

चिराग

2024-25



पालक्काड मंडल
दक्षिण रेलवे

बधाइयाँ



उत्तर पश्चिम रेलवे के क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर में दि 12.03.2024-दि 15.03.2024 तक रेलवे बोर्ड द्वारा आयोजित अखिल रेल हिन्दी नाट्योत्सव में दक्षिण रेलवे (पालक्काड मंडल के नाटक दल) का 'बेस्ट एक्टर' नाटक को प्रेरणा पुरस्कार प्राप्त हुआ तथा श्री सुभाष कुमार एम बी, तकनीशियन I/ बिजली/ षोर्णूर को सर्वश्रेष्ठ अभिनेता का पुरस्कार प्राप्त हुआ।



प्रधान कार्यालय /चेन्नै में दि 26.07.2024 को आयोजित अंतर रेल हिन्दी नाट्योत्सव में पालक्काड मंडल के नाटक दल ने भाग लिया। पालक्काड मंडल के नाटक दल द्वारा मंचित नाटक "कर्ण" में सुंदर अभिनय के लिए श्री सुभाष कुमार एम बी /तकनीशियन /षोर्णूर सर्वश्रेष्ठ अभिनेता चुना गया।

पत्रिका में प्रकाशित रचनाओं में व्यक्त विचार रचनाकारों के अपने हैं।
इसके लिए संपादक मंडल उत्तरदायी नहीं है।

केवल सरकारी प्रयोग के लिए



संरक्षक

श्री अरुण कुमार चतुर्वेदी

मंडल रेल प्रबंधक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

सह संरक्षक

श्री अनिल कुमार के

अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी

एवं अपर मंडल रेल प्रबंधक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

संपादक

सुश्री बिनीता सोय

वरि. राजभाषा अधिकारी

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

संपादक मंडली

श्रीमती निमिता के वी

कनिष्ठ अनुवादक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

श्रीमती विनीता के

कनिष्ठ अनुवादक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

श्री कुन्दन कुमार राउत

कनिष्ठ अनुवादक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड

साज सज्जा

श्रीमती निमिता के वी

कनिष्ठ अनुवादक

दक्षिण रेलवे, पालक्काड





संरक्षक का संदेश



हमारे देश में आमतौर पर बोली जाने वाली भाषाओं में और सरकारी तथा गैर सरकारी उपक्रमों में, हिंदी के बढ़ते हुए प्रचलन से इसकी सरलता व सुगमता का बोध होता है। शायद यही कारण है कि हिंदी एक लंबे समय से विभिन्न भाषा-भाषियों के विचारों के आदान-प्रदान के लिए एक मजबूत सेतु का कार्य करती आ रही है। राजभाषा हिंदी के बढ़ते हुए प्रचार-प्रसार में विभागीय पत्रिकाएं अपना अमूल्य योगदान देती हैं। साथ ही ऐसी पत्रिकाएं कर्मचारियों की साहित्यिक प्रतिभा को निखारने में भी सहयोगी साबित होती हैं।

पालक्काड मंडल का संरक्षक होने के नाते राजभाषा अनुभाग की गृह पत्रिका 'चिराग' का एक और अंक, नवीनतम कलेवर और रोचक रचनाओं के साथ हमारे प्रबुद्ध पाठकों के समक्ष प्रस्तुत करते हुए मुझे अतीव प्रसन्नता हो रही है।

इस पत्रिका के लिए रचनाएँ देकर हमें अनुग्रहीत करने वाले सभी के प्रति आभार व्यक्त करने के साथ ही राजभाषा की उन्नति और समृद्धि में सम्मिलित सभी रचयिताओं, व्यवस्थापकों एवं चिंतनशील पाठकों को हृदय की गहराइयों से अपनी शुभकामनाएं देता हूँ।

(अरुण कुमार चतुर्वेदी)
मंडल रेल प्रबंधक
दक्षिण रेलवे / पालक्काड



सह संरक्षक की ओर से



देश की एकता के लिए एक भाषा का होना जितना आवश्यक है, उतना ही आवश्यक है उस भाषा की स्वीकार्यता सुनिश्चित करना। आज हिन्दी ने राजभाषा से जनभाषा का स्थान ग्रहण कर लिया है और यही कारण है कि इलेक्ट्रॉनिक मीडिया ने विश्व स्तर पर इसे अपनाया है। सरकारी काम-काज में हिन्दी की उपयोगिता बढ़ाने में गृह पत्रिकाओं का बड़ा योगदान है। इसलिए पालक्काड मंडल के राजभाषा अनुभाग की गृह पत्रिका 'चिराग' के प्रकाशन पर मुझे सार्थकता महसूस हो रही है।

रेलों से प्रकाशित पत्रिकाएँ, रेल कर्मियों में सृजनात्मकता और लेखन के प्रति रुचि उत्पन्न करने में उत्प्रेरक का कार्य करती हैं। इससे न केवल उनकी रचनात्मक प्रतिभा और कौशल में निखार आता है बल्कि उनकी भाषा भी समृद्ध होती है।

अंत में पालक्काड मंडल के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों से मेरा आग्रह है कि वे अपने विभागों के कार्यक्षेत्र से संबन्धित तकनीकी एवं गैर तकनीकी रचनाएं राजभाषा अनुभाग को भेजें और हिन्दी के विकास की गति को और तीव्रता प्रदान करें।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि इस रेल पर हिन्दी के उत्तरोत्तर प्रचार में 'चिराग' पत्रिका अहम भूमिका निभाएगी।

मेरी हार्दिक शुभकामनाएं !

अनिल कुमार के

(अनिल कुमार. के)

अपर मंडल रेल प्रबंधक

व अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी

दक्षिण रेलवे/पालक्काड



संदेश

'चिराग' एक ऐसा मंच हैं जिसके माध्यम से पालक्काड मंडल के समस्त कर्मचारी अपने विचारों की साहित्यिक अभिव्यक्ति कर सकते हैं। अपने विचारों के आदान-प्रदान करने का अवसर हिंदी भाषा में हो इससे बड़ी बात क्या हो सकती है। राजभाषा, हिंदी में आपके विचारों को जब अभिव्यक्ति मिलती है तो वह पूरे देश के साहित्य प्रेमियों के हृदय तक पहुंच जाती हैं।

अपनी रचनाएं प्रदान कर इस पत्रिका को सफल बनाने वाले सहयोगी रचनाकारों को मेरा साधुवाद। राजभाषा के प्रचार-प्रसार में इसी प्रकार साथ देते रहिए। दैनिक कामकाज में हिंदी में अधिक से अधिक काम करें।

जयकृष्णान. प्रस

(एस. जयकृष्णान)

अपर मंडल रेल प्रबंधक
दक्षिण रेलवे/पालक्काड

संपादक की कलम से



राजभाषा गृह पत्रिका "चिराग " का नवीन अंक समर्पित करते हुए मुझे अपार हर्ष की अनुभूति हो रही है। इस पत्रिका का प्रकाशन आप सभी के सहयोग से सफल हुआ है। अतः मैं सर्वप्रथम पत्रिका के प्रकाशन हेतु सामग्री उपलब्ध कराने वाले उन सभी सह कर्मियों का हार्दिक आभार व्यक्त करती हूँ। पत्रिका की सफलता उसके रचनाकारों की रचनाओं पर निर्भर करती है क्योंकि पत्रिका रचनाकारों का प्रतिबिम्ब होती है।

हिंदी हमारी सभ्यता और संस्कृति का प्रतीक है। यह एक सरल सुबोध एवं बोधगम्य भाषा है। हिंदी के द्वारा हम अपनी बात आसानी से जन - जन तक पहुंचा सकते हैं। हिंदी हमारी राजभाषा है और राजभाषा में कार्य करना हमारा संवैधानिक व नैतिक दायित्व है। राजभाषा के प्रति हमारा कर्तव्य है कि हम अपना समस्त दैनिक कार्यालयीन कार्य एवं पत्राचार हिंदी में करें। ऐसा करने से हम न केवल अपने संवाद को सरल एवं सुगम बना सकेंगे अपितु अपने संस्थान को और अधिक ऊंचाइयों तक ले जाने में सफल हो सकेंगे।

आधुनिक युग कम्प्यूटर एवं मोबाइल का युग है तथा सूचना प्रौद्योगिकी ने विभिन्न साफ्टवेयर के माध्यम से कम्प्यूटर एवं मोबाइल द्वारा हिंदी में लिखना एवं संप्रेषण करना अत्यंत सरल एवं आसान बना दिया है। मेरा आप सभी से अनुरोध है कि आपके द्वारा कार्यालय में लिखे व भेजे जाने वाले ई-मेल, पत्र-लेखन आदि अधिकतम हिंदी में ही करने का प्रयास करें तथा ई-ऑफिस में भी अधिक से अधिक कार्य हिंदी में करने का प्रयास करें। ऐसा करके हिंदी के क्षेत्र में हम संस्थान को और अधिक ऊंचाइयों पर ले जाने में सहायक सिद्ध होंगे।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि आने वाले समय में हम सभी के प्रयासों के द्वारा हिंदी न केवल भारत वर्ष में अपितु विश्व पटल पर सुदृढ़ स्थिति में परिलक्षित होगी।

धन्यवाद व अभिवादन सहित,

(बिनीता सोय)

वरि.राजभाषा अधिकारी/प्र.का @ पालक्काड

अनुक्रमणिका

1	कर्नाटक में मानसून	एम.पी बाबुराजन	9
2	डॉक्टर : एक आशा	ब्रायन जॉन	11
3	वो दिन बरसात के...	विनीता. के,	12
4	लोको पायलट	कमल लुहारिया	15
5	वृक्षारोपण	सत्येंद्र राज सुमन	18
6	वंदे भारत ट्रेन- भारत की नई उम्मीद	चंद्रेश कुमार	19
7	पोल्लाच्ची शहर	अब्दुल नसीम	20
8	वाणिज्य विभाग	बिजुलाल के. ए	21
9	तेरा वादा	संतोष कुमार	22
10	जीवन का रंग	प्राणेंदु कुमार सडंगी	23
11	भारतीय रेल: स्टेशन मास्टर के कर्तव्य और जिम्मेदारियाँ	षाजी एम	24
12	मेरी जीवनी: एक ट्रैकमैन की कहानी	कृष्ण कुमार राउत	25
13	रेल यात्रा	रवींद्रन एम,	27
14	ट्रेन में चल टिकट परीक्षक: एक आत्मकथा	बिधान दास	28
15	शिकायतों का अंबार क्यों	मिथिलेश पासवान	29
16	केरल से दार्जिलिंग : रेल यात्रा	कुंदन कुमार राउत,	31
17	भारतीय रेल – पर्यावरण का साथी	पी.ए नौषाद	40

कर्नाटक में मानसून

एम.पी बाबुराजन, अमुचिधी/मंगलूरु

कर्नाटक राज्य दक्षिण भारत में स्थित है और यहाँ का मौसम विभिन्न प्रकार का होता है, लेकिन मानसून वर्षा इसका महत्वपूर्ण हिस्सा है। कर्नाटक का मानसून वर्षा जून से सितंबर तक चलता है। इसकी शुरुआत में दक्षिण-पश्चिम मानसून बहुतायत में राज्य के पश्चिमी भागों को पहुंचता है, जो महत्वपूर्ण तुरंत वर्षा लाता है। इस दौरान, कर्नाटक के सागर, होसपेट, हुब्बली-धारवाड़, उत्तर कन्नड़, बेलगाम जैसे प्रमुख क्षेत्रों में बारिश होती है। इस वर्षा से कृषि, जल संसाधन और जीवन की रक्षा में बहुत महत्वपूर्ण योगदान होता है।

कर्नाटक का तुरंत वर्षा मौसम अप्रैल मई में गर्म होता है, जब तापमान ऊपरी 30s और 40s तक रहता है, और उसके बाद गर्मी जटिल रहती है। इस वक्त राज्य के अनेक भाग वायु प्रदूषण की समस्या का सामना करते हैं, लेकिन मानसून आने पर यह दूर होता है।

कर्नाटक में मानसून का आगमन राज्य के लिए विशेष महत्व रखता है और इससे कई प्रकार के लाभ होते हैं:

1. **कृषि में लाभ**: मानसून की वर्षा से कर्नाटक की कृषि खासतौर पर भूमि में गहरी से गहरी खेती के लिए आवश्यक जल संसाधन प्राप्त होता है। प्रमुख फसलें जैसे कि रागी, ज्वार, बाजरा, तिलहन, धान, गन्ना, कपास और तमाटर के लिए वर्षा बहुत आवश्यक है।

2. **जल संसाधन की वृद्धि**: मानसून वर्षा से कर्नाटक के जल संसाधन में वृद्धि होती है। यह नदियों, तालाबों और अन्य जल संरक्षण के साधनों को भर देती है, जिससे पीने का पानी, सिंचाई, और जल उपयोग के अन्य क्षेत्रों में सुधार होता है।



3. **पर्यावरणीय लाभ**: मानसून की वर्षा से अधिक पर्यावरणीय लाभ होते हैं, जैसे कि वन्य जीवन के लिए प्राकृतिक आवास, और पौध रोपण को सुधारने में मदद मिलती है।

4. **आर्थिक विकास**: यह राज्य के आर्थिक विकास के लिए भी महत्वपूर्ण है, क्योंकि कृषि, उद्योग और पर्यटन क्षेत्रों में वर्षा का प्रभाव होता है। उच्च वर्षा से पर्यटन क्षेत्रों को भी फायदा होता है और यहां के प्राकृतिक सौंदर्य को और अधिक आकर्षक बनाता है।

5. **सामाजिक और सांस्कृतिक पहलू**: मानसून की वर्षा स्थानीय सामाजिक और सांस्कृतिक गतिविधियों को भी बढ़ावा देती है, जैसे कि विविध त्योहारों और मेलों की आयोजना, जो लोगों के जीवन में उत्साह और समृद्धि लाती हैं।

इस प्रकार, कर्नाटक में मानसून की वर्षा राज्य के समग्र विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है और वहां की जनसंख्या और अर्थव्यवस्था के लिए एक महत्वपूर्ण स्रोत होती है।

कर्नाटक में मानसून की वर्षा से बाधाएं भी हो सकती हैं, जो निम्नलिखित हो सकती हैं:

1. **बाढ़ और बारिश से हानि**: कई बार मूसलाधार वर्षा के कारण बाढ़ आ सकती है, जिससे नदियों के बहाव में वृद्धि होती है और यह जनसंख्या, जीवन और संपत्ति को प्रभावित कर सकती है।

2. **जल प्रदूषण**: बारिश से उत्पन्न अतिरिक्त जल स्तर की वजह से, कर्नाटक में जल प्रदूषण की समस्या बढ़ सकती है। इससे जल संसाधनों की क्षति होती है और जल स्वास्थ्य पर भी बुरा प्रभाव पड़ सकता है।

3. **भूस्खलन से आपातकालीन परिस्थितियाँ:** अधिक वर्षा से भूमि का भीषण नमीकरण हो सकता है, जिससे भूस्खलन की संभावना बढ़ सकती है। यह आपातकालीन परिस्थितियों का कारण बन सकता है, जैसे कि भूकंप या भूचाल।



4. **रासायनिक प्रदूषण:** बारिश से उत्पन्न जल संसाधनों के प्रबंधन में कमी होने से, अधिक उपयोग से रासायनिक प्रदूषण की समस्या भी उत्पन्न हो सकती है। इससे जल स्वास्थ्य और जल जीवन को खतरा हो सकता है।

5. **कृषि और संवर्धन की समस्याएं:** अधिक या अनियमित वर्षा से कृषि की संवर्धन की समस्याएं भी हो सकती हैं। यह फसलों की नुकसान, उत्पादन में कमी और किसानों की आर्थिक स्थिति पर बुरा प्रभाव डाल सकता है।

इन सभी विभिन्न पहलुओं के मध्य भाग में, कर्नाटक में मानसून की वर्षा से होने वाली हानियों का प्रबंधन और उनकी पहचान आवश्यक है, ताकि इसके नकारात्मक प्रभावों का समाधान किया जा सके।

मानसून के दौरान ध्यान रखने योग्य कुछ महत्वपूर्ण बातें हैं:

1. **जल संरक्षण:** मानसून में विशेष रूप से जल संरक्षण का ध्यान रखना चाहिए। बारिश के पानी को संचित करने और उपयोग करने में सावधानी बरतनी चाहिए। छतों पर रूप से जल संचयन के प्रणालियों को स्थापित करना और जल संचयन के लिए उपयुक्त साधनों का उपयोग करना चाहिए।

2. **जलाशयों का प्रबंधन:** मानसून में जलाशयों का प्रबंधन महत्वपूर्ण होता है। यह विशेष रूप से गरीब और जल संबंधित समुदायों के लिए जरूरी होता है। जलाशयों की सफाई, उनकी सुरक्षा, और उनके सही प्रबंधन का ध्यान रखना चाहिए।

3. **वायु प्रदूषण का प्रबंधन:** मानसून के दौरान वायु प्रदूषण की समस्या बढ़ सकती है। यहां तक कि वायुमंडल बदलाव की वजह से धुंधलापन और वायुमंडल की प्रदूषण स्थिति हो सकती है। वायु प्रदूषण को कम करने के लिए उचित उपायों का अनुसरण करना चाहिए, जैसे कि वायु शुद्धिकरण उपकरणों का उपयोग और प्रदूषण कम करने वाले वाहनों का प्रयोग करना।

4. **स्वास्थ्य और स्वच्छता:** मानसून के दौरान स्वास्थ्य और स्वच्छता का खास ध्यान रखना चाहिए। विशेष रूप से मच्छरों और अन्य जीवों से संबंधित समस्याओं का समाधान करना चाहिए। मच्छरों से बचाव के लिए जल स्रोतों को साफ और सुरक्षित रखना चाहिए और जागरूकता के माध्यम से इन समस्याओं को सुलझाना चाहिए।

5. **कृषि और विकास की सुरक्षा:** मानसून के दौरान कृषि और विकास की सुरक्षा का भी ध्यान रखना चाहिए। विशेष रूप से अच्छे प्रबंधन के साथ खेती की योजना बनाना, फसलों की संरक्षण, और संभावित बाढ़ या भूस्खलन के लिए तैयार रहना चाहिए।



इन सभी बातों का ध्यान रखने से, मानसून के दौरान उपयुक्त योजनाओं और सुरक्षा के साथ इसका लाभ उठाया जा सकता है, जिससे समुदायों की सुरक्षा और विकास की भी सुनिश्चितता हो सके।

.....

डॉक्टर: एक आशा

ब्रायन जॉन, मंडल चिकित्सा अधिकारी/कोळिक्कोड



कोई एक बार तो सोचें कि आखिर है क्या डॉक्टर,
इतने सालो मेहनत करने के बाद जो बना है डॉक्टर ।
आधी रात को अगर तेज़ दर्द उठा है मुझको, तो
आधी रात को मेरे लिए नींद से उठा डॉक्टर।
मेरे भाई ने मुँह बना लिया मेरा सड़ा ज़ख्म देखकर,
मगर उसी ज़ख्म को अपने हाथों से सहलाता डॉक्टर।
एक ऑपरेशन जरूरी था तो ऑपरेशन थिएटर गया,
अपनी पहली शादी सालगिरह पर घर नहीं गया डॉक्टर ।
जैसे हमारा बर्ताव है आज डॉक्टर को लेकर,
सोचो क्या हो क्या होगा अगर अपने घर बैठ गया डॉक्टर।
तन मन के हर कष्ट का, करते तुरंत निदान,
डॉक्टर को कहते तभी, यहाँ सभी भगवान...

.....

वो दिन बरसात के...

विनीता. के, कनिष्ठ अनुवादक/पालक्काड

“अवंतिका! आठ बज गया। अभी तक उठी नहीं!!”

इतनी मिन्नतें करके एक दिन की छुट्टी मिली, वह भी सिर्फ सोने के लिए.. आठ ही तो बजा है... इतना चिल्लाने की क्या जरूरत है? मैं फिर से चादर के अंदर छिप गई।

बाहर बारिश की आवाज जोर से सुनाई पड़ रही थी। बरसात के दिन इस तरह चादर के अंदर छिपकर सोने का मजा ही कुछ और है। चेहरे से थोड़ा सा चादर हटा के मैं खिड़की की ओर देखी तो बारिश की बूंदें खिड़की से नीचे की ओर जाने की रास्ता बना रही थी।

किसी ने मुझसे एक दिन कहा था कि- “बारिश सबके लिए एक जैसे फील नहीं देते हैं- किसी को खुशी, किसी को दुख, किसी को किसी की याद या अलगाव, बारिश एक ही समय अलग-अलग फील देते हैं।”

यह बात उसने बिल्कुल सही बोला है- ‘आज इस बारिश को देखकर मुझे प्यार का एहसास हो रहा है।’ एक मुस्कान उसकी होंठों में खिल गई यह सोचकर।

“अरे, क्या हुआ? उठने का कोई इरादा नहीं है क्या? मैं ऑफिस जा रहा हूँ।”

“ओके, बाय। जया दीदी आई है क्या?”

“हाँ”

‘जया दीदी’ हमारी पड़ोसन है। अपनी तलाक के बाद वह हमारे घर में काम करती है। जया दी सिर्फ मुझसे 5 साल बड़ी हैं। उन्हें अपनी जिंदगी में इतना सहना पड़ा कि अब आराम की जिंदगी जीती है। जया दी मुझे अपनी बेटी समझती है। इसलिए उनका मानना है कि मेरे ऊपर उसका पूरा हक है।

“हरी... ‘पारू’ को सोने दो” रसोई से उनकी आवाज सुनाई दी।

जया दी को सोनेवाले को उठाना पसंद नहीं है। वे अक्सर कहती हैं कि ‘जो सुकून से सोते हैं वही दुनिया के सबसे भाग्यशाली होते हैं।’

हरी मुस्कुराकर ‘बाय’ बोलकर चला गया। इतनी जोर से बारिश हो रही थी, कानों में सिर्फ वही गूँज रही थी।

मैं उठकर खिड़की के पास गई और बाहर देखती रही। कुछ बूँदें मेरे नाक पर, आंखों में और गाल में टपक गया। मुझे एक अलग-सा प्यार का एहसास होने लगा। ऐसा लगा कि वह मेरे आसपास कहीं है। ये कैसी फीलिंग है? पर क्यों?

“पारू...” बाहर से जया दी की आवाज सुनी। “जल्दी उठ गई?” बारिश को कोसते-कोसते वह पूछी कि- “बाल पूरा बिखरा पड़ा है, मैं तेल लगा देती हूँ। आओ।”

“अरे! इस घनघोर बारिश के समय कोई नहाता है क्या? आज के दिन बिल्कुल नहीं।”

मैं कैदी की तरह हाथ जोड़कर कहा कि “नहीं, आज नहीं।”

जया दी बिल्कुल मानने वाली नहीं थी। उसने मेरी बात पर जरा-सा भी ध्यान नहीं दिया, तुरंत तेल लाने चली गई।

मैं ऐसे ही बिस्तर में बैठ गई। कुछ किताबें थी टेबल पर उसमें से कुछ किताबें मैं कई बार पढ़ चुकी थी। जिसे बार-बार पढ़ने का मन करता है।



अभी उस नोवल के सभी पात्र मेरे आस-पड़ोस के लोग बन गए थे। खाली समय उन लोगों से बात करती रहती हूँ। यह देखकर जया दी मुझसे पूछ लेती है कि "पारू की तबीयत ठीक है ना?" तब मुझे इतना हंसी आती है और जोर-जोर से हंसती हूँ, तो जया दी सिर हिलाकर चली जाती है।

जया दी पोर्च में बिठाकर मेरे बालों पर तेल लगाकर मालिश कर रही थी। आँखें बंद किया तो ऐसा लगा है कि मेरे चारों ओर की दुनिया एक पल के लिए रुक गयी है। सिर्फ 'वह' है सामने।

पता नहीं, आगे उसे कब मिलेंगे।

उस दिन मिला तो नाम, पता कुछ भी नहीं पूछा। कम से कम नाम तो पूछना चाहिए था। ख्याल ही नहीं आया। लेकिन इस अजनबीपन भी अजीब-सा सुकून देता है।

"सो गई?" जया दी के आवाज सुनकर मैं सपनों से बाहर आई।

"कुछ नहीं। बस आपकी मालिश के सुख में सपनों में डूब गई।"

बाहर लगातार बारिश हो रही थी।

उस दिन भी ऐसे ही बारिश हो रही थी। सोचा तक नहीं था इस शहर में इतनी बारिश होंगे। शहर की बात ही कुछ अलग है- कब बारिश होंगे, नहीं होंगे किसे पता। छाता तक नहीं लिया था। वैसे भी साड़ी पहनना मेरी बस की बात नहीं, ऊपर यह बिन मौसम बरसात।

भीगी-भीगी मैं कॉफी शॉप में पहुंच गई तो रीमा का मैसेज आया कि इस घने बारिश में उसका आना मुश्किल है। मुझे इतना गुस्सा, रोना आया कि वापस घर जाना भी मुश्किल हो गया। इतनी भीड़ है कि बैठने तक का भी कोई जगह नहीं था।

"आप चाहे तो इधर बैठ सकती हैं। "

अपनी टेबल के एक चेयर की ओर दिखाकर किसी ने बोला। आवाज से ऐसा लगता है कि जैसे बरसों की पहचान है। देखा तो एक आदमी बैठकर चाय पी रहा था। और कोई रास्ता ही नहीं था, वहां बैठना पड़ा।

सुंदर सी मुस्कान से उन्होंने पूछा कि- "चाय लेंगे?"

उसे क्या पता- 'बारिश में मुझे आइसक्रीम खाने का मन था।' लेकिन नहीं बोली। उसने खुद मेरे लिए चाय का आर्डर दिया। तब मैं बोली कि "मुझे बारिश में आइसक्रीम खाना पसंद है।" वेंटर से मैं आइसक्रीम का आर्डर दिया।

"लगता है आप पहली बार साड़ी पहन रहीं हैं। "

"आप से मतलब?"

"नहीं, इतना बेचैनी देखकर बोलने का मन किया। "

मैं कुछ नहीं बोली।

"पता है इस बारिश से मुझे बेहद प्यार है" ।

"बारिश से प्यार?"

"हाँ, मानव के अंदर मन में सबके प्रति प्यार है, लेकिन उसे पहचानने में थोड़ा वक्त लग जाता है। "

मैं मुस्कुरा कर बोली-"आपको इस पर कविता लिखना चाहिए था।"

"यह बताइए, आपको बारिश में किसकी याद आती है?"

मेरे पास कोई जवाब नहीं था।

मैं और बारिश अलग-अलग छोर पर हैं। लेकिन मैं बोली कि- "मुझे सोना पसंद है।"

"क्या?" वह हंस कर पूछा तो यह अजीब सी चमक उसकी आँखों में झलक रही थी।

"आप इधर, कहां से है?" विषय बदलने के लिए मैंने पूछा ।

“आज तक मुझे ऐसा कोई जगह नहीं मिला जिसको मैं अपना बता सकूँ। यह शहर मेरे लिए बिल्कुल अनजान है, इधर मेरा कोई नहीं।”
 मैं मुस्कुराकर यह सोचने में डूब गई कि ‘क्या सच में मेरा कोई याद नहीं ऐसा कोई होता है क्या जिसे बारिश से कोई मतलब नहीं। क्या पता।’
 “हेलो....” उसने चुटकी बजाकर बोला-बारिश रुकने का कोई नाम नहीं है। अगर आप चाहे तो मैं छोड़ देता हूँ। मेरा पास छाता है।
 उसने मुझे घर की गली तक छोड़ दिया। मैं घर की तरफ जा रही थी, तब उसने पूछा कि “अगर आपको बुरा न लगे तो मैं एक बात बोलूँ?”
 मेरे ‘हाँ’ सुनने से पहले ही उसने बोला कि-“लाल साड़ी और हरी बिंदी अनमेल होते हुए भी इनमें आप पर बहुत अच्छी लग रही है।”
 मैं मुस्कुराकर उसकी ओर देखी और वह बाय बोलकर चला गया।
 वैसे हरी को तो ऐसे बेमेल चीजें बिल्कुल पसंद नहीं है, वह हर वक्त मेरे फैशन सेंस का मजाक उड़ाता था।

मैं फ्रेश होकर आई तो जया दी ने पूरा डाइनिंग टेबल को खाने से सजाया था। नाश्ता करके मैं अपनी अधूरी दुनिया में डूब गई। उस मुस्कुराते चेहरे की याद मुझे सताने लगी। शाम को तीन बजने वाला है। बारिश भी रुक गई।

मुझे लगा कि बारिश में भीगी इस शहर में फिर से एक बार घूम के आना है। वही लाल साड़ी पहन कर वही कॉफी शॉप की ओर चली आई।

ब्लैक एंड व्हाइट शेड वाले शहर भीगी-भीगी, उलझन-सी किसी की इंतजार में है। कॉफी शॉप में उतनी भीड़ आज नहीं है जितना उस दिन था। दो-चार कपल्स थे, वे मेरी ओर देख रहे थे। सोचते होंगे कि बारिश में कौन साड़ी पहनकर घूमता है। पागल समझते होंगे।

“मैंने सोचा कि आपसे फिर कभी मुलाकात नहीं होगा। “आवाज सुनकर मैं एकदम चौंक गई, अचानक पीछे की ओर मुड़कर देखी तो वही मुस्कुराता चेहरा, वही आवाज, वही आंखें।

मैं खुशी और आश्चर्य से पत्थर-सी खड़ी रही। सोची कि-“अरे यह तो मैं बताने वाली थी।”

“क्या बैठ सकता हूँ?”

“हाँ। प्लीज़। “इतना ताज्जुब हो गयी की आवाज भी अटक गई।

“चाय या कॉफी?” उसने पूछा।

“आइसक्रीम” मैं हँसकर बोली।

उसने मुस्कुराते हुए कहा कि-“आपके इस लाल साड़ी और हरी बिंदी की तरह।”

मैं बस मुस्कुराई।

काफी और आइसक्रीम खत्म होते-होते फिर से बारिश होने लगी।

अलविदा के समय वह बोला कि- “यह शहर अभी मुझे अपनाने लगा है और मुझे भी इसी शहर से प्यार होने लगा है।”

जितना बरसात बाहर थी उसके सौ-गुना तेज़ी से मेरे मन में बरस रहा था।

“मुझे भी इस शहर से प्यार होने लगा है। ”

.....

लोको पायलट

कमल लुहारिया, सहायक लोको पायलट/ कोळिक्कोड

ईमान से पैसे कमाते, और इज्जत की खाते है..

हम वो ट्रेन के पायलट है जो ट्रेन को चलाते है।

नहीं फर्क हमें छोटे बड़े का, सब को साथ ले जाते है,

मंज़िल सबकी अलग-अलग है, फिर भी सबको पहुँचाते है।

नौकरी बड़ी आसान है हमारी, लोग ऐसे अफवाह उड़ाते है,

जब सब गहरी नीदों में सोते, हम ट्रेन को दौड़ाते है।

लोग क्या समझे तकलीफ़ हमारी, जो बेईमानी की खाते है,

हमारी एक एक पाई मेहनत की, जो ईमानदारी से कमाते है।

ड्यूटी के लिए हम अपने, आराम को भुलाते है,

हम वो ट्रेन के पायलट है, जो ट्रेन को चलाते है।



राजभाषा के प्रभावी कार्यान्वयन हेतु क्या करें- क्या न करें

क्या करें/DO's

1. कंप्यूटरों पर अधिकांश कार्य हिन्दी में करें ।
2. पत्राचार में हिन्दी का अधिकाधिक प्रयोग करें और फाइलों/ई-फाइलों पर टिप्पणियाँ हिन्दी में लिखें।
3. अधिकारी हिन्दी में डिक्टेशन दें ।
4. हिन्दी में प्राप्त पत्रों के उत्तर हिन्दी में ही दें (आर.टी.आई आदि) ।
5. परिपत्र/सूचना/सामान्य आदेश/निविदा सूचना/करार/संविदाएँ आदि शत-प्रतिशत द्विभाषी (हिन्दी -अंग्रेज़ी) में जारी करें ।
6. एच.आर.एम.एस द्वारा सभी परिपत्र/सूचना/सामान्य आदेश आदि द्विभाषी (हिन्दी -अंग्रेज़ी) में जारी करें।/
7. विभागीय निरीक्षण के दौरान राजभाषा के कार्यान्वयन और प्रगति की भी जाँच करें और अपनी निरीक्षण रपट हिन्दी में तैयार करें ।
8. सेवा पंजियों और रजिस्ट्रों में प्रविष्टियाँ हिन्दी में करें ।
9. प्रशिक्षण संस्थानों में प्रशिक्षण हिन्दी माध्यम से दें ।
10. बैठक की कार्यसूची एवं कार्यवृत्त हिन्दी में तैयार करें ।
11. दौरा कार्यक्रम, यात्रा भत्ता बिल, छुट्टी तथा पास के आवेदन पत्र हिन्दी में भरें ।
12. स्वस्थता/अस्वस्थता प्रमाण-पत्र/चिकित्सा प्रमाण-पत्र हिन्दी में जारी करें ।
13. विभागीय परीक्षाओं के प्रश्न पत्रों में राजभाषा संबन्धी प्रश्न भी दें तथा प्रश्नों के उत्तर हिन्दी में देने का विकल्प भी दें ।
14. हिन्दी के प्रयोग-प्रसार हेतु आयोजित प्रतियोगिताओं में भाग लें ।
15. हिन्दी न जानने वाले रेल कर्मचारी हिन्दी भाषा का प्रशिक्षण प्राप्त करें ।

क्या न करें / DON'Ts

1. केवल अंग्रेज़ी में उपलब्ध मानक और स्थानीय फार्मों का उपयोग न करें ।
2. रबड़ की मोहर/धातु की सील/नाम पट्ट/सूचना पट्ट/नाम/पदनाम बैज आदि केवल अंग्रेज़ी में न बनवाएँ ।
3. कंप्यूटर/इलेक्ट्रॉनिक उपकरण केवल रोमन लिपि में न हो और न ही खरीदें ।
4. हिन्दी में प्राप्त या हस्ताक्षरित पत्रों के उत्तर अंग्रेज़ी में न दें।/
5. धारा 3(3) के अंतर्गत आने वाले प्रलेखों को केवल अंग्रेज़ी में जारी न करें
6. विभागीय परीक्षाओं के प्रश्न पत्र केवल अंग्रेज़ी में न दें ।
7. फाइल कवरों/ रजिस्ट्रों पर शीर्षक केवल अंग्रेज़ी में न लिखें।
8. कंप्यूटर पर वर्ड में हिन्दी यूनिकोड फॉन्ट, के अलावा अन्य फॉन्ट में टाइप न करें।

हिंदी
में काम करना आसान है
शुरू तो कीजिए



वृक्षारोपण

सत्येंद्र राज सुमन, वरिष्ठ लिपिक/कोळिक्कोड

वृक्ष हमारे लिए प्रकृति के उदार उपहार की तरह हैं। अपने पर्यावरण को विविध और स्वस्थ बनाए रखने के लिए अधिक वृक्ष लगाकर मदद करना हमारा काम है। किसी क्षेत्र में अधिक हरियाली और पौधे जोड़ने के लिए पेड़ लगाना महत्वपूर्ण है वृक्ष तापमान को नियंत्रित करने और बारिश के लिए मौसम को बिल्कुल उपयुक्त बनाने में मदद करते हैं।

मानव सभ्यता का उदय तथा इसका आरंभिक आश्रय भी प्रकृति अर्थात् वन वृक्ष ही रहे हैं। मानव के जीवन को सुखी, समृद्ध व संतुलित बनाए रखने के लिए वृक्षारोपण का अपना विशेष महत्व है। मानव को प्रारम्भ से प्रकृति द्वारा जो कुछ प्राप्त होता रहा है। उसे निरन्तर प्राप्त करते रहने के लिए वृक्षारोपण अति आवश्यक है वे जीवन को चालू रखने और यह सुनिश्चित करने के लिए बहुत कुछ करते हैं कि सब कुछ संतुलन में रहे वृक्ष हमारे लिए कई प्रकार से लाभदायक होते हैं। जीवों द्वारा छोड़े गए कार्बन डाइ-ऑक्साइड को ये ऑक्सीजन में बदल देते हैं। इनकी पत्तियों, छालों एवं जड़ों से हम विभिन्न प्रकार की औषधियां बनाते हैं। इनसे हमें रसदार एवं स्वादिष्ट फल प्राप्त होते हैं। वृक्ष हमें छाया प्रदान करते हैं। इनकी छाया में पशु-पक्षी ही नहीं, मानव भी चैन की सांस लेते हैं। जहां वृक्ष पर्याप्त मात्रा में होते हैं, वहां वर्षा की मात्रा भी सही होती है। वृक्षों की कमी सूखे का कारण बनती है। वृक्षों से प्राप्त लकड़ियाँ भवन निर्माण एवं फर्नीचर बनाने के काम आती है।

पेड़ हमारे लिए कुछ अद्भुत कार्य करते हैं। वे प्रकाश संश्लेषण नामक एक ठंडी प्रक्रिया के माध्यम से खराब कार्बन डाइऑक्साइड को सांस में लेते हैं और अच्छी ऑक्सीजन को बाहर निकालते हैं। इससे जलवायु परिवर्तन से लड़ने में मदद मिलती है। पेड़ों की जड़ें मिट्टी को बहने से रोकने में सहायता करती हैं। ग्लोबल वार्मिंग के खिलाफ पेड़ सुपरहीरो की तरह हैं क्योंकि वे हवा से कार्बन लेते हैं। पेड़ जंगल, हमारे समेत कई जानवरों के लिए घर की तरह हैं। हमें पेड़ों से स्वादिष्ट फल मिलते हैं, और वे कागज और लकड़ी बनाने जैसे उद्योगों के लिए एक बड़ी मदद हैं, जो अर्थव्यवस्था में मदद करते हैं।

इस तरह, मनुष्य जन्म लेने के बाद से मृत्यु तक वृक्षों एवं उनसे प्राप्त होने वाले विभिन्न प्रकार की वस्तुओं पर निर्भर रहता है।



वंदे भारत ट्रेन- भारत की नई उम्मीद

चंद्रेश कुमार, मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक/कोयिलांडि



भारत में प्रथम रेलगाड़ी महाराष्ट्र स्थित मुम्बई और ठाणे के बीच (लगभग 33.6 कि.मी.) लम्बे रेलमार्ग पर 16 अप्रैल, 1853 को चलाई गई थी। इस रेलगाड़ी के लिए तीन लोकोमोटिव इंजनों- साहिब, सिंध और सुल्तान का प्रयोग किया जाता था। समय समय पर रेलवे का विकास में उत्तरोत्तर वृद्धि हुई। एक्सप्रेस, मेल, शताब्दी, दुरंतो, गतिमान, मेट्रो ट्रेन से होते हुए स्वदेशी तकनीक पर आधारित ट्रेन 18 का निर्माण चेन्नै के इन्टिग्रल कोच फैक्ट्री में साल 2018 को शुरू हुआ।

बाद में ट्रेन का नाम वंदे भारत रखा गया। भारत में सबसे पहले वन्दे भारत ट्रेन 18 फरवरी 2019 को चलाई गई थी। जिसका ट्रायल वाराणसी से दिल्ली के बीच किया गया था। एक ट्रेन को बनाने में रेलवे को लगभग 100 करोड़ रुपये की लागत लगती है। इस ट्रेन के नेटवर्क का लगातार विस्तार हो रहा है। अभी लगभग 40 से ज्यादा ट्रेनें चल रही हैं।

वंदे भारत ट्रेन पूरी तरह से स्वदेशी है, जो बुलेट की गति सी चलती है। इसका डिजाइन भी बुलेट जैसा है। ट्रेन यात्रियों के लिए जितना ज्यादा सुविधाजनक है उतनी ही ज्यादा देखने में खूबसूरत भी है। इसमें यात्रियों की छोटी से छोटी जरूरतों का ध्यान रखा गया है। कई सारी सुविधाएं और यात्रा समय को कम करने के लिए यात्रियों को अधिक किराए का भुगतान करना पड़ता है। कई जगह वन्दे भारत ट्रेन में समय के अनुरूप खाना और नाश्ता भी दिया जाता है।

वंदे भारत ट्रेन की रफ़्तार बहुत ही कम समय में 160 किलोमीटर प्रति घंटे से बढ़कर 200 किलोमीटर प्रति घंटे हो जाती है। भारत की ट्रेनों में इंजन का एक अलग से कोच होता है। लेकिन वन्दे भारत ट्रेन में मेट्रो ट्रेनों के जैसे ही एकीकृत इंजन होता है। ट्रेन 100 किलोमीटर की स्पीड बस 52 सेकंड में पकड़ लेती है। ट्रेन में ऑटोमेटिक दरवाजे लगे हैं। मेट्रो के जैसे ही ये दरवाजे ही ऑटोमेटिक खुलते हैं। साथ ही कई आधुनिक सुविधाओं से ट्रेन लैस है। सभी कोच वातानुकूलित बनाए गए हैं। इसमें जो बैठने की चेयर्स हैं वो 360 डिग्री घूम जाती हैं।

वंदे भारत ट्रेन में जीपीएस प्रणाली लगी है, जिसके माध्यम से आने वाले स्टेशन और अन्य सूचनाओं की जानकारी मिलती है। स्वच्छता को ध्यान में रखते हुए ट्रेन में बायो वैक्यूम शौचालय का निर्माण किया गया है, जैसे हवाई जहाजों में इस्तेमाल होते हैं। ट्रेन से बाहर का नजारा अच्छे से दिखाई दे इसलिए बड़े से ग्लास लगाए गए हैं यात्रियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए हर डिब्बे में सीसीटीवी लगाए गए हैं। यात्रियों की सेफ्टी को ध्यान में रखते हुए जब ट्रेन पूरी तरह से रूक जाती है तब ही दरवाजे खुलेंगे, ताकि यात्री चलती ट्रेन में न ही चढ़ें और न ही उतरे।

यकीनन वंदे भारत ट्रेन विश्व की सबसे सुरक्षित और आरामदायक ट्रेन बन चुकी है। यह देश की काबिल इंजिनियर और आत्मनिर्भर भारत का जीता जागता उदाहरण है। अब वो दिन दूर नहीं जब भारत विश्व के अन्य देशों को मेट्रो ट्रेन की तरह वंदे भारत ट्रेन का निर्यात करेगा।

पोल्लाच्ची शहर

अब्दुल नसीम, मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक/पोल्लाच्ची

पोल्लाच्ची शहर भारतीय राज्य तमिलनाडु के कोयंबतूर जिले का एक सुंदर शहर है। यह पश्चिमी घाट में नारियल के पेड़ों से घिरा हुआ दक्षिणी भारतीय प्रायद्वीप के केंद्र के पास स्थित है। यहां की कृषि और कपड़ा उद्योग शहर की अर्थव्यवस्था में प्रमुख योगदान देते हैं। यह शहर नारियल, गुड़, सब्जियों और मवेशियों के लिए एक लोकप्रिय बाज़ार है।

यह शहर सुंदर होने के कारण यहाँ होने वाली फ़िल्म शूटिंग के लिए लोकप्रिय है और यहाँ तमिल और अन्य भाषाओं की कई फ़िल्मों की शूटिंग की गई है।

यह शहर पोल्लाच्ची निर्वाचन क्षेत्र का हिस्सा है जो तमिलनाडु विधानसभा के लिए अपने सदस्य का चुनाव करता है और पोल्लाच्ची निर्वाचन क्षेत्र संसद के सदस्य का चुनाव करता है। इस शहर की स्थापना 1949 में की गयी थी और 2011 की जनगणना के अनुसार इसकी जनसंख्या 90,180 है। पोल्लाच्ची शब्द तमिल शब्द 'पोळिल वैची' से लिया गया है जिसका तमिल में अर्थ है "सुंदरता से संपन्न"। शिलालेखों से पता चलता है कि चोल काल के दौरान इस क्षेत्र को 'पोळिल वैची' के नाम से जाना जाता था। यह इलाका पहाड़ी और पथरीला है, जिसमें कई नदियाँ बहती हैं जिसमें से प्रमुख आलियार नदी के तट है और कुछ दलदली भूमि और घास के बिखरे हुए घने जंगल भी इस शहर की शोभा बढ़ाते हैं। शहर में अधिकांश वर्षा पालक्काड से आने वाले दक्षिण-पश्चिम मानसून से होती है इस खूबसूरत शहर की अर्थव्यवस्था मुख्य रूप से कृषि पर निर्भर है। नारियल, गुड़, सब्जियाँ और मवेशी कृषि उत्पादन में योगदान करते हैं। यहां के स्थानीय खेतों से प्राप्त कच्चे माल के साथ कॉयूर उत्पादन इकाइयाँ भी अधिक हैं। कुछ स्थानों पर यहां वेनिला की खेती भी की जाती है। पोल्लाच्ची अपने सुंदर परिदृश्य के कारण तमिल फिल्म उद्योग के लिए एक लोकप्रिय फिल्म शूटिंग स्थान भी है। पोल्लाच्ची केंद्रीय बस स्टैंड बस परिवहन की सुविधा प्रदान करता है जो सरकारी संचालित टीएनएसटीसी और निजी ऑपरेटरों द्वारा संचालित है। राज्य एक्सप्रेस परिवहन निगम लंबी दूरी की बसें चलाता है। पोल्लाच्ची रेलवे जंक्शन पालक्काड-दिंडुक्कल और कोयंबतूर-पोल्लाच्ची शाखा लाइनों के जंक्शन पर स्थित है, जिसके पश्चिम में पालक्काड, उत्तर में कोयंबतूर और पूर्व में दिंडुक्कल है। दिंडुक्कल लाइन पर मीटर से ब्रॉड गेज में परिवर्तन जनवरी 2015 में पूरा हुआ था। 2017 में, पोल्लाच्ची और पोत्तनूर के बीच ट्रेक को ₹340 करोड़ की लागत से मीटर से ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया गया था। वर्ष 2023 को रेलवे मंत्रालय द्वारा प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के ड्रीम प्रोजेक्ट अमृतभरत स्टेशनो में पोल्लाच्ची को भी शामिल किया गया। जिसके माध्यम से यह आने वाले पर्यटकों को सभी प्रकार की जन सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी। पोल्लाच्ची एक सुंदर पर्यटक स्थल है जिसमें अन्नामलै वन्यजीव अभयारण्य पोल्लाच्ची के पास पश्चिमी घाट में 1,400 फीट (430 मीटर) की औसत ऊंचाई पर स्थित है। वालपारै पोल्लाच्ची से लगभग 65 किलोमीटर (40 मील) दूर एक हिल स्टेशन है और 3,500 फीट (1,100 मीटर) की ऊंचाई पर स्थित है। टॉप स्लिप एक लोकप्रिय पिकनिक स्थल है जो अन्नामलै पर्वत श्रृंखला में लगभग 800 फीट (240 मीटर) की ऊंचाई पर स्थित है जो पोल्लाच्ची से लगभग 37 किलोमीटर (23 मील) दूर है। परम्बिकुलम वन्यजीव अभयारण्य तमिलनाडु के अन्नामलै पहाड़ियों और केरल की नेल्लियांपति श्रृंखला के बीच घाटी में स्थित है। परम्बिकुलम-आलियार बहुउद्देशीय परियोजना में क्षेत्र से

बहने वाली विभिन्न नदियों का दोहन करने के लिए विभिन्न ऊंचाइयों पर सुरंगों और नहरों द्वारा परस्पर जुड़े बांधों की एक श्रृंखला शामिल है। आलियार बांध पश्चिमी घाट में अन्नामलै की तलहटी पर स्थित है और षोलैयार बांध वालपारै से 15 किलोमीटर (9.3 मील) दूर है और यह भारत के सबसे बड़े रॉक बांधों में से एक है। और भी बहुत लोकप्रिय पर्यटक स्थल जैसे ऊटी, मून्नार और कोडैकनाल भी पोल्लाच्ची के निकट स्थित हैं।

पोल्लाच्ची में बहुत से मंदिर भी हैं जिसमें सबसे प्रसिद्ध तिरुमूर्तिस्वामी मंदिर शिव को समर्पित एक मंदिर है, जो तिरुमूर्ति पहाड़ियों की तलहटी में स्थित है। अन्य प्रमुख मंदिरों में मसानी अम्मन मंदिर, ईचनारी विनयगर मंदिर और वेदाद्री महर्षि द्वारा स्थापित चेतना मंदिर शामिल हैं।

.....

वाणिज्य विभाग

बिजुलाल के.ए, मुख्य वाणिज्य लिपिक/कोयिलांडी

वाणिज्य विभाग रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण विभाग है। वाणिज्य विभाग ही रेल उपभोक्ता के सीधे सम्पर्क में आता है जो रेलवे को अधिक आय अर्जित करके देता है। मालगाड़ी संचालन से और यात्री गाड़ी से भी सबसे अधिक आय अर्जित करता है। इसके अतिरिक्त निम्न यात्री संबंधित कार्य करता है।

- यात्रियों को आरक्षित एवं अनारक्षित टिकट जारी करना।
- माल यातायात की बुकिंग, लोडिंग/अनलोडिंग और डिलीवरी।
- पार्सल और यात्री सामान की बुकिंग, लोडिंग/अनलोडिंग और डिलीवरी।
- पशुधन की बुकिंग, लोडिंग/अनलोडिंग और डिलीवरी।
- स्टेशनों और ट्रेनों में टिकटों की जाँच।
- बिना टिकट और अनियमित यात्रियों से शुल्क वसूलना। बिना बुक किए गए सामान पर शुल्क लेना।
- आरक्षण एवं रेलगाड़ियों के परिचालन के संबंध में पूछताछ की सुविधा उपलब्ध कराना।
- जनसंपर्क बनाए रखना।
- सार्वजनिक शिकायतों का निपटान।
- खानपान सेवा एवं अन्य यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराना तथा उपलब्ध सुविधाओं का उन्नयन करना।

वाणिज्य विभाग रेलवे का जन सम्पूर्ण और जन संवाद का मुख्य माध्यम होने के साथ - साथ रेलवे आर्थिक स्थिति और विकास के लिए निधि जोड़ने में मुख्य काम करता है।

.....

तेरा वादा

संतोष कुमार, अस्पताल सहायक/मंगलूरु

वो इरादा, तेरा वादा
मिला जो तू मुझको, मैं
घनश्याम तू राधा।
एक गज़ल मैं गाऊं, मैं मिलने
तुमसे जब आऊं
एक हवा का झोंका, पैरों की
पायल ले आऊं।
वो इरादा, तेरा वादा
मिला जो तू मुझको, मैं
घनश्याम तू राधा।
खनक हो तेरी चूड़ी की, जुल्फों
की घटा सी छाती है
शाम सवेरे रह- रह कर, याद
तुम्हारी आती है।
वो इरादा, तेरा वादा
मिला जो तू मुझको, मैं
घनश्याम तू राधा।



जलधारा सरोवर की, दिल का
राग सुनाती है
रोम-रोम खिल जाए मेरा,
सामने जब तू आती है।
वो इरादा, तेरा वादा
मिला जो तू मुझको, मैं
घनश्याम तू राधा।

.....

जीवन का रंग

प्राणेन्दु कुमार सङ्गी, कनिष्ठ लिपिक, यांत्रिक विभाग/पालक्काड़

अस्तित्व के रंगमंच में, रंग हमारे अस्तित्व के सार को चित्रित करते हैं। जीवन, एक प्रिज्म की तरह, असंख्य रंगों को अपवर्तित करता है, प्रत्येक अपनी अनूठी जीवंतता के साथ हमारे अनुभवों को रंग देता है। शांत जल के सुखदायक नीले पानी से लेकर जुनून के उग्र लाल रंग तक, रंगों का हमारी यात्रा की माध्यम से गहराई, अर्थ और सुंदरता को जोड़ते हुए जटिल रूप से बुना जाता है।

इस रंगीन दुनिया के मूल में यह प्रश्न है: जीवन का रंग क्या है?

जीवन की शुरुआत सफेद रंग की प्राचीन शुद्धता से होती है - एक खाली रंगमंच जो नियति के प्रहारों का इंतजार कर रहा है। शैशवावस्था में, मासूमियत सर्वोच्च होती है, दुनिया की जटिलताओं से अछूती रहती है। हर हंसी, हर रोना, अछूती बर्फ की स्पष्टता के साथ गूंजता है, जो दुनिया को आश्चर्य की भावना से भर देता है।



जैसे-जैसे हम समय के गलियारे पार करते हैं, हम विकास और नवीनीकरण की हरी-भरी हरियाली का सामना करते हैं। उपजाऊ मिट्टी में कोमल अंकुरों की तरह, हम भी प्रगति के लिए, विकास के लिए प्रयास करते हैं। यह इस चरण में है कि हम अपनी ताकत, अपने जुनून और अपने उद्देश्य की खोज करते हैं। प्रत्येक नए पत्ते के खिलने के साथ, हम अपने भीतर मौजूद असीम संभावनाओं को अपनाते हैं।

फिर भी, जीवन तूफानों से रहित नहीं है। भूरे रंग के उदास शेड्स अपनी छाया डालते हैं, हमें उन परीक्षणों और कठिनाइयों की याद दिलाते हैं जो हमारे रास्ते में बाधाएं डालते हैं। निराशा के क्षणों में, जब आकाश बादलों से भारी हो जाता है, तो अंधेरे का शिकार होना आसान होता है। लेकिन ठीक इन्हीं क्षणों में रंग की चमक सबसे अधिक चमकती है। क्योंकि प्रकाश और छाया के विपरीत में ही हम लचीलापन, साहस और सहने की अटूट भावना पाते हैं।

रिश्तों की रंगमंच में, हम सुनहरे रंगों के गर्म आलिंगन का अनुभव करते हैं। दोस्ती, प्यार और सौहार्द हमारी दुनिया को एक चमकदार चमक से नहला देते हैं, हमारे दिलों के सबसे अंधेरे कोनों को भी रोशन कर देते हैं। भोर में सूरज के कोमल चुंबन की तरह, ये संबंध हमारे जीवन को गर्मी, खुशी और अपनेपन की भावना से भर देते हैं।

फिर भी, जीवन का दायरा केवल प्राथमिक और माध्यमिक तक ही सीमित नहीं है। यह सूक्ष्म बारीकियाँ, प्रकाश और छाया की नाजुक परस्पर क्रिया है, जो इसे वास्तव में असाधारण बनाती है। ग्रीष्म ऋतु के आकाश का नीलापन, खिले हुए गुलाब की लाली, पतझड़ के पत्तों का गेरू - ये सभी अद्वितीय सुंदरता की एक छवि बुनने की साजिश रचते हैं, हर पल अपने आप में एक उत्कृष्ट कृति है।

और इसलिए, जब हम जीवन के रंग पर विचार करते हैं, तो हमें पता चलता है कि यह एकवचन नहीं, बल्कि कई गुना है। यह अनुभवों, भावनाओं और यादों का बहुरूपदर्शक है जो हमारे अस्तित्व को परिभाषित करता है। यह विरोधाभासों का सामंजस्य है, रंगों की विस्तार है, जो जीवन को कला का एक काम बनाती है - जो उतना ही विविध और जीवंत है जितना कि इसमें रहने वाले लोग।

अंत में, शायद जीवन का असली रंग कोई ऐसा रंग नहीं है जिसे नाम दिया जाए, बल्कि वह एक रंगमंच है जिसे खोजा जाना चाहिए। क्योंकि संभावना के अनंत विस्तार में, अनंत खोज, अनंत आश्चर्य का वादा निहित है। और प्रकाश और रंग के इस सतत नृत्य में ही हमें जीवित रहने का वास्तविक सार मिलता है।

.....

भारतीय रेल: स्टेशन मास्टर के कर्तव्य और जिम्मेदारियाँ

षाजी एम, स्टेशन मास्टर / कोयिलांडि

दुनिया भर में रेलवे स्टेशन प्रमुख शहरों के केंद्रों में स्थित हैं, क्योंकि रेलवे की शुरुआत उस समय हुई थी जब शहरों का विस्तार अभी शुरू नहीं हुआ था। रेलवे स्टेशन हर जिले के शहर में केंद्रीय व्यापार का केंद्र बिंदु बना हुआ है।

भारतीय रेल भारत में परिवहन के सबसे महत्वपूर्ण साधनों में से एक है, इसलिए इसके पीछे कई परिचालन का काम होते हैं जो ट्रेनों को ट्रैक पर चलाने के लिए करते हैं। इसमें गार्ड, अधिकारी, टीटीई, जीआरपी/आरपीएफ, लोको पायलट और कई अन्य नामित अधिकारी होते हैं। भारतीय रेलवे में स्टेशन मास्टर ट्रेन संचालन और स्टेशन प्रबंधन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। उसे सुरक्षित ट्रेन संचालन के लिए प्रभावी समन्वय सुनिश्चित करना होता है। वह रेलवे स्टेशन का पहला व्यक्ति होता है जो स्टेशन प्रबंधन के लिए जिम्मेदार होता है।



यात्रियों और कर्मचारियों की पूर्ण सुरक्षा के साथ त्वरित और विनम्र सेवा प्रदान करना भी इनकी जिम्मेदारी है। वह स्टेशन के सामान्य रख-रखाव के लिए जिम्मेदार होगा। यात्री सुविधा के अंतर्गत शुद्ध पेयजल, शौचालय, खाद्य सामग्री, आरामदायक और स्वच्छ वातावरण प्रदान करना

भी इनकी ड्यूटी है। उसके अधीन काम करने वाले सभी ऑपरेटिंग स्टाफ को उनके आवधिक एनवीटी/योग्यता/सुरक्षा शिविर और विशेष योग्यता कार्यक्रमों के लिए समय पर कार्यमुक्त कर दिया जाए। स्टेशन मास्टर रेलवे के परिचालन विभाग का सबसे महत्वपूर्ण भाग है। जो ट्रेन के सुचारू संचालन में सजगता और सतर्कता से काम करते हैं।

.....

मेरी जीवनी: एक ट्रैकमैन की कहानी

कृष्ण कुमार राउत, ट्रैक अनुरक्षक/मंगलूरु

मेरा नाम कृष्ण कुमार राउत है और मैं भारतीय रेलवे का एक ट्रैकमैन हूँ। यह मेरी कहानी है, जिसमें मैंने रेलवे की ट्रैक की देखभाल करते हुए अनेक जोखिमपूर्ण परिस्थितियों का सामना किया है।

बचपन और शिक्षा

मेरा जन्म एक छोटे से शहर में हुआ, जहाँ रेलवे का मार्ग गुजरता है। मेरे पिताजी भी रेलवे में कार्यरत हैं और हमारा पूरा परिवार रेलवे के इसी दुनिया से जुड़ा हुआ है। बचपन में ही मुझे ट्रेनों के बड़े-बड़े इंजन और उनकी आवाज का बहुत शौक था। मैंने कई बार अपने पिताजी के साथ रेलवे स्टेशन पर जाकर ट्रेनों को देखा और उनकी धूप-चाँदनी का अनुभव किया।

मेरी शिक्षा की शुरुआत शहर के स्कूल से हुई, जहाँ मैंने अपनी प्राथमिक शिक्षा पूरी की। बाद में मेरे पिताजी की अच्छी योजना से मैं शहर के एक सरकारी स्कूल में अध्ययन करने गया। वहाँ मैंने अपनी माध्यमिक और उच्च माध्यमिक शिक्षा पूरी की। मैंने दूरस्थ शिक्षा के माध्यम से लोक प्रशासन में स्नातक किया। फिर रेलवे में आने के लिए मैंने आई टी आई से भी प्रशिक्षण प्राप्त किया।

रेलवे में करियर की शुरुआत

अपने कॉलेज की शिक्षा के बाद, मैंने रेलवे में नौकरी लेने का निर्णय किया। मेरी जानकारी के अनुसार, रेलवे में ट्रैकमैन के पद के लिए आवेदन किया और मेरा चयन हो गया। इससे पहले कि मुझे पद मिला, मुझे रेलवे के नियम-कानून, सुरक्षा उपायों और अन्य जरूरी विवरणों का पूरा पाठ पढ़ना पड़ा।

रेलवे में काम करना शुरू करने के बाद, मैंने एक नया जीवन आरंभ किया। ट्रैक की देखभाल, सुरक्षा उपाय और यात्रियों की सुविधा की देखरेख करना मेरा प्रमुख कार्य बन गया।

रेलवे के ट्रैकमैन का काम बहुत ही रिस्की होता है। हर दिन ट्रेनों के साथ बहुत आमना सामना होता है। ठंड, गर्मी, बारिश और तूफान के बीच भी हमें ट्रैक की निरंतर देखभाल करनी पड़ती है। खासकर बारिश के समय ट्रैक पर पानी भरने से उसमें खराबी आ सकती है, इसलिए उसे सही करना बहुत जरूरी होता है।



ट्रैक की सुरक्षा एवं देखभाल के लिए हमें हमेशा ही जागरूक रहना पड़ता है। बिना दिन-रात की भेदभाव के हम यहाँ की निगरानी करते रहते हैं।

ट्रैकमैन का जीवन अनेकों चुनौतियों से भरा होता है। इन्हीं चुनौतियों में सबसे खतरनाक और विशेष रूप से मानसून के

मौसम में पटरोलिंग पटरी पर कार्य करना शामिल है। यह काम न केवल जानलेवा होता है, बल्कि इसमें जीवन और मौत के बीच की नजदीकियां भी बनी रहती हैं।

मानसून के दिनों में, जब बारिश और तूफान की आंतरिक भूमिका रेलवे ट्रैक पर अपनी छाप छोड़ती है, उस समय ट्रैकमैन का काम कभी भी सामान्य नहीं होता। ट्रैक पर गाड़ी चलाना, वाहनों के इंजन की जांच करना, सुरक्षा के नियमों का पालन करना, और ट्रैक की साफ-सफाई करना - ये सभी कार्य हर ट्रैकमैन की दिनचर्या का हिस्सा होता है। लेकिन सबसे बड़ी चुनौती तब आती है जब बारिश के मौसम में रेलवे पटरी पर पटरोलिंग के लिए निकल जाते हैं। इस समय ट्रैक पर आ जाते हैं जिंदगी के हर पहलू, हर रिश्ते और हर जज़्बात से लड़ने के लिए।

कभी बारिश के पानी में तैरते हुए सांप, जो पटरी पर अपना समय बिताते हैं, एक संकेत हो सकते हैं। अजगरों का सामना, जो कभी-कभी अनजाने में ट्रैक पर आ जाते हैं, यह भी ट्रैकमैन के लिए एक अद्वितीय और खतरनाक अनुभव होता है।

ये सभी समस्याओं के बावजूद, ट्रैकमैन रात भर गश्ती करते हैं ताकि रेलवे सुरक्षित रहे, और यात्रियों को उनके गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाया जा सके। इस कठिनाई में भी उनकी साहसिकता, धैर्य और समर्पण की उच्च गुणवत्ता उन्हें अनोखे बनाती है।

ट्रैकमैन की निगाहें रेलवे पटरी पर हर बार एक अलग कहानी को सुनाती हैं। उनकी भावनाएं और उनका यह संघर्ष, जो रेलवे और उसके यात्रियों के बीच एक अद्वितीय संबंध स्थापित करता है, अद्वितीय है। ट्रैकमैन की आँखों में ट्रैक पर चलने वाली हर गाड़ी, हर स्थानीय यात्री, हर दूरदर्शी ट्रेन, और हर वस्तुगामी ट्रेन का इंतज़ार होता है।

ट्रैकमैन का जीवन उनकी साहसिकता का प्रतीक है। उनकी शूरवीरता, उनकी धैर्य, और उनकी अनदेखी से हमारी यात्रा सुरक्षित रहती है। उनका काम उनके लिए भगवान के समान होता है, जिसमें वे रात भर गश्ती करते हैं, ताकि हम अपने अपनों से मिल सकें, और हमारे द्वारा स्थापित किए गए संबंध बनाए रख सकें। उनकी भावनाएं हमारे लिए एक मिसाल हैं। उनका समर्पण, उनका संघर्ष, और उनका बल हमें सिखाता है कि जिंदगी में कोई भी चुनौती आ सकती है, लेकिन सही दिशा में चलने के लिए हमें अपने कार्य में पूरी मेहनत और समर्पण से काम करना होता है।

मुझे गर्व है कि भारतीय रेल में मेरी भूमिका ट्रैक की सुरक्षा और संरक्षा की है, और मेरी सेवा सभी यात्री को सुरक्षित एवं समय पर अपनों से मिलाती है।

.....

रेल यात्रा

रवींद्रन एम, स्टेशन अधीक्षक/ कोयिलांडी

रेल की सीटी बजी, यात्रा की शुरुआत हुई,
दिलों में हज़ारों अरमान लेकर।
लोहे के कोच, भाप की आवाज और
हर एक के सपने को लेकर।

ट्रेन की खिड़कियों से गुज़रते नज़ारे देखा,
कभी हरे खेत और कभी नीला आसमान देखा।

शहर की चकाचौंध और ऊंची इमारते,
हर तरफ़ ज़िंदगी के हसीन शरारते।
ट्रेन की छुक छुक और लयबद्ध आवाज,
ऊंचे और विशाल पहाड़, कलकल करती

नदियाँ बहती

जो अंतहीन पटरियाँ से निरन्तर

आगे बढ़ी जा रही ।

ट्रेन के अजनबियों ने साझा

करी कहानियाँ।

कोई पंजाबी तो कोई मद्रासी बोल बोले।

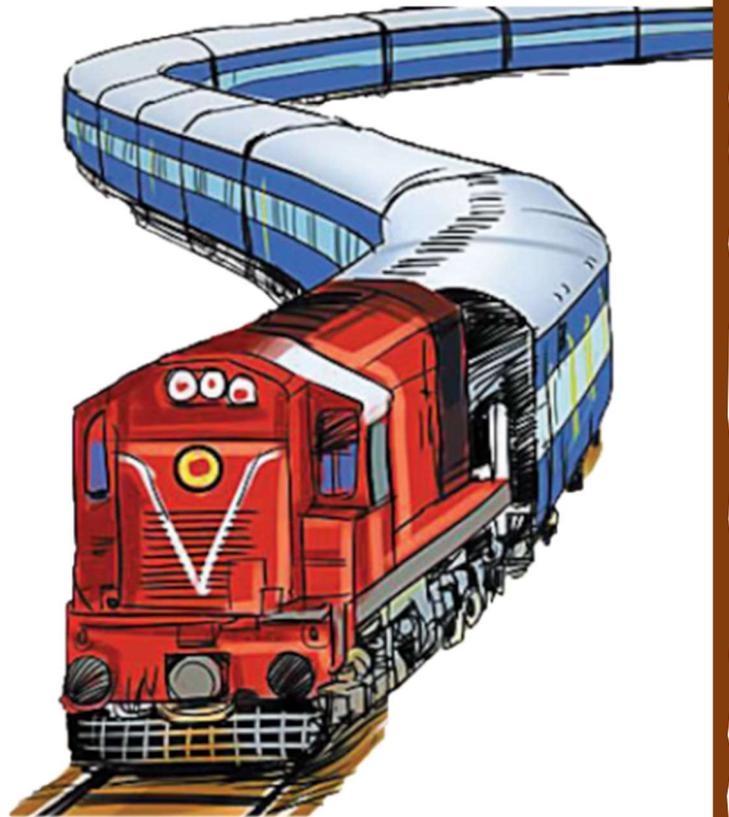
हँसी मजाक करते हुए कोई

ट्रेन से उतर गया ,

तो कोई नई यात्रा पर चढ़ा।

हर स्टेशन पर किसी का दिल बसा था।
यात्रा का अंत आएगा, लेकिन फिर भी,
ट्रेन हमेशा पुकारती रहेगी।

.....



ट्रेन में चल टिकट परीक्षक: एक आत्मकथा

बिधान दास, वरि.वाणिज्य सह ट्रेन लिपिक/पालक्काड

मेरा नाम है बिधान और मैं ट्रेन का टिकट परीक्षक हूँ। मेरा काम है लोगों के टिकट और यात्रा परिचय को जाँचना और सुनिश्चित करना कि सभी यात्री सही तरीके से यात्रा कर रहे हैं। मैंने अपनी यात्रा के दौरान बहुत से अनुभव और किस्से देखे हैं, जिन्हें यहाँ साझा करने का मौका मिल रहा है।

यह कहना मुश्किल नहीं होता कि टिकट परीक्षक होना ट्रेन में विशेष होता है। यहाँ तक कि यह जिंदगी का एक अद्वितीय कार्य है। हर दिन नए लोग, नई कहानियाँ और नई समस्याएँ। मेरे पास इस नए सपने की तरह एक जिम्मेदारी है कि मैं लोगों की सुरक्षा और यात्रा की सुविधा सुनिश्चित करूँ। मुझे याद है, मेरी पहली दिनचर्या के दौरान, जब मैंने पहली बार टिकट जाँच की थी। उस दिन से आज तक, मैंने कई मजेदार और अजीब घटनाएँ देखी हैं। एक बार मुझे एक यात्री ने अपना टिकट और पासपोर्ट दिखाया, पर जब मैंने ध्यान से देखा, तो वो बिलकुल फर्जी था! इस प्रकार की घटनाओं ने मुझे यह सिखाया कि सतर्कता और समय सच्चे में बहुत महत्वपूर्ण होते हैं।



ट्रेन की यात्रा में मुझे एक और रोमांचक किस्सा याद आता है। एक बार तो ट्रेन बहुत देर से थमी थी और यात्री बहुत चिढ़ गए थे। मेरा काम उन्हें शांत रखना था, और इसके लिए मैंने अपनी अच्छी बातचीत की कला का प्रयोग किया। धीरे-धीरे, मैंने उन्हें हंसी में बदल दिया और यात्रा को बनाए रखने में मदद की। यह सब कुछ बताता है कि टिकट परीक्षक होना केवल नियमों का पालन करने से अधिक है। यह एक दिल से की गई सेवा है, जिसमें समय, समझदारी और अच्छी बातचीत की कला का महत्व होता है। मेरी यह यात्रा अभी भी जारी है, और मैं उम्मीद करता हूँ कि मुझे और भी बहुत से यात्री और उनकी कहानियों से मिलेगी। ट्रेन की हर सफर नया अनुभव लेकर आता है, और मैं इसे हर दिन के रूप में अपनाता हूँ।

टिकट परीक्षक होने के नाते मुझे हर यात्रा में भिन्न भिन्न समस्याओं से गुजरना पड़ता है :

- 1. फर्जी या गलत टिकट:** यह सबसे आम समस्या है जिसे टिकट परीक्षकों को सामना करना पड़ सकता है। यात्री फर्जी टिकट या गलत जानकारी के साथ यात्रा करने की कोशिश कर सकते हैं, जिसके कारण टिकट परीक्षकों को उनकी पहचान और यात्रा की सुरक्षा सुनिश्चित करनी पड़ सकती है।
- 2. बदलते घंटे और रूट:** ट्रेनों के घंटे और मार्गों में बदलाव या विलंब हो सकता है, जिसके कारण यात्री या टिकट परीक्षक अचानक किसी अनुपयुक्त स्थिति का सामना कर सकते हैं।
- 3. भीड़ और संख्यात्मक सीमाएँ:** बड़ी ट्रेनों में यात्री की भीड़ और संख्यात्मक सीमाएँ हो सकती हैं, जिससे टिकट परीक्षक को यात्री की संख्या और उनकी सुरक्षा की देखभाल में सावधानी बरतनी पड़ती है।

4. अप्रत्याशित घटनाएँ: यात्रा के दौरान अप्रत्याशित घटनाएँ जैसे आपातकालीन स्थितियाँ, मेडिकल इमरजेंसी, या यात्री के साथ अचानक उत्पन्न समस्याएँ हो सकती हैं, जिनका सामना टिकट परीक्षक को करना पड़ सकता है।

5. कानूनी मामले: कई बार टिकट परीक्षक को कानूनी मामलों से भी निपटना पड़ सकता है, जैसे यात्री की लापरवाही, बिना टिकट के यात्रा करने का प्रयास, या अन्य कानूनी परिस्थितियाँ।

ये समस्याएँ टिकट परीक्षक के रोजमर्रा के काम का हिस्सा हो सकती हैं, जिसे उन्हें समाधान करने के लिए तत्परता और समय-सावधानी से काम करना पड़ता है।

इस आत्मकथा के माध्यम से, मैंने अपनी यात्रा के कुछ पलों को साझा किया है, जो मेरे जीवन में टिकट परीक्षक के रूप में विशेष और महत्वपूर्ण हैं। यह हमेशा मेरे मन में रहेगा कि यात्रा केवल स्थान से स्थान तक नहीं, बल्कि लोगों के दिलों तक भी जाती है।

.....

संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल भाषाएँ

- | | |
|-------------|--------------------------|
| 1. असमिया | 12. मराठी |
| 2. बंगाली | 13. मैथिली |
| 3. बोडो | 14. नेपाली - विदेशी भाषा |
| 4. डोगरी | 15. उड़िया |
| 5. गुजराती | 16. पंजाबी |
| 6. हिंदी | 17. संस्कृत |
| 7. कन्नड़ | 18. संथाली |
| 8. कश्मीरी | 19. सिंधी |
| 9. कोंकणी | 20. तमिल |
| 10. मलयालम | 21. तेलुगु |
| 11. मणिपुरी | 22. उर्दू |

शिकायतों का अंबार क्यों

मिथिलेश पासवान, तकनीशियन ग्रेड I/बिजली/मंगलूरु

कुछ लोगों के पास पैसे नहीं हैं, वह मीलों पैदल चले जाते हैं यह कहकर कि पैदल चलना अच्छा लगता है। कड़्यों के पास चन्द सिक्के हैं, जब में वह बसों में सफर कर लेते हैं जहाँ कभी-कभी भीड़ की वजह से घण्टों एक पैर पर खड़े होकर सफर करना पड़ता है कहते हैं भीड़ का अपना मजा है क्योंकि वह अपनी परिस्थितियों का हवाला देकर बहाने नहीं बनाया करते। हजारों लाखों लोग बिना AC डिब्बे के सफर करते हैं। एक - दूसरे के पसीने बदबू में कभी - कभी बर्दाश्त नहीं होती वह बदबू तो उल्टियाँ भी करा देते हैं। फिर भी बिना शिकायत के ऐसे ही अनगिनत लोगों का रोजमर्रा का जीवन बीतता है, जब भी खुद से शिकायत हो, ऐसे उदाहरण देख लेना, फिर शायद, शिकायतों का पलड़ा हल्का हो जाये तुम्हारा करने बैठो तो हजारों शिकायतें हैं खुद से भी दूसरों से भी..... ऐसा क्यों नहीं ? ऐसा ही क्यों ? यह क्यों होता है हमारे साथ ही क्यों ? आदि... लेकिन कभी रास्ते पर चलते सड़क किनारे भीख मांगते बच्चे, बुजुर्ग इनसानों को देखना, अपाहिजों के आंखों में आँख डाल कर देखना, 10-15 रुपये की चीजें बेचते उन बच्चों के चेहरे के कॉन्फिडेंस के साथ- साथ अन्दर उनकी मजबूरियों को देखनाफिर शायद, तुम्हारी शिकायतें खुद से ही नहीं कभी किसी से न हो....

बस अंधेरी से बांद्रा तक का सफर आज टैक्सी में कर रहा था। यूं ही कुछ देखा और लिखने का दिल किया।

कुछ को अपनी जिन्दगी से इतनी शिकायतें हैं खासकर यह उनके लिए है जिन्हें यह सेन्टेन्स प्रिय है कि काश मेरी जिन्दगी फला के जैसे होती आदि ! इन सच्चाइयों को जानने के साथ- हमें यह सब दिल से समझने की जरूरत है !!

.....

सरकारी कार्यों के लिए राजभाषा हिंदी के प्रयोग को प्रोत्साहित करने हेतु प्रोत्साहन योजना

1. व्यक्तिगत नकद पुरस्कार योजना (रेलवे बोर्ड) – 3000/- एवं प्रमाण पत्र
2. सरकारी काम में मौलिक हिंदी टिप्पण/प्रारूपण के लिए प्रोत्साहन योजना (गृह मंत्रालय) –
 - I - 5000/- (2 पुरस्कार)
 - II – 3000/- (3 पुरस्कार)
 - III – 2000/- (5 पुरस्कार)

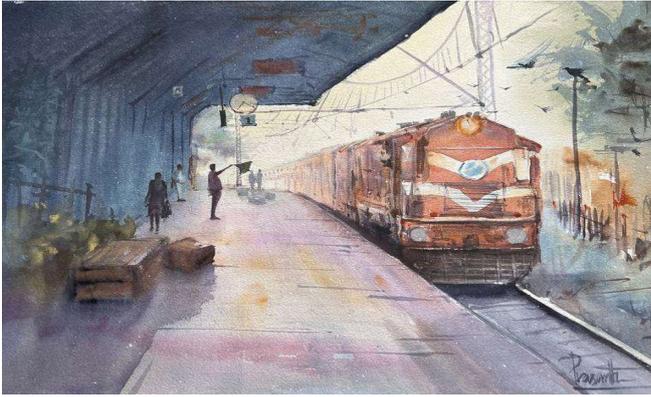
केरल से दार्जिलिंग : रेल यात्रा

कुंदन कुमार राउत, कनिष्ठ अनुवादक/पालक्काड

हमारे जीवन में यात्रा का वही महत्व है जो जीवन में उम्र का। जैसे बढ़ती उम्र हमें बहुत कुछ सिखाती है वैसे ही यात्राएं भी हमें अनुभवशील बनाती है क्योंकि हम अध्ययन के माध्यम से हर ज्ञान को जान तो सकते मगर उसका लुफ्त नहीं उठा सकते। शायद यही एक कारण है कि बचपन में स्कूल की किताब में पढ़ा एक शेर मुझे आज तक याद है

“सैर कर दुनिया की गाफिल ज़िंदगानी फिर कहाँ,
ज़िंदगानी गर कुछ रही तो नौजवानी फिर कहाँ।”

यही सोच मुझे हमेशा नई-नई जगह पर जाने को प्रेरित करती है पर यात्रा से मेरा मकसद केवल पर्यटन ही नहीं रहता, नये प्रांत की सुंदरता, संस्कृति और वहाँ के लोगों को भी जानना होता है। इसीलिए इस बार हमने दार्जिलिंग जाने का प्लान बनाया। दार्जिलिंग का नाम सुनते ही पत्नी जी की भी सहमति मिल गई। दार्जिलिंग पश्चिम बंगाल का बेहद खूबसूरत हिल स्टेशन है जो अपने चाय और प्राकृतिक सुंदरता के लिए विश्व भर में प्रसिद्ध है।



दार्जिलिंग की यात्रा के लिए जहाँ मैं मन ही मन बेहद उत्साहित था वहीं सबसे पहली चिंता टिकट बुक करने की थी। जैसे ही मैंने टिकट चेक करना शुरू किया अधिकतर ट्रेनों की सीटें बुक हो चुकी थी। लेकिन मई के महीने में मुझे टिकट मिल रही थी और वहाँ भी केवल 5 ही सीट बची थी तो मैंने तुरंत उसमें 2 सीट बुक कर दी। रेलवे की यात्रा मुझे शुरू से ही

पसंद है, किफायती व सुविधाओं से लैस और सुरक्षा का भी भरपूर ध्यान। ऑनलाइन टिकट बुकिंग सचमुच बेहद फायदेमंद हैं जिससे मुझे रिज़र्वेशन काउंटर की भीड़ से भी राहत मिली। जैसे-जैसे दिन बीत रहे थे मेरा मन इंतजार और उत्सुकता के भंवर में गोते लगा रहा था। आखिरकार 7 मई 2024 मंगलवार के दिन हम अपनी रेल यात्रा के लिए पूरी तरह तैयार थे। हमारी ट्रेन एर्नाकुलम टाउन स्टेशन से थी। वैसे मैं बता दूँ कि शहर कोच्चि समुद्र तट पर स्थित केरल का दूसरा सबसे बड़ा शहर है जो अपने खूबसूरत तटीय क्षेत्र, बंदरगाह और बहुमंजिला इमारतों के लिए जाना जाता है। एर्नाकुलम जंक्शन और एर्नाकुलम टाउन कोच्चि के दो प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं, जो भारतीय रेलवे के दक्षिण ज़ोन में आते हैं। हमारी ट्रेन थी, त्रिवेंद्रम सेंट्रल-सिलचर एक्सप्रेस (12507) जो एर्नाकुलम टाउन से रात 9.00 बजे खुलने वाली थी। मैं और मेरी पत्नी रात 8 बजे ही स्टेशन पहुंच गये क्योंकि रास्ते में ट्रैफिक का भी डर था इसीलिए थोड़ा जल्दी ही हमलोग स्टेशन के लिए निकल पड़े। एर्नाकुलम टाउन रेलवे का परिसर अत्यंत स्वच्छ और व्यवस्थित था। रेलवे पुलिस और प्रशासन की व्यवस्था इतनी दुरुस्त थी कि स्टेशन में कहीं कोई गंदगी या भिखारी तक नज़र नहीं आ रहा था। बहरहाल हमारी ट्रेन एकदम सही समय पर चल रही थी और प्लेटफार्म संख्या की घोषणा सुनते ही मैं और मेरी पत्नी उस जगह जाकर प्रतीक्षा करने लगे जहाँ हमारी बोगी लगने वाली थी। चूंकि हमें दो दिन का लंबा सफर तय करना था इसीलिए पत्नी जी ने खाने-पीने का अच्छा-खासा समान पैक कर लिया। हमारी

टिकट एर्नाकुलम टाउन से न्यू जलपाईगुड़ी तक थी। आपको बता दूं कि दार्जिलिंग के लिए पश्चिम बंगाल के सिलीगुड़ी शहर से होकर जाना पड़ता है और न्यू जलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी का मुख्य रेलवे जंक्शन है। जहाँ हम 48 घंटे बाद गुरुवार को रात 9.15 बजे पहुंचने वाले थे।

अब हम अपनी सीट पर बैठ चुके थे वातानुकूलित 2 टियर की साइड अपर और लोअर जो कि मेरी पसंदीदा सीट है उसमें अपना सामान रख हम खिड़की से बाहर के दृश्य को निहारने लगे। अभी ट्रेन प्लेटफार्म पर ही थी इसीलिए मैंने प्लेटफार्म से 'बनाना फ्राई' और 'बोंडा' खरीद लिया। ये केरल के स्थानीय खाद्य पदार्थ हैं जो हर जगह आसानी से मिल जाते हैं। 'बनाना फ्राई' मुझे बेहद पसंद है जो पके पके केले के हिस्से को मसाले सहित तेल में तलकर बनाया जाता है और 'बोंडा' मेरी पत्नी का पसंदीदा खाद्य पदार्थ है जो थोड़ा बहुत स्वाद में इडली और पकौड़े के जैसा होता है। जिसे चटनी के साथ खाया जाता है। ये दोनों खाने में बहुत स्वादिष्ट होते हैं। इसके साथ ही मैंने एक बुक स्टोर से एक छोटी सी डायरी खरीद ली। मेरी डायरी देख पत्नी जी बोली हमारे पास मोबाइल है, कैमरा है जिससे हम अच्छी-अच्छी तस्वीरें खींच सकते हैं तो फिर ये डायरी क्यों? मैंने कहा कि तस्वीरों के सिर्फ चेहरे के भाव पढ़े जा सकते हैं मन के नहीं। यह सुन पत्नी जी मुस्कुरा उठी, क्योंकि वो मेरी आदत जानती है कि जब भी मैं किसी ने जगह घूमने जाता हूँ तो अपनी डायरी में वहाँ की तमाम यादें समेट लेता हूँ। ट्रेन चलते ही हम दोनों बोंडा और बनाना फ्राई का आनंद लेने लगे और मेरा बेटा बाहर के दृश्यों को। अब हमारी ट्रेन एर्नाकुलम से थोड़ी दूर पहुंच चुकी थी, थोड़ी देर बाद RPF के जवान बोगी की निगरानी करते हुए ड्यूटी करने लगे उन्होंने हमसे पूछा कि आपको किसी प्रकार की असुविधा तो नहीं। हम लोग आपकी सुरक्षा के लिए ही यहाँ तैनात हैं फिर दरवाजे के पास चिपके एक पोस्टर को दिखाते हुए उन्होंने कहा कि कोई भी दिक्कत हो तो कृपया आपलोग इस नम्बर पर कॉल कर सकते हैं। रेलवे की यह व्यवस्था देख मैं सुरक्षा की दृष्टि से निश्चित हो गया। एर्नाकुलम से चलते ही मेरी आंखों के सामने बिजली की रोशनी से जगमगाता एक खूबसूरत नज़ारा था ऐसा लग रहा था मानो जुगनुओं का झुंड हमारे आसपास मंडराने लगा हो। एर्नाकुलम के बाद रास्ते में आलुवा, त्रिशशूर, पालक्काड जैसे मुख्य स्टेशन आते हैं, इसके बाद आता है कोयंबतूर और हमारी ट्रेन केरल से तमिलनाडु पहुँच गयी। खैर हम तीनों ने अब तक भोजन कर लिया था और पत्नी जी ऊपर की सीट पर सोने चली गई थी और मैं अपने बेटे के साथ तेज गति से गुजर रहे स्टेशन को देख हर्षित हो रहा था। कोयंबतूर आते आते मेरा बेटा भी सो चुका था, पर मुझे नींद कहाँ! मैं तो रास्ते के सारे अनुभवों को सहेजने में लगा हुआ था और पता नहीं मुझे कब नींद आ गई। सुबह तकरीबन 7 बजे के आसपास जैसे ही आँख खुली ट्रेन काटपाडी जंक्शन में रुकी हुई थी। पत्नी जी तो मुझसे पहले ही जाग गयी थी और मेरे जागने की प्रतीक्षा कर रही थीं। जैसे ही मैं उठा वो उतरकर नीचे वाली सीट पर आ गई और हमने अपना बिस्तर समेटकर ऊपर रख दिया। रेलवे द्वारा दिया गया बिस्तर इतना साफ और आरामदायक था जैसे अपने घर का ही बिस्तर हो। खैर काटपाडी स्टेशन में हमने सुबह की कॉफी पी। काटपाडी जंक्शन तमिलनाडु के एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है। यह मुख्य रूप से वेल्लोर शहर का ही भाग है। वेल्लोर जो अपने मंदिरों और किले के लिए विख्यात है, जिस कारण यहाँ साल भर लोगों की भीड़ बनी रहती है और यहाँ के अस्पताल भी अपने चिकित्सा के लिए मशहूर हैं पूरे भारत भर से लोग यहाँ इलाज के लिए आते रहते हैं।

अब हम लोग तमिलनाडु राज्य में थे, तमिलनाडु भारत का एक प्राचीन राज्य है, जो अपनी भाषा-संस्कृति के लिए विशेष रूप से जाना जाता है। यहाँ ट्रेन में तमिल भाषी वेंडर समान बेच रहे थे साथ ही वे हिंदी में भी बोल रहे थे। मैं मलयालम और हिंदी के साथ तमिल भाषा के शब्दों की बुनावट पर गौर करने लगा। सचमुच कितनी विविधता है हमारे देश में हर प्रांत की अलग भाषा अलग बोली फिर भी सब एक जैसे ही लगते हैं और भारतीय रेल इन्हें जोड़ने का एक अहम माध्यम। वास्तव में भारतीय रेल राष्ट्र की

जीवन रेखा है जो हम भारतीयों को अपने देश के कोने-कोने से जोड़ती है। अगर हमें समूचे भारतवर्ष को जानना-समझना है तो रेलवे से बेहतर कोई दूसरा माध्यम नहीं। अब सुबह के 9 बज चुके थे खिड़की से बाहर चारों तरफ हरियाले खेत, पहाड़ और छोटे-छोटे घर दिखाई दे रहे थे। हमने सुबह का नाश्ता कर लिया था कि खिड़की से हमें अब खेतों की जगह बड़े-बड़े उद्योग और इमारतें नज़र आने लगे। मैं समझ गया कि हम चेत्रै पहुंचने वाले हैं। सुबह 9.30 बजे हमारी ट्रेन चेत्रै सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर खड़ी थी। चेत्रै तमिलनाडु की राजधानी और देश के चार महानगरों में से एक है और दक्षिण रेलवे का मुख्यालय भी। यहाँ ट्रेन काफी देर तक रुकती है पता चला कि यहाँ ट्रेन का इंजन बदलता है इसीलिए मैं नीचे उतरकर प्लेटफार्म पर टहलने लगा। यहाँ काफी भीड़ थी और रेलवे कर्मचारी काफी मुस्तैदी से ट्रेन के इंजन को बदल रहे थे। चेत्रै सेंट्रल में रेलवे के पार्सल विभाग का काम बहुत ही महत्वपूर्ण है यहाँ काफी देर तक ट्रेन में समान चढ़ाया-उतारा जाता रहा। यहाँ प्लेटफार्म में ऊत्तप्पम मिल रहा था। चूंकि हमने सुबह नाश्ता कर लिया था फिर भी 'ऊत्तप्पम' देख मैं खुद को रोक नहीं पाया और दो प्लेट खरीद लिया। ट्रेन में मैंने और पत्नी जी ने बहुत चाव से 'ऊत्तप्पम' खाया। यह तमिलनाडु का एक खास व्यंजन है जो चावल और उड़द की दाल के घोल से बनता है, इसमें प्याज़, टमाटर, मकई, शिमला मिर्च आदि मिले होते हैं जिससे ये देखने में बिलकुल पिज़्जा की तरह लगता है। 'ऊत्तप्पम' देखने में जितना सुंदर था खाने में उतना ही लाजवाब। बिना तेल और कम मसाले से बना यह व्यंजन स्वास्थ्य के लिए काफी लाभदायक है। अब ट्रेन चेत्रै सेंट्रल से अपनी विपरीत दिशा में चल रही थी, मैं सोचना लगा कि सचमुच कितना अद्भुत है न यह सफर। कभी हम आगे चलते हैं तो कभी पीछे मानो जिंदगी हमें चलने का मतलब समझा रही है।

चेन्नै से आगे बढ़ते हुए हमें काफी खूबसूरत दृश्य देखने को मिल रहे थे पत्नी जी उनकी तस्वीरें खींचने लगी और करीब 50-60 किलोमीटर बाद हमें समुद्र तट नज़र आने लगा। यह मेरे लिए एक अद्भुत सौंदर्य था अब हम केरल के अरब सागर से तमिलनाडु के बंगाल की खाड़ी पहुंच गये थे। कितनी शांत प्रकृति और दूर-दूर तक फैली असीम जलधारा का नज़ारा दिल को बेहद सुकून देने वाला क्षण था। मेरा रोम-रोम एक अनोखे रोमांच से पुलकित हो उठा पर असल रोमांच तो अभी बाकी था। अचानक पत्नी जी ने कहा दार्जिलिंग में तो टॉय ट्रेन भी चलती है न? मैंने कहाँ हां बिल्कुल। लेकिन उससे दार्जिलिंग जाने में बहुत अधिक समय लगता है लोग ज्यादातर छोटी गाड़ियों से ही सिलिगुड़ी से दार्जिलिंग जाते हैं। इससे पैसे और समय दोनों की बचत होती है। इसपर पत्नी जी ने कहा कि क्यों न हम टॉय ट्रेन से दार्जिलिंग चले। हमारे पास तो बहुत समय है और रही पैसों की बात तो हमलोग कौन सा रोज-रोज दार्जिलिंग जाते हैं ! चलिये न प्लीज़। ठीक है...कहकर मैं टॉय ट्रेन के विषय में इंटरनेट पर सर्च करने लगा तो मैंने पाया कि दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे तो यूनेस्को की विश्व विरासत में शामिल हैं। अब तो मुझसे भी न रहा गया और मैं न्यू जलपाईगुड़ी से दार्जिलिंग की टिकट बुक करने लगा। चूंकि हमलोग 9 मई गुरुवार की रात न्यू जलपाईगुड़ी पहुंचने वाले थे इसीलिए मैंने रेलवे स्टेशन पर ही रिटायरिंग रूम बुक कर लिया और 10 मई की सुबह दार्जिलिंग टॉय ट्रेन की टिकट काट ली। रेलवे की रिटायरिंग रूम की सुविधा बहुत ही सुरक्षित और किफायती है इसमें हम आसानी से किसी भी बड़े स्टेशन में ठहर सकते हैं। यह बिल्कुल होटल जैसा ही होता है लेकिन होटल से काफी कम खर्च में। इसी बीच दार्जिलिंग टॉय ट्रेन के चक्कर में कब हम तमिलनाडु से आंध्र प्रदेश पहुंच गए पता ही नहीं चला। पत्नी जी ने टिफिन से दोपहर का भोजन निकाला और हमने घर के भोजन का भी आनंद उठाया।

अब दोपहर के 1 बज रहे थे और हमें ट्रेन में बैठे करीब 15 घंटे हो चुके थे। इसी बीच हमें कृष्णा नदी के दर्शन हुए और हम पहुंच गए- विजयवाड़ा। 'विजयवाड़ा' आंध्र प्रदेश का बहुत बड़ा शहर है। यहाँ पर घूमने के लिए काफी देवमंदिर, गुफाएं और संग्रहालय हैं। मेरी एक आदत है कि मैं जब भी किसी नए

शहर से होकर गुजरता हूँ इंटरनेट पर वहाँ के संबंध में देखने लगता हूँ। विजयवाड़ा को लोग बेजवाड़ा भी कहते हैं और यह 'कनकदुर्गा मंदिर' के लिए भी प्रसिद्ध है जिसका शीर्ष हमें ट्रेन से ही नज़र आ रहा था। विजयवाड़ा के बाद अब हमें ट्रेन में तेलगुभाषी वेंडर मिल रहे थे, मगर वे हिंदी में अपना सामान बेच रहे थे। वैसे भी वातानुकूलित डिब्बे में कम ही वेंडर चढ़ते हैं एक महिला वेंडर हमारे बोगी में चढ़ी लोग उससे काफी खरीददारी कर रहे थे जब वो हमारी सीट के पास आयी तो कहने लगी 'वेडिगा समोसा' मैं समोसा तो समझ रहा था पर 'वेडिगा' शब्द मेरे लिए नया था। शायद वह महिला मेरे चेहरे के हाव-भाव पढ़ चुकी थी बोली 'गरम समोसा'। तेलुगु में गर्म को वेडिगा बोलते हैं। बहुत ही छोटे आकार के समोसे जिनका दाम सिर्फ 2 रुपये था। मैंने पहले 10 रुपये के समोसे लिए उन छोटे समोसे में आलू की जगह प्याज भरा था। मुझे बहुत पसंद आया फिर मैंने अपने और पत्नी जी के और समोसे खरीदे। मैं आश्चर्य में था कि एक ही व्यंजन भारत के अलग-अलग हिस्सों में कैसे नए रूपों में मिलता है। विजयवाड़ा के बाद अब अब पहुंचने वाले थे राजमंड्री। राजमंड्री पहुंचने के पहले ही हमें गोदावरी नदी के दर्शन हुए एक बड़ा ही सुंदर पुल और नदी के तट पर विशाल शिवमंदिर उसे देख ऐसा लग रहा था मानो हम वाराणसी के किसी घाट में पहुंच गए हो। मैंने गोदावरी नदी को नमन किया और सोचने लगा कि यह भी दक्षिण भारत की गंगा ही कही जाती है। राजमंड्री का प्राचीन नाम 'राजमहेन्द्रवर्मन' है जो चालुक्य वंश के सम्राट थे। राजमंड्री को आंध्र प्रदेश की सांस्कृतिक राजधानी भी कहा जाता है। जैसे-जैसे ट्रेन आगे बढ़ रही थी हमें रास्ते में नए-नए दृश्य देखने को मिल रहे थे। बड़े-बड़े तालाब, मुर्गी पालन के फार्म और खेतों में काम कर रहे किसान एक क्षेत्र में अनुपम सौंदर्य का संचार कर रहे थे। फिर हमें काजू के खेत दिखाई दिए मैंने उसकी तस्वीर खींच ली। इसी बीच ट्रेन में सफाई कर्मचारी आकर हमारे डिब्बे की सफाई करने लगे और उसके बाद एक फीडबैक फॉर्म दिया। उन कर्मचारियों के यूनिफॉर्म पर लिखा था - 'स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत'।

शाम 7 बजे हमलोग विशाखापट्टणम पहुंच चुके थे यहाँ ट्रेन का इंजन बदलता है सो हमारी ट्रेन यहाँ काफी देर रुकने वाली थी। इस बार मैंने अपने साथ पत्नी जी को भी ट्रेन से नीचे उतार लिया और हम दोनों आसपास टहलने लगे। विशाखापट्टणम काफी बड़ा रेलवे स्टेशन है जिसके ठीक सामने एक विशाल पहाड़ है। यह शहर अपने लौह-उद्योग, नौसेना कमांड और समुद्री तट के लिए मशहूर है। यहाँ स्टेशन परिसर में हमने इडली-डोसा का लुत्फ उठाया। विशाखापट्टणम स्टेशन का वातावरण इतना सुंदर था कि मैंने मन ही मन सोच लिया कि एक बार तो यहाँ जरूर घूमने आऊंगा। यहाँ से मैंने कुछ काजू खरीद लिए। जैसे ही हम ट्रेन में बैठे एक वेंडर केले के चिप्स बेचता हुआ हमारे पास आया, मैंने उससे चिप्स खरीद लिये। अब ट्रेन फिर अपनी विपरीत दिशा में चल रही थी और मैं खिड़की से बाहर के दृश्यों को निहारने लगा। हमलोगों को लगभग रात 9 बजे भोजन किया और सोने की तैयारी करने लगे। देर रात हमलोग ओडिशा पहुंच गए खुर्दा रोड, भुवनेश्वर और कटक जैसे बड़े शहरों से होकर हमारी ट्रेन गुजरने वाली थी। लेकिन काफी रात हो चुकी थी इसीलिए मैं सो गया लेकिन मैंने योजना बना ली कि वापसी के समय ओडिशा का मार्ग दिन में ही गुजरेगा और तब यहाँ की विशेष बातों को नोट करूंगा।

सुबह जैसे ही आंख खुली हमारी ट्रेन धीरे-धीरे चल रही थी ऐसा लगा जैसे कोई बड़ा स्टेशन आने वाला है। मैंने बोर्ड पर नाम पढ़ा 'खड़गपुर'। मैं खुशी से चिल्ला उठा अरे ये तो खड़गपुर है। आसपास के सहयात्री मुझे एकाएक घूरने लगे, पर मुझे उनकी परवाह कहाँ ! मैंने फौरन पत्नी जी को उठाया और उन्हें लेकर प्लेटफार्म पर उतर गया। खड़गपुर मेरा विशेष आकर्षण है क्योंकि काफी दिनों तक यह भारत का सबसे लंबा प्लेटफार्म था जिसकी लंबाई 1072.5 मीटर है। हालांकि अब इस सूची में गोरखपुर का नाम सबसे ऊपर हो गया है फिर भी मेरे लिए ये किसी उपलब्धि से कम न था कि मैं भारत के दूसरे सबसे बड़े रेलवे प्लेटफार्म पर खड़ा था। खड़गपुर पश्चिम बंगाल का एक प्रमुख नगर है जो विशेषकर 'भारतीय

प्रौद्योगिकी संस्थान' के लिए जाना जाता है। यहाँ हमने सुबह-सुबह मिट्टी के बने कुल्हड़ में चाय पी, सचमुच क्या अद्भुत स्वाद था। खड़गपुर के प्लेटफार्म इतने लंबे हैं कि बड़ी-बड़ी ट्रेनें यहाँ आकार में छोटी पड़ जाती हैं और एक ही प्लेटफार्म में 2 लोकल ट्रेनें खड़ी हो जाती हैं। खड़गपुर का अनुभव मेरे लिए बेहद अनोखा था क्योंकि जिस जगह के बारे में मैंने अब तक सिर्फ पढ़ा था आज मैं साक्षात् वहाँ खड़ा था। खड़गपुर से आगे बढ़ते ही हमें ट्रेन में एक झालमूड़ी वाला मिला। ये मेरे लिए नई चीज थी मैंने उससे 2 जगह झालमूड़ी देने को कहा, फिर मैंने उससे पूछा कितने हुए उसने कहा 'कूड़ी टका' मैंने कहा मतलब तो वो थोड़ा हंसते हुए बोला बीस रुपये। ये मूड़ी धान से ही बनी खाने की चीज़ होती है मगर हमारे केरल में मैंने इसका झालमूड़ी वाला रूप नहीं देखा था। यह खाने में काफी हल्का और स्वादिष्ट होता है। झालमूड़ी के प्रति मेरी जिज्ञासा देख एक सहयात्री ने मुझे कहा भाई साहब अब आप बंगाल में प्रवेश कर चुके हैं झालमूड़ी तो आपको जगह-जगह मिल जाएगी। खड़गपुर के बाद हमने थोड़ा बहुत जलपान किया और सुबह 11 बजे तक हावड़ा पहुंच गए। 'हावड़ा' कोलकाता का ही एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है। यह भारत का सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है जहाँ लगभग 23 प्लेटफार्म हैं। हावड़ा से पूरे भारत के लिए रेल सुविधा उपलब्ध है। ऐतिहासिक विरासतों से भरपूर कोलकाता शहर पश्चिम बंगाल की राजधानी है और भारतीय रेलवे में यह एकमात्र ऐसा शहर है जो तीन रेलवे ज़ोन का मुख्यालय है। जिनमें पूर्व रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे और कोलकाता मेट्रो शामिल हैं। यहाँ भी हमारी ट्रेन का इंजन बदलने वाला था इसलिए सपरिवार मैं प्लेटफार्म पर उतर आया। यहाँ प्लेटफार्म में ही मुझे एक मिठाई की दुकान दिख गई और हमने वहाँ से रसगुल्ला और मीठी दही खायी। रसगुल्ला को बांग्ला भाषा में रोशोगुल्ला और मीठी दही को मिष्टी दोई कहते हैं। मुझे बांग्ला भाषा काफी सरल लगी और छोटी-मोटी बातें समझने में देर न लगी। हावड़ा से मैंने कुछ रसगुल्ले पैक करवा लिए ताकि बाकी के सफर में आराम से इसका मज़ा ले सकूँ।

हावड़ा से चलते वक़्त हमें हावड़ा ब्रिज का थोड़ा सा हिस्सा भी नज़र आने लगा। अब केवल हमें बड़ी-बड़ी इमारतें ही दिखाई दे रही थी करीब आधे घंटे बाद हमें बाहर हरे-भरे खेत और तालाब नज़र आये उन तालाबों से मछुआरे मछली पकड़ रहे थे। अब काफी दोपहर हो चुकी थी और हमारे घर का खाना भी समाप्त हो चुका था इसीलिए हमने पैंटी कार से ही खाना आर्डर किया जो कि नियत समय पर आ चुका था। हमने भोजन किया और फिर हम दोनों खिडकी से बाहर के दृश्यों को निहारने लगे। चूंकि अब बंगाल आ गया था तो इसीलिए भी हमारी उत्सुकता थोड़ी बढ़ गई थी और मैं अपनी कलम और डायरी लेकर बैठ गया। करीब एक-सवा एक बजे स्टेशन आया- बोलपुर शांतिनिकेतन। यह वही जगह है जहाँ विश्वकवि रवींद्रनाथ ठाकुर ने विश्वभारती विश्वविद्यालय की स्थापना की। जो विविध भाषा, संगीत और कला के अध्ययन के लिए विश्व-विख्यात है। यहाँ ट्रेन में गेरुआ वस्त्र पहने एक हाथ में एक वाद्य यंत्र लेकर एक संन्यासी जैसा व्यक्ति चढ़ा और गीत गाने लगे। लोग उसे गाने के बदले पैसे देने लगे। हालांकि वो बांग्ला भाषा में गीत गा रहा था पर मुझे उसका गीत कुछ-कुछ समझ में आ रहा था। मैंने उससे पूछा कि तुम क्या गा रहे हो? तो उसने कहा 'आमि बाउल गान गाई' (मैं बाउल गीत गाता हूँ)। फिर मैंने उसे कुछ पैसे दिए और उसने मुझे बाउल गीत सुनाए। मैंने उससे पूछा कि क्या मैं इसे रिकॉर्ड कर सकता हूँ तो अपनी सहमति दे दी। फिर उसने अपनी कामचलाऊ हिंदी में मुझे उन गीतों के अर्थ भी समझाये जिसे मैंने अपनी डायरी में नोट कर लाया। यहाँ ट्रेन में कुछ और विक्रेता भी चढ़े जो कपड़े से बने हुए बैग बेच रहे थे, उन्होंने बताया कि ये शांतिनिकेतन के बैग हैं। मैंने उनसे पत्नी जी के लिए एक लेडीज़ पर्स और अपने लिए एक झोलानुमा बैग खरीदा जिसपर गुरुदेव रवींद्रनाथ का चित्र बना हुआ था। बचपन से ही मुझे गीतांजलि और रवींद्र संगीत बहुत प्रिय है इसीलिए इस रवींद्र-भूमि के प्रति मैं खुद को रोक नहीं पाया। इसके बाद आया रामपुरहाट रेलवे स्टेशन। मुझे यहाँ काफी यात्री माथे पर लाल टीका लगाये दिखाए दिए पता करने पर मालूम हुआ कि

यह काली माता का बहुत ही प्रसिद्ध मंदिर है 'तारापीठ'। ये सभी लोग वहीं से दर्शन कर वापस आ रहे हैं। यह भी मेरे लिए नई जानकारी थी जिसे मैंने अपनी डायरी में लिख लिया। ये सभी जानकारियां मेरे लिए महज जानकारी नहीं थी बल्कि इन स्थलों पर घूमने का आमंत्रण पत्र था जिसे मैं भविष्य में अपनी योजनाओं में शामिल करना चाहता था। तकरीबन शाम के 4 बज रहे होंगे कि ट्रेन थोड़ी धीमी गति से चलने लगी मैंने खिड़की से देखा तो कोई बड़ी सी नदी दिखाई दी। ये थी गंगा नदी। जो फरक्का पुल के नीचे से बह रही



थी। यहाँ इसका स्वरूप काफी विशाल है और इसके दोनों तट बंगाल के दो जिले मुर्शिदाबाद और मालदा की विभाजक नदी है। इस गंगा नदी के जल को लेकर भारत और बांग्लादेश के बीच जलसंधि हुई है। नदी के पास हमें NTPC का संयंत्र दिखा जहाँ नदी के पानी से बिजली तैयार होती है। फरक्का का पुल भारत के लंबे रेलवे पुल में से एक है यहाँ पुल के साथ ही बांध भी बना हुआ है। पुल से सूरज के मनोरम दर्शन हो रहे थे और काफी सारे

पक्षियों का झुंड हमें नज़र आ रहा था जो बांध के दीवारों पर बैठे हुए थे। सूर्य की मद्धिम किरणों, ट्रेन की धीमी चाल और पक्षियों का मधुर संगीत वातावरण में एक विचित्र मिठास घोल रहा था जिसका वर्णन करना असंभव है उसे सिर्फ महसूस ही किया जा सकता है जो हमने अपनी रेल यात्रा में किया।

फरक्का के लंबे पुल पार करने के बाद हमारी ट्रेन मालदा टाउन स्टेशन की तरफ चल पड़ी। यहाँ ट्रेन रुकते ही चारों तरफ अमावट और आम के अचार का शोर सुनाई दिया। मालदा पश्चिम बंगाल का एक मुख्य शहर व जिला है जहाँ के हिमसागर आम देश-विदेश तक निर्यात किये जाते हैं। मालदा से जैसे ही ट्रेन चली हमें चारों तरफ आम के बगीचे नज़र आने लगे। मालदा के बाद ट्रेन किशनगंज में रुकी। किशनगंज तक आते-आते शाम हो गयी थी कि तभी मेरे फोन पर 'वेलकम टू बिहार' का मैसेज आया। मैं हैरान था कि हम बिहार में थे। किशनगंज बिहार का एक जिला जो बंगाल की सीमा से बिलकुल सटा हुआ है। अब इसके बाद हम न्यू जलपाईगुड़ी पहुंचने वाले थे इसीलिए हमने अपने सामान पैक करना शुरू कर दिया। थोड़ी देर बाद रात 9 बजकर 15 मिनट पर ट्रेन अपने तय समयानुसार न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पहुंच गयी। पूरे 48 घंटे के सफर के बाद हम ट्रेन से उतरे। यहाँ हमने स्टेशन पर ही रात का भोजन किया और रिटायरिंग रूम की तरफ चले। यहाँ कमरा काफी स्वच्छ और सुंदर था चूंकि हमलोग 2 दिन के सफर से पूरी तरह थक चुके थे और सुबह 8.30 बजे हमें दार्जिलिंग के लिए रवाना होना था इसीलिए हम जल्दी ही सो गए। अगली सुबह 10 मई को हमारी ट्रेन थी न्यू जलपाईगुड़ी से दार्जिलिंग के लिए। यह मेरे जीवन के सबसे अनोखे अनुभवों में से एक था। हम दोनों सुबह जल्दी उठकर नाश्ता कर पूरी तरह तैयार थे अपनी टॉय ट्रेन यात्रा के लिए।

टॉय ट्रेन का प्लेटफॉर्म न्यू जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन के परिसर में ही है मगर मुख्य स्टेशन से थोड़ी दूरी पर। टॉय ट्रेन के स्टेशन में दो ही प्लेटफार्म बने हुए थे और पटरी जो मुश्किल से एक फुट चौड़ी रही होगी। इतनी छोटी पटरी कि कोई छोटा बच्चा भी उसे आसानी से लांघ जाये। वैसे तो सिलीगुड़ी से दार्जिलिंग सड़क मार्ग से लगभग 4 घंटे का सफर है और टॉय ट्रेन से इसमें करीब 7 घंटे लग जाते हैं। चूंकि हम गर्मी के दिनों में जा रहे थे इसीलिए टॉय ट्रेन के लिए सवारी काफी थी। यह रेल सेवा दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे के अंतर्गत आती है और यह पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ज़ोन में आता है। दार्जिलिंग टॉय ट्रेन को यूनेस्को में 2 दिसंबर 1999 में विश्व विरासत की सूची में शामिल किया था। इसी बीच हमारी टॉय ट्रेन अपने प्लेटफार्म

पर आ चुकी थी। अमूमन इस ट्रेन में 2 से 3 ही डिब्बे होते हैं जिनमें 1st क्लास और AC दो प्रकार के डिब्बे होते हैं। जिनका किराया ₹1400 और ₹1700 रुपये है। जो दार्जिलिंग जाने के लिए बहुत ही ज्यादा है पर टॉय ट्रेन के लिहाज से यह किराया काफी सही है। यहाँ न्यू जलपाईगुड़ी प्लेटफार्म में रेलवे की अनाउसमेंट चार भाषाओं में होती है- हिंदी, अंग्रेजी, बांग्ला और नेपाली। यही सिलीगुड़ी के सांस्कृतिक परिचय के लिए पर्याप्त था। टॉय ट्रेन की कल्पना जितनी सुंदर थी उसका स्वरूप भी उतना ही बेमिसाल था। नीले रंग से रंगे टॉय ट्रेन के डिब्बे में कुल 15 सीटें थी जिसमें एक तरफ दो और दूसरी तरफ बैठने की एक सीट थी। इसके साथ ट्रेन में एक शौचालय की भी सुविधा थी। डिब्बे पर लकड़ी से काफी सुंदर नक्काशी की गई थी और चारों तरफ दार्जिलिंग की खूबसूरत तस्वीरें लगी हुई थी। मैंने टिकट AC बोगी में किया था इसीलिए हमने अपनी सीट पर जाकर अपना सामान व्यवस्थित किया और बाहर प्लेटफार्म पर आ गए। ट्रेन का इंजन इतना छोटा था कि मानो कोई ऑटो हो। यह एक स्टीम इंजन थी हालांकि अब इस मार्ग में डीजल से भी टॉय ट्रेन चलती है पर आज हम स्टीम इंजन वाले ट्रेन में थे। मैंने पहली बार किसी रेलवे इंजन को इतनी बारीकी से देखा और उसकी तस्वीरें खिंची। हमारे बोगी में काफी विदेशी सैलानी भी मौजूद थे जो दार्जिलिंग घूमने जा रहे थे। आज ट्रेन में दो ही डिब्बे थे दूसरे डिब्बे में गार्ड की सीट थी और मशीनरी भी। मेरे लिए यह सब किसी आश्चर्य से कम न था। हमारी ट्रेन सुबह साढ़े आठ बजे न्यू जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन से खुली और छुक-छुक करती सीटी बजाती हुई चलने लगी, ये मुझे बिल्कुल बचपन की कहानियों की तरह लग रहा था। टॉय ट्रेन न्यू जलपाईगुड़ी से निकलकर सिलीगुड़ी टाउन होते हुए सिलीगुड़ी जंक्शन पहुंची। इसके पहले हमने महानंदा नदी को पार किया और इस बीच कई बार टॉय ट्रेन और बड़ी लाइन की पटरियाँ आपस में एक दूसरे को क्रॉस करती रही। टॉय ट्रेन इतनी धीमे चलती है कि उसके साथ आसानी से दौड़ लगाई जा सकती है। सिलीगुड़ी जंक्शन के बाद अब रास्ते के आसपास जंगल गहराने लगे। अब बड़े-बड़े बिल्डिंग की जगह ऊंचे-ऊंचे पेड़ों ने ले ली। करीब सुबह 10 बजे हम सुकना पहुंच चुके थे। न्यू जलपाईगुड़ी से दार्जिलिंग की दूरी केवल 88 कि.मी. है और अभी हम सिर्फ 18 कि.मी. ही पहुंचे थे लेकिन टॉय ट्रेन का मजेदार सफर लंबी दूरी में मजे को भी लंबा कर देता है। ऐसा लग रहा था जैसे भाग-दौड़ भरी जिंदगी की रफ्तार से अलग अब दुनिया हमारे साथ मजे से टहलने लगी हो। इसी बीच हमारी कुछ सहयात्रियों से दोस्ती हो गयी और सबने मिलकर अंताक्षरी खेलने की योजना बनायी ताज्जुब मुझे तब हुआ जब साथ बैठे विदेशी पर्यटक भी हमारे साथ हिंदी गीत गाने लगे। उनमें एक पर्यटक तो तीसरी बार दार्जिलिंग की यात्रा कर रहा था और टॉय ट्रेन के अपने पुराने अनुभवों को साझा कर रहा था।

सुकना से दार्जिलिंग जाने के लिए पहाड़ी रास्ता शुरू हो जाता है। टॉय ट्रेन की छोटी सी पटरी कैंची की तरह कई बार मुख्य सड़क को बीच से पार करती है और इस दौरान सारे वाहन रुक जाते हैं। दार्जिलिंग को बसाने का श्रेय अंग्रेजों को जाता है जिन्होंने वहाँ रेल लाइन स्थापित की। सुकना से आगे बढ़ते हुए हम अपने चारों तरफ प्रकृति के स्वच्छंद वातावरण से घिर गए थे चारों तरफ मोर, बंदर, भालू आदि जानवर नज़र आ रहे थे। इसी बीच अचानक हमारी ट्रेन रुक गयी क्योंकि ट्रैक पर एक गाय खड़ी थी। फिर टॉय ट्रेन के ड्राइवर नीचे उतरे और उस गाय को वहाँ से भागकर वापस ट्रेन चलाने लगे। यह मानवीयता प्रकृति के सानिध्य में ही मिल सकता है कि मनुष्य हर प्राणी का ध्यान रखे। क्योंकि टॉय ट्रेन की गति बहुत ज्यादा तो नहीं होती इसीलिए कई यात्री बीच-बीच में चलती ट्रेन से उतरकर अपनी तस्वीरें खिंचा रहे थे। सुकना के बाद रोंगटोंग और फिर तिनधारिया स्टेशन आया, यहाँ टॉय ट्रेन का वर्कशॉप भी है जो टॉय ट्रेन का रखरखाव करती है। अब तक हमने अनगिनत झरने और छोटी-छोटी गुफाएं पार की। यहाँ तक आते-आते मौसम में ठंड काफी बढ़ गई थी सभी यात्री अपने बैग से गर्म कपड़े निकलने लगे। आगे और भी ज्यादा ठंड होगी सोचकर हमने भी गर्म कपड़े पहन लिये। तिनधारिया के बाद आया गयाबाड़ी, जहाँ हमने

चाय पी। हम तो काफी पहले से ही चाय के बागानों से गुजर रहे थे पर दार्जिलिंग की चाय का स्वाद अब मिला। उस चायवाले ने हमें बताया कि यहाँ कई प्रकार की चाय की प्रजाति पायी जाती है आप तो गयाबाड़ी की चाय पी रहे हैं। दार्जिलिंग की कुछ चाय की प्रजातियाँ ऐसी है कि वे सीधे विदेशों में निर्यात कर दी जाती है। यहाँ कुदरती करिश्माई और इंसानी इंजीनियरिंग का अद्भुत मिश्रण है। कई जगह टॉय ट्रेन की पटरियाँ लोगों के घर के एकदम पास से गुजरती है और लोग उन पटरियों पर अचार,कपड़े वगैरह सुखा रहे थे जैसे ही ट्रेन की सीटी दी लोग उन चीजों को हटाने लगे। तिनधारिया में हमारी ट्रेन में रेलवे गाइड चढ़ा जो कर्सियांग तक जाने वाला था उसके पास दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे की पुस्तक थी जो वो हमें पढ़ने को दे रहा था। मैंने उसे पढ़कर ही जाना कि अंग्रेजों ने इस जगह को गर्मियों की छुट्टी के गंतव्य के रूप में विकसित किया था। इस टॉय ट्रेन की शुरुआत वर्ष 1881 में की गई और तत्कालीन "ईस्टर्न बंगाल रेलवे" के एजेंट और एक अंग्रेज इंजीनियर फ्रेंकलिन प्रेस्टेज ने दार्जिलिंग की पहाड़ियों पर रेलवे लाइन बिछाने की इस दुर्गम परियोजना को साकार किया। इस ट्रेन की अधिकतम गति 13 कि.मी. प्रति घंटा है। मैंने उस गाइड से किताब खरीदने के संबंध में पूछा तो उसने बताया कि आप इसे दार्जिलिंग रेलवे स्टेशन से खरीद सकते हैं यह केवल रेल यात्रियों के पढ़ने के लिए है। अब तक हमने अपने कैमरे से पहाड़ों की असंख्य तस्वीरें खींच ली थी कहीं-कहीं अधिक चढ़ाई होने की वजह से ट्रेन पूरे 360 डिग्री घूमकर पहाड़ पर चढ़ती है। यह गोल-गोल जलेबीनुमा पटरियाँ पहाड़ी लोगो के जीवन का अभिन्न हिस्सा बन गई है। कई लोगो पटरियों के आसपास ही अपनी दुकानें खोल रखी है जिनसे आप चलती ट्रेन से खरीददारी कर सकते हैं। बीच-बीच में वह रेलवे गाइड हमें दार्जिलिंग की अन्य विशेषताओं के बारे में भी बता रहा था कि कैसे कई बार भूस्खलन की वजह से रेल आवागमन बाधित हो जाता है और नये सिरे से पटरियाँ बिछाने का काम चलता है। अब दिन के डेढ़ बजे रहे थे और हम



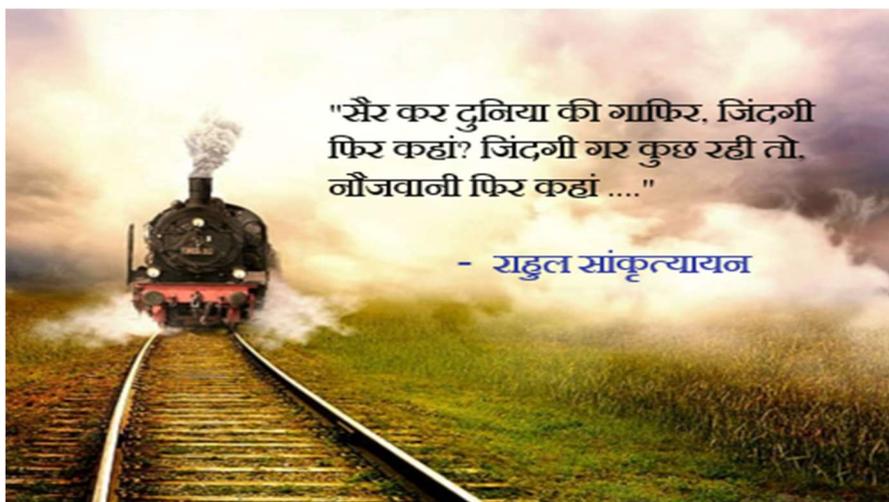
पहुंचने वाले थे कर्सियांग रेलवे स्टेशन। कर्सियांग स्टेशन समुद्र तल से 4864 फीट ऊंचाई पर स्थित है और उस रेलवे गाइड ने बताया कि यहाँ ट्रेन का इंजन बदलता है और ट्रेन यहाँ 20 मिनट रुकती है। आप लोग यहाँ कुछ खा-पी सकते हैं। मैं तो इस वादियों को देख अपनी भूख को लगभग भूल ही गया था। खैर हम लोग स्टेशन पर उतरे और पास के एक होटल पर गए वहाँ खाने के लिए बहुत कुछ था पर पत्नी जी को मोमो खाना था इसीलिए मैंने दो प्लेट मोमो मंगवाया। मोमो दार्जिलिंग में बहुत प्रचलित है वैसे तो ये मूल रूप से पहाड़ी व्यंजन है पर आजकल पूरे देश में यह आसानी से मिल जाता है। मैंने कोच्चि में तो कई बार मोमो खाये पर यहाँ का स्वाद बहुत ही अनोखा था ।

कर्सियांग से हम टंग, सोनादा होते हुए करीब दोपहर 4 बजे 'घूम' पहुंचे। 'घूम' स्टेशन का सौंदर्य अनुपम था यहाँ पहुँचकर लगा कि मानो हम लोग बादलों पर सवार है। चारों तरफ ऊंचे हरे-भरे पहाड़ और झरने से समृद्ध यह रेलवे स्टेशन 2,258 मीटर की ऊंचाई पर स्थित भारत का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन है। यह दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे की सबसे ऊंची चोटी है। जहाँ से शिवालिक पर्वतमाला की संदकफू चोटी नज़र आती है। 'घूम' अपने रेल म्यूजियम, बौद्ध मठ और वॉर मेमोरियल के लिए जाना जाता है। यहाँ दार्जिलिंग टॉय ट्रेन की एक खास विशेषता हमें देखने को मिलती है हालांकि 'घूम' दार्जिलिंग से अधिक ऊंचाई पर स्थित है और यहाँ से दार्जिलिंग की दूरी मात्र 10 किलोमीटर की है। क्योंकि दार्जिलिंग की

भौगोलिक स्थिति एकदम खड़ी चढ़ाई की है इसीलिए घूम स्टेशन से टॉय ट्रेन धनुषाकार रूप में मुड़ते हुए वापस नीचे की ओर आती है और ट्रेन दार्जिलिंग पहुँचती है। घूम से दार्जिलिंग तक का सफर इस रेलयात्रा का सबसे सुखद अनुभव है। जहाँ ट्रेन बतासिया लूप नामक जगह से गोलाकृति बनाती हुई धीरे-धीरे नीचे की तरफ उतरती है। इसी गोलाकृति के बीच में वॉर मेमोरियल है। यहाँ देश में विभिन्न युद्धों में शहीद गोरखा सैनिकों के नाम उत्कीर्ण हैं जिनकी श्रद्धांजलि में ग्रेनाइट से बना एक युद्ध स्मारक है जिसके सामने हाथों में बंदूक लिए नतमस्तक एक गोरखा जवान की प्रतिमा स्थापित है।

बतासिया लूप से कंचनजंघा पर्वत के अलौकिक दर्शन हो रहे थे और यहाँ पटरियों के पास ही गर्म कपड़ों का एक सुंदर बाजार लगा था जिसमें स्थानीय परंपरा के परिधान भी मिल रहे थे मैंने अपने लिए एक नेपाली टोपी खरीद ली। सचमुच आज मैंने जाना कि विहंगम दृश्य क्या होता है। यहाँ से जब ट्रेन नीचे उतरती है तब इसकी गति थोड़ी तेज हो जाती है और नीचे बिल्कुल खाई का नज़ारा यात्रियों को डर और रोमांच से भर देता है। लगभग साढ़े चार बजे हमलोग दार्जिलिंग पहुंच चुके थे। 8 घंटे के इस सफर में हमें काफी थकावट तो हो गई थी पर हमें टॉय ट्रेन से उतरने का मन नहीं कर रहा था। स्टेशन से हमलोग अपने होटल गए और अगले दिन सुबह-सुबह टाइगर हिल से कंचनजंघा के समीप सूर्योदय का अद्भुत नज़ारा देखा। फिर हमलोग रॉक गार्डन, पीस पैगोडा, बोटानिकल पार्क और हिमालय पर्वतारोहण संस्थान गए। दार्जिलिंग शब्द तिब्बती भाषा से बना है जिसका अर्थ है- वज्रपात की जगह अर्थात् दार्जिलिंग जहाँ वज्रपात होते हैं। सचमुच इतनी ठंड और इतनी ऊंचाई पर वज्रपात होना तो सामान्य सी बात है। 12 मई को हमने रोपवे का आनंद उठाया और फिर हम सिंगलीला राष्ट्रीय उद्यान गए। उसके बाद हमने तिस्ता नदी में राफ्टिंग की और नौकायान का भरपूर मज़ा लिया। इस यात्रा में हम दार्जिलिंग में चार दिन रुके और 15 मई बुधवार के दिन दोपहर 2 बजे न्यू जलपाईगुड़ी से हमारी वापसी की ट्रेन थी इसीलिए लौटते समय हमलोग दार्जिलिंग से सिलीगुड़ी टैक्सी में आये। इस बीच पत्नी जी ने खूब शॉपिंग की और मैंने भी दार्जिलिंग की अद्भुत यादों को अपनी डायरी में दर्ज किया। अब हमलोग अपनी ट्रेन गुवाहाटी त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस में बैठ चुके थे। पत्नी जी काफी थक गई थी इसीलिए वे जल्दी ही सो गईं पर मैं अभी भी दार्जिलिंग के सुनहरे यादों में खोया हुआ था कि उसी बीच मैं अपने मोबाइल पर राजेश खन्ना का गाना सुनने लगा "मेरे सपनों की रानी कब आएगी तू" यह गीत अब मेरे लिए लिए दार्जिलिंग का पर्याय बन गया है। सचमुच यह दार्जिलिंग का सफर मेरे लिए किसी सपने से कम न था जिसे भारतीय रेल ने अपने सुखद अनुभवों से अविस्मरणीय बना दिया।

.....



"सैर कर दुनिया की गाफिर, जिंदगी
फिर कहाँ? जिंदगी गर कुछ रही तो,
नौजवानी फिर कहाँ"

- यदुल सांकृत्यायन

भारतीय रेल – पर्यावरण का साथी

पी.ए नौषाद, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/बिजली/कोळिक्कोड

रेलवे की देश की आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका रहती है। रेल परिवहन सबसे अधिक पर्यावरण जन परिवहन प्रणाली है। ट्रेन से यात्रा करने पर प्रति यात्री, हवाई यात्रा और कार ड्राइविंग की तुलना में आधे से भी कम कार्बन उत्सर्जन उत्पन्न होता है।

भारत में लगभग कुल 65000 किलोमीटर का रेल मार्ग है। रेल मंत्रालय ने निश्चय किया है, कि वर्ष 2023-24 तक पूरी भारतीय रेल मार्गों को विद्युतीकरण किया जाएगा और भारतीय रेलवे 2030 तक (खुद को जीरो कार्बन उत्सर्जन) वाले जन परिवहन नेटवर्क में बदलेगा।

भारतीय रेल के इंजन डीज़ल से चलते हैं, जो अत्यधिक प्रदूषण फैलाते हैं। अतः डीज़ल इंजन को विद्युत इंजन में बदल कर संचालित करना उचित है।

रेल और रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन ने यात्रियों को स्वच्छ वातावरण प्रदान करने, पटरियों को साफ रखने के लिए जैव-शौचालय (पर्यावरण मित्र) का विकास किया है,

भारतीय रेल ने सोलार एनर्जी को बढ़ावा देने के लिए भी कई पहल की है। स्टेशन की छतों में सोलार पैनल लगाए गए। रेलवे स्टेशन और कॉलोनी में 5 जून पर्यावरण दिवस के अवसर पर वृक्षारोपण का आयोजन भी किया जाता है।



कर्मचारियों में साहित्यिक प्रतिभा को प्रोत्साहित करने के लिए प्रोत्साहन योजना

1. हिंदी में कहानी संग्रह/उपन्यास/नाटक लिखने के लिए प्रेमचंद नकद पुरस्कार योजना

I - 20000/-

II - 10000/-

III - 7000/-

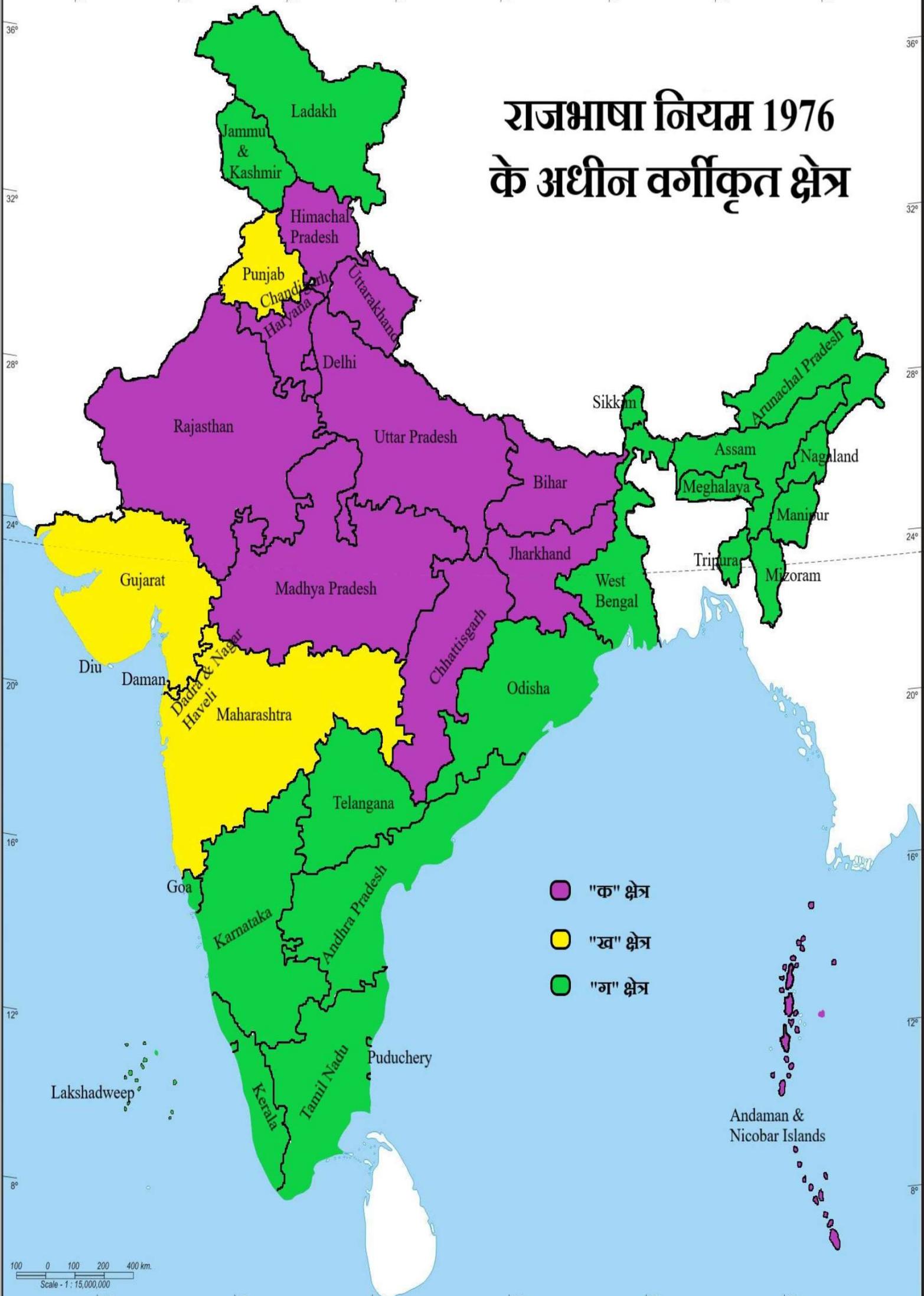
2. हिंदी में कविता/गजल संग्रह लिखने के लिए मैथिली शरण गुप्त नकद पुरस्कार योजना

I - 20000/-

II - 10000/-

III - 7000/-

राजभाषा नियम 1976 के अधीन वर्गीकृत क्षेत्र



- "क" क्षेत्र
- "ख" क्षेत्र
- "ग" क्षेत्र

Scale - 1 : 15,000,000



कर्म यज्ञ से जीवन के
सपनों का स्वर्ग मिलेगा,
इसी विपिन में मानस की
आशा का कुसुम खिलेगा ।

- जयशंकर प्रसाद