पूर्व रेलवे
EASTERN RAILWAY

कारवां

अंक : अक्टूबर-दिसंबर, 2024

69th अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार 2024
ATI VISHISHT RAIL SEVA PURASKAR

मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, पूर्व रेलवे, सियालदह

मंडल रेल राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक की झलकियां

स्टेशन प्रबंधक की अध्यक्षता में स्टेशन राजभाषा कार्यान्वयन समिति नैहटी की बैठक की झलकियां।

स्टेशन प्रबंधक की अध्यक्षता में स्टेशन राजभाषा कार्यान्वयन समिति कोमागातामारू बजबज की बैठक की झलकियां।

पूर्व रेलवे महिला कल्याण संगठन सियालदह की अध्यक्षा श्रीमती गुंजन निगम एवं महिला कल्याण संगठन की पदाधिकारियों द्वारा स्वच्छता जागरूकता संबंधी कार्यक्रम की झलकियाँ।

कारवां

राजभाषा त्रैमासिक पत्रिका, अंक : अक्टूबर-दिसंबर, 2024

संरक्षक

श्री दीपक निगम

मंडल रेल प्रबंधक

उप-संरक्षक

श्री विनोद कुमार सिंह

अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी
एवं
अपर मंडल रेल प्रबंधक (परि.)

प्रधान संपादक

श्री बिश्व नारायण बनर्जी

राजभाषा अधिकारी (प्रभारी)

संपादक

श्री कन्हैया यादव

वरिष्ठ अनुवादक

उप संपादक

श्री शिव प्रसाद साव

संपादन मंडल

सर्वश्री शशिभूषण गुप्ता, अभिषेक कुमार प्रसाद, बेला कश्यप

छायांकन : श्री समीर कुमार घोष

संपर्क सूत्र :

राजभाषा अनुभाग
मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय,
पूर्व रेलवे, सियालदह,
कोलकाता-700014

पत्रिका निःशुल्क वितरण के लिए है। पत्रिका में प्रस्तुत विचार लेखकों के अपने हैं। इससे संपादक का सहमत होना आवश्यक नहीं है।

इस अंक में

5	सूरज से सांझ तक	रोहित रंजन
6	भारतीय रेलवे का योगदान और लक्ष्य : विकसित भारत 2047	कार्तिक सिंह
9	मैंने देखा है	कार्तिक सिंह
10	भारतीय रेल की यात्रा : आरंभ से लेकर आधुनिक समय तक	राकेश कुमार
12	साहित्य और समाज में महिलाएं	कन्हैया यादव
16	हम धोनी के, धोनिया हमारा	कुमार नयन सिंह
20	चीख	रवि प्रताप सिंह
24	जल संरक्षण	जयशंकर
26	शेक्सपीयर के नाटकों का हिंदी अनुवाद	शिव प्रसाद साव
28	हिंदी भाषा का विकास	अजय कुमार
30	हिंदी की व्यापकता का प्रश्न	बेला कश्यप
31	बड़ो माँ	राम कृपाल गुप्ता
32	इंटरनेट : एक वर्चुअल दुनिया	शशि भूषण गुप्ता
34	कोलकाता ट्राम : इतिहास के झरोखे से	अभिषेक कुमार प्रसाद
36	साइबर सुरक्षा	शुभेन्दु पाल
38	रेलवे का विकास और भारतीय अर्थव्यवस्था	देवव्रत चक्रवर्ती
39	पटरियों पर दौड़ता हवाई जहाज	संतू परमाणिक
41	नदी के नीचे की मेट्रो सवारी	सृष्टि पान

श्री दीपक निगम
Sri Dipak Nigam

सत्यमेव जयते

मंडल रेल प्रबंधक
पूर्व रेलवे, सियालदह
Divisional Railway Manager
Eastern Railway, Sealdah

संरक्षक की कलम से...

भाषा और संस्कार के बीच अत्यंत गहरा संबंध होता है। मानव और समाज के बीच के संबंध को भाषा ही मजबूत बनाती है। भारत के विभिन्न भाषाओं और बोलियों के बीच हिंदी हमेशा सखी भाषा के रूप में काम करती रही है। हिंदी की बढ़ती लोकप्रियता ने भारतीय समाज और उनमें रहने वाले लोगों के बीच भावात्मक एकता को सुदृढ़ किया है।

भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है। पूर्व रेलवे का सियालदह मंडल भी भारत, विशेष कर बंगाल, की जन सेवा में हमेशा जुटा रहा है। हम केवल रेल नहीं चलाते बल्कि जन कल्याणकारी सूचनाओं को भी जनता की भाषा में उपलब्ध करवाते हैं ताकि उसका मकसद पूरा हो सके। रेल परिवारों के लिए सियालदह मंडल की गृह पत्रिका 'कारवां' इस कार्य में अपनी भूमिका इमानदारी से निभाती आ रही है। इस पत्रिका ने इस मंडल के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को अपनी बात बेबाकी से रखने के लिए मंच प्रदान करती है।

अंततः मैं रेल परिवार के सभी सदस्यों का शुक्रगुजार हूँ कि आप अपनी रचनाओं से इस पत्रिका के प्रकाशन में सक्रिय सहयोग कर रहे हैं। मैं 'कारवां' पत्रिका के अक्टूबर-दिसम्बर अंक में सहयोग करने के लिए आप सभी का स्वागत करता हूँ और नव वर्ष 2025 की शुभ कामनाएं देता हूँ।

(दीपक निगम)
मंडल रेल प्रबंधक
पूर्व रेलवे, सियालदह

श्री विनोद कुमार सिंह
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी
एवं
अपर मंडल रेल प्रबंधक (परि.)

पूर्व रेलवे
सियालदह मंडल
कोलकाता-700 014
Eastern Railway
Sealdah Division
Kolkata-700 014

उप संरक्षक की कलम से...

रवीन्द्रनाथ टैगोर ने कहा था कि 'भारतीय भाषाएं नदियां हैं और हिंदी महानदी।' ऐसा उन्होंने इसलिए कहा था, क्योंकि उन्हें हिंदी के महत्व का बोध था। हिंदी एकता का सूत्र है। हिंदी देश के सामाजिक, राजनीतिक, सांप्रदायिक एवं भाषाई समन्वय और सौहार्द का प्रतीक है। यह विभिन्न भाषाओं के प्रचलित शब्दों को अपने में समाहित करके सही मायने में भारत की संपर्क भाषा होने की भूमिका निभा रही है। हिंदी ने तेलगु से कुचीपुड़ी और मोरम शब्दों को ग्रहण किया तो तमिल से पंडाल जैसे शब्द अपनाए। इसी तरह चाल (छोटा कमरा) मलयालम का शब्द है। छाता बांग्ला का शब्द और हड़ताल गुजराती का है। ये शब्द हिंदी में खूब प्रचलित हैं।

कोई भाषा तभी नीर भरी नदी बनती है, जब वह दूसरी भाषाओं से स्रोत ग्रहण करे। हिंदी भाषा के प्रचार-प्रसार में पत्रिकाएं अपना अहम योगदान देती हैं। 'कारवां' पत्रिका अपनी इस भूमिका को बखूबी निभा रही है। इस पत्रिका में लिखने वाले अलग-अलग भाषाभाषी है। फलस्वरूप बांग्ला के शब्दों से हिंदी समृद्ध, पल्लवित और पुष्पित हो रही है। साथ ही इसके बांग्ला भाषा के पाठक हिंदी भाषा के शब्दों को सीख कर अपनी संस्कृति को और अधिक पोषित कर रहे हैं।

'कारवां' का कारवां ऐसे ही समय के साथ आगे बढ़ता रहे, यही मेरी कामना है। आप सभी को वर्ष, 2025 की शुभ कामनाएं।

(विनोद कुमार सिंह)
अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी
एवं
अपर मंडल रेल प्रबंधक (परि.)
पूर्व रेलवे, सियालदह

राजभाषा विभाग
पूर्व रेलवे, सियालदह

पूर्व रेलवे
सियालदह मंडल
कोलकाता-700 014
Eastern Railway
Sealdah Division
Kolkata-700 014

संपादक की कलम से ...

इस रुमानी मौसम में हवाओं में ठंढ़क और ताजगी है। जहां पूरी प्रकृति एक अलग ही सजी-सवरी रूप में नजर आती है। वहीं इस धरती पर रहने वाले सभी जीव भी एक अलग ताजगी का अनुभव करते हैं। समस्त जीव के हृदय में नयी उमंगे दृष्टिगोचर होती है। इस मौसम में पृथ्वी के प्रायः सभी देशों में उत्सव का माहौल रहता है। भारत वर्ष जो कृषि प्रधान देश है, फसल कटने के बाद आंनद और फुरसत में रहता है। ऐसे में प्रायः सभी वार्षिक त्योहार मनाए जाते हैं, चाहे वह दुर्गा पूजा हो, दशहरा हो या दीपावली। ऐसे उत्सव के मौसम में रेल परिवार और भारतीय रेल का दायित्व और भी ज्यादा बढ़ जाता है। यात्रियों जिसमें पढ़ने वाले बच्चे, देश की रक्षा करने वाले जवान, विभिन्न शहरों और कस्बों में नौकरी पेशा मजदूर से लेकर अफसरशाह तक अपने-अपने घरों को लौटते हैं। ऐसे में भारतीय रेल और उसमें कार्यरत कार्मिकों का दायित्व ज्यादा बढ़ जाता है। वे माँ से दूर बच्चे, बहन से दूर भाई, बच्चों से दूर पिता और पत्नी से दूर पति को उनकी प्रतीक्षा करने वाले के पास सकुशल पहुँचाने का अति महत्वपूर्ण काम करते हैं।

रेल कर्मी अपने परिवार से दूर दिवारात्री देश एवं रेल सेवा में अहर्निश जुटे रहते हैं। उन्हें यात्रियों की सुरक्षा और उन्हें ससमय उनके गंतव्य पर पहुँचाने का काम करते हैं। लगातार काम से उन्हें भी मानसिक सुकून और स्वस्थ्य मनोरंजन की जरूरत पड़ती है। उन्हें राहत पहुँचाने का काम करता है सियालदह मंडल का 'कारवां' पत्रिका जिसमें उनके खुद की सृजित साहित्य और रचनाएं प्रकाशित होती है। इस बार का अक्टूबर-दिसम्बर, 2024 अंक अपने नये कलेवर में आपके सामने पेश है। इस अंक में भी अच्छी कविताएं, भविष्य का भारतीय रेल, महिलाओं के प्रति सतर्कता और अन्य सभी लेख लेखक के विचारों के साथ प्रस्तुत है। साथ इस बार भी नवोदित लेखकों को इस पत्रिका ने स्थान दिया है ताकि उनकी सृजनात्मकता बनी रहें।

यह अंक अच्छी कहानियों, कविताओं और लेखों का संकलन है। आशा है आप सभी सुधी पाठकों को यह अंक पसंद आएगा। पत्रिका की बेहतरी के लिए आपकी सृजनात्मक सुझाव का संपादक मंडल को इंतजार रहेगा ।

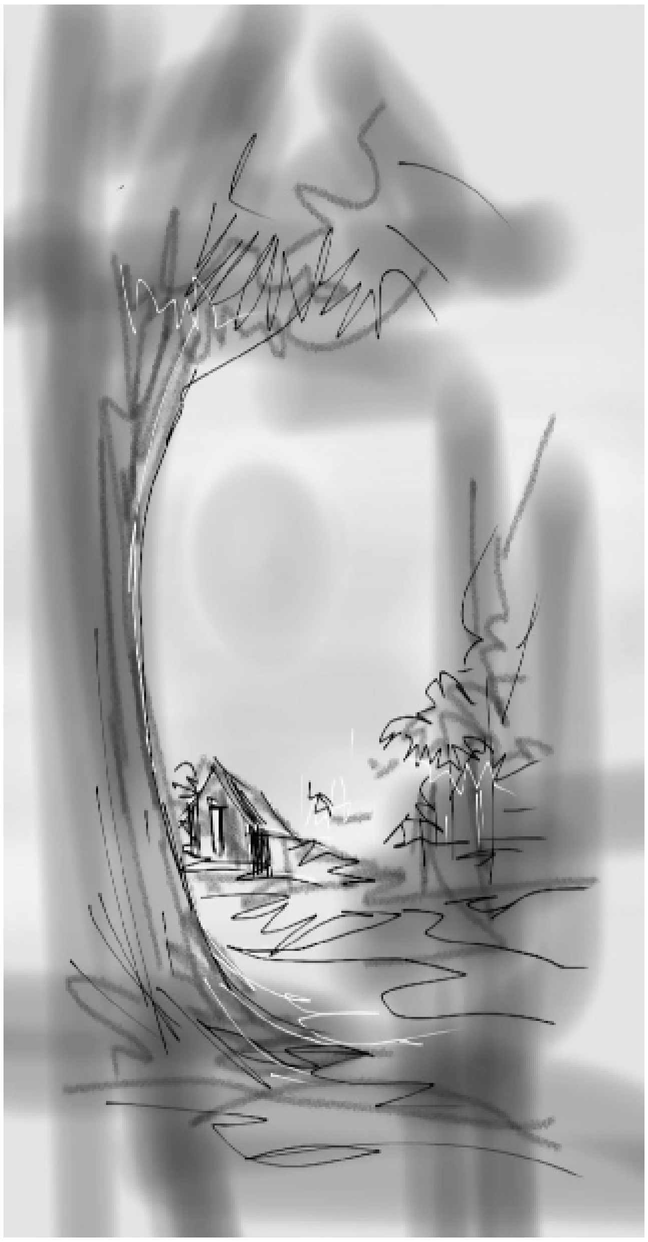
अंग्रेजी नव वर्ष की हार्दिक शुभेच्छा सहित ....

(कन्हैया यादव)
वरिष्ठ अनुवादक (प्रभारी)
पूर्व रेलवे, सियालदह

सूरज से सांझ तक

रोहित रंजन
वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (समन्वयन)
पूर्व रेलवे, सियालदह मंडल

अब अँधेरे की गहराईयों से गहरे हैं कुछ बादल
घुमड़-उमड़ कर बिखरते पत्तों की तरह,
यहीं कुछ ऊँचाई पर शायद
भाँप लेती, घबराहट में सिकुड़ी
तितलियों के पाँव को
या बरसना नहीं चाहती उन रास्तों पर,
और उनपर चलने वालों पर।
टकराती एक दूसरे से नभ में,
कहाँ समझ पायेगें हर एक
कि दिन नहीं जिसमें है सूर्य खड़ा,
जिससे छुप जाता हो हर अँधेरा सहमकर,
जलना होता है उसे जरूर, तपकर,
बस कुछ टुकड़े इन बादलों के,
ढक लेते हैं मुख, दिन को नहीं,
पर देख पाते हैं कुछ,
जो अलग करते हैं प्रकाश व अंधकार!
शायद तभी देख पाता है राही,
खुद को अपनी आँखों के आइने में!!
कितने धब्बे पुराने जमे, उसमें या खुद में पड़े!
तभी तो दिन है शाश्वत खड़ा,
या नहीं, तो है ही, सूरज दिन को दिखाकर
हर किसी से छीनकर उसकी आँखें,
जो अंधकार देख पाती उनसे!
लेकिन कितना अँधा हो जाएगा पथिक
जब डूबना होगा हर सूर्य को एक दिन।
तभी सूरज छिप जाता है
कभी बादलों में तो कभी शीत की बाहों में।
ताकि समझ पाएँ कितना सूर्य और
कितना उजाला
खोज पाते हैं जीवन में हम!!



भारतीय रेलवे का योगदान और लक्ष्य : विकसित भारत 2047

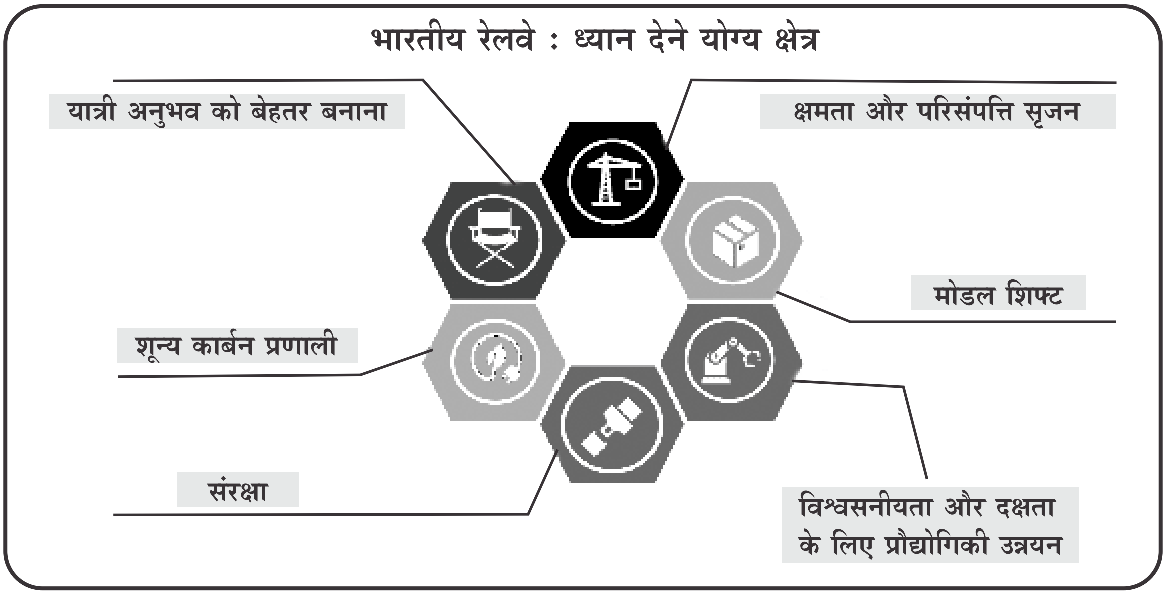
कार्तिक सिंह
उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (डी बी)
पूर्व रेलवे, कोलकाता

'हम रेलवे को केवल यात्रा के साधन के रूप में नहीं देखते हैं। हम इसे भारत के विकास की रीढ़ के रूप में देखते हैं।'

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी (दिसम्बर 2014) के ये कथन भारतीय रेलवे के महत्त्व को बखूबी दर्शाते हैं। भारतीय रेलवे, जो विश्व की चौथी सबसे बड़ी रेलवे प्रणाली है, ने स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से लेकर आज तक देश की आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। 2047 में जब भारत अपनी स्वतंत्रता के 100 वर्षों का उत्सव मनाएगा, तो भारतीय रेलवे का योगदान और भी महत्वपूर्ण हो जाएगा। 'विकसित भारत 2047' के लक्ष्य को प्राप्त करने में भारतीय रेलवे का महत्वपूर्ण स्थान रहेगा।

इस लेख में हम भारतीय रेलवे के वर्तमान योगदान और इसके द्वारा विकसित भारत की दिशा में किए जा रहे प्रयासों पर प्रकाश डालेंगे।

भारतीय रेलवे का लक्ष्य और योगदान



1. इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास और आधुनिकीकरण:

भारतीय रेलवे ने पिछले कुछ वर्षों में अपने इन्फ्रास्ट्रक्चर के आधुनिकीकरण के लिए कई कदम उठाए हैं। प्रमुख पहलें निम्नलिखित हैं -

रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण : भारतीय रेलवे ने 2030 तक 100 विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा है। इससे न केवल प्रदूषण कम होगा, बल्कि ऊर्जा की खपत भी कम होगी। वर्तमान में भारतीय रेलवे का 85 नेटवर्क विद्युतीकृत है। भारतीय रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण लक्ष्य अपनी पूरी ब्रॉड गेज नेटवर्क को 2030 तक 100 इलेक्ट्रिफाई करना है। 2047 तक, भारतीय रेलवे 'नेट ज़ीरो कार्बन एमिशन' परिवहन नेटवर्क बनने का लक्ष्य रखता है। इस बदलाव से न

केवल रेलवे अधिक पर्यावरण मित्र बनेंगे, बल्कि यह भारत के पेरिस समझौते के तहत अपने कार्बन उत्सर्जन को कम करने के प्रयासों में भी सहायक होगा।

उच्च गति ट्रेनें : भारतीय रेलवे ने देश भर में तेज़ और आधुनिक ट्रेनों का संचालन शुरू किया है। जैसे कि वंदे भारत एक्सप्रेस और सेमी हाई स्पीड कॉरीडोर की शुरूआत। 2047 तक भारतीय रेलवे को हाईस्पीड रेल नेटवर्क के माध्यम से वैश्विक मानकों के बराबर लाने की योजना है। भारत के प्रमुख शहरों को जोड़ने के लिए हाईस्पीड रेल नेटवर्क का विकास एक प्रमुख लक्ष्य है। भारत में हाईस्पीड रेल नेटवर्क का विस्तार किया जाएगा, जिससे यात्रा का समय कम होगा और रेल यात्रा, हवाई यात्रा के मुकाबले अधिक प्रतिस्पर्धी बन सकेगी। मुंबई और अहमदाबाद के बीच पहला बुलेट ट्रेन प्रक्षेत्र निर्माणाधीन है, और अन्य शहरों तक इसे विस्तारित करने की योजना है। 2047 तक भारत में 5000 किलोमीटर का हाईस्पीड रेल नेटवर्क बनाना लक्ष्य है। पहली वंदे भारत ट्रेन 15 फरवरी, 2019 (दिल्ली-वाराणसी) को चली थी, अबतक 100 से ज़्यादा सेवाएँ चालू हो चुकीं है । 2030 तक 800 से ज़्यादा ट्रेनों के परिचालन एवं 2047 तक 4500 से ज़्यादा ट्रेनों के परिचालन की योजना है।

नए टर्मिनल और स्टेशन निर्माण : भारतीय रेलवे कई प्रमुख शहरों में नए स्टेशन और टर्मिनल बना रहा है, जो स्मार्ट स्टेशन की दिशा में योगदान देंगे। इन स्टेशनों में अत्याधुनिक सुविधाएँ, पर्यावरण मित्रता और यात्री सुविधाओं में सुधार किया जा रहा है। रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण और डिजिटल समाधानों के कार्यान्वयन के लिए 2047 तक कई योजनाएँ बनाई गई हैं। स्मार्ट स्टेशन उच्च तकनीकी सुविधाओं से लैस होंगे, जिससे यात्रियों का अनुभव बेहतर होगा। 2030 तक 100 स्टेशन स्मार्ट स्टेशन में परिवर्तित किए जाएंगे, और 2047 तक पूरे स्टेशन नेटवर्क का आधुनिकीकरण किया जाएगा।

2. पर्यावरण और हरित रेलवे :

भारतीय रेलवे का उद्देश्य पर्यावरणीय दृष्टिकोण से भी अपनी जिम्मेदारी निभाना है। रेलवे मंत्रालय ने 2030 तक भारतीय रेलवे को शून्य कार्बन उत्सर्जन बनाने का लक्ष्य रखा है। इसके लिए कुछ प्रमुख उपाय किए जा रहे हैं।

सौर ऊर्जा का उपयोग : भारतीय रेलवे ने कई क्षेत्रों में सौर ऊर्जा का उपयोग शुरू किया है। 2047 तक सभी प्रमुख रेल स्टेशनों और कार्य स्थलों पर सौर ऊर्जा की आपूर्ति की जाएगी।

हरित ट्रेनों का संचालन : वंदे भारत जैसी ट्रेनें जहां उच्च गति के साथ ऊर्जा दक्षता को प्राथमिकता देती हैं, वहीं भविष्य में ऐसे अन्य विकल्पों पर काम किया जा रहा है, जो पूरी तरह से शून्य उत्सर्जन वाले होंगे।

3. डिजिटल परिवर्तन और सुरक्षा :

रेलवे में डिजिटल टेक्नोलॉजी के समावेश से यात्री अनुभव और सुरक्षा दोनों में सुधार हो रहा है।

डिजिटल टिकटिंग : रेलवे का लक्ष्य है कि 2047 तक 90 प्रतिशत टिकट डिजिटल रूप से बुक किए जाएं, जिससे भौतिक अवसंरचना पर दबाव कम होगा। भारतीय रेलवे ने यात्रियों के लिए रेलवे ने आन लाइन रिजर्वेशन, e-Tickets, UTS app, e-Meal Ordering Systems, और Train Tracking Systems आदि जैसी सुविधाएँ शुरू की हैं।

रेलवे सुरक्षा प्रणाली : रेलवे सुरक्षा को बढ़ाने के लिए सीसीटीवी स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (एटीएस), और बेहतर आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली विकसित की जा रही है।

2047 तक, भारतीय रेलवे सुरक्षा, कार्यकुशलता और यात्री अनुभव को बढ़ाने के लिए अत्याधुनिक प्रौद्योगिकियों को अपनाएगा। ट्रेन संचालन में निरंतर सुधार के लिए आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (एआई) आधारित पूर्वानुमान और बिग डेटा का इस्तेमाल किया जाएगा। उन्नत सिग्नलिंग प्रणालियों और स्वचालन तकनीकों को रेलवे संचालन में शामिल किया जाएगा।

4. आर्थिक विकास में योगदान

भारतीय रेलवे का भारत की आर्थिक प्रगति में विशेष योगदान रहा है। यह न केवल यात्री परिवहन बल्कि माल परिवहन में भी अहम भूमिका निभाता है। भारतीय रेलवे द्वारा माल परिवहन में निवेश बढ़ाने से छोटे और मध्यम उद्योगों को फायदा हुआ है।

भारतीय रेलवे ने 'ऑल वे' माल ढुलाई का मॉडल विकसित किया है, जिससे खासकर कृषि उत्पादों और निर्माण सामग्री की ढुलाई में तेजी आएगी। रेलवे के माध्यम से सस्ती और तेज़ माल ढुलाई से व्यापारियों और उद्योगों को बहुत लाभ होगा।

भारतीय रेलवे ने माल ढुलाई के लिए समर्पित गलियारों के निर्माण और विस्तार की महत्वाकांक्षी योजनाएँ बनाई हैं। इन गलियारों से मालवाहन और यात्री ट्रेनों का अलग-अलग संचालन किया जा सकेगा, जिससे माल ढुलाई की क्षमता बढ़ेगी और ट्रैक पर भी भीड़ कम होगी। पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी गलियारों को 2030 तक पूरी तरह से चालू करने की योजना है, और 2047 तक और अधिक गलियारों का निर्माण किया जाएगा।

5. रोजगार सृजन

भारतीय रेलवे भारतीय समाज में रोजगार सृजन के एक प्रमुख स्तंभ के रूप में कार्य करता है। वर्तमान में रेलवे में 1.3 मिलियन से अधिक लोग कार्यरत हैं, और यह संख्या बढ़ने की संभावना है। विभिन्न परियोजनाओं और आधुनिकीकरण योजनाओं के तहत बड़ी संख्या में रोजगार अवसर उत्पन्न होंगे। भारतीय रेलवे देश के सबसे बड़े नियोक्ता के रूप में अपनी स्थिति बनाए रखेगा, लेकिन इसे भविष्य की जरूरतों को पूरा करने के लिए कौशल विकास पर भी ध्यान देना होगा। भारतीय रेलवे योजनाओं और शैक्षिक संस्थानों के साथ साझेदारी करके युवाओं को रेलवे संचालन, इंजीनियरिंग और प्रौद्योगिकी में आवश्यक कौशल प्रदान करेगा। रेलवे नेटवर्क के विस्तार, आधुनिकीकरण और नई सेवाओं के परिचालन से लाखों नई नौकरियाँ सृजित होंगी।

राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) 2030

ऐसी रणनीति तैयार की जानी चाहिए जिससे परिचालन और वाणिज्यिक क्षमता में और वृद्धि हो, ताकि माल परिवहन में रेलवे का योगदान 45 प्रतिशत तक बढ़ जाए।

माल ढुलाई का समय कम करना और इसके लिए मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाकर 50 किमी/घंटा करना।

राष्ट्रीय रेल योजना के अंतर्गत, इसमें 100 प्रतिशत विद्युतीकरण, भीड़भाड़ वाले मार्गों पर बहुपटरियां बिछाना, दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मार्गों पर गति को बढ़ाकर 160 किमी/घंटा करना, सभी स्वर्णिम चतुर्भुज और स्वर्णिम विकर्ण मार्गों पर गति को बढ़ाकर 130 किमी/घंटा करना, तथा इन मार्गों पर सभी लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करना शामिल है।

नये समर्पित माल गलियारों (डीएफसी) की पहचान करना।

5 नये हाई स्पीड रेल कॉरिडोर की पहचान करना।

यात्री यात्रा के लिए रोलिंग स्टॉक और माल परिवहन के लिए वैगनों की आवश्यकता का आकलन करना।

100 प्रतिशत विद्युतीकरण (हरित ऊर्जा) प्राप्त करने और माल ढुलाई क्षमता बढ़ाने के लिए इंजनों की आवश्यकता का आकलन करना।

अंतरालों के विभाजन के आधार पर कुल निवेश का आकलन करना।

रोलिंग स्टॉक के संचालन और स्वामित्व, माल और यात्री टर्मिनलों के विकास, तथा ट्रैक अवसंरचना के विकास और संचालन में निजी क्षेत्र की भागीदारी।

राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) 2030-2051

राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) के पहले के मॉड्यूल में तीन मुख्य परिसंपत्ति श्रेणियों में पूंजीगत

व्यय की आवश्यकताओं का अनुमान लगाया गया है। ट्रैक, टर्मिनल और रोलिंग स्टॉक, और संबंधित डेटा निम्नलिखित प्रदर्शों में प्रदर्शित किया गया है।

अब से लेकर 2031 तक, ट्रैक इंफ्रास्ट्रक्चर में निवेश जिसमें डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी), हाईस्पीड रेल (एचएसआर), और कोर ट्रैक इंफ्रास्ट्रक्चर जैसे हाईडेंसिटी नेटवर्क (एचडीएन), हाईयूटिलिटी नेटवर्क (एचयूएन) और अन्य नेटवर्क में दोहरीकरण और सिग्नलिंग कार्य, साथ ही फ्लाईओवर और बाईपास का निर्माण शामिल है।

कुल पूंजीगत व्यय का सबसे बड़ा हिस्सा होगा, लगभग 66 प्रतिशत डीएफसी और एचएसआर पर खर्च में साल-दर-साल वृद्धि का अनुमान है। वैगन, कोच और लोकोमोटिव सहित रोलिंग स्टॉक, कुल पूंजीगत व्यय का लगभग 29 प्रतिशत हिस्सा होने की उम्मीद है, जबकि टर्मिनल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट (यात्री और माल टर्मिनल दोनों) शेष 5 प्रतिशत का हिस्सा बनाएगा।

यह प्रवृत्ति 2031 से 2051 तक जारी रहने की उम्मीद है। ट्रैक अवसंरचना निवो अभी भी कुल पूंजीगत व्यय का लगभग 60 प्रतिशत रहेगा, जबकि रोलिंग स्टॉक पर खर्च लगभग 39 प्रतिशत तक बढ़ जाएगा, जबकि टर्मिनल अवसंरचना विकास शेष हिस्से के लिए जिम्मेदार होगा।

निष्कर्ष

2047 तक भारतीय रेलवे के लक्ष्य काफी महत्वाकांक्षी हैं और 'विकसित भारत' की ओर बढ़ते कदमों में इसकी प्रमुख भूमिका होगी। पर्यावरणीय स्थिरता, आधुनिकीकरण, और प्रौद्योगिकी के क्षेत्रों में निरंतर निवेश से रेलवे न केवल यात्री सेवाओं को बेहतर बनाएगा, बल्कि आर्थिक विकास और सामाजिक समृद्धि में भी योगदान देगा। यदि इन लक्ष्यों को पूरा किया जाता है, तो भारतीय रेलवे भारत के भविष्य को आकार देने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा।

मैंने देखा है

कार्तिक सिंह
उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (डी बी)
पूर्व रेलवे, कोलकाता

मैंने देखा है, सुखे दरख्तों पर,
कोपलों को फिर से उगते हुए।

मैंने देखा है, आसमान को भी,
इस जमीन पर झुकते हुए।

मैंने देखा है,विशाल अकड़ू पेड़ों को,
टूटकर तूफान में गिरते हुए।

मैंने देखा है, हिम्मत न हारने वाले को,
हार को भी जीत में बदलते हुए।

मैंने देखा है, रात के अँधेरे में,
इंसान को भी जानवर बनते हुए।

मैंने देखा है, सरेआम अत्याचार देखकर,
आँखवालों को भी धृतराष्ट्र बनते हुए।

मैंने देखा है, कलयुगी दुशासन को,
फिर द्रोपदी का चीर हरण करते हुए।

मैंने देखा है, आज की सीता को,
दहेज के लिए, अग्नि में जलते हुए।

मैंने देखा है, कुछ को भूख का ग्रास बनते,
और हजारों टन अनाज को भी सड़ते हुए।

मैंने देखा है।

भारतीय रेल की यात्रा : आरंभ से लेकर आधुनिक समय तक

राकेश कुमार
वरिष्ठ सेक्शन अधिकारी, लेखा,
पूर्व रेलवे, सियालदह

भारतीय रेल, एक विशाल नेटवर्क और राष्ट्र की जीवनरेखा, भारत के इतिहास और अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण स्थान रखती है। 19वीं शताब्दी में अपनी मामूली शुरुआत से लेकर दुनिया के सबसे बड़े रेलवे नेटवर्क में से एक बनने तक, भारतीय रेलवे ने भारत में परिवहन, वाणिज्य और कनेक्टिविटी को बदल दिया है।

भारतीय रेलवे का जन्म

भारतीय रेलवे की कहानी ब्रिटिश औपनिवेशिक शासन के दौरान शुरू हुई। भारत में पहली यात्री ट्रेन 16 अप्रैल, 1853 को बॉम्बे (अब मुंबई) और ठाणे के बीच चली, जिसने 34 किलोमीटर की दूरी तय की। इस घटना ने भारत में रेलवे परिवहन के उद्घाटन को चिह्नित किया और इसे इंजीनियरिंग और परिवहन में एक मील का पत्थर के रूप में मनाया गया। रेलवे की शुरूआत मुख्यरूप से ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी की माल और संसाधनों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने की इच्छा से प्रेरित थी।

प्रारंभिक रेलवे परियोजनाओं का नेतृत्व ब्रिटिश पर्यवेक्षण के तहत निजी कंपनियों द्वारा किया गया था। धीरे-धीरे, नेटवर्क का विस्तार हुआ, प्रमुख शहरों और कस्बों को जोड़ा गया। 1900 तक, ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे, ईस्टर्न बंगाल रेलवे और मद्रास रेलवे सहित कई प्रमुख रेलवे ज़ोन स्थापित किए गए थे।

औपनिवेशिक काल के दौरान विकास और विस्तार

रेलवे नेटवर्क का विस्तार भौगोलिक और सांस्कृतिक रूप से भारत को एकीकृत करने में सहायक था। 19वीं शताब्दी के अंत तक, रेलवे ने उपमहाद्वीप के एक महत्वपूर्ण हिस्से को कवर किया, जो लगभग 40,000 किलोमीटर तक फैला हुआ था। हालाँकि, औपनिवेशिक शासकों का प्राथमिक ध्यान प्राकृतिक संसाधनों का दोहन करने और भारत की अर्थव्यवस्था को ब्रिटेन की अर्थव्यवस्था के साथ एकीकृत करने पर रहा। इन उद्देश्यों के बावजूद, रेलवे ने अनजाने में सामाजिक और सांस्कृतिक एकीकरण ला दिया। विभिन्न क्षेत्रों और समुदायों के लोग जाति, धर्म और भाषा की बाधाओं को तोड़ते हुए एक साथ यात्रा करने लगे। रेलवे ने स्वतंत्रता संग्राम के दौरान स्वतंत्रता सेनिानयों और विचारों के आवागमन को भी सुगम बनाया।

स्वतंत्रता के बाद के घटनाक्रम

1947 में भारत को स्वतंत्रता मिलने के बाद, रेलवे में बड़े पैमाने पर बदलाव हुए। भारत सरकार ने रेलवे का प्रबंधन अपने हाथ में ले लिया, और खंडित क्षेत्रों को एक सुसंगत राष्ट्रीय नेटवर्क में एकीकृत कर दिया। 1989 का रेलवे अधिनियम परिचालन और शासन को सुव्यवस्थित करने में एक मील का पत्थर था। भारतीय रेलवे ने आधुनिकीकरण, विद्युतीकरण और स्वदेशी तकनीक के विकास को प्राथमिकता दी। डीजल और इलेक्ट्रिक इंजनों ने धीरे-धीरे भाप इंजनों की जगह ले ली, जिससे परिचालन अधिक कुशल और पर्यावरण के अनुकूल हो गया। 1980 के दशक तक, कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की शुरूआत ने टिकटिंग और यात्री सुविधा में क्रांति ला दी।

हाई स्पीड ट्रेनों और तकनीकी नवाचारों का आगमन

21वीं सदी में भारतीय रेलवे के लिए एक नया युग शुरू हुआ, जिसमें हाई स्पीड और सेमी हाई स्पीड ट्रेनें शुरू हुईं। वंदेभारत एक्सप्रेस, जिसे ट्रेन 18 के नाम से भी जाना जाता है, भारत की तकनीकी प्रगति का प्रतीक है। घरेलू स्तर पर डिजाइन और निर्मित यह सेमी हाई स्पीड ट्रेन आधुनिक सुविधाओं, तेज़ यात्रा समय और ऊर्जा दक्षता के साथ विश्वस्तरीय यात्रा का अनुभव प्रदान करती है। जापान की तकनीक पर आधारित महत्वाकांक्षी मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन परियोजना

एक और मील का पत्थर है। इसका उद्देश्य भारत में वास्तविक हाईस्पीड रेल लाना है, जिससे इन दोनों शहरों के बीच यात्रा का समय काफी कम हो जाएगा। हालाँकि ये प्रगति आशाजनक हैं, लेकिन उन्होंने ऐसी सेवाओं की अभिजात्य प्रकृति के बारे में बहस भी छेड़ दी है। हाईस्पीड ट्रेनों की अभिजात्य प्रकृति के संदर्भ में आलोचकों का तर्क है कि वंदेभारत एक्सप्रेस और बुलेट ट्रेन जैसी हाईस्पीड ट्रेनें मुख्य रूप से समाज के संपन्न वर्गों को अपनी प्रीमियम टिकट कीमतों के कारण सेवा प्रदान करती हैं। यह समावेशिता के बारे में चिंताएँ पैदा करता है, क्योंकि भारतीय आबादी का एक बड़ा हिस्सा सस्ती ट्रेन सेवाओं पर निर्भर करता है। आधुनिकीकरण और सुलभता के बीच संतुलन बनाना भारतीय रेलवे के लिए एक चुनौती बनी हुई है। हालांकि, समर्थकों का मानना है कि ये हाईस्पीड ट्रेनें उन्नत देशों की श्रेणी में शामिल होने की भारत की आकांक्षाओं को दर्ाती हैं। उनका तर्क है कि ऐसी परियोजनाएँ आर्थिक विकास को बढ़ावा दे सकती हैं, कनेक्टिविटी बढ़ा सकती हैं और बुनियादी ढाँचे के विकास में नए मानक स्थापित कर सकती हैं।

सामाजिक और आर्थिक योगदान

भारतीय रेलवे न केवल एक परिवहन नेटवर्क है, बल्कि सामाजिक आर्थिक विकास का एक महत्वपूर्ण चालक भी है। यह दुनिया के सबसे बड़े नियोक्ताओं में से एक है, जो लाखों लोगों को आजीविका प्रदान करता है। रेलवे ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों को जोड़ने, व्यापार को बढ़ावा देने और पर्यटन को बढ़ावा देने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। जनशताब्दी और गरीबरथ ट्रेनों की शुरूआत जैसी वोष पहलों ने आमलोगों के लिए रेल यात्रा को किफ़ायती बना दिया है। रेलवे ने अपने स्थिरता लक्ष्यों के हिस्से के रूप में सौर ऊर्जा से चलने वाले स्टेशनों, विद्युतीकृत पटरियों और जैव शौचालय के साथ हरित ऊर्जा पर भी ध्यान केंद्रित किया है।

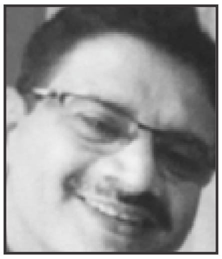
चुनौतियाँ और आगे की राह

अपनी उपलब्धियों के बावजूद, भारतीय रेलवे को कई चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है, जिसमें पुराना बुनियादी ढांचा, सुरक्षा संबंधी चिंताएँ और वित्तीय स्थिरता शामिल हैं। अभी हाल में ही 9 नवंबर, 2024 को बिहार के बरौनी जंक्शन पर एक दुखद घटना हुई, जहां अमर कुमार नामके एक 35 वर्षीय रेलवे कर्मचारी की एक डिक पलिंग ऑपरेशन के दौरान मौत हो गई। इस घटना ने भारतीय रेलवे में मैनुअल कपलिंग और डिकपलिंग प्रक्रियाओं की सुरक्षा के बारे में चर्चा तेज कर दी है। वर्तमान मैनुअल प्रणाली रेलवे श्रमिकों के लिए महत्वपूर्ण जोखिम पैदा करती है, जैसाकि इस घातक घटना से उजागर होता है। हम तकनीकी क्षमता में अभी बहुत लम्बा सफ़र तय करना है इन मुद्दों को संबोधित करने केलिए प्रौद्योगिकी, क्षमता वृद्धि में निरंतर निवेश की आवश्यकता है निजीकरण के साथ प्राथमिक चिंताओं में से एक कारण किराया वृद्धि की संभावना है। यदि निजी कंपनियों को लाभ के लिए ट्रेनें चलाने की अनुमित दी जाती है, तो जोखिम है कि टिकट की कीमतें बढ़ सकती हैं, जिससे आम आदमी के लिए रेलयात्रा करना महंगा हो जाएगा। यह कम आय वाले यात्रियों को असंगत रूप से प्रभावित करेगा जो दैनिक आवागमन के लिए रेलवे पर निर्भर हैं। यह सुनिश्चित करना महत्वपूर्ण है कि निजीकरण आबादी के इन वर्गों को बाहर न करे रेलवे का मुख्य मिशन केवल लाभ प्रदता नहीं होना चाहिए, बल्कि राष्ट्र की सामाजिक और आर्थिक जरूरतों को पूरा करना भी होना चाहिए। यदि निजीकरण के परिणामस्वरूप यात्री कल्याण पर लाभ पर जोर दिया जाता है, तो यह सार्वजनिक सेवा के रूप में रेलवे की भूमिका को कमजोर कर सकता है। निजीकरण को सफल बनाने के लिए, निजी क्षेत्र की दक्षता और जनकल्याण के बीच संतुलन बनाना महत्वपूर्ण है। इसकेअतिरिक्त, यह सुनिश्चित करने के लिए स्पष्ट नियम लागू किए जाने चाहिए कि सुरक्षा मानकों, सेवा की गुणवत्ता और कर्मचारी अधिकारों की रक्षा की जाए। सरकार को यह सुनिश्चित करने के लिए किराया संरचनाओं की निगरानी भी करनी चाहिए कि आर्थिक रूप से वंचित समूहों के हितों की रक्षा की जाए।

निष्कर्ष

निजीकरण भारतीय रेलवे के लिए अवसर और चुनौतियां दोनों प्रस्तुत करता है। जबकि इसमें सेवा की गुणवत्ता में सुधार, निवेश बढ़ाने और दक्षता बढ़ाने और नौकरी की सुरक्षा से संबंधित जोखिम भी पैदा करता है। मजबूत नियामक तंत्र और जनकल्याण पर ध्यान देने के साथ सावधानीपूर्वक तैयार किया गया दृष्टिकोण यह सुनिश्चित कर सकता है कि निजीकरण एक आधुनिक, कुशल और समावेशी रेलवे प्रणाली की ओर ले जाए जो सभी भारतीयों की जरूरतों को पूरा करे।

साहित्य और समाज में महिलाएं



कन्हैया यादव
वरिष्ठ अनुवादक, पूर्व रेलवे, सियालदह

भारतीय साहित्य और समाज में आदिकाल से ही महिलाओं पर लिखा जाता रहा है। प्राकृतिक नियमानुसार सदैव बलवान निर्बल का अस्तित्व समाप्त करने पर आमदा रहता है। यदि हम अपने आसपास नजर डालें तो पाएंगे कि शक्तिशाली चाहे महिला हो या पुरुष, अपने लाभ के लिए वह स्वयं पर आश्रित एवं कमजोर का उपयोग सदैव करता रहता है। एक ओर तो पुरुष स्त्री को देवी, शक्ति तथा माँ के पैरों तले जन्नत होती है कहकर उसे सम्मानित करता रहा है, वहीं दूसरी ओर उसके प्रति अमानवीय व्यवहार करने से लेशमात्र भी संकोच नहीं करता है। यहां तक कि एक पुरुष दूसरे पुरुष को अपमानित करने के लिए, स्त्री यौन संबंधी शब्दों/गालियों का प्रयोग करके अपने पौरुष को तुष्ट करता है। पुरुष के द्वारा स्त्री को शारीरिक और मानसिक रूप से प्रताड़िता करना, उसके साथ अमानवीय व्यवहार करना, स्वयं को स्त्री से श्रेष्ठ सिद्ध करने का प्रयास है; क्योंकि एक स्त्री की भाँति पुरुष बुद्धिमान भी है और संवेदनील भी।

विकास के इस दौर में ऐसा कोई क्षेत्र नहीं है, जहां स्त्री और पुरुष एक साथ कार्य करते हुए दिखाई नहीं दे रहे हों। सर्जना के क्षेत्र में एक स्त्री पुरुष से हमेशा एक कदम आगे है। तभी तो राष्ट्रकवि मैथिलीशरण गुप्तजी ने सृजनधर्मा नारी की प्रतिष्ठा के लिए सदैव उसका गौरवगान कर स्वयं को धन्य माना है। 'साकेत' में जहां उन्होंने गिरे पड़े सौमित्र प्रियापदतल में कहकर लक्ष्मण से उर्मिला के पैर तक पकड़वा दिया है, वहीं 'यशोधरा' में गौतम बुद्ध नारी की प्रशंसा करते हुए कहा -

दीन न हो गोपे, सुनो हीन नहीं नारी कभी
मूर्त दयामूर्ति वह मन से, शरीर से नहीं।

यद्यपि, आज विकास के क्षेत्र में नहीं विनाश के क्षेत्र में भी वह पुरुष से कदम से कदम मिलाकर चलने लगी है। अनेक उदाहरण ऐसे भी मिलते हैं, जिन्हें देखकर लगता है कि षड़यंत्र एवं विध्वंस के क्षेत्र में भी वह पुरुष की अगवानी करने को तत्पर हो उठी है; किंतु यह हर्ष अथवा गौरव की बात नहीं, वरन् अत्यंत खेद का विषय है। प्रकृति ने स्त्री पुरुष दोनों को अनेक गुणों से नवाजा है, जो एक दूसरे से भिन्न होते हुए भी विशेष एवं महत्वपूर्ण हैं। वैज्ञानिक अध्ययनों से स्पष्ट हुआ है कि बालक और बालिकाओं की शारीरिक बनावट में ही नहीं, बल्कि उनके संवेगों को अभिव्यक्ति में भी अंतर है। एक स्त्री, जो सदैव सृजन एवं ममत्व का पर्याय रही है; माँ, पत्नी और प्रेयसी और बेटी के रूप में पुरुष की मार्गदर्शिका बनकर, उसे उन्नति के पथ पर चलने को प्रेरित करती रही है; आज वह स्त्री कभी अज्ञानवश तो कभी स्वार्थवश पुरुष की अनुगामिनी तथा मुखापेक्षिणी बनकर, उसका अंधानुकरण करती हुई सतत पतन के गर्त में गिरती चली जा रही है।

दूसरी ओर, पिछड़े हुए ग्रामीण क्षेत्रों में आज भी स्त्री का जीवन कहीं हताशा और निराशा से भरा हुआ है, तो कहीं, उसने अपने पशुवत जीवन को अपनी नियति मानकर सहज ही स्वीकार कर लिया है। यदि हम हरियाणा, उत्तरप्रदेश, बिहार, झारखण्ड, उत्तराखण्ड के परिप्रेक्ष्य में वहां की ग्रामीण स्त्री के जीवन पर दृष्टिपात करें, तो पाएंगे कि आज भी वहां स्त्री धार्मिक अनुष्ठानों, वंशवृद्धि एवं गृहस्थी के संचालन का साधन मात्र है। उसकी भावनाओं एवं सपनों से किसी को कोई भी सरोकार नहीं है। यहां तक कि उसके माता-पिता आज तक किसी दूसरे की धरोहर तथा दान करने की वस्तु ही समझते हैं। यदि कुछ माता-पिता अपनी बेटी को पढ़ा-लिखाकर उसे आत्मनिर्भर बनाना चाहते हैं, तो इसका कारण है उसका विवाह। इक्कीसवीं सदी में दहेज का पारम्परिक रूप परिवर्तित हो गया है। यदि लड़की प्राइमरी में अध्यापिका है अथवा उसने बी.एड किया है तो उसका विवाह सहज ही हो जाता है; क्योंकि आज अधिकांश लड़के वालों की एक ही मांग रहती है लडकी बी.एड. होनी चाहिए, हमें और कुछ नहीं

चाहिए। इसके पीछे उनकी यह धारणा रहती है कि हर महीने उन्हें दहेज भी मिलता रहेगा, साथ ही गृहस्थ जीवन का सुख भी। अपने विवाह के पश्चात् एक महिला को पारिवारिक जिम्मेदारियों के निर्वहन करने के साथ ही, विद्यालय में पढ़ाने के लिए कोसों दूर पैदल चलकर जाना पड़े, अथवा वाहन में धक्के खाते हुए ही क्यों न जाना पड़े; उसकी इस व्यथा, पीड़ा से न तो माता-पिता और न ही ससुराल वालों को कोई सरोकार रहता है। इसके बावजूद प्रतिमाह वेतन प्राप्त करने के कारण वह समाज में ईष्या का पात्र भी बनी रहती है।

इसके अतिरिक्त एक वर्ग ऐसा भी है, जो लड़कियों को पढ़ने तभी तक भेजता है, जब तक कि उसके विवाह के लिए कोई प्रस्ताव नहीं आ जाता। लड़की चाहे कितनी भी बुद्धिमति क्यों न हो, यदि कहीं से उसके विवाह का प्रस्ताव आ जाता है, तो पढ़ाई को बीच में ही छोड़कर उसे विवाह करना पड़ता है। वहां माता-पिता की दृष्टि में पढ़ने लिखने से अधिक आवश्यक है उसका विवाह। लड़का मजदूर, अनपढ़ या फिर शराबी ही क्यों न हो, किंतु कमाने वाला होना चाहिए, इसके साथ यदि रहने को मकान, गोशाला में गाय, भैंस या बकरियाँ, खेत आदि हो, तो समझिए कि लड़की बहुत ही भाग्यशालिनी है। अतः लड़की की इच्छा-आकांक्षा को जाने बिना ही उसका विवाह कर दिया जाता है।

भारत के सामाजिक इतिहास में नारी को कभी देवी के रूप में पूजा गया, तो कभी उसे भोग्या मान लिया गया। ठीक वैसे ही जैसे गंगा को नदी के बजाय उसे जीवनदायिनी, देवो के सिर पर बिराजनेवाली और पवित्र मानकर उसमें अपने मलमूत्र और गंदगी बहाने का गंदा नाले के रूप में इस्तेमाल किया जा रहा है। इस दोगली मानसिकता ने भारतीयों को असभ्य और जंगली बनाकर रख दिया है। उन्नसवीं शताब्दी के सामाजिक सुधार संबंधी आंदोलनों ने भारतीय महिलाओं में नवजागृति उत्पन्न की, परिणामस्वरूप वह अपने कर्तव्य का निर्वहन करती हुई, अपने अधिकारों को जानने में रुचि लेने लगी। उसे भोग्या और देवी से अलग एक नयी नारी का जन्म हुआ है, जो स्वाभिमान, आत्मसम्मान, आत्मविश्वास, आत्म-निर्भरता एवं कर्तव्यबोध के भाव से परिपूर्ण थी। आधुनिक काव्य साहित्य में

नारी ही वह महासेतु है जिस पर अदृश्य से चलकर
नए जीवन नव प्राण दृश्य जगत में आते रहते हैं।

इन पंक्तियों के उल्लेख के साथ राष्ट्र कवि रामधारी सिंह 'दिनकर' ने विधाता की उस कल्पना की ओर संकेत किया है, जिसने नारी के रूप में आकार ग्रहण करते हुए संसार को सार्थकता प्रदान की है। कवि जयशंकर प्रसाद ने -

नारी तुम केवल श्रद्धा हो
विश्सास रजत नग पग तल में
पीयूष श्रोत सी बहा करो
जीवन की सुन्दर समतल में।

कहकर मानव जीवन को समरसता प्रदान करने में नारी के महत्व को रेखांकित किया है। वहीं सुमित्रानंदन 'पंत' ने -

मुक्त करो नारी को मानव
चिरवंदिनी नारी को
युग-युग की निर्मम कारा से
जननि सखी प्यारी को।

कहकर नारी के जननी, सखी और प्रेयसी - इन तीनों महत्व रूपों को ही रेखांकित ही नहीं किया है, वरन उसकी पराधीनता का भी उल्लेख कर दिया है। कविवर मैथिलीशरण गुप्त की वाणी युगों से नारी पर हो रहे पुरुष के अत्याचार, अनादर, उपेक्षा और अविश्वास को देखकर करुणापूरित होकर कह उठी -

अबला जीवन हाय तुम्हारी यही कहानी
आँचल में है दूध और आँखों में पानी।

साहित्य के अंतर्गत महिलाओं का उल्लेख प्राचीनकाल से ही होता चला आया है। नारी मानव जीवन को सुख एवं आधार प्रदान करनेवाली प्रभु की विशिष्ट रचना है। वह पुरुष के लिए सहज संप्राप्य न होकर त्याग एवं तपस्या से प्राप्त होने वाली एक अनुपम निधि है। वेदवचन है, जिसके द्वारा नारी ने नर से स्पष्ट शब्दों में कह दिया है- "दुरापना वातारिवाजहस्मि।" अर्थात् वायु के समान दुष्प्राप्य हूँ। वृहदारण्यक उपनिषद में ऐसे अनेक प्रसंग मिलते हैं, गार्गी प्रत्येक शब्द का गूढ़तम अर्थ जानना चाहती है। उसकी जिज्ञासा एवं उसका तलस्पर्शी अध्ययन पुरुष के समक्ष उसके बृहत् चिंतन को प्रस्तुत कर देता है। पुराणों में नारी की आधारप्रदायिनी शक्ति का अनेकों

वर्णन हुआ है। मार्कण्डेय पुराण में कभी

आधारभूता जगतस्त्वमेका कहकर, तो कभी ममत्ववगर्तेजति महांधकारे विभ्रायत्येतदतीव विश्वम् कहकर नारी की महत्ता को प्रतिपादित किया गया है। बाइबिल के प्रारंभ में जहां प्रकृति के विविध उपादानों की उत्पत्ति का चित्रण किया गया है, वहां आदम की उत्पत्ति के पश्चात् जब परमेश्वर देखता है कि सभी प्राणी अपने-अपने जोड़े के साथ आनंदित होकर विचरण कर रहे हैं, और आदम अपने उपवन में उदास होकर अकेला घूम रहा है; तब परमात्मा ने आदम की बायीं पसली से हव्वा को उत्पन्न किया, जिससे कि वह भी अन्य प्राणियों की भांति आनंदित हो सके। चीन के शास्त्रों में स्त्री को आत्मा विहीन माना गया है। वहां स्पष्टतः लिखा गया है -

पत्नी में आत्मा होती ही नहीं है, वह संपदा है। आत्मा पुरुष के पास है। वहां स्त्री आत्मा विहीन वस्तु मात्र है। इसलिए अंनतकाल से पुरुष समाज ने स्त्री का शोषण किया है। भारतवर्ष में भी सतयुग से अद्यतन अनेक ऐसे उदाहरण प्राप्त होते हैं, जहां स्त्री का महत्व पुरुष के लिए उपभोग की वस्तु तथा चल संपत्ति से अधिक नहीं रहा है। उसी नारी की पुराण में सर्वशक्ति सपन्न देवी के रूप में स्तुति की गयी है और जब वही देवी पुरुष को सहज ही प्राप्त हो जाती है, तो वह उसकी दृष्टि में सर्वथा उपेक्षित एवं उपभोग की वस्तु मात्र बनकर क्यों रह जाती है, यह एक विचारणीय बिन्दु है।

जिस प्रकार भोजन को सुस्वादु बनाने के लिए हम उसमें नमक एवं मिर्च मसालों का प्रयोग करते हैं, उसी प्रकार हमारे साहित्यकारों ने भी, नारी के वाह्य सौन्दर्य के मनमोहक चित्र प्रस्तुत करके पाठक को कभी आंनद सरोवर में अवगाहन कराया है, तो कभी त्याग एवं बलिदान की प्रतिमूर्ति बनाकर उसे देवी के रूप में स्थापित कर दिया है। परिणामस्वस्वरूप, समाज ही नहीं, वह स्वयं भी अपने आप को वैसा ही मानने-समझने लगी। जब कभी किसी स्त्री ने अपने मनोभावों एवं विचारों को अभिव्यक्त करने का साहस करके, अथवा भावावेश में इन प्रतिमानों को तोड़कर अपने मनोनुकूल जीवन जीने का प्रयत्न किया, तो उसे समाज से तिरस्कार एवं अपमान सहना पड़ा; कभी वह अवसादग्रस्त हुई, और कभी अपराधबोध कारण आत्महत्या जैसा जघन्य अपराध भी किया।

एक ओर, कुछ ऐसे साहित्यकार हुए हैं, जिन्होंने नारी की व्यथा को समझते हुए एक मानवी के रूप में उसके मनोभावों को चित्रित कर उसे पुरुष के समकक्ष ला खड़ा किया है तो दूसरी ओर जाने-अनजाने, कुछ साहित्यकारों ने पुरुष को नारी स्वाभाव के ठीक विपरीत लाकर खड़ा कर दिया है। उन्होंने पुष्प सदृश कोमल तथा लता सदृश पराश्रिता दिखाकर, मनोवैज्ञानिक रूप से उसे सदैव के लिए आसक्त तथा पराश्रिता बना दिया, तो पुरुष को पर्वत की तरह सुदृढ़ एवं सागर की तरह गूढ़ गंभीर रूप में चित्रित करके, उससे आँसू बहाने के प्राकृतिक अधिकार को भी छीन लिया। यही कारण है कि आज भी अधिकांश लोग जब कभी किसी पुरुष को व्यथित, पीड़ित होकर रोते हुए देखते हैं, तो वे कहते सुने जा सकते हैं सिर्फ इतनी सी बात है और तू औरतों की तरह रो रहा है। या क्या यार, तू भी बात-बात पर लड़कियों की तरह रोता रहता है। इसी दोहरी मानसिकता का परिणाम है कि जब कोई पुरुष साहित्यकार अपनी आत्मकथा अथवा अपनी किसी रचना में अनेक स्त्रियों से अपने संबंध को, अथवा स्त्री-पुरुष के अंतरंग क्षणों को चित्रित करता है, तब किसी को कोई आपत्ति नहीं होती है, किंतु यदि कोई महिला साहित्यकार साहस करके अपने अथवा किसी अन्य स्त्री के यौन शोषण का यर्थातस्वरूप प्रस्तुत करती है, तब समाज द्वारा उसके चरित्र को केवल संदेहात्मक दृष्टि से ही नहीं देखता, वरन् उसके नाम पर फतवा तक जारी कर दिया जाता है। पुरुष समाज अपनी कमजोरी ढ़कने एवं अपना पुरुषार्थ साबित करने के लिए रेप को महिलाओं के प्रति हथियार के रूप में इस्तेमाल करता है, जो एक प्रकार के विकार और नपुंशकता का द्योतक मात्र है। आये दिन ऐसी घटना हमारे समाज में आम हो गयी है, जो मानवता को शर्मशार कर रही है।

हमारे साहित्य में जिस किसी नारी की व्यथा, पीड़ा, उत्पीडन, शोषण, बलात्कारादि के चित्र उकेरे जाते हैं उससे किसी साहित्यकार को भले ही संतुष्टि और सम्मान की प्राप्ति होती है; किंतु जिस महिला के जीवन की किसी घटना विशेष को माध्यम बनाकर वह कहानी, कविता, आलेखादि लिखता है, उससे उस पीड़ित महिला की स्थिति में लेशमात्र भी सुधार नहीं हो पाता है। हां, इससे सुधि पाठकों के हृदय में करुणा एवं

दया का भाव अवश्य उत्पन्न हो जाता है। कभी-कभी ऐसा भी होता है कि जो स्त्री कल तक समाज के लिए आदर्श एवं सम्मानीय होती है, उसके साथ घटित बलात्कार की घटना का जब लोगों को ज्ञान होता है, तो वही स्त्री उनकी दृष्टि में दुष्चरित्र एवं कुलटा बन जाती है। तब उनका उसकी विवशता, शारीरिक एवं मानसिक उत्पीड़न आदि से कोई भी सरोकार नहीं रह जाता है। ऐसे अनेक उदाहरण अवश्य मिलते हैं, जिनमें जब किसी स्त्री के साथ बलात्कार की घटना के विषय में किसी आलेख अथवा रिपोर्ट के माध्यम से लोगों को जानकारी प्राप्त होती है, तो वह लोगों के आकर्षण का केन्द्र बन जाती है और तब अवसर पाते ही उसे कटाक्ष करते हुए अथवा अश्लील फब्तियां कसते हुए आत्मतुष्टि प्राप्त करते हुए आनंद का अनुभव करने लगते हैं। यहां तक कि उसके माता-पिता भाई-बहन का जीना दुष्वार कर देते हैं।

एक ऐसी स्त्री का वृतांत भी मिलता है, जिसका पति नपुंसक था, किंतु बाँझ होने का लांक्षन उसे सहना पड़ता था। एक दिन जब उसके ससुराल वाले उसके पति का विवाह अन्यत्र करने को तत्पर हो उठे, तो उस स्त्री ने किसी अन्य पुरुष के संसर्ग से गर्भधारण कर लिया। उसने यह दुस्साहस आत्मसुख या आत्म सम्मान के लिए नहीं किया, वरन इसलिए किया, क्योंकि वह नहीं चाहती थी कि भविष्य में उसी की भांति किसी अन्य स्त्री का जीवन भी बर्बाद हो जाए। यदि कभी इस स्त्री के जीवन का यह सच समाज के समक्ष उजागर हो जाए, तो क्या कोई भी व्यक्ति इस स्त्री के मनोभावों को समझ सकेगा और क्या समाज उसे क्षमा कर पाएगा?

वास्तविकता यह है कि जब तक समाज में स्त्री और पुरुष के लिए समान मानदंड निर्धारित नहीं होंगे तथा औरत ही औरत की दुश्मन होती है कहकर पुरुष समाज अपना पल्ला झाड़ना छोड़कर समाज के प्रति अपने कर्त्तव्यों का निर्वहन नहीं करेगा; तब तक सरकारी कागज में चाहे स्त्री को कितने ही अधिकार प्राप्त हो जाएं, किंतु उसकी स्थिति में कोई भी स्थायी परिवर्तन नहीं आ सकेगा।

आज इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से जो काल्पनिक समाज प्रस्तुत किया जा रहा है, वह भारतीय जीवनमूल्यों से कोसों से दूर है। अधिकांश भारतीय परिवार उसका रसास्वादन करके अपनी सभ्यता-संस्कृति तथा मानव मूल्यों को विस्मृत कर बीमार मानसिकता के शिकार हो रहे हैं। यही कारण है कि आज समाज में जहां एक ओर स्त्री आत्म निर्भर हुई है, वहीं दूसरी ओर वह धन प्राप्ति की अंधी दौड में शामिल होकर अपने प्रकृति प्रदत्त गुणों को विस्मृत कर अनेक मानसिक रोगों का शिकार हो रही है; किंतु स्त्री की इस स्थिति के लिए उससे अधिक पुरुष जिम्मेदार है, क्योंकि यदि पुरुष ने अपने अहं की तुष्टि के लिए स्त्री के आत्मसम्मान को आहत न किया होता तथा उसके अवैतनिक गृह कार्यों को भी अपने वैतनिक कार्यों के लिए समान महत्वपूर्ण माना होता, तो एक गृहणी को अपनी योग्यता, बुद्धिमता एवं श्रेष्ठता को सिद्ध करने के लिए स्वयं को दोहरी जिम्मेदारियों से भरा हुआ जीवन जीने के लिए बाध्य न होना पड़ता। प्रकृति ने स्त्री पुरुषों दोनों को अनेक गुणों से नवाजा है जो एक दूसरे से भिन्न होते हुए भी विशेष एवं महत्वपूर्ण है। अध्ययनों से यह स्पष्ट हुआ है कि बालक और बालिकाओं की शारीरिक बनावट में नहीं, बल्कि उनके संवेगों की अभिव्यक्ति में भी अंतर होता है। दोनों की एक दूसरे से भिन्न अपनी-अपनी विशेषताएं एवं अपने गुण होते हैं। अतः आज आवश्यकता है ऐसे साहित्य की जो स्त्री से उसका वास्तविक परिचय कराए, जिससे ऐसे समाज का निर्माण किया जा सके जिसमें स्त्री और पुरुष दोनों अपने नैसर्गिक गुणों के अनुसार अपने व्यक्तित्व का विकास कर सके और पुरुष दंभ तिरोहित हो; दोनों एक दूसरे को मानवीय गुणों एवं अवगुणों के साथ स्वीकार करे तथा दोनों ही अपने-अपने अवगुणों को स्वीकार करके उनका परिमार्जन करने के लिए सदैव तत्पर रहें। तभी एक स्वस्थ समाज निर्मित हो सकेगा, अन्यथा स्त्री की दृष्टि में पुरुष भी उपभोग की वस्तुमात्र बनकर रह जाएगा।

आत्म विश्वास कर आगे बढ
दृढ़निश्चय कर लक्ष्य पाने का
आत्मबल यदि जान गई
शक्ति अपनी पहचान गई
तो आत्मरक्षक बन जाएगी
बनी रही यदि पराश्रिता,
जीवन भर पछताएगी।

हम धोनी के, धोनिया हमारा

कुमार नयन सिंह
उपनिरीक्षक, दानापुर मण्डल
पूर्व मध्य रेल

बात उन दिनों की है जब भारत आईसीसी 2020 क्रिकेट विश्व कप हार चुका था। कोई 2009 की बात है शायद, ठीक से याद नहीं। पर हुआ ये था कि आक्रोशित भीड़ ने भारत के एक प्रसिद्ध खिलाड़ी की निर्माणाधीन घर की चारदीवारी को गिरा दिया। इस बाबत जब उस खिलाड़ी से बात की गई तो उन्होंने अपने चिर-परिचित धैर्य और संयम का परिचय एक बार फिर से 'कूल' रहते हुए जवाब दिया कि 'जब मैं 2011 का विश्व कप जीत के लाऊंगा तब वही लोग दीवार बनाएंगे।' और ऐसा ही हुआ भी, उनकी अगुआई में विश्व कप दूसरी बार जीता गया और भारत का नाम इतिहास के पन्नों पर हमेशा-हमेशा के लिए दर्ज हो गया। अब तक तो आप लोग पहचान ही चुके होंगे कि मैं किनकी बात कर रहा हूँ। जी हाँ, ये हैं हमारी भारतीय क्रिकेट टीम के कप्तान श्री महेंद्र सिंह धोनी। एक छोटे से अभावग्रस्त शहर का अदना-सा आम लड़का कैसे आज इतना बड़ा चमकता सितारा बना और कैसे अपने सपनों को उसने छोटे-छोटे शहरों के हर गली-महल्ले में क्रिकेट खेलने वाले लड़के की आँखों का सपना बना दिया, बखूबी दर्ज है उनकी जीवनगाथा में। ये सिर्फ एक आलेख नहीं है, ये एक रोमांचक और संघर्षो भरी यात्रा की गाथा है, उस आदमी के बारे में जिसने अपने खुद के दम पर आज ये मुकाम बनाया है। इससे पहले खास कर झारखंड, बिहार के किसी खिलाड़ी ने इतनी पहचान नहीं दिलायी इस राज्य को जितना अकेले इन्होंने। जी हाँ, जब आप उन्हें जानेंगे तो पायेंगे कि दबाव झेलना क्या होता है, अपने ही परिवार को मना कर, उनकी इच्छाओं के खिलाफ जाकर अपनी राह चुनना कितना कठिन होता है। जब सारे लोग आपकी एक हार का इंतजार कर रहे हों उस समय सफलता का स्वाद चखना कैसा लगता है। साल

2016 में इनके ऊपर बनी एक मूवी रिलीज हुई थी 'एमसडी', इस फिल्म से आप अपने आपको जोड़ पायेंगे, क्योंकि ये जमीन से जुड़े इंसान की कहानी है। उस इंसान की जो आसमान पर जाकर भी धरातल को नहीं भूला। उस इंसान की, जो आज भी अपने घर राँची आता है तो तमाम सुरक्षा व्यवस्थाओं को धत्ता बताकर अपने दोस्तों के घर बाइक चलाकर ही पहुँच जाता है। उस इंसान की, जो आज भी अपने लोगों के लिए वैसा ही है जो वह पहले हुआ करता था। करीबी कहते हैं कि उनके स्वभाव में रत्ती भर भी बदलाव नहीं आया है और यही उनकी महानता है, उनका बड़प्पन है। बदलाव सिर्फ इतना है कि उनकी दाढ़ियाँ सफ़ेद हो रही हैं जो चुपचाप मैदान में खड़े रहकर तनाव को पीने का अनकहा सबूत हैं। आखिर क्या है जो उन्हें इतना खास बनाता है? आखिर क्या है जो उनके कद को उनके समकक्षों की तुलना में कहीं आगे खड़ा करता है? समीक्षा करें तो पायेंगे कि उनके अंदर जो भाव है दूसरों को खुद से ज्यादा मौके देने का, ज्यादा आदर और सम्मान देने का, यही भाव उन्हें आम से खासमखास बनाता है। यही वह भाव है जो विश्व कप हो या कोई और कप, जब भी वो जीतते हैं तो उस कप को युवाओं

के हाथ में देकर चुपचाप किनारे खड़ा करने पर मजबूर करता है। यही वह भाव है जो तनाव भरे क्षणों में भी शांति बनाए रखने में उनकी सहायता करता है। यही वह भाव है जो मैदान में चाहे कितना भी बड़ा विकेट मिल जाए या खुद से ये विजयी शॉट लगा दें, उनको स्थिर रहने में सहायता करता है। क्योंकि ये सब चीजें उनके लिए अप्रत्याशित नहीं होतीं बल्कि एक सोची समझी रणनीति का हिस्सा भर होती और ये रणनीति अच्छे-अच्छे धुरंधर भी नहीं समझ पाते। लोग कहते हैं कि ये किस्मत के धनी हैं, इनका LUCK अच्छा है तो मित्रों LUCK मतलब भी जान लें आज LABOUR UNDER CORRECT KNOWLEDGE और यही उनका सीधा सा फलसफा है। खड़गपुर में टीटीई की नौकरी करते हुए प्रैक्टिस करना, अपनी प्रेमिका के गुजर जाने पर टूट जाने पर भी फिर से खुद को खड़ा करना, दोस्तों का प्यार, परिवार का सहयोग, ये कुछ बातें हैं जो हर युवा की जिंदगी में होती हैं और इसमें खास जैसा कुछ नहीं। वे भी एक आम आदमी थे, हैं और रहेंगे अपने लोगों के लिये। ऐसा कम ही होता है कि किसी कोच ने किसी लड़के को फुटबॉल खेलते देखा हो और उसमें प्रतिभा तलाश ली हो क्रिकेट की। दिल से नमन और सलाम है ऐसे द्रोणाचार्यो को भी जो बगुलों के बीच से हंस पहचानने का हुनर रखते हों। तो आइये चलते हैं कल साथ-साथ ये फिल्म देखने जहाँ हम अपने आपको जोड़ पायेंगे उस धोनी से जिसका अभी तक एक ही पक्ष हमने देख रखा है, उस धोनी से मिलने जो लोगों के दिलों का 'सुल्तान' है, कप्तानी का 'मास्टर ब्लास्टर' है, रणनीति का 'वैरी वैरी स्पेशल' जानकार है, विकेट कीपिंग का 'दादा' है, समय आने पर टीम इंडिया की 'दीवार' और इन सबसे बढ़कर 'कैप्टन कूल' है। समय आने पर वरिष्ठ खिलाडियों को यथोचित सम्मान देकर उन्हें आराम देना हो या विश्व कप जीतने पर एक वरिष्ठ खिलाड़ी को अपने कंधों पर बिठाकर पूरे मैदान पर चक्कर लगाना और उनसे ये कहलवाना कि ये मेरी जिंदगी का सबसे बड़ा सपना था जो अब पूरा हुआ, ये सब तथ्य इनके भारतीय क्रिकेट में महत्त्व को ही उजागर करते हैं। अगर आप ये सोच रहे हैं कि इस शख्स की इतनी प्रशंसा होनी ठीक नहीं तो ये भी सोचिए जनाब कि इन्हीं ने भारत की इतनी बड़ी आबादी को वो जश्न मनाने का सुनहरा मौका दिया जिसका उन्हें दशकों से इन्तजार था। क्या हम भूल सकते हैं विश्व कप के फाइनल में लगाया उनका वो विजयी छक्का, क्या कभी भूल सकेंगे हम 'हेलीकॉप्टर शॉट', या फिर कभी भूल सकेंगे टीम इंडिया के इस सफलतम कप्तान को।

माही खेल विधा के उस स्कूल से निकला है जहाँ पर नित नई चुनौतियाँ खेल-खेल में मज़ा लेने की खातिर पेश की जाती थीं। जैसे अगर बॉलर और विकेट कीपर छोड़कर केवल ऑफ साइड में ही छह से सात खिलाड़ी भर दिए जाएं और कहा जाए कि दम है तो लेग में मार के दिखाओ। हालाँकि एहतियातन एक या दो खिलाड़ी लेग में भी खड़े रहते थे और बॉलर को स्पष्ट निर्देश रहेगा कि भई, चाहे जो हो, ऑफ में वाइड भी फेंकनी पड़े तो फेंक लेकिन लेग में रन नहीं जाने चाहिए और बैट्समैन उस स्थिति में भी लेग में ही रन बनाए तो यह विधा विशेषकर झारखण्ड, बिहार, उत्तर प्रदेश में गली-मोहल्ला क्रिकेट में पाई जाती है। यहाँ यह प्रासंगिक होगा कहना कि सूर्य कुमार यादव भी ऐसे ही किसी क्रिकेट स्कूल के प्रोडक्ट नजर आते हैं।

ऐसे बल्लेबाजों को रोका नहीं जा सकता। ये पिच पर रहेंगे तो झंडा गाड़ कर अन्यथा इनके खुद के साथी इन्हें ताना, उलाहना देते रहेंगे कि आउट होकर आ जा भई, हमें भी बैटिंग करनी है, या तो फिर रन बना ले। मतलब यूँ समझिए कि ये 2020 फॉर्मेट वाला क्रिकेट तो अब जाकर शुरू हुआ है। किसी गाँव या छोटे शहर के आसपास एक या दो खेल के मैदान बने होते हैं। उसमें भी साल भर अलग-अलग गेम चलेंगे। सर्दियों, गर्मियों में क्रिकेट तो बरसात में फुटबॉल। उसी में खराब हुई पिच पर खेल कर बढ़िया प्रदर्शन करना है। अब ऐसे मैदानों में 2020 तो छोड़िए, केवल 10-12-15 ओवर्स के मैच होने आम हैं। रोज़ का अभ्यास हुआ तो दस से बारह ओवर और किसी अन्य टीम से मैच हुआ तो पंद्रह से सोलह ओवर। अब सोचिए कि ऐसे में धीरे खेलना कैसे आएगा किसी को। इतने में मैच रोमांचकारी बना रहता है। आप नम्बर एक पर उतरो या नम्बर दस पर, मूल उद्देश्य अधिक से अधिक रन

बटोरना है और जब बॉलिंग करो तो चाणक्य नीति से भी बेहतर नीति अपनानी पड़ती है। अब ऐसे में जो माही को महान रणनीतिकार बताते नहीं अघाते, उन्हें पता होना चाहिए कि माही जिस खेल की विधा को पढ़कर निकला है, वहाँ ये बातें आम हैं। उसकी ऐसी रणनीतियाँ हमें हैरान नहीं करती क्योंकि हम सबने लगभग ऐसा ही खेल खेला हुआ है।

मैं गारंटी दे सकता हूँ कि ऐसे कई बेहद शानदार खिलाड़ी केवल राजनीति और इस सिस्टम के मारे हुए हैं, वरना तो ऐसे-ऐसे बाकमाल भरे पड़े हैं कि दुनिया दंग रह जाए। धोनी के तमाम हेटर्स और आलोचक भी हैं लेकिन उन्हें शायद जो बात नहीं पता वो ये है कि ये जिस विधा में खेल कर बड़े हुए हैं ना, वहाँ सबसे बड़े आलोचक इनकी खुद के टीम मेंबर्स होते हैं। वही कहेंगे कि अरे रे! का कर रहा है जी, नहीं बनता है रन तो इन्जॉइड (इनजर्ड को यही कहते थे हम लोग, क्या पता अब भी कहते हो आजकल के गली-मोहल्ला क्रिकेट में) देके आ जाओ, हम देख लेंगे। कहेंगे कि इ बॉल पे छक्का मारके दिखाओ तो जाने, तनि मैदान से बाहर पहुंचाओ गेंदा तब न जाने। वहाँ चुनौती दी जाती है सरेआम कि किस ओवर में कितना रन बनाना है। हरेक चौका-छक्का की चुनौती से पहले कोई शर्त लगना आम बात है। खेल को अंतिम ओवर तक खींच कर तनावपूर्ण बनाने का गुण क्योंकि बैट्समैन को अपने ऊपर इतना ज़्यादा विश्वास रहता है, अगर रन ज़्यादा बचे हैं तो भी अंतिम गेंद तक हार नहीं मानने का जज़्बा, ये सब उसी क्रिकेट के स्कूल से सीखा हुआ है। हार गए तो इतना उलाहना सुनने को खुद की टीम से मिलेगा कि सुनते-सुनते धैर्य का पहाड़ उखाड़ के ले आएंगे हनुमान जी की तरह। इसीलिए बारम्बार कहता हूँ कि उनको कोई फ़र्क ही नहीं पड़ने वाला। जीत-हार से ऊपर उठा हुआ आदमी है धोनिया। अब तो खेलता है कि कहीं न खेलने से उससे भावनात्मक रूप से जुड़े लोग निराश और उदास न हो जाएं। हालाँकि एक ना एक दिन तो ये होना ही है, फिर भी, जब तक है जान....।

महिया का कदर इसलिए करता है लोग क्योंकि उसको सबका कदर है, सबकी भावना का ख़्याल है। वह अपने लिए कम, दूसरों के लिए ज़्यादा खेलता है। छोटे शहरों वाले ऐसे ही होते हैं, ज़रा प्यार मिला नहीं, ज़रा इज्जत मिली नहीं कि बस देने वाले का इतना इज्जत करने लग जाएँगे कि खुद से ज़्यादा उनके लिए ही सोचेंगे। घर में डांट खाएंगे तो खाएंगे कि बाहर वाला के लिए मरता है लेकिन समाज, देश-दुनिया का ज़्यादा सोचेंगे। क्या करें, नेचर और सिग्नेचर तो बदला नहीं जा सकता ना आखिर....।

वैसे तो अब क्रिकेट देखना बहुत ही कम हो गया है लेकिन उसकी समझ कम नहीं हुई है। जीवन के सबसे बेहतरीन साल जिस खेल के नशे में गुज़ार दिए हो, उसमें किसी से ज्ञान नहीं लिया जाता बल्कि तर्कसंगत बातों से स्वस्थ बहस की जाती है। आज भी जब-जब धोनी मैदान पर उतरता है तो उसे ऐसा अपार जनसमर्थन मिलता है जिसकी चाह लिए हजारों रिटायर हो लिए।

धोनी एक ऐसा बाकमाल व्यक्तित्व है जिसके आलोचक भी ना चाहते हुए भी उन्हें सुर्खियों में ले ही आते हैं। बाकी, हम जैसे साधारण प्रशंसकों की तो बात ही रहने दीजिए। लगभग 42 साल की उम्र का यह युवा अब चाहे कप्तान रहे ना रहे, सामने दिखे ना दिखे लेकिन अप्रत्यक्ष रूप से जो भूमिका है वह अतुलनीय और अनुपम है। आज बीस वर्षों से उन्हें लगातार अंतर्राष्ट्रीय पटल पर मेरे जैसे अनगिनत प्रशंसक खेलते देख रहे हैं। ये 20 वर्ष केवल अंतर्राष्ट्रीय खेल के हैं। बाकी तो जो झारखण्ड से या बिहार के पुराने लोग हैं वो पहले से इन्हें जानते हैं कि झारखण्ड, बिहार का कोई ऐसा मैदान नहीं जहाँ इस लम्बे बालों वाले ने बॉल को स्टेडियम ना पार कराया हो। अपने लोगों के लिए आज भी वही लोकल भाषा/स्लैंग सुनने के आदि धोनी के बारे में आप जितना पता कीजिएगा उतना समझते जाइएगा। जब एक क्रिकेटर को सुदूर दक्षिण भारत के लोग वहाँ के क्रिकेटर से ज़्यादा भाव दे सकते हैं तो समझ जाइए कि ये खिलाड़ी असाधारण ही है। जबकि दक्षिण भारत की राजनीति हिन्दी विरोधी आंदोलनों के बलबूते फलीफूली है और आज भी उत्तर भारतीयों के प्रति वहाँ (खास कर तमिलनाडु में) बहुत बढ़िया माहौल नहीं है यदि आप वहाँ आईटी सेक्टर के

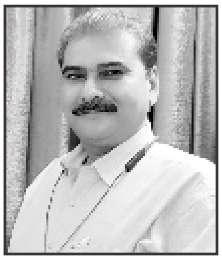
एक बहुमंजिला इमारत वाले काम को छोड़ किसी अन्य रोजमर्रा के जनता से जुड़े काम से जुड़े हैं तो। ऐसे में आखिर क्या हुआ कि एक झारखण्ड का खिलाड़ी भारतीय टीम में आकर और आईपीएल में सीएसके से जुड़कर वहाँ इतना छा गया कि जब भी वह स्टेडियम में उतरता भर है तो दर्शक आसमान सिर पर उठा लेते हैं और मतवाले हो जाते हैं?

इसका ज़वाब है जब इनकी कप्तानी में सीएसके ने अब तक हुए करीब 16 आईपीएल में 05 जीते। उसमें भी 2010 और 2011 के लगातार जीते गए कप ने तो जैसे वहाँ के खेलप्रेमियों में तूफान ला दिया। यह सर्वविदित है कि दक्षिण भारतीय व्यक्ति पूजक होते हैं। उन्होंने सिनेस्टार और राजनेताओं को अपना आदर्श बनाते हुए उनके मंदिर तक बना रखे हैं। ऐसे में क्रिकेट जैसे खेल में धोनी की कप्तानी में जब सीएसके सिरमौर बना तो वहाँ की भावविभोर जनता ने वहाँ की सर्वश्रेष्ठ उपाधि 'थाला' से इन्हें नवाज़ा तो किसी को कोई आश्चर्य नहीं हुआ। इतना ही नहीं बल्कि पिछले साल सहित अब तक कुल पाँच बार केवल एक ही टीम क्यों विजेता बनी, इसके लिए कोई तर्क देने की आवश्यकता ही नहीं। आखिर खिलाड़ी बोली पर और समानता के सिद्धांत पर चुने जाते हैं और कोई किसी को भी अपनी टीम में शामिल कर सकता है सिवाय कुछ खिलाड़ियों के। फिर भी सीएसके द्वारा ही पाँच बार आईपीएल जीता जाना ऐसी ही एक असाधारण उपलब्धि है। माही ने जीवन में इतनी तारीफ़ पा ली है कि अब केवल आलोचना ही बचती है जिस पर थोड़ा बहुत ध्यान जाता है हम जैसों का। जब इनकी आलोचना पढ़ते हैं और उसका स्तर देखते हैं तो एक मुस्कान आती है चेहरे पर और तरस आता है ऐसे आलोचकों पर। अब इन्हें कौन समझाए कि इन्हें अपनी कुंठा को शांत कर अपने पसंदीदा को खेलते देखने का सुख उठाना चाहिए ना कि अनजाने में हमारे पसंदीदा को चर्चा में लाने का, क्योंकि उसका स्तर तो धोनी/माही/थाला के चाहने वालों ने पहले से ही इतना ऊपर उठा कर रखा है कि अब समय लगेगा किसी को इतना ऊपर उठने में। उस अनजान खिलाड़ी को हम जैसों की ओर से भी शुभकामनायें रहेंगी। सचिन-सचिन का एक शोर हमने अपने होशोहवास में सुना है और इसी तरह के गुंजायमान शोर और भावों से लबरेज दर्शकों के मामले में थाला दूसरे स्थान पर हैं।

अपने घर के बड़ो को देखिए, यदि वो भी आपको बोझ ही लगते हैं तो फिर आपका क्या ही कहना! घर में बड़े-बुजुर्ग होते हैं। सब सोचते हैं कि ये अब बेकार हैं। लेकिन नहीं, उनके रहने भर से एक एहसास होता है कि कोई है जो मुखिया है, और जिनकी सलाह प्रत्येक महत्वपूर्ण मामले में ली ही जाती है और गंभीरता से अमल में भी लाया जाता है, जिनके होने भर से बाहरी लोग सहमते हैं घर के भीतर आने या कोई नुकसान पहुँचाने के विचार से। ऐसे बड़े अपनी आने वाली पीढ़ियों-नस्लों को परम्परा का पाठ पढ़ाते हैं, उन्हें तौर-तरीके सिखलाते हैं, फिर चाहे कितने ही आधुनिक विद्यालयों में ऐसी नस्ल/पीढ़ी पढ़कर तैयार हुई हो। धोनी अपने परिवार का वही मुखिया है।

माही जैसे खिलाड़ी दशकों में एक बार आते हैं। सही ही तो कहा गया कि लोगों का समय आता है, इनका दौर चलता है।

चीख



रवि प्रताप सिंह
मुख्य कार्यालय अधीक्षक
पूर्व रेलवे, सियालदह

मनीष कॉलेज से बाहर आया तो अनुष्का उसका इन्तजार कर रही थी। मनीष को देखते ही अनुष्का झूठी गुस्सा दिखाते हुए ठुनक कर बोली 'क्या मनीष! मैं आधे घंटे से यहाँ खड़ी तुम्हारा इंतज़ार कर रही हूँ और तुम पाँच की जगह साढ़े पाँच बजे अवतरित हो रहे हो, पूरे आधे घंटे लेट।' 'कूलकूलकूल माई प्यारी मी गुड़िया। दरअसल, आज सेंगर सर मूड में थे बीस मिनट देर तक कोचिंग लेते रहे। हां अब बोलो क्या इरादा है अब से रात नौ बजे तक का समय सिर्फ मेरी जानेमन का है।' 'चलो चलो फुसलाने में तो तुमने पी.एच.डी कर रखी है। तुम्हें याद है कि आज हमें मिलेनियम पार्क जाकर गंगा की लहरें देखनी हैं।' 'बस इतनी सी बात, चलो पकड़ते हैं बी.बी.डी. बाग की बस। धर्मतल्ला से बी.बी.डी. बाग जाने में सिर्फ दस मिनट लगते हैं। पाँच-पाँच रु. के दो टिकट लेकर बाईं ओर के पार्क में दो जोड़े प्रवेश कर गये, जहाँ उनकी ही तरह एक दूसरे में खोए जोड़ों की भरमार थी। सब एक दूसरे में गुम थे, किसी को किसी की कोई खबर न थी, जैसे सब के सब दुनिया से बेखबर हैं, उनकी दुनिया कहीं और है। मनीष और अनुष्का अपनी मनपसंद बेंच की ताक में थे, जो दस मिनट बाद ही उन्हें हासिल हो गई, क्योंकि उस पर बैठे जोड़े की लड़की किसी बात पर नखरा दिखाकर बेंच से उठकर आगे की ओर तेज कदमों से बढ़ी, पल भर में ही शायद उसे मनाने की गरज से लड़का भी तीव्र गति से उसके पीछे-पीछे हो लिया। फिर क्या था अनुष्का इतनी जोर से बेंच की ओर लपकी जैसे कुर्सी दौड़ के खेल की प्रतिभागी हो। अपने बैग को मनीष के लिए रखकर सीट आरक्षित महसूस करने का आनन्द भोग करने लगी। मनीष के बगल में आकर बैठते ही अनुष्का ने जोर से मनीष को यूँ आलिंगनबद्ध किया, मानो उससे बरसों बाद मिली हो, जबकि कहीं न कहीं रोज शाम को मिलना दोनों का उपक्रम था।

बहुत देर तक मनीष को गले से लगाए रखने के पश्चात् रिहाई दे अचानक अनुष्का ने प्रश्न किया, 'मनीष तुम सचमुच चले जाओगे मुझे कोलकाता में अकेली छोड़ कर? मनीष चुप रहा। जवाब दो मनीष!' मनीष ने गहरी निःश्वाँस लेते हुए कहा, 'अनु तुम तो अच्छी तरह जानती हो, कानपुर में माँ अकेली रहती है, मेरे सिवा उनका कोई नहीं, न माँ के सिवा मेरा कोई और। एक तुम मिली, वह भी मेरी किस्मत में सदा के लिए हो या नहीं यह भी मैं नहीं जानता। ये प्रेमी जोड़े एक दूसरे के साथ बिंधे हुए तुम देख रही हो, क्या तुम्हें यकीन है, कि ये सब एक साथ पूरी जिंदगी बितायेंगे। इसका मतलब यह नहीं कि मैं तुम्हे डरा रहा है, मेरा आशय सिर्फ इतना है, कि हमें हर परिस्थिति के लिए तैयार रहना चहिए।' इतना कह कर मनीष चुप हो गया। 'कोलकाता छोड़ कर कब जा रहे हो तुम', 'बी.एड. करने के बाद आगे की पढ़ाई कानपुर में ही करने का इरादा है, अब मामा जी पर और बोझ नहीं बनना चाहता मैं।' 'और मैं कोलकाता नहीं छोड़ सकती।' अनुष्का ने सिर नीचे किये हुए कहा।

'तो हो गया फैसला। हमारा तुम्हारा रास्ता जुदा-जुदा।' उनके आसपास खामोशी अपनी चादर इस तरह ताने थी जैसे उन दोनों के अलावा सिर्फ बहती हुई गंगा और स्टीमर पर चढ़ती-उतरती आकृतियां ही वहाँ विद्यमान हों। एक नदी सामने बह रही थी, दूसरी सरिता की बूँदों सरीखी टप-टप-टप अनुष्का की आँखों से टपक रही थी। ऐसा नहीं था कि मनीष को अनुष्का के टपकते हुए आँसुओं का भान नहीं था, किन्तु यथार्थ के आगे वह कुछ कह कर भ्रम को आमंत्रण नहीं देना चाहता था।

जिस कालका मेल से मनीष का आरक्षण था उसी से उसने अपनी मनपसंद बाइक भी साथ ही बुक करा

ली थी, हावड़ा स्टेशन पर नियत समय पर गाड़ी आ गयी। अनुष्का को समय देने के लिए मामा जी खास हिदायते देते, मसलन पहुँचकर फोन कर देना वगैरह कहकर चलते बने। उन्हें मनीष और अनुष्का के भावनात्मक सम्बन्धों की पूरी जानकारी थी। अकसर मामा जी की मौजूदगी में भी अनुष्का मनीष से मिलने उनके घर पहुँच जाती थी। मामा जी के अन्दर आज मनीष के साथ अनुष्का के प्रति भी वात्सल्य उमड़ रहा था। शायद यही कारण था, वे गाड़ी खुलने के पहले नम आँखे लिए हुए लेक टाउन अपने घर लौट आए।

मनीष.....! जोर से चीख पड़ी कल्पना। सहसा उसका कलेजा धौंकनी की तरह धौंकने लगा, उसे लगा वह गश खाकर गिर पड़ेगी उसने बालकनी की रेलिंग को जोर से भींच कर पकड़ लिया। जब तक कल्पना संयत होती मनीष हेलमेट हाथ में पकड़े एक की जगह दो सीढ़ियाँ चढ़ता हुआ ऊपर आ पहुँचा। उसने प्यार से मां को गले लगाते हुए पूछा 'क्या हुआ माँ तुम इतनी घबरायी हुई क्यों हो, लो मैं तो तुम्हारे सामने सही सलामत हूँ, आखिर हुआ क्या कि राह चलते लोग तुम्हारी चीख से चौंक पड़े। कल्पना बिना कोई उत्तर दिये बरामदे में रखे सोफे में धम्म से धँस गयी। मनीष प्यार से मां के नर्म हाथों को अपने सख्त हाथों में ले कर कुछ देर तक यूँ ही बैठा रहा। फिर उसके कौतूहल ने जोर मारा और वह प्यार से बोला 'मां! अचानक तुम्हें क्या हो गया था आज, तुम तो रोज ही मेरा रास्ता बारामदे में खड़ी होकर देखती हो। आज कुछ खास बात हुई क्या।' अचानक कल्पना बिफर पड़ी, 'वो टैक्सी वाला ब्रेक न मारता तो, तू जानता है क्या होता।' अरे माँ तुम भी! उस टैक्सी वाले से पहले ही मैंने ब्रेक मार दिया था, तुमने कुछ देखा भी, तुम तो बस ज़रा सी बात में डर जाती हो। ज़रा सी बात! जिस दिन एक ज़रा सी बात तुझे पता चलेगी न, तब मेरी चीख का कारण तेरी समझ में आ जायेगा। कलेजे में दबाए घर परिवार, नाते-रिस्तेदारों से दूर लाकर रखा तुझे, इस छोटे से शहर में, पर मुआ ये शहर भी सुरसा के मुख की तरह बढ़ता जा रहा है। अच्छा चल खाना निकालती हूं, हाथ-मुँह धो ले। 'नहीं, माँ आज तुझे वो सब कुछ बताना होगा जो हमेशा तू टाल देती है, वर्ना मैं एक निवाला मुँह में नहीं रखूँगा।' 'देख जिद मत कर, बात दो शब्दों की नहीं है, मैं तुझे सब कुछ बता दूँगी, जा पहले अपनी बाइक गैराज में रखकर आ, दौड़ा चला आया फुटपाथ पर खड़ी करके।' 'देख माँ, टालमटोल की बात आज नहीं चलेगी, मैं बाइक रख कर आता हूँ, खाना तभी खाऊँगा जब तू सारी गुत्थियाँ आज खोल देगी।' 'ठीक है आज सबकुछ बताऊँगी, चल हाथ-मुँह धोकर, खाने की मेज पर बैठ, मैं खाना गर्म करती हूँ।' पहला निवाला तोड़ते ही बेसब्र होकर मनीष बोला 'हाँ माँ, बोल आज तक क्या छुपाती रही है मुझसे। तेरी बात मैंने मानी मैं खाने की मेज पर अब तेरे सामने हूं, अब बोल सब कुछ।'

एक गहरी निश्वास छोड़ते हुए कल्पना धीरे से बोली 'तू जानना चाहता है न कि मैं तुझे मोटर साइकिल पर देखकर क्यों असहज हो जाती हूँ, क्यों चीख पड़ती हूँ। तो सुन, तू मेरे पेट में था और तेरे जन्म के समय मैं अस्पताल में थी, तेरे पिता जिन्हें तू कभी देख भी न सका वो तुझे देखने अस्पताल मोटरसाइकिल पर खुशी में सराबोर होकर आ रहे थे। अस्पताल के सामने आकर रोड क्रॉस करते समय एक कार से सीधी टक्कर ने उन्हें क्षत-विक्षत कर दिया। उसी अस्पताल में इमरजेंसी वार्ड में वह आखिरी साँसे ले रहे थे, इधर तू इस दुनिया में आने को मचल रहा था। तुझे शायद ये अजीब इत्तेफाक लगे, पर यह सच है, कि डॉक्टर ने जो समय तेरे जन्म लेने का लिखा था ठीक वही समय दोपहर तीन बज कर सैतालिस मिनट तेरे पिता की आखिरी साँस लेने का भी समय दर्ज हुआ। कुछ देर मुझसे छुपाया गया, पर कब तक। मुझे तो पता चलना ही था। मैं तेरे आने की खुशी भी न मना सकी, न उनके अन्तिम दर्शन करने की शक्ति ही मुझमें थी। वो मेरी नजर में तेरे रूप में जिंदा हैं। अब जाना तूने, क्यों चीख उठती हूँ मैं तुझे उस डायन मोटर साइकिल पर बैठे देख कर और रंग भी वही काला भूत-सा जो उस डायन का था, वही तुझे भी पसंद आया।'

मनीष स्तब्ध-सा किंकर्तव्यविमूढ़ मुद्रा में बैठा रहा। कुछ एक क्षण पश्चात् जैसे किसी ने झकझोर कर जगाया, उसे भान हुआ उसके हाथ में वह पहला निवाला है, जो मुँह में नहीं रख पाया था। अब वो

निवाला भी उसे मुँह में रखते न बना। उसके और माँ के आँसू एक साथ चुपचाप गाल से लुढ़क कर मेज पर टपक रहे थे टप-टप-टप। लम्बी चुप्पी मनीष ने तोड़ी 'माँ तूने इतनी बड़ी बात मुझसे छुपायी क्यों? तूने तो हमेशा जब भी पिता जी की बात मैं करता तो कहती, बेटा वो विदेश गये हैं, जासूसी करने उन्हें किसी तरह से घर से सम्पर्क रखने की मनाही है।' 'क्या करती बेटे तेरे बाल मन पर इतना बड़ा पत्थर नहीं रखना चाहती थी मैं।' माँ ने सुबकते हुए कहा। मनीष घूम कर भोजन के मेज की दूसरी तरफ आया और माँ को आगोश में लेकर सुबकते हुए बोला 'माँ अनजाने में मैंने तुझे कितना दुख पहुँचाया। आज से वादा करता हूँ कि तुझे और शंकाग्रस्त जीवन नहीं जीने दूँगा। मैं अपनी मोटर साइकिल बेच दूँगा, जीवन में कभी मोटर साइकिल नहीं चलाऊँगा, तुझे पहले बताना चाहिये था माँ। इतना बड़ा बोझ तू अपने सीने में लादे जी रही थी, चल अब खाना खा।' मनीष ने थाली से एक निवाला लेकर माँ को खिलाया। माँ ने एक निवाला लेकर बेटे को खिलाया। अब माँ-बेटे के आँसू, आँसू न होकर ओस की बूँद बन चुके थे। माँ के सीने से बोझ उतर चुका था। धीरे-धीरे माहौल सामान्य होने लगा अचानक कल्पना मनीष से बोली 'बेटे वो कलकत्ते वाली लड़की नाम क्या है उसका जिसकी बाते मुझे तू बताया करता है।' 'अनुष्का नाम है उसका! क्यों माँ तुझे वो अचानक क्यों याद आयी।' 'बेटे मैं चाहती हूँ, तू अपनी पसंद की किसी लड़की से शादी करके मेरे लिए बहू ले आ, अब अकेलापन मुझे काटने को दौड़ता है।' 'क्यों मैं हूँ न तेरे पास। मनीष अपनत्व भरे अंदाज में बोला।' 'तू सारा दिन कॉलेज, ट्यूशन, कोचिंग के चक्कर लगाता रहता है, भोर होते एक बार देखने को मिलता है, फिर रात में भोजन की मेज पर। सच-सच बता मनीष अनुष्का तुझसे शादी करेगी?' मनीष प्रत्युत्तर में चुपचाप खाना खाता रहा। 'चल छोड़ शायद मैंने कुछ गलत कह दिया।' 'नहीं माँ, बात यह है कि वह कोलकाता नहीं छोड़ सकती और मैं तुमको नहीं छोड़ सकता।' 'बस इतनी सी बात' मनीष को लगा जैसे जिस बात को वह पहाड़ समझ रहा था माँ के लिए वह राई का दाना है। 'चल हम दोनों कानपुर छोड़कर कोलकाता चलते हैं, तू भी वहाँ रम गया था, यहाँ तो मेरी वजह से आया है। तेरी तालीम भी बेहतर होगी, मुझे बहू भी मिल जायेगी।' 'और वहाँ खायेंगे क्या?' 'मैं कौन-सा खेती करती हूँ। तेरे जुम्मन काका से कह दूँगी, फसल बेच कर मेरे खाते में रुपये डाल देंगे और मुझे तेरे बाबू जी की जो पेंशन मिलती है, उसे कलकत्ते ट्रांसफर करवा लूँगी। अब तो कुछ तुझसे छिपाने की जहमत भी नहीं हैं।' मनीष को आज साक्षात् देवी लग रही थी माँ। माँ में समुद्र से ज्यादा गहराई होती है, उसने सुन रखा था पर आज वो सूक्ति सचमुच उसके सामने चरितार्थ हो रही थी। अपनी खुशी माँ से छुपाते हुए हाथ धोकर खाने की मेज से सीधे टेलीफोन पर जा पहुँचा मनीष, माँ ने अभी भी पुराने जमाने का लैंडलाइन नहीं छोड़ा था। माँ घरेलू कामकाज में व्यस्त हो गयी और मनीष फोन पर। दोनों के फोन का समय निश्चित था देर होने से अनुष्का का मोबाइल मनीष की घंटी बजा देता। अनुष्का के हलो कहते ही मनीष शरारत से बोला 'मुझसे शादी करोगी?' 'जी हाँ हुजूर, बिलकुल।' 'तो बोलो कब बारात लाऊँ,' 'जब आपकी मर्जी।' अचानक मनीष गंभीर हो गया, 'अनु तुम्हें मेरी माँ बहू बनाना चाहती हैं, तुम्हारी शर्त मानकर वो कोलकाता भी आने को राजी हो गयी हैं, पर तुम्हीं बताओ मैं माँ को लेकर क्या मामा जी के यहाँ रहूँगा और रहा भी तो कब तक सारी जिंदगी तो नहीं रह सकता, उनके भी तो बाल-बच्चे हैं, माना कि मुझे और माँ को मानते हैं, पर आखिर कब तक हम उनके साथ रहेंगे।' 'अब मुझे भी कुछ बोलने दोगे', 'हाँ-हाँ बोलो', 'तुमने कभी यह जानना चाहा कि आखिर मैं तुम्हें छोड़ सकती हूँ, पर कोलकाता क्यों नहीं? इसलिए क्योंकि मेरे दूर चले जाने से मेरे डैड बिल्कुल अकेले हो जाएंगे, जैसे तुम अपनी माँ को इतना प्यार करते हो वैसे ही मैं अपने डैड से। किसी भी जाति, वर्ग में शादी करूँ उन्हें मेरा हर फैसला मंजूर है, तुम तो जानते हो वो तुम्हें कितना प्यार करते हैं, उन्हें तुमसे शादी करना नामंजूर नहीं है। वे मेरी खुशी के लिए सबकुछ मान सकते हैं, त्याग सकते हैं। पर मनीष मेरे डैड के अलावा मेरा इस दुनिया में कोई नहीं है, शादी के बाद मुझे तो पति मिल जायेगा पर वे तो अकेले हो जायेंगे, वैसे भी मॉम उन्हें जब मैं तीन

साल की थी तभी कट्टी करके भगवान के घर चली गयी।' मनीष को अनुष्का के सुबकने की आवाज़ फोन पर साफ सुनाई देने लगी। कुछ देर की चुप्पी के बाद बात की शुरूआत मनीष ने की 'तो अनु क्या तुम चाहती हो, मैं तुम्हारे घर में माँ को लेकर रहूँ शादी के बाद।' 'ये मैंने कब कहा तुम जहाँ भी दो कमरे लेकर मुझे रखो मैं रह लूँगी पर कोलकाता में रहने पर मैं जब चाहूँगी अपने डैड को देख सकूँगी और डैड मुझे)।' 'और हमारी पढ़ाई?' 'तुम कोलकाता आओ तो सही, हम क्या रोज मिलते नहीं थे, साथ रहकर वो समय भी हम पढ़ाई में लगायेंगे।' 'ओ.के. डन' कहकर मनीष ने फोन विच्छेद किया।

माँ के कमरे में आते ही मनीष चहक उठा 'माँ हम कोलकाता कब जा रहे हैं।' 'अब तेरी पढ़ाई का हाल तू जाने मैंने तो कह दिया सब कुछ जो कहना था। तू कल ही चल मैं तैयार हूँ।' 'माँ ट्रेन का टिकट मैं तीन महीने पहले करवाता हूँ तब तक सब सेटल हो जायेगा, भगवान जो भी करता है ठीक करता है, तूने ठीक समय पर फैसला लिया इस बीच मैं कोलकाता जाकर अपना एडमीशन वगैरह करवा कर आता हूँ।'

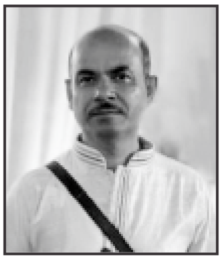
अगले ही दिन तत्काल से टिकट करवा कर मनीष दूसरे दिन कोलकाता में था। सेंगर साहब ने खुशी में कोचिंग में मनीष के बैच को पार्टी दी। दोस्तों में भी खुशी का माहौल था, उनका प्यारा दोस्त मनीष जो आ गया था फिर से उनके साथ। सेंगर साहब एडमीशन की जिम्मेदारी लेते हुए बोले, 'बेटा इस शहर में प्रो. सेंगर ने पैसा नहीं सिर्फ नाम कमाया है, तुम मेरे प्रिय छात्र हो तुम्हें अपने हाथों से गढ़ा है मैंने जाओ तुम्हारा एडमीशन समझो हो गया, तुम प्रक्रिया के अन्तर्गत ही हो।' कहकर प्रो. सेंगर ने मनीष की पीठ थपथपाई।

शाम को मिलेनियम पार्क की उसी पसंदीदा बेंच पर पहले से ही डटी थी अनुष्का, कर रही थी बेसब्री से उसका इन्तज़ार जो दोनों की खुशियों के लिए आ रहा था अपने जन्म के शहर को छोड़कर। उससे ज्यादा वह कृतज्ञता महसूस कर रही थी उस माँ के लिए, जिसने उसे अपने बेटे को सौंपने का फैसला कर लिया था। तीसरी बार फोन लगाने ही जा रही थी कि सहसा उसे गेट से मनीष आता दिखाई दिया। अपलक निहारती रही तब तक उसे जब तक वह आकर बैठ नहीं गया, उसके पहलू में। 'मैं आ गया हूँ अनुष्का।' मनीष की आवाज़ पर अनुष्का ने पलट कर देखा 'हाँ मनीष सचमुच तुम आ गये हो' कहकर मनीष के बैठते ही जोर से गले से लिपट गयी अनुष्का। अनुष्का की हिचकियाँ मनीष को किसी निर्मल झरने की आवाज़ सी लगी। धीरे-धीरे मनीष की आँखों से भी गंगा-यमुना प्रवाहित होने लगी थी।

"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 मिटा देने से उस कमल की शोभा ही नष्ट हो जायेगी। हम चाहते हैं कि सब प्रांतीय बोलियाँ, जिनमें सुन्दर साहित्य की सृष्टि हुई है, अपने-अपने घर में (प्रांत में) रानी बनकर रहे– प्रांत के जन-गण की हार्दिक चिन्ता की प्रकाश भूमि-स्वरूप कविता की भाषा होकर रहे और आधुनिक भाषाओं के हार की मध्य मणि 'हिन्दी' भारत-भारती होकर विराजती रहे।"

- गुरुदेव रवीन्द्रनाथ टैगोर

जल संरक्षण



जयशंकर
पूर्व रेलवे, सियालदह

जल संरक्षण की परिभाषा

जल को क्षति से बचाने की प्रक्रियाओं को जल संरक्षण कहते हैं।

दूसरे शब्दों में जल संरक्षण का अर्थ है पानी का प्रभावी ढंग से उपयोग करना, पानी की बर्बादी को कम करने के लिए पानी के उपयोग को बनाए रखना, निगरानी करना और प्रबंधित करना। जल संरक्षण में ताजे पानी के प्राकृतिक संसाधनों को स्थायी रूप से प्रबंधित करने, जलमंडल की सुरक्षा करने और वर्तमान और संभावित मानव मांग को पूरा करने से जुड़ी सभी नीतियां, रणनीतियां और पहल शामिल हैं।

जल संरक्षण के उद्देश्य

जल संरक्षण के निम्नलिखित उद्देश्य हैं;

यह सुनिश्चित करके भावी पीढ़ियों के लिए पानी को संरक्षित करना कि किसी पारिस्थितिकी तंत्र से मीठे पानी का निष्कासन उसकी प्राकृतिक प्रतिस्थापन दर से अधिक न हो।

ऊर्जा संरक्षण और उपयोग, क्योंकि जल पंपिंग, प्रसार और अपशिष्ट जल का पुनः उपयोग सभी के लिए महत्वपूर्ण मात्रा में ऊर्जा की आवश्यकता होती है।

जल प्रबंधन में दुनिया भर के विभिन्न देशों में कुल बिजली उपयोग का 15 से अधिक शामिल है।

पर्यावरण संरक्षण, जिसमें मानव जल के उपयोग को कम करना, न केवल स्थानीय प्रजातियों और प्रवासी जलपक्षियों के लिए मीठे पानी के आवासों के संरक्षण में सहायता करता है, बल्कि पानी की गुणवत्ता में भी सुधार करता है।

1) घर पर जल संरक्षण की विधियां

- घर पर ही आप निम्नलिखित तरीके से जल को संरक्षित कर सकते हैं।
- जब वॉशर में कपड़े बहुत सारे हों तो ही उनको धोएं।
- पानी की बचत करने वाले शॉवरहेड्स, शॉवर टाइमर और कम से कम नल का इस्तेमाल करें।
- कम या दोहरे फ्लश का उपयोग करें।
- अपने टूथब्रश का उपयोग करते समय पानी बंद कर दें, अपने रेजर को सिंक में धो लें।
- हाथ से बर्तन धोते समय बर्तन साफ करते समय पानी को बहने न दें।
- जहां भी संभव हो, पानी का पुनर्चक्रण करें और इसका उपयोग कम करें।
- पेड़ों और पौधों पर गीली घास के एक टुकड़े का प्रयोग करें।
- स्प्रिंकलर सावधानी से लगाएं।
- हाइड्रोलॉजिकल मीटर का प्रयोग करें.
- कुशल जल प्रणाली का प्रयोग करें।
- अपनी कार की सफाई करते समय पानी को बिना वजह न बहने दे।
- ड्राइववे और फुटपाथ धोने के लिए झाड़ू का उपयोग करें, न कि पानी की नली का।
- वाष्पीकरण को कम करने के लिए स्विमिंग पूल को ढकें।

2) खेत में जल संरक्षण

किसान लोग खेत में जल संरक्षण निम्नलिखित तरीके से कर सकते हैं।

(क) वर्षा जल संचयन : किसान अतिरिक्त वर्षा को बाद में उपयोग के लिए बचा सकते हैं। भूजल को भारी गिरावट से बचाने के लिए, किसान पूरे उत्पादन के दौरान पानी की पर्याप्तता बनाए रखते हुए प्रभावी ढंग से भूजल स्तर की भरपाई कर सकते हैं।

इस तकनीक का उपयोग देश के उन क्षेत्रों में भूजल संसाधनों की मदद के लिए किया जाता है जो सूखे के प्रति संवेदनशील हैं और जहां प्रचुर वर्षा होती है।

(ख) जैविक खेती : कम उर्वरकों के उपयोग के विपरीत, जैविक खेती से उपज बढ़ती है। अधिक लोगों

द्वारा जैविक कृषि पद्धतियों को अपनाने और कम पेट्रोकेमिकल उर्वरक का उपयोग करने के परिणाम-स्वरूप यूट्रोफिकेशन संबंधी प्रक्रियाएं भी कम हो रही हैं।

(ग) कवर फसलें : कवर फसलें, जो जमीन की रक्षा के लिए बोई गई हैं जो अन्यथा उजागर हो जाती हैं, मिट्टी की गुणवत्ता और कार्बनिक यौगिकों को बढ़ाती हैं और कटाव और तनाव को कम करती हैं।

(घ) टपक सिंचाई विधि : सामान्य सिंचाई पद्धतियाँ टपक सिंचाई सुविधाओं की तुलना में अधिक अपव्यय का कारण बनती हैं जब वे सीधे पौधे के आधार पर पानी वितरित करती हैं।

(ङ) खेत का समतलीकरण : ज्यादातर किसान जिन क्षेत्रों या बगीचों में आप खेती कर रहे हैं वे समतल नहीं होते हैं, कोई भी पानी जो मिट्टी में नहीं समाता वह जल्दी ही बह जाता है और अपशिष्ट जल के प्रमुख स्रोतों में से एक है। इसलिए फसल बोने से पहले जमीन को ठीक से समतल करने के लिए लेजर और अन्य उपकरणों का उपयोग करें, खेत का समतली-करण करने से अतिप्रवाह की समस्या को कम करता है या शायद खत्म भी कर देता है, अपशिष्ट बर्बादी को कम करता है और संरक्षण को प्रोत्साहित करता है।

जल संरक्षण नहीं करने के परिणाम

मीठे पानी की कमी क्षेत्रीय के अलावा एक वैश्विक मुद्दा भी है। विश्व के कुछ क्षेत्रों में वर्षा दर में गिरावट के लिए ग्लोबल वार्मिंग के प्रभाव जिम्मेदार हो सकते हैं।

खतरनाक अपशिष्टों, रासायनिक रिसाव, अनुपचारित अपशिष्टों के निर्वहन, अपर्याप्त सिंचाई सुविधाओं, निपटान और रिसाव आदि जैसे कारणों से प्रदूषण के प्रकाश में, स्वस्थ मीठे पानी के संसाधन गंभीर रूप से सीमित हैं और हर साल कम हो रहे हैं।

इन सबके परिणामस्वरूप ग्रहीय पर्यावरण नष्ट हो रहा है। दुनिया भर में कई जगहों पर साल के लगभग हर दिन बारिश होती है।

इसके बावजूद, विभिन्न कारकों, जैसे निपटान, संरक्षण, वाष्पीकरण, स्वच्छता आदि के कारण गंभीर चुनौतियाँ अभी भी हैं।

विभिन्न प्रक्रियाओं से होने वाली भारी जल हानि में वर्षा की मात्रा एक स्वीकृत कारक है।

अधिकांश व्यक्ति अभी भी पानी का उपयोग गैर-जिम्मेदाराना ढंग से करते हैं और जल संरक्षण की आवश्यकता से अनभिज्ञ हैं। यह एक भयानक सच्चाई है जिस पर ध्यान देने की जरूरत है।

घरों और व्यवसायों को पानी उपलब्ध कराने के लिए बुनियादी ढांचे के निर्माण का खर्च तेजी से अस्थिर होता जा रहा है। दुनिया में ऐसे कई क्षेत्र हैं जहां अत्यधिक शुष्कता है और पानी की कमी वांछनीय से कम है।

परिणामस्वरूप, क्षेत्र शुष्क भूभाग या टीले बन जाते हैं क्योंकि उथले भूजल तालिकाओं को पर्याप्त रूप से पुनः नहीं भरा जाता है।

यदि बेहतर सिंचाई विधियों का उपयोग नहीं किया जाता है, तो संभावित वाष्पीकरण उत्सर्जन, वास्तव में, प्रकृति द्वारा उत्पादित वर्षा से अधिक महत्वपूर्ण हो सकता है। इस प्रकार इसके कारण मिट्टी शुष्क हो जाती है, जिसके परिणामस्वरूप शुष्क भूभाग बन जाता है। यदि स्वच्छ जल के संरक्षण के लिए प्रभावी हस्तक्षेपों को कुशलतापूर्वक व्यवहार में लाया जाए तो ही पर्यावरण और इसके निवासी जीवित रहने में सक्षम होंगे।

जल पुनर्चक्रण खाद्य आपूर्ति का समर्थन करने के लिए आवश्यक जलमार्गों को संरक्षित करने में योगदान देगा। उचित मात्रा में वर्षा न होने से फसलें विकसित नहीं हो पातीं।

इस प्रकार, यदि भूजल कम हो जाता है, तो भोजन की लागत बढ़ जाएगी और कई और लोगों को भोजन की कमी का सामना करना पड़ेगा। घर और कार्यस्थल पर जल संरक्षण खाद्य फसलों को बढ़ाने के महत्वपूर्ण कर्तव्य के लिए और अधिक मुक्त कर देगा।

पानी की कमी के कारण वैश्विक पारिस्थितिकी तंत्र खतरे में है। मीठे पानी की कमी और ग्लोबल वार्मिंग के कारण, दुनिया के आधे से अधिक सबसे बड़े दलदल या तो सूख गए हैं या तबाह हो गए हैं।

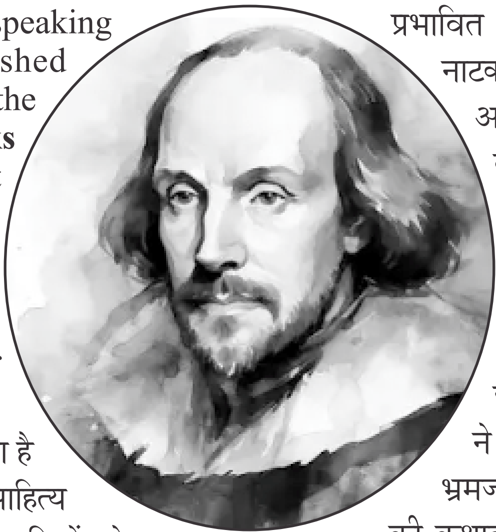
दलदलों में कई अलग-अलग प्रकार के जीवित जीव देखे जा सकते हैं। वे आम तौर पर समुद्री और पक्षी प्रजनक के रूप में काम करते हैं, इसलिए उनके विलुप्त होने से कई जानवरों और पोषक चक्रों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा है।

जब वाणिज्यिक, कृषि और घरेलू उद्देश्यों के लिए ताजा पानी प्राप्त करना चुनौतीपूर्ण होता है, तो इससे एक सफल अर्थव्यवस्था को संचालित करना कठिन हो जाता है। मीठे पानी की आपूर्ति की कमी से उन वस्तुओं के निर्माण में बाधा आ सकती है जिनमें ऑटोमोबाइल, ब्रेड और कपड़ा सहित बहुत अधिक पानी की आवश्यकता होती है।

शेक्सपीयर के नाटकों का हिंदी अनुवाद

शिव प्रसाद साव
कनिष्ठ अनुवादक,
पूर्व रेलवे, सियालदह

शेक्सपियर अंग्रेजी के महान कवि थे। उनमें उच्च कोटि की सृजनात्मक प्रतिभा थी और साथ ही उन्हें कला के नियमों का सहज ज्ञान भी था। उनके द्वारा लिखे गए सभी नाटक उच्च कोटि के हैं तथा प्रायः सभी भाषाओं में उनका अनुवाद किया गया है। जी.बी. हैरिसन ने शेक्सपियर के विषय में लिखा है- No house hold in the English speaking world is properly furnished unless it contains copies of the **Holy Bible and of the works of William Shakespeare.** It is not always thought necessary that these books should be read in mature years, but they must be present as **symbols of religious and culture.**



उपर्युक्त पंक्तियों से स्पष्ट हो जाता है कि शेक्सपियर का स्थान अंग्रेजी साहित्य में किस रूप में विख्यात है। उनकी कृतियों को वही आदर और सम्मान मिलता है जो पवित्र ग्रंथ बाइबिल को दिया जाता है। शेक्सपियर ने लगभग 36 नाटक लिखे हैं तथा कुछ कविताएं भी लिखी हैं। उनके कुछ प्रसिद्ध नाटक हैं- रोमियो जुलियट (दुखांत), ऑथेलो, मैकबेथ, हेमलेट, सम्राट लियर, जूलियस सीजर, मर्चेन्ट ऑफ वेनिस, ट्वेल्फथ नाइट, मच अडो अबाउट नथिंग (तिल का ताड़) दी टैम्पैस्ट (तूफान)। सभी सुखांत तथा दुखांत नाटक मील के पत्थर हैं। उनके समान इस क्षेत्र में कोई ख्याति प्राप्त न कर सका। शेक्सपियर के नाटकों का अनुवाद अनेक हिंदी साहित्यकारों ने किया है जिसमें डा. अमृत राय, स्व रांघेय राघव तथा हरिवंश राय बच्चन नाम चिरस्मरणीय रहेगा। रांघेय राघव तथा अमृत राय ने गद्यात्मक अनुवाद किया है जबकि बच्चन ने पद्यात्मक अनुवाद किया है। अमृत राय की भाषा प्रभावी नहीं बन पायी है। पाश्चात्य नाटकों का सबसे पहला प्रभाव बंगला साहित्य पर पड़ा है। भारतेन्दु हरिशचंद्र ने अपनी बंगाल यात्रा के दौरान पाश्चात्य नाटकों से प्रभावित बंगाल नाटकों का अभ्युदय देखा। इससे भारतेन्दु काफी प्रभावित हुए। उन्होंने तथा उनके साथी नाटककारों ने पाश्चात्य नाटकों के अनुवाद का बीडा उठाया। तोताराम वर्मा ने जोसेफ एडीसन के केटो नामक नाटक का अनुवाद सन् 1879 में केटो कृतांत नाम से किया। हिंदी में किसी विदेशी नाटक यह पहला अनुवाद है। इसी वर्ष इटावा निवासी रत्नसेन ने कॉमेडी आफ एरर्स का अनुवाद भ्रमजाल नाम से किया। उन्होंने नाटक की कथावस्तु को भारतीय आवरण प्रदान किया।

वास्तव में, शेक्सपियर नाटकों का हिंदी में अनुवाद का कार्य सर्वप्रथम भारतेन्दु हरिशचंद्र ने किया। उन्होंने The Merchant of Venice का अनुवाद दुर्लभ बंधु नाम से किया। उन्होंने नाट्यपाठ यथासंभव भारतीयकरण करते हुए प्रस्तुत किया ताकि दर्शकों को वह अपने ही परिवेश की कहानी लगे और उनका सहज साधारणीकरण हो सके। विदेशी नाम तथा स्थानों के बदले देशी नाम तथा स्थान दिए। अण्टोनियो के स्थान पर अनन्त, पोर्शिया के स्थान पर पुरश्री, शाइलाक के स्थान पर शैलाक्ष, ट्रिपोली के स्थान पर त्रिपुल कर दिया है। ऐसा करने का एकमात्र उद्देश्य लक्ष्य भाषा में वातावरण तैयार करना है। उन्होंने जहां

एक ओर देश, काल, परिस्थिति का भारतीयकरण किया, वहीं दूसरी ओर पात्रों के नाम भी पूर्णतः भारतीय नामों के अनुकूल दिए। उनका यह अनुवाद भावात्मक होने के अतिरिक्त पूर्णरूप से अनुसृजन की कोटि में आता है। हास्यमय प्रसंगों को भी भारतीय पृष्ठभूमि में फिर से प्रस्तुत किया। इस महान अनुवादक की रचनाओं का पुनर्मूल्यांकन हिंदी में करना चाहिए।

भारतेन्दु का अनुवाद प्रकाशित होने के पश्चात 24 साल बाद 1913-14 में पंडित गंगा प्रसाद उपाध्याय ने शेक्सपियर के कथानक का छह भागों में पुनर्लेखन किया। इसे इंडियन प्रेस प्रयाग ने प्रकाशित किया। उपाध्यायजी ने एक प्रकार से पहली बार शेक्सपियर के नाटकों से हिंदी संसार को परिचित कराया। उसके बाद सीताराम, रांघेय राघव, धर्मपाल शास्त्री तथा हरिवंश राय बच्चन ने शेक्सपियर के उल्लेखनीय अनुवाद किए।

रघुबीर सहाय ने शेक्सपियर के चार नाटकों का अनुवाद किया है- (1) बरनम वन, 1979 (मैकबेथ) (2) ओथेलो, 1957 (3) बाहरवीं रात (4) एक सपना (5) जूलियस सीजर, 1958। इसमें बनरम वन प्रकाशित है। शेष तीनों नाटक अप्रकशितात हैं लेकिन सभी नाटक मंचित हो चुके हैं। सहाय ने नाम बदलकर शेक्सपीयर को आज के अनुकूल बनाने की कोशिश की है। मैकबेथ का नाम बदलकर 'बरनम वन' करने के पीछे शायद जन असंतोष को प्रमुखता देनी रही होगी। 'बरनम वन' के अनुवाद के बारे में पुस्तक की प्रस्तावना में उन्होंने लिखा है- यह अनुवाद करना मेरे लिए रचनात्मक अनुभव था। अंग्रेजी में शेक्सपियर के नाटकों का मूल आधार भाषा है और आवाज के उतार-चढ़ाव को अभिनय के लिए इस्तेमाल करती है। उसी लिए भीतरी एवं बाहरी दोनों घटनाओं के अनुसार वह बढ़ती, ठिठकती, मुड़ती और घूमती चलती है। यही वजह थी कि 'बरनम वन' के हिंदी अनुवाद के लिए मैंने कवित्त छंद चुना जिसमें हर मात्रिक छंद की अपेक्षा आवाज का अभिनव की अधिक संभावना है। पुरोहित गोपीनाथ जयपुर दरबार में कार्यरत थे। उन्होंने रोमियो तथा जुलियट का अनुवाद प्रेम लीला तथा ऐज यु लाइक इट का मनभावन नाम से किया है। अनुवाद के नजदीक है, अनुकूल है। वास्तविक सौंदर्य अनुवाद मनभावन के नाम से किया। पुरोहित का अनुवाद मूल पुस्तक के अनुकूल है। मनभावन में कहीं-कहीं अंग्रेजी का मुहावरा ही प्रयोग किया है। इस तरह का आरोप तत्कालीन साहित्यकारों ने उनपर लगाया है। इस संदर्भ में प्रेम लीला की भूमिका में उन्होंने लिखा है - मैं अनुवादक मात्र हूं। जहां तक संभव है, कवि के अक्षरों और शब्दों तथा वाक्यों में ही कवि का आशय प्रकट करना अपना परम कर्तव्य मानता हूं। मैंने कवि के गंभीर आशय को कवि के ही अक्षरों, शब्दों, वाक्र्यों और मुहावरों में प्रकट करने का प्रयत्न किया है ।

मिर्जापुर निवासी श्री मथुरा प्रसाद चौधरी ने मैकबेथ का अनुवाद साहसेन्द्र साहस तथा हैमलेट का अनुवाद जयंत नाम से किया। दोनों अनुवाद काफी सुंदर बन पड़े हैं। लाला सीताराम ने शेक्सपियर के प्रायः सभी नाटकों का अनुवाद किया। उनके कुछ अनुवाद इस प्रकार हैं-राजा लियर (1914), मनमोहन का जाल (1915), भूल भूलैया (1915), बगुला भगत (1922), सती प्रथा (1925), झूठा संदेह (1936)। सीताराम ने शेक्सपियर के नाटकों सफलतापूर्वक अनुवाद किया है। शिक्षित जनता के मध्य उनके नाटकों को पहुंचाया है। निःसंदेह उनका प्रयास स्तुत्य है, वंदनीय है। अनुवाद में भावानुवाद का सहारा लिया गया है। अनुवाद की भाषा काफी सरल है। पद्य में ब्रजभाषा तथा अवधी दोनों का प्रयोग किया गया है। ओथेलो नाटक को छोड़कर अनुवादक ने अंग्रेजी नामों का भारतीयकरण किया है। ओथेलो की भूमिका में उन्होंने लिखा है जो लोग अनेक स्थलों पर मूल नाटकों को बारीकी से खोजोंगे, उन्हें निराश होना पड़ेगा ।

रांगेय राधव के अनुवाद उतने सटीक एवं सफल नहीं हुए जितने बच्चन के । रांगेय राघव के अनुवाद में जगह जगह काफी त्रुटियां हैं । उनके अनुवाद में पद्य के स्थान पर गद्य का प्रयोग हुआ है। फलतः मूल कृति का सौंदर्य नहीं आ पाया है । रांगेय राघव द्वारा किए गए अनुवाद हैं- ओथेलो, जूलियस सीजर, हैमलेट। ओथेलो एक महान रचना है। इसके प्रत्येक पृष्ठ पर मानव जीवन की उन गहराइयों का वर्णन है जो जीवन भर मन अमिट छाप छोड़ जाता है ।

हिंदी भाषा का विकास

अजय कुमार
पूर्व रेलवे/मुख्यालय

भारत में संस्कृत 1500 ई. पू. से 1000 ई. पूर्व तक रही, ये भाषा दो भागों में विभाजित हुई वैदिक और लौकिक। मूल रूप से वेदों की रचना जिस भाषा में हुई उसे वैदिक संस्कृत कहा जाता है, जिसमें वेद और उपनिषद का जिक्र आता है, जबकि लौकिक संस्कृत में दर्शन ग्रंथों का जिक्र आता है। इस भाषा में रामायण, महाभारत, नाटक, व्याकरण आदि ग्रंथ लिखे गए हैं। संस्कृत के बाद जो भाषा आती है वह है पालि। पालि भाषा 500 ई. पू. से पहली शताब्दी तक रही और इस भाषा में बौद्ध ग्रंथों की रचना हुई। बौद्ध ग्रंथों में बोलचाल की भाषा का शिष्ट और मानक रूप प्राप्त होता है। पालि के बाद प्राकृत भाषा का उद्भव हुआ। यह पहली ईस्वी से लेकर 500 ई. तक रही। इस भाषा में जैन साहित्य काफी मात्रा में लिखे गए थे। पहली ई. तक आते-आते यह बोलचाल की भाषा परिवर्तित हुई तथा इसको प्राकृत भाषा की संज्ञा दी गई। उस दौर में जो बोलचाल की आम भाषा थी वह सहज ही बोली व समझी जाती थी, वह प्राकृत भाषा कहलाई।

दरअसल, उस समय इस भाषा में क्षेत्रीय बोलियों की संख्या बहुत सारी थी, जिनमें शौरसेनी, पैशाची, ब्राचड़, मराठी, मागधी और अर्धमागधी आदि प्रमुख हैं। प्राकृत भाषा के अंतिम चरण से अपभ्रंश का विकास हुआ ऐसा माना जाता है। यह भाषा 500 ई. से 1000 ई. तक रही। अपभ्रंश के ही जो सरल और देशी भाषा शब्द थे उसे अवहट्ट कहा गया और इसी अवहट्ट से ही हिंदी का उद्भव हुआ। हिंदी के अधिकांश विद्वान हिन्दी का विकास अपभ्रंश से ही मानते हैं। ऐसा कहा जाता है कि हिंदी का जो विकास हुआ है वह अपभ्रंश से हुआ है और इस भाषा से कई आधुनिक भारतीय भाषाओं और उपभाषाओं का जन्म हुआ है, जिसमें शौरसेनी (पश्चिमी हिन्दी, राजस्थानी और गुजराती), पैशाची (लंहदा, पंजाबी), ब्राचड़ (सिन्धी), खस (पहाड़ी), महाराष्ट्री (मराठी), मागधी (बिहारी, बांग्ला, उड़िया और असमिया), और अर्ध मागधी (पूर्वी हिन्दी) शामिल है।

हिंदी हमारी राष्ट्रभाषा एवं मातृभाषा है, सभी क्षेत्रों में हिंदी को बढ़ावा देने के लिए कई संस्थाएं और एनजीओ इस पर कार्य कर रहे हैं। यही कारण है कि दुनियाभर में हिंदी भाषा सीखने वालों की संख्या बढ़ती जा रही है। देश के साथ-साथ दुनियाभर में हिन्दी का प्रचार-प्रसार तेजी से आगे बढ़ रहा है। आज के दौर में एक से अधिक भाषा सीखने का चलन काफी बढ़ रहा है। जिस तरह भारतीय हिंदी के साथ-साथ दूसरी भाषाएं जानते हैं उसी तरह अन्य देश के लोग भी हिंदी भाषा सीखने का काफी प्रयास कर रहे हैं और सीख भी रहे हैं। अमेरिका में आधी आबादी हिंदी के प्रचार-प्रसार में जुटी है तो ऑनलाइन दुनिया में भी हिन्दी के प्रति प्रेम लगातार बढ़ रहा है।

हर साल 14 सितंबर को हिंदी दिवस के रूप में मनाया जाता है। 14 सितंबर को हिंदी के महान साहित्यकार व्यौहार राजेंद्र सिंह का जन्मदिन होने के कारण भी इस दिन को हिंदी दिवस के रूप में मनाया जाता है। हिंदी को विशेष दर्जा दिलवाने में गोविंद दास, हजारी प्रसाद द्विवेदी, काका कालेलकर और मैथिलीशरण गुप्त का अहम योगदान रहा है। साल 1918 में महात्मा गांधी ने एक हिंदी साहित्य सम्मेलन के दौरान हिंदी को राष्ट्रभाषा बनाने के लिए कहा था। बता दें, गांधी जी हिंदी को जनमानस की भाषा कहते थे। उनका हिंदी से खास लगाव था। दुनिया भर में लगभग 120 मिलियन लोग दूसरी भाषा के रूप में हिंदी बोलते हैं, और 420 मिलियन से अधिक लोग इसे अपनी मातृभाषा के रूप में बोलते हैं।

14 सितंबर 1949 को देवनागरी लिपि हिंदी को भारत की राजभाषा के तौर पर स्वीकार किया गया था। वहीं, 26 जनवरी 1950 को संविधान के अनुच्छेद 343 में हिंदी को आधिकारिक भाषा के रूप में मान्यता

दी गई थी और घोषित किया गया था। यह भारतीय गणराज्य की 22 आधिकारिक भाषाओं में से एक है। भारत के पहले प्रधानमंत्री जवाहरलाल नेहरू ने 1949 से शुरू होकर हर साल 14 सितंबर को हिंदी दिवस मनाने का फैसला किया और हिंदी साहित्य को मनाने के लिए देश भर में कई अन्य सांस्कृतिक उत्सव मनाए जाते हैं। हिंदी दिवस के अलावा, 10 जनवरी को विश्व हिंदी दिवस भी मनाया जाता है, जो 10 जनवरी, 1975 को नागपुर में आयोजित पहले विश्व हिंदी सम्मेलन की वर्षगांठ के रूप में मनाया जाता है, जिसमें 30 देशों के 122 प्रतिनिधियों ने भाग लिया था। यह पहली बार 2006 में पूर्व प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह द्वारा दुनिया भर में हिंदी भाषा को बढ़ावा देने के उद्देश्य से मनाया गया था।

संयुक्त राष्ट्र में कई बार हिन्दी की गूंज सुनाई दी है। लेकिन पहली बार 1977 में सुनाई दी थी। तब विदेश मंत्री रहे अटल बिहारी वाजपेयी ने संयुक्त राष्ट्र महासभा को हिन्दी में संबोधित किया था। अटल बिहारी वाजपेयी जी ने दुनिया को जय जगत का नारा दिया था। यह पहला ऐसा मौका था, जब भारत के किसी नेता ने वैश्विक मंच पर हिंदी बोली थी। अपने इस चर्चित भाषण में वाजपेयी जी ने दुनिया को वसुधैव कुटुम्बकम् का नारा दिया और पूरे संसार को एक परिवार बताया था।

हिंदी साहित्य का सम्मान करने और हिंदी भाषा के प्रति सम्मान दिखाने के लिए इस दिन देश भर में कई सांस्कृतिक उत्सव आयोजित किए जाते हैं। हिंदी दिवस पर, मंत्रालयों, विभागों, सार्वजनिक उपक्रमों, राष्ट्रीय बैंकों और नागरिकों को हिंदी भाषा में उनके योगदान के लिए राजभाषा कीर्ति पुरस्कार और राजभाषा गौरव पुरस्कार जैसे पुरस्कार प्राप्त होते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों (पीएसयू), विभिन्न मंत्रालयों, विभागों, राष्ट्रीय बैंकों और व्यक्तियों को हिंदी भाषा को बढ़ावा देने के लिए राजभाषा कीर्ति पुरस्कार और राजभाषा गौरव पुरस्कार जैसे प्रतिष्ठित पुरस्कारों से सम्मानित किया जाता है।

हिन्दी दिवस के दौरान कई कार्यक्रम होते हैं। इस दिन छात्र-छात्राओं को हिन्दी के प्रति सम्मान और दैनिक व्यवहार में हिन्दी का उपयोग करने आदि की शिक्षा दी जाती है। जिसमें हिन्दी निबंध लेखन, वाद-विवाद हिन्दी टंकण प्रतियोगिता आदि होती है। हिन्दी दिवस पर हिन्दी के प्रति लोगों को प्रेरित करने हेतु भाषा सम्मान की शुरुआत की गई है। यह सम्मान प्रतिवर्ष देश के ऐसे व्यक्तित्व को दिया जाएगा जिसने जन-जन में हिन्दी भाषा के प्रयोग एवं उत्थान के लिए विशेष योगदान दिया है।

हम भारतीय हैं और हमें हमारी राष्ट्रीय भाषा का सम्मान करना चाहिए। आधिकारिक भाषा के रूप में हिंदी को अपनाने से साबित होता है कि सत्ता में रहने वाले लोग अपनी जड़ों को पहचानते हैं और चाहते हैं कि लोग भी अपनी जड़ों की और लौटें तथा भारतीयों द्वारा हिंदी को भी महत्व दिया जाए।

"हिन्दी समस्त आर्यावर्त (भारत) की भाषा है। यद्यपि मैं बंगाली हूँ तथापि मेरे दफ्तर की भाषा हिन्दी है। इस वृद्धावस्था में मेरे लिए यह गौरव का दिन होगा जिस दिन मैं हिन्दी स्वच्छन्दता से बोलने लगूँगा। उसी दिन मेरा जीवन सफल होगा जिस दिन मैं सारे भारतवासियों के साथ हिन्दी में वार्तालाप करूँगा।"

- जस्टिस बाबू शारदाचरण मित्र

हिंदी की व्यापकता का प्रश्न

बेला कश्यप
राजभाषा विभाग/सियालदह

किसी देश की पहचान उसके राष्ट्रीय ध्वज, राष्ट्रीय चिह्न एवं राष्ट्रभाषा से होती है। राष्ट्रीय ध्वज, राष्ट्रीय चिह्न के साथ-साथ राष्ट्रभाषा न केवल देश को एकता की कड़ी में पिरोती है बल्कि देश-प्रेम की भावना समस्त देशवासियों के मन में जागृत करती है।

देश की आजादी के बाद राष्ट्रभाषा हिंदी तक हम उसे राजभाषा हिंदी केवल कागजों तथा दस्तावेजों में सिमट कर रह गई। आज तक हम उसे राजभाषा का भी रूप नहीं दिला सके। अनेक अधिनियम बने, नियम बने तथा सरकारी विभाग बने। आजादी के बाद न जाने कितनी पीढ़ी बीत गयी। समूचे राष्ट्र में हिंदी को सभी प्रदेशों के लिए राष्ट्रभाषा का गौरव अभी भी तीन कदम की दूरी पर है।

एक लंबी गुलामी के बाद सन 1923 में तुर्की आजाद हुआ तथा उसके शासन की बागडोर राष्ट्रपति मुस्तफा अतार्तक कमाल पाशा के हाथों में सौंप दी गयी। राष्ट्रपति के सम्मुख आजाद देश तुर्की की राष्ट्रभाषा निर्धारित करने का प्रश्न बहुत प्रमुख था। विदेशी प्रभाव में पढ़े-लिखे पदाधिकारी सरकारी कार्य को तर्कीश भाषा में करने में कोई रुची नहीं रखते थे। इसका कारण यह था कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर तर्कीश कोई समृद्ध भाषा नहीं थी। ज्ञान-शिक्षण, तकनीकी, मेडिकल और न्यायपालिका की शब्दावली तर्किश भाषा में न के बराबर थी। विदेशी भाषा ऐरेबिक में तुर्की का पूरा कार्य आजादी के पहले हो रहा था।

राष्ट्रभाषा के प्रश्न पर कमाल पाशा ने मंत्रियों, पदाधिकारियों, बुद्धिजीवियों, कूटनीतिज्ञों की एक बैठक बुलायी। बैठक में तर्क-वितर्क, वाद-परिसंवाद के बाद भी राष्ट्रभाषा के प्रश्न पर एक अनिर्णय की स्थिति उभर कर सामने आयी। अंत में अतातूक कमाल पाशा ने पूछा-आप सब बतायें कि तर्किश हमारी राष्ट्रभाषा बनेगी या नहीं? वक्त की नजाकत को समझते हुए कुछ विद्वानों ने एक बीच का रास्ता निकाला और बड़ी बुद्धिमानी से एक स्वर में कहा, तर्किश राष्ट्रभाषा बन सकती है परंतु इसको तकनीकी और भाषाई तौर पर परिमार्जित करने में 15 वर्ष का समय लगेगा। बादशाह मुस्तफा अब्दुल कमाल पाशा ने खड़े होकर अपना हाथ उठाया और कहा, 15 वर्ष का समय कल सुबह सूरज उगने के साथ खत्म हो जाएगा। जिस व्यक्ति को तर्किश कल सुबह तक राष्ट्रभाषा नजर नहीं आती वो तुर्की छोड़कर कहीं और जाने के लिए स्वतंत्र है और इसके साथ ही यह घटना एक इतिहास बन गई। कमाल पाशा ने एक लंबे समय तक राज्य किया और तर्किशश तुर्की की एक सफल राष्ट्रभाषा बनी रही, आज भी है।

जब 30 जून, सन 1997 में हांगकांग इंगलैण्ड से मुक्त हुआ, तो दूसरे दिन से ही चीनी भाषा को राष्ट्रभाषा के रूप में स्वीकार किया गया।

हिंदी देश की एकमात्र संपर्क भाषा, राजभाषा एवं राष्ट्रभाषा के रूप में निरंतर विकसित हो रही है। हमें हिंदी बोलकर, लिखकर गर्व महसूस करना चाहिए। अंग्रेजी भाषा के निरर्थक मोह से छुटकारा पाना है। आज हमारे देश के शिशु की शिक्षा का श्रीगणेश एबीसीडी वाली किताब तथा वन टू थ्री फोर की गिनती से होता है। वह शिशु इसी को अपनी भाषा समझता है। अंग्रेजी की वजह से न केवल हिंदी भाषा, बल्कि प्रादेशिक भाषाएं भी धीरे-धीरे अपने वजूद को खो रही हैं। एक बड़ी लकीर तथा एक छोटी लकीर खिंची गई है, तो हमारा प्रयास छोटी लकीर को और बढ़ाकर उसे बड़ा करना चाहिए। हम अंग्रेजी का विरोध न करें, हिंदी का प्रयोग करें, तो अपने आप अंग्रेजों की तरह अंग्रेजी हिंदुस्तान से शनैः शनैः विलुप्त हो जाएगी। गुड मार्निंग, टाटा, बॉय-बॉय का प्रयोग न कर नमस्कार, अलविदा आदि शब्दों का उपयोग करें। जवाहर लाल नेहरू

और महात्मा गांधी की विचारधारा को अपनाते हुए हिंदुस्तानी का धडल्ले से दैनंदिन बोलचाल में प्रयोग करें। हिंदुस्तानी का मतलब उर्दू नहीं बल्कि हिंदी और उर्दू की खूबसूरत मिलावट है।

'मन के जीते जीत है, मन के हारे हार।' चिरस्थायी विजय की प्राप्ति के लिए हमें हिंदुस्तानी अपना हस्ताक्षर हिंदी में करें। जो हाथ हिंदी में हस्ताक्षर करने में संकोच करते हों, उन हाथों से हिंदी का प्रसार संभव नहीं। अपने अंदर के झिझक को दूर करने की आवश्यकता है। संघर्ष हिंदी को लेकर नहीं है, संघर्ष कार्य की भाषा पर हो रहा है। बैंक, पोस्ट ऑफिस कार्यालय सर्वत्र इसका अधिकाधिक प्रयोग करना समय की मांग है। कंप्यूटर एवं इंटरनेट की दुनिया में भी हिंदी छा गई है। इंडिया, आउटलुक, मेरी सहेली, गृहशोभा आदि हिंदी पत्रिकाएं अंग्रेजी भाषा में प्रकाशित किसी पत्रिका से टक्कर ले सकती हैं। मोबाइल फोन ऐप हिंदी में संदेश भेजा जा सकता है।

यह एक व्यावहारिक सत्य है कि अपने ही देश में हिंदी को अपेक्षित सम्मान नहीं मिल पाया है। यह एक कटु सत्य है परंतु सत्य तो कड़वा होता ही है। आज देश की एकता और अखंडता पर बाहरी और भीतरी ताकतें बारम्बार कुठाराघात कर रही हैं। क्षेत्रीयतावाद, जातिवाद, भाषाई भेदभाव की मकड़जाल में जकड़ा भारत अपनी विभिन्न संस्कृतियों और भाषाओं की रक्षा करने में सक्षम नहीं हो पा रहा है। निरन्तर समाजिक एकता खोखली होती जा रही है। ऐसी परिस्थिति में एक राष्ट्रभाषा ही देश की एकता और अखण्डता को अविच्छन्न रखने में कारागार प्रमाणित होगी और वर्तमान में वह राष्ट्रभाषा हिंदी ही हो सकती है।

बड़ो माँ

राम कृपाल गुप्ता
स्टेशन मास्टर
दमदम/सियालदह

सुन्दर सत्य सुभाषित, बड़ो माँ तव अद्‌भूत शोभा।
आकर्षित करती तेरे तन की पावन प्रभा।।

गगन तुल्य गुंबज, रजत जड़ित सुकपाट।
सुन्दर सुखद सुनीर, समीप पावन गंगा घाट।।

ढोल मृदंग नगाड़े, करताल आदि बाजे।
मस्तक मुकुट स्वर्ण रचित, जवा फूल माला राजे।।

अगर कर्पूर चन्दन, शत वर्त्तकि शोभित।
सुसाधक समूह तव, पावन चरण नमित।।

पुष्प माला प्रसाद विक्रय कर, बहु जन अर्जित करते अर्थ।
माँ का आशीर्वाद अर्जित कर, वह विपन्न नहीं है व्यर्थ।।

सुखमय शान्तिमय मंगलमय, बन जाता आस्तिक जीवन।
कल तक जो चिंतित रहते थे, आज रहते हैं प्रफुल्लित मन।।

अनुनय विनय है माँ से, नैहाटी बन जाए तीर्थ स्थल।
कोटि-कोटि अवतजन आते, नमन करने माँ के चरण तल।।

स्वर्ण निर्मित आभूषण, शोभित माँ के पावन तन पर।
सतत सर्वदा दयादृष्टि रहे माँ, आगत प्रत्येक भक्त जन पर।।

"हिंदी को आप हिंदी कहें या हिंदुस्तानी, मेरे लिए तो दोनों एक ही हैं। हमारा कर्त्तव्य यह है कि हम अपना राष्ट्रीय कार्य हिंदी भाषा में करें।"

- महात्मा गांधी

इंटरनेट : एक वर्चुअल दुनिया

शशि भूषण गुप्ता
राजभाषा विभाग/सियालदह

इक्कीसवीं सदी का यह तीसरा दशक चल रहा है। विगत कुछ दशकों में मनुष्य जीवन को सर्वाधिक प्रभावित करने वाले कारणों पर यदि दृष्टि डाली जाए तो तकनीकी का विकास एक बड़े कारण के रूप में निकलकर सामने आता है, जिसने व्यक्ति और समाज के जीवन को अप्रत्याशित रूप में बदलने का कार्य किया है। इंटरनेट जैसी तकनीक ने मनुष्य जीवन को आश्चर्यजनक रूप से परिवर्तित करने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई है। वैज्ञानिक युग में तकनीकी विकास के अपने लाभ हैं और समय की आवश्यकता एवं माँग की दृष्टि से यह उचित भी है, परंतु इस तकनीकी विकास के कुछ घातक एवं भयावह नकारात्मक पहलू भी उभरकर सामने आए हैं।

इंटरनेट ने व्यक्ति को अपनी वास्तविक दुनिया और जीवनमूल्यों से अलग कर कंप्यूटर, लैपटॉप, टैबलेट, मोबाइल आदि के माध्यम से वर्चुअल दुनिया में पहुँचा दिया है। एक ऐसी वर्चुअल दुनिया, जिसकी गिरफ्त में व्यक्ति अपनी वास्तविक दुनिया से कोसों दूर हो चला है। सोशल मीडिया फेसबुक, यूट्यूब व अन्य चैटिंग एप ने तो आज की पीढ़ी के सामने एक अलग ही दुनिया खड़ी कर दी है, जिसमें एक बार व्यक्ति पहुँच जाए तो थोड़े ही समय में उसका आदी हो जाता है और फिर वह किसी काम का नहीं रह जाता।

इस दिशा में साइबर सायकोलॉजी के अध्ययनों के नतीजे चौंकाने वाले हैं। बच्चे एवं युवा इंटरनेट की दुनिया से ज्यादा प्रभावित हो रहे हैं। वर्चुअल दुनिया में रहने की लत उनके जीवन पर बुरी तरह से हावी हो रही है। सोशल मीडिया का व्यसन अब एक सामान्य घटना बन गया है। ऐसे में समय रहते इस तकनीकी संस्कृति के दुष्प्रभावों से बचाना व इसके सार्थक प्रयोग हेतु सजगता उत्पन्न करना अत्यंत आवश्यक हो गया है। सोशल मीडिया के व्यसन का शिकार होने वाले बच्चें, युवाएं एवं विद्यार्थियों के निद्रा चक्र, भावनात्मक परिपक्वता और शैक्षणिक प्रदर्शन पर नकारात्मक प्रभाव पड़ता है।

जो व्यक्ति सोशल मीडिया पर ज्यादा समय व्यतीत करते हैं, उनमें अनिद्रा की समस्या उत्पन्न हो जाती है। अच्छी नींद का सामान्य स्वास्थ्य से गहरा संबंध होता है। अतः नींद की अवधि में कमी अथवा व्यवधान आने से संपूर्ण स्वास्थ्य असंतुलित हो जाता है और धीरे-धीरे अनेक समस्याएँ प्रकट होने लगती हैं। सोशल मीडिया की आदत में महिला वर्ग की अपेक्षा पुरुष वर्ग में नींद की गुणवत्ता ज्यादा प्रभावित होती है।

क्रोध, चिड़चिड़ापन, आवेश, आलस्य, निराशा, आत्महीनता, आत्मविश्वास में कमी जैसी अनेक मनोव्याधियों के उत्पन्न होने का प्रमुख कारण भावनात्मक परिपक्वता के स्तर में कमी ही है। अकेलापन महसूस करना, अवसाद, तनाव जैसी गंभीर समस्याएँ सोशल मीडिया के व्यसनी लोगों में

सामान्य बात है। महिला वर्ग की भावनात्मक योग्यता पुरुष वर्ग की तुलना में ज्यादा प्रभावित होती है।

विद्यार्थियों की शैक्षणिक उपलब्धियों पर भी सोशल मीडिया की आदत का अत्यंत नकारात्मक प्रभाव पड़ता है। शैक्षणिक गतिविधियों में लगने वाला कीमती समय जब सोशल साइट्स पर व्यतीत होने लगता है तो निश्चित रूप से विद्यार्थी के परीक्षा परिणाम पर इसका नकारात्मक प्रभाव पड़ता है। इसमें भी महिला वर्ग की तुलना में पुरुष वर्ग की शैक्षणिक योग्यता ज्यादा प्रभावित होती है।

विद्यार्थियों में यह देखा गया है कि पढ़ाई की आवश्यक गतिविधियों; जैसे कक्षाओं में पढ़ाई जाने वाली पाठ्य सामग्री, अध्यापकों से संवाद, पढ़ाई को लेकर सहपाठियों से पारस्परिक चर्चा जैसी अनेक महत्त्वपूर्ण शैक्षणिक उपलब्धियों को बढ़ाने वाली गतिविधियों में न्यूनता आ जाती है। फलस्वरूप इसका सीधा दुष्परिणाम विद्यार्थी की शैक्षणिक उपलब्धि पर दिखाई देता है। यह दैनिक कार्य, अध्ययन, संबंध, रुचि, स्वास्थ्य, व्यवहार अर्थात संपूर्ण व्यक्तित्व एवं जीवन पर बुरा प्रभाव डालता है।

यह सच है कि इंटरनेट के फायदे है और यह आज के समय की आवश्यकता भी है, परंतु इसके दुष्प्रभाव और युवाओं में लगातार बढ़ती इसकी आदतों ने गंभीर समस्याएँ उत्पन्न कर दी है। अभिभावक, अध्यापक, परामर्शदाता, चिकित्सक, मनोवैज्ञानिक सभी के समक्ष विद्यार्थियों में पनपता इंटरनेट व सोशल मीडिया व्यसन एक गंभीर मुद्दा बन गया है। उनके शारीरिक, मानसिक स्वास्थ्य के साथ ही पूरे जीवन पर इसका नकारात्मक प्रभाव पड़ता है।

अतः इस दिशा में सभी स्तर पर सम्मिलित रूप से ऐसे सार्थक उपाय किए जाने आवश्यक है जिनसे विद्यार्थी जीवन को सोशल मीडिया के दुष्प्रभावों से बचाया जा सके। विद्यार्थियों के लिए उपयोगी, संतुलित, प्रामाणिक और सामाजिक स्वीकार्यता वाली सोशल साइट्स को ही उपलब्ध कराना चाहिए। सोशल मीडिया का प्रयोग सार्थक एवं निर्धारित समय के लिए ही किया जाए, ऐसी सजगता और जिम्मेदारी को उत्पन्न करना भी आवश्यक है। विद्यार्थियों को केवल वही एप उपयोग करना चाहिए, जो उनकी पढ़ाई एवं भविष्य के लिए महत्त्वपूर्ण है।

इंटरनेट सर्फिंग का एक सुनिश्चित समय निर्धारित कर लेना चाहिए, ताकि अनावश्यक समय की बरबादी न हो एवं इसकी लत भी न लगे। दैनिक गतिविधियों, आवश्यक कार्यों एवं पढ़ाई के समय सोशल मीडिया से दूरी बनाए रखना इनके व्यसन से बचने-बचाने का बेहतर विकल्प है। यह उपाय विद्यार्थी ही नहीं अपितु सभी के लिए समान रूप से कारगर एवं प्रभावी है।

विद्यार्थियों में अध्ययन की कुशलता, नवाचार की गतिविधियों से जुड़ना और शिक्षा एवं रोजगार के विकल्पों की दृष्टि से इंटरनेट व सोशल मीडिया की उपयोगिता एवं लाभ हैं, अतः मोबाइल, कंप्यूटर, टैब आदि की आवश्यकता एवं इंटरनेट के महत्त्व को उनके लिए कम करके नहीं आँका जा सकता है, परंतु इसकी सार्थक एवं संतुलित उपयोग की रीति-नीति बनाकर ही इसके दुष्प्रभावों से बचा जा सकता है।

इंटरनेट पर जानकारी, सूचनाओं, मनोरंजन व अन्य सामग्रियों का भंडार है, ऐसे में स्वअनुशासन, सजगता और उपयोग करने की नियमावली बनाकर उसका कठोरता से पालन करके सोशल मीडिया के दुष्प्रभावों से बचा जा सकता है।

कोलकाता ट्राम : इतिहास के झरोखे से

अभिषेक कुमार प्रसाद
कनिष्ठ अनुवादक,
पूर्व रेलवे, सियालदह

भारत का सांस्कृतिक और बौद्धिक केंद्र कोलकाता अपने समृद्ध विरासत, स्मारक एवं लोकनायकों के लिए विश्व प्रसिद्ध है। इसी विरासत का एक अभिन्न एवं ऐतिहासिक हिस्सा कोलकाता ट्राम है। ट्राम सेवा कोलकाता शहर के औपनिवेशिक अतीत का एक प्रमाण है जो सन् 1873 से इसकी पहचान का एक अभिन्न अंग रहा है। ट्राम ने कोलकाता के सामाजिक ताने-बाने को आकार देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। इसने आवासीय क्षेत्रों के विकास को सुविधाजनक बनाया, वाणिज्यिक केन्द्रों को जोड़ा और शहर के विस्तार को सक्षम बनाया। ट्राम ने शहर के सांस्कृतिक विकास में भी योगदान दिया। कई प्रसिद्ध लेखकों, कलाकारों और बुद्धिजीवियों ने शहर की जीवंत सड़कों से प्रेरणा पाते हुए ट्राम से यात्रा की। कोलकाता ट्राम के आकर्षक इतिहास, उसके विकास, आम जनमानस पर उसके प्रभाव और अनूठे स्थायी विरासत की जानकारी हमें होनी चाहिए।

प्रारंभिक शुरुआत, विकास और विस्तार

कोलकाता में ट्राम की अवधारणा पहली बार सन् 1873 में ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा पेश की गई थी। 24 फरवरी 1873 को शुरु हुई, सियालदह से अर्मेनियम घाट के बीच 3.8 किमी के रास्ते पर फैली प्रारंभिक ट्रामलाइन, घोड़ों द्वारा संचालित की जाती थी। इस प्रारंभिक चरण को सन् 1875 में भाप से चलने वाले ट्राम से बदल दिया गया। हालांकि ट्राम की गति में सुधार हुआ, लेकिन इसने प्रदूषण जैसी समस्याएँ पैदा हो गई। साथ ही तकनीकी असुविधाओं, आर्थिक मुद्दों और सुरक्षा कारणों के कारण भाप से चलने वाली ट्राम असफल साबित हुई।

27 मार्च, 1902 को कोलकाता इलेक्ट्रिक ट्राम अपनाने वाला एशिया का पहला शहर बन गया। यह इलेक्ट्रिक ट्राम एस्प्लेनेड से खिदिरपुर तक चला था। इसके बाद से कोलकाता में सार्वजनिक परिवहन में क्रांति आ गई। 20वीं सदी की शुरुआत में ट्राम नेटवर्क का तेजी से विस्तार हुआ, जिसमें नए मार्ग और लाइनें जोड़ी गईं। 1920 ई. के दशक तक, कोलकाता ट्राम नेटवर्क ब्रिटिश साम्राज्य में सबसे बड़े नेटवर्क में से एक बन गया। ट्राम परिवहन का एक अनिवार्य साधन बन गया जिसने आवासीय क्षेत्रों को वाणिज्यिक केंद्रों से जोड़ दिया।

1902 ई. में स्थापित नोनापुकुर का प्रतिष्ठित ट्राम डिपो आज भी चालू है। डिपो की आश्चर्यजनक वास्तुकला और सुनियोजित लेआउट शहर की औपनिवेशिक विरासत को दर्शाता है। इस अवधि के दौरान, ट्राम सेवाओं को उपनगरीय क्षेत्रों तक विस्तारित किया गया, जिससे कोलकाता और इसके आसपास के शहरों के बीच यातायात आसान हो गई।

स्वतंत्रता पश्चात ट्राम की स्थिति

भारत की स्वतंत्रता के बाद, कोलकाता ट्रामवे कंपनी का राष्ट्रीयकरण किया गया और कलकत्ता ट्रामवेज कंपनी (सीटीसी) का गठन किया गया। 1950 और 1960 के दशक में इसके क्षेत्र में महत्वपूर्ण आधुनिकीकरण प्रयास देखे गए, जिनमें नई ट्रामों की शुरूआत भी शामिल थी। हालाँकि, बस, टैक्सी एवं अन्य यातायातों के बढ़ने के साथ, ट्राम का उपयोग धीरे-धीरे कम होने लगा। शहर की बढ़ती जनसंख्या और बढ़ती यातायात भीड़ ने इसकी गिरावट को और अधिक तेज कर दिया। इन चुनौतियों के बावजूद, राज्य सरकार के प्रयासों एवं स्थानीय निवासियों की माँग पर ट्राम कोलकाता शहर के पुराने इलाकों के बीच एक महत्वपूर्ण कड़ी के रूप में काम करती रही।

चुनौतियाँ, पुनरुद्धार और विरासत

कोलकाता के ट्राम नेटवर्क को महत्वपूर्ण चुनौतियाँ 1980 और 1990 के दशक में देखने को मिली। इसमें पुराना बुनियादी ढांचा, यात्रियों की घटती संख्या और परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा शामिल थी। 2004 में, पश्चिम बंगाल सरकार ने ट्राम प्रणाली को पुनर्जीवित करने के प्रयास शुरू किए। शहर की औपनिवेशिक वास्तुकला और सांस्कृतिक स्थलों पर ध्यान केंद्रित करते हुए हेरिटेज ट्राम यात्राएं शुरू की गई। इस रणनीतिक बदलाव ने ट्राम को केवल परिवहन के एक साधन के बजाय एक पर्यटक आकर्षण के रूप में स्थापित किया।

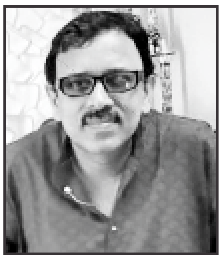
आज, कोलकाता का ट्राम नेटवर्क, हालांकि आकार में छोटा हो गया है, शहर की विरासत का एक प्रतिष्ठित प्रतीक बना हुआ है। सीटीसी ने पुरानी ट्राम कारों को संरक्षित किया है, जिनका उपयोग अब विरासत पर्यटन के लिए किया जाता है। 21वीं सदी में ट्राम की प्रासंगिकता सुनिश्चित करते हुए इसे आधुनिक परिवहन प्रणालियों के साथ एकीकृत करने के प्रयास चल रहे हैं। कोलकाता ट्रामवेज कंपनी ने शहर की सांस्कृतिक विरासत को बढ़ावा देने के लिए यूनेस्को के साथ सहयोग किया है। ट्राम प्रणाली को कोलकाता की अमूर्त सांस्कृतिक विरासत के एक भाग के रूप में मान्यता दी गई है।

निष्कर्ष

कोलकाता ट्राम ने साम्राज्यों, अर्थव्यवस्थाओं और संस्कृतियों के उत्थान और पतन को देखते हुए शहर की परिवर्तनकारी यात्रा को आगे बढ़ाया है। एशिया में सबसे पुरानी संचालित ट्राम प्रणाली के रूप में, यह शहर की स्थायी विरासत के प्रमाण के रूप में खड़ी है। जैसे-जैसे कोलकाता का विकास जारी है, ट्राम इसकी पहचान का एक अभिन्न अंग बनी हुई है, जो अतीत और वर्तमान को जोड़ती है। इस प्रतिष्ठित प्रणाली को संरक्षित और पुनर्जीवित करने के प्रयास यह सुनिश्चित करते हैं कि आने वाली पीढ़ियां शहर के समृद्ध इतिहास का प्रत्यक्ष अनुभव करते हुए ट्राम की सवारी करना जारी रखेंगी।

बेहतर वैकल्पिक परिवहन साधनों और आर्थिक कारणों से ट्राम भारत के अन्य राज्यों में धीरे-धीरे खत्म होती गई। पटना पहला शहर था जिसने 1903 में कम सवारियों के कारण ट्राम बंद कर दी थी। फिर 1933 में नासिक और कानपुर ने, 1953 में मद्रास ने और उसके बाद 1963 और 1964 में क्रमशः दिल्ली और बॉम्बे ने ट्राम सेवा बंद कर दी। कोलकाता भारत का एकमात्र ऐसा शहर है जिसने आज भी अतीत से अपना नाता नहीं तोड़ा। 150 सालों तक ट्रामों ने पूरे शहर में लोगों और सामानों को पहुंचाया। हालांकि ऐसा लगता है कि बंगाल सरकार ने भी इन पुरानी, धीमी ट्रामों को छोड़ने का मन बना लिया है जो इतने लंबे समय तक कोलकाता की सांस्कृतिक पहचान के रूप में काम करती थीं।

साइबर सुरक्षा



शुभेन्दु पाल
मुख्य टंकक
अधीनस्थ व.मंडल यांत्रिक इंजीनियर (पावर)
पूर्व रेलवे, सियालदह

साइबर सुरक्षा हमारे डिजिटल जीवन का एक महत्वपूर्ण पहलू है जो हमारी व्यक्तिगत जानकारी और उपकरणों को साइबर खतरों से बचाने में मदद करती है। यह ऑनलाइन दुनिया में हमारे डेटा को सुरक्षित रखने के लिए किए गए उपायों और प्रक्रियाओं से संबंधित है। प्रौद्योगिकी के तेजी से आगे बढ़ने के साथ, संभावित खतरों के प्रति सतर्क रहना बहुत महत्वपूर्ण हो गया है। आज के परस्पर जुड़े समाज में, मैलवेयर, हैकिंग, फ़िशिंग, पहचान से जुड़ी चोरी, ऑनलाइन पैसों की चोरी, साइबर स्टॉकिंग और साइबर बुलिंग सहित साइबर खतरों के कई रूप हैं, जो व्यक्तियों और संगठनों को समान रूप से नुकसान पहुंचा सकते हैं। साइबर सुरक्षा का लक्ष्य मजबूत पासवर्ड, नियमित सॉफ्टवेयर अपडेट और फ़ायरवॉल जैसी रणनीतियों को लागू करके इन खतरों को रोकना है। इसमें लोगों को सुरक्षित इंटरनेट संचालन के बारे में शिक्षित करना भी शामिल है जैसे संदिग्ध लिंक पर क्लिक करते समय सतर्क रहना या व्यक्तिगत जानकारी ऑनलाइन साझा करते समय सतर्क रहना। क्योंकि आज के समय में देश में ऑनलाइन ठग यानी साइबर क्राइम बहुत बढ़ गया है। आपकी एक जरा-सी चूक का फायदा उठाकर साइबर ठग आपको कंगाल कर सकते हैं। इसलिए साइबर सुरक्षा की गहरी समझ होने से, हम सुरक्षित रह सकते हैं और अपनी गोपनीयता या सुरक्षा से समझौता किए बिना डिजिटल युग के लाभों का आनंद ले सकते हैं।

आज की तकनीकी रूप से उन्नत दुनिया में साइबर सुरक्षा तेजी से महत्वपूर्ण हो गई है। इंटरनेट और डिजिटल कनेक्टिविटी के बढ़ने के साथ, व्यक्तियों और संगठनों पर लगातार साइबर खतरों और हमलों का खतरा बना रहता है, इसलिए डेटा और सिस्टम की सुरक्षा के लिए साइबर सुरक्षा उपायों को लागू करना महत्वपूर्ण है। साइबर सुरक्षा में साइबर खतरों से बचाव के लिए विभिन्न उपाय और प्रौद्योगिकियाँ शामिल हैं। इसमें एंटीवायरस सॉफ़्टवेयर, फ़ायरवॉल, एन्क्रिपन तकनीक और सिस्टम की निरंतर निगरानी और अद्यतन शामिल है। इसके अतिरिक्त, साइबर सुरक्षा में व्यक्तियों को सुरक्षित ऑनलाइन प्रथाओं के बारे में शिक्षित करना और संभावित खतरों के बारे में जागरूकता बढ़ाना भी शामिल है। यह सक्रिय दृष्टिकोण साइबर अपराधों के जोखिम को काफी कम कर सकता है।

साइबर सुरक्षा आवश्यक होने के प्राथमिक कारणों में से एक हमारे जीवन के विभिन्न पहलुओं में प्रौद्योगिकी पर बढ़ती निर्भरता है। व्यक्तिगत बैंकिंग से लेकर कॉर्पोरेट लेन-देन तक, हम अपने अधिकांश मामले ऑनलाइन संचालित कर रहे हैं। इसका मतलब है कि हमारी संवेदनशील व्यक्तिगत और वित्तीय जानकारी लगातार खतरे में है। पर्याप्त सुरक्षा के बिना, हैकर्स आसानी से इस जानकारी का फायदा उठा सकते हैं, जिसके परिणामस्वरूप पहचान की चोरी और वित्तीय हानि जैसे गंभीर परिणाम हो सकते हैं।

इसके अलावा, व्यवसाय और संगठन अपने संचालन के लिए डिजिटल प्लेटफ़ॉर्म पर बहुत अधिक निर्भर है। इसमें गोपनीय डेटा संग्रहीत करना, वित्तीय लेन-देन का प्रबंधन करना और ग्राहक संबंध बनाए रखना शामिल है। एक सफल साइबर हमले के परिणामस्वरूप कंपनी की प्रतिष्ठा को महत्वपूर्ण नुकसान, वित्तीय हानि और सेवाओं में व्यवधान हो सकता है। इसलिए, व्यवसायों को अपनी संपत्तियों की सुरक्षा और उनके संचालन के सुचारू कामकाज को सुनिश्चित करने के लिए मजबूत साइबर सुरक्षा उपायों

की आवश्यकता है।

सुरक्षा की परिभाषा

साइबर सुरक्षा तकनीकी शब्द, सूचना सुरक्षा से भी जुड़ी है, जिसे संघीय कानून में अखंडता, गोपनीयता और उपलब्धता प्रदान करने के लिए अवैध पहुंच, उपयोग, प्रकटीकरण, व्यवधान, संशोधन या क्षति से सूचना और सूचना प्रणाली की रक्षा के रूप में समझाया गया है।

साइबर सुरक्षा कंप्यूटर, नेटवर्क, प्रोग्राम और डेटा को अनपेक्षित या अनधिकृत पहुंच, परिवर्तन या विनाश से बचाने पर केंद्रित है।

साइबर हमलों की बढ़ती मात्रा और जटिलता के साथ, संवेदनशील व्यवसाय और व्यक्तिगत जानकारी की सुरक्षा के साथ-साथ राष्ट्रीय सुरक्षा की रक्षा के लिए अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

साइबर अपराध के प्रकार- साइबर अपराध इंटरनेट, कंप्यूटर या किसी अन्य परस्पर जुड़े बुनियादी ढांचे सहित आपराधिक गतिविधि को दर्शाता है। वह शब्द जिसमें फ़िशिंग, क्रेडिट कार्ड धोखाधड़ी, अवैध डाउनलोडिंग, औद्योगिक जासूसी, चाइल्ड पोर्नोग्राफ़ी, घोटाले, साइबर आतंकवाद, वायरस का निर्माण या वितरण, स्पैम आदि जैसे अपराध शामिल हैं।

भारत में निम्नलिखित प्रकार के साइबर अपराध होते हैं।

साइबर स्टॉकिंग

इसे एक ऐसे कार्य के रूप में परिभाषित किया गया है जो अक्सर व्यक्तियों के निजी जीवन में गुप्त रूप से नजर रखके संकट, चिंता और भय पैदा करने के लिए किया जाता है।

साइबर स्टॉकिंग एक व्यक्ति को मनोवैज्ञानिक रूप से परेशान करती है इसलिए इसे कभी-कभी 'मनोवैज्ञानिक बलात्कार' या 'मनोवैज्ञानिक आतंकवाद' कहा जाता है।

लगभग 90 स्टाकर पुरुष हैं और लगभग 80 महिलाएं इस तरह के उत्पीड़न की शिकार हैं।

बौद्धिक संपदा की चोरी

बौद्धिक संपदा को एक नवाचार, नए शोध, पद्धित, मॉडल और सूत्र के रूप में परिभाषित किया गया है जिसका आर्थिक मूल्य है।

बौद्धिक संपदा पेटेंट और ट्रेडमार्क होने के साथ-साथ वीडियो और संगीत पर कॉपीराइट के साथ सुरक्षित है।

जब कोई व्यक्ति इस कॉपीराइट वाली चीज को चुरा लेता है या विभिन्न पद्धतियों का प्रयोग करके इस कॉपीराइट वाली चीज को अपने नाम से पेटेंट करवा लेता है तो इसको हम बौद्धिक संपदा की चोरी कहते हैं।

सलामी अटैक

सलामी साइबर हमले में साइबर अपराधी और हमलावर बड़ी रकम बनाने के लिए कई बैंक खातों से बहुत कम रकम में पैसे चुराते हैं।

ईमेल बमबारी

इस तरह के साइबर हमले में अपराधी एक व्यक्ति को भारी मात्रा में ईमेल भेज कर पैसे, ब्लैकमेलिंग, लालच देकर किसी विशेष संदिग्ध लिंक में क्लिक करने को बोलेंगे जब वह व्यक्ति लिंक में क्लिक करेगा तो उसके अकाउंट से पैसे चले जाएंगे।

फ़िशिंग

यह एक तरह का कपटपूर्ण प्रयास है जो व्यक्तिगत और वित्तीय जानकारी हासिल करने के लिए ईमेल के माध्यम से किया जाता है।

अपराधी ईमेल भेजता है जो जानेमाने और भरोसेमंद पते से आता है और आपकी वित्तीय जानकारी जैसे बैंक का नाम, केडिट कार्ड नंबर, खाता संख्या या पासवर्ड मांगता है।

फ़िशिंग प्रयासों के लिए यह आम बात है कि ईमेल उन साइटों और कंपनियों से आते हैं जिनके पास बैंक खाता भी नहीं है।

पहचान की चोरी

पहचान की चोरी एक प्रकार की धोखाधड़ी है जिसमें व्यक्ति किसी और के होने का दिखावा करता है और किसी और के नाम से अपराध करता है।

अपराधी किसी व्यक्ति का रूप धारण करने के लिए नाम, पता, क्रेडिट कार्ड नंबर, बैंक खाता संख्या जैसी महत्वपूर्ण जानकारी चुराता है और उसके नाम पर अपराध करता है।

रेलवे का विकास और भारतीय अर्थव्यवस्था

देवव्रत चक्रवर्ती
वरिष्ठ लिपिक
समाडि, पूर्व रेलवे, सियालदह

भारतीय रेलवे, भारत का सबसे बड़ा सरकारी संस्थान है जो 17 लाख से अधिक लोगों को रोजगार देता है। भारतीय रेलवे एशिया की सबसे बड़ी रेलवे प्रणाली और दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी रेलवे प्रणाली है। भारत में पहली ट्रेन मुंबई और ठाणे के बीच चलाई गई थी।

लॉर्ड डलहौजी उस समय भारत के गवर्नर जनरल थे, ट्रेन कोयले के रेलवे इंजन से चल रही थी।

अंग्रेजों ने भारत के संसाधनों का दोहन करने के लिए रेलवे प्रणाली की शुरुआत की और भारत के विभिन्न हिस्सों से कच्चा माल इंग्लैंड तक निर्यात करने के लिए बंदरगाहों तक पहुंचाया और जब इंग्लैंड से निर्मित माल बंदरगाहों पर आया तो इन सामानों को पूरे देश में वितरित कर दिया। बहुत कम समय के भीतर।

स्वतंत्रता संग्राम के दौरान स्वतंत्रता सेनानियों ने देश में रेलवे नेटवर्क के विस्तार की अपील की क्योंकि अंग्रेजों द्वारा पूर्ति के लिए इस्तेमाल की जाने वाली रेलवे प्रणाली और उनके हितों का भारत के अपने हितों में शोषण था। आजादी के बाद भारत सरकार के विकास में एक नया अध्याय शुरू हुआ है, जिसने रेलवे के अलग मंत्रालय की स्थापना की। रेलवे की कुल जिम्मेदारी रेल मंत्रालय पर है।

राज्य सरकार के पास रेलवे नेटवर्क में हस्तक्षेप करने का कोई अधिकार नहीं है। स्वतंत्रता के समय से रेलवे की विकासशील प्रक्रिया बहुत तेजी से आगे बढ़ रही है अब पुराने कोयले के इंजन लगभग समाप्त हो गए हैं और डीजल और इलेक्ट्रिक इंजन का उपयोग कर रहे हैं और सरकार सभी डीजल इंजनों को इलेक्ट्रिक इंजनों से बदलने के लिए दृढ़ संकल्प है।

इलेक्ट्रिक इंजन प्रदूषण का कारण नहीं है और इसका प्रदर्शन डीजल इंजन से बेहतर है। अब रेलवे में ग्यारह जोन हैं। अब भारतीय रेलवे की कुल लंबाई लगभग 65,000 किलोमीटर लंबी रेलवे ट्रैक है जिसमें लगभग 15,000 किलोमीटर इलेक्ट्रिक लाइनें हैं।

लगभग 12,000 ट्रेनें रोज़ एक जगह से दूसरी जगह जाती हैं। रेलवे भारत के लोगों के लिए एक जीवन रेखा की तरह है। रेलवे के महत्व को इस तथ्य से जाना जाता है कि भारत सरकार के आम बजट से ठीक पहले हर साल एक अलग रेल बजट संसद में रेल मंत्री द्वारा पेश किया जाता है।

रेलवे नियमित रूप से अपने पैसेंजर्स की अच्छी सुविधाएं देने के लिए काम कर रहा है। भारत सरकार ने एक अलग अर्धसैनिक बल आर.पी.एफ. की स्थापना की (रेलवे सुरक्षा बल)। मुख्य कार्य आर.पी.एफ. रेलवे की संपत्ति और यात्रियों की सुरक्षा करना है।

आर.पी.एफ. के जवानों ने हमेशा एक्सप्रेस ट्रेनों और मेलों के साथ यात्रा करते हैं। रेलवे का अपना अलग टेलीफोन विभाग है जो भारत सरकार के दूरसंचार विभाग से बिलकुल अलग है।

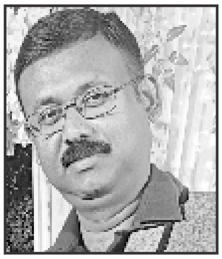
रेलवे के पास अपने अलग ऑडिट विभाग हैं जो भारतीय रेलवे के सभी खातों का ऑडिट करते हैं। रेलवे का ये ऑडिट विभाग कैग (कंट्रोलर एंड ऑडिटर जनरल ऑफ़ इंडिया) से बिलकुल अलग है।

रेलवे अपने कर्मचारियों को निवास और चिकित्सा सहायता प्रदान करता है। हम आसानी से हर रेलवे स्टेशन के पास एक आवासीय कॉलोनी और एक डिस्पेंसरी देखते हैं। भारत में लगभग 7,500 छोटे और बड़े रेलवे स्टेशन हैं। रेलवे भी भारतीय लोगों को उनके व्यापार में मदद करता है देश के विभिन्न हिस्सों में रेलवे द्वारा लगभग 30-40 प्रतिशत माल का परिवहन किया जाता है।

किसी भी राष्ट्रीय आपदा और किसी भी दुर्घटना के दौरान रेलवे भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। रेलवे बहुत ही कम समय में भोजन, दवाइयां, डॉक्टर और अन्य मदद प्रदान करता है और किसी भी प्राकृतिक आपदा के समय प्रभावित लोगों को सुरक्षित स्थानों की ओर ले जाता है।

(शेष पृष्ठ 40 पर)

पटरियों पर दौड़ता हवाई जहाज



संतू परमाणिक
वरिष्ठ लिपिक
अधीनस्थ वरिष्ठ कार्मिक अधिकारी
पूर्व रेलवे, सियालदह

वंदे भारत एक्सप्रेस भारतीय रेलवे द्वारा संचालित एक मध्यम से लंबी दूरी की सुपरफास्ट एक्सप्रेस सेवा है। यह एक आरक्षित, वातानुकूलित चेयर कार सेवा है जो 800 किमी (500 मील) से कम दूरी वाले शहरों को जोड़ती है यह मौजूदा सेवाओं के साथ यात्रा करने में दस घंटे से कम समय लेती है यह एक नियोजित आरक्षित, वातानुकूलित स्लीपर सेवा है जो 800 किमी (500 मील) से 1,200 किमी (750 मील) दूर शहरों को जोड़ती है। यह ट्रेन सरकार द्वारा 'मेक इन इंडिया' पहल का एक हिस्सा थी इसने 15 फरवरी 2019 को वाणिज्यिक सेवा में प्रवेश किया।

चेयर कार आठ, सोलह या बीस कोचों वाली स्वचालित इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स (ईएमयू) हैं। इसे चेन्नई में इंटीग्रल कोच फैक्ट्री द्वारा डिजाइन और निर्मित किया गया था। 2018 में पेश की गई, परीक्षणों पर 183 किमी/घंटा (114 मील प्रति घंटे) की अर्धउच्च गति हासिल की, और परीक्षणों पर इसने 180 किमी/घंटा (110 मील प्रति घंटे) की लक्षित परीक्षण गति को पार कर लिया, लेकिन अधिकतम परिचालन गति 160 किमी/घंटा (99 मील प्रति घंटे) है जो रानी कमलापति (हबीबगंज) हजरत निजामुद्दीन वंदे भारत एक्सप्रेस और हजरत निजामुद्दीन-खजुराहो वंदे भारत एक्सप्रेस द्वारा तुगलकाबाद-आगरा खंड पर हासिल की जाती है। स्लीपर ट्रेनसेट सोलह कोचों वाली ईएमयू हैं ।

15 फरवरी 2019 को नई दिल्ली और वाराणसी के बीच पहली वंदे भारत एक्सप्रेस को प्रधान मंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर हरी झंडी दिखाई गई। ट्रेन ने 95 किमी/घंटा (59 मील प्रति घंटे) की औसत गति से 8 घंटे में 759 किमी (472 मील) की दूरी तय की और मार्ग पर मौजूदा यात्रा समय को 15 कम कर दिया। अक्टूबर 2019 में, नई दिल्ली और कटरा के बीच दूसरी सेवा शुरू की गई।

पहली दो सेवाओं के उद्घाटन के बाद, भारतीय रेलवे ने आंतरिक मुद्दों के कारण नए ट्रेनसेटों का उत्पादन बंद कर दिया। 2019 में, भारतीय रेलवे ने नए सेटों के उत्पादन के लिए निविदाएं फिर से शुरू कीं, ताकि आवश्यक उन्नयन के लिए सबसे सस्ती बोली लगाई जा सके। दूसरी पीढ़ी के ट्रेनसेट 30 सितंबर 2022 को सेवा में आए। चूंकि वंदे भारत ट्रेनें शताब्दी एक्सप्रेस के समान कम दूरी पर तेज़ सेवा प्रदान करती हैं, इसलिए ये ट्रेनें अंततः मौजूदा शताब्दी की जगह लेंगी। दिसंबर 2023 में, सरकार ने 2047 तक 4,500 वंदे भारत ट्रेनें चलाने का लक्ष्य घोषित किया।

ट्रेन में दो प्रकार की सुविधाएं हैं, जिसमें एसी एक्जीक्यूटिव क्लास प्रीमियम क्लास है और एसी चेयर दूसरी क्लास है। एक्जीक्यूटिव क्लास के कोच में 52 यात्री बैठ सकते हैं और यह 2x2 विन्यास में घूमने वाली सीटों से सुसज्जित है। चेयर कार कोच में प्रति कोच 78 यात्री बैठ सकते हैं (पहले और आखिरी कोच में 44) और यह 2x3 विन्यास में वापस लेने योग्य सीटों से सुसज्जित हैं। कोच पूरी तरह से वातानुकूलित हैं और बिजली के आउटलेट, रीडिंग लाइट, सीसीटीवी कैमरे, स्वचालित दरवाजे, बायोवैक्यूम शौचालय, सेंसर आधारित पानी के नल और यात्री सूचना प्रणाली से सुसज्जित हैं। कोच में रोलर ब्लाइंड्स के साथ चौड़ी खिड़कियां और सामान के लिए ओवरहेड रैक हैं। यह सेवा मानक के रूप में किराए में शामिल शाकाहारी और मांसाहारी दोनों भोजन विकल्पों के साथ ऑनबोर्ड खानपान प्रदान करती है। वंदे भारत एक्सप्रेस की तेज़ी इसे भारतीय रेलवे की अन्य ट्रेनों से अलग बनाती है। इसकी प्रमुख विषताएँ इस प्रकार हैं -

1. हाई स्पीड - वंदे भारत एक्सप्रेस 160 किमी/घंटा की अधिकतम गति से यात्रा करती है, जो इसे भारत की सबसे तेज़ ट्रेनों में से एक बनाती है।

2. स्मूथ और स्टेबल रनिंग - ट्रेन की डिजाइन और तकनीक इसे एक स्मूथ और स्थिर यात्रा का

अनुभव प्रदान करती है, जिससे यात्रियों को झटके या असुविधा का सामना नहीं करना पड़ता।

3. सीधे मार्ग - वंदे भारत एक्सप्रेस के मार्ग को इस तरह से डिज़ाइन किया गया है कि इसमें कम से कम स्टॉपेज होते हैं, जिससे यात्रा का समय कम होता है और गति बनाए रखी जाती है।

4. उन्नत प्रौद्योगिकी - ट्रेन में नवीनतम ट्रैक्शन और ब्रेकिंग तकनीक का उपयोग किया गया है, जो इसकी गति और प्रदर्शन को बेहतर बनाता है।

आइए वंदे भारत एक्सप्रेस की सुविधाओं पर एक नजर डालते हैं, यह ज्ञान आपके लिए बहुत महत्वपूर्ण है।

1. वंदे भारत एक्सप्रेस 100 स्वदेशी ट्रेन है।

2. इसकी गति बहुत ही कम समय में 160 किमी/घंटा से 200 किमी/घंटा तक पहुंच जाती है।

3. भारतीय ट्रेनों में स्वतंत्र लोकोमोटिव होते हैं। हालाँकि, वंदे भारत ट्रेन में मेट्रो ट्रेन के समान एक एकीकृत मोटर इंजन है।

4. वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन 100 किमी की स्पीड तक पहुँचने में मात्र 52 सेकंड का समय लगाती है।

5. इस ट्रेन में स्वचालित दरवाजे होते हैं ये दरवाजे मेट्रो की तरह ही अपने आप खुलते हैं। इसके अलावा, ट्रेनें कई आधुनिक सुविधाओं से लैस हैं।

6. वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन के अंदर की सीट 360 डिग्री घूमती है।

7. इस ट्रेन में भोजन और नाश्ता भी सर्व किया जाता है। जिसकी कीमत टिकट में ही शामिल होती है।

8. यात्रियों की सुविधा सुनिश्चित करने के लिए, ट्रेन पूरी तरह से ऑनबोर्ड वाईफाई प्रणाली से सुसज्जित है। इसके अलावा, प्रत्येक सीट के नीचे मोबाइल फोन और लैपटॉप चार्ज करने के लिए चार्जिंग स्टेशन हैं।

9. वंदे भारत ट्रेन में जीपीएस सिस्टम लगा हुआ है जो आने वाले स्टेशनों और अन्य जानकारी के बारे में जानकारी प्रदान करता है।

10. स्वच्छता की दृष्टि से ट्रेन में बायोवैक्यूम शौचालय बनाए गए हैं जैसा कि हवाई जहाज़ में उपयोग किया जाता है।

11. बाहर का अच्छा दृश्य दिखाने के लिए बड़ी-बड़ी खिड़कियाँ लगाई गई हैं जिससे यात्री नज़ारों का आनंद उठा सके।

12. यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ट्रेन के प्रत्येक डिब्बे में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं।

13. यात्रियों की सुरक्षा के लिए इस ट्रेन में ऐसे सेंसर लगाए गए हैं कि दरवाजे तब तक नहीं खुलेंगे जब तक ट्रेन पूरी तरह से रुक न जाए। जिससे कोई भी यात्री चलती ट्रेन में न ही उतरे और न ही चढ़ पाए।

14. वंदे भारत ट्रेन भी विकलांग लोगों की जरूरतों को ध्यान में रखकर बनाई गई है। इसलिए इस ट्रेन के कुछ डिब्बों में विकलांगों के लिए उनकी व्हीलचेयर रखने के लिए अलग से जगह बनायी गई है।

रेलवे का विकास और भारतीय अर्थव्यवस्था (पृष्ठ 38 का शेषांश)

हमने देखा कि बाढ़, भूकंप, समुद्री तूफान में रेलवे लोगों को यथासंभव सहायता प्रदान करता है। रेलवे में समाज के सभी वर्गों के लिए सुविधा है।

आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के लोगों के लिए एक सामान्य वर्ग है, इसके ऊपर एक दूसरा वर्ग है जिसमें लोगों को आरक्षण द्वारा सोने की सुविधा मिलती थी। उनके ऊपर प्रथम श्रेणी है। यह बहुत महंगा है क्योंकि प्रथम श्रेणी की सीट बहुत बड़ी और आरामदायक है और आप अपने कक्ष को बंद कर सकते हैं और डिब्बे में किसी भी गड़बड़ी से मुक्त कर सकते हैं। एयर कंडीशन डिब्बों में भारतीय रेलवे द्वारा सबसे अधिक सुविधा प्रदान की जाती है। इस डिब्बे में रेलवे यात्रियों को पूरे बिस्तर के साथ सोने की सुविधा प्रदान करता है।

शताब्दी एक्सप्रेस और राजधानी एक्सप्रेस जो बहुत बड़े मार्गों पर चल रही हैं, जो यात्री उन ट्रेनों में यात्रा करते हैं जो रेलवे यात्रियों को नाश्ता, दोपहर का भोजन और रात का भोजन प्रदान करता है। पिछले पांच वर्षों से भारतीय रेलवे राजस्थान के पर्यटन मंत्रालय के सहयोग से राजस्थान में एक अलग लक्जरी ट्रेन, 'पैलेस ऑन व्हील्स' चलाती है।

इस ट्रेन में पाँच सितारा होटल के बराबर सुविधा है, इस ट्रेन से हम राजस्थान के ऐतिहासिक और पर्यटन महत्व के सभी स्थानों का आनंद ले सकते हैं। तो सुविधा हर वर्ग के लोगों के लिए उपलब्ध है। रेलवे हर भारतीय के जीवन का अनिवार्य हिस्सा है।

(एक यात्रावृत्त)

नदी के नीचे की मेट्रो सवारी

सृष्टि पान
पुत्री-श्रीमती शर्मिष्ठा घोष
कनिष्ठ अनुवादक,
पूर्व रेलवे, मुख्यालय

यह मेरे लिए एक अद्भुत अनुभव था। मेरे और मेरे भाई के लिए पहली बार पानी के नीचे मेट्रो की सवारी करने का उत्साह हम दोनों में ही खूब था। मन में यह उत्साह लिए, मैं और मेरा छोटा भाई इस नए मेट्रो के उद्घाटन के कुछ ही दिनों बाद अपनी माँ के साथ नदी तल के मेट्रो में सवारी करने गए। दोनों बहुत उत्साहित थे कि कैसे कोलकाता मेट्रो रेलवे अब हमारी सभ्यता के दो प्राचीन शहरों कोलकाता और हावड़ा को हुगली नदी के तल के नीचे दो सुरंगों के माध्यम से जोड़ती है। हम लोगों ने पहले दमदम से एस्प्लेनेड तक और फिर एस्प्लेनेड से हावड़ा मैदान तक मेट्रो लिया। यह कोलकाता और हावड़ा को जोड़ती है। हमने हावड़ा मैदान में जलपान किया। हावड़ा मैदान स्टेशन पर दो बड़े मेट्रो मॉडल और रूट मैप का चार्ट रखा गया है। एक मॉडल में हुगली नदी के तल के नीचे दो मेट्रो सुरंगों का क्रॉससेक्शन, हावड़ा ब्रिज, हावड़ा स्टेशन आदि के लघु रूपों के माध्यम से दिखाया गया है, जबकि दूसरे मॉडल में हावड़ा से शुरू होने वाले पूरे ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर यानी ग्रीन लाइन गलियारे को दिखाया गया है। यह कोलकाता के दो प्रमुख रेलवे स्टेशनों यानी हावड़ा और सियालदह को जोड़ने वाली नदीतल सुरंगों के नीचे से गुजरते हुए साल्ट लेक सेक्टर-V तक फैला हुआ है। इस मॉडल में सभी मेट्रो स्टेशनों को लघु रूप में दिखाया गया है।

एस्प्लेनेड से हावड़ा मैदान तक इन चार प्लेटफार्मों में से प्रत्येक को ग्लास पैनल और स्लाइडिंग ग्लास दरवाजे से संरक्षित किया गया है जिससे किसी भी

गई है। मैं सोच रही थी कि क्या ऊपर से नदी का पानी अंदर घुस सकता है या नहीं! इन सुरंगों को सील करने के लिए क्या तंत्र हैं? आइए जाने। सुरंगों के कंक्रीट खंड के ऊपर हाइड्रोफिलिक गैस्केट पानी के संपर्क में आने पर फैलता है और इस प्रकार पानी के प्रवाह को कंक्रीट खंड में प्रवेश करने से रोकता है।

अब तक 4.8 किमी की इस ग्रीन लाइन मेट्रो में चार स्टेशन अर्थात हावड़ा मैदान, हावड़ा, महाकरण और एस्प्लेनेड हैं। इनमें से हावड़ा और एस्प्लेनेड स्टेशनों पर यात्री मेट्रो के दोनों तरफ से चढ़ सकते हैं। ऐसा मेट्रो इसलिए किया गया है क्योंकि मेट्रो में चढ़ने और उतरने वाले यात्रियों की भीड़ को कम किया जा सके। हावड़ा मेट्रो स्टेशन जमीन की सबसे नीचे की स्टेशन है जो पृथ्वी की सतह से 30 मीटर की गहराई पर स्थित है।

ईस्ट-वेस्ट कोलकाता मेट्रो कॉरिडोर पर ग्रीन लाइन मेट्रो हावड़ा और सियालदह को जोड़ेगी, जो हावड़ा मैदान से एस्प्लेनेड के माध्यम से साल्ट लेक सेक्टर-V तक जायेगी।

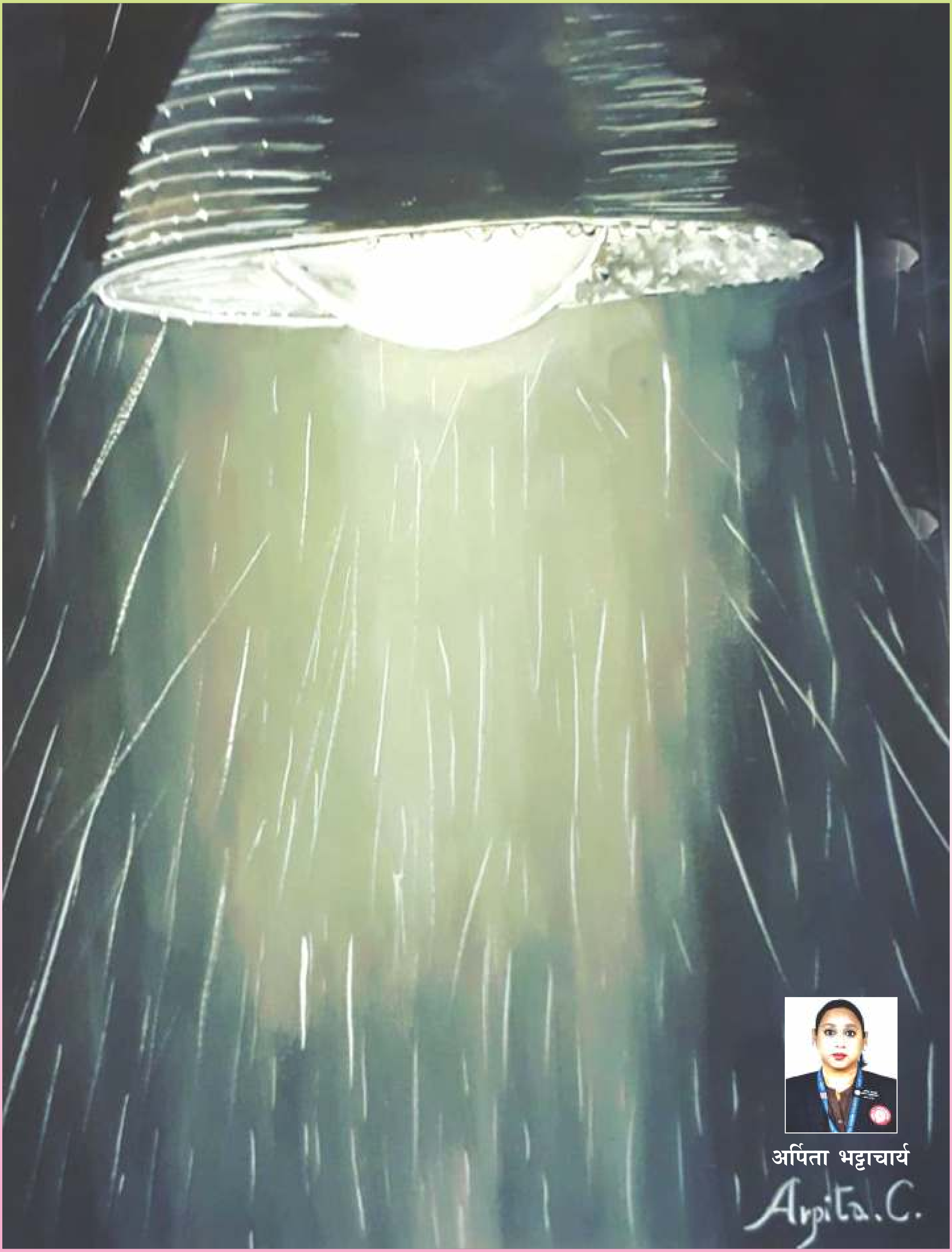
हमारी वापसी की यात्रा भी ऐसे ही उत्साह से भरी रही जो अब थोड़ा बहुत जाना-पहचाना सा था। हमें एक बार फिर पानी के नीचे की नीली सुरंग को अच्छे से देखने का मौका मिला। यह नीली रंग रहस्यमय तरीके से हमारा स्वागत कर रहा था। जब हम एस्प्लेनेड पहुँचे, तो वहाँ काफी भीड़ थी। लगभग तीन मंजिला ऊँचाई वाला लंबा एस्केलेटर अपनी भुजाएँ फैलाए हुए था। हम एक गलियारे से होते हुए ब्लू लाइन तक पहुँचे। ग्रीन लाइन और ब्लू लाइन पृथ्वी की केवल कुछ ही परतों के द्वारा अलग है। फर्क यही है कि ग्रीन लाइन नीचे है तो ब्लू लाइन उसके ऊपर बनी है। हम पुरानी ब्लू लाइन मेट्रो पकड़े जिसमें अत्यधिक भीड़ थी और दमदम वापस आए।

दुर्घटना और आत्महत्या को रोका जा सके। इस ग्लास पैनलों के दरवाजे मेट्रो दरवाजे के खुलने के साथ ही खुलते हैं। स्टेशनों को कई मूरल पेन्टिंग एवं डिजाइन से सजाया गया है और यहाँ कई एस्केलेटर्स भी है। दोनों सुरंगों में नदी तल वाले क्षेत्र को पानी के रंग जैसा नीली रोशनी से सजाया गया है। सुरंगों की दीवारों पर विभिन्न प्रकार की मछलियों और जलीय पौधों के चित्र बने हुए हैं। हालाँकि ट्रेन की तेज गति के कारण सुरंग के चित्र स्पष्ट रूप से दिखाई नहीं दे रहे थे, फिर भी मुझे एक शार्क मिली जिसके तेज दाँतों वाला मुँह खुला हुआ था। यह काफी डरावना दृश्य था जिसे देख मैं डर से सिमट गई। जब ट्रेन नदी तल में पहुँची, तो प्रसिद्ध अभिनेता सब्यसाची चक्रवर्ती की गम्भीर, समृद्ध आवाज ने पानी के नीचे मेट्रो के बारे में विभिन्न जानकारी दी कि उस पल में हम कितनी गहराई से यात्रा कर रहे थे और साथ ही अन्य जानकारियां भी दी।

यह भारत की पहली पानी से नीचे चलने वाली मेट्रो है। पानी के नीचे दो सुरंगें 520 मीटर तक विस्तृत हैं और नदी तल से 13 मीटर नीचे स्थित हैं। मेट्रो प्राधिकरण द्वारा सुरंग निर्माण कार्य की योजना बहुत सावधानीपूर्वक बनाई गई है। अर्थ प्रेशर बैलेंसिंग टनल बोरिंग मशीनों को नदी के नीचे सुरंग बनाने का काम पूरा करने में केवल 66 दिन लगे। दोनों सुरंगों का आंतरिक व्यास 5.55 मीटर है और सुरंग के एक केंद्र से दूसरी सुरंग के केंद्र तक 16.1 मीटर की जगह रखी

सियालदह स्टेशन में संसदीय राजभाषा समिति की प्रश्नावली विषय पर एक कार्य दिवसीय हिंदी कार्यशाला का आयोजन की झलकियाँ

सियालदह मंडल में श्री दीपक निगम, मंडल रेल प्रबंधक की अध्यक्षता में आयोजित "स्वच्छता ही सेवा-2024" की झलकियाँ



अर्पिता भट्टाचार्य

मंडल रेल प्रबंधक की अध्यक्षता में संविधान दिवस की झलकियां

थैलेसीमिया विषय पर हिंदी में चिकित्सा संगोष्ठी में व्याख्यायन देने के लिए डा. श्रीमती जयिता बनर्जी को सम्मानित करते हुए अपर मंडल रेल प्रबंधक (इंफ्रा) एवं साथ में परिलक्षित हैं अपर मुराधि एवं अपर मं.रे.प्र. श्री विनोद कुमार सिंह।