलब मीडिल कलास लोअर कलास कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर,......
हिंदी हमारी मातृभाषा, राष्ट्रभाषा आओ हम सब मिलकर हिंदी को सशक्त करें लिखे शोधनपत्र अपनी हिंदी धाषा में तकनीकी ज्ञान को परिभाषित करें कितने सुंदर दिखाई देते है ये अक्षर,.......

**नरेश सिंह**

## रन-ओवर

हां मुक्त किया है हमने उसको, जिसने त्यागा प्राणों को ! समेट के रखी जिसकी हमने, अधकुचली हुई टाँगों को !

शेष कमर से गर्दन तक, धड़ रहित बाहों को, स्ट्रेचर हुआ खुनम खून, साथ में रखा चादर को !

यदि कारण ढूंढ़ उसके, कूदने से पहले के विचारों को, शीर्ष कारण में आएंगे बढ़ते हुए तनावों जो !

गर्त तक पहुंचे होंगे, असफलता के पैमानों वो, अब त्यागा है उसने झूठे वादों के बहानों को !

हो सकता है बढ़ता कर्ज ले डूबा जैसे कोई प्ले स्टोर का बेटिंग एप्प

या रही होगी कोई दूजी महबूबा प्रेम में होगा जिसके लिए डूबा

या रहा हो परीक्षा में अनुत्तीर्ण होने का भय पूर्ण विराम जीवन उसका, यहीं तक था तय

हाँ मुक्त किया है हमने उसको, जिसने त्यागा प्राणों को ! सक्षम रेलकर्मी को सुपुर्द किया, अगले स्टेशन पर बॉडी को !

**सिमरन कौर वासन**

## यात्रा के रंग

काशी के घाटो पर गूंजे मंत्र,
गंगा की लहरों में बहा समर्पण।
महादेव की नगरी में पाया प्रकाश,
हर क्षण में बसा था शिव का वास ॥

अयोध्या की पावन राहों में,
राम नाम की गूंज सुनी।
श्रद्धा, भक्ति और प्रेम का संग,
हर मन में बसते श्री जयसिया राम ॥

महाकुंभ का दिव्य नजारा,
संतो का आशीष अपार।
संगम में जब डुबकी लगाई,
मन की हर उलझन वही समाई ॥

ये यात्रा नहीं, आत्मा की पुकार थी,
हर पड़ाव पर ईश्वर का संसार था।
काशी, अयोध्या महाकुंभ के दर्शन,
जीवन को दे गए नव संजीवन ॥

**रीटा एम व्यास**

ए ख्वाहिशें आजकल बदल दी है तूने
फितरत अपनी,

खुशी कम, गम और अफसोस ज्यादा देने
लगी हो ॥

ए ख्वाहिशें आजकल बदल दी है तूने
फितरत अपनी

मन को मेरे गुदगुदाती रहती हों, जूठी
उम्मीदें देकर,

और झूठे सपने दिखाकर लगी रहती हो
मेरे मन मस्तिष्क को परेशान करने मे ॥
ए ख्वाहिशें बदल दी है तूने फितरत अपनी,
तो बदल ली है मैंने भी फितरत अपनी,

पढ़ाकर मेरे मन को श्रीमद भागवत गीता
का पाठ ॥

ए ख्वाहिशें अब तु मेरे मन को गुदगुदा ना
पाओगी

झूठी उम्मीदें देकर, और जूठे सपने
दिखाकर,

मेरे मन मस्तिष्क को परेशान ना कर
पाओगी ॥

अब सीख लिया है मेरे मनने हर स्थिति में
स्थितप्रज्ञ रहना।

और केवल कर्म पर यकीन रखना ॥

**संदीप कुमार तिवारी**

**जरूरी है।**

महगी हो इंसानियत फिर भी, नजर
आना भी जरूरी है।
हो उदासी चेहरे पे लेकिन, मुस्कुराना
भी जरूरी है।।
पहचान से बनती रहे सुरभि, खुशबू
बनना भी जरूरी है।
अंधकार में प्रकाशित हो राहें, जुगनु
रहना भी जरूरी है।।
बीत जाएगा पतझड़ का मौसम, बहार
आना भी जरूरी है।
जीतना चाहे अगर कोई अपना, हार
जाना भी जरूरी है।।
मुश्किलों मे जिसकी टूटे न हिम्मत,
वो फौलादी भी जरूरी है।
एक अंत हमेशा बाकी सा रहे, एक
कहानी भी जरूरी है।।
चाँद सा रोशन हो एक घर, एक
झरोखा भी जरूरी है।
एक दिन हिरण पाएगा कस्तूरी, एक
भरोसा भी जरूरी है।।
तूफान बदलते हैं दिशा अपनी, एक
किनारा भी जरूरी है।
ढल जाती है उमर बागवां की, एक
सहारा भी जरूरी है।।
ज्ञान तो एक समुन्दर जैसा है, कुछ
बारिशें भी जरूरी है।
बिखरे न कोई कीमती सपना, कुछ
कोशिशें भी जरूरी है।।

**गौरव शर्मा**

सद्चरित्र और सच्चाई है अच्छे संस्कारों
की पहचान
बूढ़े - बड़ों के आशीर्वाद से मिलता है यह
वरदान
जब भी पड़े जीवन में जरूरत सही राह
दिखाते हैं
परिवार के संस्कार हमें जीवन में बहुत
कुछ सिखाते हैं।

सत्य और धर्म का पाठ हमें सिखाया
संवेदनाओं का सम्मान हमें समझाया
बड़ों के इज्जत और छोटों का मन करना
बताते हैं
परिवार के संस्कार हमें जीवन में बहुत
कुछ सिखाते हैं।

परिवार के संग साजती हर एक बहार
संस्कारों की गहराई बंती जीवन का आधार
माता-पिता का प्यार रिश्तों की परिभाषाऐ
बताते हैं
परिवार के संस्कार हमें जीवन में बहुत
कुछ सिखाते हैं।

हर मुश्किल घड़ी में साथ निभाना
धैर्य और सहनशीलता से जीवन बिताना
सामाजिक संबंधो का हुनर समझते हैं
परिवार के संस्कार हमें जीवन में बहुत
कुछ सिखाते हैं।

अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर राजकोट मंडल की महिला समिति के सदस्यों द्वारा आयोजित विभिन्न कार्यों की झलक।

मंडल रेलवे अस्पताल, राजकोट, पश्चिम रेलवे ने एमईएलटी - मेडिकल प्रवेश स्तर परीक्षण सुविधा के लिए ऐतिहासिक एनएबीएल मान्यता प्राप्त की है। मंडल रेल प्रबंधक डॉ राजकुमार प्रमाण पत्र देते हुए।

# जनवरी से दिसंबर 2024 तक मंडल रेल प्रबंधक स्तर के पुरस्कार

### श्री-छोटालाल के. पॉइंट्स मेन-बाला रोड

**जनवरी-2024**

दिनांक - 13.01.2024 को 3.00 बजे, एसएम बीएलआरडी ने रिपोर्ट किया कि पैनल पर ट्रैक नंबर 2T फेल दिखा रहा है। ड्यूटी पर मौजूद पॉइंट्स मैन को ट्रैक का निरीक्षण करने के लिए भेजा गया। ट्रैक के निरीक्षण के दौरान, पॉइंट्स मैन को बीएलआरडी-बीआरजीपी के बीच किलोमीटर 615/17-15 पर रेल फ्रैक्चर मिला। एसएम बीएलआरडी ने पीडब्ल्यूआई SUNR को सूचित किया, जो 3.40 बजे मौके पर पहुंचे और पहली ट्रेन [22958] के लिए एसआर 10 केएमपीएच लगाया और 4.10 बजे संशोधित एसआर 20 केएमपीएच किया। मरम्मत के बाद, 12.30 बजे गति प्रतिबंध सामान्य हो गया। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-अविनाश कुमार गेट मेन गेट नंबर -01 (Engg)

**जनवरी-2024**

दिनांक-20.01.24 को 17.00 बजे, एलसी-1 के गेटमैन ने ट्रेन संख्या E/BOXN/BPBW GES में घिसे हुए पहिये देखे। उन्होंने तुरंत एसएम KNLS को सूचित किया, ट्रेन को KNLS पर रोका गया। एलपी और टीएम द्वारा जाँच करने पर पाया गया कि BOXN ECOR 12120422464 में पहिया घिसा हुआ था। पीडब्ल्यूआई, टीआई और TXR द्वारा संयुक्त रूप से जाँच की गई और 60 मिमी का चपटा टायर पाया गया और इस वैगन को अलग करने और हापा बुक करने का ज्ञापन दिया गया। वैगन को KNLS पर अलग किया गया। गेटमैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री- शैलेंद्र कुमार , ट्रेन मैनेजर –मुख्यालय-हापा

**जनवरी-2024**

दिनांक-21.01.24 को 17.00 बजे, एएसएम जाम ने रिपोर्ट किया कि एनईएलएम/ईओएलडी के ट्रेन मैनेजर ने उन्हें सूचित किया कि बीवीजी से 8वीं वैगन संख्या एसईसीआर 88106 में एडेप्टर कैंटेड पाया गया। C&W स्टाफ ने जाम में भाग लिया और हापा यार्ड में इस वैगन पर ध्यान देने की मांग की। हापा यार्ड में आगमन पर, C&W स्टाफ द्वारा भाग लिया गया, इलास्टोमेरिक पैड थोड़ा मुड़ा हुआ था जिसे C&W स्टाफ द्वारा सही किया गया और वैगन को फिट घोषित किया गया। ट्रेन मैनेजर की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री- संजय एस. पॉइंट्स मेन-ववानिया

**जनवरी-2024**

दिदिनांक-26.01.24 को 8.15 बजे, एसएम ववा ने रिपोर्ट किया कि ट्रेन संख्या SIOB TCLS के गुजरने के बाद, ट्रैक सर्किट 46T और 49T पैनल पर फेल संकेत दिखा रहे थे। ड्यूटी पर मौजूद पॉइंट्स मैन को ट्रैक की जांच के लिए भेजा गया और ट्रैक की जांच के दौरान, पॉइंट्स मैन को ववा-मालब के बीच किलोमीटर 6/3-4 पर वेल्ड क्रैक मिला। एसएम ववा ने पीडब्ल्यूआई डीएसी को सूचित किया, जो 9.00 बजे मौके पर पहुंचे। 9.30 बजे एसआर 30 केएमपीएच लगाया गया। भाग लेने और मरम्मत के बाद, 17.20 बजे गति प्रतिबंध सामान्य हो गया। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-ललित किशोर, पॉइंट्स मेन –लीलापुर

**जनवरी-2024**

दिनांक-31.01.24 को 22.26 बजे एलपीआर में, अप गुड्स ट्रेन के गुजरने का अवलोकन करते समय पॉइंट्स मैन श्री-ललित किशोर ने ट्रेन पीआरटीके-एमआरआईके में चिंगारी देखी। उन्होंने ट्रेन मैनेजर को लाल हाथ का सिग्नल दिखाया, ट्रेन एलपीआर-केजेड अप सेक्शन के बीच रुकी। ट्रेन मैनेजर द्वारा जांच करने पर, उन्हें वैगन संख्या में धातु जमा हुआ

मिला। ER 40022010021 BTPNL BVZI से 27वां। वैगन को लाइन नंबर-4 में BMM में 22.55 पर छोड़ा गया और सेक्शन क्लियर किया गया। BMM में फिर से ट्रेन मैनेजर और एएलपी द्वारा भाग लिया गया, ब्रेक ब्लॉक से धातु हटाई गई और ट्रेन शुरू की गई। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई

### श्री-पापाराम, लोको पायलट गूड्स मुख्यालय – सुरेन्द्रनगर

**फ़रवरी-2024**

दिनांक-02.02.24 जब लोको नंबर-24676-WAG7-RTMD के साथ ट्रेन नंबर-पीपीएसपी-एलबीपी पर काम कर रहे थे, तो LILIYA MOTA स्टेशन (बीवीपी-डिवीजन) में प्रवेश करते समय लोको पायलट ने लाइन नंबर 1, 2 और 3 में ओएचई के साथ एक प्लास्टिक रैपिंग देखी। स्थिति को देखते हुए लोको पायलट ने ओएचई में रुकावट से ठीक पहले ट्रेन को तुरंत रोक दिया और पैंटोग्राफ और ओएचई को क्षतिग्रस्त होने से बचाया। लोको पायलट की सतर्कता के कारण बीवीपी डिवीजन में एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री- मनमोहन सिंह, ट्रेन मैनेजर-मुख्यालय – सुरेन्द्रनगर

**फ़रवरी-2024**

दिनांक-04.02.2024 को 3.25 बजे, टीसीएलएस-एनकेएम के ट्रेन मैनेजर ने वैगन संख्या एसडब्ल्यूआर 31150634449 में डब्ल्यूटीजे-जेएएलडी के बीच वक्र में चिंगारी और भारी धुआं देखा, जो ब्रेक वैन से 15वां था। उन्होंने वीएचएफ सेट पर एसएम जेएएलडी को उपरोक्त वैगन पर नजर रखने के लिए तुरंत सूचित किया क्योंकि ट्रेन क्रॉसिंग के लिए लाइन नंबर 1 में आई थी। जेएएलडी पर आगमन पर, ट्रेन मैनेजर और स्टेशन मास्टर द्वारा जांच करने पर उपरोक्त वैगन में हॉट एक्सेल पाया गया, विस्तृत जानकारी नियंत्रण और सीसीआर आरजेटी को दोहराई गई, सीसीआर आरजेटी की सलाह के अनुसार वैगन को जेएएलडी पर अलग किया गया। ट्रेन मैनेजर की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-रिंकू मीना-पॉइंट्स मेन - पिपली

**फ़रवरी-2024**

दिनांक-09.02.24 को 15.37 बजे पीपीली में ट्रेन गुजरते समय ड्यूटी पर मौजूद पॉइंट्स मैन श्री-रिंकू मीणा ने इंजन से 39वीं वैगन में लटकता हुआ हिस्सा देखा। उन्होंने तुरंत ट्रेन मैनेजर को लाल हाथ का सिग्नल दिखाया लेकिन ट्रेन नहीं रुकी इसलिए उन्होंने एसएम पीपीली को सूचित किया। एसएम पीपीली ने एसएम KNLS को स्टॉप एंड एग्जामिन दिया। ट्रेन को KNLS पर रोका गया, ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा जांच करने पर वैगन नंबर-30079262917 एसईआर BCNE का एसएबी पुल रॉड टूटा हुआ और लटकती हुई स्थिति में पाया गया। लटकते हुए हिस्से को ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट द्वारा तार से बांधा गया और ट्रेन को चलाया गया। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-नथुराम जी. लोको पायलट गूड्स मुख्यालय –सुरेन्द्रनगर

**फ़रवरी-2024**

दिनांक-31.01.24 को 16.20 बजे एलएक्सआर स्टेशन पर लोको पायलट श्री- नथुराम जी. ने एसएम एलएक्सआर को सूचना दी कि ट्रेन नंबर-एनईएलएम/एन की जीडीआर जांच करते समय वैगन नंबर-4014088106 एसईसीआर का ब्रेक असेंबली टूटी हुई स्थिति में पाई गई, यह असुरक्षित थी इसलिए C&W स्टाफ की मांग की गई। C&W स्टाफ ने वैगन पर ध्यान दिया और लटकती हुई ब्रेक असेंबली को हटा दिया और वैगन को काम करने के लिए फिट घोषित किया। लोको पायलट की सतर्कता के कारण एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री- एम. सी. मीणा, स्टेशन मास्टर –अमरसर.

**मार्च-2024**

दिनांक - 04.03.2024 को 12.28 बजे एसएम AXA ने ट्रेन नंबर NELM EOLD के पहले BVZI में असामान्य आवाज सुनी। ट्रेन LXR पर 12.30 बजे

रुकी। एलपी/टीएम द्वारा जांच करने पर व्हील स्किड और स्प्रिंग से तेल का रिसाव पाया गया, C&W स्टाफ को सड़क मार्ग से आरजेटी भेजा गया। C&W आरजेटी स्टाफ ने ब्रेक वैन पर ध्यान दिया और पाया कि ट्रेलिंग ट्रॉली इनर व्हील पर धातु जमा था, वही धातु हटाई गई और वैगन को 16.30 बजे काम करने के लिए फिट घोषित किया गया। स्टेशन मास्टर की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-आशाराम मीणा . स्टेशन मास्टर-वगड़िया

**मार्च-2024**

दिनांक-09.03.24 को 22.00 बजे एसएम वीडी ने अप ट्रेन नंबर-ईबीएन एडीआई में चिंगारी देखी। एसएम वीडी ने एसएम आरए को स्टॉप एग्जामिन दिया। ट्रेन आरए में रुकी, ट्रेन मैनेजर और एएलपी द्वारा जांच करने पर इंजन से 11वीं वैगन नंबर-16279 बीओएक्सएनई का ब्रेक ब्लॉक रॉड टूटा हुआ पाया गया, इसे तार से बांधा गया और वैगन को आरए में अलग किया गया। C&W स्टाफ ने SUNR में मांग की। स्टेशन मास्टर की सतर्कता के कारण एक संभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-दिनेश जादव . लोको पायलट गूड्स-राजकोट

**मार्च-2024**

दिनांक- 18.03.24 लोको पायलट श्री- दिनेश जाधव हापा-SUNR सेक्शन में अप गुड्स ट्रेन NELM IOCM पर काम कर रहे थे, KHDI स्टेशन से गुजरने के बाद 16.20 बजे। उन्होंने KHDI - RJT के बीच किमी 747/2-1 पर ट्रैक के पास आग देखी। उन्होंने तत्काल कार्रवाई की और आग से पहले ट्रेन को रोक दिया। ट्रेन रोकने के बाद, उन्होंने एसएम KHDI और ट्रेन मैनेजर को वॉकी-टॉकी सेट पर सूचित किया। इंजीनियरिंग स्टाफ एसएसई पीडब्ल्यूए-आरजेटी के साथ मौके पर मौजूद था, पानी की मदद से आग पर पूरी तरह से काबू पाया और 16.45 बजे बुझा दिया और ट्रेन शुरू की। टी/नंबर NELM IOCM UP को साइट पर 36 मिनट के लिए रोका गया। लोको पायलट की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना टल गई

### श्री-राम प्रबेश कुमार . लोको पायलट गूड्स – सुरेन्द्रनगर

**मार्च-2024**

दिनांक-19.03.2024 को लोको पायलट श्री-रामप्रबेश कुमार मुख्यालय-एसयूएनआर सुरेन्द्रनगर पर कार्यरत थे. मालपीपीएसपी-एसयूएनआर सेक्शन में ट्रेन नंबर-पीपीएसपी/एलपीबीपी एसवीकेडी स्टेशन से गुजरने के बाद जब ट्रेन के सुरक्षित चलने की दिशा में पीछे मुड़े तो उसने देखा कि एक बीटीपीजीएलएन टॉप कवर खुला हुआ था। उन्होंने तुरंत ट्रेन मैनेजर और एसएम एलएमओ को वॉकी-टॉकी सेट पर सूचना दी। ट्रेन एलएमओ स्टेशन पर रुकी। जांच के दौरान पाया गया कि वैगन नंबर-0898668181 बीटीपीजीएलएन टॉप कवर खुला हुआ था और गैस लीकेज की गंध आ रही थी, उपरोक्त सूचना बीवीपी कंट्रोल को दी गई। पीपीएसपी लोडिंग कंपनी के कर्मचारियों ने वैगन की जांच की और वैगन को एलएमओ स्टेशन पर अलग किया ताकि अनलोडिंग के लिए पीपीएसपी वापस भेजा जा सके। लोको पायलट की सतर्कता के कारणसंभावित असामान्य घटना टल गई।

### श्री-मुकेश कुमार, संरक्षा सलाहकार (यातायात) राजकोट

**अप्रैल-2024**

दिनांक-03.04.2024 को 21.05 बजे, सेफ्टी काउंसलर ट्रैफिक श्री-मुकेश कुमार सिंह ने RJT-KHDI के बीच KM 748/22-23 पर LC NO 128 Engg के पास ट्रैक के पास आग देखी। उन्होंने तुरंत फायर ब्रिगेड को फोन किया और SM KHDI और RJT को मोबाइल फोन पर सूचित किया। सेफ्टी काउंसलर के दिशानिर्देश के अनुसार फायर ब्रिगेड RJT साइट पर 21.22 बजे पहुंची और आग बुझाई। संभावित असामान्य घटना से बचने के लिए पैसेंजर ट्रेन नंबर 19120 (OKHA-BVC) KHDI पर रुकी। सेफ्टी काउंसलर की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना को टाला गया।

### श्री-अनिल जी. लोको पायलट मेल एक्सप्रेस – राजकोट

**अप्रैल-2024**

दिनांक-22.04.24 को 13.30 बजे, 22945 [MMCT-OKHA] के लोको पायलट ने BHTA में रिपोर्ट किया और मेमो दिया कि BPKA-BHTA के बीच सेक्शन KM 916/5-916/7 पर ट्रैक लड़खड़ा रहा है और ट्रैक एलाइनमेंट ठीक नहीं लग रहा है, जिसे प्रमाणित करने की आवश्यकता है। SM BHTA ने PWI कंट्रोल और PWI-BHTA को सूचित किया। JE-P/WAY-BHTA ने BPKA में साइट पर पहुंचकर 16.00 बजे 30 किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबंध लगाया। Co 21.40 बजे सामान्य हुआ। लोको पायलट की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना को टाला गया।

### श्री-दिनेश दिनकर, ट्रेन मैनेजर-मुख्यालय-हापा

**अप्रैल-2024**

दिनांक- 25.04.24 को 14.30 बजे NELM साइडिंग पर, ट्रेन मैनेजर ने वैगन नंबर 40031311737 NR - इंजन से 38वां CBC योक पिन सपोर्टिंग प्लेट का रिवेट टूटा हुआ देखा। ट्रेन नंबर NELM/EOLD के GDR निरीक्षण के दौरान ट्रेन मैनेजर ने मेमो दिया और C&W स्टाफ की मांग की। ड्यूटी पर मौजूद NELM साइडिंग के C&W स्टाफ ने जांच की और पाया कि वैगन चलने के लिए असुरक्षित था। इसलिए वैगन को सिक वैगन चिह्नित किया गया और NELM साइडिंग पर अलग कर दिया गया। ट्रेन मैनेजर की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना को टाला गया।

### श्री-शशि शेखर, स्टेशन मास्टर –दहिसरा.

**मई-2024**

दिनांक - 16.05.2024 को 23.35 बजे, LC-67 के गेटमैन ने SM DAC को सूचित किया कि DAC—BRL के बीच Km नंबर-51/4 पर LC-67 पर एक ट्रक अचानक बाड़ तोड़कर ट्रैक पर आ गया, जब ट्रेन नंबर-22952 (GIM-BDTS) DAC से रवाना हुई थी। SM DAC ने तत्काल कार्रवाई की और तुरंत VHF सेट पर ट्रेन के LP और गार्ड को ट्रेन रोकने के लिए सूचित किया, LP और गार्ड ने भी त्वरित कार्रवाई की और LC नंबर-67 के पास घटना स्थल से लगभग 100 मीटर पहले ट्रेन को रोक दिया। स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्रवाई से एक गंभीर दुर्घटना टल गई।

### श्री-कनकसिंह , पॉइंट्स मेन मुख्यालय-मूलिरोड

**मई-2024**

दिनांक-15.05.2024 को 14.05 बजे, MOL में पॉइंट्स मैन ने 19575 [OKHA - NDT] में 9वीं और 10वीं कोच में धुआं देखा। उन्होंने तुरंत SM MOL को सूचित किया और SM DXR को जांच के लिए कहा। DXR में ट्रेन रोकी गई, क्रू द्वारा जांच करने पर कोच नंबर-192684 WR LWSCN & 201472WR LWSCN का ब्रेक ब्लॉक जाम पाया गया, जिसे रिलीज कर दिया गया और ट्रेन रवाना हो गई। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना को टाला गया।”

### श्री-ललित किशोर , पॉइंट्स मेन मुख्यालय-लीलापुर

**मई-2024**

दिनांक-18.05.24 को 16.35 बजे, LPR में पासिंग थ्रू ट्रेन नंबर-11465 का निरीक्षण करते समय, पॉइंट्स मैन ने इंजन नंबर-37257 में एक लटकता हुआ हिस्सा देखा, उन्होंने तुरंत SM LPR को सूचित किया, SM LPR ने BMM को स्टॉप और जांच के लिए कहा। BMM में ट्रेन रोकी गई। ALP द्वारा जांच करने पर सैंड पाइप लटकती हुई स्थिति में पाया गया, ALP ने सैंड पाइप को बांध दिया और ट्रेन आगे बढ़ गई। पॉइंट्स मैन की सतर्कता के कारण, एक संभावित असामान्य घटना को टाला गया।”

# महाप्रबंधक स्तर के पुरस्कार

## श्री-महेश जीवण

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | ट्रैक मेंटेनर-IV जी.नं.- 9 |
| **मुख्यालय** | : | बीएलआरडी-अंडर-एसएसई(पी.वे)एसयूएनआर |
| **जन्म तिथि** | : | 01.03.1988 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508-81800579 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 22100/- |

दिनांक-20.01.2024 को श्री:- महेश जीवण ट्रैक मेंटेनर ग्रेड-03 मुख्यालय-बाला रोड की मेन के पद पर BLRD-SUNR के बीच पटरी को चेक कर रहे थे तब उन्होने 7.15 बजे बाला रोड-सुरेन्द्रनगर के बीच डाउन लाइन पर किलोमीटर संख्या-618/4-8 पर जंक्शन जाइंट पर रेल फ्रेक्चर देखा ,उनके द्वारा तुरंत कार्यवाही करके तुरंत सेक्शन PWI –SUNR, गेंग जमादार एवं ऑन ड्यूटि स्टेशन मैनेजर BLRD को जानकारी दी।एवं रेल फ्रेक्चर की जगह पर जोगल क्लेम्प व लकड़ी के गुटके की मदद से रेल को सुरक्षित किया,बाद मे गाड़ी संख्या 22945 डाउन को 10 kmph के गति प्रतिबंध से पास किया , सेक्शन PWI SUNR द्वारा साइट पर पहुचकर 30 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबंध लगाया।

श्री- महेश जीवण ट्रैक मेंटेनर ग्रेड-03 मुख्यालय-बाला रोड द्वारा सतर्कता पूर्वक कार्य करते हुए पटरी का निरीक्षण के समय जंक्शन जाइंट रेल फ्रेक्चर को डिटेक्ट कर एक उत्कृष्ट कार्य किया। उनके द्वारा किए गये इस उत्कृष्ट कार्य हेतु जी एम स्तर पर सेफ्टी अवार्ड के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से पुरस्कृत किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

## श्री-विजय राणा

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | ट्रैक मेंटेनर-IV गैंग नं -50 |
| **मुख्यालय** | : | एमडीपीआर,एसएसई पीवे-केएमबीएल के अंतर्गत |
| **जन्म तिथि** | : | 01.06.1986 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508 81801042 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 22600/ |

दिनांक 20.01.2024 को श्री-विजय राणा ट्रेक मेन ग्रेड-03 मुख्यालय-मोडपुर ,पेट्रोल मेन के पद पर MDPR-KNLS के बीच पटरी को चेक कर रहे थे तब उन्होने रात्री के 0.15 बजे MDPR-KNLS के बीच किलोमीटर संख्या- 860/9-10 पर weld fracture नोटिस किया ,उन्होने तुरंत टूटी हुवे weld fracture का Protection किया एवं अपने सेक्शन के PWI-KNLS एवं गेंग मेट को सूचित किया एवं SM MDPR को सूचित किया, बाद मे जोगल क्लेम्प व लकड़ी के गुटके की मदद से रेल फ्रेक्चर की जगह को ठीक करके सुरक्षित किया, एवं गाड़ी संख्या Train No-09480 को 10 kmph के गति प्रतिबंध से पास किया। सेक्शन PWI KNLS द्वारा साइट पर पहुचकर 20 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबंध लगाया गया। ट्रेक रेपरिंग का कार्य पूर्ण होने पर 16.40 बजे गति प्रतिबंध हटाया गया।

श्री- विजय राणा ट्रेक मेन ग्रेड-03 मुख्यालय-मोडपुर द्वारा सतर्कता पूर्वक कार्य करते हुए पटरी का रात्री निरीक्षण के समय weld fracture को डिटेक्ट कर एक उत्कृष्ट कार्य किया। उनके किए गये इस उत्कृष्ट कार्य हेतु जी एम स्तर पर सेफ्टी अवार्ड के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से पुरस्कृत किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

## श्री-भाविन दवे

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | पॉइंट्स मेन मुख्यालय–मोरबी |
| **मुख्यालय** | : | मोरबी |
| **जन्म तिथि** | : | 17.07.1989 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508-81801094 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 25200/- |

दिनांक-10.02.2024 को श्री भावीन दवे पॉइंट्स मेन मुख्यालय-मोरबी, मोरबी स्टेशन पर 14.00 से 22.00 की शिफ्ट मे कार्यरत थे, 18.25 बजे ट्रेन नंबर-NLK/MJPJ का आगमन लाइन संख्या-01 मे Staff change के लिए हुआ, तब उन्होने देखा इंजिन से 21 वे वेगन के व्हील मे से धूवा निकल रहा है। उनके द्वारा तुरंत कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं गाड़ी के ट्रेन मैनेजर को जानकारी दी गई। उपरोक्त वेगन को लोको पायलट एवं ट्रेन मैनेजर द्वारा चेक करने पर पाया गया कि वेगन संख्या NWR 87251 BOXNH की पीछे वाली ट्रॉली के व्हील संख्या 01 मे HOT AXLE है। HOT AXLE की सूचना राजकोट कंट्रोल को दी गई और कंट्रोल के आदेश अनुसार उपरोक्त वेगन को मोरबी स्टेशन पर Detach किया गया।

श्री भावीन दवे पॉइंट्स मेन मुख्यालय-मोरबी द्वारा सतर्कता पूर्वक कार्य करते हुए गाड़ी के निरीक्षण के समय HOT AXLE को डिटेक्ट कर एक उत्कृष्ट कार्य किया है । उनके द्वारा किए गये इस उत्कृष्ट कार्य हेतु महा प्रबंधक स्तर पर सेफ्टी अवार्ड के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से पुरस्कृत किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

---

## श्री-दिनेश लालजी

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | ट्रैक मेंटेनर ग्रेड-03 गंगा नम्बर-04, |
| **मुख्यालय** | : | एसएसई पावे के अंतर्गत-मोरबी |
| **जन्म तिथि** | : | 17.07.1989 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508-81800610 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 26800/- 1900 जीपी, लेवल-2 |

दिनांक-04.03.2024 को श्री दिनेश लालजी ट्रैक मेंटेनर ग्रेड-03 मुख्यालय-मोरबी, पेट्रोल मेन के पद पर MVI-MU के बीच पटरी को चेक कर रहे थे तब उन्होने 8.05 बजे MVI-MU के बीच किलोमीटर संख्या-24/1-2 पर रेल फ्रेक्चर देखा उनके द्वारा तुरंत कार्यवाही करके तुरंत टूटी हुई पटरी का Protection किया गया एवं अपने सेक्शन के PWI-मोरबी एवं गेंग मेट को सूचित किया एवं SM MVI को गेट संख्या 25 के गेट टेलीफ़ोन द्वारा सूचित किया।बाद मे जोगल क्लेम्प व लकड़ी के गुटके की मदद से रेल फ्रेक्चर की जगह को ठीक करके सुरक्षित करने के बाद गाड़ी संख्या 09442 को 10 Kmph का गति प्रतिबंध लगाकर पास किया। Sectional JE P(WAY) MVI ने 9.10 बजे साइट पर पहुचकर 30 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबंध लगाया। रेल पटरी का मरम्मत करके 16.25 बजे गति प्रतिबंध हटाया गया।

श्री दिनेश लालजी ट्रैक मेंटेनर ग्रेड-03 मुख्यालय-मोरबी द्वारा सतर्कता पूर्वक कार्य करते पटरी का निरीक्षण के समय रेल फ्रेक्चर को डिटेक्ट कर एक उत्कृष्ट कार्य किया गया। उनके द्वारा किए गये इस उत्कृष्ट कार्य हेतु जी एम स्तर पर सेफ्टी अवार्ड के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से पुरस्कृत किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

## श्री-जितेन्द्र कुमार आर.

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | एस एस सी (सी& डबल्यू) |
| **मुख्यालय** | : | अंडर-सीडब्ल्यूएस-एचएपीए |
| **जन्म तिथि** | : | 15.12.1968 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508-18093486 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 81200/- जीपी-4800 |

दिनांक 20.05.2024 को श्री. जितेन्द्र कुमार आर. एस.ई.ई.(सी.एंड.डब्लू.) जामनगर, जामनगर स्टेशन प्लेट फॉर्म नंबर 3 पर 22959/22960 के रखरखाव हेतु रात्रि पाली में एस.ई.ई.(सी.एंड.डब्लू.) के पद पर कार्यरत थे। 4.45 बजे ट्रेन नंबर 22960 चल पड़ी थी, लगभग 52-53 वर्ष की एक महिला जामनगर स्टेशन प्लेट फॉर्म नंबर 3 से ट्रेन 22960 (जामनगर-बीआरसी इंटरसिटी एक्सप्रेस) में चढ़ने का प्रयास कर रही थी। प्लेटफार्म पर खड़े श्री. जितेन्द्र कुमार एस.ई.ई.(सी.एंड. डब्लू.), जामनगर ने उसे देखा और चलती ट्रेन न पकड़ने के लिए मनाने का प्रयास किया, लेकिन उसने इनकार कर दिया। जैसे ही उसने एल.डब्लू.एल.आर.आर.एम. से तीन डिब्बों के बाद स्थित कोच का हैंडल पकड़ा, उसकी कमर से निचला हिस्सा ट्रेन और प्लेटफार्म के बीच के मार्ग में चला गया और वाहन के साथ घसीटने लगा। श्री जितेन्द्र कुमार ने साहस दिखाते हुए, तुरंत नीचे झुकते हुऐ महिला का हाथ पकड़ लिया और उसी अवस्था में तब तक रहा जब तक गार्ड के आपातकालीन आवेदन के माध्यम से ट्रेन को नहीं रोक दिया गया।

श्री जितेन्द्र कुमार, एसएसई (सीएंडडब्ल्यू) जेएएम द्वारा दिखाया गया यह सराहनीय मानवीय व्यवहार न केवल भारतीय रेलवे के लिए बहुत गर्व की बात है, बल्कि प्रणाली और समाज के लिए भी अनुकरणीय कार्य है, इसलिए उन्हें इस सराहनीय कार्य के लिए सम्मानित किया जाना चाहिए ताकि अन्य लोगों को भी ऐसे अनुकरणीय कार्य के लिए प्रोत्साहित किया जा सके।

## श्री-मनराज मीना

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | लोको पायलट गुड्स-:केन्द्र-हापा। |
| **मुख्यालय** | : | हापा |
| **जन्म तिथि** | : | 12.05.1988 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 50817131509 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 38700/-9300-34800+4200(जीपी) |

दिनांक:-03.10.2024 को लोको पायलट श्री:-मनराज मीना गाड़ी संख्या डाउन कपल इंजिन 43780/33271 WAG9HC पर कार्यरत थे, खोराना स्टेशन का डाउन डिस्टेंट सिग्नल डबल येलो एवं डाउन होम सिग्नल सिंगल येलो दिया हुआ था। जब होम सिग्नल पास करने के बाद जब पॉइंट पर हमारी नजर पड़ी तो देखा कि पॉइंट लूप लाइन संख्या -3 के लिए सेट है,उस समय हमारी गाड़ी कि स्पीड लगभग 45 KMPH थी तथा समय 22.45 था। हमने तुरंत लोको ब्रेक लगा दिया और लोको खड़ा कर दिया ,ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर से वाकी-टाकी पर पुंछा कि होम तो मेन लाइन का दिया है परंतु पॉइंट लूप लाइन का सेट है ऐसा क्यों ,तब स्टे.मास्टर ने बोला हमने तो लूप-3 का सिग्नल दिया है,जब स्टे. मासटर ने कहा आ जाओ सब बराबर है उसके बाद हमने लोको को चलाया तथा स्टेशन पर आगमन 22.50बजे हुआ। यदि लोको पायलट अधिक गति से लूप लाइन में जाता तो दुर्घटना होने की संभावना रहती।

श्री-मनराज मीना लोको पायलट द्वारा तीक्ष्ण दृष्टि , सतर्कता और त्वरित कार्यवाही के कारण संभावित अप्रिय घटना को टाला जा सका। उनके द्वारा किए गये उत्कृष्ट कार्य के लिये महाप्रबंधक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यम से अनुशंषित किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जातीहै।

## श्री-नरेन्द्र बी

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | लोको पायलट – गुड्स, मुख्यालय-हापा |
| **मुख्यालय** | : | हापा |
| **जन्म तिथि** | : | 15.06.1977 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 5088100463 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 41100/-9300-34800+4200(जीपी) |

दिनांक :-11.11.2024 को लोको पायलटश्री:- नरेन्द्रबी गाड़ीसंख्या RRT/ISNL पर कार्यरत थे, गाडीको कानालूस स्टेशन पर लाइनसं. 02 मे लिया गया था। गाड़ी कानालूस यार्ड मे चल रही थी, तब अचानक जर्क लगा। लोको पायलट ने तुरंत ब्रेक लगाकर गाड़ीको खड़ा कर दिया, एवं नीचे उतरकर लोड को चेक कर रहे थे, तब देखा की कि.मि. सं. 853/10-08 पर ट्रेक से रेलका 8 से 10 ईंच का टुकड़ा टुटकर अलग हो गया था। लोको पायलट ने तुरंत उचित माध्यमसे रेल टुटने की जानकारी ऑनड्यूटी SM एवं TLC राजकोट को दी थी। PWI KNLS द्वारा साइट पर पहुचकर जोगल क्लेम्प व लकड़ी के गुटके की मदद से रेल फ्रेक्चर की जगह को ठीक करके सुरक्षित किया, एवं 10किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबंध से उपरोक्त गाड़ी को पास किया। ट्रेक रेपरिंग का कार्य करके 7.15 बजे 30 गति प्रतिबंध लाइन नंबर-02 पर लगाया।

श्री- नरेन्द्रबी लोको पायलट द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्यवाही के कारण संभावित अप्रिय घटना को टाला जा सका। उनके द्वारा किए गये उत्कृष्ट कार्यके लिये महाप्रबंधक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यमसे अनुशंषित किये जानेके लिए सिफ़ारिश की जातीहै।

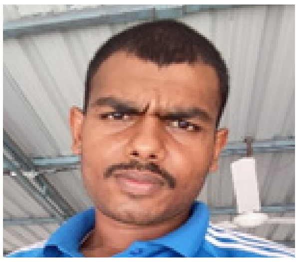
---

## श्री-सुधाकर ए.

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | ट्रैक मैंटेनर ग्रेड-04 |
| **मुख्यालय** | : | एसएसई (पी. वे) (पश्चिम) राजकोट |
| **जन्म तिथि** | : | 07.08.1992 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 21629807079 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 5200-20200+1800(जीपी) रु.18500/- |

दिनांक :-22.11.2024 को श्री-सुधाकर ए. ट्रैक मेन ग्रेड -04 पेट्रोल मेन के पद पर पड़धरी –चनोल सेक्शन के बीच पटरी चेक कर रहे थे तब उन्होने देखा की पड़धरी यार्ड मे अप लाइन पर किलोमीटर सं -767/00-767/03 पर रेल की पटरी टूटी हुई थी। उन्होने तुरंत अपने सेक्शन के PWI-PDH को सूचित किया एवं SM PDH को सूचित किया एवं तुरंत कार्यवाही करके टूटी हुवे weld fracture का Protection किया एवं सामने से आनेवाली गाड़ी सं-22926 के लोको पायलट को खतरे का सिग्नल दिखाकर गाड़ी को रोका. बाद मे जोगल क्लेम्प व लकड़ी के गुटके की मदद से रेल फ्रेक्चर की जगह को ठीक करके सुरक्षित किया, एवं गाड़ी सं-22926 को 10 kmph के गति प्रतिबंध से पास किया।

## श्री-अंशुल पटेल



| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | पॉइंट्स मेन मुख्यालय-हापा। |
| **मुख्यालय** | : | हापा |
| **जन्म तिथि** | : | 12.02.1998 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 21629807513 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 18000/- (पीबी-1) |

दिनांक :-17.12.2024 को पॉइंट्स मेन श्री-अंशुल पटेल जो कि शिफ्ट 07.00 से 15.00 बजे तक हापा स्टेशन पर कार्यरत थे। अप गाड़ी सं.-NELM-WCSG हापा स्टेशन के लाइन सं.-02 मे प्रवेश कर रही थी, तब इनको कुछ असामान्य आवाज सुनाई दी इन्होने तुरंत स्टेशन अधीक्षक हापा को सूचित किया। गाड़ी खड़ी होने पर C&W स्टाफ के द्वारा चेक करवाया गया तब वेगन सं. CR 22011925639 BOXNHL के एक्सल बॉक्स मे ग्रीस लीकेज व बेयरिंग केप डेमेज मिला,जिसके कारण उपरोक्त वेगन को हापा स्टेशन पर काटना पड़ा।

श्री-अंशुल पटेल पॉइंट्स मेन हापा द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्यवाही के कारण संभावित असामान्य घटना को टाला जा सका। उनके द्वारा किए गये उत्कृष्ट कार्य के लिये महाप्रबंधक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यमसे अनुशंषित किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

---

## श्री-रवि बटुक

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | पॉइंट्स मैन-'ए' मुख्यालय-डीएक्सआर |
| **मुख्यालय** | : | डीएक्सआर |
| **जन्म तिथि** | : | 15.05.1987 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 50881800802 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 23800/- (पीबी-2) |

दिनांक :- 20.12.2024 को श्री-रवि बटुक पॉइंट्स मेन दिगसर यार्ड मे गेट सं.-49 पर 20.00 से 8.00 की शिफ्ट मे गेट मेन के पद पर कार्यरत थे। दिनांक 20.12.2024 को 6.38 बजे अप गाड़ी सं. LUN-BCFG पास हुई जिसमे गेट मेन ने वेगन सं. ECR-22101440387 BOXNL मे हॉट एक्सल देखा एवं लाल संकेत दिखाकर गाड़ी रोकने की कोशिश की परन्तु गाड़ी नहीं रुकी तो तुरंत कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित किया, स्टेशन मास्टर दिगसर द्वारा चमारज स्टेशन को स्टॉप and Examine का मैसेज देकर गाड़ी रुकवाया । सुरेन्द्रनगर से C&W स्टाफ बुलाया गया एवं वेगन चेक किया ,उपरोक्त वेगन को हॉट एक्सल पाये जाने पर वेगन को चमारज स्टेशन पर काटना पड़ा।

श्री- रवि बटुक द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्यवाही के कारण संभावित असामान्य घटना को टाला जा सका। उनके द्वारा किए गये उत्कृष्ट कार्य के लिये महाप्रबंधक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यमसे अनुशंषित किये जाने के लिए सिफ़ारिश की जाती है।

## श्री-रजाक इस्लाम

| | | |
|---|---|---|
| **पदनाम एवं स्टेशन** | : | ट्रेन मैनेजर-यात्री गाड़ी |
| **मुख्यालय** | : | डब्ल्यूकेआर |
| **जन्म तिथि** | : | 21.02.1980 |
| **पीएफ/कर्मचारी संख्या** | : | 508-02609125 |
| **मूल वेतन वेतन बैंड और जीपी के साथ** | : | 55200/- 9300-34800+4200(जीपी) |
| **पहले दिए गए अन्य एवं समान पुरस्कारों का विवरण** | : | डीआरएम पुरस्कार-2011 और 2021 |

दिनांक :-23.01.2025 को ट्रेन मैनेजर श्री:- रजाक इस्लाम गाड़ी संख्या 79441 मे वांकानेर से मोरबी कार्य कर रहे थे। इनके द्वारा गाड़ी संचालन के दौरान मकनसर-मोरबी के बीच KM सं 23/6-9 पर असामान्य जर्क लगने पर उन्होने तुरंत इसकी जानकारी स्टेशन मास्टर मोरबी वॉकी–टॉकी से दी एवं स्टेशन पर पहुँचकर लिखित मे स्टेशन मास्टर मोरबी को मेमो दिया। SSE PWAY-MVI के द्वारा चेक करने पर रेल फेकचर होने के कारण तुरंत 08 KMPH का सतर्कता आदेश लगाया गया। ट्रेन मैनेजर की सतर्कता से संभावित दुर्घटना होने से बचाया गया।

श्री- रजाक इस्लाम ट्रेन मैनेजर द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्यवाही के कारण संभावित अप्रिय घटना को टाला जा सका। उनके द्वारा किए गये उत्कृष्ट कार्यके लिये महाप्रबंधक स्तर पर संरक्षा पुरस्कार के लिए प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी के माध्यमसे अनुशंषित किये जानेके लिए सिफ़ारिश की जातीहै।

---

# कवच: रेलवे सुरक्षा

### कवच: रेलवे सुरक्षा में एक परिवर्तनकारी छलांग

कवच, जिसका हिंदी में अर्थ है "ढाल", रेलवे सुरक्षा प्रौद्योगिकी में एक महत्वपूर्ण प्रगति का प्रतिनिधित्व करता है। यह एक स्वदेशी रूप से विकसित ट्रेन टक्कर बचाव प्रणाली (टीसीएएस) है जिसे सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी), अत्यधिक गति और ट्रेन टकराव के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को रोककर रेलवे सुरक्षा बढ़ाने के लिए डिज़ाइन किया गया है। यह सुरक्षित ट्रेन संचालन सुनिश्चित करने के लिए आरएफआईडी-आधारित पोजिशनिंग, रेडियो संचार और स्वचालित ब्रेकिंग तंत्र को एकीकृत करता है। यह लेख कवच, इसके परिचालन सिद्धांतों, प्रमुख विशेषताओं, लाभों और इसके व्यापक कार्यान्वयन से जुड़ी चुनौतियों का एक व्यापक अवलोकन प्रदान करता है। परिचय रेलवे सुरक्षा हमेशा एक गंभीर चिंता का विषय रही है, टकराव और पटरी से उतरने से यात्रियों और बुनियादी ढांचे के लिए महत्वपूर्ण जोखिम पैदा होता है। भारतीय उद्योग भागीदारों के सहयोग से अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा विकसित कवच, एक स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली के रूप में कार्य करता है। यह लोकोमोटिव और ट्रैक-साइड बुनियादी ढांचे के बीच वास्तविक समय संचार के माध्यम से टकराव से बचाव सुनिश्चित करता है। यह प्रणाली कैब में सिग्नल प्रदर्शित करके और गति प्रतिबंधों को स्वचालित रूप से लागू करके लोको पायलटों की सहायता करती है, जिससे यह भारत में रेलवे सुरक्षा के आधुनिकीकरण के लिए एक आवश्यक उपकरण बन जाता है

## चित्र: सिस्टम अवलोकन

कवच इंटरकनेक्टेड उपकरणों के एक परिष्कृत नेटवर्क पर काम करता है, जिसमें ऑनबोर्ड, ट्रैकसाइड और स्टेशन-आधारित घटक शामिल हैं। ऑनबोर्ड उपकरण (लोकोमोटिव): ऑनबोर्ड सिस्टम का मूल लोको टीसीएएस यूनिट है, जो ब्रेकिंग सिस्टम के साथ इंटरफेस करता है और स्टेशन और अन्य लोकोमोटिव इकाइयों के साथ संचार करता है। ब्रेक इंटरफ़ेस यूनिट (बीआईयू) आवश्यक होने पर स्वचालित ब्रेकिंग की सुविधा प्रदान करती है। ड्राइवर मशीन इंटरफ़ेस (डीएमआई) लोको पायलट को सिग्नल पहलुओं, मूवमेंट अथॉरिटी, अलर्ट और अलार्म सहित महत्वपूर्ण जानकारी प्रदान करता है। एक आरएफआईडी रीडर सटीक ट्रेन स्थिति सुनिश्चित करता है, जबकि एकीकृत रेडियो, एंटीना, जीपीएस और जीपीआरएस मॉड्यूल निर्बाध संचार और स्थान ट्रैकिंग सक्षम करते हैं

## चित्र: ड्राइवर मशीन इंटरफ़ेस (डीएमआई)

स्टेशन उपकरण: स्टेशन टीसीएएस इकाइयां मौजूदा रेलवे इंटरलॉकिंग सिस्टम के साथ इंटरफेस करती हैं, जो आने वाले इंजनों को सिग्नलिंग जानकारी भेजती है। स्टेशन मास्टर इंटरफ़ेस (एसएमआइ) मैनुअल ओवरराइड और आपातकालीन हस्तक्षेप के लिए एक महत्वपूर्ण बिंदु प्रदान करता है। समर्पित रेडियो संचार प्रणालियाँ लोकोमोटिव के साथ विश्वसनीय डेटा विनिमय सुनिश्चित करती हैं।

## चित्र: स्टेशन टीसीएएस

ट्रैकसाइड उपकरण: आरएफआईडी टैग, रणनीतिक रूप से ट्रैक के साथ नियमित अंतराल पर लगाए जाते हैं (लगभग हर 1 किमी ब्लॉक सेक्शन और सिग्नल के पास), सटीक ट्रेन स्थान और दिशा प्रदान करते हैं। ऑप्टिकल फाइबर कम्युनिकेशन (ओएफसी) नेटवर्क स्टेशनों के बीच उच्च गति डेटा ट्रांसमिशन को सक्षम बनाता है, जबकि टावर और नेटवर्किंग उपकरण रेलवे क्षेत्र में निरंतर संचार सुनिश्चित करते हैं

## परिचालन सिद्धांत और मुख्य कार्य:

कवच की प्रभावशीलता लोकोमोटिव और स्टेशन सिस्टम के बीच इसके निरंतर डेटा विनिमय, आरएफआईडी-आधारित स्थिति और मजबूत रेडियो संचार का लाभ उठाने से उपजी है। इसके मुख्य कार्यों में शामिल हैं: सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) रोकथाम: यदि ट्रेन लाल सिग्नल के पास पहुंचती है तो कवच स्वचालित रूप से ब्रेक लगाना शुरू कर देता है, जिससे सिग्नल उल्लंघन और संभावित टकराव को रोका जा सकता है। टकराव से बचाव: एक ब्लॉक सेक्शन के भीतर लोकोमोटिव टीसीएएस इकाइयाँ एक दूसरे के साथ संचार करती हैं, जिससे सिस्टम स्वचालित ब्रेकिंग को ट्रिगर करके संभावित हेड-ऑन, रियर-एंड या साइड टकराव का पता लगाने और रोकने में सक्षम होता है। गति की निगरानी और नियंत्रण: प्रणाली लगातार ट्रेन की गति की निगरानी करती है और ट्रैक की स्थिति और आंदोलन प्राधिकरण के आधार पर निर्धारित सीमाओं का पालन करती है, जिससे तेज गति और संभावित पटरी से उतरने की संभावना को रोका जा सकता है। आपातकालीन स्थितियाँ: कवच स्टेशन मास्टरों और लोको पायलटों को एसओएस सिग्नल प्रसारित करने में सक्षम बनाकर आपात स्थिति में त्वरित प्रतिक्रिया की सुविधा प्रदान करता है। अलर्ट मिलने पर, आगे की घटनाओं को रोकने के लिए आस-पास की ट्रेनें स्वचालित रूप से गति कम कर देती हैं। रोलबैक रोकथाम: सिस्टम अनपेक्षित ट्रेन रोलबैक का पता लगाता है और स्वचालित रूप से रोकता है, एक महत्वपूर्ण सुरक्षा सुविधा, विशेष रूप से ढलान पर। लेवल क्रॉसिंग सुरक्षा: कवच ट्रेनों के आने पर स्वचालित रूप से हॉर्न बजाकर, पैदल चलने वालों और वाहनों को चेतावनी देकर मानव रहित क्रॉसिंग पर सुरक्षा बढ़ाता है

## मुख्य विशेषताएं और सुरक्षा संवर्द्धन:

कवच में कई महत्वपूर्ण विशेषताएं शामिल हैं जो इसके मजबूत प्रदर्शन में योगदान करती हैं: स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी): टकराव को रोकने के लिए स्वचालित हस्तक्षेप प्रदान करता है।

सिग्नल अनुपालन सहायता: सिग्नल पहलुओं का कड़ाई से पालन सुनिश्चित करता है। गति विनियमन: अत्यधिक गति को रोकने के लिए गति सीमा लागू करता है। लोको पायलट अलर्ट सिस्टम: लोको पायलट को वास्तविक समय पर अलर्ट भेजता है। नेटवर्क संचार: निरंतर संचार के लिए आरएफआईडी और जीपीएस का उपयोग करता है। अंतरसंचालनीयता: विभिन्न लोकोमोटिव प्रकारों और मौजूदा रेल बुनियादी ढांचे के साथ अनुकूलता के लिए डिज़ाइन किया गया। इसके अलावा, कवच में सुरक्षा तंत्र की कई परतें शामिल हैं: फेल-सेफ आर्किटेक्चर: बढ़ी हुई विश्वसनीयता और अतिरेक के लिए "2 में से 2" महत्वपूर्ण कंप्यूटिंग प्रणाली का उपयोग करता है। एन्क्रिप्टेड संचार: डेटा ट्रांसमिशन को सुरक्षित करने के लिए AES-128 एन्क्रिप्शन का उपयोग करता है। स्वचालित और मैन्युअल ब्रेकिंग: स्वचालित और मैन्युअल दोनों ब्रेकिंग विकल्प प्रदान करता है। लाइव मॉनिटरिंग और डायग्नोस्टिक्स: ट्रेन की गतिविधियों और सिस्टम की स्थिति की वास्तविक समय की निगरानी और डायग्नोस्टिक्स को सक्षम बनाता है। आपातकालीन अलर्ट: आपातकाल की स्थिति में स्वचालित रूप से एसओएस सिग्नल चालू हो जाता है। डेटा लॉगिंग और विश्लेषण: घटना के बाद के विश्लेषण और निरंतर सिस्टम सुधार के लिए परिचालन डेटा रिकॉर्ड करता है

## कवच कार्यान्वयन के लाभ:

कवच के कार्यान्वयन से अनेक लाभ मिलते हैं: बढ़ी हुई सुरक्षा: ट्रेन दुर्घटनाओं के जोखिम को काफी कम कर देता है, यात्री और माल ढुलाई सुरक्षा में सुधार होता है। बेहतर परिचालन दक्षता: देरी को कम करता है और ट्रेन शेड्यूलिंग को अनुकूलित करता है। लागत-प्रभावशीलता: एक घरेलू स्तर पर विकसित समाधान, जो आयातित प्रणालियों के लिए लागत-प्रभावी विकल्प प्रदान करता है। मानवीय त्रुटि में कमी: महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों को स्वचालित करता है, मानवीय त्रुटि के प्रभाव को कम करता है

## चुनौतियाँ और भविष्य की दिशाएँ:

जबकि कवच में अपार संभावनाएं हैं, इसकी बड़े पैमाने पर तैनाती को कुछ चुनौतियों का सामना करना पड़ता है: बुनियादी ढांचे की तैयारी: आरएफआईडी टैग स्थापना, ओएफसी परिनियोजन और टीसीएएस-संगत इंटरलॉकिंग सिस्टम सहित मौजूदा रेलवे बुनियादी ढांचे को अपग्रेड करने के लिए पर्याप्त निवेश और लॉजिस्टिक योजना की आवश्यकता होती है। संचार विश्वसनीयता: सभी मौसम स्थितियों और विविध इलाकों में विश्वसनीय रेडियो संचार सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है। मानकीकरण और एकीकरण: कवच को विभिन्न रेलवे क्षेत्रों और विरासत प्रणालियों के साथ निर्बाध रूप से एकीकृत करना एक जटिल तकनीकी चुनौती प्रस्तुत करता है। प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण: प्रभावी प्रणाली उपयोग के लिए लोको पायलटों और स्टेशन कर्मियों के लिए व्यापक प्रशिक्षण कार्यक्रम आवश्यक हैं। रखरखाव और उन्नयन: मजबूत रखरखाव प्रोटोकॉल स्थापित करना और समय पर सिस्टम अपग्रेड सुनिश्चित करना निरंतर प्रदर्शन के लिए महत्वपूर्ण है।

## निष्कर्ष:

कवच भारतीय रेलवे सुरक्षा में एक आदर्श बदलाव का प्रतिनिधित्व करता है, जो ट्रेन दुर्घटनाओं के जोखिमों को कम करने के लिए एक मजबूत और तकनीकी रूप से उन्नत समाधान पेश करता है। टकरावों को रोकने, गति सीमा लागू करने और संचार को बढ़ाकर, कवच रेल परिचालन की सुरक्षा और दक्षता को महत्वपूर्ण रूप से बढ़ाता है। रणनीतिक योजना, तकनीकी प्रगति और निरंतर सुधार के माध्यम से कार्यान्वयन चुनौतियों का समाधान कवच की पूर्ण क्षमता को साकार करने और भारतीय रेलवे को रेलवे सुरक्षा में वैश्विक नेता के रूप में स्थापित करने के लिए महत्वपूर्ण होगा। व्यापक तैनाती के साथ निरंतर अनुसंधान और विकास, राष्ट्र के लिए एक सुरक्षित और अधिक कुशल रेलवे नेटवर्क का मार्ग प्रशस्त करेगा

# रजत कण

1. जहाँ नम्रता का भाव हो, वहां सफलता अर्जित होती है।

2. अहंकार को छोड़े बिना न गुरू की प्राप्ति होती है और न ही ज्ञान की ।

3. सत्य कहना बहुत आसान है, उसे अमल में लाना अत्यन्त कठिन है।

4. जब व्यक्ति को असत्य का ज्ञान होता है, तो वह सत्य की खोज में निकलता है।

5. सिद्धान्तों पर चलने के लिए संकल्प शक्ति की आवश्यकता होती है।

6. समय का सदुपयोग ही जीवन की सार्थकता होती है।

7. वर्तमान में अगर सबसे ज्यादा समाज को किसी शिक्षा की जरूरत है, तो वह जल साक्षरता की।

8. गुरू शिष्य को ज्ञान देता है, बदले में शिष्य से विश्वास मांगता है।

9. इस जगत में सत्य से सुंदर कुछ नहीं है।

10. मूल्यवान वस्तुएं प्राप्त करने के लिए विशेष प्रयास करने पड़ते हैं।

11. आज जनसंख्या को आदर्श नागरिकता में परिवर्तित करने की जरूरत है।

12. मनुष्य को अपने अधिकारों के साथ-साथ कर्तव्यों पर भी चिन्तन करना चाहिए ।

13. युग बदलते रहते हैं. परंतु विचार-दर्शन सदैव स्थिर रहता है।

14. भक्ति ज्ञान की सत्यता से ही उपजती है।

15. विकास को अपने पूर्णत्व तक पहुँचने के लिए आदर्श संहिता की जरूरत होती है।

16. मनुष्य के जीवन का विकास उसके विचारों से होता है।

17. ईश्वर का प्रमाण सत्य और सत्य का प्रमाण ईश्वर है।

18. मनुष्य की प्रतिभा का विकास उसके आत्म विश्वास और दृढ़ इच्छा शक्ति से होता है।

19. पुरुषार्थ के लिए ज्ञान, भक्ति और कर्म तीनों आवश्यक है।

20. दुनिया में देवत्व उसी को प्राप्त होता है, जो सहज है।

21. निष्ठा राष्ट्र के प्रति होनी चाहिए, व्यक्ति विशेष के लिए नहीं ।

22. मनुष्य की सच्ची सम्पत्ति उसका चरित्र और नैतिकता है।

23.जो असंभव को संभव करके दिखाए, उसे महापुरुष कहते हैं।

# अंग्रेजी से भिन्न भाषाओं के शब्द और उनके हिंदी पर्याय

Phrases of other than the English language and their Hindi equivalents

| Phrase | Hindi Equivalent |
|---|---|
| Ab initio | प्रारंभ से/शुरू से |
| Ad hoc | तदर्थ |
| Ad interim | अंतरिम |
| Ad valorem | यथामूल्य, मूल्यानुसार |
| Ante | पहले |
| Bonafide | सदाशयी/वास्तविक |
| Bonafides | सदाशयता/सदभाव |
| Ceteris paribus | यदि स्थिति न बदले, अन्य विषय समान होते हुए |
| Charge d' affaires | प्रभारी राजदूत, उप राजदूत, कार्यदूत |
| Corrigendum | शुद्धि पत्र |
| De facto | वस्तुत |
| De jure | विधित |
| De novo | नए सिरे से |
| Dies non | अकार्य दिन |
| En masse | सामूहिक रूप में |
| En route | लिखने या मुद्रण की भूल, अशुद्धि-सूची, अशुद्धि-पत्र |
| Exempli gratia | उदाहरणतया, उदाहरणस्वरूप |
| Ex gratia | अनुग्रहपूर्वक |

| | |
|---|---|
| Ex officio | पदेन |
| Ex parte | एक पक्षीय/इक तरफा |
| Ex post facto | कार्योत्तर |
| Fait accompli | संपन्न कार्य |
| Ibidem, ibid | पूर्वोक्त, तत्रेव, वही |
| Id est (ie) | अर्थात, यानी |
| In situ | अपनी जगह पर, स्वस्थाने |
| Inter alia | अन्य बातों के साथ-साथ |
| Inter se | पारस्परिक/आपसी |
| In toto | संपूर्णत:/पूरी तरह से |
| Ipso facto | स्वत: |
| Locus standi | सुने जाने का अधिकार |
| Mens rea | आपराधिक मन: स्थिति |
| Modus operandi | कार्यप्रणाली |
| Modus vivendi | अस्थायी व्यवस्था, निर्वाह व्यवस्था |
| Mutatis Mutandis | यथोचित परिवर्तनों सहित |
| Nota bene | भली-भाति ध्यान दें |
| Pari passu | समगति, मात्रा के अनुसार |
| Per capita | व्यक्तिवार |
| Persona grata | ग्राहय व्यक्ति |
| Persona non grata | अग्राहय व्यक्ति |
| Per bearer | पत्रवाहक द्वारा, दस्ती |

| | |
|---|---|
| Prima facie | प्रथम दृष्टि में |
| Pros and cons | पक्ष-विपक्ष/आगा-पीछा |
| Pro rata | यथानुपात |
| Pro tempore | इस समय के लिए, अभी के लिए |
| Seriatim | क्रमबद्ध, यथाक्रम, क्रमानुसार, क्रमश: |
| Sine die | अनिश्चित काल के लिए |
| Status quo | यथापूर्व स्थिति |
| Suo motu | स्वप्रेरणा/स्वप्रेरणा से |
| Sub judice | न्यायाधीन, विचाराधीन |
| Verbatim | शब्द प्रति शब्द, शब्दाश: |
| Versus | बनाम |
| Via | मार्ग से, द्वारा, से होकर, बरास्ता |
| Via media | मध्यम मार्ग/बीच का रास्ता |
| Vice | के स्थान पर, बदले में |
| Vice versa | उल्टे क्रम से |
| Videlicet (viz) | अर्थात, यानी |
| Vis-à-vis | आमने-सामने/तुलना में |
| Viva-voce | मौखिक परीक्षा |

पश्चिम रेलवे

**Western Railway**

## रिकॉर्ड तोड़ सफलता वर्ष 2024-25

अब तक का सर्वाधिक माल राजस्व प्राप्त किया

**₹ 2025.28 Cr**

अब तक का सर्वाधिक यात्री राजस्व प्राप्त किया

**₹ 398.10 Cr**

अब तक का सर्वाधिक मूल राजस्व प्राप्त किया

**₹ 2453.68 Cr**

D&BBMEDIA® May 2025