

## औद्योगिक प्रगति के संवाहक पश्चिम रेलवे के प्रमुख रेल कारखाने एवं झेड

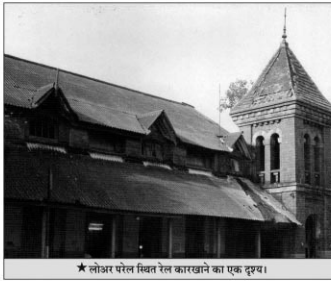
रेल कारखाने और अनुसंधान शोध रेल तंत्र को निरंतर गति और औद्योगिक प्रगति को सुनिश्चित करने में हमेशा अहम भूमिका निभाते हैं। पश्चिम रेलवे के ऐसे ही महत्वपूर्ण कारखानों और अनुसंधान शोधों की जानकारी हम यहाँ दे रहे हैं:-

★ **कैरेज रिपेयर वर्कशॉप, लोअर परेल** :- इस कारखाने की स्थापना मुंबई के लोअर परेल स्टेशन के पास वर्ष 1870 से 1876 के बीच हुई थी। इसे बड़ी लाइन के कोचों तथा वैगनों के अनुसंधान हेतु तत्कालीन बॉम्बे, बड़ौदा और सेंट्रल इंडिया रेलवे द्वारा स्थापित किया गया था। बाद में इंजनों, कोचों तथा वैगनों की संख्या बढ़ने पर इसे केवल कोचों के रिपेयर हेतु

विकसित किया गया तथा वैगनों एवं इंजनों के रिपेयर हेतु पश्चिम रेलवे के अन्य स्थानों पर कारखाना स्थापित किया गया। समय के साथ कारखानों में अनेक तकनीकों का आगमन होने पर यहाँ से बड़ी लाइन के कोचों के आवधिक ओवर हॉल सहित राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के कोचों का इन्टरमीडिएट ओवर हॉलिंग, एलएचबी कोचों का पीओएच तथा अन्य कोचों के लिए टूलिंगों, बोगियों का आईओएच किया जाता है। इसका प्रतिमाह आउट टर्न 125 कोचों का है। इस कारखाने में लगभग पाँच हजार कर्मचारी कार्यरत हैं।

★ **कैरेज रिपेयर वर्कशॉप महालक्ष्मी** :- महालक्ष्मी कारखाने की स्थापना वर्ष 1910 में तत्कालीन बीबी एंड सी आई आर द्वारा वैगनों के अनुसंधान हेतु की गई थी। वैगनों की संख्या बढ़ने पर एक नया वैगन कारखाना फीट में वर्ष 1962 में बनाया गया तथा इसी समय इसमें कोचों का रिपेयर कार्य शुरू किया गया। वर्ष 1976 में इस कारखाने का पुनर्सुधार किया गया तथा यहाँ से पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय स्टॉक अर्थात इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट का आवधिक ओवरहॉल शुरू किया गया। इस समय इस कारखाने को ईएमयू वर्कशॉप, महालक्ष्मी के नाम से जाना जाता है। इस कारखाने का मासिक लक्ष्य 59 ढीकल यूनिट है। इस कारखाने में लगभग 1636 कर्मचारी कार्यरत हैं।

★ **कैरेज, वैगन एवं लोकोमोटिव वर्कशॉप, दाहोद** :- इस कारखाने का शिलान्यास इंजन कारखाने के रूप में 14 जनवरी, 1926 को तत्कालीन मुख्य रेलवे आयुक्त (भारत) सर क्लेमेंट हिन्दले द्वारा किया गया था। इस कारखाने के निर्माण में लगभग 4 वर्ष लगे थे। लोअर परेल कारखाने में होने वाले इंजनों के पीओएच का कार्य वर्ष 1931 में इस दाहोद कारखाने में स्थानान्तरित कर दिया गया। इस कारखाने का कार्य 1931 में शुरू हुआ। इसमें यांत्रिक कारखाने के साथ बिजली की मोटरों, मशीनों तथा उपकरणों के रिपेयर हेतु बिजली कारखाना भी स्थापित किया गया था। द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान अक्टूबर, 1941 से अगस्त 1943 तक इस कारखाने से गोला बारूद जैसे रक्षा सामानों का उत्पादन किया गया तथा भाप इंजनों के पीओएच का कार्य अस्थायी रूप से जीआईपी के परेल कारखाने में



★ लोअर परेल स्थित रेल कारखाने का एक दृश्य।

स्थानान्तरित कर दिया गया था। 1 जून, 1992 से यहाँ भाप इंजनों का पीओएच कार्य पूर्ण रूप से बंद कर दिया गया। इस समय इस कारखाने में बॉम्बे वैगनों और बिजली इंजनों का पुनर्निर्माण (2.9.1996 से शुरू), ईएमयूकोचिंग स्टॉक का पीओएच /एओएच, पहियों का निर्माण, बिजली इंजनों का पीओएच, टॉवर वैगनों का पीओएच, ईएमयू स्टॉक की बोगी फ्रेम का निर्माण, डीज़ल/भाप इंजन क्रेनों का पीओएच तथा डबल्यूएजीआई लोको बोगी के रिपेयर का कार्य किया जाता है। यहाँ लगभग तीन हजार कर्मचारी कार्यरत हैं।

★ **कैरेज एवं वैगन वर्कशॉप, प्रतापनगर-बड़ौदा** :- इस कारखाने का

शिलान्यास 25 मार्च, 1919 को लॉर्ड चेल्मस्फोर्ड, बॉयसरॉय एवं गवर्नर जनरल ऑफ इंडिया द्वारा किया गया था। इस कारखाने ने अपना कार्य 1922 से कारना शुरू किया। शुरू में इस कारखाने का नियंत्रण गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेलवे द्वारा किया जाता था तथा बाद में यह 1 मई, 1949 से रेलवे बोर्ड के अधीन हो गया। 1 अगस्त, 1956 को इसे कारखाना प्रबंधक के अधीन स्वतंत्र रूप से स्थापित कर दिया गया। पहले इस कारखाने में नैरोगेज तथा मीटरगेज भाप इंजनों, कोचों तथा वैगनों का पीओएच तथा सैलून का रिपेयर किया जाता था। 1967 से बड़ी लाइन के चार पहियों वाले वैगनों का पीओएच कार्य शुरू हुआ। 1971 से बड़ी लाइन के लकड़ी के बाड़ी वाले कोचों का रिपेयर कार्य तथा फरवरी, 1974 से कैटल रेल वैगनों का पीओएच शुरू हुआ था। इस समय कारखाने में बड़ी लाइन के ऑयल टैंक वैगनों, बोगी टैंक वैगन, ब्रेकवान, विभागीय वैगनों, नैरोगेज कोचों तथा ट्रूथ टैंकों का पीओएच और आरओएच किया जाता है। इस कारखाने में लगभग 630 कर्मचारी कार्यरत हैं।

★ **कैरेज वर्कशॉप, भावनगर परा** :- स्वतंत्रता के पूर्व सौराष्ट्र क्षेत्र की रेलवे, कम्पनी रेलवे या स्टेट रेलवे द्वारा संचालित होती थी तथा स्वतंत्रता के बाद क्षेत्रीय रेलवे के अंतर्गत इनके संचालित होने पर 5 छोटे-छोटे कारखानों को भावनगर कारखाना समूह के नाम से जाना जाने लगा। इन कारखानों में भावनगर, जुनागढ़, गोंडल, मोरबी तथा जामनगर के कारखाने शामिल थे। जामनगर कारखाना मीटर गेज का वैगन कारखाना था, जिसकी स्थापना 1911 में हुई थी। इसे गेज परिवर्तन के कारण अप्रैल, 1984 में बंद कर दिया गया।

गोंडल कारखाना में मीटर गेज के कोचों का पीओएच होता था। इसे जून 1988 में बंद कर दिया गया। मोरबी कारखाना में मीटर गेज के कोचों तथा वैगनों का रिपेयर होता था। इसे जुलाई 1990 में बंद कर दिया गया। इसके बाद केवल भावनगर तथा जुनागढ़ के कारखाने ही कार्यरत रह गये हैं।

भावनगर कारखाने की स्थापना 1880 में हुई थी, जिसमें मीटर गेज तथा नैरोगेज के भाप इंजनों, कोचों तथा वैगनों का पीओएच/आईओएच होता था। इस समय भावनगर कारखाने में केवल मीटरगेज के



★ दाहोद स्थित रेल कारखाने का एक बाहरी नज़ारा।

कोचों का तथा जुनागढ़ में पीटरगेज के कोचों तथा वैगनों का पीओएच होता है। भावनगर कारखाने की स्थापना भावनगर के महाराजा द्वारा किया गया था। इसकी शुरुआत 9.3.1880 को तब हुई थी, जब इसमें प्रथम एफ टाइप भाप इंजन को सफलता पूर्वक बनाकर निकाला गया था। जुनागढ़ कारखाने का निर्माण भावनगर-गोडन, जुनागढ़-पोरबंदर रेलवे द्वारा वर्ष 1911 में हुआ था।

★ **बड़ी लाइन कोचिंग रिपेयर वर्कशॉप, भावनगर** :- पश्चिम रेलवे के

गठन के बाद भावनगर मंडल के लिए पिपावावा रेल निगम लिमिटेड के गठन के बाद यह दूसरी बड़ी उपलब्धि है, जिसके अन्तर्गत भावनगर परामें एक नया तथा आधुनिक मशीनों से युक्त कोचिंग रिपेयर कारखाना स्थापित किया गया है। इसके अन्तर्गत 25 अगस्त, 2007 को भावनगर परामें बड़ी लाइन के इस कारखाने का तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री नाराण भाई जे. राठवा द्वारा शिलान्यास किया गया था। इसकी कुल लागत 117.35 करोड़ रुपये है। इसकी क्षमता 50 कोच प्रतिमाह के आवधिक ओवर हॉल की है। इसमें कुल 12 शोर्ट हैं। कारखाने का कुल क्षेत्रफल 2,39,950 वर्ग मीटर, कवर शेड का क्षेत्रफल 37,655 वर्ग मीटर तथा रेल पथ की लम्बाई 7.5 कि.मी. निर्धारित की गई है। इस कारखाने से प्रथम आवधिक ओवर हॉल किया गया कोच 11 फरवरी, 2011 को निर्गत किया गया था। इसे पूर्ण रूप से पूरी क्षमता से परिचालित होने में अभी एक-दो वर्ष और लगेंगे। इस कारखाने का डिजाइन राइट्स उपक्रम ने तैयार किया था। इस कारखाने की विशेषता यह है कि यह भारतीय रेल का तीसरा सबसे आधुनिक कारखाना है। यह धूल रहित होगा तथा इसकी कुल लागत 125 करोड़ रुपये हो गई है।

★ **इंजीनियरिंग कारखाना, साबरमती** :- यह कारखाना गुजरात राज्य के अहमदाबाद के पास साबरमती में स्थित है। इसकी स्थापना वर्ष 1958 में हुई थी। इस कारखाने में पुलों के लिए स्टील गार्डर का फैब्रिकेशन, रेल जोड़ों का फ्लेश बट वेल्डिंग और स्टील चैनल स्लीपर का निर्माण किया जाता है। यहाँ प्लांट एवं क्रॉसिंग ग्लुड ज्वाइंट भी बनाया जाता है। इसी के पास फ्लेशबट वेल्डिंग प्लांट भी स्थापित किया गया है, जिसमें दो प्लांट हैं। एक का निर्माण ए आई वेल्डर्स (स्काल्टैड) द्वारा वर्ष 1964 में तथा दूसरे का निर्माण ई एस ए बी (स्वीडन) द्वारा वर्ष 1984 में किया गया था।

★ **ट्रेक मशीन शॉप, वलसाड** :- इंजीनियरिंग विभाग की ट्रेक मशीनों के लिए ट्रेक मशीन शॉप की स्थापना वलसाड में वर्ष 1978 में की गई थी। इसके पास विभिन्न प्रकार की दर्जनों ट्रेक मशीनें हैं। इन मशीनों की आवधिक मरम्मत के लिए ज़ोनल मटेनेंस सेंटर वर्ष 1987 में स्थापित किया गया था। इस केन्द्र का कार्य इन्वेन्टरी प्लानिंग, स्पेयर पार्ट्स बनाना तथा डिपो को स्पेयर पार्ट्स वितरित करना, ट्रेक मशीनों का आईओएस करना, पी क्यू आर एच पोर्टल का टेस्टिंग बैक्स तथा एम डब्ल्यू एच इंजन का पी ओ एच तथा स्टारल को प्रशिक्षण देने जैसे अनेक कार्य करता है।

★ **सिगनल कारखाना,**



★ भावनगर परा का नवीनिर्मित रेल कारखाना।

**साबरमती** :- रेलवे सिगनल के उपकरणों के निर्माण के लिए वर्ष 1958 में साबरमती में इस सिगनल कारखाने की स्थापना की गई थी। इस कारखाने के निर्माण में 31 लाख रुपये की लागत आई थी तथा बाद में 40 लाख रुपये की लागत का सामान और लागाया गया। इस कारखाने का क्षेत्रफल 4 हैक्टेयर है तथा इस कारखाने में लगभग 336 कर्मचारी कार्यरत हैं। सिगनलों का आधुनिकीकरण होने पर यहाँ वर्ष 1965 में एक प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किया गया था तथा अगस्त,

1965 से सेलेक्ट प्रिंटिंग मशीन का निर्माण कार्य भी शुरू किया गया। वर्ष 1972 से ट्रेलिंग कैश सेफ का निर्माण कार्य शुरू किया गया। अप्रैल, 1975 में रिले ओवरहॉलिंग केन्द्र की स्थापना की गई। वर्ष 1992 में पॉइंट मशीनों का ओवरहॉलिंग शुरू किया गया था।

★ **डीज़ल लोको शोड, बांद्रा** :- बड़ी लाइन की मेल तथा यात्री गाड़ियों के परिचालन के लिए सर्वप्रथम बांद्रा डीज़ल शोड की स्थापना वर्ष 1979 में ऐल्को के तकनीक वाली डब्ल्यूडीएम-2 डीज़ल इंजन के होलिंग के साथ हुई थी। 2 अक्टूबर, 1966 को इसके डीज़ल इंजन के रूप में प्रंटियर मेल में डब्ल्यूडीएम-1 डीज़ल इंजन लागाया गया था। शुरू में 13 इंजन डब्ल्यूडीएम बड़ी लाइन की दो मेल तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के लिए इसके अधीन रखे गये थे। वर्ष 1977 में बांद्रा में हो एक नया डीज़ल शोड बनाने का कार्य शुरू हुआ, जिसे पूरा होने पर 5 दिसम्बर, 1979 को खोल दिया गया। इस नये डीज़ल शोड में 12 डब्ल्यूडीएस-1 तथा 32 डब्ल्यूडीएस-4बी इंजनों की होलिंग थी। 24 अप्रैल, 1980 को इसकी डीज़ल शॉटिंग इंजन की सर्वाधिक होलिंग 44 इंजनों की थी। इस समय यहाँ 60 शॉटिंग डीज़ल इंजन की होलिंग है। यह कॉमन रेलवे के ऐल्को इंजनों का अनुरक्षण भी देखता है। शुरुआत में इस शोड में भाप इंजनों का भी अनुरक्षण होता था।

★ **एसी/डीसी लोको शोड, वलसाड** :- इस शोड की स्थापना वर्ष 1970 में डुअल पावर (एसी एवं डीसी) बिजली रेल इंजनों के अनुरक्षण हेतु की गई थी, किन्तु इस समय अधिकांश एसी इंजनों का अनुरक्षण होता है। यहाँ डब्ल्यूसीएएम-1, डब्ल्यूसीएएम-2, डब्ल्यूसीएएम-2पी तथा डब्ल्यूएजी-5 का अनुरक्षण होता है। यहाँ 30 डब्ल्यूएजी-5 इंजनों सहित इसकी होलिंग 100 से अधिक इंजनों की है।

★ **डीज़ल लोको शोड, साबरमती** :- इस शोड की स्थापना 8.6.1978 को जनरल मोटर्स, अमेरिका द्वारा 55 मीटर गेज रेल इंजनों के अनुरक्षण हेतु की गई थी। बाद में पीटरगेज के वाईडीएम-4 रेल इंजनों का कार्य किया जाने लगा। गेज परिवर्तन के कारण पीटर गेज के रेल इंजनों का अनुरक्षण कार्य कम हो गया है। उच्च गुणवत्ता के कारण यहाँ पर पीटर गेज इंजनों का पुनर्निर्माण-पुनरुद्धार का कार्य भी शुरू किया गया तथा पाँच पीटर गेज डीज़ल रेल इंजनों का नवीनीकरण 15 अगस्त, 2007 को पूरा करके प्यामार को निर्यात किया गया। वर्ष 2007-08 में इसे बड़ी लाइन के ईएमडी के 50 रेल इंजनों के अनुरक्षण के लिए विकसित किया गया। फिर इसे ईएमडी के 100 इंजनों के



★ डीज़ल लोको शोड, साबरमती में अनुरक्षण के लिए आया रेल इंजन।



★ मुख्य कारखाना प्रबंधक, वडोदरा तथा विद्युत लोको शोध के नज़ारे।

अनुरक्षण के लिए विकसित किया जा रहा है। प्रथम ईएमडी इंजन 12224 डब्ल्यू डी जी -4 का 6.7.2009 को इस शोध में आगमन हुआ था। यहाँ अब तक अनेक ईएमडी इंजनों का सफलता पूर्वक कमीशनिंग हो चुका है, इस समय यह शोध उत्तर पश्चिम रेलवे के मीटर गेज इंजनों सहित पश्चिम रेलवे के महु तथा जेतलसर के सेटेलाइट डीज़ल शोध का भी कार्य देख रहा है। प्रथम वाईडीएम 3 रेल इंजन का आगमन 8.6.78 को तथा प्रथम वाईडीएम 4 रेल इंजन का आगमन 23.5.89 को यहाँ हुआ था। उस समय वर्ष 2003-04 में इसकी क्षमता 161 मीटर गेज रेल इंजनों की थी। प्यांमार के अतिरिक्त तंजानिया तथा बेनिन के लिए मीटर गेज रेल इंजनों का पुनर्निर्माण करके यहाँ से भेजा जा चुका है। यहाँ से प्रथम मीटर गेज डीज़ल इंजन वाईडीएम-4 का पीओएच करके 7.7.2005 को भेजा गया था। यह शोध बीजी के डीईएमयू इंजन का हैवी शेडयूल भी कर रहा है। दिसम्बर 2005 में यहाँ एक बीजी डीज़ल लोको ड्राइविंग सिमुलेटर भी स्थापित किया गया था।

★ **डीज़ल लोको शोध, वटवा** :- डीज़ल लोको शोध वटवा की स्थापना वर्ष 9.11.1981 में अहमदाबाद के पास वटवा में हुई थी। वर्ष 2009-10 में इसकी अधिकतम होल्डिंग 140 इंजनों की थी। इसकी होमिंग क्षमता 150 डीज़ल इंजनों की है। इस समय यहाँ पर डब्ल्यूडीएम-2, डब्ल्यूडीएम-3ए, डब्ल्यूडीएम-3डी, डब्ल्यूएम-3ए, डब्ल्यूडीएस-4, डब्ल्यूडीएस-6 आर इंजनों का अनुरक्षण होता है, इसके यात्री इंजन महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान तथा दिल्ली तक जाते हैं तथा मालगाड़ी इंजन गुजरात तथा राजस्थान तक जाते हैं। इसके अन्तर्गत गांधीधाम में एक डीज़ल शोध भी स्थापित है, जहाँ 15 बाडी लाइन के डब्ल्यूएम2, डब्ल्यूडीएस-4, डब्ल्यूडीएस-6 लोको का अनुरक्षण होता है।

★ **डीज़ल शोध, प्रतापनगर** :- डीज़ल लोको शोध, प्रताप नगर की स्थापना वर्ष 1990 में वडोदरा (प्रतापनगर) में 20 नैरोगेज डीज़ल रेल इंजनों की क्षमता से 2.56 करोड़ रुपये की लागत से हुई थी। ये सभी इंजन चित्तूरनगर लोकोमोटिव वर्क्स से लाये गये थे। इस समय इसकी क्षमता 26 जेड डी एम-5 नैरोगेज डीज़ल इंजनों की है। यहाँ के इंजन वडोदरा मंडल के नैरोगेज रेल खंडों में तथा मुम्बई मंडल के बिलीमोरा-वैघाई खंड में चलते हैं। इस डीज़ल शोध में अनुरक्षण करने हेतु प्रथम नैरोगेज डीज़ल रेल इंजन जेड डी एम-5 नम्बर-501 को दिनांक 28.6.1990 को लाया गया था। इसके अगले चार वर्षों में इसे और विकसित करके नैरोगेज के डीज़ल इंजनों का सम्पूर्ण अनुरक्षण करने योग्य बना दिया गया। 19 अप्रैल, 1995 को इस मंडल से अंतिम नैरोगेज भाप इंजन प्रतापनगर-डभोई के बीच संचालित किया गया था। इस नैरोगेज डीज़ल शोध की स्थापना से पूर्व नैरोगेज भाप इंजनों का अनुरक्षण प्रतापनगर कारखाने में होता था।

★ **डीज़ल लोको शोध, रतलाम** :- डीज़ल शोध रतलाम की शुरुआत 1 मई, 1967 को हुई थी, जब प्रथम डब्ल्यूडीएम-2 इंजन न्यू कटनी जंक्शन से यहाँ प्राप्त हुआ था। तब इसकी क्षमता बड़ी लाइन के 15 डीज़ल इंजनों की थी। अब

इसकी क्षमता 126 इंजनों की है, जिसमें डब्ल्यू डीएम-2ए, डब्ल्यूडीएम-3ए, डब्ल्यूडीएस-6 तथा डब्ल्यूडीएस-4 बी प्रकार के डीज़ल इंजन शामिल हैं। पहले राजधानी एक्सप्रेस में एक साथ लगने वाले दो इंजनों का अनुरक्षण यहाँ पर होता था। 1986 में इसकी अधिकतम होल्डिंग 168 डब्ल्यूडीएम-2 इंजनों की थी। इस शोध को कू फ्रेंडली कैब, एफआरपी कैब निर्माण, दक्षता शील्ड इत्यादि के लिए अनेक पुस्तकार प्राप्त हो चुके हैं तथा तीनों प्रकार के आईएसओ प्रमाणपत्र भी प्राप्त हो चुके हैं।

★ **इलेक्ट्रिक लोको शोध, वडोदरा** :- इलेक्ट्रिक लोको शोध, वडोदरा की स्थापना 25.3.1973 को हुई थी। यहाँ पर डब्ल्यूएमएम-4, डब्ल्यूएम-4, डब्ल्यूएम-5, डब्ल्यूएम-7 इंजनों का आवधिक अनुरक्षण होता है। यह यात्री एवं मालगाड़ियों के बिजली इंजनों का होम शोध है। वर्ष 1990 के मध्य तक यहाँ डब्ल्यूएमएम प्रकार के इंजनों का आवधिक अनुरक्षण होता था। यह न केवल भारतीय रेल का बल्कि एशिया का एक सुप्रसिद्ध विद्युत इंजन शोध है। यह शोध डब्ल्यू ए पी-4, डब्ल्यू ए एम-4, डब्ल्यू ए जी-5 जैसे 130 बिजली रेल इंजनों की होल्डिंग क्षमता वाला है।

★ **डीज़ल शोध, महु एवं जेतलसर** :- मार्च, 2005 में विभिन्न मीटर गेज डीज़ल शोधों से 40 मीटर गेज रेल इंजन (वाईडीएम-4) महु शोध में स्थानांतरित किये गये। यह एक सेटेलाइट डीज़ल शोध है। इसके द्वारा अनुरक्षित डीज़ल इंजन अपेक्षाकृत आइसोलेटेड अकोला-इंदौर मीटर गेज रेल खंड पर संचालित होते हैं। इस समय यहाँ मीटर गेज के डीएमयू इंजनों का भी अनुरक्षण होता है। महु शोध में भाप इंजनों का वर्ष 1990 तक अनुरक्षण होता था। भावनगर मंडल के आइसोलेटेड मीटर गेज खंडों की गाड़ियों के लिए एक सेटेलाइट या सब शोध भावनगर मंडल के जेतलसर में वर्ष 23.12.2002 को स्थापित किया गया था। इनका सामान्य अनुरक्षण जेतलसर में होता है तथा आवधिक अनुरक्षण साबरमती में होता है। इसकी होल्डिंग क्षमता मीटर गेज के 13 वाईडीएम-4 इंजनों की है।

★ **डीज़ल शोध, गांधीधाम** :- गांधीधाम में 30.3.1955 को मीटर गेज का एक डीज़ल शोध स्थापित किया गया था। यह भारतीय रेल का प्रथम मीटर गेज डीज़ल शोध है, जहाँ अमेरिका के एल्को आधारित आयातित डीज़ल इंजन को एसेम्बली करके परिचालित किया गया था और यहाँ से भारतीय रेल की प्रथम मीटर गेज डीज़ल इंजन वाली रेलगाड़ी 2 अक्टूबर, 1955 को शुरू हुई थी। बाद में गेज परिवर्तन के कारण यहाँ मीटर गेज के डीज़ल इंजनों का अनुरक्षण कार्य बंद हो गया तथा बड़ी लाइन के डीज़ल इंजनों का ट्रिप शेड्यूल करने के शोध में परिवर्तन कर दिया गया, जो वटवा के डब्ल्यू डी एस-6 तथा डब्ल्यू डी एम-2 प्रकार के इंजनों का ट्रिप अनुरक्षण करता है। 8.6.1987 को राजकोट मंडल में हापामें भी ट्रिप शिड्यूल करने हेतु एक लोको शोध स्थापित किया गया था।

✶ **विमलेरा चन्द, सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, वडोदरा**

## भारतीय भाषाओं के प्रचार-प्रसार में रेलवे की भूमिका

“आधुनिक भारत की संस्कृति एक विकसित शतदल कमल के समान है, जिसका एक-एक दल एक-एक प्रांतीय भाषा और उसकी साहित्य-संस्कृति है। किसी एक को पिटा देने से उस कमल की शोभा ही नष्ट हो जाएगी। हम चाहते हैं कि भारत की सब प्रांतीय बोलियाँ जिनमें सुंदर साहित्य सृष्टि हुई है, अपने-अपने घर में (प्रांत में) रानी बनकर रहे, प्रांत के जन-गण की हार्दिक चिंता को प्रकाश भूमिस्वरूप कविता की भाषा होकर रहे और आधुनिक भाषाओं के हार की मध्य मणि हिंदी भारत भारती होकर विराजती रहे।” कबीर रबींद्र की उक्त पंक्तियों को साकार करने की दिशा में कई व्यक्ति सक्रिय हैं और कई संस्थाएँ अपनी महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर रही हैं। भारतीय भाषाओं के विकास में योगदान देनेवाले महत्वपूर्ण संगठनों में भारतीय रेलवे भी शामिल है। औपनिवेशिक शासन के दौरान भारतीय रेलवे का जन्म हुआ था। तब से लेकर यह भारतीय भाषाओं के प्रचार-प्रसार में विशिष्ट भूमिका रही है। औपनिवेशिक भारत में सर्वप्रथम अप्रैल 16, 1853 को मुंबई से थाने के बीच 34 कि.मी. की दूरी को यात्रा के लिए रेल को हरी झंडी दिखाई गई थी। एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश को रेल के माध्यम से जोड़ने का यह एक अनूठा प्रयास था। आगे यह सिलसिला जारी रहा। आज लगभग 63,000 मार्ग कि.मी. रेल मार्ग हैं। प्रतिदिन 2 मिलियन ट्रेन कि.मी. 8,700 यात्री गाड़ियों के माध्यम से लगभग 14 मिलियन यात्री अपनी यात्रा तय करते हैं और 5,700 माल गाड़ियों द्वारा 1.4 मिलियन टन माल का लदान का यातायात तय होता है। इस संख्या के आधार पर यह कहने में कोई अतिशयोक्ति नहीं कि भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 40 देशों की आबादी के बराबर यात्रियों को यात्रा का सौभाग्य प्रदान करती है, इस प्रकार देखा जाए तो भारतीय रेल की गाड़ियाँ एक दिन में पृथ्वी और चंद्रमा के बीच की दूरी के चार गुणा के बराबर फेरे तय करती हैं!

भारत में एक राज्य से दूसरे राज्य के बीच यातायात के लिए रेल अत्यंत लोकप्रिय एवं प्रमुख यातायात साधन है। बच्चे, जवान, प्रौढ़ एवं बूढ़े लोग भी रेल की यात्रा काफ़ी पसंद करते हैं। रेल की इसी लोकप्रियता के कारण बच्चों के खेलों में ‘रेल का खेल’ और उनकी प्यारी वाणी में गाने के लिए ‘रेल गीत’ भी सभी भाषाओं में उपलब्ध हैं और ये काफ़ी मशहूर भी हैं। मिसाल के तौर पर रेल सम्बंधी एक बाल गीत यहाँ प्रस्तुत है-

“आओ बच्ची खेलें खेल / घुक-घुक घुक-घुक चलती रेल / मेरा इंजन सबको खींचे / सब जुड़ जाओ मेरे पीछे/बिना टिकिट चढ़ना मत कीई आपस में लड़ना मत कीई/नदियाँ परबत बाग-बगीचे / सबको करती जाती पीछे / हिंदू सिख या मुसलमान / सबका हक है एक समान / आओ प्यारे साथी आओ / जहाँ भी जाना हो चढ़ जाओ/मूंगफली, कल या हो खाना / इसमें कूड़ा मत फेंकाना / अगर पास में हो सामान / पखाना उसका पूरा ध्यान / जगह जगह पर जाती रेल / सबको सैर कराती रेल /प्यार बढ़ाती सबका सबसे / और कराती सबका मेल /आओ बच्ची खेलें खेल !।”

भारतीय रेल में समूचे हिंदुस्तान के लोग बिना किसी भेद-भाव के एक साथ सफ़र करते हैं। “जगह जगह पर जाती रेल / सबको सैर कराती रेल / प्यार बढ़ाती सबका सबसे / और कराती सबका मेल” - उक्त गीत की इन चार पंक्तियों में ही रेल की महत्ता को विशिष्ट रूप से आँका गया है। सबके बीच में

प्यार बढ़ाने में ही नहीं, बल्कि समूचे भारतीयों के बीच एकता का मंत्र फूंकने में भी रेलवे की भूमिका सर्वविदित है। भारतीय रेल भारतीय भाषाओं के प्रचार-प्रसार के प्रमुख माध्यम की भूमिका शुरू से ही निभा रही है। भारतीय रेलवे की प्रतियोगी अधिकांश भारतीय भू-भाग पर फैली हुई हैं। इन पटरियों पर हर दिन हज़ारों की संख्या में चलने वाली गाड़ियों में लाखों की संख्या में यात्री सफ़र करते हैं। इन यात्रियों की कोई एक भाषा नहीं है। ऐसे यात्रियों की सेवा में कोई चूक न रह जाए, इस हेतु रेलवे की सेवाओं में सभी भारतीय भाषाओं को विशिष्ट महत्व दिया जाता है। रेलवे स्टेशनों के नाम क्षेत्रीय लिपि, देवनागरी तथा रोमन लिपि में लिखे जाते हैं। अलावा इसके सभी प्रकार की सूचनाएँ उक्त लिपियों का प्रयोग करते हुए क्रमशः क्षेत्रीय भाषा, हिंदी तथा अंग्रेज़ी में प्रदर्शित की जाती हैं। भिन्न-भिन्न प्रदेशों के यात्री सफ़र के दौरान विभिन्न प्रदेशों से गुज़रते हुए न केवल वहाँ के रहन-सहन, खान-पान, वेश-भूषा एवं रीति-रिवाजों से परिचित होते हैं, उन्हें वहाँ

भाषाओं की सुरीली आवाज़ें सुनने तथा रेलवे स्टेशनों में प्रदर्शित विभिन्न सूचनापटों के माध्यम से क्षेत्रीय लिपियों को देखने का सौभाग्य भी मिल जाता है। अपनी भाषा में सूचनाएँ प्राप्त करने के अलावा अन्य भाषाओं की सुगंध भी सुंघने का सौभाग्य यात्रियों के मिल जाता है। दो तीन राय्यों के बीच चलने वाली किसी भी रेल के एक डिब्बे में देखें, वहाँ अखिल भारतीयता का दर्शन हो जाता है, समूचे भारत के भिन्न भाषा-भाषी लोग नज़र आते हैं, ये अपने-सगे-सम्बंधियों के साथ अपनी मातृभाषा में तथा अन्य सहयात्रियों के साथ किसी सम्यक भाषा में बोल लेते हैं। रेल में सफ़र करने वाले विभिन्न भाषा-भाषियों के बीच सम्यक भाषा के रूप में हिंदी-हिंदुस्तानी की सदा विशिष्ट भूमिका रही है। भिन्न भाषा-भाषी रेल में

आपसी सम्यक हेतु अनायास ही हिंदी का प्रयोग करते नज़र आते हैं। रेलवे टिकट से लेकर रेलवे आरक्षण फार्म तक हर किसी प्रकार के महत्वपूर्ण कागज़ात में क्षेत्रीय भाषा, हिंदी और अंग्रेज़ी का प्रयोग के कारण यात्रियों को इनका उपयोग करने में कोई कठिनाई नहीं होती है, बड़ा अनंद का अनुभव करने लगते हैं। रेलवे आरक्षण सूची में रोमन/अंग्रेज़ी के अलावा देवनागरी/हिंदी की भी शामिल करना निश्चय ही भारत की महत्वपूर्ण सम्यक भाषा हिंदी को उचित स्थान देने का ही एक विशिष्ट प्रयास है। रेलवे कार्यालयों में प्रयुक्त होने वाली लेखन-सामग्री में भी हिंदी का प्रयोग नज़र आता है। सार्वजनिक प्रयोगवाले प्रयोजनों में क्षेत्रीय भाषा का भी प्रयोग दिखता है। रेलकर्तियों तथा रेलवे अधिकारियों के बैजों में, पहचान पत्रों में हिंदी का प्रयोग सर्वत्र नज़र आता है। इसके अलावा रेलवे स्टेशनों में तथा रेल गाड़ियों के अंदर आहार-चान के कर्मदल के बैजों में भी हिंदी का प्रयोग होता है। रेलों में भी सभी प्रकार की सुनकराणीय है। रेलवे विभाग की इन नीति के प्रति यात्री अनायास ही विशेष आंतरिक श्रद्धा प्रकट करते हैं। गांधीजी ने कहा था - ‘आज की पहली और सबसे बड़ी समाज सेवा यह है कि हम अपनी देशी भाषाओं की ओर मुड़ें

और हिंदी की राष्ट्रभाषा के पद पर प्रतिष्ठित करें। हमें अपनी सभी प्रादेशिक कार्यवाहियों अपन-अपनी भाषाओं में चलानी चाहिए तथा हमारी राष्ट्रीय कार्यवाहियों की भाषा हिंदी होनी चाहिए। पूज्य बापू की इस संकल्पना को अक्षरशः अनुपालन करने में तथा भारतीय भाषाओं के लिए भारत के संविधान में किए गए प्रावधानों के अनुरूप पूरी निष्ठा के साथ भारतीय रेलवे भारतीय भाषाओं के प्रचार-प्रसार में योग दे रहा है। हिंदी की प्रसार-वृद्धि करना और भारत की सामासिक संस्कृति की अभिव्यक्ति करने वाली सक्षम भाषा के रूप में उसका विकास करना संविधान के अनुच्छेद 351 के अनुसार भारत सरकार का दायित्व है। इस दायित्व की पूर्ति की दिशा में रेलवे जैसा संगठन जिसका विस्तार लगभग समूचे भारत में होने के कारण महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर सकती है। ऐसी भूमिका अदा करने में रेलवे के द्वारा स्थापित आदर्श सबके लिए अनुकरणीय है।

गुंतकल दक्षिण मध्य रेलवे में एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। इसके अलावा दक्षिण मध्य रेलवे का एक मंडल भी जिसका मंडल कार्यालय गुंतकल में है। इस कारण नगरपालिक शहर गुंतकल में एक तिहाई रेलवे की आबादी (रेलकर्मी व रेलवे पर आधारित लोग) ही है। इन पंक्तियों के लेखक लूरी निष्ठा के साथ इस शहर में हुआ था और पढ़ाई इसी शहर में हुई थी। स्कूली शिक्षा के दौरान ही रेल गाड़ियों की डिब्बों पर तथा माल गाड़ियों के वेगनों पर हिंदी में लिखी सूचनाएं देखने-पढ़ने की आदत पड़ जाने से, अपनी भाषा के अलावा हिंदी के प्रति विशिष्ट आकर्षण उत्पन्न हो जाने के कारण न केवल हिंदी में प्रवीणता हासिल की, मगर स्नातक की पढ़ाई के दिनों में ही इसी शहर से नियमित रूप से एक हिंदी साहित्यिक पत्रिका भी प्रकाशित की थी। क्रमशः 'युग मास' तथा 'युग साहित्य मास' के नाम से प्रकाशित यह पत्रिका लगातार दस वर्षों तक नियमित रूप से प्रकाशित होती रही। वास्तव में गुंतकल में हिंदी प्रचार सभी के पाठ्यक्रम के माध्यम से हिंदी पढ़ने के सिवाय कोई परिवेश न था, न ही कोई हिंदी भाषा या साहित्य अवभा प्रकाशित से जुड़ा हुआ पारिवारिक व्यवसाय। हाँ, गुंतकल रेलवे मंडल कार्यालय से प्रकाशित होने वाली राजभाषा पत्रिका 'गुंतकल वाणी' के कुछ अंक देखने का मौका भी मिला था। अखिल भारतीय स्तर पर एक हिंदी साहित्यिक पत्रिका चलाने की क्षमता एवं निष्ठा केवल रेलवे तथा डाक विभाग में हिंदी प्रयोग की प्रगति को देखने से प्राप्त प्रेरणा से ही उत्पन्न हुई थी। इन पंक्तियों के लेखक ने इसी सदस्येयता के कारण अपने चलकर हिंदी में डॉक्टरेट की उपाधि भी हासिल की है। इसका श्रेय हिंदी प्रचार-प्रसार में सलग्न संस्थाओं एवं व्यक्तियों को ही जाता है। 'युग मास' के प्रवेशांक के प्रकाशन की समीक्षा रेलवे मुख्यालय की पत्रिका 'रेल राजभाषा' ने भी अप्रैल-जून, 1997 के अंक में की थी। हिंदी की लोकप्रिय बनाने की दिशा में रेलवे विभिन्न अंचलों द्वारा विशिष्ट प्रयास किए जा रहे हैं। कई अंचलों तथा मंडलों की ओर से राजभाषा हिंदी की पत्रिकाएँ प्रकाशित की जा रही हैं। पश्चिम रेलवे की

वेबसाइट पर 'रेल दर्पण' के विभिन्न अंक उपलब्ध हैं। अक्टूबर, 2007 से पूर्व रेलवे ने 'पूर्वोदय' के नाम से एक ई-मासिक पत्रिका का प्रकाशन शुरू किया। यह रेलवे संगठन की पहली ई-मासिक पत्रिका है और यह एक अनूठा प्रयास है। इसी क्रम में पश्चिम रेलवे के राजभाषा विभाग द्वारा भी ई-राजसंघ पत्रिका का प्रकाशन वर्ष 2011 में शुरू किया गया। कम्प्यूटर-इंटरनेट के विद्यमान जाल के समक्ष हिंदी प्रचार के सभी प्रयास सामयिक और प्रचार-प्रसार एवं व्यापकता की दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं। हिंदी के प्रचार-प्रसार में केवल रेल मंत्रालय ही नहीं, स्वयं माननीय रेल मंत्री भी सक्रिय रहे हैं। हर साल संसद में हिंदी में बजट भाषण देते हुए कुछ माननीय रेल मंत्री भी हिंदी की लोकप्रिय बनाने की दिशा में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते आये हैं। भारतीय रेल भारतीय जन चेतना का विशिष्ट आधार है। अपने हर कदम में आधुनिकता को अपनाकर अग्रसर रेलवे से भारतीय भाषाओं के लिए कई अपेक्षाएँ हैं। भारत में कम्प्यूटर के आगमन के आरम्भिक दौर में ही रेलवे आरक्षण प्रणाली को कम्प्यूटरीकृत करने तथा सभी महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों में भारतीय भाषाओं में डिजिटल डिस्प्ले बोर्ड लगाकर रिकार्ड क्रियम करने वाला यह संगठन रेलों में भारतीय भाषाओं के प्रचार-प्रसार के लिए डी.बी.डी. प्लेयर्स के माध्यम से यात्रियों के मनोरंजन के लिए विभिन्न भारतीय भाषाओं के कार्यक्रमों का प्रसारण कर सकता है। इसके माध्यम से विज्ञापनों द्वारा रेलवे की आय में भी वृद्धि हो सकती है। लम्बी दूरी तक जाने वाली रेल गाड़ियों में छोटे पुस्तकालयों की व्यवस्था भी की जा सकती है, जिनमें विभिन्न भारतीय भाषाओं की लोकप्रिय तथा अद्यतन कृतियों को स्थान देकर भाषाओं की तरक्की में योग दिया जा सकता है। सबसे महत्वपूर्ण और सामयिक बात यह है कि रेलवे की वेब साइट पूरी तरह से हिंदी में उपलब्ध नहीं हो पायी है। थोड़ा बहुत तो भी हिंदी में है, उसके लिए भी यूनिकोड फॉन्ट का उपयोग नहीं किया गया है। हर दिन करोड़ों का लोभार भार करने वाली इतनी बड़ी संस्था न केवल अंग्रेजी और हिंदी में, मगर समस्त महत्त्वपूर्ण भारतीय भाषाओं में भी अपनी वेब साइट बना सकती है। इससे प्रत्यक्ष और परोक्ष रूप से भी रेलवे को फायदा होगा। आज कम्प्यूटर और इंटरनेट की पहुँच बढ़ चुकी है। यदि सभी भारतीय भाषाओं में कम्प्यूटर-इंटरनेट पर सूचनाएँ उपलब्ध हों पर अवश्य ही लोग इन वेबसाइटों के साथ अपना सम्पर्क बढ़ाएंगे। यूनिकोड फॉन्ट का प्रयोग करते हुए महत्वपूर्ण भारतीय भाषाओं में रेलवे की वेब साइट बनाने की पहल रेल विभाग को यथा शीघ्र करनी चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि यह विभाग अपने उपलब्ध विविध स्रोतों का उपयोग करते हुए संघ दिशा में अवश्य अग्रसर होगा। 'निज भाषा उन्नति अहे, सब उन्नति की मूल' भारतेंदु हरिश्चंद्र की इस उक्ति को चरितार्थ करते हुए अग्रसर रेलवे कई और तरीकों से भारतीय भाषाओं के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर सकती है।

डॉ. सी. जय शंकर बाबु,

सम्पादक, 'युगमास', 18/795/फर/8-ए, तिलक नगर, गुंतकल (आंध्र प्रदेश)

वो एक खूबसूरत, छहरे बदन की, बिजली सी सौंथी लड़की होती थी। उसकी आँखें जहाँ खूबसूरती को परिभाषित कर रही थी, वहीं छुई-पूई सी साँवली काया बारबस यमना खींच रही थी। कमलिनी सी वह हिरणी शायद अपने यौवन का बोझ जबरदस्ती सम्भाल रही थी। इसलिए ही शायद सिमट कर बस की सीट पर बैठती थी। एक नव युवक, वैसे तो किसी की आँखें उसकी ओर ना देखे यह सम्भव नहीं था, फिर भी वह ज्यादा ही आकृष्ट हो गया...। पास में बैठा, बातों का अनचाहा सा बेमतलब सा मिलसिला शुरू हुआ। विश, हाँ यही तो नाम था उस नाजुक साँवली नाजनीन का। अजमेर परीक्षा देने जा रही थी। भीड़ से डरी हुई सी, फिर भी हिम्मत जताती हुई, वह ज्यादा बात करने के मूक में नहीं लगती थी। वह लड़का चार घंटों की यात्रा में वह ज्यादा जाना हट गया? क्यों जा रही हो...? आदि बातें करता ही जा रहा था। बस अजमेर पहुँचोगी, तब तक अंधेरा हो

## विश्वास



जायेगा और फिर कोई देने नहीं आया, तो यह ख्याल रह-रह कर सिहरन से पैदा कर लेता, लेकिन वो बेफिक्र सी लगने की कोशिश कर रही थी। चार घंटों में उस नौजवान ने कोई भी अशालीन हरकत नहीं की। बस शाम सात बजे अजमेर पहुँची। सर्दियों में बहुत अंधेरा हो जाता है। अतः बस स्टैंड से कॉलोनी तक जाना, वह भी अकेली लड़की राम-राम...! उस नवयुवक ने बिना पूछे उसका बैग उठाया और कॉलोनी की ओर चल पड़ा। घर पर छोड़कर शिष्टाचार से नमस्कार किया और अपने घर चला गया। विश हतप्रभ सी खड़ी सोचती रही। उस नवयुवक का क्या मतलब रहा होगा? क्योंकि आज के दौर में बिना किसी देश्रेय के कोई किसी से लिए कुछ नहीं करता। और अगर करता है तो हमें विश्वास नहीं होता। यही इस दौर की ज़रूरत है।

रवि कुमार भार्गव, बारक सहायक सित लताकर, पश्चिम रेलवे, वरधिया