



मध्य रेल, मुंबई मंडल का वार्षिक मुखपत्र

अभियान

महाप्रबंधक जी के लोनावला वार्षिक निरीक्षण

के अवसर पर प्रकाशित

(विशेष डिजीटल संस्करण, जनवरी-2017)



मध्य रेल, मुंबई मंडल का वार्षिक मुख-पत्र

अभियान

(विशेष डिजिटल संस्करण, जनवरी 2017)

- संरक्षक - रविन्द्र गोयल मंडल रेल प्रबंधक
- मार्गदर्शन - आर.के.गोयल विशेष कार्य अधिकारी (सेवा) एवं
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी
- परामर्शदाता - संजीव देशपांडे अपर मंडल रेल प्रबंधक
- डिजिटल संपादक - विश्वामित्र वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी
- सहायक संपादक - विजय बोले वरिष्ठ अनुवादक
- उप संपादक - श्रीमती दीपा मंदयान वरिष्ठ अनुवादक
- विशेष सहयोग - विनोद कहार कनिष्ठ अनुवादक
श्रीमती उषा सिंह मुख्य कार्यालय अधीक्षक

हमारे नए महाप्रबंधक,



सम्माननीय श्री देवेन्द्र कुमार शर्मा जी,

भारतीय रेल विद्युत सेवा के 1980 बैच के अधिकारी श्री देवेन्द्र कुमार शर्मा जी ने मध्य रेल के महाप्रबंधक का कार्य-भार ग्रहण किया है।

इससे पहले आप मुंबई में ही पश्चिम रेल पर मुख्य विद्युत इंजीनियर के पद पर कार्यरत थे।

आपने मुख्य विद्युत इंजीनियर, मध्य रेल, मुख्य विद्युत इंजीनियर (परियोजना) कोंकण रेलवे, मंडल रेल प्रबंधक, नागपुर, अपर मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई जैसे महत्वपूर्ण पदों पर भी कार्य किया है।

प्रशासन और प्रबंधन में व्यापक अनुभव के साथ ही आपको विद्युत परिसंपत्तियों के निर्माण में भी विशेषज्ञता हासिल है।

आपके बहुमूल्य मार्गदर्शन और कुशल नेतृत्व में मध्य रेल प्रगति और समृद्धि के नए आयाम स्थापित करेगी।

मध्य रेल, मुंबई मंडल लोनावला में
वार्षिक निरीक्षण के अवसर पर
महाप्रबंधक जी का हार्दिक स्वागत करता है !



मंडल रेल प्रबंधक का संदेश

मध्य रेल को भारत की पहली रेल होने का गौरव हासिल है। 16 अप्रैल, 1853 को मुंबई स्थित मध्य रेल के बोरीबंदर (अब छत्रपति शिवाजी टर्मिनस) स्टेशन से ही एशिया उप-महाद्वीप और भारत में रेलों का शुभारंभ हुआ था। यही कारण है कि मध्य रेल के मुंबई मंडल से हमेशा अभिनव पहल की आशा भी की जाती है। यह प्रसन्नता का विषय है कि मध्य रेल कि रेलों की तरह ही राष्ट्र को एक सूत्र में पिरोने वाली हिंदी भाषा को सूचना प्रौद्योगिकी की आधुनिक फ्लिप-पेज टेक्नोलॉजी से जोड़ते हुए मुंबई मंडल की विभिन्न गतिविधियों की जानकारी देने वाले मुख-पत्र “अभियान” का यह विशेष संस्करण कागज रहित डिजिटल ई-प्रकाशन की संकल्पना पर प्रकाशित किया जा रहा है जिससे राजभाषा को आधुनिक प्रौद्योगिकी से उन्नत स्वरूप प्रदान किया जा सकेगा।

भविष्य में मुंबई मंडल पर इस तरह के भाषा प्रौद्योगिकी अभियानों को और अधिक बढ़ाने के भी प्रयास किए जाएंगे जिसका लाभ जन-जन तक पहुंचेगा।

यह ई-मुख पत्र सर्वसाधारण के निशुल्क पठन-पाठन के लिए इंटरनेट और रेलनेट पर मध्य रेल की बैबसाइट पर भी अपलोड किया जाएगा तथा इसकी पी.,डी.एफ. फाइल को स्मार्ट फोन पर भी बिल्कुल किसी असली पत्रिका की तरह ही पृष्ठ पलट कर पढ़ा जा सकेगा।

हमारे कागज रहित ई-पत्रिका के इस प्रयास से हिंदी पाठकों की संख्या तो बढ़ेगी ही पर्यावरण के संरक्षण में भी लाभ होगा क्योंकि प्रिंट मीडिया के लिए कागज की खपत पूरी करने के लिए जिस तरह से कागज तैयार करने के लिए अंधाधुंध पेड़ों की कटाई की जाती है, जिससे पर्यावरण संतुलन भी प्रभावित होता है, इस प्रवृत्ति पर कुछ रोक तो अवश्य लगेगी।

हार्दिक शुभकामनाओं सहित,

(रविन्द्र गोयल)

मंडल रेल प्रबंधक,
मध्य रेल, मुंबई मंडल



**विशेष कार्य अधिकारी (सेवा) एवं
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी का संदेश**

दुनिया के सबसे अधिक व्यस्त रेलवे स्टेशनों में शामिल मुंबई के विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर ग्राहकों को बेहतर सुविधाएं और सेवा प्रदान करने में मध्य रेल के मुंबई मंडल का स्थान अग्रिम पंक्ति में रखा जा सकता है।

मुंबई मंडल का हमारा मुख-पत्र “अभियान” हमारी विभिन्न गतिविधियों को हमारे अधिकारियों और कर्मचारियों तथा आम जनता के समक्ष प्रस्तुत करने का एक खुला मंच है।

मुझे विश्वास है कि मुख-पत्र “अभियान” का डिजिटल संस्करण न केवल भारत सरकार के “डिजिटल इंडिया” अभियान को भारतीय रेल पर आगे बढ़ाने में अपनी सक्रिय भूमिका निभाएगा बल्कि हिंदी के माध्यम से अधिकाधिक पाठकों तक पहुंच सकेगा जिससे रेल की तमाम उपलब्धियों तथा समस्याओं को अधिक से अधिक लोगों के सामने लाया जा सकेगा।

मैं हिंदी को तकनीकी रूप से उन्नत बनाने वाले इस अभियान की सराहना करता हूँ।

उज्ज्वल भविष्य की शुभकामनाओं सहित,

(आर.के.गोयल)

विशेष कार्य अधिकारी (सेवा) एवं
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी
मध्य रेल, मुंबई मंडल



अपर मंडल रेल प्रबंधक का संदेश

भाषाओं की प्रतिस्पर्धा के वर्तमान दौर में दुनिया में केवल वे भाषाएं ही शक्तिशाली सिद्ध हुई हैं जिनके अधिक से अधिक पृष्ठ वैब पोर्टलों पर उपलब्ध हैं।

मुझे प्रसन्नता है कि महाप्रबंधक जी के लोनावला वार्षिक निरीक्षण के अवसर पर मध्य रेल के मुंबई मंडल पर राजभाषा हिंदी को तकनीकी रूप से उन्नत बनाने के लिए मंडल के मुख-पत्र “अभियान” का विशेष डिजिटल संस्करण आपके समक्ष प्रस्तुत किया जा रहा है।

मुझे आशा है कि हमारे इस अभिनव प्रयास से मंडल के सभी अधिकारियों और कर्मचारियों को एक नई प्रेरणा मिलेगी तथा वे अधिक उत्साह के साथ मंडल पर राजभाषा हिंदी के प्रति नवोन्मेष में अपना सक्रिय योगदान दे सकेंगे।

मुख-पत्र “अभियान” की सफलता के लिए मेरी हार्दिक शुभकामनाएं !

(संजीव देशपांडे)

अपर मंडल रेल प्रबंधक,
मध्य रेल, मुंबई मंडल



मध्य रेल- भारत की पहली रेल
रेलों के लोनावला तक पहुंचने की यात्रा
भारत में रेलों की 'दूसरी सबसे बड़ी जीत' के गवाह
लोनावला स्टेशन पर आपका हार्दिक स्वागत है !



लोनावला का ऐतिहासिक महत्व

लोनावला प्रारंभ से ही ऐतिहासिक महत्व का क्षेत्र रहा है। पहले यह छत्रपति शिवाजी महाराज के ही साम्राज्य का हिस्सा हुआ करता था बाद में यह क्षेत्र पेशवाओं के अधिकार में आ गया। 1811 में यहां ब्रिटिश लोगों का कब्जा हो गया जिन्होंने इसे घोड़ों की रेस के मैदान, पर्यटन स्थल और सैरगाह के रूप में विकसित किया। पहले इसे लोनावली भी कहा जाता था जिसका अर्थ होता है ऐसा शहर जो गुफाओं से घिरा हुआ हो। यहां की कार्ला और भाजा गुफाएं विश्व प्रसिद्ध गुफाएं हैं तथा भूसी बांध आदि कई अन्य दर्शनीय स्थल भी हैं।



भारत में रेलों का शुभारंभ

16 अप्रैल, 1853 को बोरीबंदर से ठाणे के बीच 21 मील (33.8 कि.मी.) की मामूली दूरी के बीच रेलगाड़ी की शुरूआत को उस समय विश्व-स्तरीय घटना माना गया था जिससे एशिया उप महाद्वीप और भारत में रेलों का सूत्रपात हुआ था।

भारत की इस पहली रेल लाइन को शुरू करने का श्रेय लंदन की प्राइवेट कंपनी द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे को जाता है जिसके भारत में प्रमुख रेजीडेंट इंजीनियर जेम्स जॉन बर्कले साहब थे। आजादी के बाद भारतीय रेलों के राष्ट्रीयकरण के बाद इसी रेल को द ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे, निजाम रेलवे और सिंधिया स्टेट रेलवे को मिला कर 5 नवंबर, 1951 को मध्य रेल का नाम दिया गया जो भारत की पहली रेल के रूप में विख्यात हुई।

भारत में पहली रेल लाइन की सफलता के बाद यह जेम्स जॉन बर्कले जी का ही अदम्य उत्साह था कि उन्होंने इस रेल लाइन को बिना कोई देरी किए ठाणे से आगे बढ़ाने के प्रयास भी शुरू किए। 1 मई, 1854 को इस रेल लाइन को भारतीय रेल पर पहली बार ठाणे में एक सेतु और भारतीय रेल पर पहली सबसे लंबी पारसिक सुरंग का निर्माण कर कल्याण स्टेशन तक बढ़ाया गया तथा फरवरी 1857 तक इस लाइन का दोहरीकरण भी कर दिया गया। कल्याण के आगे यह रेल लाइन उत्तर(N) और दक्षिण(S) दो दिशाओं में आगे बढ़ाने की योजना तैयार की गई। इस लाइन को दक्षिण दिशा में पुणे और आगे तक बढ़ाने का विवरण निम्नानुसार है

दक्षिण-पूर्व की ओर रेल लाइन	लाइन खोलने की तारीख	कुल रेल लाइन (मील में)
बोरीबंदर (वी.टी.) से ठाणे	18 अप्रैल, 1853	21.79
ठाणे से कल्याण	1 मई, 1854	11.10
कल्याण से पलसधरी (कर्जत)	12 मई, 1856	30.60
खंडाला से पुणे	14 जून, 1858	43.64
पुणे से दिक्सल (भिंगवन)	15 दिसंबर, 1858	64.25
दिक्सल से कुर्दुवाड़ी जंक्शन	23 अक्तूबर, 1859	50.60
कुर्दुवाड़ी जंक्शन से मोहोल	21 जनवरी, 1860	28.32
मोहोल से सोलापुर	6 जून, 1860	20.51
सोलापुर से गुलबर्गा	1 फरवरी, 1870	70.29
गुलबर्गा से कृष्णा	1 दिसंबर, 1870	73.17
कृष्णा से रायचूर	1 मई, 1871	13.12

1856 तक जहां कल्याण से आगे पलसधरी (कर्जत) तक की रेल लाइन तैयार कर ली गई थी वहीं दूसरी ओर 1858 तक खंडाला से पुणे और दिक्सल (भिंगवन) तक की भी रेल लाइन बिछा ली गई थी। दिक्कत यह थी कि कर्जत से पलसधरी के बीच का सेक्शन तैयार नहीं हो पा रहा था, जिसमें भोर घाट पर रेल लाइन का निर्माण शामिल था।

उस समय पुणे जाने वाले यात्री मुंबई से कर्जत तक रेल से जाते थे और वहां से खंडाला, लोनावला तक जाने के लिए भोर घाट पर घोड़ों, खच्चरों और बैलगाड़ियों से यात्रियों और उनका सामान ढोने की व्यवस्था की गई थी। आगे खंडाला पहुंच कर रेल यात्री खंडाला से पुणे तक रेल मार्ग से जाते थे। थल और भोर घाट की कठिन चुनौतियों को पार करने के बाद इन्हीं दो रेल लाइनों को उत्तर(N) और दक्षिण(S) इन दो दिशाओं में आगे बढ़ाने तथा उत्तर भारत, पूर्वी भारत और दक्षिण भारत के शेष हिस्सों की विभिन्न रियासती और निजी रेल लाइनों को इन विस्तारित रेल लाइनों के साथ जोड़े जाने के फलस्वरूप ही भारत में आजादी के पहले ही रेलवे का 65,509 रु.कि.मी. का एक विशाल नेटवर्क तैयार कर लिया

गया था जिसमें से काफी बड़ा हिस्सा आजादी के बाद पड़ोसी देशों में भी चला गया। आजादी के बाद इसी रेलवे नेटवर्क में नई रेल लाइनों को जोड़े जाने के बाद आज भारतीय रेल की गिनती दुनिया के तीसरे सबसे बड़े रेल नेटवर्क के रूप में की जाने लगी है।

भोर घाट पर कर्जत और खंडाला के बीच पहाड़ी क्षेत्र होने के कारण आगे रेल लाइन बिछाने में कई बाधाएं थीं जिन्हें साहस, पराक्रम और प्रतिबद्धता से ही पूरा किया गया। सितंबर, 1853 तक कल्याण के आगे घाट सेक्शन का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया था। इस रेल लाइन के संरेखण के लिए पहले 1 में $8^{1/2}$ ढाल (Gradient) की सिफारिश भी की गई थी पर अंत में 1 में 36 और कुछ स्थानों पर 1 में 38 ढाल को ही अपनाया गया।

कल्याण से आगे भोर घाट पर खंडाला तक की रेल लाइन के निर्माण का ठेका भी जेम्स जॉनबर्कले जी की सिफारिश पर उसी ब्रिटिश कंपनी मैसर्स फैवल एंड फाउलर को ही सौंपा गया था जिसने बोरीबंदर से ठाणे तक भारत की पहली रेल लाइन के निर्माण में अपना सहयोग दिया था। इस रेल लाइन के निर्माण में पूरे भारत अर्थात् मुंबई, हैदराबाद, ग्वालियर, धारवाड, गोवा अहमदाबाद, भरूच, पुणे, बेलगांव, सातारा, सावंतवाड़ी, रत्नागिरी, कोल्हापुर, ठाणे, सोलापुर, रत्नागिरी आदि क्षेत्रों से मजदूर आए थे जिनमें 10822 ड्रिलर तथा 2659 राजमिस्त्री का काम करने वाले थे। ये सभी भारतीय मजदूर भी वही लोग थे जिन्होंने भारत की पहली रेल लाइन के निर्माण में अपना श्रमदान किया था और रेल लाइन बिछाने की कई तकनीकी जानकारीयां सीख कर उसमें निपुणता हासिल की थी। इस काम में भारतीय मजदूरों की मेहनत, निष्ठा, लगन, समर्पण, कारीगरी और कार्य-कुशलता की खुल कर तारीफ की गई किंतु भोर घाट पर रेल पटरी का कुछ काम कुछ आगे बढ़ाने के बाद ही मैसर्स फाउलर ने इस काम को आगे बढ़ाने में अपनी असमर्थता व्यक्त कर दी तब तत्कालीन सरकार ने इस काम को अपने हाथ में लेकर आगे का काम विभागीय तौर पर ही पूरा करने का निर्णय लिया क्योंकि आगे के निर्माण में सुरंगों का अधिक काम नहीं था। इसी बीच भाप के इंजन के आविष्कारक जॉर्ज स्टीफेंशन साहब के पुत्र रॉबर्ट स्टीफेंशन जो उस समय लंदन में ईस्ट इंडिया कंपनी के परामर्शदाता इंजीनियर थे उनकी सिफारिश पर इस काम का आगे का ठेका मि. ट्रेडवैल को सौंपा गया पर दुर्भाग्य से 15 दिन में ही उनकी मृत्यु हो गई। दरअसल उस समय भोर घाट के इलाके में दो बार भयानक हैजा फैला था जिसमें हजारों मजदूर मारे गए थे और बीमारी के डर से काफी मजदूर काम छोड़ कर भी भाग गए थे। जल्दी ही भोर घाट की इस रेल परियोजना पर जहां करीब 40,000 मजदूर काम कर रहे थे वहां सिर्फ 1000 मजदूर ही रह गए थे। यही वह समय भी था जब भारत में 1857 का स्वतंत्रता संग्राम भी शुरू हो चुका था और ब्रिटिश सरकार ने काफी अधिक संख्या में मजदूरों को इस रेल परियोजना से हटा कर अपने दूसरे जरूरी कामों में लगा दिया था जिससे इस रेल परियोजना का काम काफी धीमी गति से ही आगे बढ़ रहा था।

यह परियोजना जनवरी, 1856 में शुरू की गई थी जिसमें निम्नलिखित कार्य पूरे किए जाने थे:-

1.	कार्य प्रारंभ किया गया	जनवरी 1856
2.	कार्य पूरा किया गया	मई 1858
3.	कुल लागत	रु.105000267
4.	कुल लागत प्रति मील	रु.664375
5.	कुल ऊंचाई	1821 फुट
6.	कुल सुरंगें	25
7.	सुरंगों की कुल लंबाई	3985 लीनियर गज
8.	कुल सेतु	8
9.	सेतुओं की कुल लंबाई	1330 लीनियर गज

10.	सपाट घुमाव	80 चैन व्यास
11.	सबसे तीक्ष्ण घुमाव	1 में 37
12.	कटानों में मिट्टी की कुल खुदाई	1623102 घन गज
13.	तटबंधों में भू-कार्य	1849931 घन गज
14.	सबसे बड़ा तटबंध	364300 घन गज
15.	भू-कार्यों के लिए गन पाउडर का उपयोग	21/ 2 टन प्रतिदिन
16.	ढलानों को समतल बनाने पर आई कुल लागत	रू.376764

आखिरकार कई चुनौतियों के बाद 15 मई, 1858 को खंडाला से पुणे तक की रेल लाइन का काम पूरा कर उस लाइन को शुरू किया गया जिसके लिए इंजन और डिब्बे खंडाला पहुंचाए गए। भोर घाट पर इंजन और डिब्बों को खींच कर खंडाला तक लाने में लगभग 400 घोड़ों, खच्चरों और बैलों का उपयोग किया गया था।

लाइन का शुभारंभ दोपहर के समय प्रस्तावित था। इस विशेष समारोह के लिए जेम्स जे. बर्कले और मि. फैवल के आमंत्रण पर विशेष अतिथि रात में ही कर्जत से खंडाला आ गए थे।

दोपहर के समय खंडाला से पुणे की यात्रा शुरू हुई। मि. लुसई इंजन चला रहे थे उनके सहयोग के लिए रेलवे फैक्टरी के फोरमैन मि. हैड्स इंजन में उनके साथ थे। खूबसूरत वादियों से गुजरते हुए यह गाड़ी खंडाला से चल कर लोणावला पहुंची। कुछ देर विराम के बाद गाड़ी आगे चली और करीब 3.00 बजे पुणे पहुंची जहां पुणे में इस पहली रेल के स्वागत के लिए काफी भीड़ थी। जिस इलाके में सिर्फ बैलगाड़ियां ही चलती थीं वहां रेलगाड़ी का पहुंचना सचमुच एक बड़ी घटना ही थी। शाम को करीब 7.00 बजे यह गाड़ी विशिष्ट अतिथियों को लेकर वापस खंडाला पहुंची। 1 मई, 1858 से इस लाइन को आम जनता के लिए खोल दिया गया लेकिन बोरीबंदर से पुणे तक सीधी पहुंचने वाली पहली गाड़ी डेक्कन क्वीन ही थी जो 1930 में शुरू की गई थी। इसे पहले साप्ताहिक रूप से चलाया जाता था पर बाद में इसे दैनिक सेवा में बदल दिया गया। इसी दौर में सरकार ने मुंबई से पुणे तक टेलीग्राफ की लाइन भी तैयार की थी। 1860 तक लोणावला में एक इंजन डिपो भी तैयार कर दिया गया। हालांकि पुणे में भारत की पहली रेलगाड़ी के शुभारंभ जैसा कोई माहौल नहीं था, कोई बड़ा जश्न भी नहीं मनाया गया पर घाट सेक्शन पर कर्जत से खंडाला-लोणावला तक पहलीगाड़ी का पहुंचना भारत में रेलों की दूसरी बड़ी जीत थी जिससे आगे मुंबई से सीधे रेलों के लिए दक्षिण भारत का मार्ग शुरू किया जा सका जिससे मुंबई और मद्रास (अब चैन्ने) बंदरगाहों को भी रेल मार्ग से जोड़ना संभव हो सका जो अंग्रेजों की एक रणनीति भी थी।

पहले खंडाला में पहाड़ों पर जगह की कमी के कारण घुमाव और गाड़ियों के वापस लौटने के लिए एक **रिवर्सिंग स्टेशन** का भी निर्माण किया गया था जिसका अब उपयोग नहीं किया जा रहा है।

विद्युतीकरण और एश्वर्यपूर्ण गाड़ी डेक्कन क्वीन का आगमन



3 फरवरी, 1925 को बोरीबंदर से कुर्ला तक हार्बर लाइन पर बिजली की पहली गाड़ी की शुरुआत के चार वर्ष के भीतर ही 12 नवंबर, 1928 तक विक्टोरिया टर्मिनस से कल्याण तक और 1929 तक कल्याण-कर्जत-पुणे तक की रेल लाइन का विद्युतीकरण भी पूरा कर लिया गया था जिसके लिए उस समय यूरोप में अपनाए जाने वाली सर्वोत्तम 1500 वोल्ट डी.सी. प्रणाली को ही अपनाया गया था। इसी विद्युतीकृत रेल मार्ग पर भारत की पहली प्रतिष्ठित और वैभवपूर्ण डीलक्स गाड़ी डेक्कन क्वीन बिजली के इंजन (डबल्यू.सी.पी./1) के साथ 1 जून, 1930 को कल्याण और पुणे के बीच शुरू की गई थी जसमें 7 डिब्बे लगाए गए थे।

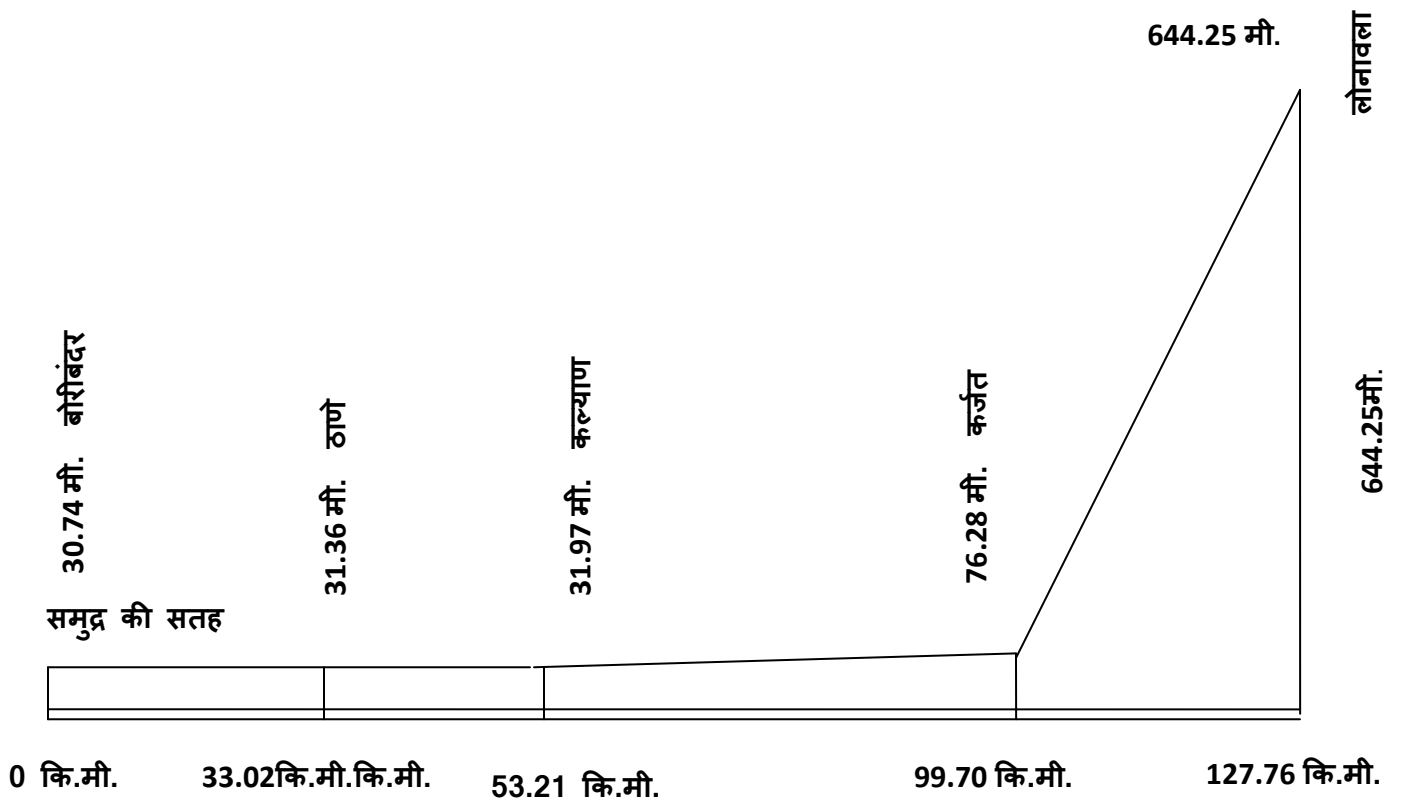
बिजली के इंजन के साथ भारतीय रेल पर चलाए जाने वाली लंबी दूरी की यह पहली गाड़ी भी थी जिसमें रोलर बेयरिंग एक्सल बॉक्स और वेस्टीब्यूल का उपयोग किया गया था। पहले यह गाड़ी सप्ताह में तीन दिन ही चलाई जाती थी और केवल घोड़ों की रस के शौकीन ब्रिटिश लोगों को ही इस गाड़ी में सफर करने की अनुमति थी पर 26 अप्रैल, 1943 से इस गाड़ी में भारतीय यात्रियों को भी यात्रा करने की अनुमति दी गई तथा यात्रियों की सुविधा को देखते हुए इस गाड़ी को विक्टोरिया टर्मिनस और पुणे के बीच सीधी दैनिक सेवा में बदल दिया गया जिससे विक्टोरिया टर्मिनस-लोनावला-पुणे के बीच दैनिक सीधी गाड़ी की शुरुआत हुई। इससे पहले भाप के इंजन से पुणे मेल नाम की गाड़ी चला करती थी जिसे डेक्कन क्वीन की निरंतर बढ़ती लोकप्रियता के कारण बाद में समाप्त कर दिया गया। भाप के इंजन से चलने वाली गाड़ी में जहां पुणे पहुंचने के लिए 3 घंटे 26 मिनट का समय लगता था वहीं बिजली के इंजन के उपयोग से पुणे तक की दूरी महज 2 घंटे 45 मिनट में ही पूरी की जाने लगी।

डेक्कन क्वीन ही भारतीय रेल पर ऐसी पहली गाड़ी थी जिसमें रेस्तरां की सुविधा उपलब्ध कराई गई थी तथा गाड़ी के भीतर ही बिजली से भोजन तैयार करने के लिए हीटर, बॉयलर, ग्रिल, ओवन आदि की व्यवस्था की गई थी तथा शीतल सामग्री के लिए कैल्वीनेटर फ्रिज भी रखा गया था।



आज देश की आर्थिक राजधानी से जोड़ते हुए मुंबई-लोनावला-पुणे के व्यस्त रेल मार्ग पर रोजाना 33 मेल एक्सप्रेस गाड़ियां और 5 पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं। साथ ही लोनावला से महाराष्ट्र की सांस्कृतिक राजधानी पुणे को जोड़ने के लिए भी लोनावला-पुणे के बीच रोजाना 22 उपनगरीय लोकल गाड़ियां भी चलाई जाती हैं जिससे इस क्षेत्र में पर्यटन और उद्योगों को बढ़ावा मिला है। इस क्षेत्र की प्रकृतिक सुंदरता और फिल्मों के लिए मशहूर बॉलीवुड से नजदीक होने के कारण फिल्मों की शूटिंगों आदि में भी इस क्षेत्र का लाभ उठाया जा रहा है जिससे रेलों की भी आमदनी बढ़ी है तथा इस क्षेत्र का विकास भी हुआ है।

बोरीबंदर से लोनावला तक रेल पथ की निरंतर बढ़ती ऊंचाई को
 नापा था भारतीय मजदूरों ने
भोर घाट पर रेल निर्माण
भारत में रेल निर्माण के क्षेत्र में “दूसरी बड़ी जीत”



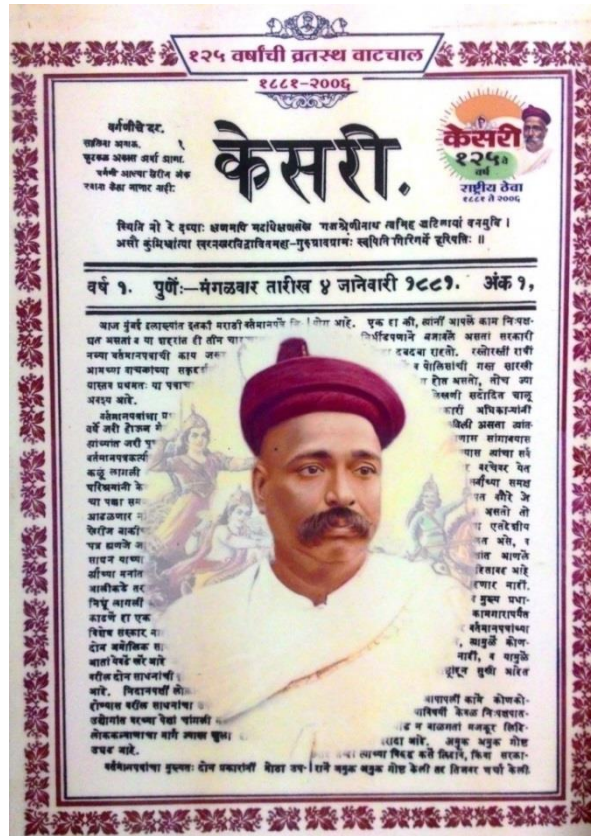
1881 में पुणे से प्रकाशित लोकमान्य तिलक जी का राष्ट्रीय समाचार-पत्र

केसरी

{ 1881 से पुणे में लोकमान्य तिलक जी द्वारा प्रकाशित केसरी समाचार पत्र ने उस समय पुणे, लोनावला, खंडाला, सातारा, सांगली, कोल्हापुर जैसे पुणे के नजदीकी क्षेत्रों में राष्ट्रीय चेतना की मशाल जलाई थी जिसने देश को एक सूत्र में पिरोने में अपनी खास भूमिका निभाई थी }

लोकमान्य तिलक जी पहले कांग्रेसी नेता थे जिन्होंने हिंदी को राष्ट्रभाषा स्वीकार करने की मांग की थी। लोकमान्य तिलक जी का एक ही चार-सूत्रीय कार्यक्रम था स्वराज, स्वदेशी, ब्रिटिश सत्ता का बहिष्कार और राष्ट्रीय शिक्षा। 1914 में उन्होंने ही देश को नारा दिया था कि “स्वराज मेरा जन्मसिद्ध अधिकार है और मैं इसे लेकर ही रहूंगा।” केसरी से पहले उन्होंने पुणे से ही मराठा समाचार-पत्र का भी प्रकाशन शुरू किया था। इन दोनों समाचार-पत्रों ने देश की मूक जनता को आवाज दी थी जिससे कोलकाता और मुंबई की तरह ही पुणे भी आजादी के संघर्ष में राजनीतिक गतिविधियों को एक प्रमुख केंद्र बन गया था जिसने राष्ट्रीय आंदोलन में अपनी प्रमुख भूमिका निभाई थी। तत्कालीन ब्रिटिश सत्ता ने इन समाचार-पत्रों की मुखरता को लेकर कई बार तिलक जी के विरुद्ध मुकदमे भी चलाए थे और उन्हें जेल भी जाना पड़ा पर वे अपने कर्तव्य से नहीं डिगे थे।

देश के इस महान नेता के नाम पर ही मुंबई में “लोकमान्य तिलक टर्मिनस” स्टेशन का नामकरण भी किया गया है।



जब केवल हिंदी में ही किए जाते थे रेलवे के करार
{ 1880 में भोपाल की बेगम और तत्कालीन सरकार के बीच किए करार के कुछ हिस्से }

॥ श्री ॥

पॉलिसी दरबार

मुतअल्लिक डिपार्टमेन्ट ऑफ रेलवे

61. रेलवे के निस्वत में अपने ख्यालात रेविन्यू (फेमिन) और फायनेन्स पॉलिसी में बता चुका हूँ रेल के बनाने में जिन-जिन बातों को मद्देनजर रखना चाहिए वह हस्ब जैल है :-
रेलवे.
1. रेलवे बनाने से डायरेक्ट और इनडायरेक्ट फायदे क्या 2 होना मुमकिन है.
 2. आया इनडायरेक्ट नफा इतना होगा या नहीं कि जिससे हम उस काम को मेनटेन करके कुछ फायेदा भी उठा सकें, मस्लन तिजारत का बढ़ना, आबादी का बढ़ाना, मर्दुमशुमारी का बढ़ाना, कारखानों का काइम होना, और कस्टम्स और एक्साइज की आमदनी का बढ़ाना वगैरा.
 3. अगर आमदनी 6 फीसदी से कम होने का एहेतमाल न हो तो ऐसी जगह रेलवे जरूर बनाना चाहिए, लेकिन बाज सूरतें ऐसी भी पेश आना मुमकिन हैं कि रेलवे लाइन जारी होने के बाद अब्बल दो चार साल तक तो आमदनी छे फीसदी भी होने की उम्मीद न हो, लेकिन जैसे-जैसे मुल्क में आबादी और तिजारत बढ़ती जायेगी वैसे आमदनी 6 फीसदी से भी बहुत ज्यादा होने की उम्मीद है. लिहाजा ऐसी सूरत में भी रेलवे लाइने बनाने में कोई हर्ज नहीं है, बल्कि फायेदा है. शिवपुरी सेक्शन ने 12 बरस तक कुछ Pay नहीं किया और फिर हर साल तरक्की होती गई.
 4. रेलवे प्रोजेक्ट के मुतअल्लिक इन बातों पर भी गौर कर लेना जरूरी है कि जिस हिस्से मुल्क में होकर रेलवे लाइन गुजरने वाली है उसमें इस वक्त पैदावार की क्या हालत है, रकबा जेर काशत किस कदर है, रकबा काबिले काशत कितना पड़ा है, आमदनी मेहसूल कटती और भरती क्या है, मर्दुमशुमारी कितनी है, वगैरा-वगैरा; और जिस वक्त प्रोजेक्ट जेर तामीर तैयार हो जायेगा तो पैदावार में क्या तरक्की होगी, रकबा काबिले काशत किस हद तक बढ़ेगा, मेहसूल कटती व भरती में क्या तरक्की होगी, तिजारत की क्या हालत होगी, और मर्दुमशुमारी भी बढ़गी या नहीं. अगर इन सब बातों में तरक्की और ज्यादाती होने की उम्मीद पाई जाये तो यकीनन कारखाने भी मुख्तलिफ किस्म के जरूर खुलेंगे, और जब यह सब बातें रफ्ता-रफ्ता तरक्की पिजीर होंगी और वह हिस्सा मुल्क पूरे तौर पर डेवेलप हो जायेगा, तो मजमूई हैसियत से मुल्क की आमदनी, रिआयाकी आसाइश और दौलतमन्दी

- बढ़ेगी या नहीं. इन सब बातों पर गौर करने का नतीजा यह मालूम हो कि ऑन दि होल (on the whole) फायदा ही होगा तो ऐसे प्रोजेक्ट्स को जरूर मंजूर करना चाहिए.
5. ऐसे प्रोजेक्ट्स जिन में आइन्दा आमदनी कसीर होने की उम्मीद की जा सकती है, अगर शुरू में दो फीसदी का फायेदा भी दें तो बनाना चाहिए.
 62. रेलवे मेहसूल यानी किराया काइम करने में बहुत बड़ी एहेतियात इस बात की रखना चाहिए कि जिससे पब्लिक में डिस्करेजमेन्ट पैदा न हो जावे और वह रेल के जर्ये से माल का भेजना कम न कर दें, या मुसाफिरो का ट्रफिक कम हो जाये, और बैल गाड़ी का ट्रफिक चमक जाये जो पुराने जमाने का तरीका था. मालूम रहे कि रेलवे और साइर यही जो जर्ये ऐसे हैं जिनकी वजह से वह कमी पूरी हो सकती है, जो फायेदेमन्द समझकर माल के बन्दोबस्त में नर्म बन्दोबस्त करके की गई है, मेहज इस नियत से कि काश्तकार और जमींदार को काफी गुंजाइश मिले; ताकि वह अपनी आबादी बढ़ा सके. जब आबादी बढ़ेगी तो कुदरती तौर पर एक्सपोर्ट भी बढ़ेगा. जब एक्सपोर्ट बढ़ेगा तो इन दोनों जर्यों से आमदनी जरूर बढ़ जायेगी, मुलाहिजा हो मेरा नोट, मशमूले दौरा रिपोर्ट, सम्बत 1970, जो मैंने सरसूबा को दिया था और जो एपेन्डिक्स नम्बर 11 पर शामिल है.
 63. रेलवे की आमदनी को घटाने के बाइस अक्सर स्टेशन मास्टर भी हो जाया करते हैं; लिहाजा उन पर खास निगरानी रखना चाहिए, क्योंकि रेलवे की प्रॉस्पेरिटी का दारोमदार स्टेशन मास्टर्स पर ही है. स्टेशन मास्टर अगर चाहे तो आमदनी घटा सकता है और चाहे तो बढ़ा सकता है. अमूमन देखा गया है कि स्टेशन मास्टर सामान की रवानगी और डिलिवरी के वक्त लोगों को बड़ा दिक करते हैं, इसकी निगरानी जाबते से होने का तरीका अगर्चे रक्खा गया है. लेकिन वह सिर्फ जाबते की निगरानी है नकि असली निगरानी है, अलावा इसके रेलवे के लोग अक्सर कहते हैं कि अगर रिआया को तकलीफ है तो शिकायत क्यों नहीं करती, इसका जवाब यह है कि शिकायत वही कर सकता है जिसको आफत में फंसना हो, और फुजूल खर्चा करना हो, सच्ची शिकायतें उसी हालत में पेश हो सकती हैं कि जब रिआया को इन्साफ फौरन और वक्त पर मिले और उनको फुजूल खेचातानी में परेशान होना न पड़े. शिकायतों की तेहकीकात के लिये इन्क्वायरी ऑफिसर्स भी ऐसे होना चाहिए कि जिस मुआम्ले की तेहकीकात में मसरूफ हुए तो बगैर तेहकीकात किये अस्लियत निकाले मुआम्ले को न छोड़े, और इस तौर पर तेहकीकात में घुसें जैसे कि किसी को किसी काम की धुन होती है, मस्लन बोरों में से नाज निकल जाता है, या घी के कनस्टरो में से घी निकाल लिया जाता है, या फल की पारसलों में से फल उड़ा लिये जाते हैं, और इसी किस्म की बहुत सी सूरतें हैं कि जिनका माकूल इन्तिजाम और काफी निगरानी न होने से पब्लिक को डिस्करेजमेन्ट होता है. अक्सर देखा गया है कि स्टेशनों पर खाली वैगन मौजूद होती है, लेकिन जब माल भेजने के वास्ते वैगन की मांग की जाती है तो कह दिया जाता है कि वैगन मौजूद नहीं है. यह क्या अच्छी बातें हैं, ऐसी बातों से क्या लाइन पे (Pay) कर सकती है?
 64. रेलवे डिपार्टमेन्ट को यह शिकायत भी अक्सर रहती है कि रोलिंग स्टाक कम है. रोलिंग स्टाक की कमी का सबब दरअसल यह है कि एथॉरिटीज उसको ठीक तौर से इस्तेमाल नहीं करतीं और इस

वजह से शार्टेज मालूम होता है. मुलाहिजा हो रिपोर्ट रेलवे कमीशन जिसको गवर्नमेन्ट ने थोड़ा ही अर्सा हुआ काइम किया था. इस कमीशन का रिपोर्ट थोड़ा अर्सा हुआ कि पायोनियर और टाइम्स ऑफ इन्डिया में भी शायी हुआ था जो ब नजर सुहूलियत एपेन्डिक्स नम्बर 12 में दिया गया है. इस कमीशन ने साबित किया है कि स्टॉक ठीक तौर पर हेन्डल नहीं होता; लिहाजा जब रोलिंग स्टॉक की मांग का सवाल पेश हो तो इस बात की जांच कि वाकई में जरूरत है या नहीं इसी तरीके से करना चाहिए जैसी कि इस कमीशन ने की थी, और जांच करने के बाद अगर वाकई जरूरत मालूम हो तो स्टॉक बढ़ाने का इन्तिजाम करना चाहिये.

65. रोलिंग स्टॉक के बाकायेदा over-hauling के लिये जो तरीका मुकर्र है उस पर सख्ती के साथ अमल कराना चाहिये. यह निहायत जरूरी है कि ऐंजिन और गाड़ियां जिस वक्त अपनी मुकर्रा तादाद miles खत्म कर लें उन्हें फौरन shops में भेज दिया जावे और इस बात का हरगिज ख्याल न किया जाये कि उनमें मरम्मत की जरूरत है या नहीं.

मुलाहिजा हो इस बाबत मेरे डायरेक्शन्स जो मैंने सालाना रिपोर्ट में इसके निस्बत दिये हैं जो एपेन्डिक्स नम्बर 13 पर हैं.

नोट : हमारे यहां अब वर्कशाप बहुत अच्छा हो गया है, लिहाजा कोशिश इस बात की होना चाहिए कि हमारा रोलिंग स्टॉक यहीं तैयार किया जाये.

66. अलावा इन पॉइन्ट्स के जो ऊपर बताये गये हैं, उन सब पॉइन्ट्स पर भी गौर कर लेना चाहिये जो मैंने, हर साल मुतवातिर अपने सालाना रिपोर्टों में बतलाये हैं, मस्लन रोलिंग स्टॉक की हालत अच्छी रखना, जब वैगन या गाड़ी इतने मील का सफर कर ले तो उसको एक्जामिनेशन के वास्ते वर्कशाप में लाजिमन भेजना, कोयले के सर्फे में किफायत शिआरी, मातहतों से हुक्म की तामील कराना, जो तामील न करे उसकी चश्मनुमाई करना और लाइन की हालत कैसी हो, आया हमवार है या नहीं, इसकी जांच कैसे करना वगैरा-वगैरा.

मुलाहिजा हो एपेन्डिक्स 14, जिसमें यह सब एक्स्ट्रेक्ट दिये गये हैं. जब रोलिंग स्टॉक निहायत खराब और मैला होगा और बजाये आराम मिलने के उस लाइन पर सफर करने वालों को तकलीफ होगी या जहां धक्के ज्यादा लगेंगे, या ट्रेन्स लेट पहुंचेगी तो यह कुल बातें मिलकर मुसाफिरों को एक किस्म की नफरत उस लाइन से पैदा कर देंगी और यही मुसाफिर लाइन को बदनाम कर देंगे. अक्सर देखा गया है कि बहुत मजबूरी की हालत में तो खैर सफर करना ही पड़ता है, लेकिन आमतौर पर तो पब्लिक हत्तुल-इमकान ऐसी लाइन से सफर नहीं करती. अलावा इसके जब रेलवे लाइन में यह खामियां होती हैं तो यह भी रियासत की बदनामी का वाइस होती हैं जिसे मैनेजर साहब को भूलना नहीं चाहिये.

67. फौरन रेलवेज जो अपने इलाके में से गुजरती हों उनकी निस्बत मुन्दर्जे जैल पॉलिसी पर अमलदार रखना चाहिए :-

मौजूदा लाइन्स के बाबत यह देखना चाहिये कि :-

- (अ) तमाम B क्लास जमीन, (यानी वह जमीन जो बर बिनाये Contract या किसी दीगर मुआहिदे के गवर्नमेन्ट से रेलवे कम्पनी को temporary occupation के लिए बिला कीमत दी जाये) जो standard measurement से ज्यादा हो, रेलवे कम्पनी से वापस ली जाये.
- (ब) C क्लास जमीन (यानी वह जमीन जो रेलवे कम्पनी को अपने सर्फे से मुहैया करनी चाहिये) के बाबत दरबार को रेन्ट लेना चाहिये.
- (स) हुदूद रेलवे के अन्दर किसी किस्म का बाजार या असबाबे तिजारत के लिये कोई स्टोर काइम न करने दिया जावे और मुतवातिरइस अम्र की कोशिश की जाये कि रेलवे को दी हुई जमीन पर जो घास और दरख्त वगैरा से आमदनी हो वह दरबार में जमा कराई जावे.
- (ड) अलावा रेलवे ऑफेन्सेज और नीज उन जराइम के जो मुलाजिमीन रेलवे से उनके फराइजे मन्सबी की बजा आवुरी में सरजद हों, हुदूद रेलवे के अन्दर तमाम सिविल जूरिस-डिक्शन दरबार का हक्क है और उसको हासिल करना चाहिये.
- (ई) जब तक कि दरबार से इजाजत हासिल न कर ली जावे और तावत्ते कि रेलवे वाले इस बात पर रजामन्द न हो जावें कि जो ballast वह हुदूदे दरबार से खोदकर लेंगे उसकी बाबत जमींदार को जमीन का मुआवजा और दरबार को कस्टम्स ड्यूटी और रॉयल्टी अदा करेंगे, हुदूद रेलवे के बाहर कोई कान न खोली जाये.
68. इसी तरह आइन्दा जो रेलवे लाइन्स बनाई जावें उनके निस्बत यह हमेशा तेय कर लेना चाहिये कि :-
- (अ) कवाइद मजरिये गवर्नमेन्ट की रू से कम अज कम रकबा जो वाकई दरकार होगा, वही सुपुर्द किया जावेगा.
- (ब) एहदनामेजात की रू से दरबार इस अम्र पर मजबूर नहीं किये जा सकते कि अगराजे रेलवे के लिये जमीन मुफ्त दें. और चूंकि वह हालात, जिनकी बिना पर जमाने साबिक में जमीन मुफ्त दी गई थी, अब नहीं रहे. इसलिये अगराजे रेलवे के लिये आइन्दा जो जमीन दी जावे उसका मुआवजा मुताबिक कवाइद हुसूले आराजी मजरिये दरबार वुसूल करना चाहिये. अलबत्ता उस हालात में जबकि दरबार बिला कीमत जमीन दें (बमूजिब कलम 4 व 5, मुन्दर्जे चिट्ठी नं. 134, तारीख 6 फरवरी सन 1894, मिनजानिब सेक्रेटरी गवर्नमेन्ट ऑफ इन्डिया मौसमे एजेन्ट गवर्नर जनरल फॉर सेन्ट्रल इन्डिया), तो ऐसा मौका जरूर निकालना चाहिये कि इलाके दरबार में होकर जो हिस्सा उस लाइन का गुजरता हो उसको खुद दरबार तामीर करायें, या अगर ऐसा न हो सके तो उस हिस्से की तामीर में चन्दा तो जरूर ही दिया जावे. बहर सूरत यह साफ कर देना चाहिये कि दरबार से जो जमीन दी जाती है वह बऐनही उन्हीं शराइत पर दी जाती है जिन पर कि गवर्नमेन्ट हिन्द अपने इलाके में जमीन देती है, यानी क्लास जमीन बिला रेन्ट के नहीं दी जावेगी, और B क्लास में जिसकदर रकबा कि मुकर्ररा पैमाइश से ज्यादा लिया गया है वह रेलवे कम्पनी को वापस करना पेड़गा.
- (स) किसी नई लाइन की तामीर की मंजूरी, जो दरबार इलाके से गुजरती हो, उस वक्त न दी जावे जब तक दरबार को प्रीवियस इन्टिमेशन (Previous intimation) न दी जावे.

- (ड) एनाइनमेन्ट, लैविल क्रासिंग और इसी किस्म के दीगर मुआमला की इत्तिला दरबार को बरवक्त मिलती रहे, ताकि अगर उस काम में दरबार की आला दर्जे की और आबपाशी की जमीन जाती हो तो फौरन रिप्रेझेन्टेशन किया जा सके, और जहां तक मुमकिन हो लोकल रिक्वायरमेन्ट्स को मीट किया जावे.
- (ई) रेलवे के जर्जे से जो माल आवे उस वक्त तक डिलीवर न किया जावे जब तक कि मेहसूल कस्टम्स की अदायगी के बाबत कस्टम्स ऑफिशल्स की तस्दीक न देख ली जावे.
- (फ) रेलवे कम्पनी की तरफ से रियासत के मुलाजिमाने कस्टम्स को इस अम्र की इजाजत होगी कि वह अपने रजिस्ट्रों का रेलवे के रजिस्ट्रों से मुकाबला कर सकें.
- (ग) हुदूद रेलवे में माल की आमदोरफ्त के लिये रेलवे की तरफ से कोई जदीद फाटक बिला मंजूरी दरबार न खोला जावे.
- (ह) टरमिनल या किसी दूसरे टैक्स की वुसूली की निस्बत जब रेलवे कम्पनी से दरखास्त की जावे तो उसको वुसूल करना होगा.
74. स्टेशन मास्टर और टेलीग्राफ सिग्नेलर्स की जगहों के लिये उम्मीदवारों को रियासते हाजा में ट्रेनिंग पाने की आसानियां होना निहायत जरूरी हैं और जगह खाली होने पर ऐसे तालीम पाये हुए आदमियों को बाहरवालों पर तरजीह ही नहीं, बल्कि यह करार देना चाहिये कि यह आसामियां रियासत के लोगों से ही भरी जायें.
75. गवर्नमेन्ट ऑफ इन्डिया ने यह इख्तियार अपने हाथ में रक्खा है कि जिस वक्त ग्वालियर लाइट रेलवे isolated line न रहेगी, या किसी दीगर मौके पर, गवर्नमेन्ट को इस बात की जरूरत मेहसूस हुई तो Gwalior Light Railway पर वह अपना jurisdiction कर लेंगे, लिहाजा गवर्नमेन्ट से दरखास्त करके इस खदशे को दूर करना चाहिये और जब तक यह मकसद हासिल न हो जाय मौजूदा रेलवे isolated ही रहना चाहिये.
76. इस बात को हमेशा ख्याल में रखना चाहिये कि rail road transportation भी एक किस्म की तिजारती शय है, लिहाजा इसपर भी उन्हीं तिजारती उसूलों का अमलदरामद करना चाहिये जो दीगर अशियाय तिजारती पर होता है. मस्लन हर तिजारत में थोक फरोशी और खुर्दा फरोशी के भाव अलग-अलग होते हैं, तो क्या वजह कि रेलवे transportation के लिये भी Wholesale और retail rates न रखे जावें. इसके अलावा शरह मेहसूल इस कदर कम रखी जावे कि में ज्यादा से ज्यादा तरक्की हो. रेलवे उसी वक्त कामयाब हो सकती है कि जब वह बजाय कम काम और ज्यादा मुनाफे के ज्यादा काम करके मुनाफा कमाती है.
77. रेलवे लाइन सिर्फ वही ज्यादा खुशहाल हो सकती है जिसके आस-पास local industries और feeder roads ज्यादा होंगी, लिहाजा local industries के खोलने और उनके काइम होने में खास तौर से सुहूलियतें दी जावें, मस्लन रेट्स का काइम करना, रुपये की जरूरत हो तो रूपया कर्ज देना, फीडर सड़कें तैयार कराना, और अगर उनके कारखानों पर sidings काइम करना हों तो उनके लिये अलावा इनकन्सीडरेशन्स के यह भी एक जरूरी बात है, जिससे फीडर लाइन की आमदनी बढ़ सकती है, वह यह है जो मैंने अपनी सालाना रिपोर्ट के रिव्यू में लिखी थी जिसका एक्स्ट्रेक्ट जैल में दिया जाता है:-

“ more important than anything else, of course, is a sympathetic consideration of the interests of the feeder by the main line”.– (Extract from the Darbar’s Review on the Administration Report for the year 1910 -11, Samvat 1967, p7.)

78. नई लाइन्स की तामीर के मुतअल्लिक रियासतकी मजमूर्ई हालत पर गौर करके हर पांचवें या दसवें साल दरबार को रिपोर्ट करना चाहिये, बल्कि बेहतर सूरत यह होगी कि, तेय शुदा Schemes की तकमील हो जाने पर और जब कोई Schemes बाकी न रहे, उस वक्त रिपोर्ट की जावे.
79. मुजव्विजा broad gauge या metreरेलवेज के तामीर करने में deciding factor यह होना चाहिए कि इस कदर capital पर क्या आमदनी होगी, और कोई ऐसी Scheme हाथ में न ली जावे जिसमें काफी आमदनी की उम्मीद न हो.
80. यह बात हमेशा जेहन में रखनी चाहिये कि रेलवे(ख्वाह वह लाइट रेलवे ही क्यों न हो) सड़क की काइम मुकाम नहीं हो सकती. रेलवे बना देने से दरअसल सड़कों की जरूरत रफा नहीं हो जाती,बल्कि सड़कों की और भी ज्यादा जरूरत पैदा हो जाती है, लिहाजा जब नई projects जेर गौर हो तो हर projects के निस्बत महक्मे रोड्स और मुकामी ऑफिसराने माल से इस बाबत जरूर मशवरा लिया जावे कि इस मुजव्विजा रेलवे के साथ सड़कों की कहां-कहां जरूरत होगी.

स्टेशनों और गाड़ियों में स्वच्छता

बापू की रेल यात्रियों के लिए आचार संहिता

{ सन् 1916-17 में गुजरात में एक विज्ञापित प्रसारित की गयी थी, जिसमें महात्मा गांधी ने रेल यात्रियों के संदर्शनार्थ एक दस-सूत्रीय आचार संहिता निर्धारित की थी जिसे यहां प्रस्तुत किया जा रहा है }

जनजागरण के निमित्त की गई महात्मा गांधी की रेल यात्रायें महत्वपूर्ण रही हैं। स्टेशनों पर लोगों की उमड़ती भीड़ द्वारा माल्यार्पण तथा अभिनन्दन, जन नेताओं से परामर्श आदि व्यस्त कार्यक्रमों के बावजूद राष्ट्रपिता की सतर्क दृष्टि लोगों की यात्रा, आदतों तथा व्यवहारों को देखती तथा परखती रही है। उनके बारे में बापू ने अपने विचार कई अवसरों पर प्रकट किया है। बापू के यह विचार आज भी समीचीन हैं और यदि उन पर अमल किया जाए तो समस्याएं समस्याएं न रह जाएंगी।

राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने कहा था-“ मुख्य रूप से रेल यात्रियों से मैं कहना चाहूंगा कि आप किसी भी वर्ग के यात्री हों, शिक्षित अथवा अशिक्षित, धनी अथवा निर्धन, यदि आप निम्नांकित सुझावों को ध्यान में रखें, तो रेल यात्रियों की 75 प्रतिशत कठिनाइयां एक क्षण में दूर हो सकती हैं –

- आप प्लेटफार्म पर उतरने अथवा गाड़ी में चढ़ने के समय, इस बात को महत्व न दें कि आपका नम्बर सबसे बाद में आयेगा, तो आपकी जरा भी हानि नहीं होगी अपितु आपके मानसिक संयम से दूसरों को जरूर लाभ होगा।
- गाड़ी में जगह पा जाने के बाद, आपको यह भी याद रखना चाहिए कि डिब्बे को निर्धारित सीट संख्या पूरी होने तक दूसरों को सीट पाने का उतना ही अधिकार है जितना आपका। अतएव, यदि आप दूसरों को प्रवेश करने से रोकते हैं, तो आप गलत ढंग से नैतिक नियमों का उल्लंघन करते हैं तथा रेल विभाग के नियमों को भी तोड़ते हैं।
- यदि आपके पास उतना ही सामान है जितना तृतीय श्रेणी के यात्री के लिए अनुमत्य है तो उस डिब्बे के यात्री सुविधापूर्वक स्थान पा सकते हैं। यदि आपके पास अधिक सामान है तो आप अतिरिक्त भाड़ा अदा करके, उसे सामान-डिब्बे में ही रखें।
- आपका सामान, इस प्रकार का होना चाहिए, जो रेल डिब्बे में बेंच के नीचे अथवा सामान के लिए निर्धारित स्थान में आसानी से रखा जा सके।
- यदि आप धनी हैं तथा आप में परहित की कोई भावना नहीं है, आपको चाहिए कि अधिक आराम के लिए उच्च श्रेणी का टिकट खरीदें, केवल कंजूसीवश तृतीय श्रेणी का टिकट खरीद कर आप गरीब यात्रियों के लिए भार स्वरूप होंगे। यदि आप उच्च श्रेणी में यात्रा नहीं करना

चाहते तो आप छोटे दर्जे का टिकट खरीद कर अपने आपको तथा अपने भारी सामान को गरीब सहयात्रियों के लिए कष्ट का कारण न बनने दें।

- आपको याद रखना चाहिए कि लम्बे फासले के सभी यात्री सोने की सुविधा के हकदार होते हैं, इसलिए आप अपने शयन के लिए अपेक्षित स्थान से अधिक भाग हथियाने की चेष्टा न करें।
- यदि आप धूम्रपान के शौकीन हैं, तो आपको सोचना चाहिए कि गाड़ी में यात्रा करते समय बिना सहयात्रियों की अनुमति से ऐसा न करें और न उन्हें इससे असुविधा पहुंचाएं।
- थूकने की आवश्यकता होने पर, यदि आप अपने सहयात्रियों के पैर रखने के स्थान पर थूक देते हैं, तो वह स्थान गन्दा हो जाता है, जिसके कारण किसी यात्री में रोग के कीटाणु प्रवेश कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त, आपकी यह गन्दी आदत उन यात्रियों के लिए असहनीय हो सकती है जो सफाई के नियमों का कठोरता से पालने करते हैं।
- यदि आप रेलवे शौच स्थान का उपयोग विशेष सावधानी से करते हैं, तो सभी लोगों को इससे बेहद खुशी होगी। यदि आप इन शौच स्थानों का उपयोग लापरवाही से करेंगे, तो इसका अर्थ यही होगा कि आप शौच स्थान जाने वाले अन्य यात्रियों का बिल्कुल ध्यान नहीं रखते।
- यात्रा करते समय यह खयाल रखना कि आप ब्राह्मण हैं अथवा वैश्य अथवा सरदार, कोई अन्य वर्ग के हैं और आप हिन्दू हैं, दूसरा मुसलमान, आप बम्बई प्रदेश के हैं दूसरा मद्रास प्रदेश का है, इससे दुर्भावना पैदा होगी। यदि आप समस्त यात्रियों को एक ही देश का नागरिक समझें जो एक ही छत के नीचे कुछ समय के लिए एकत्र हुए हैं तथा एक दूसरे के प्रति भ्रातृत्व-भावना रखें तो आपको इन्हीं क्षणों में भारी प्रसन्नता मालूम होगी और भारत का गौरव भी बढ़ेगा”

स्वतंत्र भारत की गाड़ी अंग्रेजी में चले

यह मैं कभी सहन नहीं कर सकता



राष्ट्रभाषा के बिना राष्ट्र गूंगा है।

भारत में रेलों पर पहली कविता

सूरज जिसके पथ को आलोकित कर बढ रहा है
ये धरा, ये सागर पीती हैं जिसकी संजीवनी किरण
हमारे द्वीपों का खुशहाल देश, जहां रोशनी रहती है
अथक परिश्रम से ये पहिए शक्तिमान हो आगे बढ चले हैं
जैसे सूरज के उदित होते ही निसर्ग सो जाता है
जागरण है ये रोशनी का, जीवन और उल्लास का
उदित हो रहा है एक सूरज, अंधेरो भरी इस धरती पर
जैसे विधाता ने स्वयं गढा हो अपने ही हाथों सभ्यता को
इस नजारे को देखने हजारों का अब बस हुजूम लगेगा
अचरजों भरा यह करामाती चश्मा अजब बहुरंगी है
जो पहले ही से देखता है अपने चारों ओर फैलता विशाल वलय
जो धरती पर मीलों-मील सघन हो आगे फैलता चला जा रहा है
मैदान, पहाड, घाटियों सब को आपस में जोडता हुआ
पेडों और घरों की ऊंचाइयां जिसकी गर्जना से थरती हैं
सुनो, सुनो धरती और सागर पर उसकी गर्जना की गूंज
जैसे जयंती पर दागी किसी तोप के गोले की कोई गूंज हो
जिसकी शानो-शौकत बादलों के ऊपर जा खडी हुई हो
फुसफुसाती सी उसकी निष्पंद भाप उडती है बादलों में
अचरज की यह तस्वीर आखिर कौन बांध सकेगा मुट्ठी में
वो पताका जिसने हजारों साल दुश्मनों को बहादुरी से नापा है
कैसा है ये जज्बा, पुलकित हैं हम इसके अट्टहास की तर्ज पर
देखो इसे दौडते हुए, उडते हुए जैसे मुक्त हुई हो सरिता कोई
सभी कुछ उग रहा है इससे, इसके प्रचंड प्रवाह के साथ
सब-कुछ संभव हो जाता है इसके निर्बाध खुले प्रवाह से
जब यह और आगे बढती है, इसका वलय भी बढता जाता है
लंबी-लंबी हुलकती सांसें तब जोर से चिल्लाती हैं-हुर्रा

उदित हो रहा है एक सूरज, अंधेरों भरी इस धरती पर
जैसे विधाता ने स्वयं गढ़ा हो अपने ही हाथों सभ्यता को
कभी कोई काला बादल न ढंक सके इसके इस प्रचंड तेज को
ओ सर्वव्यापी, इस स्वर्गिक उत्सव पर नव-ज्योति जलाओ
हर मौसम में, हर समय, जिसे भोगेगी ये धरा चिर-चिरंतन!

(भारतीय उप महाद्वीप में 16 अप्रैल, 1853 को पहली रेल की शुरुआत हुई जो उस समय के गुलाम भारत में अपने समय की एक विश्वस्तरीय घटना मानी जाती है इस अवसर पर 18 अप्रैल, 1853 को बाम्बे टाइम्स एंड जर्नल आफ कामर्स (जिसे अब टाइम्स आफ इंडिया कहा जाता है) में अंग्रेजी में भारत में रेलों के सुंदर भविष्य को रेखांकित करते हुए एक कविता प्रकाशित की गई थी जिसका हिंदी अनुवाद ऊपर प्रस्तुत किया गया है। इस कविता में हालांकि ब्रिटिश साम्राज्य का ही अधिक गुण-गान किया गया है और कुछ अधिक दंभता भी प्रदर्शित की गई है पर उसमें भारत में रेलों के गौरवशाली और स्वर्णिम भविष्य के भी स्वर स्पष्ट मुखरित हैं। अंग्रेजी की यह कविता श्री एस.एन.शर्मा, पूर्व वरिष्ठ उप महाप्रबंधक, मध्य रेल द्वारा लिखित पुस्तक History of The Great Indian Peninsula Railway (1853-1869) Part-I, Volume-I (Second Edition) के पृष्ठ 23 से साभार ली गई है जो 30 मई, 1990 को रिलीज की गई थी)

**भारत में पहली रेल के शुभारंभ के अवसर पर
जेम्स जे. बर्कले साहब का ऐतिहासिक अमर भाषण**

देवियो और सज्जनो,

मैं स्वयं अपनी तथा सभी इंजीनियरी कर्मचारियों की ओर से सर हैनरी लीक और यहां उपस्थित अतिविशिष्ट व्यक्तियों की ओर से जो सम्मान मुझे दिया गया है, उसके प्रति अपनी कृतज्ञता प्रकट करता हूं। हमारा मानना है कि हमें जो इतना अधिक सम्मान मिल सका वह हमारे द्वारा किए गए हमारे पिछले प्रयासों का ही फल है जिसके लिए हम सभी आपका तहे दिल से शुक्रिया अदा करते हैं।

मुझे मालूम है कि इतनी बड़ी सार्वजनिक घटना के बारे में अगर मैं कुछ भी कहूं तो वह कम ही साबित होगा जबकि लोकोमोटिव पावर से बहुत कम समय की यात्रा में लोगों को एक साथ बाम्बे से ठाणे तक ले जाया गया-यह एक ऐसी सच्चाई है जिसे इस देश के लोग खुल कर सुन सकेंगे और इसे हमारे रेल मार्ग के दोनों तरफ जुटी भारी भीड़ ने जग-जाहिर भी कर दिखाया है। यह खबर निश्चय ही भारत के कोने-कोने तक पहुंचेगी किंतु हमारे द्वारा पहले किए गए कामों में कुछ बातें ऐसी भी हैं जिनकी गिनती इस देश में इस तरह के कामों में जनता का भरोसा बढ़ाने में भी की जा सकती है।

देवियो और सज्जनो, इस देश में वो सब चीजें भारी मात्रा में मौजूद हैं जो रेलवे के निर्माण के लिए जरूरी होती हैं और हमें वो चीजें मिली भी हैं जिनकी बदौलत खराब मौसम के होते हुए भी हम यूरोपियन देख-रेख में लगातार इस काम की ठीक तरह से निगरानी कर सके जो कि इस काम को सही तरह से पूरा करने के लिए निहायत जरूरी भी था।

इस देश के मजदूरों ने हमारी उम्मीदों से भी आगे बढ़ कर काम किया। देशी मजदूरों के जत्थों के कई कमांडिंग अफसरों की कार्य-निष्ठा, सहनशीलता और अनुशासन के बारे में उनकी तारीफ करने के लिए मेरे पास शब्द ही नहीं हैं। बाम्बे में उन सिविलियनों ने भी जिन्होंने बड़ी संख्या में कुशलतापूर्वक उन अफसरों को रूप में काम किया है उनकी प्रतिभा और मेहनत के बारे में जो भी कहा जाए वो कम ही होगा किंतु देवियो और सज्जनो, इस रेल लाइन के निर्माण से हमारे भीतर एक नया हौसला यह पैदा हुआ है कि यहां के मूल वाशिंग्टन की उन सबसे छोटी जातियों जिन पर इस काम को सौंपने के लिए हमने पूरा भरोसा किया था, वे इस काम में महारथ हासिल कर आज न केवल कुशल करीगर ही बन चुके हैं बल्कि उन्होंने नई मशीनों पर काम करना सीख कर इस गलत फहमी को भी दूर कर दिया है कि वे कुछ नया काम सीखने के लायक ही न थे। वे लोग इस काम को आगे बढ़ाने में आगे और भी काम आएंगे। मैं यहां फिर से यह दोहराना चाहूंगा कि इस कंपनी का प्रबंधन भी कुछ खास ही

तरीके से किया गया था जिसे लोग पहले केवल एक परीक्षण जैसा ही समझते थे जो सफल भा हो सकेगा या नहीं। मैं यहां किसी ऐसी निजी कंपनी का ही हवाला देता हूं जिनका सारा काम उनके द्वारा नियुक्त किए गए निदेशकों द्वारा ही पूरा कर दिया गया हो लेकिन इसकी सघन निगरानी भी की गई थी। अपनी सरकारी हैसियत में मुझे इस मामले में काफी कुछ समझने-बूझने का मौका भी मिला और मैंने खुशी के साथ इस काम को करने का बीड़ा भी उठाया। मेरी यह राय है कि ऐसा केवल उन सरकारी अधिकारियों की बदौलत ही संभव हो पाया जिन्हें अधिकार दिए गए थे और उन्होंने उलका सही तरह से उपयोग किया। मुझे यहां उपस्थित लोगों को यह बताते हुए खेद है कि वित्त सचिव मि. गोल्ड्समिड जो कुछ पारिवारिक कारणों के चलते आज हमारी जीत के इस जश्न में शामिल नहीं हो सके हैं, उन्होंने भी हमारे इस रेल विभाग के लिए जी-तोड़ मेहनत की है।

मैं यहां यह भी बताना चाहूंगा कि ठेका-प्रणाली भी इस काम में बहुत ही अधिक कारगर सिद्ध हुई है जिसकी वजह ही से दुनिया की यह एक सबसे नफीस रेल-प्रणाली एक साथ एक ही चरण में पूरी कर शुरू की जा सकी है और यह केवल कंपनी के ठेकेदारों का कंपनी के साथ किया गया नेक-साफ इंसाफ ही है। मैं यहां उपस्थित इस प्रभावशाली जन-समूह में भारी तादाद में इकट्ठे लोगों को यह भी बताना चाहूंगा कि मैं उन ठेकेदारों का शुक्रिया अदा करता हूं जिन्होंने बहुत कम पैसे और मामूली शर्तों पर देश के इस इस बड़े काम को करना स्वीकार किया तथा उत्साह और संतोषजनक तरीके से इस काम को सर-अंजाम तक भी पहुंचाया।

देवियो और सज्जनो, इन सभी बातों ने हमारा हौसला बढ़ाया है और अब हम आगे घाट सेक्शन तक विस्तार की बातें भी सोच रहे हैं और ठेकेदार भी कोई न-नुकुर किए बिना ही इस काम को शुरू करने में जरूर हमारा साथ देंगे।

जो लोग हाल ही की कुछ घटनाओं से वाकिफ होंगे उनके लिए 20 मील लंबी कोई रेल लाइन बनाना एक मामूली काम हो सकता है किंतु आज इस खुशहाल और बड़ी आबादी वाले देश में हमने दो बड़ी चीजों (तालियों की आवाज)-भाप और लोहे की बदौलत उस सबसे अधिक ताकतवर प्रणाली को साबित कर दिखाया है जिसके जरिए आधुनिक आविष्कारक ने व्यापार और सभ्यता को आगे बढ़ाने का रास्ता ढूंढ निकाला है और मैं यह कहने का खतरा भी मोल लेता हूं कि जो लोग रेलवे में दिलचस्पी रखते हैं और जो इस देश की व्यापारिक सृद्धि को और अधिक बढ़ाना चाहते हैं, उन्हें चाहे किसी भी हद तक क्यों न जाना पड़े, वे इसे जायज ही ठहरावेंगे।

देवियो और सज्जनो,

मुझे मालूम है कि मैंने इतनी देर आपको यहां रोके रखा और यह कहने में मुझे कुछ संकोच है कि आपकी उकताहट को भी बढ़ाया है (नहीं,नहीं की आवाजें) लेकिन ये सब बातें उस अनमोल सच्चाई से ही निकली हैं जो काम-काज के दौरान हमारे सामने आई हैं और यह शायद गलत ही होता अगर अपने पद की हैसियत को देखते हुए मैं उन्हें आप सब को न बताता ।

अंत में,अपने भाषण में सब कुछ समेटते हुए,मैं इस खुशनसीब मौके पर आप सभी की सेहत सलामत रहने की दुआ करता हूं ।

इसके बाद सरकारी सुपरिंटेंडिंग इंजीनियर कैप्टन क्राफर्ड तथा चार्ल्स जैक्सन और इस कार्य में खास सहयोग देने वाले प्रतिष्ठित ठेकेदार मि.फेवेल के भी भाषण हुए तथा 21 तोपों की सलामी और इंग्लैंड के राष्ट्रीय गीत की धुन के साथ कार्यक्रम संपन्न हुआ ।

4 जून,1853 के अखबार “ Illustrated London News” ने माना कि पूर्व में इस घटना के सामने हमारी सारी जीतों के अब कोई मायने नहीं रहे हैं। “ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे” का शुभारंभ भारत के लोग हमेशा याद रखेंगे जबकि प्लासी,आसाई,गुजरात के हमारे सारे युद्ध केवल इतिहास बन कर ही रह जाएंगे ।

मुंबई मंडल : प्रगति पथ पर निरंतर अग्रसर

➤ नई ट्रेन को झंडी दिखाकर प्रारंभ किया :

दिनांक 11 जनवरी, 2016 को रेलवे मंत्री माननीय श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी द्वारा रेल भवन दिल्ली से विडीओ-कॉन्फरन्सिंग के माध्यम से नई ट्रेन, नंबर 22127 (लोकमान्य तिलक टर्मिनस - काझिपेट) आनंदवन साप्ताहिक एक्सप्रेस को झंडी दिखाकर प्रारंभ किया गया ।



➤ मुलुंड में एक्सलेटर (चलती सीढ़ी) :

जनवरी में मुलुंड स्टेशन के प्लेटफार्म नं.1 पर एक एक्सलेटर परिचालित किया गया ।



➤ ई.एम.आर.की व्यवस्था :

मुलुंड और पनवेल स्टेशनों पर एक आपातकालीन चिकित्सा कक्ष की व्यवस्था की गई है।



➤ डीसी/एसी परिवर्तन और यार्ड के पुनर्निर्माण के लिए मेजर ब्लॉक :

(i) ब्रिज में बदलाव करने की आवश्यकता हेतु दिनांक 10/01/2016 को हैन्कॉक ब्रिज के ढांचे को गिराने के लिए 18 घंटे का ब्लॉक परिचालित किया गया था ।



हैन्कॉक ब्रिज (ढांचा गिराने के पहले)



हैन्कॉक ब्रिज (ढांचा गिराने के बाद)

(ii) दिनांक 19/01/2016 को प्लेटफार्म नंबर 2 और 3 की उंचाई बढ़ाने के कनेक्शन के साथ लोनावला यार्ड के पुनर्निर्माण हेतु ब्लॉक परिचालित किया गया था, वर्तमान

आर.आर.आई.में बदलाव करने के साथ-साथ यार्ड पुनर्निर्माण का कार्य पूरा किया गया और प्रवर्तन में लाया गया ।

- (iii) दिनांक 24/01/2016 को हार्बर लाइन पर 12 डिब्बों के ई.एम.यु. रैक को चलाने के संदर्भ में प्लैटफार्म को बढ़ाने के संयोजन के साथ में पॉइंट नं.109 (दोनों सिरे पर) को सम्मिलित करके और पॉइंट नं. 105 (दोनों सिरे पर) को विखण्डित करने के उद्देश्य से वडाला रोड में ब्लॉक परिचालित किया गया ।

➤ इंजीनियरिंग :

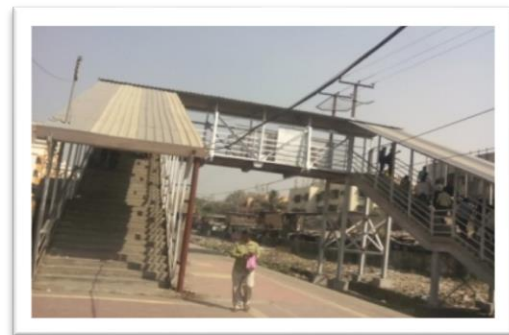
- (क) बी.सी.एम.द्वारा डीप स्क्रीनिंग : जनवरी के दौरान बी.सी.एम. द्वारा 8.95 कि.मी. के डीप स्क्रीनिंग का संपूर्ण कार्य पूरा किया गया ।



- (ख) एफ.ओ.बी. की मरम्मत एवं मजबूती बढ़ाना : जनवरी में 5 एफ.ओ.बी. की मजबूती बढ़ाने का कार्य पूरा किया गया , एक लोनावला में तथा एक-एक गुरु तेग बहादुर नगर और किंग सर्कल स्टेशन पर ।



लोनावला



गुरु तेग बहादुर नगर

(ग) माटुंगा स्टेशन पर मरम्मत एवं सुधार : माटुंगा प्लेटफार्म नंबर 1/2 की उंचाई बढ़ाना एवं सतह का कार्य और पुराने ए.सी.शीट्स को बदलकर उसकी जगह पी.पी.जी.आई.शीट्स का उपयोग किया गया ।



(घ) कल्याण स्टेशन के विचरण क्षेत्र का सुधार : जनवरी के दौरान कल्याण स्टेशन के विचरण क्षेत्र के रूपांतर का कार्य पूरा किया गया था जिसका भीड़-भाड़ वाले यातायात को सुगम बनाने में महत्वपूर्ण योगदान रहा है ।



(ड) कल्याण स्टेशन में टॉयलेट ब्लॉक का नवीनीकरण : जनवरी के दौरान कल्याण स्टेशन में प्लेटफार्म नंबर 2/3 के इगतपुरी सिरे पर टॉयलेट ब्लॉक का नवीनीकरण किया गया ।



➤ हार्बर लाइन पर मेगा ब्लॉक :

दिनांक 19 फरवरी 2016 से 21 फरवरी 2016 तक 12 डिब्बों के ट्रेनों का संचालन अनूकूल बनाने के लिए छ.शि.ट. प्लेटफार्म बढ़ाने के कनेक्शन में अप और डाउन हार्बर लाइनों पर 72 घंटों का मेगा ट्रेफिक ब्लॉक लिया गया ।



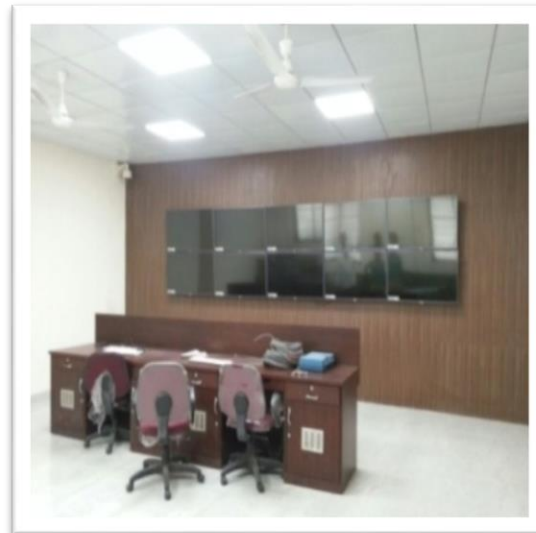
➤ कर्जत में एफ.ओ.बी. के लिए गर्डरों की लॉचिंग :

फरवरी के दौरान, 26.10 मीटर और 18.81 मीटर के दो स्पैनस् को समाविष्ट करके कर्जत में एफ.ओ.बी. के लिए गर्डरों की लॉचिंग की गई ।



➤ कल्याण में नया आई. एस. एस. कंट्रोल रूम :

फरवरी के दौरान कल्याण में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली के संयोजन में नए सीसीटीवी कंट्रोल रूम का निर्माण किया गया है ।



➤ हिंदी भाषा में बायो-टॉयलेट पर पैम्फलेट :

कर्मचारियों के अंदर इस तकनीक का ज्ञान बढ़ाने तथा कोचों में लगाए गए बायो-टॉयलेट के काम में निपुणता की आवश्यकता थी । इसीलिए, बायो-टॉयलेट के कार्य और उसके अनुरक्षण के संबंध में कोच अनुरक्षण कर्मचारियों की जानकारी बढ़ाने के लिए बीटीसी वाडीबंदर द्वारा हिंदी भाषा में पैम्फलेट बनाए गए हैं ।



➤ इंजीनियरिंग :

(1) प्लेटफार्म की उंचाई को बढ़ाना और उसकी सतह बनाना : लोकमान्य तिलक टर्मिनस के प्लेटफार्म नं. 2/3 की उंचाई बढ़ाई गई और उसकी सतह बनाने का कार्य किया गया ।



(2) कुर्ला प्लेटफार्म नं.5/6 की उंचाई बढ़ाना और उसकी सतह को बनाने का कार्य किया।



(3) टी.आर.टी द्वारा स्लीपरों का नवीकरण : फरवरी के दौरान 3.64 कि.मी. के टी.एस.आर हेतु टीआर.टी. का उपयोग किया गया । फेसिंग के कारण यह कार्य चिंचपोकली, करी रोड तथा दादर की प्लेटफार्म लाइन पर ही किया गया जहां पर फेसिंग के कारण कार्य की जगह काफी कम थी ।



- रेन वाटर हार्वेस्टिंग : छ.शि.ट.मुंबई और महाप्रबंधक इमारत, कर्नाक बंदर, आमची खोली में रेल वाटर हार्वेस्टिंग प्लान्टस् को स्थापित किया गया ।



- वाटर री-साइक्लिंग प्लान्ट : कर्नाक बंदर, छ.शि.ट.मुं. में वाटर री-साइक्लिंग प्लान्ट का कार्य पूरा किया गया है ।



- कंबल स्वच्छ प्रणाली एवं सुखानेवाला टम्बलर : वाडीबंदर शेड में कंबल स्वच्छ प्रणाली एवं सुखानेवाला टम्बलर मशीन स्वदेशी रूप में विकसित की गई है । व्हेवलेन्थ 240-280 एन एम के युवी लाइट से उपयोग किये गए कंबल को खोल कर रखने और लगभग 45-50 मिनट के लिए 80सी - 90 सी रेन्ज के तपमान से कंबलों की स्वच्छता के आधारभूत सिद्धांत पर यह प्रणाली कार्यरत है । जीवाणु रहित करने एवं फंगस से रोगाणु बढ़ाने वाले कंबलों को इससे स्वच्छ किया जाएगा । इस मशीन की क्षमता 40 केजी/साइकल है जिससे 17 कंबलों को स्वच्छ किया जाता है तथा एक दिन में इससे लगभग 275 कंबलों को स्वच्छ किया जाता है।



- 09/10 अप्रैल 2016 को आखिरी डीसी, ईएमयु लोकल ट्रेन हार्बर लाइन पर चलाई गई । इस विशेष ट्रेन ने कुर्ला स्टेशन से 23.30 बजे प्रस्थान किया और 00.15 बजे छशिट स्टेशन में पहुंच गई । 3 फरवरी 1925 को हार्बर लाइन पर छशिट और कुर्ला के बीच, पहली ईएमयु डीसी लोकल गाड़ी चलाई गई थी ।



- हार्बर लाइन पर 12 डिब्बों की ईएमयु सेवा : दिनांक 29.4.16 से हार्बर लाइन पर पहली बार 12 डिब्बों की ईएमयु सेवाओं (14 सेवा) को प्रारंभ किया गया ।



- यात्री सुख- सुविधा समिति का आगमन : यात्री सुख- सुविधा समिति द्वारा मुंबई मंडल का दौरा किया गया दि. 21.4.16 को छशिट मुंबई, भायखला, परेल, दादर, कुर्ली, एलटीटी, मुलुंड, ठाणे, डोंबिवली एवं कल्याण (मेन लाइन पर) एवं दिनांक 22.4.16 को रे रोड, वाशी और पनवेल (हार्बर लाइन पर) सुविधाओं का निरीक्षण किया गया ।



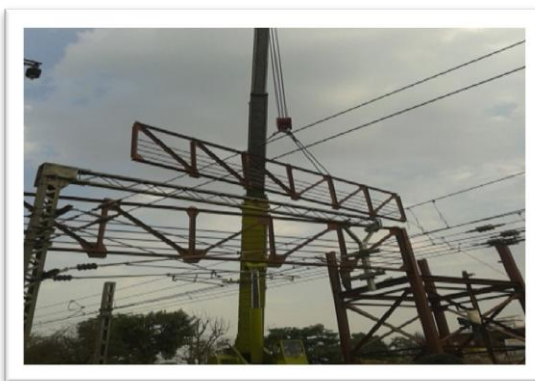
- प्लेटफार्म बढाना और नई परत चढाने का कार्य : तुर्भे स्टेशन में प्लेटफार्म नं.1, 1/2 और 2/3 का प्लेटफार्म बढाया गया तथा नई परत चढाने का कार्य पूरा किया गया ।



- एफओबी की मरम्मत : मस्जिद और माटुंगा स्टेशनों में एफओबी की मरम्मत का कार्य पूरा किया गया ।



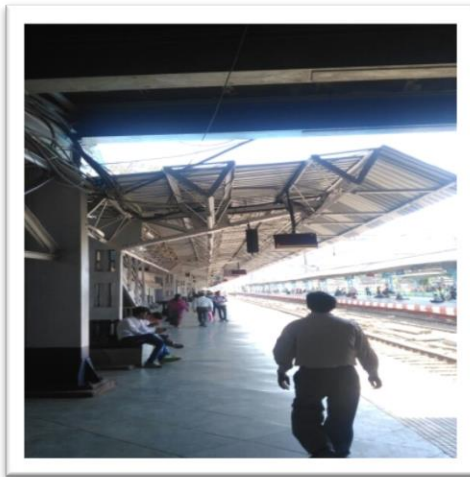
- वांगनी एफओबी के लिए गिर्डरों का लॉचिंग : वांगनी एफओबी के लिए गर्डर लॉचिंग का कार्य पूरा किया गया।



- शारीरिक आपत्ती यात्रियों के लिए नया प्रसाधनगृह और पानी का नल : कासु और जिते स्टेशनों में दो नए प्रसाधनगृहों का निर्माण किया गया । आपटा में एक प्रसाधन गृह का नवीनीकरण भी किया गया और अशक्त यात्रियों के अनुकूल बनाया गया ।



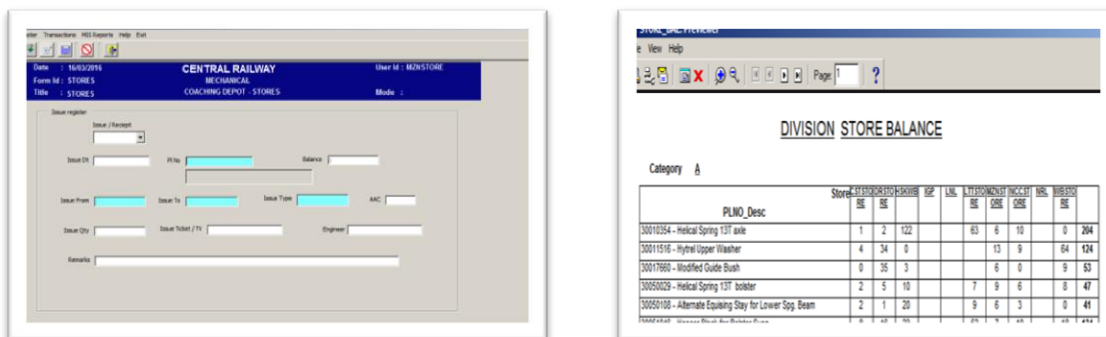
- पीपीजीआई शीट सीओपी की व्यवस्था : दादर स्टेशन में प्लेटफार्म नं.6 और एफओबी पर पीपीजीआई शीट्स की व्यवस्था की गई ।



- रे.सु.ब बैरेकों की मरम्मत और नवीकरण : कल्याण में रे.सु.ब बैरेक की मरम्मत और नवीकरण का कार्य पूरा किया गया ।



- एम.आई.एस सामग्री प्रबंधन मापांक का विकास : मंडल के कोचिंग डिपो में प्रति दिन आधारित खपत और मंडल के कोचिंग डिपो में मॉनिटर स्टॉक आइटम उपलब्धता को यही डिपो में एमआईएस मॉड्युल्स का विकास किया गया । प्रत्येक डिपो में यह आइटम आसानी से सुनिश्चित करने हेतु इसका मॉड्युल बनाया गया है ।



- दिनांक 14 मई 2016 को माननीय रेलवे मंत्री, श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी ने दादर कैंप कार्यालय से रिमोट कंट्रोल द्वारा कांजूरमार्ग स्टेशन पर (एस्केलेटर के साथ 6 एम चौड़ा एफओबी, 12 डिब्बों की ट्रेनों के लिए छत के साथ 8 एम चौड़ा होम प्लेफार्म, पूर्व दिशा पर पांच खिडकियों के साथ बुकिंग कार्यालय और फेंसिंग के साथ 2.5 मी. चौड़े पैदल-पथ आदि नयी आधारभूत सुविधाओं का उद्घाटन किया गया ।



- दिनांक 23 मई 2016 को माननीय रेलवे मंत्री जी ने दादर स्थित कैंप कार्यालय से रिमोट द्वारा नए एसी एक्सप्रेस ट्रेन (साप्ताहिक हजरत निजामुद्दीन-पुणे) का शुभारंभ किया । इस अवसर पर रेलवे मंत्री जी ने वैकल्पिक ट्रेन आरक्षण की विकल्प योजना का प्रसारण, हैंड हेल्ड टर्मिनलों द्वारा अनारक्षित टिकटों की बिक्री की पायलट परियोजना, मानवरहित समपार स्थित संरक्षा सुधार के लिए और ट्रैक गँग, किमॅन और पेट्रोलमॅन के लिए अग्रोनॉमिकलि रीडिजाइन्ड एवं ऑप्टिमाइज उपकरणों के लिए पायलट परियोजना का भी उद्घाटन किया । इस अवसर पर रेलवे बोर्ड अध्यक्ष, श्री ए के मित्तल, सदस्य यातायात श्री मोहम्मद जमशेद सदस्य, इंजीनियरिंग श्री वी के गुप्ता एवं मेकॅनिकल सदस्य श्री हेमंत कुमार आदि रेल अधिकारी हजरत निजामुद्दीन, दिल्ली में उपस्थित थे



- दिनांक 29/5/16 को माननीय रेलवे मंत्री जी ने एचबी और टीएचबी लाइन का डीसी-एसी सम्परिवर्तन रूप एवं हार्बर लाइन पर 12 डिब्बों की ईएमयु सेवा भी राष्ट्र को समर्पित की। दादर कैंप कार्यालय में इस समारोह का आयोजन किया गया।



- दिनांक 30/5/16 को दादर कैंप कार्यालय में आयोजित समारोह में माननीय रेलवे मंत्री द्वारा परेल उपनगरीय टर्मिनस और पनवेल कोचिंग कॉम्प्लेक्स का शीलान्यास किया।



- दिनांक 5 मई 2016 को महाप्रबंधक श्री एस के सुद द्वारा परेल खेलकूद मैदान पर नए छात्रावास का प्रारंभ किया।



- रेल हमसफर सप्ताह : दिनांक 26 मई को स्वच्छता दिवस के अवसर पर सप्ताह की शुरुआत में जिम्मेदारी का महत्व, यात्रियों की सुविधाओं का सुलभ और सुधार के दैनंदिन क्रियाकलाप के अंतर्गत महत्वपूर्ण विषय सम्मिलित थे । निम्न में उल्लेखित क्रियाकलापों में मंडल रेल प्रबंधक के साथ-साथ मंडल अधिकारियों ने सहभाग लिया ।

क्र	दिनांक	विषय	टिप्पणी
1	26/05/16	स्वच्छता दिवस	सहयोगी एनजीओ (5) द्वारा ट्रेनों (10) में स्टेशनों (26) पर साफ सफाई अभियान ।
2	27/05/16	सत्कार दिवस	खान पान प्रबंधन संस्थापन (41), पानी पीने की सुविधाएं (134) और रसोई गाड़ियों (8) का निरीक्षण ।
3	28/05/16	सेवा दिवस	यात्रियों (245) के साथ एक दुसरे का सहयोग और शिकायतों (6) का निपटान, ट्रेनों (31) का मानिट्रिंग ।
4	29/05/16	सत्कार दिवस	स्टेशनों (6) पर और ट्रेनों (20) में समय पाबंदी और टिकट जांच अभियान में बीना टिकट यात्री को गिरफ्तार करना (1149)
5	30/05/16	सामंजस्य दिवस	वृक्ष रोपण (600) और खेल कुद आयोजन (25), रेलवे कर्मचारी कॉलनी का निरीक्षण एवं साफ सफाई अभियान ।
6	31/05/16	संयोजन दिवस	बैठक और परिषद में मुख्य माल यातायात ग्राहकों (08) का माल यातायात नीति सहभाग और विषय की चर्चा तथा सुझाव के संबंध में उन्ही से परामर्श करना ।
7	01/06/16	संचार दिवस	प्रेस कॉन्फरन्स का आयोजन और सप्ताह के अंतर्गत आने वाले कार्यक्रमों का पुनर्वलोकन।





- पीएससी के साथ वुडन सीजर क्रॉसओवर को बदल देना : माझगांव यार्ड में एमबीसी स्लीपर्स के साथ सीजर क्रॉस ओवर नं 105 ए/बी और डब्ल्यू/104 ए को बदला गया ।



- स्टेशनरी वॉचमन के लिए कक्ष की व्यवस्था : नॉर्थ ईस्ट घाट सेक्शन में स्टेशनरी वॉचमन के लिए वहां के लगभग 75 प्रतिशत क्षेत्र को देखते हुए, स्थानीय आधार पर झोपडी का निर्माण किया गया है ।



- अनाधिकृत अतिक्रमण को हटाना : इस माह के दौरान 381 अनाधिकृत अतिक्रमणों को हटाया गया ।



कोपर - दातिवलि के बीच



कोपर खैरने में

कोपरखैरणे में अंतर्राष्ट्रीय संरक्षा जानकारी सप्ताह

दिनांक 06/06/16 से 10/06/16 तक कोपरखैरणे में अंतर्राष्ट्रीय संरक्षा जानकारी सप्ताह का आयोजन किया गया । सप्ताह के दौरान मंडल सांस्कृतिक अकादमी द्वारा नुक्कड नाटिका /रोड शो का आयोजन किया गया । समपार फाटक पर सड़त का उपयोग करनेवालों में पैम्फलेटस का वितरण किया गया । इस आयोजन के कुछ चित्र नीचे दिए गए हैं ।



शिवडी का समपार फाटक नंबर 7



चुनाभट्टी का समपार फाटक नंबर 1



सानपाडा का मानवरहित समपार फाटक ।



ठाकुर्ली का समपार फाटक नंबर 38



कुर्ली का समपार फाटक नंबर 9ए



समापार फाटक नंबर- 4 (उल्हासनगर-अंबरनाथ सेक्शन)

- कर्नाक बंदर में वाटर रिसायकलिंग प्लान्ट को प्रवर्तन में लाना : माह के दौरान कर्नाक बंदर, छशिट मुंबई में हर दिन 4.50 लाख लिटर पानी की रिसायकलिंग क्षमता वाला वाटर रिसायकलिंग प्लान्ट प्रारंभ किया गया ।



- इंजीनियरिंग टर्नआउट सुविधा कार्य : जून माह के दौरान माझगांव यार्ड में पी.एस.सी. द्वारा पॉइंट नंबर 121 के वुडन स्लीपरों को बदला गया ।



- पी.एस.सी. स्लीपर के साथ वुडन स्लीपरों को बदल देना : नेरल में पी.एस.सी.द्वारा पॉइंट नंबर 111 के वुडन स्लीपरों को बदल दिया ।



- एफओबी सुविधा और मरम्मत कार्य : अंबरनाथ स्टेशन पर एफओबी के डेक स्लैब को बदला गया ।



- डेक स्लैब बदल देना : जून माह के दौरान विठ्ठलवाडी स्टेशन पर एफओबी के डेक स्लैब को बदला गया और सीढ़ियों की सुविधा का कार्य पूरा किया गया ।



- दिव्यांग सुविधा व्यवस्था : रे रोड, तिलकनगर, गोवंडी, मानखुर्द और खोपोली स्टेशनों पर दिव्यांग अनुकूल प्रसाधनगृह और अन्य सुविधाओं का कार्य पूरा किया गया ।



- भुशी डैम पर कँटीला वायर घेराबंदी की व्यवस्था : लोनावला स्थित भुशी डैम पर कँटीले वायर घेराबंदी की व्यवस्था की गई ।



- सिगनल एवं दूर संचार :

दिनांक 13/06/16 को कुर्ला में पुराने आर.आर.आई को बदलकर नए आर.आर.आई लगाए गए । यातायात पर अप्रत्यक्ष प्रभाव डाले बिना इस प्रकार के नाईट शट-डाउन समय के दौरान एन.आइ.160 रूटों के साथ मेजर आर.आर.आई प्रारंभ किया गया ।



ऑपरेटिंग पैनल ।



रिले पैनल ।

- दिनांक 30/06/16 को कल्याण स्टेशन पर एकीकृत निगरानी प्रणाली(आई एस एस)का प्रारंभ किया गया ।



डिसप्ले रूम ।

- गैर वातानुकूलित जनशताब्दी कोचों में आसनों के लिए शीर्ष आवरण की व्यवस्था : जनशताब्दी एक्सप्रेस के गैर वातानुकूलित डिब्बों के बीच वाले आसनों के कोने सामान से घिसने के कारण निरंतर खराब/फट जाते हैं । इस तरह रेकजीन की परत उड़ने से शीर्ष आराम की जगह बदलनी पड़ती थी । इस समस्या को दूर करने के लिए आसनों पर रेकजीन आवरण की व्यवस्था की गई है जिससे जहां पर आवश्यक हो, उसे बदल दिया जा सकता है ।



फटा हुआ आसन ।



रेकजीन आवरण की व्यवस्था के बाद ।

- साफ-सफाई अभियान: दिनांक 09/07/16 को संत निरंकारी चेरीटेबल फाउंडेशन द्वारा आयोजित स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत के अंतर्गत सीएसटी और दादर स्टेशनों पर साफ-सफाई अभियान चलाया गया । सीएसटी पर लगभग 800 स्वयंसेवकों ने भाग लिया और दादर स्टेशन पर 400 स्वयंसेवकों ने भाग लिया । स्टेशनों के प्लेटफार्म, एफओबी और परि संचारी क्षेत्रों की सफाई की गई ।



- ठाणे पब्लिक एफओबी की मरम्मत : ठाणे में पूर्व

और

पश्चिम को जोड़ने वाले सार्वजनिक एफओबी (151 मी. लंबे और 2.2 मी. चौड़े) के कोरोडेड स्टील मेंबर और प्रीकास्ट स्लैब को बदल उसकी मरम्मत की गई ।



- टर्न/आउट पर वुडन स्लीपरों की जगह पीएससी लगाना : नेरल यार्ड में पॉइंट नं 107 के वुडन स्लीपरों को बदल कर उसकी जगह पीएससी स्लीपरों की पुनःस्थापना की गई ।



- प्लेटफार्म की उंचाई बढ़ाना और नयी परत चढ़ाना : नेरुल और खारघर स्टेशनों में प्लेटफार्मों की उंचाई बढ़ाई गई और नयी परत चढ़ाने का कार्य पूरा किया गया ।



- ईएमआर की कमिशनिंग : जुलाई माह के दौरान डोंबिवली में नए आपातकालीन चिकित्सा कक्ष को प्रवर्तन में लाया गया ।



- ईएमआर की कमिशनिंग : जुलाई माह के दौरान वडाला रोड स्टेशन में नए आपातकालीन चिकित्सा कक्ष को प्रवर्तन में लाया गया ।



- अनाधिकृत ढांचे को गिराना : माह के दौरान निम्नलिखित ढांचे हटाने का कार्य पूरा किया गया ।

कच्चे हट्स - 60
 पक्के हट्स - 02
 टी/ शॉप्स - 156
 पक्के शॉप्स - 06
 कुल - 224



- यांत्रिक कोचिंग : एअर ब्रेक सिस्टम में डबल फेरल कॉप्रेशन टुब फिटिंग के साथ एल एच बी कोचेस उपलब्ध किए गए हैं । हाल ही में आईसीएफ डिब्बों पर जॉइंट्स का यह डिजाइन भी प्रस्तुत किया गया । मार्ग पर ट्रेनों को अवरोधन के कारण नए प्रवर्तित किए गए डिब्बों में उस जॉइंट्स की असफलता वहां पुनर्वावृत होती है । बीटीसी वाडीबंदर शेड में डबल फेरल जॉइंट्स के कार्यसाधक ज्ञान के लिए सम्मिलित किए गए अनुक्रम में जुड़ी हुई वस्तु को विकसित किया गया ।



- माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी, माननीय सामाजिक न्याय एवं सशक्तिकरण राज्यमंत्री श्री रामदास आठवले जी, माननीय मुंबई महापौर श्रीमती स्नेहल अम्बेकर, माननीय सांसद सदस्य श्री राहुल शेवाळे, श्री अरविंद सावंत, डॉ.श्रीकांत शिंदे, श्री राजन विचारे, माननीय विधानसभा सदस्य अॅड.आशिष शेलार, श्रीमती तृप्ती सावंत इन सभी की उपस्थिति में दिनांक 22.08.2016 को दादर में यात्रियों के लिए निम्नलिखित सुखसुविधाओं शुभारंभ किया गया ।

- (क) दादर, कल्याण और एल.टी.टी. में वाय-फाय सुविधा ।
- (ख) सी.एस.आर. (नेरोलेक द्वारा) अंतर्गत दादर में उद्यान ।
- (ग) छ.शि.ट.मुं. में वातानुकूलित शयनागार (महिलाओं के लिए-20 बेड और पुरुषों को-54 बेड) ।
- (घ) छ.शि.ट.मुं. में वाटर रिसायक्लिंग प्लान्ट (4.5 लाख लिटर क्षमता) ।
- (ङ) छ.शि.ट.मुं. में विशिष्ट - यात्रा योग्य व्यक्तियों के लिए बायो-टॉयलेट ।
- (च) कुर्ला और ठाणे में डीलक्स टॉयलेट ।
- (छ) कल्याण और गोवंडी में नए प्रसाधनगृह ।

माननीय रेलमंत्री जी ने निम्नलिखित सेवाओं को भी राष्ट्र को समर्पित किया :

- (क) हार्बर लाइन पर 12 रेक की ई.एम.यु. सेवा शुरू की गई ।
- (ख) कर्जत, शहाड, कुर्ला(कसाईवाडा), किंग सर्कल, रे रोड और चेंबूर इत्यादी में एफ.ओ.बी. ।



- छ.शि.ट.मुं. में वातानुकूलित शयनागृह का निर्माण : माह के दौरान छ.शि.ट.मुं. में नए 74 बेडों का वातानुकूलित शयनागार का शुभारंभ किया गया ।



- छ.शि.ट.मुं. में दिव्यांगों के लिए बायो-टॉयलेट :



- घाटकोपर में नया बुकिंग कार्यालय : अगस्त के दौरान, घाटकोपर में नए बुकिंग से सुसंगत चार बुकिंग खिडकियों का निर्माण किया गया ।



- कर्नाक बंदर में नया रे.सु.ब. बैरेक : अगस्त के दौरान, कर्नाक बंदर मुंबई छ.शि.ट. में नए रे.सु.ब. बैरेक का निर्माण किया गया ।



- दादर में नया उद्यान : अगस्त के दौरान, सी.एस.आर.के सहयोग के अंतर्गत मेसर्स नेरोलेक कन्साई की मदद के साथ दादर स्टेशन में फेन्सिंग के साथ नए लैंडस्केप उद्यान का निर्माण किया गया जिसमें लगभग 10,000 पौधे/ छोटे वृक्ष लगाए गए हैं ।



- गाडी नं. 11083/11084 तडोबा एक्सप्रेस का शुभारंभ : दिनांक 12.08.2016 को सिकंदराबाद से माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु द्वारा नई गाडी नं. 11083/11084 ताडोबा साप्ताहिक एक्सप्रेस (एल.टी.टी. - काजीपेठ) का रिमोट कंट्रोल द्वारा शुभारंभ किया । एल.टी.टी. से प्रत्येक शुक्रवार को 11.30 बजे ट्रेन नं.11083 का प्रस्थान होगा और अगले दिन 15.00 बजे काजीपेठ पर उसका आगमन होगा । काजीपेठ से प्रत्येक शनिवार को 17.45 बजे ट्रेन नं.11084 का प्रस्थान होगा और अगले दिन 23.00 बजे एल.टी.टी. पर उसका आगमन होगा ।



➤ (इंजीनियरिंग) एफ.ओ.बी. का निर्माण और शुभारंभ : (क) शहाड में एफ.ओ.बी. :



(ख) कर्जत में एफ.ओ.बी. :



(ग) कुर्ला में एफ.ओ.बी. :



(घ) किंग सर्कल में एफ.ओ.बी. :



(ड) रे रोड में एफ.ओ.बी. :



(च) चेंबूर में एफ.ओ.बी. :



- ठाणे में डीलक्स टॉयलेट : अगस्त के दौरान, ठाणे में नए डीलक्स टॉयलेट का निर्माण और प्रारंभ किया गया ।



- कल्याण में नए टॉयलेट ब्लॉक का निर्माण और प्रारंभ :



- गोवंडी में टॉयलेट ब्लॉक का निर्माण और प्रारंभ :



- बायो-टॉयलेट के अनुरूप : कोचिंग स्टॉक में बायो-टॉयलेट ने धीरे-धीरे प्रवेश किया है । वहां पर बायो-टॉयलेट में बहुत सारे डीजाइन उपलब्ध है, जैसे- 150 एम.एम. 'पी' ट्राप, 100 एम.एम. 'पी' ट्राप, 100 एम.एम. 'एस' ट्राप और 70 एम.एम. 'एस' ट्राप जो सर्विस में है । वर्तमान स्थिति में, इस बायो-टॉयलेट के निष्पादन का मुल्यांकन करने की प्रणाली उपलब्ध नहीं है ।

बी.टी.सी. वाडीबंदर में मुल्यांकन के अनुक्रम में विभिन्न क्रमचय की प्रभावकारिता और पैन साइज का संयोग, वाटर फ्लो रेट, 'एस' बैन्ड डीजाइन और बायो-टॉयलेट्स का आशावादी डीजाइन, बायो-टॉयलेट के अनुरूप विकसित किया गया है ।



मध्य रेल, मुंबई मंडल पर अधिकारियों, कर्मचारियों, स्कूली छात्रों एवं गैर सरकारी संगठनों के सहयोग से
17 सितंबर से 25 सितंबर, 2016 तक आयोजित

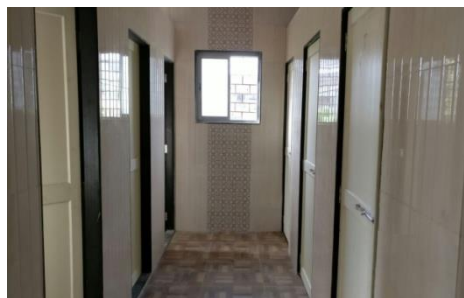
स्वच्छता अभियान



गोवंडी में उपरी पैदल पुल का निर्माण



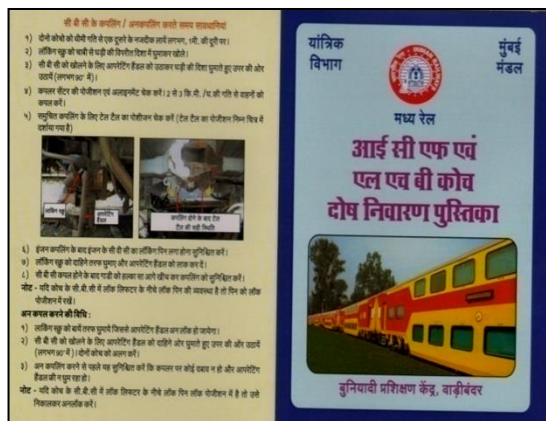
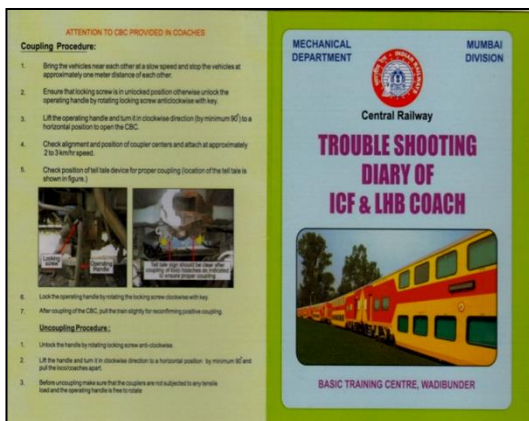
वाडीबंदर में प्रसाधन कक्षों का निर्माण



कल्याण स्टेशन के मुंबई छोर पर ऊपरी पैदल पुल की मरम्मत



ब्रेक बाइंडिंग पर द्विभाषी पैम्पलेट का प्रकाशन



2 अक्टूबर, 2016 को आयोजित स्वच्छ भारत अभियान की झलकियां





हमारा स्टेशन- हमारी शान



टिटवाला यार्ड में नए पैदल-पथ का निर्माण



अक्टूबर, 2016 के दौरान अनधिकृत संरचनाओं को हटाया गया

- क. कच्चे निर्माण : 237
- ख. पक्के निर्माण : 03
- ग. अस्थायी दुकानें : 153



तुर्भे



दिवा

यांत्रिक कोचिंग

ए.सी.डिब्बों में अक्सर सीट के बगल में कचरा जमा होने से कॉक्रोच हो जाते हैं जिनसे निजात पाने के लिए ए.सी. कोच में एअर ब्लोअरों से सफाई करने की शुरुआत की गई है



यात्री सुख- सुविधा समिति का आगमन एवं निरीक्षण



वांगनी में नए ऊपरी पैदल पुल का निर्माण



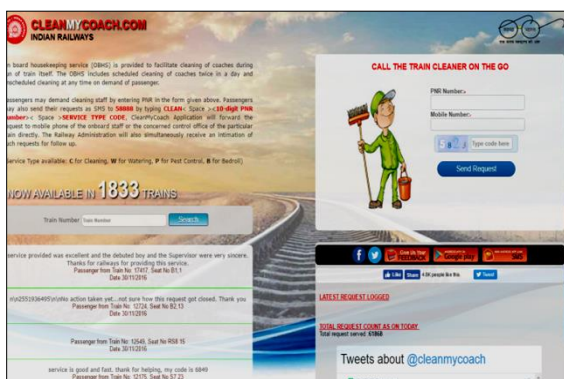
कल्याण में आर.बी.III क्वार्टरों का सुधार-कार्य



भायखला रेलवे अस्पताल के रसोई घर का नवीकरण



चलती गाड़ी में रियल टाइम आधार पर बढ़ाई गई सुविधाएं



माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी द्वारा एम.यू.टी.पी.परियोजना के भाग-III का शिलान्यास किया जिसमें महत्वाकांक्षी एलीवेटिड गलियारे का निर्माण भी शामिल है ।



माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के कर-कमलों से मुंबई के कुर्ला,छ.शि.ट.मुंबई.ठाणे.वाशी,बेलापुर,भायखला और पनवेल स्टेशनों पर मुफ्त वाई-फाई सुविधा का शुभारंभ



यात्री सुख-सुविधा समिति के सदस्यों द्वारा 19 और 20 दिसंबर,2016 को परेल,कुर्ला ,मुंब्रा सहित विभिन्न स्टेशनों का निरीक्षण किया गया



मुंबई मंडल के भांडुप स्टेशन पर प्रति घंटा 9000 यात्रियों का वहन करने वाला एक नया एस्केलेटर शुरू किया गया जिससे अब मुंबई मंडल पर कुल एस्केलेटरों की संख्या 15 हो गई है ।



गुरु तेग बहादुर नगर रेलवे कॉलोनी में रेलवे क्वार्टरों का सुधार किया गया



पेण,कोपर तथा आपटा में रेलवे क्वार्टरों में व्यापक सुधार किए गए



पनवेल कॉलोनी में आर.बी.-I के 20 यूनिट रेलवे क्वार्टरों का सुधार किया गया



विद्युत लोको शेड कल्याण में महिलाओं के लिए चेंजिंग रूम का निर्माण





मुंबई मंडल पर 12 डिब्बों के बायो प्रसाधनों में “पी” ट्रेप के स्थान पर नए 32 “एस” ट्रेप फिटमेंट लगाए गए



एलीवेटिड रेलवे : मुंबई महानगर की महत्वाकांक्षी रेल परियोजना

मुंबई दुनिया के दस चहल-पहल वाले शहरों में से एक है जो भारत की वित्तीय हलचल और मौज-मस्ती का बड़ा केंद्र भी है। नवी मुंबई और रायगढ़ ऐसे क्षेत्र हैं जहां तेजी से नवी मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट, मुंबई ट्रांस हार्बर लिंक, जैसे बड़े इन्फ्रा प्रोजेक्टों और स्पेशल इकोनोमिक जोन में बड़े पैमाने पर उद्योग-धंधों का विकास हो रहा है जिससे मुंबई म्यूनिसिपल क्षेत्र के विकास में भी एक तेजी आई है। शुरुआती विकास के इस दौर में आज की सबसे बड़ी जरूरत छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई और पनवेल के बीच 49 कि.मी. की दूरी तय करने के लिए एक मास ट्रांजिट प्रणाली के साथ तेज गति वाले कॉरीडोर की है जो मौजूदा हार्बर लाइन के साथ-साथ तैयार किया जाएगा। इस एलीवेटिड सरेखण का काम दूसरे स्तर पर छत्रपति शिवाजी टर्मिनस रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म क्र.18 से 100 मी. पूर्व की ओर से तथा पहले स्तर पर हार्बर लाइन पर शुरू होगा। डॉकयार्ड रोड स्टेशन पर यह एलीवेटिड कॉरीडोर हार्बर लाइन के साथ उत्तर की दिशा में आगे बढ़ेगा जिस पर 11 स्टेशन होंगे। छत्रपति शिवाजी टर्मिनस से मानखुर्द तक यह कॉरीडोर एलीवेटिड और मानखुर्द से वाशी तक जमीन पर नीचे, वाशी से बेलापुर तक एलीवेटिड तथा बेलापुर से पनवेल तक जमीन पर नीचे होगा। सभी एलीवेटिड स्टेशन आस-पास के रास्तों और प्लेटफॉर्मों से जुड़े होंगे जहां यात्रियों के लिए टिकटिंग आदि जैसी सभी आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध होंगी। 180 मी. लंबे प्लेटफॉर्मों पर यात्रियों की भीड़-भाड़ से बचने के लिए काफी जगह उपलब्ध होगी। स्मार्ट टोकन या कार्ड टिकट जैसी स्वचलित किराया कलैक्शन प्रणाली से यात्रियों के सुविधापूर्ण संचलन में भी मदद मिलेगी। एक अनुमान के अनुसार यह कॉरीडोर 2022 में लगभग 8 लाख और 2031 तक 13 लाख दैनिक यात्रियों को सुविधा मुहैया कराएगा। इस एलीवेटिड कॉरीडोर से पनवेल से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस तक का सफर लगभग 48 मिनट में पूरा किया जा सकेगा जो कभी न सोने वाले इस शहर के लिए एक बड़ा वरदान साबित होगा।

पॉम बीच रोड के बगल से गुजरते हुए इसकी एक अलग शाखा नेरूल से होकर नवी मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट को जोड़ेगी जिसके लिए मानखुर्द में गाड़ी-बदलने का प्रस्ताव है। स्टैंडर्ड गेज पर 25 के.वी.ए.सी. ट्रेक्शन प्रणाली पर परिचालित की जाने वाली इस गाड़ी में आधुनिक साज-सज्जा वाले विश्वस्तरीय एयरकंडीशंड डिब्बे होंगे जिनके दरवाजे बिजली से ऑपरेट होंगे तथा स्टेशनों पर ऑटोमैटिक एनाउंसमेंट प्रणाली के साथ प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे लगाने का भी प्रस्ताव है। इस प्रणाली में दुनिया भर में प्रमाणित सर्वोत्तम सिग्नल और दूर-संचार प्रणाली का उपयोग किया जाएगा

दुनिया गवाह है कि कनेक्टिविटी और इंफ्रास्ट्रक्चर से हमेशा विकास की नई कहानी लिखी गई हैं। इस तेज गति कॉरीडोर के पूरा होने से रोजगार और बिजनेस के अवसरों में भारी वृद्धि संभव होगी। इस महत्वाकांक्षी और बड़ी परियोजना पर जिसे भारतीय रेल और महाराष्ट्र सरकार द्वारा मिल कर पूरा किया जाएगा लगभग 14,500 करोड़ रूपए की राशि खर्च होने का अनुमान है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनस टर्मिनस- पनवेल हाई स्पीड एलीवेटेड रेलवे कॉरीडोर से न केवल लोगों का जीवन-स्तर ही ऊंचा उठेगा, तेजी से विकास होगा बल्कि इससे पूरे देश में इंजीनियरिंग के नए मानदंड निर्धारित होंगे और दैनिक यात्रा का एक नया मॉडल भी पेश किया जा सकेगा।

हाल ही में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी ने एम.यू.टी.पी. III परियोजनाओं का शिलान्यास भी किया है जिसमें ऐरोली-कलवा एलीवेटेड उपनगरीय लिंक भी शामिल है।

मध्य रेल की भारतीय रेल को देन

- भारत में रेल टिकट का पहला आरक्षण (17 अप्रैल, 1853, बोरीबंदर-ठाणे के बीच)
- भारतीय रेल पर सबसे पुराना स्टेशन (बोरीबंदर, 1853)
- भारतीय रेल पर पहली सुरंग (पारसिक सुरंग, जी.आई.पी.रेल)
- भारतीय रेल पर पहली सबसे लंबी सुरंग (मंकी हिल-खंडाला, जी.आई.पी.रेलवे)
- भारतीय रेल पर पहला सीजन टिकट (18654-जी.आई.पी.रेलवे)
- भारतीय रेल का सबसे पुराना रेल पुल (ठाणे -1852-53)
- भारत में रेलों पर पहली बार टेलीग्राफ की शुरुआत (28 नवंबर, 1878- जी.आई.पी.रेलवे)
- पहला रेलवे प्लेटफॉर्म टिकट (20 दिसंबर, 1883)
- पहली बार वापसी टिकट की बिक्री (1885-जी.आई.पी.रेलवे)
- भारतीय रेल पर पहली सिगनलिंग, इंटरलॉकिंग (1895-1900, जी.आई.पी.रेल)
- पहला वातानुकूलित कोच (1936)
- डेक्कन क्वीन गाड़ी में पहला वेस्टीब्यूल (1 जून, 1930 डेक्कन क्वीन, जी.आई.पी.रेलवे)
- पहली स्वचलित वैक्यूम ब्रेक प्रणाली (भोर घाट, 3 दिसंबर, 1890-जी.आई.पी.रेलवे)
- पहली तार प्रणाली
- पहला भोजन-यान (23 जुलाई, 1904 – जी.आई.पी.रेलवे)
- भारतीय रेल पर हिंदी में पहली समय-सारणी (1930 जी.आई.पी.रेलवे)
- भारतीय रेल पर पहली महिला इंजन ड्राइवर (श्रीमती सुरेखा यादव, मध्य रेल 1990)
- भारतीय रेल पर पहली महिला डीजल इंजन ड्राइवर (मुमताज काथावाला, 1992-मध्य रेल)
- भारतीय रेल पर सबसे चौड़ा ऊपरी पैदल पुल (दादर, मध्य रेल, 27 अप्रैल, 1998)

गाड़ियां रोकने से बचाव के लिए रेलवे स्लोगन

देश हमारा – रेल हमारी
रेल रोकना है गद्दारी

दूर भगाओ रेलों की विपत्ति
रेले होती हैं राष्ट्र की संपत्ति
163 सालों से इतिहास ने देखा
रेलें हैं भारत की जीवन-रेखा

रेलवे मुंबई की असली जीवन-रेखा है
आपका सहयोग मिलेगा – हमें भरोसा है

जिम्मेदार नागरिक का फर्ज निभाएं
रेलों को रोकिए मत – आगे बढ़ाएं

जनता को मत दिक्कत में डालो
रेलों को रोकना हमेशा टालो

देश है अपना-रेल हैं अपनी
रेल चलेंगी तो देश चलेगा

धरने मोर्चे और अनशन
ये सब हैं रेलों के दुश्मन
आपका साथ – रेलों का विकास

आपके लिए आपकी रेल
जन-जन की सेवा के लिए है
भारतीय रेल

यात्रियों को सुविधा, बढ़ाए काम-धंधे और उद्योग
रेलों को बस चाहिए आपका अमूल्य सहयोग

रेल मत रोकिए – इससे देश रुक जाता है

तोड़-फोड़ का बंद करें ये खेल
राष्ट्र की संपत्ति है भारतीय रेल

समस्याएं हैं तो समाधान खोजिए
रेलों को रोकना बंद कीजिए

जनता को मत परेशान कीजिए
रेलों का कामआसान कीजिए

भारत माता के सपूतों को क्या यह अनुमान है
तोड़-फोड़,रेल रोकने में राष्ट्र का ही नुकसान है

गंगा आई तो हरियाली आई
रेलें आई तो खुशहाली आई
रोकिए उन्हें-जो रेल रोकते हैं

इंजन,पटरी और डिब्बे नहीं
रेलें तो देश की धड़कन हैं
इस धड़कन को मत रोकिए
रेल मत रोकिए

भाइयो,मत बिगाड़ो खेल
हमको प्यारी हैं अपनी रेल