

بھاپ سے رفتار تک: ریلوے کا مسلسل ارتقا پذیر سفر

اہم نکات

- ہندوستان میں ریلوے کا آغاز 16 اپریل 1853 کو بمبئی اور تھانے کے درمیان چلنے والی پہلی مسافر ٹرین سے ہوا۔
- ابتدائی بھاپ انجنوں سے تیار ہوتے ہوئے، ریلوے نے اب مارچ 2026 تک براڈ گیج نیٹ ورک کی 99.6 فیصد برقی کاری حاصل کر چکی ہے۔
- یہ نیٹ ورک اب روزانہ تقریباً 25,000 ٹرینیں چلاتا ہے، جو پورے ملک میں قابل اعتماد رابطے کو یقینی بناتا ہے۔
- ابتدائی برسوں میں چند سو مسافروں کو لے جانے سے آغاز کرتے ہوئے، انڈین ریلوے نے 2025-26 میں تقریباً 741 کروڑ مسافروں کو سفر کروایا۔
- کوچ نظام 3,100 سے زائد روٹ کلو میٹر پر نافذ کیا جا چکا ہے، جبکہ مزید 24,400 کلو میٹر پر اس کی تنصیب کا عمل جاری ہے۔

تعارف

بھاپ کے انجن کی آواز نے 173 سال پہلے بھارت کی تاریخ کا رخ بدل دیا۔ جب 1853 میں پہلی مسافر ٹرین بمبئی سے تھانے کے درمیان چلی تو وہ صرف مسافروں کو ہی نہیں لے جا رہی تھی بلکہ نقل و حرکت اور رابطے کے ایک نئے دور کی امید بھی ساتھ لے کر جا رہی تھی۔ آنے والے برسوں میں ریلوے نے تیزی سے شہروں، قصبوں اور دیہات تک اپنی رسائی بڑھائی اور لوگوں، سامان اور خیالات کو پہلے سے کہیں زیادہ مربوط کر دیا۔ بھاپ کے انجنوں کی جگہ ڈیزل انجنوں نے لی اور پھر وقت کے ساتھ ساتھ برقی ٹرینیں آئیں جو زیادہ تیز، صاف اور موثر تھیں۔ وقت کے ساتھ ریلوے اسٹیشن سادہ پلیٹ فارموں سے ترقی کر کے مصروف اور متحرک مراکز میں تبدیل ہو گئے۔ ہر نئی تکنیکی پیش رفت نے ماضی کی کامیابیوں پر بنیاد رکھی اور لاکھوں مسافروں کے لیے رفتار، حفاظت اور آرام میں مسلسل بہتری لائی۔ جو آغاز میں ایک سست اور تجرباتی نظام تھا، وہ آہستہ آہستہ دنیا کے سب سے بڑے ریلوے نیٹ ورکس میں سے ایک بن گیا۔

آج یہ سفر مزید رفتار اختیار کر رہا ہے کیونکہ انڈین ریلوے مسافر اور مال برداری (فریٹ) دونوں شعبوں میں نئے معیار قائم کر رہی ہے۔ 2025-26 میں ریلوے نے تقریباً 741 کروڑ مسافروں کو سفر کروایا، جو اس بات کی عکاسی کرتا ہے کہ یہ روزانہ کس وسیع پیمانے پر ملک کی خدمت کر رہی ہے۔ اسی عرصے میں کل آمدنی تقریباً 80 ہزار کروڑ روپے رہی، جبکہ مال برداری 1,670 ملین ٹن (ایم ٹی) کی ریکارڈ سطح تک پہنچ گئی۔

یہ کامیابیاں اس بات کو نمایاں کرتی ہیں کہ ریلوے ایک ابتدائی نقل و حمل کے نظام سے ترقی کر کے معاشی ترقی کا ایک اہم محرک بن چکا ہے۔ یہ ملک کے لاجسٹکس نیٹ ورک کی ریڑھ کی ہڈی کے طور پر بھی کام کرتی ہے اور بھارت بھر میں لاکھوں افراد کو محفوظ، قابل اعتماد اور قابل رسائی سفری سہولت فراہم کرتی ہے۔

یہ کامیابیاں اس بات پر روشنی ڈالتی ہیں کہ ریلوے کس طرح ایک اہم ٹرانسپورٹ سسٹم سے معاشی ترقی کے ایک اہم انجن میں تبدیل ہوا ہے۔ یہ پورے ہندوستان میں لاکھوں افراد کو محفوظ، قابل اعتماد اور قابل رسائی نقل و حرکت فراہم کرنے کے ساتھ ساتھ ملک کے لاجسٹک نیٹ ورک کی ریڑھ کی ہڈی کے طور پر بھی کام کرتا ہے۔

ہندوستان میں ریلوے کا آغاز



بھارت میں ریلوے کا آغاز 16 اپریل 1853 کے ایک تاریخی واقعے سے ہوا، جب پہلی مسافر ٹرین بمبئی (موجودہ ممبئی) اور تھانے کے درمیان چلائی گئی۔ اس موقع کو اتنا اہم سمجھا گیا کہ بمبئی میں اس دن کو عام تعطیل قرار دیا گیا تاکہ شہری اس نئے ذرائع نقل و حمل کے آغاز کے گواہ بن سکیں۔ بڑی تعداد میں لوگ بوری بندر اسٹیشن پر جمع ہوئے۔

تقریباً 400 مسافروں نے اس افتتاحی سفر کے لیے ٹرین میں سوار کیا۔ یہ ٹرین 14 مسافر ڈبوں پر مشتمل تھی، جسے گریٹ انڈین پیننسلولار ریلوے (جی آئی پی آر) چلا رہی تھی اور اسے ”فاک لینڈ“ نامی بھاپ کے انجن نے کھینچا۔ روانگی کے موقع پر 21 توپوں کی سلامی دی گئی، جو بھارت میں ریلوے ٹرانسپورٹ کے آغاز کی علامت تھی۔

اس ٹرین نے تقریباً 34 سے 35 کلومیٹر کا اپنا سفر کامیابی سے مکمل کیا، جس نے مسافروں کی نقل و حرکت کے لیے ریلوے کی عملی افادیت کو ثابت کیا۔ یہ واقعہ بھارتی ریلوے نظام کی بنیاد بنا اور اس کے بعد ملک بھر میں ریلوے کی تیز رفتار توسیع کا آغاز ہوا۔

بھاپ کے دور میں ریلوے نیٹ ورک کا عروج

پہلی مسافر ٹرین کے آغاز کے بعد، انڈین ریلوے بھاپ کے انجنوں کی ٹیکنالوجی کی بنیاد پر تیزی سے پھیلنے کے دور میں داخل ہو گئی۔ ریلوے نظام مختلف خطوں میں تیزی سے پھیلتا گیا اور ایک واحد تجرباتی روٹ سے ترقی کر کے ایک وسیع نقل و حمل کے نیٹ ورک میں تبدیل ہو گیا۔ 1880 تک ریلوے نظام تقریباً 9,000 میل (تقریباً 14,500 کلومیٹر) کے روٹ مالکچ تک پہنچ چکا تھا، جو ریلوے بنیادی ڈھانچے کی تیز رفتار ترقی کو ظاہر کرتا ہے۔

گج کی بنیاد پر، انڈین ریلوے کی پٹریوں کی درج ذیل اقسام ہیں:

- براڈ گج - 1.6 میٹر
- میٹر گج - 1 میٹر
- ننگ گج 0.76 میٹر اور 0.6 میٹر
- معیاری گج - 1.43 میٹر

بھاپ کے دور میں ہونے والی اہم عملی پیش رفتوں میں سے ایک مختلف جغرافیائی حالات میں ریلوے کی توسیع کے لیے مختلف گجز کا اختیار تھا۔ دو ریلوں کی اندرونی سطحوں کے درمیان کم سے کم واضح فاصلہ ”گج“ کہلاتا ہے۔ 1871 میں میٹر گج کو بھارت میں دوسری معیاری گج کے طور پر باضابطہ طور پر اپنایا گیا، جبکہ اس سے قبل پہلی ریلوے لائنوں کے لیے 5 فٹ 6 انچ (1.6 میٹر) براڈ گج استعمال کیا جاتا تھا۔ پسماندہ علاقوں کی ترقی اور سامان کو مرکزی ریلوے تک لانے کے لیے میٹر گج سے بھی کم چوڑی پٹریاں استعمال کی جاتی تھیں۔

اس توسیع کے ساتھ ساتھ ریلوے انجینئرنگ میں بھی نمایاں ترقی ہوئی، خاص طور پر مشکل خطوں میں خصوصی ریلوے نظام کی تعمیر کے ذریعے۔ ایک اہم سنگ میل 1881 میں دارجلنگ ہمالیائی ریلوے کا آغاز تھا۔ یہ ریلوے مغربی بنگال کے میدانوں میں واقع نیو جاپانی گوڑی کو دارجلنگ سے جوڑتی تھی۔ اس نے پہاڑی علاقوں میں نقل و حمل کے لیے جدید انجینئرنگ حل پیش کیے اور پہاڑی خطوں تک رسائی کو بہتر بنایا۔ ایک اور اہم تکنیکی سنگ میل مقامی سطح پر مینوفیکچرنگ صلاحیت کی ترقی تھی۔ 1895 میں بھارت میں بنایا گیا پہلا بھاپ کا انجن راجپوتانہ-مالواریلوے کے اجمیر ورکشاپ میں تیار کیا گیا۔ یہ ریلوے انجینئرنگ اور دیکھ بھال کی ملکی صلاحیت کی طرف ایک اہم قدم تھا۔



انیسویں صدی کے اختتام تک بھاپ کے انجن طویل فاصلے کے سفر، بڑے پیمانے پر مال برداری اور ملک گیر رابطے کو ممکن بنا چکے تھے۔ ان پیش رفتوں نے وہ انجینئرنگ، عملی اور انتظامی بنیادیں فراہم کیں جنہوں نے انڈین ریلوے کے ارتقا کو ممکن بنایا۔

بیسویں صدی کے دوران دنیا بھر میں ریلوے نظام آہستہ آہستہ بھاپ کے انجنوں کی جگہ زیادہ موثر ٹریکشن نظام اپنانے لگے۔ بھارت میں برقی ٹریکشن کی طرف منتقلی کا آغاز 1925 میں ہوا، جب ملک کی پہلی برقی ٹرین بمبئی وکٹوریہ ٹرمینس اور کرلا ہاربر کے درمیان چلائی گئی۔ یہ جدیدیت کی طرف ایک اہم قدم تھا، جس سے تیز رفتاری اور بھاپ کے انجنوں پر انحصار میں کمی ممکن ہوئی۔ آنے والی دہائیوں میں برقی کاری کی پیش رفت بتدریج جاری رہی۔

- 1947 آزادی کے بعد، ہندوستان کو ایک ریلوے نیٹ ورک وراثت میں ملا جس میں بڑی بہتری کی ضرورت تھی۔ بڑے شہروں کے درمیان رابطے کو مستحکم کرنے کے لیے راستوں کی تنظیم نو کی گئی اور نئی لائنیں تعمیر کی گئیں، اور سابق شاہی ریاستوں سمیت 42 ریلوے نظاموں کو ملا کر ہندوستانی ریلوے تشکیل دی گئی۔
- 1952 کارکردگی اور انتظام کو بہتر بنانے کے لیے ریلوے نیٹ ورک کو چھ انتظامی زونوں میں دوبارہ منظم کیا گیا، جبکہ اس عرصے کے دوران کونسل اور ڈیزل انجنوں کی کارروائیوں پر غلبہ برقرار رہا۔
- 1985 بھاپ انجنوں کو بتدریج مرحلہ وار ختم کر دیا گیا، اور ریلوے کی کارروائیوں کو تیزی سے زیادہ موثر ڈیزل اور برقی انجنوں میں منتقل کر دیا گیا، جو ریلوے نظام کی جدید کاری کا ایک اہم مرحلہ تھا۔

بیسویں صدی کی آخری دہائیوں تک ریلوے نظام نے ایک مضبوط عملی بنیاد قائم کر لی تھی جو زیادہ تعداد میں مسافروں اور مال برداری کو سہارا دینے کے قابل تھی۔ اس دور نے ترقی کے ایک نئے مرحلے کی بنیاد رکھی، جس میں توجہ نہ صرف نیٹ ورک کی توسیع پر تھی بلکہ رفتار، حفاظت، کارکردگی اور مسافروں کی سہولیات کو بہتر بنانے پر بھی مرکوز کی گئی۔

ہندوستانی ریلوے کا جدید دور

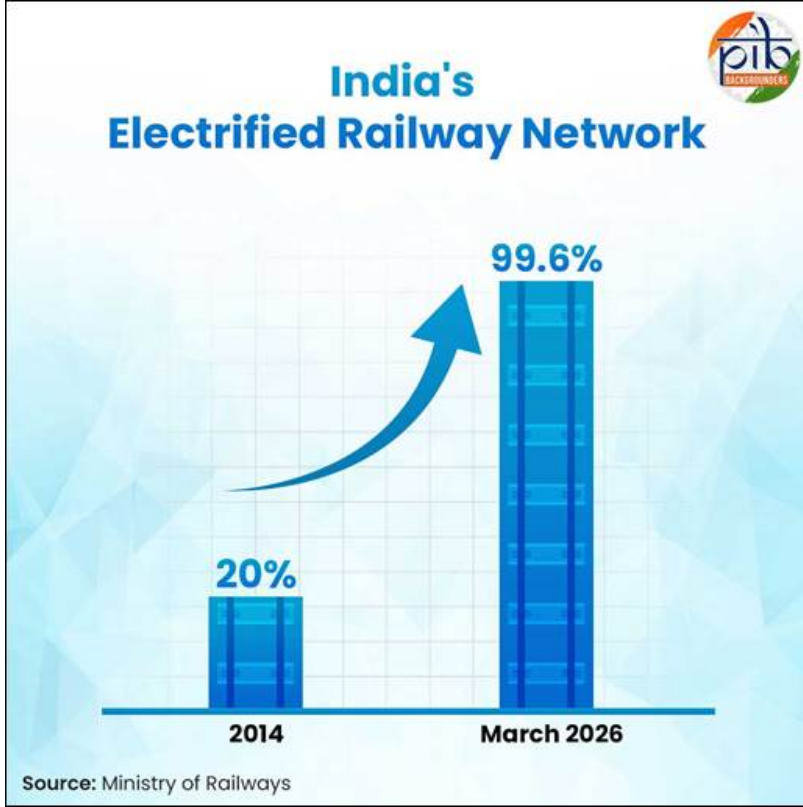
اکیسویں صدی میں داخل ہونے کے ساتھ ہی انڈین ریلوے نے جدید ٹیکنالوجی اور بنیادی ڈھانچے کی بہتری کو زیادہ تیز رفتاری سے اپنانا شروع کیا۔ اس نے برقی کاری، جدید ٹرین ڈیزائن، حفاظتی نظام، اسٹیشنوں کی ازسرنو ترقی اور ڈیجیٹل خدمات جیسے شعبوں میں نمایاں پیش رفت دیکھی ہے۔ یہ ترقیات اس بات کی عکاسی کرتی ہیں کہ ریلوے نے توسیع کے مرحلے سے نکل کر جدیدیت کے مرحلے میں قدم رکھا ہے، جس میں پائیداری، مسافروں کے آرام، عملی کارکردگی اور مربوط رابطے پر زیادہ زور دیا جا رہا ہے۔

ریلوے کی برقی کاری

گزشتہ دہائی کے دوران ریلوے لائنوں کی برقی کاری غیر معمولی رفتار سے آگے بڑھی ہے۔ 2014 سے پہلے بھارت کے ریلوے نیٹ ورک کا صرف تقریباً 20 فیصد حصہ برقی تھا۔ اس کی وجہ سے عملی کارکردگی محدود تھی اور ڈیزل ایندھن پر انحصار زیادہ تھا۔ آج یہ تبدیلی تقریباً مکمل ہو چکی ہے، اور کل 70,142 براڈ گج روٹ کلومیٹر میں سے 99.6 فیصد نیٹ ورک برقی ہو چکا ہے۔ اس توسیع کا پیمانہ بہت وسیع رہا ہے۔ مارچ 2026 تک 69,873 روٹ کلومیٹر (آے کے ایم) کی برقی کاری مکمل کی جا چکی ہے، جو 2014 میں 21,801 آے کے ایم تھی۔

برقی ٹریکشن کی طرف منتقلی نے ملک کی توانائی کی معیشت پر قابل پیمائش فوائد مرتب کیے ہیں۔ سب سے نمایاں طور پر:

- ریلوے کی برقی کاری نے 2024-25 میں تقریباً 180 کروڑ لیٹر ڈیزل کی بچت کی، جس سے خام تیل کی درآمدات پر انحصار میں کمی آئی۔
- برقی ٹریکشن ماحول دوست ہے اور ڈیزل ٹریکشن کے مقابلے میں تقریباً 70 فیصد زیادہ معاشی ہے۔
- برقی کاری کے نتیجے میں تقریباً 6,000 کروڑ روپے کی بچت ہوئی ہے، جبکہ ڈیزل کی کھپت میں مسلسل کمی واقع ہو رہی ہے۔



یہ بھارت کو دنیا کے کئی بڑے ریلوے نیٹ ورکس سے آگے رکھتا ہے۔ ملک میں برقی کاری کی سطح برطانیہ (39 فیصد)، روس (52 فیصد) اور چین (82 فیصد) کے مقابلے میں زیادہ ہے۔

ٹریک کی تجدید اور رفتار میں اضافہ

** اردو ترجمہ: **

گزشتہ دہائی کے دوران ٹریک انفراسٹرکچر میں حکمت عملی کے تحت نمایاں بہتری لائی گئی ہے۔

سال 2014 سے 2026 کے دوران مجموعی طور پر 54,600 کلومیٹر ریلوے پٹریوں کی تجدید کی گئی، جس سے قابل اعتماد کارکردگی اور آپریشنل معیار میں بہتری آئی۔

110 کلومیٹر فی گھنٹہ یا اس سے زیادہ رفتار کی صلاحیت رکھنے والے ٹریک کی لمبائی 2014 میں 31,445 کلومیٹر (یعنی نیٹ ورک کا 40 فیصد) سے بڑھ کر فروری 2026 تک 85,000 کلومیٹر سے زائد (یعنی نیٹ ورک کا 80 فیصد سے زیادہ) ہو گئی ہے۔ اس پیش رفت نے ٹرینوں کے سفر کو زیادہ تیز اور موثر بنانے میں مدد دی ہے۔

جدید ترین خدمات کے ذریعے مسافروں کی رسائی میں توسیع

وندے بھارت نیٹ ورک

انڈین ریلوے نے وندے بھارت ایکسپریس کے آغاز اور توسیع کے ذریعے مسافروں کے سفر کو مزید بہتر بنایا ہے۔ یہ بھارت کی پہلی مقامی طور پر ڈیزائن اور تیار کی گئی نیم تیز رفتار ٹرین ہے۔



فروری 2019 میں شروع کی گئی یہ سروس ”میک ان انڈیا“ اقدام کے تحت جدید، آرام دہ اور ٹیکنالوجی پر مبنی ریلوے سفر کی طرف ایک اہم قدم کی نمائندگی کرتی ہے۔

- مالی سال 2025-26 میں وندے بھارت ایکسپریس نیٹ ورک پر تقریباً 3.98 کروڑ مسافروں نے سفر کیا، جو مسافروں کے استعمال میں زبردست اضافہ ظاہر کرتا ہے۔
- اپنے قیام کے بعد سے وندے بھارت ایکسپریس نے ایک لاکھ ٹریپس کے ذریعے 9.1 کروڑ سے زیادہ مسافروں کو پہنچایا ہے۔

- جنوری 2026 میں شروع کی گئی وندے بھارت سلیپر سروس نے اپنے پہلے تین ماہ کے دوران 119 سفر مکمل کرتے ہوئے 1.21 لاکھ مسافروں کو سفر کی سہولت فراہم کی۔

امرت بھارت ایکسپریس



کم اور درمیانی آمدنی والے خاندانوں کو سستی نقل و حمل فراہم کرنے کے لیے، ہندوستانی ریلوے نے امرت بھارت ایکسپریس متعارف کرائی ہے۔ یہ مکمل طور پر نان-اے سی جدید ٹرینوں کی ایک نئی نسل ہے جو سفر کے اقتصادی اختیارات کو برقرار رکھتے ہوئے آرام اور حفاظت کو بہتر بنانے کے لیے ڈیزائن کی گئی ہے۔ ان ٹرینوں میں 11 جہز کلاس کوچ، 8 سلیپر کلاس کوچ، 1 پیٹری کار اور

2 سامان اور ڈیو بیانگ جن کوچ شامل ہیں۔ یہ مسافروں کے لیے مختلف سفری ضروریات کے مطابق مناسب سہولیات کو یقینی بناتا ہے۔ 18 مارچ 2026 تک، ہندوستانی ریلوے کے نیٹ ورک میں کل 60 امرت بھارت ایکسپریس خدمات چلائی جا رہی ہیں۔

ہندوستان میں تیز رفتار ریل کی ترقی

مرکزی بجٹ 2026-27 میں ہندوستانی ریلوے کے لئے 2,78,000 کروڑ روپے کا ریکارڈ سرمایہ مختص کیا گیا، جو اس شعبے کی تاریخ میں اب تک کا سب سے زیادہ ہے۔ یہ ریل کی ترقی کو دی جانے والی اسٹریٹیجک اہمیت کو اجاگر کرتا ہے۔ اس وژن کے ایک حصے کے طور پر، سات تیز رفتار ریل کوریڈورز کی ترقی کا اعلان گروتھ کنیکٹر کے طور پر کیا گیا ہے۔ ان کوریڈورز کا مقصد بڑے شہروں اور خطوں کو مربوط کرنا، لوگوں کی موثر نقل و حرکت کو آسان بنانا، اور ریاستوں میں اقتصادی تعامل کی حمایت کرنا ہے۔ مجوزہ راستوں میں ممبئی-پونے، دہلی-وارانسی، اور حیدرآباد-بنگلور شامل ہیں۔ مجموعی طور پر، یہ منصوبہ بند گلیارے تقریباً 4,000 کلومیٹر پر محیط ہیں۔

ممبئی-احمد آباد تیز رفتار ریل (ایم اے ایچ ایس آر) کوریڈور ملک میں تیز رفتار ریل نظام متعارف کرانے کی سمت میں ہندوستان کے پہلے ٹھوس قدم

کی نمائندگی کرتا ہے۔ ایک وقف شدہ تیز رفتار مسافر کوریڈور کے طور پر تصور کیا گیا، یہ تقریباً 508 کلومیٹر کی کل لمبائی پر محیط ہے۔ کوریڈور کو 320 کلومیٹر فی گھنٹہ کی زیادہ سے زیادہ رفتار سے تیز رفتار آپریشن کے لیے ڈیزائن کیا گیا ہے۔

یہ پیش رفت تیز رفتار ریل کے دور میں ہندوستان کی منتقلی کا اشارہ دیتی ہے، جس سے تیز اور زیادہ موثر بین شہری سفر کی بنیاد قائم ہوتی ہے۔

ڈیجیٹل انفراسٹرکچر اور مسافروں کی حفاظت کو مضبوط بنانا

ہندوستانی ریلوے نے حفاظت، آپریشنل کارکردگی اور مسافروں کی خدمات کو بڑھانے کے لیے اپنے ٹیلی کام اور ڈیجیٹل بنیادی ڈھانچے کو مضبوط کیا ہے۔ سال 2025-26 کے دوران جدید ٹیکنالوجی اور مربوط مواصلاتی نظام کو اپنانا ڈیجیٹل طور پر منسلک ریلوے نیٹ ورک کی تعمیر کی طرف ایک اہم قدم ہے۔

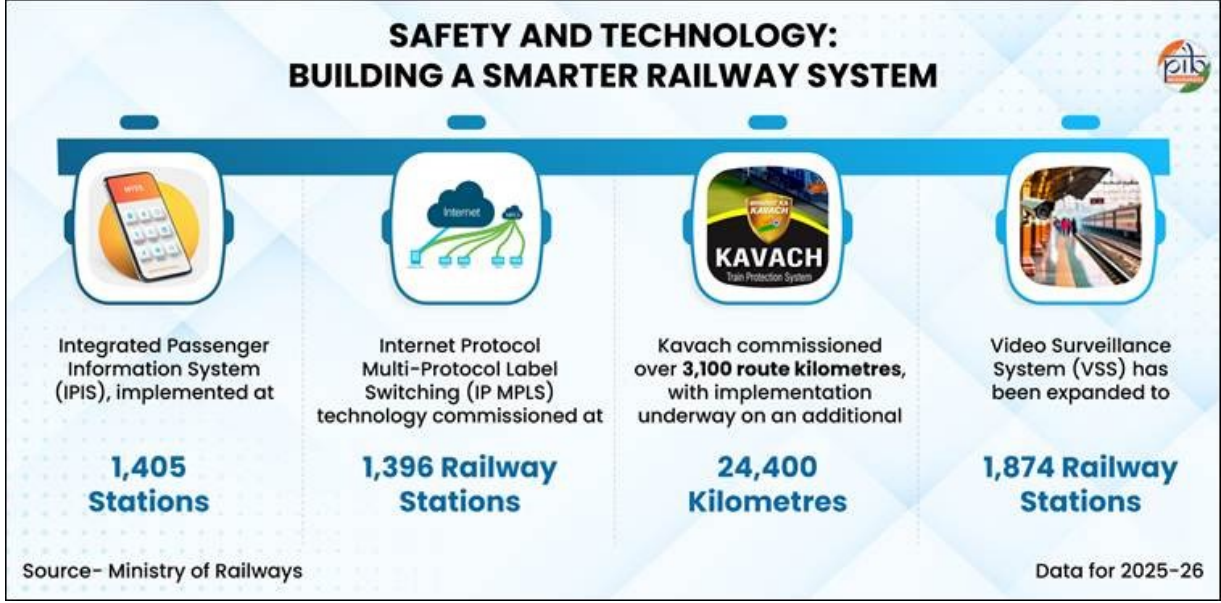
■ آئی ڈی ٹیلی کام بیک بون انفراسٹرکچر: ریلوے نے اعلیٰ صلاحیت، مشن سے متعلق اہم ریلوے ایپلی کیشنز کی مدد کے لیے انٹرنیٹ پروٹوکول ملٹی پروٹوکول لیبل سوئیچنگ (آئی پی ایم پی ایل ایس) ٹیکنالوجی کے ذریعے ٹیلی کام کی ریڈھ کی ہڈی کو اپ گریڈ کیا ہے۔ یہ نظام مرکزی ویڈیو نگرانی کو قابل بناتا ہے اور موبائل ٹرین ریڈیو کمیونیکیشن (ایم ٹی آر سی) مسافر ریزرویشن سسٹم (پی آر ایس) سپروائزری کنٹرول اینڈ ڈیٹا ایکوزیشن (ایس سی اے ڈی اے) وغیرہ جیسے بنیادی آپریشنل سسٹم کی حمایت کرتا ہے۔ آئی پی ایم پی ایل ایس نیٹ ورک کو 1,396 ریلوے اسٹیشنوں پر کامیابی کے ساتھ شروع کیا گیا ہے، جس سے ڈیجیٹل طور پر مربوط ریلوے ماحولیاتی نظام کی بنیاد مضبوط ہوئی ہے۔

■ کوچ: مقامی کوچ آٹومیک ٹرین پروٹیکشن سسٹم کی توسیع کے ساتھ حفاظتی اقدامات کو مزید تقویت ملی ہے۔ اسے 3,100 سے زیادہ روٹ کلومیٹر پر شروع کیا گیا ہے، جس پر مزید 24,400 کلومیٹر پر عمل درآمد جاری ہے۔ اس کا مقصد ٹرین کے تصادم کو روکنا اور آپریشنل سیفٹی کو بڑھانا ہے۔

■ مصنوعی ذہانت سے چلنے والی ویڈیو سر ویلینس: مسافروں کی حفاظت اور نگرانی کو مستحکم کرنے کے لیے مصنوعی ذہانت پر مبنی تجزیات اور چہرے کی شناخت کی ٹیکنالوجی کا استعمال کرتے ہوئے ویڈیو سر ویلینس سسٹم (وی ایس ایس) کو 1,874 ریلوے اسٹیشنوں تک بڑھادیا گیا ہے۔

■ رٹائم مسافروں کی معلومات: نیشنل ٹرین انکوائری سسٹم (این ٹی ای ایس) سے منسلک انٹیگریٹڈ پینجر انفارمیشن سسٹم (آئی پی آئی ایس) کو 1,405 اسٹیشنوں پر نافذ کیا گیا ہے، جس سے بروقت اعلانات اور مسافروں کے بہتر مواصلات کو یقینی بنایا گیا ہے۔

- سرنگ موصلاتی نظام: سرنگ کے حصوں میں بلا تعطل رابطے اور محفوظ آپریشن کو یقینی بنانے کے لیے ادھم پور-سری نگر-بارہمولہ ریل لنک (یو ایس بی آر ایل) سمیت کلیدی منصوبوں میں موصلاتی نظام متعارف کرایا گیا ہے۔



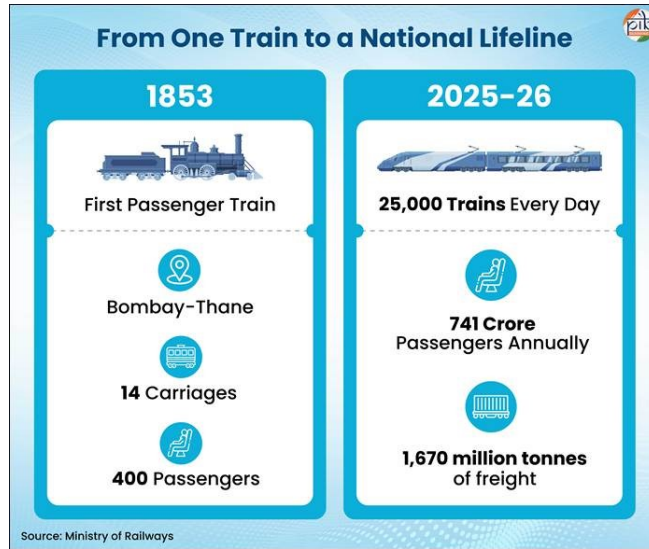
یہ اقدامات ایک محفوظ اور ٹیکنالوجی سے چلنے والے ریلوے نیٹ ورک کی تعمیر کے مسلسل عزم کو اجاگر کرتے ہیں۔ یہ ڈیجیٹل تبدیلی اور بہتر مسافر خدمات کے وسیع تروٹن کے ساتھ منسلک ہے۔

2025-2026 میں آپریشنل اور انفراسٹرکچر کی کامیابیاں

کئی دہائیوں کی جدید کاری کی بنیاد پر مالی سال 2025-26 کے دوران ریکارڈ کی گئی کامیابیاں اس مسلسل پیش رفت کے حالیہ مرحلے کی نمائندگی کرتی ہیں

- پورے 2025-2026 کے دوران ریل آپریشن مضبوط رہا، روزانہ تقریباً 25,000 ٹرینیں چل رہی ہیں، جس سے ملک بھر میں قابل اعتماد اور وسیع رابطے کو یقینی بنایا گیا ہے۔

- مسافروں کی بڑھتی ہوئی مانگ کو پورا کرنے کے لیے، پیک ٹریول ادوار کے دوران اضافی خصوصی ٹرین خدمات متعارف کرائی گئیں، جس سے مسافروں کی سہولت اور رسائی میں بہتری آئی۔ یہ دیوالی، چھٹھ وغیرہ جیسے تہواروں کے دوران کام کرتے ہیں۔ سال 2025-26 میں (دسمبر 2025 تک) تقریباً 65,000 خصوصی ٹرینیں چلائی گئی ہیں۔
- ہندوستانی ریلوے نے 2025-26 کے دوران 1674 انجن تیار کر کے 'میک ان انڈیا' پہل کے تحت اپنی گھریلو مینوفیکچرنگ صلاحیت کو مضبوط کیا، جو ریلوے کی پیداوار میں بڑھتی ہوئی خود انحصاری کی عکاسی کرتا ہے۔
- جولائی 2025 میں ریل ون ایپ کے آغاز کے ساتھ مسافر خدمات ایک نئے ڈیجیٹل مرحلے میں داخل ہوئیں، جو ٹکٹوں کی بکنگ، ٹرین کی پوچھ گچھ اور شکایات کے ازالے کے لیے ایک متحد پلیٹ فارم فراہم کرتی ہے۔
- 35 گتی شکتی کارگو ٹرینز کی شروعات کے ساتھ مال برداری اور لاجسٹک انفراسٹرکچر میں توسیع ہوئی، جس سے لاجسٹک کی بہتر کارکردگی اور ملٹی ماڈل کنیکٹیوٹی میں مدد ملی۔
- امرت بھارت اسٹیشن اسکیم کے تحت 119 ریلوے اسٹیشنوں کو دوبارہ تیار کیا گیا ہے، جو جدید سہولیات اور سفر کے بہتر تجربے کی پیشکش کرتے ہیں۔



ڈیڑھ صدی سے زیادہ عرصے میں، ہندوستانی ریلوے نے بدلتی ہوئی ضروریات، ٹیکنالوجی اور توقعات کے مطابق ڈھال لیا ہے۔ تھوڑے فاصلے کا احاطہ کرنے والی ایک معمولی بھاپ سے چلنے والی خدمت کے طور پر جو شروع ہوا وہ ایک وسیع اور پیچیدہ نقل و حمل کے نظام میں تبدیل ہو گیا ہے۔ آج، یہ روزانہ لاکھوں مسافروں اور بڑی مقدار میں سامان کو منتقل کرنے کی صلاحیت رکھتا ہے۔ بھاپ انجنوں اور ابتدائی انجینئرنگ اختراعات سے لے کر برقی نیٹ ورک، جدید حفاظتی نظام اور ڈیجیٹل پلیٹ فارم تک ہر مرحلے نے نئی صلاحیتوں کا اضافہ کیا ہے۔ ساتھ ہی، ہر ترقی پچھلی دہائیوں میں رکھی گئی بنیادوں پر مبنی ہے۔ آج، ریلوے نیٹ ورک مسلسل انجینئرنگ کی کوششوں، آپریشنل نظم و ضبط اور مسلسل بہتری کی عکاسی کرتا ہے۔ کارکردگی کے ساتھ پیمانے، استطاعت کے ساتھ اختراع اور نئی ٹیکنالوجی کے ساتھ روایت کو یکجا کرنے کی اس کی صلاحیت سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ کس طرح ایک تاریخی ادارہ تیزی سے بدلتی ہوئی دنیا میں متعلقہ رہ سکتا ہے۔ جیسے جیسے ملک آگے بڑھے گا، ریلوے نہ صرف نقل و حمل کے ایک ذریعہ کے طور پر کام کرتی رہے گی بلکہ ایک قابل اعتماد نظام کے طور پر کام کرتی رہے گی جو روزمرہ کی زندگی کو سہارا دیتی ہے، صنعت کو مضبوط کرتی ہے اور قومی ترقی میں حصہ ڈالتی ہے۔

حوالہ جات

وزارت ریلوے

https://indianrailways.gov.in/railwayboard/view_section.jsp?lang=0&id=0,1

https://nr.indianrailways.gov.in/view_section.jsp?lang=0&id=0,1,283

https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/codesmanual/ADMIN_FINANCE/AdminFinanceCh1_Data.htm

https://indianrailways.gov.in/railwayboard/view_section.jsp?id=0%2C1&lang=0

<https://indianrailways.gov.in/Indian%20Railways%20Whistling%20Ahead-%20%20Story%20of%20Growth%20and%20Modernisation-Booklet.pdf>

https://dhr.indianrailways.gov.in/view_section.jsp?id=0%2C6%2C337&lang=0

<https://indianrailways.gov.in/Indian%20Railways%20Whistling%20Ahead-%20%20Story%20of%20Growth%20and%20Modernisation-Booklet.pdf>

[https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/ele_engg/RE/2026/Status%20of%20Railway%20Electrification%20\(as%20on%2031_03_2026\).pdf](https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/ele_engg/RE/2026/Status%20of%20Railway%20Electrification%20(as%20on%2031_03_2026).pdf)

https://nfr.indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/eff_res/camtech/Civil%20Engineering/Subja ctWise/Induction%20Course%20of%20Track%20Maintainer%20-%20Part%20I%20Introduction%20-%20Aug%202024.pdf

<https://nair.indianrailways.gov.in/uploads/files/1388381997736-AFP1-v1-301213.pdf>

<https://www.facebook.com/SouthernRly/posts/the-dawn-of-the-steam-era-in-india-on-april-16-1853-the-first-passenger-train-ch/1083382407303819/>

<https://www.facebook.com/RailMinIndia/videos/on-april-16-1853-a-significant-chapter-in-indias-transportation-history-began-wi/1178086770182854/>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2247768®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/newsite/erelcontent.aspx?relid=46428®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?ModuleId=3&NoteId=156834>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2239313®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?NoteId=156834&ModuleId=3®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2241516®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?NoteId=156834&ModuleId=3®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleaseDetailm.aspx?PRID=2238376®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2215807®=6&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2239313®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2250963®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2245694®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?NoteId=157295&ModuleId=3®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2249823®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2248962®=3&lang=1>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2209199®=3&lang=2>

<https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2226596®=3&lang=2>

Ministry of Finance

<https://www.indiabudget.gov.in/doc/bh1.pdf>

Others

<https://www.nhsrcl.in/index.php/en/project/project-overview>

[See in PDF](#)

شرح-ش-آ-ج

U.NO.5896

Infrastructur

From Steam to Speed: The Ever-Evolving Journey of Railways

(Explainer ID 158187)