



वर्ष - 2018, अंक - 123

रेल राजभाषा

रेलपथ इंजीनियर्स संस्था



रेल अंचलों से



दक्षिण रेलवे मुख्यालय में दिनांक 28.03.2018 को अनुवाद सरलीकरण कार्यशाला का आयोजन।



दिनांक 07-03-2018 को आयोजित हिन्दी नाटक प्रतियोगिता के पुरस्कार वितरण समारोह में सभा को संबोधित करते हुए श्री आर.के.कुलश्रेष्ठ, अध्यक्ष, नराकास, चेन्नई एवं महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे।



मंडल राजभाषा कार्यान्वयन समिति, जबलपुर की बैठक में पुस्तक का विमोचन करते मंडल रेल प्रबंधक डॉ० मनोज सिंह।



पूर्व मध्य रेल, मुख्यालय में क्षेत्रीय रेल राजभाषा की 59वीं बैठक की अध्यक्षता करते महाप्रबंधक श्री ललित चन्द्र त्रिवेदी।



मदुरे मंडल में 2017-18 में हिंदी में उत्कृष्ट कार्य के लिए सुश्री नीनू इटियेरा, मंडल रेल प्रबंधक, मदुरे, श्री पी.वी.मुरली कृष्णा, अपर मं.रे.प्र. एवं अपर मुराधि और श्री ए. श्रीनिवासन, राजभाषा अधिकारी, श्री आर. के. कुलश्रेष्ठ, महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे से शिल्ड प्राप्त करते हुए।



मध्य रेलवे में ई-पत्रिका 'उड़ान' अंक 8 का विमोचन करते हुए महाप्रबंधक श्री डी.के.शर्मा, रेलवे हिंदी सलाहकार समिति के माननीय सदस्य श्री दर्शन सिंह जग्गी एवं डॉ.गजभान मुकुट शर्मा, पूर्व मुख्य राजभाषा अधिकारी श्री एस.के.कुलश्रेष्ठ एवं उप महाप्रबंधक (राजभाषा) श्री विपिन पवार।

रेल राजभाषा

अंक: 123

अप्रैल-जून, 2018

संरक्षक	इस अंक में		
	क्र.सं.	लेखक/कवि	पृष्ठ सं.
अश्वनी लोहानी अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड	1.	रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान (भारत) एक दृष्टि में – एस. पी. माही	2-11
देबल कुमार गायेन सदस्य कार्मिक	2.	डायनेमिक टेम्पिंग एक्सप्रेस मशीनें – ए.के. खण्डेलवाल	12
आनन्द माथुर महानिदेशक कार्मिक	3.	श्रद्धांजलि-बालकवि बैरागी – नीरू पटनी	13
प्रधान संपादक	4.	खुद से भी दोस्ती करें – पुष्पिंदर कौर	14
एस. पी. माही कार्यपालक निदेशक स्था.(आर)	5.	अक्ल की दुकान – रुही परवीन	15
संपादक	6.	अनुभूति – सुमित्रानंदन पंत	16
के.पी. सत्यानंदन निदेशक, राजभाषा	7.	आत्मकथा – पी.के.गोपीकुमार	17
उप संपादक	8.	काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ! – डॉ. विभा खरे	19
नीरू पटनी, उपनिदेशक, राजभाषा	9.	सौतेला-धर्म – ज्योति प्रकाश खरे	20
सह संपादक	10.	गलतियों से सीख – सीताराम गुप्ता	22
पुष्पिंदर कौर सहायक निदेशक, राजभाषा	11.	भारत रत्न बाबा साहेब डॉ० भीमराव अम्बेडकर – संत शरण प्रसाद	24
संपादन सहयोग	12.	मुंबई लोकल – शेख नदीम एजाज़ फखरुद्दीन	26
मो. साबिर अली हसन सिद्दिकी वरिष्ठ अनुवादक, राजभाषा	13.	बदलते दौर में बुढ़ापे का दर्द – संजय अरोरा	29
परामर्शदाता	14.	पुरस्कार – डॉ० राजीव गुप्ता	31
डॉ. दुष्यंत कुमार राय	15.	एक भारत श्रेष्ठ भारत – सुनील कुमार श्रीवास्तव	32
पता	16.	शाम की उदासी/शिकायत – राजेन्द्र सौंध	33
राजभाषा निदेशालय	17.	पानी और पुल – महीप सिंह	34
रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)	18.	सहारा/एक प्रश्न – मानसी कुलश्रेष्ठ	37
कमरा नं. 544, रेल भवन	19.	अखिल रेल हिंदी निबंध, वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप प्रतियोगिता का मुंबई में आयोजन – एक रिपोर्ट	38
नई दिल्ली-110001	20.	भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर की 127वीं जयंती का आयोजन	40
टेलीफोन : 23385252, 23303380	(पत्रिका में प्रकाशित लेखों, रचनाओं आदि में व्यक्त विचार लेखकों, रचनाकारों के अपने हैं जिसके लिए संपादक मंडल उत्तरदायी नहीं है।)		
43380 (रेलवे)			
ई-मेल : dol@rb.railnet.gov.in			

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान (आई पी डब्ल्यू ई) (भारत)

एस. पी. माही

विज्ञान— संस्थान के सदस्यों के बीच ट्रैक, पुलों एवं सिविल इंजीनियरी के अन्य क्षेत्रों में अद्यतन प्रौद्योगिकी विकास के ज्ञान को अद्यतन करना, उसका प्रचार-प्रसार करना तथा उसे साझा करना।

मिशन— रेलकर्मियों के तकनीकी ज्ञान को उन्नत करना एवं रेलवे किस प्रकार से काम करता है, इसकी जानकारी उन लोगों के बीच पहुँचाना जो इसके प्रति रुचि रखते हैं ताकि वे प्रबंधन में निपुण एवं तकनीकी ज्ञान का भंडार बनें और सिविल इंजीनियरी के क्षेत्र में तकनीकी जानकारी को उन्नत करें।

पृष्ठभूमि— इसे सन् 1967 में बनाया गया और पुणे में सार्वजनिक न्यास कार्यालय के रूप में पंजीकृत किया गया। बाद में इसके कॉरपोरेट कार्यालय को नई दिल्ली में शिफ्ट किया गया।

यह रेल मंत्रालय के संरक्षण में एक स्वायत्त संस्था के रूप में कार्य करता है जो अनेकों गतिविधियों पर ध्यान केन्द्रित करता है। ट्रैक, पुलों एवं सिविल इंजीनियरी के अन्य क्षेत्रों में ज्ञानवर्धन करना एवं विशिष्टता बढ़ाना इसका लक्ष्य है।

भारतीय रेल के 16 क्षेत्रीय केन्द्रों, आरडीएसओ एवं इरीसेन में रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान के 10,000 से अधिक सदस्य हैं और 115 संस्थागत कॉरपोरेट एवं सम्बद्ध कॉरपोरेट सदस्य हैं।

लक्ष्य तथा उद्देश्य— रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान का लक्ष्य है — ट्रैक, पुलों एवं सिविल इंजीनियरी की अन्य पारंपरिक विधियों के डिज़ाइन, निर्माण एवं रखरखाव से संबंधित विश्व में होने वाले प्रौद्योगिकी विकास की नवीनतम जानकारी को अपडेट करना एवं इसका प्रचार-प्रसार करना।

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान, रेलवे इंजीनियरी से संबंधित सेमिनार, व्याख्यान एवं प्रदर्शनियों का आयोजन करता है तथा इससे संबंधित तकनीकी साहित्य आदि का प्रकाशन भी करवाता है।

रेलवे इंजीनियरी में डिप्लोमा प्रदान करने के लिए 6-6 महीने के दो सत्र वाले पत्राचार पाठ्यक्रम भी रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान चलाता है।

गतिविधियां— यह संस्थान नियमित रूप से सेमिनार, व्याख्यान एवं प्रदर्शनियां आयोजित करने की व्यवस्था करती है ताकि रेलकर्मियों, ट्रैक एवं पुल कंपोनेंट के विनिर्माताओं, सप्लायरों तथा ट्रैक, पुलों एवं सिविल इंजीनियरी की अन्य परिसंपत्तियों के रखरखाव से संबद्ध अन्य परामर्शी फर्मों के बीच ट्रैक, पुल एवं सिविल इंजीनियरी के विभिन्न क्षेत्रों के ज्ञान को अपडेट किया जा सके तथा इनका प्रचार-प्रसार भी किया जा सके। चलाई जा रही मुख्य गतिविधियां एवं योजनाएं निम्नलिखित हैं:—

(i) सेमिनार एवं सामूहिक विचार-विमर्श

(क) रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान प्रतिवर्ष राष्ट्रीय तकनीकी सेमिनार का आयोजन करता है ताकि ट्रैक इंजीनियरी एवं पुल इंजीनियरी से संबंधित अद्यतन प्रौद्योगिकीय विकास के बारे में जानकारी एवं अनुभव का बेहतर ढंग से आदान-प्रदान किया जा सके। चूंकि, यह सभी सदस्यों, क्षेत्रीय रेलों के प्रतिनिधि मंडलों, ट्रैक एवं पुलों के उपकरणों के विनिर्माताओं एवं सप्लायरों तथा ट्रैक एवं पुलों के डिज़ाइन, निर्माण एवं रखरखाव से संबद्ध अन्य परामर्शी फर्मों के लिए एक खुला मंच है जहां सभी एक स्थान पर इकट्ठे होते हैं और विचारों का आदान-प्रदान किया जाता है। जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को काफी लाभ पहुँचता है। "Global Trends in Track Technologies & Fast Paced Construction" विषय पर पिछला सेमिनार नई दिल्ली में जुलाई, 2017 को हुआ था और "Leveraging developments in Monitoring Technology for optimising Track, Bridge and Tunnel maintenance" विषय पर सेमिनार गुवाहाटी स्थित गुवाहाटी विश्वविद्यालय के बी.के.बी. ऑडिटोरियम में दिनांक 23 एवं 24 फरवरी, 2018 को आयोजित किया गया।

(ख) तकनीकी प्रदर्शनी— तकनीकी सेमिनार की स्थाई रूप से विशिष्टता यह है कि इसमें ट्रैक एवं पुलों के उपकरणों की प्रदर्शनी लगाई जाती है जहां रेलवे इंजीनियरों द्वारा किए गए नए तकनीकी कार्यों एवं सुधार तथा ट्रैक एवं पुलों के उपकरणों के विनिर्माताओं एवं सप्लायरों द्वारा मॉडल एवं नमूने प्रदर्शित किए जाते हैं। इस प्रदर्शनी में उपकरण, उपस्कर एवं गैजेट तथा ट्रैक और पुलों के लिए विकसित किए गए तरीकों एवं सुधारों को प्रदर्शित किया जाता है।

ये प्रदर्शनियां रेलकर्मियों में अपने संबंधित क्षेत्रों में बेहतर कार्य प्रदर्शन करने के लिए उत्साह जगाती हैं तथा रुचि पैदा करती हैं। ये प्रदर्शनियां गैजेट एवं ट्रैक उपकरणों

में सुधार एवं विकास लाने के प्रति बड़े पैमाने पर योगदान देती हैं जिससे समय एवं श्रम की बचत के साथ-साथ रेल प्रणाली की कार्यक्षमता में सुधार लाने में सहायक सिद्ध हुई हैं।

(ii) **प्रासंगिक विषयों पर व्याख्यान**—रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा नियमित रूप से प्रासंगिक विषयों पर व्याख्यान का आयोजन किया जाता है ताकि रेलपथकर्मियों एवं इंजीनियरों के बीच जानकारी एवं अनुभव साझा किया जा सके।

(iii) **रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान के डिप्लोमा पाठ्यक्रम**—यह संस्थान रेलपथ इंजीनियरी एवं रेल कार्यप्रणाली से संबंधित जानकारी को अद्यतन करने के लिए रेलपथ कर्मियों एवं बाहरी व्यक्तियों के लिए 1997 से रेलवे इंजीनियरी में डिप्लोमा पाठ्यक्रम चला रही है। डिप्लोमा पाठ्यक्रम एक वर्ष का पत्राचार पाठ्यक्रम है जिसमें प्रत्येक सत्र के लिए अलग से कॉन्टेक्ट क्लास चलाई जाती हैं। इस पाठ्यक्रम के तहत छ-छ महीने के दो सत्र होते हैं। पहले सत्र में 11 विषय शामिल हैं जिनमें रेलों के सामान्य प्रबंधन, सिविल इंजीनियरी (ट्रैक, निर्माण कार्य एवं पुल), यांत्रिक इंजीनियरी, सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियरी, विद्युत इंजीनियरी, परिचालन प्रबंधन, वाणिज्यिक प्रबंधन, वित्त प्रबंधन, कार्मिक प्रबंधन, भंडार एवं सामग्री प्रबंधन, रेल दुर्घटनाएं एवं संरक्षा उपाय जैसे विषय शामिल हैं।

दूसरे सत्र में 10 विषय शामिल हैं जिनमें यांत्रिक और विद्युत इंजीनियरी के क्षेत्र में रेल परिचालन की मूलभूत जानकारी शामिल हैं तथा शेष विषयों में ट्रैक इंजीनियरी (ट्रैक संरचना, ट्रैक अनुरक्षण एवं ट्रैक आधुनिकीकरण), वर्क्स इंजीनियरी, पुल इंजीनियरी, सर्वेक्षण एवं रेल लाइनों के निर्माण, रेलवे साइडिंग प्रबंधन एवं विपदा प्रबंधन के क्षेत्र में रेल परिचालन से संबंधित विशेष जानकारी शामिल है। रेल कर्मचारियों के मामले में रेल मंत्रालय ने यह अनुमोदित किया है कि ग्रुप-सी कोटि में चयन पदों पर पदोन्नति के लिए डिप्लोमा पाठ्यक्रम उत्तीर्ण करना एक अतिरिक्त योग्यता मानी जाएगी।

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा संचालित रेलवे इंजीनियरी में डिप्लोमा को इंजीनियर्स संस्थान (भारत), कोलकाता द्वारा मान्यता प्रदान की गई है और जिन अभ्यर्थियों ने रेलवे इंजीनियर्स में डिप्लोमा हासिल किया हुआ है, वे इंजीनियर्स संस्थान (भारत) के वरिष्ठ तकनीशियन सदस्य बनने के हकदार हैं। इस प्रकार रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान के डिप्लोमाधारी, इंजीनियर्स संस्थान (भारत), कोलकाता द्वारा जारी पाठ्यक्रम उत्तीर्ण कर इंजीनियरी एवं प्रौद्योगिकी में आगे के अध्ययन के लिए आगे बढ़ सकते हैं।

(iv) **तकनीकी पत्रिकाएं**—यह संस्थान तिमाही तकनीकी पत्रिका का प्रकाशन करता है जिसमें महत्वपूर्ण विषयों को समाहित किया जाता है। ये विषय हैं — रेलपथ, पुल एवं

रेल परिचालन से संबंधित अन्य विषय। पहला अंक जनवरी 2001 में प्रकाशित हुआ था, तब से यह पत्रिका प्रति तिमाही में नियमित रूप से प्रकाशित होती आ रही है।

(v) **तकनीकी डायरी**— रेलकर्मियों के ज्ञानवर्धन के लिए रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा नियमित रूप से एक तकनीकी डायरी प्रकाशित की जा रही है। इस तकनीकी डायरी में फील्ड रेलपथकर्मियों द्वारा कार्यस्थल पर दक्षतापूर्वक अपना कर्तव्यपालन करने के लिए सामान्य तौर पर अपेक्षित तकनीकी आंकड़े संक्षिप्त रूप में दिए गए हैं। इस समय इस तकनीकी डायरी का अद्यतन संस्करण भुगतान के आधार पर उपलब्ध है।

(vi) **के.सी. सूद मेमोरियल पुरस्कार**— यह पुरस्कार संस्थान द्वारा प्रतिवर्ष उन लेखकों को दिया जाता है जो राष्ट्रीय तकनीकी संगोष्ठी में उत्कृष्ट तकनीकी लेख प्रस्तुत करते हैं। इस पुरस्कार में प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय स्थान के लिए क्रमशः 10,000 रु., 7000 रु. एवं 5000 रु. के नकद पुरस्कार एवं मेडल और प्रमाण पत्र प्रदान किए जाते हैं।

(vii) **वी सी ए पद्मनाभन मेमोरियल पुरस्कार**— यह पुरस्कार उन विद्यार्थियों को दिया जाता है जो प्रतिवर्ष रेलवे इंजीनियरी के डिप्लोमा पाठ्यक्रम में प्रथम स्थान प्राप्त करते हैं। इसमें 10,000 रुपए का नकद पुरस्कार प्रदान किया जाता है।

(viii) **वैबसाइट**
रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान ने www.ipweindia.com नाम से अपनी वैबसाइट प्रारंभ की है। इस वैबसाइट का उद्घाटन 28 अगस्त 2001 को माननीय रेल मंत्री जी के कर कमलों द्वारा किया गया था। इस वैबसाइट पर निम्नलिखित विषयों को ढूंढा जा सकता है:—

- रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान से संबंधित मुख्य सूचना एवं इससे संबंधित गतिविधियां।
- रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा चलाए जाने वाले डिप्लोमा पाठ्यक्रम का विवरण।
- कोड/नियमावलियों का अद्यतन संस्करण एवं उनकी संशोधित शुद्धि परिचयां।
- सदस्यता ग्रहण करने के नियम एवं व्यक्तिगत तौर पर सदस्यता एवं कॉर्पोरेट सदस्यता संबंधी फॉर्म की उपलब्धता।
- रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान की फोटो—गैलरी।
- रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान एवं इसकी गतिविधियों पर अक्सर पूछे गए प्रश्न।

इस वैबसाइट में ऑन लाइन प्रेषण सुविधा मौजूद है जिस पर रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान को ईमेल द्वारा कोई भी

व्यक्ति रेलवे बोर्ड के विषय से संबंधित कोड/नियमावली/अद्यतन अनुदेशों के बारे में कोई भी तकनीकी समस्या या प्रश्न पूछ सकता है. तब रेलवे बोर्ड/आर डी एस ओ के संबंधित निदेशालयों से अद्यतन सूचना एकत्रित कर संबंधित व्यक्ति को मुहैया करायी जाती है.

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान की वैबसाइट को वर्ष 2001 में 160 देशों के बीच हुई वैबसाइट प्रतियोगिता में "गोल्डन वैब पुरस्कार" जैसा सम्मानित पुरस्कार मिल चुका है।

सदस्यता

(i) **व्यक्तिगत**— इसके अंतर्गत फेलो, सदस्यता एवं एसोसिएट सदस्यता शामिल है। सदस्यों के पास निर्धारित योग्यता एवं अनुभव होना आवश्यक है। एक बार सदस्यता मिल जाने के बाद वे अपने नाम के पीछे निम्नलिखित लगाने के हकदार होंगे।

सदस्यता की श्रेणी :-

1. फेलो ऑफ आई पी डब्ल्यू ई—एफ आई पी डब्ल्यू ई
2. मेम्बर ऑफ आई पी डब्ल्यू ई—एम आई पी डब्ल्यू ई
3. एसोसिएट मेम्बर ऑफ आई पी डब्ल्यू ई—ए एम आई पी डब्ल्यू ई.

फेलो के लिए जीवनपर्यन्त सदस्यता शुल्क 5000 रु. सदस्यता के लिए 2000 रु. तथा एसोसिएट सदस्य के लिए 1000 रु. है। रेलवे बोर्ड के दिनांक 6.7.2000 के पत्र सं-ई (जी) 2001 एफ ई-1-4 के तहत उपर्युक्त शुल्कों की 90% रकम की प्रतिपूर्ति रेलकर्मियों को कर दी जाती है।

(ii) फर्म एवं संगठनों आदि की संस्थागत कॉरपोरेट सदस्यता.

कंक्रीट स्लीपरों, ट्रैक एवं पुल के उपकरणों के विनिर्माता एवं सप्लायर, परामर्शी फर्म, अन्य तकनीकी निकाय एवं तकनीकी संस्थाएं आदि संस्थागत कॉरपोरेट सदस्य तथा एसोसिएट कॉरपोरेट सदस्य बन सकते हैं।

1. संस्थागत कॉरपोरेट सदस्य: एकमुश्त फीस 1,00,000 रु.+ कर

इसमें नामांकन करा लेने पर सदस्यगण रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा परिपत्रित किए जाने वाले अद्यतन कार्यों से संबंधित सभी साहित्य प्राप्त करने के हकदार होंगे।

सामान्य तौर पर प्रति वर्ष आयोजित होने वाली रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान की राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय संगोष्ठियों में इनमें से तीन प्रतिनिधि आमंत्रित किए जाएंगे। इसके लिए नाममात्र की दरें लगेंगी जो इन सदस्यों पर लागू होती हैं।

उन्हें रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान की पत्रिका में ट्रैक एवं अन्य संबंधित विषयों पर लेख प्रस्तुत करने या लेख प्रकाशित करने का मौका भी मिलता है।

2. एसोसिएट कॉरपोरेट सदस्य: एकमुश्त फीस 60,000 रु. +कर

इसमें नामांकन करा लेने पर सदस्यगण रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा परिपत्रित किए जाने वाले अद्यतन कार्यों से संबंधित सभी साहित्य प्राप्त करने के हकदार होंगे।

सामान्य तौर पर प्रतिवर्ष आयोजित होने वाली रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान की राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय संगोष्ठियों में इनमें से दो प्रतिनिधि आमंत्रित किए जाएंगे। इसके लिए सब्सिडी दरें इन सदस्यों पर लागू होती हैं।

कुल 104 फर्म एवं संगठन हैं जिन्होंने इस संस्थान के कॉरपोरेट एवं संबद्ध कॉरपोरेट सदस्य के रूप में नामांकन करवाया है। इसके अलावा क्षेत्रीय रेलें, राष्ट्रीय रेल अकादमी, वडोदरा भी इस संस्थान के कॉरपोरेट सदस्य हैं।

प्रशासन: इस संस्थान का प्रशासन गवर्निंग काउंसिल द्वारा चलता है। इस संस्थान का सचिवालय कार्यालय है जो संस्थान के कार्यपालक निदेशक की कमान में चलता है। उनके कार्यक्षेत्र में कई आवश्यक अवसंरचनाएं हैं। यह सचिवालय कार्यालय रेल भवन, नई दिल्ली में है।

इस संस्थान की गतिविधियां पूरे भारतीय रेल में फैली हुई हैं। इसके 16 केन्द्र हैं और प्रत्येक की अधिकारिकता संबंधित क्षेत्रीय रेलों में स्थित है। इसके अलावा, इसका केन्द्र आरडीएसओ, लखनऊ एवं भारतीय रेल सिविल इंजीनियरी संस्थान, पुणे में स्थित है तथा प्रत्येक की अधिकारिकता इन संबंधित संगठनों में उपलब्ध है। प्रत्येक क्षेत्रीय केन्द्र उप केन्द्रों में विभाजित हैं जो सभी क्षेत्रीय रेलों के मंडलीय मुख्यालयों में स्थित है। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलों के प्रमुख मुख्य इंजीनियर, क्षेत्रीय केन्द्र के पदेन अध्यक्ष होते हैं।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेल के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), क्षेत्रीय केन्द्रों के पदेन सह-अध्यक्ष होते हैं।

किसी भी प्रकार के प्रश्न या स्पष्टीकरण के लिए ipwe@rb.railnet.gov.in पर ईमेल किया जा सकता है।

**कार्यपालक निदेशक स्था.(आर)
रेलवे बोर्ड**

माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री राजेन गोहांई का संबोधन रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा आयोजित अंतर्राष्ट्रीय तकनीकी सेमिनार, गुवाहाटी 2018

‘ट्रैक, पुलों और सुरंगों के इष्टतम अनुरक्षण के लिए मॉनीटरिंग टेक्नोलॉजी में नई तकनीक का लाभ उठाना’ विषय पर अंतर्राष्ट्रीय तकनीकी सेमिनार का गुवाहाटी में आयोजन करने के लिए मैं रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान को बधाई देता हूँ।

पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल ने चल स्टॉक तथा अन्य अवसंरचनाओं का इष्टतम उपयोग करके, एक्सल भार तथा गाड़ियों की औसत गति को बढ़ाकर तथा अन्य उपायों से अपने राजस्व को बढ़ाया है। यात्री गाड़ियों को सेमी हाई स्पीड पर चलाने और मालगाड़ियों को अधिक धुरा भार के साथ चलाने जैसे मुद्दों पर बल दिया गया है ताकि यात्री और माल यातायात की लगातार बढ़ती हुई मांग को पूरा किया जा सके और रेल राजस्व में बढ़ोतरी की जा सके। हाई स्पीड गाड़ियों के परिचालन के लिए भारतीय रेल के लगभग सभी विभागों को समन्वित प्रयास करने की आवश्यकता है। रेलवे के लिए संरक्षा सबसे अधिक महत्वपूर्ण है। अतः अनुरक्षण प्रणालियों को मजबूत करने की भी आवश्यकता है।

भारतवर्ष की रेल प्रणाली में यातायात का पैटर्न मिला-जुला है। यात्री और माल रेलगाड़ियां एक ही ट्रैक पर चलती हैं जबकि कई पश्चिमी देशों में अलग-अलग तरह के यातायात के लिए अलग-अलग डेडिकेटेड ट्रैक हैं।

भारतीय रेल द्वारा काफी लंबे समय से ट्रैक के निरीक्षण के लिए पारंपरिक पद्धति अपनाई जा रही है जिसमें मानवीय सहयोग रहता है। लेकिन भारतीय रेल द्वारा ट्रैक, पुलों और सुरंगों की मॉनीटरिंग के लिए कई उन्नत टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल भी किया जा रहा है। विश्वभर में होने वाले विकास के नए आयामों से किफायती लागत पर परिसंपत्तियों की सूक्ष्म मॉनीटरिंग करने के कई तौर-तरीके सामने आएंगे जिनसे न केवल विश्वसनीयता बढ़ेगी बल्कि कम लागत पर संरक्षा भी मुहैया कराई जा सकेगी। इस दृष्टि से इस सेमिनार का विषय अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मुझे पूरा विश्वास है कि इस सेमिनार में विचार-विमर्श से हमें बेहतर कार्यकुशलता के साथ रेलगाड़ियों के सुरक्षित परिचालन में काफी सहायता मिलेगी। रेलवे इंजीनियरों को यह सुनिश्चित करना होगा कि पुलों, ट्रैक, रोलिंग स्टॉक तथा अन्य अवसंरचनाओं का सही ढंग से अनुरक्षण किया



जाए ताकि यह लक्ष्य प्राप्त किया जा सके। इस सेमिनार में ट्रैक की मॉनीटरिंग टेक्नोलॉजी के नए आयामों पर भी विचार-विमर्श किया जाएगा ताकि हम रेल नेटवर्क का प्रबंधन करने की उन्नत विधियां विकसित करने में समर्थ हो सकें।

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान ने इस सेमिनार के साथ एक तकनीकी प्रदर्शनी का भी आयोजन किया है जहां रेलवे इंजीनियरों, सप्लायरों तथा विनिर्माताओं द्वारा किए गए टैक्नीकल सुधारों के विभिन्न मॉडल, सैम्पल और गैजेट दिखाए गए हैं। मुझे विश्वास है कि इस प्रदर्शनी के आयोजन से रेल प्रणाली की कार्यकुशलता में अत्यधिक सुधार होगा।

मैं इस तकनीकी सेमिनार के आयोजन के लिए सदस्य इंजीनियरी और रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान को बधाई देता हूँ और सभी का हार्दिक स्वागत करता हूँ।

सदस्य इंजीनियरी, श्री एम.के. गुप्ता के संबोधन के मुख्य अंश रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा आयोजित अंतर्राष्ट्रीय तकनीकी सेमिनार, गुवाहाटी 2018

रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान का सेमिनार पहली बार पूर्वोत्तर सीमा रेल द्वारा आयोजित किया गया है और मैं इस तकनीकी सेमिनार में भाग लेने पर गौरव का अनुभव कर रहा हूँ। सरकार द्वारा पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल नेटवर्क बढ़ाने और इसे सुदृढ़ करने के कार्य को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। मुझे आशा है कि इस सम्मेलन में बड़ी संख्या में पूर्वोत्तर क्षेत्र के रेलकर्मियों को भाग लेने का अवसर प्राप्त होगा।

भारतीय रेल पर 93,902 कि.मी. रनिंग ट्रैक है और 1,44,698 पुल, 1,019 लीनियर किलोमीटर जलमार्ग तथा लगभग 500 सुरंगें हैं तथा 13,329 यात्री गाड़ियां तथा 9,221 मालगाड़ियां प्रतिदिन चलाई जाती हैं। इसके अलावा 8613 स्टेशन तथा लगभग 5.7 लाख आवासीय क्वार्टर एवं कई सर्विस बिल्डिंग हैं जिनका अनुरक्षण भारतीय रेल के सिविल इंजी. विभाग द्वारा किया जाता है ताकि प्रतिदिन 2.22 करोड़ यात्रियों को सुरक्षित यात्रा मुहैया करवाई जा सके तथा 30.4 लाख टन यातायात का किफायती दर पर वहन किया जा सके।

पिछले दो दशकों में, नई लाइनों और मार्गों में बढ़ोतरी की तुलना में ट्रैक पर यातायात कई गुना बढ़ा है। इसके अपेक्षाकृत श्रमशक्ति में इतनी वृद्धि नहीं हुई है। इससे मौजूदा ट्रैक और ट्रैक मेंटेनरों पर कार्य का दबाव बढ़ा है और ट्रैक पर यातायात के बढ़ने के कारण मेंटेनेंस की गुंजाइश भी कम हुई है। रेलवे ट्रैक और अन्य इंजीनियरी परिसंपत्तियों की मेंटेनेंस को अपग्रेड करने, मानवरहित समपारों पर होने वाली दुर्घटनाओं को दूर करने के लिए यह आवश्यक है कि ट्रैक, पुलों, सुरंगों की मेंटेनेंस और मॉनीटरिंग में आधुनिक तकनीक को बड़े पैमाने पर लाया जाए।

माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी के मार्गदर्शन में मानव निर्भरता को कम करने एवं



नई तकनीक लाने के लिए कई कदम उठाए गए हैं जैसे वर्ष 2018-19 के बजट में 7268 करोड़ रु. की आधुनिक ट्रैक मशीनों की खरीद की स्वीकृति दी जा चुकी है, जो अब तक की सबसे अधिक है, क्लीयरेंस मेजरमेंट सिस्टम वाली इंटीग्रेटेड ट्रैक रिकॉर्डिंग कार, एक्सल बॉक्स ऐक्सेलेरेशन मेजरमेंट सिस्टम, हाई डेफिनेशन कैमरा के माध्यम से कंपोनेंट मॉनीटरिंग सिस्टम की खरीद, हाई स्पीड की जांच के लिए व्हीकुलर यूएसएफडी/स्पर्टकार, ब्लॉस्ट की स्थिति की निगरानी एवं डीप स्क्रीनिंग लोकेशन के वास्तविक मूल्यांकन के लिए ग्राउंड पेनीट्रेशन रडार, आठ सेट रेल ग्राइंडिंग मशीनें, रेल पैनलों के लदान और उत्तराई के लिए आधुनिक मैकेनाइज्ड सिस्टम, उच्च

निष्पादन वाली टैम्पिंग मशीनों की खरीद शामिल है। इसके अलावा, टर्नआउट एवं आइसोलेटिड ट्रैक लोकेशन के निरीक्षण एवं रखरखाव के लिए पोर्टेबल ट्रैक ज्योमेट्री मेजरमेंट ट्रॉलियों, परीक्षण के तौर पर अल्ट्रासॉनिक रेल ब्रोकन डिटेक्शन प्रणाली तथा विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए यूएसएफडी टेस्ट करने के लिए बी-स्कैन सुविधा का इस्तेमाल किया जा रहा है।

इसके अलावा मशीनों के माध्यम से रेलवे ट्रैक का अनुरक्षण करने का रोडमैप पहले ही तैयार किया जा चुका है और इसके 2024 तक पूरा होने की संभावना है। इसी रोडमैप के अंतर्गत भारतीय रेल में अगले तीन वर्षों में 750 से अधिक बड़ी ट्रैक मशीनें शामिल की जाएंगी। ट्रैक मशीनों की सूक्ष्म निगरानी के लिए लगभग सभी मशीनों में ऑटोमेटिक लाइनिंग कंट्रोल (एएलसी), डाटा रिकॉर्डिंग प्रोसेसर (डीआरपी), रिमोट मॉनीटरिंग डिवाइस (आरएमडी) लगाई जा रही है।

संरक्षा में सुधार लाने की दृष्टि से वर्ष 2017-18 में 3600 किलोमीटर ट्रैक नवीकरण के लक्ष्य को पूरा करने के लिए 9305 करोड़ रुपए का अभूतपूर्व परिव्यय निर्धारित किया गया है। जनवरी 2018 तक 2991 कि.मी. ट्रैक नवीनीकरण का कार्य पूरा हो चुका है जिसमें 3200 कि.मी. प्राइमरी ट्रैक नवीनीकरण शामिल है। सभी इंजीनियर्स के लिए यह गर्व का विषय है कि जनवरी 2018 तक 576 कि.मी. का प्राथमिक रेल नवीकरण का कार्य पूरा किया जा चुका है जो अब तक की सर्वोत्तम प्रगति है। यही कारण है कि माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2018-19 के बजट में ट्रैक नवीकरण के कार्य के लिए 11,450 करोड़ रुपए की बढ़ी हुई लागत को अनुमोदित किया है। मुझे विश्वास है कि आप सबकी लगन और मेहनत से हम इससे ज्यादा हासिल करेंगे।

पेट्रोलमैन कर्मचारियों की सुरक्षा में सुधार लाने के लिए सभी पेट्रोलमैन को जीपीएस ट्रैकर दिए गए हैं ताकि असुरक्षित स्थितियों में वे कंट्रोल ऑफिस या रेलपथ पर्यवेक्षकों से संपर्क कर सकें। साथ ही ट्रैकमैन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए परियोजना 'रक्षक' शुरू की जाएगी जो पहले अति व्यस्त मार्गों से शुरू की जाएगी।

यह आने वाली गाड़ियों की सूचना ट्रैकमैन को पहले ही दे देगी।

रेलवे की आधारभूत संरचना में पुल और सुरंगें, संपर्क के महत्वपूर्ण सूत्र हैं। पुलों की स्थिति और उच्च एक्सल भार को देखते हुए बड़ी संख्या में पुलों को मजबूत करने अथवा फिर से बनाने की आवश्यकता है। इस दिशा में पहले ही कदम उठाए जा चुके हैं। जल स्तर की निगरानी करने के लिए अतिसंवेदनशील पुलों पर निरंतर जल स्तर निगरानी प्रणाली लगाई जा रही हैं। रेलपुलों की निगरानी और निरीक्षण के लिए नए प्रकार की तकनीक जैसे ड्रोन के माध्यम से दुर्गम स्थलों का निरीक्षण, रोबोटिक व्हीकलों के माध्यम से पानी के अंदर का निरीक्षण, नदियों के तलों की 3-डी स्कैनिंग का परीक्षण किया जा रहा है। पुलों की स्थिति में सुधार लाने के लिए बड़ी परियोजनाओं पर कार्य किया जा रहा है ताकि पुलों के ऊपर से उच्च एक्सल भार वाली गाड़ियों को गुजारा जा सके।

भारतीय रेल के सिविल इंजीनियरी विभाग द्वारा कई सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी कदम भी उठाए गए हैं। भारतीय रेल के सभी 68 मंडलों में फ्लैगशिप एप्लीकेशन, ट्रैक मैनेजमेंट सिस्टम (टीएमएस) कार्यान्वित किए गए हैं। ब्रिज मैनेजमेंट सिस्टम, ट्रैक मशीन मॉनीटरिंग एंड मैनेटेनेंस सिस्टम, प्रोजेक्ट मैनेजमेंट एंड इन्फॉर्मेशन सिस्टम भारतीय रेल की परिसंपत्तियों की जीआईएस तथा जीपीएस के माध्यम से मॉनीटरिंग जैसे कई महत्वपूर्ण कार्य भारतीय रेल में किए जा रहे हैं।

एक महत्वपूर्ण विषय पर सेमिनार आयोजित करने के लिए मैं रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान को बधाई देता हूँ। मुझे पूरी आशा है कि रेलपथ इंजीनियर्स संस्थान द्वारा आयोजित किए गए इस सेमिनार में प्रस्तुत किए जाने वाले शोधपत्रों से तथा दो दिनों के विचार मंथन से ट्रैक एवं उससे संबंधित इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास से संबंधित कई ऐसे नए, लागत प्रभावी एवं कार्यान्वयन योग्य विचार सामने आएंगे जिनसे निश्चित रूप से भारतीय रेल को लाभ होगा।

झलकियाँ



झलकियाँ



अतीत के झरोखे से



अतीत के झरोखे से



भारतीय रेल के अनुरक्षण बेड़े में शामिल हुई डायनेमिक टेम्पिंग एक्सप्रेस मशीनें

ए.के. खण्डेलवाल



भारतीय रेल ने तीन 09-3 एक्स डायनेमिक टेम्पिंग एक्सप्रेस मशीनों को शामिल करते हुए नवीनतम अत्याधुनिक इंटीग्रेटेड ट्रैक अनुरक्षण प्रौद्योगिकी की शुरुआत की है। श्री एम.के. गुप्ता, सदस्य इंजीनियरी, रेलवे बोर्ड द्वारा फरीदाबाद में इन मशीनों का उद्घाटन किया गया और इन्हें रवाना किया गया। भारतीय रेल पर 874 रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के वर्तमान बेड़े में अगले छः महीने के भीतर सात और मशीनों को शामिल किए जाने की योजना है ताकि इन्हें हाई डेनसिटी मार्गों पर लगाया जा सके।

नई 09-3 एक्स डायनेमिक टेम्पिंग एक्सप्रेस मशीन जिसकी प्रत्येक की लागत लगभग 27 करोड़ रु. है, एक नवीनतम अत्यधिक आऊटपुट वाली इंटीग्रेटेड टेम्पिंग मशीन है जो ऐसे विविध प्रकार के कार्य करती हैं, जो अभी तक विभिन्न मशीनों द्वारा किए जा रहे थे। यह प्री तथा पोस्ट ट्रैक जियोमेट्री को माप सकती है, अपेक्षित जियोमेट्री के लिए ट्रैक को सही कर सकती है, तीन स्लीपरों को एक साथ टैम्प कर सकती है, किए गए कार्य की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए अंडरलोड पोस्ट टेम्पिंग ट्रैक मानदंडों को स्टेबलाइज कर सकती है और इसे माप सकती है। यह मशीन अलग से स्टेबलाइजेशन मशीन की आवश्यकता को समाप्त कर देगी जिससे परिचालन लागत और ट्रैक सौंपने की समय-सीमा में कमी आएगी। यह मशीन कंपन करेगी और रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए टेम्पिंग के बाद लूज स्टोन ब्लास्ट को कांपेक्ट करेगी। इन मशीनों का निर्माण 70 प्रतिशत आयातित कंपोनेंट के साथ **मेक-इन-इंडिया** अभियान के तहत भारत में किया गया है। सतत् प्रयासों से, स्वदेशीकरण में **'मेक इन इंडिया'** अभियान के तहत शीघ्र ही इन मशीनों में 50-60 प्रतिशत तक सुधार किया जाएगा। 42 और ऐसी मशीनों को अगले तीन वर्षों में भारतीय रेल अनुरक्षण बेड़े में शामिल किए जाने की योजना है। इससे भारतीय रेल पर ट्रैक के अनुरक्षण में संरक्षा, विश्वसनीयता पूरी तरह से बढ़ेगी और किफायत में और सुधार होगा। यह अनुरक्षण के बाद ट्रैक की गुणवत्ता के मैनुअल मापन को भी समाप्त कर देगी। मैनुअल इंटरफेस सहित तीन प्रकार के परिचालनों को अब एक मशीन में सम्मिलित किया गया है।

ऐसी उन्नत ट्रैक अनुरक्षण मशीनों को ऑपरेट करने का व्यावहारिक प्रशिक्षण देने के लिए एक नया 3डी अत्याधुनिक टेम्पिंग सिम्युलेटर हाल ही में भारतीय रेल ट्रैक मशीन प्रशिक्षण केन्द्र, इलाहाबाद (आईआरटीएमटीसी) में लगाया और चालू किया गया है। इस प्रकार का उन्नत प्रौद्योगिकी वाला सिम्युलेटर इस समय भारत सहित केवल पांच देशों में ही उपलब्ध है। भारतीय रेल ने 2024 तक ट्रैक के निरीक्षण, मॉनीटरिंग, रिलेयिंग और अनुरक्षण को पूर्ण यंत्रिकृत करने की योजना भी बनाई है।

कार्यपालक निदेशक / ट्रैक (मशीन)
रेलवे बोर्ड



टेम्पर



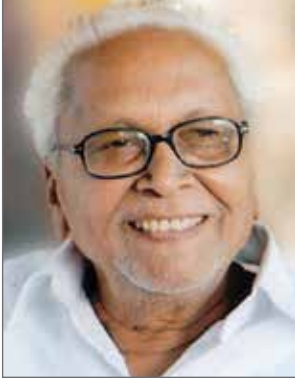
+ स्टेबलाइजर



+ पोस्ट टेम्पिंग पैरामीटर



= 09-3 एक्स डायनेमिक



श्रद्धांजलि

बालकवि बैरागी

(10 फरवरी 1931—13 मई 2018)

हिंदी के जाने-माने कवि, लेखक एवं सांसद बालकवि बैरागी जी का जन्म 10 फरवरी 1931 को मंदसौर जिले की मनासा तहसील के रामपुर गांव में हुआ था। उनके जन्म का नाम नंदराम दास बैरागी था। बाद में उन्हें बालकवि बैरागी का नाम दिया गया। उन्होंने विक्रम विश्वविद्यालय से हिंदी में एम.ए. किया था। राजनीति एवं साहित्य के क्षेत्र में उनकी उपलब्धियां अनुकरणीय हैं। हिंदी काव्यमंचों पर उनकी लोकप्रियता सभी जानते हैं। श्री बालकवि बैरागी 1980 से 1984 तक मध्य प्रदेश सरकार में मंत्री पद पर रहे और 1984—1989 तक लोक सभा के सदस्य रहे। बाद में वे राज्य सभा के सदस्य भी रहे। बालकवि बैरागी जी रेलवे हिंदी सलाहकार समिति के भी सदस्य रहे तथा इस दौरान उन्होंने भारतीय रेल में हिंदी का प्रयोग—प्रसार बढ़ाने में सराहनीय योगदान दिया। बालकवि बैरागी जी सरकारी कार्यालयों में राजभाषा के प्रयोग—प्रसार का निरीक्षण करने वाली संसदीय राजभाषा समिति के भी सदस्य रहे। बालकवि बैरागी जी ने कई हिंदी कविताएं लिखीं जिनमें 'झर गए पात बिसर गई टहनी' काफी लोकप्रिय हैं। इसके अलावा उन्होंने हिंदी फिल्मों में कई गीत लिखे। बालकवि बैरागी जी को कई राष्ट्रीय पुरस्कारों से सम्मानित किया गया तथा बैरागी जी को मध्य प्रदेश सरकार के संस्कृति विभाग द्वारा "कवि प्रदीप सम्मान" से भी नवाजा गया। बालकवि बैरागी जी ने 13 मई 2018 को मनासा में कवि नगर स्थित अपने निवास स्थान में अंतिम सांसे लीं। ऐसे दिग्गज कवि एवं लेखक को समस्त रेल परिवार की ओर से शत्-शत् नमन एवं भावभीनी श्रद्धांजलि।

हैं करोड़ों सूर्य

हैं करोड़ों सूर्य लेकिन सूर्य हैं बस नाम के,
जो न दे हमको उजाला, वे भला किस काम के?
जो रात भर जलता रहे उस दीप को दीजै दुआ
सूर्य से वह श्रेष्ठ है, क्षुद्र है तो क्या हुआ!
वक्त आने पर मिला ले हाथ जो अँधियार से
संबंध कुछ उनका नहीं है सूर्य के परिवार से!

देखता हूँ दीप को और खुद में झाँकता हूँ मैं
फूट पड़ता है पसीना और बेहद काँपता हूँ मैं
एक तो जलते रहो और फिर अविचल रहो
क्या विकट संग्राम है, युद्धरत प्रतिपल रहो
हाय! मैं भी दीप होता, जूझता अँधियार से
धन्य कर देता धरा को ज्योति के उपहार से!!

यह घड़ी बिल्कुल नहीं है शान्ति और संतोष की
सूर्यनिष्ठा संपदा होगी गगन के कोष की
यह धरा का मामला है, घोर काली रात है
कौन जिम्मेवार है यह सभी को ज्ञात है
रोशनी की खोज में किस सूर्य के घर जाओगे
दीपनिष्ठा को जगाओ, अन्यथा मर जाओगे!!

आप मुझको स्नेह देकर चैन से सो जाइए
स्वप्न के संसार में आराम से खो जाइए
रात भर लड़ता रहूंगा मैं घने अँधियार से
रंच भर विचलित न हूंगा मौसमों की मार से
मैं जानता हूँ तुम सवेरे मांग उषा की भरोगे
जान मेरी जायेगी पर ऋण अदा उसका करोगे!!

आज मैंने सूर्य से बस जरा—सा यूँ कहा—
आपके साम्राज्य में इतना अँधेरा क्यों रहा?
तमतमाकर वह दहाड़ा—मैं अकेला क्या करूँ?
तुम निकम्मों के लिये मैं ही भला कब तक मरूँ?
आकाश की आराधना के चक्करों में मत पड़ो
संग्राम यह घनघोर है, कुछ मैं लडूँ, कुछ तुम लड़ो !!

नीरू पटनी

उपनिदेशक, राजभाषा, रेलवे बोर्ड

खुद से भी दोस्ती करें

पुष्पिंदर कौर

दोस्ती एक बहुत ही खूबसूरत, प्यारा सा शब्द है, एक सुखद अहसास है। यह सत्य है कि आज की नीरस और भागदौड़ वाली जिंदगी में दोस्तों का साथ जिंदगी को खूबसूरत तो बनाता ही है, साथ ही यह तृप्त हृदय के लिए सुखद अहसास का शीतल झोंका भी है।

यदि यही दोस्ती हम स्वयं से करें तो हमारी जिंदगी ज्यादा अर्थपूर्ण हो जाएगी। हमारे जीवन का हर पल, हर दिन एक कोरा कागज़ है। इस कोरे कागज़ पर सांस्वरूपी स्याही और समयरूपी कलम से आप जो चाहे लिख सकते हैं, सकारात्मक अथवा नकारात्मक। ऐसा करते समय सदैव यह ध्यान रखें कि इस जिंदगी रूपी कोरे कागज़ पर हम जो भी लिखेंगे, वही आने वाले कल की दिशा को निर्धारित करेगा।

अपना ख्याल रखना ही खुद से दोस्ती करना है। मन से बेकार, नेगेटिव बातों को निकालकर सिर्फ एक संकल्प लीजिए अपने खुद के सच्चे दोस्त बनने का। इसके लिए कुछ उपयोगी टिप्स इस प्रकार हैं:

- जैसे आप हैं, वैसे ही आप खुद को अपनी खूबियों और कमजोरियों दोनों के साथ स्वीकार करें।
- रोज सैर या एक्सरसाइज करें क्योंकि यदि हमारा शरीर फिट है तो मन भी फिट रहेगा। एक्सरसाइज करने से मन और दिमाग शांत होते हैं। इसलिए अपने बिज़ी शेड्यूल में से कुछ समय एक्सरसाइज के लिए भी निकालें। समय न होने का रोना नहीं रोएं।
- चाहे कार्यालय में काम का कितना भी दबाव क्यों न हो। थोड़े थोड़े समय पर ब्रेक जरूर लेते रहें। इससे दिमाग शांत रहेगा और हम अपना काम बेहतर तरीके से कर पाएंगे।
- दिन भर में जितने भी लोगों से मिले हैं, रात को सोते समय उन्हें धन्यवाद देते हुए विश्राम करें। इससे आपके सामाजिक और पारिवारिक दोनों तरह के रिश्ते मजबूत होंगे। सबसे विनम्रतापूर्वक बात करें। सहयोग करने की भावना रखें। जैसा व्यवहार हम दूसरों के साथ करेंगे, लोग भी आपके साथ वैसा ही व्यवहार करेंगे।
- हम अपनी जरूरतों के लिए अक्सर दूसरों को बदलने की कोशिश करते हैं। दूसरों को बदलना कठिन है। यह तनाव उत्पन्न करता है। बेहतर है कि जो जैसा है उसे वैसा ही स्वीकार करें।

- यदि हमारी किसी बात से किसी के हृदय को चोट पहुँची हो तो उसे “सॉरी” कहने से न हिचकें। गलती को स्वीकार करना बड़प्पन की निशानी है, कमजोरी की नहीं। ऐसा करने से आप अच्छा महसूस करेंगे।
- रोज रात को सोते समय खुद को समय दें। अपनी दिनभर की उपलब्धियों को सराहें और यदि कुछ कमियां रह गई हैं तो उसे स्वीकार करें। यदि किसी ने आपके साथ कुछ गलत किया हो तो रात को सोते समय उसे माफ़ कर दें। इससे आपको एक अद्भुत सी आत्मिक शांति प्राप्त होगी। मन शांत हो जाएगा।
- मेडिटेशन करने के लिए समय निकालें। इससे एकाग्रता में वृद्धि होती है और कार्यक्षमता में सुधार होता है।
- मन की बात मन में न रखें। इससे कुंठा उत्पन्न होती है। यदि कोई बात आपके मन को परेशान कर रही है तो किसी अच्छे मित्र या संबंधी से अपनी परेशानी को शेयर करें, आपको समाधान अवश्य मिलेगा। किसी से भी शेयर नहीं करना चाहते तो उस समस्या को किसी कागज़ पर लिख दें। आपका मन हल्का हो जाएगा।
- स्वयं को सर्वगुणसंपन्न या सुपरमैन, सुपरवुमैन साबित करने के लिए जद्दोजहद न करें। इस संसार में कोई भी व्यक्ति ऐसा नहीं है जिसमें कोई कमी न हो। बेहतर कार्य प्रदर्शन करें। यदि कमी रह भी जाए तो हतोत्साहित होने या स्वयं को दोष देने की बजाए उसे सहजता से स्वीकार करें और पुनः उस कार्य में पूरे मनोयोग से जुट जाएं। आप अवश्य सफल होंगे।
- सबसे अंतिम और सबसे जरूरी है कि अपने स्वास्थ्य का ध्यान रखें। स्वस्थ शरीर में ही स्वस्थ मन का निवास होता है। नाश्ते को स्किप मत करें। हम दूसरों को बहुत अच्छी सलाह देते हैं पर अक्सर अपने मामले में लापरवाह रहते हैं। स्वयं के चैक-अप को टालते रहते हैं। ऐसी प्रवृत्ति से बचें। यह ध्यान रखें कि स्वस्थ शरीर होगा तभी आप अपने व समाज के लिए उपयोगी होंगे। खुद से प्यार करें, अपनी कमजोरियों के लिए आत्म निंदा करने की बजाए उन्हें सुधारने का प्रयास करें। यदि इसमें सफल नहीं भी होते तो जैसे हैं वैसे ही स्वयं को स्वीकार करें।

सहायक निदेशक, (रा. भा.)
रेलवे बोर्ड

अक्ल की दुकान

रुही परवीन

एक शहर में एक लड़का था उसका नाम था मोहित। जैसा नाम वैसा रूप। अक्ल में भी उसका मुकाबला दूर-दूर तक कोई नहीं कर सकता था। एक दिन उसे लगा कि उसे अपनी अक्ल का सही फायदा उठाना चाहिये अतः उसने घर के बाहर बड़े-बड़े अक्षरों में लिखा—यहां अक्ल बिकती है। उसका घर शहर के बीचों-बीच मुख्य बाजार में था। हर आने-जाने वाला वहां से ज़रूर गुज़रता था। हर कोई बोर्ड पर लिखी बात को देखता, हंसता और आगे बढ़ जाता। मोहित को विश्वास था कि उसकी दुकान एक दिन ज़रूर चलेगी।

एक दिन एक अमीर महाजन का बेटा वहां से गुजरा। दुकान देखकर उससे नहीं रहा गया। उसने अंदर जाकर मोहित से पूछा—यहां कैसी अक्ल मिलती है? और उसकी कीमत क्या है? उसने कहा—यह इस बात पर निर्भर करता है कि तुम इस पर कितना पैसा खर्च कर सकते हो। दीनू ने जब से एक रुपया निकालकर पूछा—इस रुपए के बदले कौन-सी अक्ल मिलेगी और कितनी? मोहित बोला एक रुपए की अक्ल से तुम एक लाख रुपया बचा सकते हो। दीनू ने एक रुपया दे दिया। बदले में मोहित ने एक कागज पर लिखकर दिया—‘जहां दो आदमी लड़-झगड़ रहे हों, वहां खड़े रहना बेवकूफी है’।

दीनू घर पहुंचा और उसने अपने पिता को कागज दिखाया। कंजूस पिता ने कागज पढ़ा तो वह गुस्से से आगबबूला हो गया। दीनू को कोसते हुए वह अक्ल की दुकान पर पहुंचा। कागज की पर्ची मोहित के सामने फेंकते हुए चिल्लाया—वह रुपया लौटा दो, जो मेरे बेटे ने तुम्हें दिया था। मोहित ने कहा—ठीक है, लौटा देता हूं। लेकिन शर्त यह है कि तुम्हारा बेटा मेरी सलाह पर कभी अमल नहीं करेगा। कंजूस महाजन के वादा करने पर मोहित ने उसको रुपया वापस कर दिया।

उस नगर के राजा की दो रानियां थीं। एक दिन राजा अपनी रानियों के साथ जौहरी बाजार से गुजरा। दोनों रानियों को हीरों का एक हार पसंद आ गया। दोनों ने सोचा—महल पहुंचकर अपनी दासी को भेजकर हार मंगवा लेंगी। संयोग से दोनों दासियां एक ही समय पर हार लेने पहुंचीं। बड़ी रानी की दासी बोली—मैं बड़ी रानी की सेवा करती हूं इसलिए हार मैं लेकर जाऊंगी दूसरी बोली—पर राजा तो छोटी रानी को ज्यादा प्यार करते हैं, इसलिए हार पर मेरा हक है।

दीनू उसी दुकान के पास खड़ा था। उसने दासियों को लड़ते हुए देखा। दोनों दासियों ने कहा—वे अपनी रानियों से शिकायत करेंगी। जब बिना फैसले के वे दोनों जा रही थीं तब उन्होंने दीनू को देखा। वे बोलीं—यहां जो कुछ हुआ तुम उसके गवाह रहना। दासियों ने रानी से और रानियों ने राजा से शिकायत की। राजा ने दासियों की खबर ली। दासियों ने कहा—दीनू से पूछ लो वह वहीं पर मौजूद था। राजा ने कहा—बुलाओ दीनू को गवाही के लिए, कल ही झगड़े का निपटारा होगा।

इधर दीनू हैरान, और पिता परेशान। आखिर दोनों जा पहुंचे अक्ल की दुकान पर। उन्होंने मोहित से माफी मांगी और मदद भी। मोहित ने कहा—मदद तो मैं कर दूँ पर अब जो मैं अक्ल दूंगा, उसकी कीमत पांच हजार रुपए होगी।

मरता क्या न करता? कंजूस पिता ने कुढ़ते हुए पांच हजार रुपए मोहित को दिए। मोहित ने अक्ल दी कि गवाही के समय दीनू पागलपन का नाटक करे और दासियों के विरुद्ध कुछ न कहे।

अगले दिन दीनू पहुंचा दरबार में और करने लगा पागलों जैसी हरकतें। राजा ने उसे वापस भेज दिया और कहा—पागल की गवाही पर भरोसा नहीं कर सकते। गवाही के अभाव में राजा ने आदेश दिया—दोनों रानियां अपनी दासियों को सजा दें, क्योंकि यह पता लगाना बहुत ही मुश्किल है कि झगड़ा किसने शुरू किया। बड़ी रानी तो बड़ी खुश हुई। छोटी को बहुत गुस्सा आया।

जब दीनू को पता चला कि छोटी रानी उससे नाराज हैं तो वह फिर अपनी सुरक्षा के लिए परेशान हो गया। और फिर जा पहुंचा अक्ल की दुकान। मोहित ने कहा— इस बार अक्ल की कीमत दस हजार रुपए।

पैसे लेकर मोहित बोला—एक ही रास्ता है, तुम वह हार खरीद कर छोटी रानी को उपहार में दे दो।

दीनू सकते में आ गया। बोला—अरे ऐसा कैसे हो सकता है? उसकी कीमत तो एक लाख रुपए है।

मोहित बोला—कहा था ना उस दिन जब तुम पहली बार आए थे कि एक रुपए की अक्ल से तुम एक लाख रुपए बचा सकते हो। इधर दीनू को हार खरीद कर भेंट करना पड़ा, उधर अक्ल की दुकान भी चल निकली। कंजूस महाजन सिर पीटकर रह गया।



तुम आती हो,
नव अंगों का
शाश्वत मधु—विभव लुटाती हो।

बजते निःस्वर नूपुर छम—छम,
सांसों में थमता स्पंदन—क्रम,
तुम आती हो,
अंतस्थल में
शोभा ज्वाला लिपटाती हो।

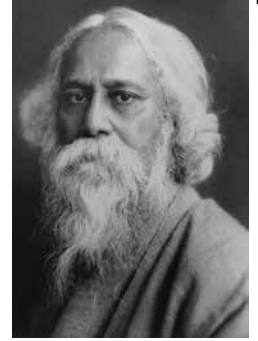
अपलक रह जाते मनोनयन
कह पाते मर्म—कथा न वचन,
तुम आती हो,
तंद्रिल मन में
स्वप्नों के मुकुल खिलाती हो।

अभिमान अश्रु बनता झर—झर,
अवसाद मुखर रस का निर्झर,
तुम आती हो,
आनंद—शिखर
प्राणों में ज्वार उठाती हो।

अनुभूति

सुमित्रानंदन पंत

स्वर्णिम प्रकाश में गलता तम,
स्वर्गिक प्रतीति में ढलता श्रम
तुम आती हो,
जीवन—पथ पर
सौंदर्य—रहस बरसाती हो।
जगता छाया—वन में मर्मर,
कंप उठती रुध्द स्पृहा थर—थर,
तुम आती हो,
उर तंत्री में
स्वर मधुर व्यथा भर जाती हो।



हम यह प्रार्थना न करें कि हमारे ऊपर खतरा
न आए बल्कि यह प्रार्थना करें कि हम उनका
निडरता से सामना कर सकें।

रविन्द्र नाथ टैगोर

'कलम के धनी रेल कर्मियों एवं लेखकों से निवेदन'

- आपकी उत्कृष्ट रचनाओं का 'रेल राजभाषा' में स्वागत है।
- अपनी रचनाओं की मूल प्रति ही भेजें: लेख/कविता आदि के साथ एक घोषणा पत्र भी संलग्न करें, जिसमें यह स्पष्ट किया गया हो कि लेख/कहानी/कविता आदि मौलिक एवं अप्रकाशित है तथा इसमें दी गई सामग्री की जिम्मेदारी लेखक की है।
- पत्रिका को और बेहतर बनाने के लिए लेखकों और पाठकों के पत्रों एवं सुझावों का स्वागत है।
- लेखकों से अनुरोध है कि अपना **बैंक खाता संख्या, ब्रांच का पता तथा आई. एफ. एस. सी. कोड अपनी टाइप की हुई रचना** के साथ हमारे ई—मेल Patrikahindi@gmail.com पर भेजें

संपादक, रेल राजभाषा

आत्मकथा

30 रुपए प्रतिमाह से 1 लाख रुपए प्रतिमाह वेतन तक की जीवन यात्रा

पी.के.गोपीकुमार

मेरा वास्तविक नाम पुडक्कलिडम कुलापुरा गोपीकृष्णन है। मेरी चाची जो कि एस.वी.यू.पी. स्कूल, वडाक्कान्चेरी, पालक्काड, केरल में शिक्षिका थी, ने पी.के. गोपीकुमार के नाम से स्कूल में दाखिला दिला दिया।

मैं बहुत गरीब परिवार से हूँ। मेरे पिता स्व. श्री पी. चन्द्र मेनन अर्द्धशिक्षित थे और केरल के पी.डब्ल्यू.डी. विभाग में गुप डी में प्यून की नौकरी करते थे। मेरी मां स्व. श्रीमती पी.के. पार्वती गृहिणी थी।

मेरे परिवार में घोर आर्थिक संकट के चलते मैंने 10 वर्ष की उम्र से ही काम करना शुरू कर दिया था। मैं अपने स्कूल, के शिक्षकों के घरेलू कार्य करने लगा था जिसके एवज में वे मुझे खाना देते थे। मैं 7 वीं कक्षा पास करते समय और एस.वी.यू.पी स्कूल छोड़ते समय श्रेष्ठ विद्यार्थी के रूप में पुरस्कृत हुआ था। इसके बाद मैंने सी.ए. हायर सेकेन्डरी स्कूल, अयक्काड में दाखिला लिया जोकि मेरे घर से करीब 4.5 कि.मी. दूर था। मैं घर से नंगे पैर स्कूल जाता था, क्योंकि कक्षा 10 वीं में पहुचने तक मेरे पास चप्पलें भी पहनने के लिए नहीं थी। मैंने पहली बार चप्पल 10 वीं कक्षा में पहनी थी। उस समय स्कूल तक बस से सफर करने के लिए बस किराया 10 पैसे भी भुगतान करने में मैं असमर्थ था। मैं स्कूल में बिना लंच के शाम तक रहता था, हालांकि हाई स्कूल के सामने एक चाय की दुकान पर 15 पैसे में केवल नाश्ता कर लेता था। सचमुच वे दिन बहुत ही मुश्किलों से भरे थे, परन्तु मेरे पिताजी मुझसे विशेष स्नेह रखते थे और वे माह में एक बार मुझसे मिलने पालक्काड से आते और उनके रिश्तेदारों के यहां ठहरते।

इन मुश्किल हालातों का सामना करते हुए मैंने मेट्रीकुलेशन (SSLC) की परीक्षा 1975 में प्रथम श्रेणी में उत्तीर्ण की वह भी तब जब केरल में उस वर्ष SSLC का परिणाम बहुत ही कमजोर था, क्योंकि सभी विद्यार्थियों को 10 वीं की परीक्षा में पिछले वर्ष पास घोषित कर दिया गया था जोकि 1976 में होने वाले पाठ्यक्रम में संभावित बदलाव के कारण था।

मेरे पिताजी यह जानकर बहुत प्रसन्न हुए कि मैंने 10 वीं की परीक्षा पास कर ली है परन्तु वे मुझे प्री-डिग्री कोर्स के लिए कॉलेज में भिजवाने की स्थिति में नहीं थे। तब मैंने मेरे चाचा और चाची से संपर्क किया जोकि एसयूवीपी स्कूल में शिक्षक थे और जहाँ मैंने 7 वीं तक पढ़ाई की। उन्होंने मुझे बधाई दी और मुझे कुछ जॉब करने की सलाह दी।

अपनी पारिवारिक परिस्थितियों को देखते हुए मैंने एक राशन की दुकान में सेल्स बॉय के रूप में काम करना शुरू किया जिसके लिए मुझे कोई वेतन नहीं दिया जाता था, हां सप्ताह में एक बार कुछ किलो चावल अवश्य दिए जाते थे। ऐसा करीब 6 माह तक ही चला क्योंकि केरल में पहले से को-ऑपरेटिव सोसाइटियों द्वारा चलाई जा रही राशन की दुकानों को अचानक बंद कर उनका निजीकरण कर दिया गया था और राशन की दुकान के नए मालिक को मेरी सेवाओं की आवश्यकता नहीं थी। अब मेरा परिवार फिर से मुश्किलों में आ गया। परिवार में मुझसे एक बड़े और तीन छोटे भाई थे और मेरे छोटे भाइयों की पढ़ाई चल रही थी इसलिए मैं अपनी माँ की सलाह पर मेरे मामाजी के साथ गुड्डुर (जिला नेल्लोर, आंध्र प्रदेश) चला गया जहां वे पालक्काड के ब्राह्मण श्री एम.एल. नारायण अय्यर बी.ए.वी.एल के स्वामित्व वाले मॉडर्न होटल में सप्लायर का काम करते थे। श्री अय्यर के पास 2 रेस्टोरेन्ट, 1 लंच होटल, 1 आइस्क्रीम पार्लर, 1 लॉज और गुंटुर रेलवे स्टेशन पर कई स्टॉल थे।

मेरे मामाजी ने मुझे श्री अय्यर से मिलवाया और वे मुझे काम देने के लिए राजी हो गए। अगले ही दिन से मैं उनके लंच होटल में वाटर ब्वाय के रूप में काम करने लगा वहां मैं करीब 14 घंटे काम करता, इसके एवज में मुझे मेरा पहला वेतन केवल 30 रुपए मिला था। इसमें से 25 रुपए मैं, मनीऑर्डर से मां को भेजने लगा। 2-3 माह बाद मुझे मेरे मामा के साथ श्री अय्यर के रेस्टोरेन्ट मॉडर्न होटल में काम दे दिया गया। जहां पर मुझे थोड़े वेतन के साथ-साथ रहने और खाने की भी मुफ्त सुविधा दी गई परन्तु मैं इस प्रकार के जीवन-यापन से संतुष्ट नहीं था और मेरे मन में कुछ और अच्छा करने की इच्छा प्रबल होती जा रही थी।

एक दिन मैंने तय कर लिया कि मुझे कुछ करना चाहिए। अगले दिन मैं श्री गिरी के कॅमर्शियल इंस्टीट्यूट में टाइपिंग और शार्टहैंड क्लास में जाने लगा, परन्तु जब होटल मालिक को इस बात की भनक लगी तो वे हर बार मेरी शिफ्ट बदलने लगे जिससे मेरी कक्षाएं प्रभावित होने लगी, जब मैंने यह बात इंस्टीट्यूट के मालिक श्री गिरी को बताई तो उन्होंने बिना कुछ सोचे मुझे इंस्टीट्यूट की एक चाबी दे दी और कहा कि तुम जब चाहो, आकर अभ्यास कर सकते हो और उन्होंने मुझे मेरी सुविधानुसार किसी भी बैच में आकर शार्टहैंड सीखने के लिए कहा और वे मुझे उसी बैच में शार्टहैंड सिखाने लगे।

उनके इस सहयोग और मार्गदर्शन के कारण ही मैंने टाइपराइटर हायर और शार्टहैंड लोअर की परीक्षा वर्ष 1980 के अंत में उत्तीर्ण कर ली। इसके बाद मैंने होटल का जॉब छोड़ दिया। जॉब छोड़ते समय मेरा वेतन 150 रु. था और फिर मैं केरल आ गया।

तत्पश्चात मेरे द्वारा बचाए गए कुछ रुपयों के साथ मैं एक दूर के रिश्तेदार के यहां बाम्बे (वर्तमान में मुम्बई) आ गया और उनके परिवार के साथ कल्याण के पास ठाकुर्ली में टाइप-1 आवास में रहने लगा। मेरा पहला जॉब रेलवे ठेकेदार के सहायक के रूप में लगा जिसमें मैं उनका ब्रीफकेस कल्याण से बाम्बे वी.टी. ले जाता था। उनके द्वारा मुझे 150/- रुपए प्रतिमाह वेतन और कल्याण से बाम्बे वी.टी. तक का 11 श्रेणी सीजन टिकट दिया जाता था। उनके साथ दो सप्ताह तक काम करते हुए एक दिन मेरी मुलाकात श्री कृष्ण कुमार (उन शिक्षक के पुत्र जिनके यहाँ मैंने घरेलू कार्य किया था) से हुई, जो कि वोल्टाज लि. कंपनी में काम करते थे।

मैंने उन्हें अपनी समस्या के बारे में बताया तो उन्होंने उसी समय उनके कंजुर्मार्ग के एक मित्र से बात की और उन्होंने बताया कि मैं एक प्राइवेट फर्म के मैनेजर से मिलूँ जो कि मलयाली थे। अगले दिन मैं प्राइवेट कंपनी के मलयाली मैनेजर से मिला। उन्होंने मेरा इंटरव्यू लिया और मुझे कुछ डिक्टेसन भी दिए जिन्हें मैंने अच्छी तरह से टाइप करके दे दिया। उन्होंने तत्काल मुझे 400/- रुपए प्रतिमाह में स्टेनोग्राफर के रूप में नियुक्त कर लिया।

इस कंपनी में मैंने 6 माह तक काम किया। इसके बाद मुझे दमानी शिपिंग कंपनी जोकि आयात-निर्यात का काम करती थी, में 800 रु. प्रतिमाह में नियुक्ति मिल गई। इस दौरान मैं ठाकुर्ली में एक मलयाली क्रिश्चियन के साथ टाइप-1 आवास में रहता था। दमानी शिपिंग में मेरे काम को हर व्यक्ति द्वारा सराहा जाता। मैंने कंपनी के प्रमोटर को मेरा नाम दमानी शिपिंग के रजिस्टर में दर्ज करने को कहा जो कि उनकी मुख्य कंपनी थी और इससे मुझे वेतन और दूसरे लाभ भी अच्छे मिलते, परन्तु उन्होंने मना कर दिया और मुझे कहा कि हम आपको मनचाहा वेतन देंगे परन्तु वाउचर से देंगे, जिसे मैंने अस्वीकार कर दिया और मैंने नौकरी से इस्तीफा दे दिया। अगले दिन मैंने बाम्बे वी.टी. स्थित टाटा स्पेयर पार्ट ऑफिस में इंटरव्यू दिया और मैं 1500 रु. प्रतिमाह में अस्थाई स्टेनो के रूप में सिलेक्ट हो गया। मैं श्री सुब्रह्मण्यम अय्यर जो कि स्पेयर पार्ट मैनेजर थे, के अधीन ठाणे में स्पेयर पार्ट डिवीजन में काम करने लगा। इस दौरान मैंने 1982 से 1983 तक 5 दिन के सप्ताह और सब्सीडाइज्ड कैन्टीन का आनंद लिया। यदि वे मुझे शनिवार एवं रविवार को काम के लिए बुलाते तो मुझे उस दिन के लिए तीन गुना वेतन दिया जाता।

मैं अपने काम से खुश था, परन्तु यह काम अस्थाई था और इसमें स्थाई होने की कोई संभावना भी नहीं थी, क्योंकि टाटा कंपनी और यूनियनों के बीच इस नीति पर सहमति हुई थी कि सभी मिनिस्ट्रियल स्थाई कर्मचारियों के बच्चों को ही नौकरी दी जाएगी।

इसलिए 6 माह बाद सेन्चूरी टेक्सटाइल (बिड़ला की फर्म) वर्ली में मैंने एक साल तक काम किया। इस कंपनी में मैंने एक्सपोर्ट विभाग में स्टेनो के रूप में काम किया जहां मुझे 2000 रु. प्रतिमाह और सब्सिडाइज्ड खाना मिलता था। इस कंपनी में काम करते हुए 1983 में मैंने इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ मैनेजमेंट, अहमदाबाद में स्टेनो (वेतनमान 330-560 रु.) के पद हेतु अप्लाई किया परन्तु मेरा नाम मेरिट लिस्ट में नहीं आ सका। आई आई एम - अहमदाबाद एक प्रतिष्ठित संस्थान है और वहाँ एक पद के लिए भी अखिल भारतीय स्तर पर चयन होता था, परन्तु मैं निराश नहीं हुआ और लगातार प्रसास करता रहा जिसके फलस्वरूप मैं 1984 में आई आई एम, अहमदाबाद में स्टेनो के पद पर चयनित हुआ। इसके बाद मैं 1985 में रेलवे सर्विस कमीशन (वर्तमान में रेल भर्ती बोर्ड) अहमदाबाद द्वारा चयनित हुआ और 03.09.1985 को बड़ौदा (वर्तमान में वडोदरा) मंडल में स्टेनोग्राफर के पद पर (330-560 रु. के वेतनमान) में नियुक्त हुआ। स्टेनो के रूप में मेरे कठिन परिश्रम और समयपालन के प्रति प्रतिबद्धता के कारण मुझे सभी अधिकारी चाहते थे। मैं सी.ए. के पद पर (425-700 रु. के वेतनमान) में पदोन्नत हुआ और मेरी पोस्टिंग वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर/बड़ौदा के अधीन की गई। इस अवधि में मैंने बरकतुल्लाह यूनिवर्सिटी, भोपाल से बी.कॉम पत्राचार के माध्यम से उत्तीर्ण कर ली।

वरि.मं.यां.इंजी. के अधीन कार्य करते हुए मैंने कई बातें सीखी क्योंकि मैं कई प्रकार की जांचों में उपस्थित रहा। उस समय मैं अपनी टाइपिंग स्पीड 60 शब्द प्रति मिनट होने से सी.आर.एस. जांच में भी उपस्थित रहा। मुझे वरि.मं.यां.इंजी. के पास आने वाले डी.ए.आर. मामलों के अवलोकन का भी मौका मिला और मैं वरि.मं.यां.इंजी. द्वारा दिए जाने वाले स्पीकिंग आदेश को तैयार करता था। 1996 में मैं जैसे ही सहायक कार्मिक अधिकारी - 30 प्रतिशत एल.डी.सी.ई कोटा के लिए पात्र हुआ, मैंने इस पद हेतु अप्लाई किया जिसमें मेरा पहले ही प्रयास में चयन हो गया। इस बीच 1988 में मेरा विवाह सुश्री ऊषा से हुआ जोकि मेरे दूर के रिश्तेदार की पुत्री है। 1991 में मेरे पुत्र अखिल और 1993 में पुत्री अमृता का जन्म हुआ।

सहायक कार्मिक अधिकारी के पद पर चयन के बाद मेरी पहली पोस्टिंग सहायक कार्मिक अधिकारी-मुम्बई सेंट्रल

में हुई। इसके बाद मेरा स्थानांतरण सहायक रजिस्ट्रार—आर.सी.टी., मुम्बई के समान पद पर हो गया। फिर वर्ष 1998 में मेरा स्थानांतरण सहायक का.अधि./बड़ौदा में हुआ जहां मैंने वर्ष 2000 तक काम किया। सन 2000 में मेरा पुनः स्थानांतरण चर्चगेट, मुख्यालय में हो गया और यहां से पुनः आर.सी.टी., मुम्बई आ गया। इसके बाद सन 2007 में मैं फिर से बड़ौदा समान पद पर पदस्थ किया गया। तत्पश्चात मैं 2010 में एस.पी.ओ. (सी.) अहमदाबाद में पदोन्नति पर पदस्थ किया गया। 2010 में पुनः मेरा स्थानांतरण चर्चगेट, मुख्यालय में हो गया जहां मैंने 2015 तक काम किया।

2015 में मैं उप मुख्य कार्मिक अधिकारी (अराजपत्रित) चर्चगेट (जे.ए.ग्रेड) में पदोन्नत किया गया और कुछ समय बाद मुझे वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी, रतलाम के पद पर पदस्थ किया गया तथा मैंने 31.03.2015 को रतलाम मंडल में वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी, के पद पर ज्वाइन किया।

तब से आज की तारीख तक मैं वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी, रतलाम के पद पर ही कार्य कर रहा हूँ।

यहां मैं यह बताना चाहूंगा कि मैंने अपने राजपत्रित कैडर में अनेक समस्याओं का सामना किया और मेरी पत्नी और बच्चों ने हर परिस्थिति में मुझे सहयोग दिया तथा मेरे साथ ही खड़े रहे। साथ ही मैं यह भी बताना चाहूंगा कि यह कथन कि हर सफल पुरुष के पीछे एक स्त्री का हाथ

होता है बहुत ही सत्य है क्योंकि मेरी पत्नी श्रीमती ऊषा जी. मेनन मेरी हर सफलता के नेपथ्य में रहीं। साथ ही यहां मैं एक और बात बताना चाहूंगा कि मैं और मेरा परिवार बहुत ही सादा जीवन जीते हैं और मुझे मेरे वे दिन हमेशा याद रहते हैं जब मैं 30 रु. मासिक कमाता था। वर्तमान में मैं एक लाख रुपए मासिक वेतन पाता हूँ। ईश्वर के प्रति मेरी अटूट निष्ठा है और मैं यह मानता हूँ कि ईश्वर ने हमेशा मेरे कैरियर में मदद की है जबकि मेरा परिवार मेरे बुरे समय में मेरे साथ ही खड़ा रहा। मुझे इस बात का गहरा दुख भी है कि मेरे माता—पिता मुझे मेरे कैरियर की इस ऊँचाई पर देखने के पहले ही स्वर्गवासी हो गए।

मैं अपनी यह आत्मकथा अपने माता—पिता को समर्पित करता हूँ।

अंत में दो पक्तियाँ श्री हनुमान प्रसाद पोद्दार की पुस्तक “आनन्द की लहरें” से—

1. बड़ा वही है जो अपने को सबसे छोटा मानता हो।

2. संसार के अर्थयोग जिनके पास जितने अधिक हैं, वे उतने ही अधिक संतप्त हैं और दूसरों को भी अधिक संतप्त करते हैं।

**वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी
रतलाम**

कविता

काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ!

डॉ. विभा खरे

काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ !
दूर गगन तक विचरण करती,
अंबर को छू आऊँ।
काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ।

फिर खौफ ना हो मुझे दुनिया का,
बनूँ ना सौदा किसी बनिया का,
फिर समाज की अनगढ़ी,
जंजीरों में ना बाँधी जाऊँ,
काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ।

फिर उठे ना ऊँगली मेरे धर्म पर,
रोए ना कोई मेरे जन्म पर,
फिर बेवजह ना कुलक्षिणी,
ना कुलटा कहलाऊँ,
काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ।

फिर मुझ पर थोपी ना जाए,
घर वालों की आशा,
रह ना जाए ज्ञानामृत,
पीने को ये मन प्यासा,
घर की देहरी लॉघ कर मैं,
अपने पंख फैलाऊँ,
ऐ काश! कि मैं पंछी बन जाऊँ।

सौतेला—धर्म

ज्योति प्रकाश खरे

उसने आज ही अपनी माँ को अत्यधिक गम्भीर अवस्था में रेलवे अस्पताल में आई.सी.यू. में भर्ती कराया, डॉक्टर ने परीक्षण करके उसे बताया कि माताजी की हालत अत्यधिक नाजुक और गंभीर है, कभी भी कुछ भी हो सकता है। वह सोचने लगा इस संकट की घड़ी में बड़े भाई राजेश को सूचित कर देना चाहिए। तुरन्त ही उसने मोबाइल से फोन किया। फोन रिसीव करते ही उसने बड़े भाई को माँ की नाजुक स्थिति की जानकारी दी... उधर से उत्तर मिला कि वे इस समय भोपाल में हैं, कल वापिस लौटेंगे, तब आएंगे।

नौ वर्ष बड़े भाई राजेश का वह पिता की तरह ही सम्मान करता था। वे रेलवे के लेखा—विभाग में वरिष्ठ अधिकारी के पद पर तैनात हैं। जब उसकी माँ बड़े भाई के जीवन में आयीं तो वे मात्र एक वर्ष के थे। उसके पिता की पूर्व पत्नी के आकस्मिक निधन के बाद ही विवाहोपरांत पुत्र के लालन—पालन का दायित्व माँ के रूप में उन्हें प्राप्त हुआ था। बचपन से बुरी संगत व पढ़ाई के प्रति लगाव न होने के कारण पिताजी ने बड़े भाई की सम्पूर्ण जिम्मेवारी माँ पर ही डाल दी थी, लेकिन समाज में सौतेली माँ को सम्मान कहाँ मिलता है, लोगों के प्रत्यक्ष व परोक्ष आरोपों को सहते हुए माँ ने बड़े भाई को शिक्षा—दीक्षा दिलाई। जब वह 18 वर्ष के थे तब ही पिताजी का दमा के दौरों के कारण आकस्मिक निधन हो गया। माँ ने अपने व्यस्क होते बड़े बेटे को दयाधार पर रेलवे में नौकरी दिलायी। नौकरी पाते ही बड़े भाई ने अपनी पसंद की एक चतुर्थ श्रेणी के व्यक्ति जो रेलवे अस्पताल में वार्ड ब्यॉय के पद पर कार्यरत थे, उनकी बड़ी बेटी से विवाह कर लिया।

विवाह के उपरांत कुछ माह बाद ही बड़े भाई अपनी पत्नी के साथ घर से अलग किराए के मकान में रहने लगे। इधर उसकी माँ के दो नन्हें बच्चे दर—दर की ठोकरें खाने लगे... लेकिन समय का चक्र बदलाव लाता ही है, धीरे—धीरे घर की परिस्थितियाँ बदलीं। उसका व उसकी बड़ी बहिन का रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा रेलवे में स्थायी नौकरी के लिए चयन हुआ। हालांकि कुछ वर्ष पहले उसकी बड़ी बहन का कैंसर रोग होने के कारण स्वर्गवास हो गया।

इसी दौरान उसकी माँ व बड़े भाई के आपसी रिश्ते कड़वापन का पर्याय बनते चले गए। इस कड़वेपन का भरपूर फायदा बड़े भाई की पत्नी ने टी.वी. के किसी खुराफाती सीरियल की भाँति उठाया। समाज, नाते—रिश्तेदारों में यह डंका पीटते हुए कि उसकी सास "सौतेली" है, उसकी माँ की छवि जी भर के धूमिल की, बस यहीं से बड़े भाई साहब व उसकी माँ के बीच रिश्तों में ठंडापन निरंतर बढ़ता ही गया। कई वर्षों से बड़े भाई उसकी माँ को देखने—मिलने शहर में रहते हुए भी नहीं आए... बाद में जब उन्होंने अपनी बड़ी बेटी के विवाह का निमंत्रण कार्ड उसकी माँ के नाम से भेजा तो वह स्तब्ध रह गया। वह सोचने लगा कि कैसा कलयुग आ गया कि आज बेटा माँ को स्वयं लेने नहीं निमंत्रण कार्ड भेजकर औपचारिकता पूर्ण कर रहा है। वह आज तक यह नहीं समझ पाया कि निमंत्रण कार्ड भेजने की योजना बड़े भाई द्वारा संपादित की गई थी या इसमें उनकी धर्मपत्नी की कोई टी.वी. के सीरियल की तरह चाल थी।

अचानक मां के आई.सी.यू. में कराहने पर उसकी तन्द्रा टूटी, उसने देखा उसकी मां जोर-जोर से मुँह से सांस ले रहीं थी...शायद उन्हें सांस लेने में कठिनाई हो रही थी। वह तुरंत डॉक्टर को बुलाने के लिए नर्स के केबिन की ओर भागा।

पन्द्रह दिन अस्पताल में रहने के बाद आज अचानक डॉक्टर ने उसकी मां को मृत घोषित कर दिया। वह अपनी मां को अपने मित्रों के सहयोग से घर ले आया..... रास्ते भर उसको अपनी मां के गुस्से में कहे हुए शब्द याद आते रहे.... बेटा, मेरे मरने के बाद बड़े भाई को मत बुलाना, उन्हें मेरी अर्थी को कंधा देने से रोक देना..... उसके साथ आज यह स्थिति धर्मसंकट की थी, एक ओर मां की इच्छा के पालन का प्रश्न था तो दूसरी ओर छोटे भाई का बड़े भाई के प्रति नैतिक दायित्व था.... काफी सोचने के बाद उसने बड़े भाई को यही सोचकर फोन लगाया कि आखिर उसकी मां को उससे पहले "मां का दर्जा" तो बड़े भाई ने ही दिया था। इसी भावना से वशीभूत होकर उसने बड़े भाई को मां के स्वर्गवास होने की सूचना दे दी। उसे लगा कि उसने छोटे भाई होने के कर्तव्य का पालन किया। उसे ऐसा करके सुकून मिला था।

मां की शवयात्रा की तैयारी पूरी हो चुकी थी, उसको अंतिम संस्कार के लिए तैयार कर दिया गया था तभी अचानक बड़े भाई अपनी पत्नी के साथ घर आए। मां की शव यात्रा में उनकी अर्थी को कंधा दिया। श्मशान में अग्निदाह के दौरान कंधे से कंधा मिलाकर बड़े बेटे होने का निर्वाह किया।

तीसरे दिन मां की अस्थियों को चुनने के लिए उसने फिर बड़े भाई को फोन किया, तो उन्होंने उत्तर

दिया कि वे थोड़ी देर में अपना प्रोग्राम बताते हैं, उसे लगा कि शायद ऑफिस में किसी कार्य में व्यस्तता के कारण उन्होंने ऐसा कहा होगा, लेकिन तीन-चार घण्टे उनके उत्तर की प्रतीक्षा करने के उपरांत जब नहीं आये तो उसने अपने दो पुत्रों व पंडित जी सहित श्मशान जाना ही मुनासिब समझा, वह समझ गया कि वे श्मशान आने में आनाकानी कर रहे हैं।

उसकी मां की चिता की राख अभी भी गर्म थी.... रफ़ता....रफ़ता उसने माँ की बची हुई अस्थियों को संचय करना शुरू किया। उसकी आँखें नम थीं. ...वह सोच रहा था कि एक ही पिता की दो संतानों में इतना अंतर क्यों? आज उसे पहली बार लगा था कि उसका बड़ा भाई "एक अपाहिज" से भी बदतर है....उसको बड़े भाई का मां के प्रति बर्ताव अभी तक समझ नहीं आया था... उसके मन में बस यही सवाल बार-बार कौंध रहा था कि उसके बड़े भाई उस दिन जब उसकी माँ जीवित थी तब वे उन्हें देखने क्यों नहीं आए? क्यों मां के मरने के बाद शव यात्रा में आकर शामिल हुए? किस लोकलज्जा के चलते उन्हें माँ की अंतिम यात्रा में शामिल होना पड़ा? उन्होंने मां की शवयात्रा में शामिल होकर कौन से "पुत्र-धर्म" का पालन किया – सगा या सौतेला? आज जीवन में पहली बार उसको बड़े भाई में सौतेलेपन का एहसास हो रहा था....

यही सोचते हुए उसकी गीली आंखों से दो सगे मोती जैसे आंसू "छम्म" से गर्म राख पर गिरे....राख का एक गुबार उठा, उसके चेहरे से लिपट गया, उसे लगा उसकी मां हाथ बढ़ाकर उसके अनाथ आँसुओं को पोंछने का प्रयास कर रही है.....

गलतियों से सीख

सीताराम गुप्ता

जीवन में आगे बढ़ने के लिए अनिवार्य है अपनी गलतियों को स्वीकार कर उन्हें दूर करने का प्रयास करना।

मोबाइल पर एक वाट्सएप संदेश मिला, “गलती पीठ की तरह होती है... खुद के सिवाय बाकी सबको दिखती है।” गलतियों का मनुष्य के जीवन में बड़ा महत्व होता है। यदि हम गलतियाँ करना बिल्कुल छोड़ देंगे तो हम कुछ भी नहीं सीख पाएँगे या बहुत कम सीख पाएँगे। हम गलतियाँ करते हैं और उन्हें सुधारते हैं तभी जीवन में आगे बढ़ते हैं। सीखने में गलतियाँ करना या होना स्वाभाविक है लेकिन उन पर अड़े रहना समझदारी नहीं। वास्तव में अपने जीवन में हम उस स्तर तक ही पहुँच पाते हैं जिस स्तर तक अपनी गलतियों को समझकर उन्हें दूर कर लेते हैं या उनसे छुटकारा पा लेते हैं। यदि हम गलतियाँ नहीं कर रहे हैं तो इसका अर्थ है कि हम सीखने और सीखकर आगे बढ़ने का प्रयास ही नहीं कर रहे हैं। कुछ लोग गलतियों और अपराध में अंतर नहीं कर पाते अपितु दोनों को एक ही समझने की भूल करते हैं। अपराध गलती नहीं, गलती से भिन्न अवस्था है।

जब हम कोई कार्य करते हैं और उसे ठीक ढंग से नहीं कर पाते तो वो गलती की श्रेणी में आता है। गलती अनुभव अथवा शिक्षा व प्रशिक्षण की कमी के कारण होती है जबकि नियम के विरुद्ध कार्य जिसे करने पर सजा का प्रावधान होता है वह अपराध कहलाता है। इस प्रकार से बड़ी से बड़ी गलती को भी अपराध नहीं माना जा सकता और छोटे से छोटे अपराध को भी गलती मानकर दण्ड से नहीं बचा जा सकता। प्रश्न उठता है कि क्या हम अपनी गलतियों को स्वीकार कर पाते हैं? लेकिन जब तक हम अपनी गलतियों को देख नहीं पाएँगे उन्हें कैसे दूर कर पाएँगे? कहा गया है कि गलती पीठ की तरह होती है। जिस प्रकार हम अपनी पीठ नहीं देख सकते उसी प्रकार हम प्रायः अपनी गलतियों को नहीं देख सकते।

हमारी पीठ हमारे अतिरिक्त सबको दिखलाई पड़ती है उसी तरह हमारी गलतियाँ भी हमारे स्वयं के अतिरिक्त सभी देख सकते हैं। ये बात कुछ हद तक ही ठीक है पूर्णतः ठीक नहीं है। हम यदि अपनी गलतियों को देख नहीं सकते तो अनुभव तो कर ही सकते हैं। ये ठीक है कि हमें अपनी पीठ नहीं दिखलाई पड़ती लेकिन यदि हमारी पीठ पर खुजली होती है तो क्या वह अनुभव नहीं होता? क्या कोई दूसरा हमें बतलाता है कि आपकी पीठ पर खुजली हो रही है? क्या हम उसका उपचार नहीं करते? जब हम हेयर कटिंग के लिए जाते हैं तो वहाँ हमारे सामने आईना लगा होता है लेकिन हम उसमें अपना चेहरा और सिर के सामने के बाल तो देख पाते हैं लेकिन पीछे के बाल नहीं देख पाते।

कटिंग के बाद कटिंग करने वाला हमें पीछे के बाल भी दिखा देता है और पूछता है कि कटिंग ठीक हुई या नहीं। इसके लिए वो एक दूसरे आईने का प्रयोग करता है। जब वो इसे हमारे सिर के पीछे की तरफ लगाता है तो उसका प्रतिबिंब सामने वाले आईने पर पड़ता है और हम अपने पीछे के बालों को भी अच्छी तरह से देख पाते हैं और यदि हमें कोई कमी नजर आती है तो उसे बतलाकर सुधरवा लेते हैं। हमारा समाज उसी प्रकार का दर्पण है। हमारी गलतियों के संबंध में भी दूसरे लोग महत्वपूर्ण होते हैं। वे हमारा प्रायः सही मूल्यांकन करने में सक्षम होते हैं। ये अलग बात है कि हम उसे स्वीकार करते हैं या नहीं। यदि हम उसे स्वीकार करते हैं तो इससे हमारा ही फायदा होता है अन्यथा हम ही घाटे में रहते हैं। कई बार हमें अपनी गलतियों का पता नहीं चलता लेकिन प्रायः हमें अपनी गलतियों का अहसास हो जाता है लेकिन हम उन्हें स्वीकार करने में झिझकते हैं।

अपनी गलतियों को स्वीकार न करने के कई कारण हैं। कुछ लोग अपनी गलती को फौरन स्वीकार कर लेते हैं जबकि अधिकांश लोग किसी भी सूरत में अपनी गलती स्वीकार नहीं करते। वे जानते हैं कि वे गलत हैं लेकिन मानेंगे नहीं। वास्तव में उनमें अपनी गलती स्वीकार करने का साहस ही नहीं होता। फौरन

अपनी गलती को मान लेना साहसी व्यक्ति का काम है। अपनी गलती मानकर हम साहस का ही परिचय देते हैं। कुछ लोग सोचते हैं कि गलती मान लेने से उनका अपमान होगा। लोग उनकी गलती के लिए उन्हें अपमानित करेंगे इसलिए चुप लगा जाते हैं। ये धारणा भी गलत है। गलती मान लेने से न तो किसी का स्वतः अपमान होता है और न ही दूसरे लोग उसे अपमानित करने का प्रयास करते हैं अपितु इससे उसकी ईमानदारी, सच्चाई व स्पष्टता झलकती है। ऐसे लोग अधिक सम्मान के पात्र बन जाते हैं।

राजनीतिक पार्टियाँ व राजनेता प्रायः अपनी गलतियाँ स्वीकार नहीं करते इसीलिए राजनीतिक पार्टियाँ व उनके बड़े से बड़े राजनेता लोगों के सम्मान के पात्र नहीं बन पाते। यदि अटल बिहारी बाजपेयी आज भी लोगों के सम्मान के पात्र हैं तो इसका सबसे बड़ा कारण है—उनकी सच्चाई व गलती को फौरन मान लेने की योग्यता। हाँ अपनी गलती को स्वीकार कर लेना एक बहुत बड़ी योग्यता ही है। बड़े लोगों में ये योग्यता पाई जाती है। बड़े लोग फौरन अपनी गलती मान लेते हैं और जो लोग गलती होने पर फौरन अपनी गलती मान लेते हैं उन्हें बड़ा बनने से कोई नहीं रोक सकता। यदि हमें सचमुच बड़ा बनना है तो हमें अपनी गलतियाँ स्वीकार करने में देर नहीं करनी चाहिए। इसमें हम जितना विलंब करेंगे, जीवन में उतनी ही देरी से आगे बढ़ पाएँगे।

कई बार हमें लगता है कि अपनी गलती मान लेने से हम अपराधी सिद्ध हो जाएँगे। जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है कि गलती अपराध नहीं है और गलती की स्वीकारोक्ति के बाद हम गलती के प्रभाव की पीड़ा से मुक्त हो जाते हैं। हम अपनी गलती रूपी बीमारी का इलाज समय पर कर सकते हैं। हमारा मार्ग स्पष्ट हो जाता है कि अब हमें क्या करना है। गलती स्वीकार करने पर हमारा मार्ग अवरुद्ध नहीं होता अपितु अधिक प्रशस्त होता है। यहाँ से हमारे विकास की नई मंजिल प्रारंभ होती है। कई बार हम अपनी गलती इसलिए भी नहीं मानते क्योंकि हमें अपनी गलती के लिए किसी न किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति करनी पड़ती है। प्रायः लोग इस प्रकार की स्थिति से बचने के लिए अपनी गलती स्वीकार करने की बजाय दूसरों को इसके लिए

उत्तरदायी ठहराने के प्रयास में लग जाते हैं। इससे प्रायः विवाद बढ़ जाता है। गलती मान लेने से विवाद बढ़ने की संभावना समाप्त हो जाती है।

लोगों अथवा समाज द्वारा गलतियों को अपराध जैसा बना देना भी गलतियों को स्वीकार करने में बाधक बनता है। बच्चे प्रायः अपनी गलती नहीं मानते क्योंकि इसमें उन्हें पिटने या डाँट खाने का भय होता है। इस संबंध में बच्चों के प्रति हमारा व्यवहार बहुत अधिक मित्रतापूर्ण होना चाहिए। गलती होने पर उन्हें डाँटने—डपटने की बजाय प्यार से समझाया जाना चाहिए ताकि उन्हें गलती करके छुपाने की जरूरत न पड़े। जिन बच्चों में प्रारंभ से ही अपनी गलती स्वीकार करने की आदत पड़ जाती है या डाल दी जाती है, वे आगे जाकर सचमुच बहुत अच्छे इंसान बनते हैं। कई माता—पिता बदनामी के डर से अपने बच्चे की गलतियों को स्वीकार करने की बजाय उन्हें छुपाने अथवा सही ठहराने का प्रयास करते हैं, वे भी बहुत बड़ी गलती करते हैं। अपनी या अपने बच्चों की गलतियों को छुपाना बिल्कुल वैसा ही है जैसे अपनी बीमारी के लक्षणों अथवा घावों को छुपाना।

बीमारी हो अथवा गलती उसके लक्षणों अथवा घावों को छुपाने से उनका उपचार संभव ही नहीं और जब तक उपचार नहीं होगा, हम चैन से नहीं बैठ सकेंगे। कुछ लोग साफ तौर पर, तो कुछ लोग संकेतों के जरिए हमें हमारी गलतियाँ बतला देते हैं। फिर भी हम ये कहें कि हमें अपनी गलतियों का पता नहीं चलता तो ये बात किसी भी तरह से ठीक नहीं लगती। ये गलतियाँ स्वीकार कर उन्हें ठीक न करने का बहाना मात्र है। कुछ लोग इतना तर्क—वितर्क अथवा कुतर्क करते हैं कि लोग उनसे उनकी गलतियों की चर्चा न करना ही बेहतर समझते हैं। ये स्थिति तो हमारे लिए बहुत ही घातक हो सकती है। कुछ लोग हमारी गलतियाँ इसलिए बतलाते हैं कि इससे उन्हें परेशानी अथवा नुकसान हो रहा होता है जबकि कुछ लोग इसलिए कि वे चाहते हैं कि हम सुधरें और आगे बढ़ें। यदि इस क्षेत्र में हम अपने शुभचिंतकों की बातों को गंभीरता से नहीं लेंगे तो हमारा ही नुकसान होगा।

भारत रत्न बाबा साहेब डॉ० भीमराव अम्बेडकर

संत शरण प्रसाद

भारत के संविधान के निर्माता डॉ. भीमराव अम्बेडकर का जन्म 14 अप्रैल 1891 को महू, इन्दौर (मध्य प्रदेश) में हुआ था। इनके बचपन का नाम भीम सकपाल था। इनके पिताजी श्री रामजी मौलाजी सैनिक स्कूल में प्रधानाध्यापक के पद पर थे। इनकी माता का नाम भीमाबाई था, जो अम्बेडकर को मात्र 5 वर्ष की उम्र में छोड़कर चली गई। इनका पालन-पोषण इनकी चाची ने किया।

बचपन से ही इन्हें पढ़ने-लिखने का काफी शौक था लेकिन इनकी पूरी पढ़ाई पिताजी की मृत्यु के बाद हो पाई। वे अंग्रेजी, मराठी तथा गणित विषयों के अच्छे जानकार थे, जो इनके पिता के द्वारा इसे विरासत में मिला था। 1907 में मैट्रिक तथा 1912 में बी.ए. की परीक्षा पास की। बड़ौदा के महाराज द्वारा मेधावी छात्रों को पढ़ने हेतु विदेश भेजा जाता था, उनका सारा पढ़ने-लिखने का खर्च दिया जाता था। सो इसमें ख्याति प्राप्त करने के उपरांत 1913 से 1917 तक अमेरिका एवं इंग्लैण्ड में, राजनीति एवं कानून की पढ़ाई की। वहां उन्होंने काफी मेहनत के बल पर अपना नाम रौशन करने के साथ-साथ भारत का भी सम्मान बढ़ाया।

वे वहां की पढ़ाई समाप्त करने के बाद मुंबई वापस आए, जहां उन्हें 'लॉ ऑफ ऑर्डर' से सम्मानित किया गया।

कहा जाता है कि अम्बेडकर एक निम्नवर्गीय परिवार में जन्मे थे। परंतु दलित होने के कारण उन्हें हर जगह पर अपमानित किया जाता था। रास्ते, घर से लेकर यहां तक कि स्कूल में अध्यापक भी हेय दृष्टि से देखते थे। एक बार वे अपने दो भाइयों के साथ बैलगाड़ी पर कहीं जा रहे थे, तभी बैलगाड़ी वाले ने उनकी जाति पूछकर उन्हें गाड़ी से फेंक दिया था। स्कूल में जहां सभी लड़के पानी पीते थे, वहां जाना भी मना था। क्लास में शिक्षक भी इनको कॉपी-किताब फेंककर देते थे।

यही सब कुरीतियों से परेशान होकर वे अपने आप में समझौता करके कि हमें एक अच्छे इन्सान बनकर पूरे भारतीय समाज को जागरूक करना है, कि यहाँ सभी इन्सान हैं, सभी में जान है, मानव है, समाज के सभी वर्गों को समानता मिलनी चाहिए। इसीलिए उन्होंने कानून की पढ़ाई में अधिक रुचि जताई तथा कानून के अच्छे जानकार तथा पेशा भी वकालत का अपनाया। देश में फैली कुरीतियों के प्रति सभी वर्गों को समझाने के साथ-साथ दलितों के लिए कानून बनाया जिससे दलितों को अपमान का सामना न करना पड़े तथा वे जो अपमानित महसूस किये थे, उसका आगे वाली पीढ़ियों को सामना न करना पड़े।

भारत की आजादी के बाद भारत के संविधान निर्माताओं की प्रारूप समिति के अध्यक्ष चुने जाने के बाद उन्होंने दलितों के लिए और भी कानून कड़े कर दिये, जिससे आज कोई भी जाति का हो कर हर जगह समान भागीदारी के प्रबल दावेदार हैं। इसी लिए इन्हें दलितों के मसीहा के नाम से जाना जाता है। भारत में इन्होंने बहुत ऐसे बड़े से बड़े काम किए जिससे भारतीय इतिहास में इनका नाम स्वर्णाक्षरों में अंकित है।

समाज सुधारक के साथ-साथ एक अच्छे नेता भी थे। वे एक अच्छे लेखक भी रहे, उन्होंने 300 से भी ज्यादा पुस्तकें लिखीं।

इनके द्वारा महत्वपूर्ण कार्य किए गए जो निम्नलिखित हैं:—

वर्ण व्यवस्था का विरोध— भारत में आजादी से पहले चतुर्वर्णीय व्यवस्था थी जिनमें शूद्र को सबसे नीचा मानते थे, जिन्हें अवैज्ञानिक, मानसिक रूप से प्रताड़ित किया जाता था, जिसका अम्बेडकर साहब ने जमकर विरोध किया तथा इनके लिए भी लोगों को जागरूक करने के साथ-साथ कड़ा कानून बनाया जिससे जाति के आधार पर किसी भी व्यक्ति को अपमानित न किया जाए।

जातिवाद का अंत—इन्होंने जातिवाद का घोर विरोध किया तथा समाज में लोगों को जागरूक किया कि हिंदू समाज में जाति-पाति का कोई विरोध नहीं करेगा और दलितों को कोई अपमानित नहीं करेगा।

अस्पृश्यता का विरोध— अम्बेडकर जी ने अस्पृश्यता

के प्रताड़ित लोगों को जागरूक किया तथा इनके लिए भी कानून बनाया ताकि इनको कहीं भी आने-जाने, पढ़ने-लिखने से नहीं रोका जाए। इसके लिए उन्होंने संविधान के अनुच्छेद 17 में अस्पृश्यता का अंत हो, का कानून बनाया। जिससे लोगों में दलित वर्गों के साथ छुआ-छूत की भावना न हो।

अंतर्जातीय विवाह को सपोर्ट— अंतर्जातीय विवाह का खुलकर एवं दिल से सपोर्ट किया। इन्हें जहां भी अंतर्जातीय विवाह में बुलावा आता, वहां खुलकर सपोर्ट करते एवं जाते तथा यहां तक कि खाना भी खाते।

व्यवस्थापिका में दलित वर्गों की विशेष भागीदारी— व्यवस्थापिका में विशेष रूप से भागीदारी लेने हेतु कानून बनाया ताकि दलित सरकार चलाने में अहम् भूमिका निभाएं तथा अपने अधिकार को समझे। दलित अगर सरकारी व्यवस्था में भागीदारी लेंगे तो वे स्वयं ही अपने उत्थान के बारे में सोचेंगे।

कार्यपालिका में दलित वर्गों की भागीदारी— कार्यपालिका में भागीदारी हेतु दलितों के लिए सीटें आरक्षित करने एवं दलितों को अच्छे अच्छे सुविधा में भी अपनी इच्छा रखें ताकि दलित वर्ग का उत्थान हो।

सेवा में दलित वर्गों की भागीदारी— सेवा में दलितों के लिए आरक्षण का प्रावधान अम्बेडकर जी का एक सराहनीय योगदान है। इससे दलित पारिवारिक एवं आर्थिक रूप से कमजोर होने के बावजूद अच्छे पद पर सेवा में लगे हैं तथा भारत की सेवा में उनका अच्छा योगदान रहा है। इससे भी दलितों का सही तरीके से उत्थान हो रहा है।

महिला के उत्थान में अहम योगदान— दलितों एवं महिलाओं के लिए भी इन्होंने कई ऐसे कानून बनाए

जिससे महिला आज समाज में पुरुषों के साथ बिना किसी भय के कदम से कदम मिलाकर चल रही है। इन्होंने नारी के अपमान को रोकने के लिए बहुत ही कड़ा कानून बनाया।

अम्बेडकर ऐसे महान पुरुष हैं जिनसे हम लोगों को अपने जीवन में इनके कर्म व महानता से सीख लेनी चाहिए कि इतनी परेशानियों एवं कुरीतियों को कुचलकर एक महान आदमी बने एवं दुनिया में अपना नाम रौशन किया तथा दुनिया का सबसे बड़ा संविधान जिस पर आज हम लोग सभी संगठित तथा व्यवस्थित होकर कार्य कर रहे हैं तथा आजाद भारत के सपूत कहलाते हैं, के निर्माण में योगदान दिया।

इसलिए इन्हें आधुनिक भारत का मनु भी कहा जाता है एवं विधि निर्माता भी कहा जाता है।

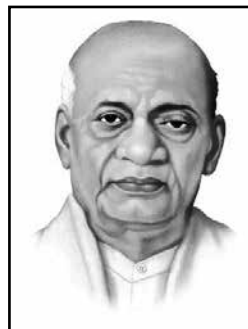
मल्टी टास्किंग स्टॉफ
रेल मंत्री समन्वय कक्ष

‘ मेरी एक ही इच्छा है कि भारत एक अच्छा उत्पादक हो और इस देश में कोई भूखा ना हो, और न ही अन्न के लिए आंसू बहाता हुआ.’

‘ कठिन समय में कायर बहाना ढूंढते हैं बहादुर व्यक्ति रास्ता खोजते हैं.’

‘ जीवन में सब कुछ एक दिन में नहीं हो जाता है.’

‘ इस मिट्टी में कुछ अनूठा है, जो कई बाधाओं के बावजूद हमेशा महान आत्माओं का निवास रहा है.’



सरदार वल्लभभाई पटेल

मुंबई लोकल

शेख नदीम एजाज़ फख़रुद्दीन

यात्रा करना हमारे जीवन का अभिन्न अंग है। यात्राओं के कितने संस्मरण हमारे मस्तिष्क पर अपनी छाप छोड़ जाते हैं न जाने कितने प्रश्न भी खड़े हो जाते हैं।

यात्रा शब्द आते ही हमारे मन में रेल यात्रा का ही ख्याल आता है। भारत जैसे राष्ट्र में जहां की लोक संख्या 110 करोड़ को लांघ चुकी है, वहां रेल यात्रा का अत्यंत महत्व है। वैसे तो यात्रा हेतु लोग हवाई जहाज, बस, कारों और पानी जहाजों का भी प्रयोग करते हैं। परंतु जो आनंद रेल यात्रा का है वो किसी और में कहां? रेल यात्रा अन्य यात्राओं से सस्ती और आरामदेह भी तो है।

किसी पर्यटन स्थल या धार्मिक स्थल आदि तक लंबी दूरी की यात्रा तो हम वर्ष में एक या दो बार करते हैं। लेकिन कुछ यात्राएं ऐसी हैं जो हमारे दैनंदिन दिनचर्या से जुड़ी हैं जो हमारे जीवन का एक अटूट हिस्सा बन गई हैं जैसे मुंबई वासियों के लिए मुंबई की उपनगरीय रेल सेवा की दैनंदिन यात्रा।

अरब सागर के किनारे बसा मुंबई सात द्वीपों पर बसा एक अनूठा शहर है जो संसार के दस सुंदरतम बड़े शहरों में से एक है और महाराष्ट्र की राजधानी के साथ देश की आर्थिक राजधानी भी कहलाती है।

मुंबई में वैसे तो जन परिवहन के लिए अन्य साधन भी उपलब्ध हैं जैसे ऑटो रिक्शा, टैक्सी, उपनगरीय बसें आदि। लेकिन जनमानस में सबसे अधिक प्रचलित आवागमन का साधन उपनगरीय रेल सेवा ही है। इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट्स (ई. एम. यू.) जिन्हें मुंबई लोकल ट्रेन कहा जाता है, मुंबई की जीवन रेखा है। मुंबई शहर को गतिमान रखने में इन मुंबई लोकल्स का बहुत बड़ा योगदान है।

लोकल ट्रेन के एक दिन भी रुक जाने से मुंबई शहर जैसे ठहर सा जाता है।

भारतीय रेल के दो मुख्यालय मध्य रेलवे व पश्चिम रेलवे द्वारा मुंबई लोकल संचालित हैं। इस प्रणाली में छह करोड़ दस लाख यात्रियों को प्रतिदिन यातायात उपलब्ध होती है। यह संख्या कुछ देशों जैसे फिनलैंड, नार्वे, न्यूजीलैंड की जनसंख्या से अधिक है, उदाहरण के लिए सुबह के व्यस्त समय में पश्चिम रेलवे के चर्चगेट रेलवे स्टेशन पर केवल 10 सेकंड के अंतराल में लगभग 4000 यात्री प्रति ट्रेन के हिसाब से उतरते हैं तथा राष्ट्रीय धरोहर स्टेशन मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस में उक्त समय के अंतराल में 4500 यात्री प्रति ट्रेन के हिसाब से उतरते हैं। एक लोकल ट्रेन जिसमें सामान्य रूप से 12 डिब्बे, जिनमें केवल 1900 यात्रियों को ढोने की क्षमता होती है, उससे कहीं अधिक लगभग 4900 यात्रियों को ढोती है। इसी कारण लोकल ट्रेन के प्रति वर्ग मीटर की छोटी सी जगह में 14 से 16 यात्रियों को खड़े होने पर विवश होना पड़ता है। इस प्रकार हम भीड़ की कल्पना कर सकते हैं।

मुंबई लोकल का सवारी घनत्व विश्व की किसी भी शहरी रेलवे प्रणाली से अधिक है।

मैं कल्याण में रहता हूं तथा रोज सुबह कल्याण से मुंबई लोकल द्वारा मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस तक अपने कार्यस्थल की यात्रा करता हूं। सुबह 8:36 की कल्याण से मुंबई छ. शि. म. ट. जिसे सी. एस. टी. एम. कहते हैं, के लिए अति शीघ्र लोकल ट्रेन पकड़ने के लिए मैं कल्याण रेलवे स्टेशन 8:30 बजे पहुंचा। लोकल अभी नहीं आई थी। प्लेटफार्म पर खड़े सभी पुरुष व महिला यात्री अपने हाथ व गले में ऑफिस बैग, पर्स आदि लटकाए व मोबाइल फोन लिए

हुए बड़ी बैचेनी से लोकल की प्रतीक्षा कर रहे थे। तभी दूर से लोकल आती दिखाई दी। प्लेटफार्म पर खड़े लोगों में हलचल मच गई। जो लोग लोकल को नहीं देख पाए, वे भी आस-पास के लोगों की हलचल से समझ गए कि लोकल आ रही है। मैं भी लोकल में सवार होने के लिए तैयार हो गया। सभी प्लेटफार्म के किनारे खड़े हो कर लोकल में पहले जाने की होड़ में लग गए। लोकल प्लेटफॉर्म पर आई उसकी गति जैसे ही धीमी हुई सभी उसमें एक के बाद एक सवार होने लगे। लोकल पूर्ण रूप से रुकने से पहले ही सभी लोग उसमें सवार हो गए।

मैं भी तुरंत प्रथम श्रेणी डिब्बे में सवार हो गया। पर ये क्या यहां तो बहुत से लोग पहले ही विराजमान थे। ये वे लोग थे जो बड़ा कष्ट उठाकर डोंबिवली स्टेशन से ही बैठकर विपरीत दिशा में कल्याण आकर वापस मुंबई की ओर जा रहे थे। मुझे तीसरे क्रमांक की सीट मिली। जिन्हें जगह नहीं मिली वे लोग दोनों सीटों के बीच की जगह को भी भरने लगे और हमारे घुटनों के पास खड़े हो गए।

लोकल ने ठीक समय पर कल्याण से प्रस्थान किया। सभी लोग अब तक अपना मोबाइल फोन निकाल चुके थे। सभी अपना नेट शुरू कर ऑनलाइन हो गए। अधिकतर लोग सोशल नेटवर्क में व्यस्त थे। कुछ लोगों की आंखें बता रही थी कि वे कुछ ही क्षणों में निद्रा देवी की गोद में चले जायेंगे। पिछले डिब्बे से भजन गाने की आवाज आ रही थी।

अगला स्टेशन डोम्बिवली आने वाला था। यहां सबसे अधिक भीड़ होती है और वैसा ही हुआ। लोकल अब पूरी तरह भर चुकी थी। पैर धरने की भी जगह नहीं थी। लोगों की सांसों एक दूसरे से टकरा रही थी। हाथ ऊपरी हैंडल को पकड़े हुए थे इसलिए पसीने की दुर्गंध भी सहनी पड़ रही थी। पसीना तो ऐसे निकल रहा था मानो झरने से पानी।

जो लोग बातें कर रहे थे उनमें मुख्यतः राजनीति,

क्रिकेट, फिल्में, महंगाई, आयकर व वर्तमान की घटनाएं आदि थीं।

लोकल अपनी तेज गति से चल रही थी। ठाणे स्टेशन से पहले जल्द मार्ग पर मुंब्रा से कलवा बाहरी ओर पर एक बहुत बड़ी सुरंग (टनल) आती है। जब टनल आयी तो सामान्य श्रेणी डिब्बे से कुछ लोगों की 'जय भवानी, जय शिवाजी' व 'वंदे मातरम' के नारे लगाने की आवाज आ रही थी।

अब ठाणे स्टेशन आने वाला था। ठाणे में भीड़ कम होने के बजाए और बढ़ गई।

यहां रेल प्रबंधन की प्रशंसा करनी होगी कि जितने भी मुख्य स्टेशन हैं जैसे कल्याण, डोम्बिवली, ठाणे, घाटकोपर, कुर्ला व दादर आदि इनमें हर स्टेशन का प्लेटफार्म पिछले स्टेशन के प्लेटफॉर्म की विपरीत दिशा में आता है जिससे यात्रियों को सवार होने व उतरने में बहुत सुविधा होती है।

अब घाटकोपर स्टेशन आने वाला था। नई मेट्रो रेलवे मार्ग घाटकोपर से आरंभ होकर मध्य व पश्चिम रेलवे को जोड़ती हुई वर्सोवा तक गई है। इससे घाटकोपर स्टेशन का महत्व बढ़ गया है। घाटकोपर स्टेशन के प्लेटफॉर्म क्रमांक 1 पर सुबह ये दृश्य देखने योग्य रहता है कि बेस्ट बसों की प्रतीक्षा में खड़े यात्रियों की लाइन प्लेटफॉर्म के भीतर तक आ जाती है।

ठाणे स्टेशन जाने के बाद मैंने देखा कि एक व्यक्ति जिसकी आयु 40-45 वर्ष के आसपास होगी जो कि कल्याण स्टेशन से ही खड़ा हुआ था थकान या किसी अन्य कारण से उसे खड़े होने में कठिनाई हो रही थी वह पसीना-पसीना हो रहा था तथा अस्वस्थ भी लग रहा था। अचानक वह स्वयं ही नीचे बैठ गया। वह जैसे ही बैठा निकट की सीट पर बैठे हुए यात्रियों ने उसे संभाला। मुंबई के लोगों की जितनी भी प्रशंसा की जाए कम है। उन्होंने मानवता को नहीं भूला है। एक यात्री ने उसे अपनी सीट पर बिठाया। कोई उसे

पानी पिला रहा था तो कोई बिस्किट खिला रहा था और कोई हवा कर रहा था। सौभाग्य से उसका मित्र भी उसके साथ था। उसके मित्र ने बताया कि वे दोनों भायखला जा रहे हैं। जब वो व्यक्ति कुछ बोल पाने की स्थिति में आया तो उसने कहा कि उसे चक्कर आ रहे हैं। ये सुनकर कुछ लोगों ने कहा कि उसको घाटकोपर स्टेशन पर उतार कर किसी डॉक्टर के पास ले जायें लेकिन तब मैंने सभी लोगों से व उक्त व्यक्ति के मित्र से कहा कि आप इन्हें दादर स्टेशन लेकर जाइये, वहां प्लेटफॉर्म क्रमांक 6 जहां ये लोकल रुकेगी वही रेलवे प्रशासन द्वारा रेलवे यात्रियों के लिए आपातकालीन चिकित्सा कक्ष (इमरजेंसी मेडिकल रूम) बनाया गया है। वहां उपचार भी मुफ्त में होगा तथा आवश्यकता पड़ने पर निकट के अस्पताल में एम्बुलेंस द्वारा पहुंचाया भी जाएगा। मेरी बात को सुनकर सभी एक स्वर में मेरी बात पर सहमत हो गए। इमरजेंसी मेडिकल रूम (ई. एम.आर.) सेवा आरंभ करने के लिए रेल प्रशासन बधाई का पात्र है।

जो लोग कल्याण से बैठे थे, वे स्वयं ही अपनी जगह दूसरे खड़े हुए यात्रियों को दे रहे थे मैंने भी ऐसा ही किया। ये कोई नियम नहीं है ये तो मुंबई वासियों की मानवता है जो वे अपने साथ—साथ दूसरों की तकलीफ समझते हैं और दूसरों की तकलीफ को कम करने का अथक प्रयास करते हैं।

जब घाटकोपर स्टेशन आया तो जितने लोग उतरे उतने ही सवार भी हो गए। घाटकोपर के बाद कुर्ला स्टेशन आने वाला था। लोकल सिगनल ना होने के कारण कुर्ला स्टेशन आने से पहले आउटर पर रुकी तो लोगों में बैचेनी बढ़ गई। मुंबई वासियों का एक-एक मिनट कीमती होता है। यदि लोकल देर से पहुंचे या देर से आये या कोई तंत्र बिगड़ जाये तो लोग ट्रेनों और स्टेशनों को क्षति पहुंचाते हैं। लोकल कुर्ला आउटर पर मुश्किल से दो मिनट ही रुकी और चल दी।

कुर्ला स्टेशन पर उतरना सबसे कठिन है क्योंकि लोग उतरने से पहले ही सवार हो जाते हैं। कुर्ला के बाद दादर आने वाला था। दादर स्टेशन आने से पहले सभी यात्रियों ने उस व्यक्ति तथा उसके सहयोगी को पहले उतरने के लिए रास्ता दिया। दादर स्टेशन में उतरने वालों की संख्या अधिक थी। अब भीड़ कम हो गई थी। लोग अब आराम से बैठे व खड़े थे। अब भायखला स्टेशन आने वाला था। भायखला स्टेशन में लोकल और भी खाली हो गई। अब अंतिम स्टेशन आने वाला था। लोकल अपने गंतव्य स्थान मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस की ओर आगे बढ़ रही थी।

सभी लोग धीरे-धीरे अब लोकल के दरवाजे के निकट आने लगे। लोकल विश्व धरोहर मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस स्टेशन के बने शानदार प्लेटफॉर्म पर रुकी तो सभी लोग उतरने लगे। थकावट उनके चेहरे से साफ प्रकट हो रही थी। उन्होंने जो कपड़े अच्छी तरह से इस्त्री करने के बाद पहने हुए थे, भीड़ के कारण उनमें सिलवटें पड़ गई थी। पसीना साफ करते-करते बाल बिखर गए थे।

लेकिन इतना सब होते हुए भी लोग अपने हाथों से बालों को ठीक करते हुए तेज कदम बढ़ाते हुए अपनी-अपनी मंजिल की ओर चल दिये। मैं भी तेज कदमों से अपने कार्यालय को ओर जा रहा था तथा सोच रहा था कि यह थकावट भरा सफर मुंबई वासियों के जीवन का एक हिस्सा बन गया है।

मुंबई लोकल ट्रेन की इस किफायती, सुरक्षित, समयनिष्ठ तथा तीव्र गति की यात्रा के लिए रेल प्रशासन व कर्मठ रेल कर्मियों को मेरा सलाम।

**मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक, ठाणे
मुंबई मंडल
मध्य रेल**

बदलते दौर में बुढ़ापे का दर्द

संजय अरोरा

आधुनिकता की दौड़ में तेजी से बदलते जीवन मूल्यों का बुजुर्गों पर बेहद असर पड़ा है जो अपने थे वो अपनों के लिये आज बोझ बन गये हैं। ...दम तोड़ती मानवीय संवेदनाओं की पीड़ा उन्हें एक ना एक दिन पहुंचा ही देती है वृद्धाश्रम के दरवाजे तक...। वृद्धाश्रम जाते वक्त भले माता-पिता की आंखें भर आती हैं और मन कहता है—लगता है मैंने बेटे की परवरिश में कोई कमी कर दी ... या कहीं मैंने पुत्र पर आश्रित रहने का सपना देख लिया था।जिस पेड़ को इतने जतन से लगाया, आज वही पेड़ बड़ा हो चुका है पर उसकी छांव शायद मेरे नसीब में नहीं। दर्द तो अपने जिगर के टुकड़े से बिछुड़ने का तो होता है पर कर भी क्या सकते हैं। पर फिर भी हमेशा खुश रहने का आशीर्वाद दे रवाना हो जाते हैं उस आश्रम की तरफ जहां उनके जैसे न जाने कितने बुजुर्ग अपने-अपने टूटे हुये सपनों को लेकर जी रहे हैं। कुछ तो उम्मीद रखते हैं कि शायद एक दिन बेटा मुझे यहां से ले जायेगा पर कुछ ने इसी ओल्ड एज होम को ही अब अपना घर मान लिया है। बेटे बहू के दिये दर्द के आंसू भी अब सिर्फ आंखों में आकर रूक जाते हैं क्योंकि शायद उनको भी लगता है इनके छलकने का कोई असर नहीं होगा पर पुत्र मोह का मकड़जाल इन्हें यादों के अतीत से बाहर नहीं आने देता। क्या इतना ही दर्द उन बेटे बहूओं को भी होता होगा ?... आधुनिकता के बदलते दौर में शायद आज माता-पिता का प्यार उनका स्नेह उनके अपने जने बच्चे ही जिस वक्त पैरों तले कुचलते हैं तो कितनी पीड़ा होती होगी इन बुजुर्गों को। फिर भी बुजुर्ग इसे ईश्वर की नियति मानकर स्वीकार कर लेते हैं। ऐसे ही मेरे घर के पास सरकारी नौकरी से रिटायर 62 वर्षीय शर्मा जी रहते हैं। उनका तो और भी बुरा हाल है। बेटा बहू सुबह ही रोटी सब्जी देकर सामने के पार्क में चले जाने को कहते हैं। बहू का तर्क रहता है कि अब आप बुजुर्ग हो गये हैं, आजकल समय खराब चल रहा है हम लोग नौकरी पर रहते हैं उस दौरान कोई भी घर में घुस सकता है। इसलिये आप शाम तक के लिये पार्क में आराम

करा कीजिये। पर भावनात्मक रूप से बुजुर्ग लोगों को वह खुशी और संतोष पार्क में नहीं मिल पाता, जो उन्हें अपने परिजनों के बीच में रहकर मिलता है। एक चादर, छोटा सा टिफिन और आंखों में अपनों के दिये दर्द के आंसू लेकर रोज पार्क के लिये जाना अब शर्मा जी की नियति बन चुकी है...ऐसा नहीं है कि सभी बुजुर्गों के साथ ऐसा हो रहा है। बहुत से परिवार ऐसे हैं जो आज भी सामूहिक रूप से सभी बेटों बहूओं को साथ लेकर रहते हैं और सभी कार्यों में उनको सलाह देते हैं। पर उनका प्रतिशत भी 40 से अधिक नहीं है। मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि क्यों लोग अपने माता-पिता को तकलीफ देते हैं। शायद वो भूल जाते हैं उनको जन्म देने वाले उनके माता-पिता ही हैं। कितने अरमानों के साथ उनकी किलकारियों के बीच में कितने सपने बुने होंगे। क्या इसी दिन के लिये। उन्हें कदाचित सपने में भी ये भ्रम नहीं हुआ होगा कि उनका बेटा ही उनके सपनों को चूर कर देगा। करते हैं लोग अपने माता-पिता के साथ ऐसा व्यवहार। क्या घर की बहू को नहीं याद आता है कि उसके भाई के घर पर भी एक बहू है वहां पर भी उसके माता-पिता हैं। कहते हैं इंसान जब बुजुर्ग हो जाता है, तो एक बार फिर बच्चे की तरह हो जाता है और फिर देखभाल की जिम्मेदारी होती है उनके बच्चों की। पर शादी होते ही पत्नी अपनी लाइफ स्टाइल चेंज करना चाहती है जिसमें ये बुजुर्ग उन्हें मखमल की चादर पर टाट का पैबंद लगने लगते हैं। जीवन की ढलती शाम में ना जाने कितने बुजुर्ग कमजोर और थकते शरीर को लेकर कितनी बीमारियों, डिप्रेशन के शिकार हो जाते हैं। पर फिर अकेलेपन के भंवर जाल में जकड़े ये बुजुर्ग माता पिता की आंखें भले ही पल-पल इंतजार में पथरा जाती हों पर फिर भी ना जाने ये आस लगाये रहते हैं कि एक ना एक दिन उनका बेटा उन्हें देखने जरूर आयेगा। जैसे-जैसे समय गुजरता जाता है, वृद्धाश्रम के गेट को निहारते निहारते वैसे-वैसे आंखें भी पथरा जाती हैं पर फिर भी एक आस तो रहती ही है। पर एक दिन इन्हीं अधूरे सपनों को लिये वो जीवन को अलविदा कह देते

हैं... मेरे जानने वालों में एक गुप्ता जी भी हैं। पत्नी का देहांत हो चुका है बेटा ही उनका एक मात्र सहारा है। उन्होंने बेटे को अच्छी तालीम दी, उसकी हर जरूरतों को पूरा करने के उन्होंने ओवर टाइम तक किया। एक दिन वो भी आया जब पिता का सपना पूरा हुआ और बेटा एक प्राइवेट बैंक में मैनेजर बन गया और 62 वर्षीय गुप्ता जी के बेटे की शादी भी हो गई। रिटायर होने पर मिले कुछ पैसों से उन्होंने अपने बेटे को एक मकान भी खरीद दिया। मैं अक्सर देखता कि गुप्ता जी सुबह सात बजे से रात 8 बजे तक घर के बाहर बनी बालकनी में ही बैठे रहते हैं। मुझसे रहा ना गया और एक दिन मौका देख मैंने उनसे पूछ ही लिया कि बाबूजी आप जाड़ा, गर्मी, बरसात हमेशा यहां आ कर बैठ जाते हैं क्या कोई परेशानी है? नहीं बेटा बस, मैं जीवन का समय काट रहा हूं। बेटे के लिये मैंने अपनी पूरी जिंदगी की कमाई लगा दी मकान ले दिया पर शायद बहू को ये फ्लैट छोटा पड़ रहा था। बोली आप सुबह से शाम बाहर ही बैठा करो। मैंने भी सोचा समय बदल गया है पर हमारे समय में तो ऐसा नहीं होता था। क्या करूं मेरा खून है पर मैं अगर आज कुछ पैसे बचा लेता तो बहुत ही अच्छा हो जाता बहू तो ये भी कहती है कि आपका मन नहीं लगता तो वृद्धाआश्रम चले जाइये जो पैसा महीने में लगेगा दे देंगे। पर बेटे से मोह है बस इसी लिये। और उनकी आंखे एक बार फिर किसी सूनेपन की व्यथा में खो गईं। शहरी जीवन की आपाधापी तथा परिवारों के घटते आकार एवं बिखराव ने समाज में बुजुर्ग पीढ़ियों के लिए तमाम समस्याओं को बढ़ा दिया है। अबल तो परिवार के ज्यादातर सदस्यों के पास अपने बुजुर्गों के साथ बिताने के लिए समय ही नहीं है, वहीं कुछ लोगों का नजरिया भी इनकी परेशानी का सबब है। भारत में भी अब पश्चिमी समाज की तरह बुजुर्ग पीढ़ी में अकेलेपन की भावना तेजी से बढ़ रही है। जिंदगी की अंतिम दहलीज पर खड़ा व्यक्ति अपने जीवन के अनुभवों को अगली पीढ़ी के साथ बाँटना चाहता है, लेकिन उसकी दिक्कत यह होती है कि युवा पीढ़ी के पास उसकी बात सुनने के लिए पर्याप्त समय ही नहीं होता। मध्यम वर्ग में ज्यादातर बुजुर्गों की समस्या की शुरुआत यहीं से होती है। उन्होंने बताया कि यह आम धारणा सही नहीं है कि ओल्ड होम में रहने वाले बुजुर्ग लोगों के परिजन उनका

ध्यान नहीं रखते। उनके परिजन नियमित रूप से मिलने आते हैं और उनके साथ समय बिताते हैं। सिर्फ समस्या यह है कि न्यूक्लियर फैमिली के कारण चाहते हुए भी वह उनकी देखभाल नहीं कर पाते। कुछ माह पहले मध्यप्रदेश के शाजापुर की कमलाबाई के पास घोड़े, बंगले हीरे—जवाहरात और गाड़ियों की भरमार थी। पति की मौत क्या हुई, अपने भी बेगाने हो गये और अपना बेटा और बहू ही बन बैठे दुश्मन। और आज वो किराये के कमरे में जीवन के अंतिम दिन गुजार रहीं हैं। सरकार की तरफ से इन्हें पांच सौ रुपये पेंशन के मिलते हैं। आज जरूरत है बुजुर्ग लोगों की समस्याओं के प्रति समाज में जागरूकता की, सामूहिक प्रयास करने की क्योंकि ये रिश्ता भावनात्मक होता है। बुजुर्ग लोगों की समस्याओं के प्रति समाज में जागरूकता फैलाना और सामूहिक प्रयास करना ही बेहतरीन उपाय हो सकता है। इसमें कानून बहुत कारगर नहीं हो सकता, क्योंकि यह भावनात्मक मामला है। बुजुर्ग पीढ़ी का सबसे बड़ा रोग असुरक्षा और अकेलेपन की भावना है। देखभाल के लिये नौकर रख देने या उन्हें वृद्धाश्रम में भेज देने से उनकी परिचर्या तो हो जाती है, लेकिन भावनात्मक रूप से बुजुर्ग लोगों को वह खुशी और संतोष नहीं मिल पाता, जो उन्हें अपने परिजनों के बीच में रहकर मिलता है। वृद्धावस्था में हृदय संबंधी रोग, रक्तचाप, मधुमेह, जोड़ों के दर्द जैसी आम समस्याएँ तो होती हैं, लेकिन इससे बड़ी समस्या होती है भावनात्मक असुरक्षा की। भावनात्मक असुरक्षा के कारण ही उनमें तनाव, चिड़चिड़ाहट, उदासी, बैचेनी जैसी समस्याएँ उत्पन्न हो जाती हैं। जरूरत इस बात की है कि परिवारों में इस बुजुर्ग पीढ़ी को संसाधन के रूप में माना जाए, लेकिन कुछ परिवारों में इन्हें बोझ के रूप में लिया जाता है। पर हमें ये नहीं भूलना चाहिये कि हम भी उसी ओर जा रहे हैं जिस जगह हमारे बुजुर्ग पहुंच चुके हैं कहीं यही सिला उनके बेटे बहू देंगे तो कैसा लगेगा। जीवन में हर कर्ज इंसान उतार सकता है पर माता—पिता का कर्ज कोई भी नहीं उतार सकता। मैं तो सिर्फ इतना ही कहना चाहूंगा कि आप अपने बुजुर्गों का सम्मान करें उनकी वजह से ही आज आपको जीवन मिला ताकि यहीं संस्कार आपका बच्चा भी ग्रहण कर सके। और देखिएगा जीवन के अंतिम पड़ाव पर पहुंचकर आप अपने को काफी संतुष्ट पाएंगे।

पुरस्कार

डॉ० राजीव गुप्ता

रवि और अंकुर अच्छे दोस्त थे। दोनों एक ही स्कूल में आठवीं कक्षा में पढ़ते थे। रवि के पिता जी बैंक में अधिकारी थे, जबकि अंकुर के पिता जी ट्यूशन पढ़ा कर किसी तरह अपने परिवार का खर्चा चलाते थे। रवि और अंकुर दोनों पढ़ने-लिखने में होशियार थे। कोर्स की किताबों के अलावा दोनों को पत्र-पत्रिकाएँ पढ़ने का भी बहुत शौक था।

रवि के यहाँ बच्चों की बहुत सी पत्रिकाएं आती थीं। अंकुर भी उन्हें पढ़ने के लिए ले जाया करता था।

एक दिन रवि अपने कमरे में बैठा बच्चों की कोई पत्रिका पढ़ रहा था। अचानक एक पेज पर एक सूचना पढ़ कर वह खुशी से उछल पड़ा।

पत्रिका बच्चों के लिए एक कहानी प्रतियोगिता का आयोजन कर रही थी जिसमें केवल पंद्रह साल तक के बच्चे ही भाग ले सकते थे। पहला पुरस्कार दस हजार रुपयों का था। दूसरा व तीसरा पुरस्कार पाँच हजार व तीन हजार रुपयों के थे।

दूसरे दिन रवि ने वह पत्रिका अंकुर को दिखाई। दोनों ने प्रतियोगिता के नियमों का ध्यान से पढ़ा। उन्होंने अपनी कहानियाँ उसमें भेजने का निश्चय कर लिया। दोनों उसी दिन से कहानियाँ लिखने में जुट गए। एक सप्ताह बाद दोनों की कहानियाँ तैयार थी। उन्होंने उसे पत्रिका के पते पर भेज दिया। फिर वे उसका परिणाम आने का इंतजार करने लगे। इसी तरह छः महीने गुजर गए। अब तक वे दोनों कहानी प्रतियोगिता की बात भूल गए थे। दोनों मन लगा कर पढ़ाई में जुटे थे। उनकी परीक्षाएँ पास आ गई थीं। उन्हीं दिनों अंकुर दो-तीन दिनों तक स्कूल नहीं आया तो रवि को चिंता हुई। अगले दिन वह अंकुर के घर पहुँचा तो पता चला कि वह बीमार है। उसके मम्मी-पापा भी बहुत परेशान थे। 'आंटी जी, अंकुर को क्या हुआ है?' रवि ने पूछा। बेटा, इसके एपेंडिक्स में सूजन आ गई है। डॉक्टरों का कहना है कि इसका ऑपरेशन करना पड़ेगा।' अंकुर की मम्मी ने बताया। 'तब

तो आंटी जी, हमें जल्दी ही किसी अच्छे सर्जन से इसका ऑपरेशन करवा लेना चाहिए। नहीं तो परेशानी बढ़ सकती है। फिर हमारी परीक्षाएँ भी पास आ रही हैं।' रवि ने चिंतित होते हुए कहा।

'हाँ बेटा, तुम ठीक कहते हो। हम लोग एक सर्जन से मिल भी चुके हैं। उन्होंने दवाइयाँ आदि मिला कर दस हजार रुपयों का खर्चा बताया है। पर तुम्हारे अंकल के पास इस समय इतने रुपए नहीं हैं। अंकुर की मम्मी ने रुआँसे स्वर में कहा।

'ओह तो यह बात है।' सारी बात जान कर रवि को भी दुःख हुआ। वह बहुत देर तक बैठा अंकुर से बातें करता रहा फिर अपने घर लौट आया। दो दिन बाद रवि फिर से अंकुर के घर पहुँचा। उसने अपनी जेब से दस हजार रुपए निकाल कर उसकी माँ को दे दिए।

'लेकिन बेटा, तुम इतने सारे रुपए लाए कहाँ से हो?' अंकुर के पिता जी ने आश्चर्य से पूछा। अंकुर भी हैरान था। 'अंकुर, तुम्हें ध्यान है कि लगभग सात महीने पहले हमने अपनी कहानियाँ एक प्रतियोगिता में भेजी थीं?' रवि ने कहा। 'हाँ...हाँ...क्या हुआ उसका?' अंकुर ने पूछा। 'मेरी कहानी को प्रथम पुरस्कार मिला है। आज ही सवेरे पत्रिका की तरफ से मेरे नाम दस हजार रुपयों का चेक आया था।' रवि ने कहा।

'अरे वाह, बधाई। तुम्हारी कहानी वाकई बहुत अच्छी थी। मुझे बहुत खुशी हो रही है।' अंकुर ने मुस्कराते हुए कहा। 'हाँ, पर मुझे तो इस बात की सबसे अधिक खुशी है कि इन रुपयों से अपने दोस्त की मदद कर पा रहा हूँ। यही मेरे लिए सबसे बड़ा पुरस्कार है,' रवि ने अंकुर को गले से लगाते हुए कहा।

अंकुर के मम्मी-पापा भी दोनों दोस्तों का प्यार देख कर बहुत खुश थे।

एक भारत श्रेष्ठ भारत

सुनील कुमार श्रीवास्तव

आ रही आवाज कैसी, यह क्षितिज से जान लो,
घुल रहा संदेश, प्राणों में ज़रा पहचान लो,
एक भारत नेक हो, यह ध्यान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

आज भारत के मनीषी, व्यस्त अनुसंधान में,
छा रही विज्ञान की, नवज्योति हिन्दुस्तान में,
राष्ट्र के इस यज्ञ में, कुछ तुम भी सहभागी बनो
कह रही आँगन की तुलसी, आज मेरे कान में,
न्याय और अन्याय का, संज्ञान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

चल पड़ा है रथ, हमारे स्वप्न के उत्थान का,
जल रहा दीपक यहाँ, पावन हृदय में ज्ञान का,
स्वर्ग का संगीत, उतरा है धरा पर देख लो
मोल क्या तुम दे सकोगे, तृप्ति के मुस्कान का,
प्रेम के परिवेश का, परिदान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

आर्थिक विकास के पथ पर सवेरा छा रहा,
श्रम का अब मर्म क्या है, कर्म यह समझा रहा,
झूमते तरुवर के पीछे, लहलहाते खेत में,
गाँव की पगडंडियों पर, आज कोई गा रहा
लोक के कल्याण का, अभियान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें अभिमान होना चाहिए।

बंद अपनी मुट्ठी में, तारों भरा आकाश है,
और पदतल में खड़ा, ब्रहमांड का विश्वास है,
शान्ति की स्थापना में, युद्ध से तुम मत डरो,
विश्व की सब शक्तियों का, तेज तेरे पास है।
मातृ भूमि का सदा, सम्मान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

गूँजती वैदिक ऋचाएँ, मांगलिक उपचार पर,
घंटियाँ भी बज रही हैं, मन्दिरों के द्वार पर,
राज पथ से लोकपथ की, दूरियाँ घटने लगी
कूटनीति मौन है, गणतंत्र के त्यौहार पर,
हृदय में भर पूर, स्वाभिमान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

न्याय की ओर प्रेम की, ज्योति जलाते जाएँगे,
सत्य का आलोक, पूरे विश्व में फैलाएँगे,
वसुधैव कुटुम्बकम् का, भाव लेकर साथ में
राष्ट्र के उत्थान का, इतिहास फिर लिख जाएँगे,
विश्व गुरु बनने का, फिर से गान होना चाहिए।
श्रेष्ठ भारत का हमें, अभिमान होना चाहिए।

वरिष्ठ अनुभाग अधिकारी (लेखा)
यात्री अनुभाग
पूर्वोत्तर रेलवे

हिंदी बोलिए
हिंदी पढ़िए
हिंदी सीखिए
हिंदी लिखिए

हिंदी पढ़ना और पढ़ाना हमारा कर्तव्य है,
उसे हम सब को अपनाना है

लाल बहादुर शास्त्री

शाम की उदासी

यह शाम का धुंधलका, यह पेड़ों के साए।
 एक अजीब सी उदासी हल्का सा डराए।
 गाड़ी है खाली और मैं भी हूँ तन्हा,
 एक विरानगी सी हम दोनों पर है छाए।

जुबां बंद है और ख्याल बात करते हैं।
 नज़र में कोई नहीं, एक चेहरा तस्सवुर में झिलमिलाए।
 कि उसको चाहा और बिन पाए ही खो दिया,
 कई बार ऐसे हादसे भी, जिन्दगी में आए।

कभी हकीकत भी हुई कभी अफसाने भी बने,
 कभी कारवां भी सजे, कभी विराने भी बने।
 वो जो यकीन में अपने थे, कोई और निकले,
 और गुमां में जाने कितने अपने निकले।

माना कि मैं किसी काबिल नहीं, मगर ऐसा भी क्यों हो
 खता किसी और की मगर इलजाम मेरे सर आए।
 सफर भी रहा तन्हा और मंजिलें भी वीरान ही मिलीं
 बहारें तो न मिली, पास से गुजर गए उनके साए।

यह गाड़ी का सफर मैं सोचता हूँ कैसा,
 कभी चला, कभी रुका, कभी धीमा, कभी तेज।
 और, मेरी जिन्दगी भी ऐसी।

इसका भी कोई मुकाम, इसका भी सफर अपना
 इसकी भी हकीकत अपनी, इसका भी कोई अफसाना।
 कभी दुनिया का गम, कभी उसका तराना,
 कभी वाकिफ़ हुआ खुद से, कभी रहा अंजाना।

मगर गाड़ी की तरह यह भी चलती ही जाए,
 निकलती ही जाए गुजरती ही जाए।
 यह शाम का धुंधलका यह पेड़ों के साए,
 एक अजीब सी उदासी, हम दोनों को डराए।

शिकायत

राजेन्द्र सौंध

बहुत खुशियां ढूंढीं बहुत महफिलें तलाश की,
 चंद लम्हों का सुकून मगर साथ दिया तन्हाइयों ने।

ये जिंदगी का सफर एक अनजान सा सफर,
 कुछ समझ न आई, कुछ गुमराह किया ज़माने ने।

बहुत से ख्वाब जागे, कई तमन्नाएं उभरी दिल में,
 मगर सब मुंजमहल कर दी मिटाने वाले ने।

बहुत यतन किए कि ज़माने के साथ चलूं,
 मगर पीछे छोड़ दिया तेरी वफा के बहाने ने।

चंद दिनों की मोहलत के सिवा कुछ नहीं है पास मेरे,
 जिसे जिंदगी कहते हैं वो भी छीन ली ज़माने ने।

शिकायत न करेंगे खुदा से, इल्जाम न देंगे दुनिया को
 जो भी मिला खुशी या गम, सब लौटा देंगे ज़माने को।

एक टीस-सी दिल में उठती है, एक दर्द सा दिल में रहता है,
 कल का हासिल मालूम नहीं, कुछ खो गया है अनजाने में।

मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक एवं
 मुख्य राजभाषा अधिकारी
 पूर्वोत्तर सीमा रेल, गुवाहाटी

पानी और पुल

महीप सिंह

गाड़ी ने लाहौर का स्टेशन छोड़ा तो एकबारगी मेरा मन कांप उठा। अब हम लोग उस ओर जा रहे थे जहाँ चौदह साल पहले आग लगी थी। जिसमें लाखों लोग जल गये थे, और लाखों लोगों पर जलने के निशान आज तक बने हुए थे। मुझे लगा हमारी गाड़ी किसी गहरी, लम्बी अन्धकारमय गुफा में घुस रही है और हम अपना सब कुछ अंधकार को सौंप दे रहे हैं।

हम सब लगभग तीन सौ यात्री थे। स्त्रियों और बच्चों की भी संख्या काफी थी। लाहौर में हमने सभी गुरुद्वारों के दर्शन किये। वहाँ हमें जैसा स्वागत मिला, उससे आगे अब पंजासाहिब की यात्रा में किसी प्रकार का अनिष्ट घट सकता है, ऐसी सम्भावना तो नहीं थी, परन्तु मनुष्य के अंदर का पशु कब जागकर सभी सम्भावनाओं को डकार जाएगा, कौन जानता है?

यही सब सोचते-सोचते मैंने मां की ओर देखा, हथेली पर मुंह टिकाये, कोहनी को खिड़की का सहारा दिये वह निरन्तर बाहर की ओर देख रही थी। खेत कट चुके थे। दूर-दूर तक सपाट धरती दिखाई दे रही थी। मुझे लगा, मां की आँखों में से उतरकर यह सपाटता मन में पूरी तरह छा गई है। फिर मैंने अपने डिब्बे के दूसरे यात्रियों की तरफ देखा। उन पर भी गहरी उदासी छा गयी थी। समझ में नहीं आ रहा था कि एकाएक ऐसी उदासी सब पर क्यों छा गयी है?

तुम्हें तो रास्ता अच्छी तरह याद होगा। मैंने मां का ध्यान तोड़ते हुए पूछा, सैकड़ों बार आना-जाना हुआ होगा तुम्हारा?

मां मेरी ओर देखकर मुसकरायी। वह मुस्कराहट सब-कुछ खोकर पायी हुई मुस्कराहट थी। बोली, मुझे तो रास्ते का एक-एक स्टेशन याद है। पर आज ये इलाका कितना बेगाना-बेगाना-सा लग रहा है। आज चौदह साल बाद इधर से जा रही हूँ। पहले भी ऐसे ही जाती थी। लाहौर पार करते ही अजीब सी उमंग नस-नस में दौड़ जाती थी। सराई हमारा गाँव, जैसे-जैसे निकट आता जाता, वहाँ की एक-एक शकल मेरे सामने दौड़ जाती, स्टेशन पर कितने लोग आये होते...

मां की आँखों में चौदह साल पहले की याद तरल हो आई थी। पिताजी ने अपना रोजगार उत्तर प्रदेश में जमा लिया था। हम सब भाई-बहनों का जन्म पंजाब के बाहर हुआ था। मुझे याद है, पिताजी शायद साल में एकाध बार ही पंजाब आते हों, पर माँ के दो-तीन चक्कर जरूर लग जाते थे। हममें जो छोटा होता वह माँ के साथ जाता, और जब से मुझे याद है मेरी छोटी बहन ही उनके साथ जाया करती थी। उन दिनों, पंजाब का विभाजन घोषित हो चुका था। पंजाब की पाँचों नदियों का पानी उन्माद की तीखी शराब बन चुका था माँ ने पंजाब जाने का फैसला किया था। सभी ने ऐसे विरोध किया जैसे वह जलती आग में कूदने जा रही हो। और वह सचमुच आग में कूदने जैसा ही तो था। परन्तु पिताजी सहित हम सब जानते थे कि माँ को अपने निश्चय से डिगाना कोई आसान बात नहीं है। उन्होंने सब की बातों को हँसकर टाल दिया। 20-22 दिनों में वह वापस आ गयी। गांव के घर का बहुत सा सामान बुक करा आयी थी। अपने साथ वे अपना पुराना चर्खा और दही मथने की मथनी ले आयी थी।

फिर सारे पंजाब में आग लग गयी। घर-के-घर गांव-के-गांव और शहर-के-शहर उस आग में जलने लगे। आग रुकी तो लगा इधर तक सपाट फैली हुई जमीन अमृतसर और लाहौर के बीच से फट गयी है और उस पार का फटा हुआ हिस्सा बीच में गहरी खाई छोड़कर न जाने कितना उधर खिसक गया है। हम सब भूल से गये कि उस गहरी खाई के उस पार हमारा अपना गांव था, पक्की सड़क के किनारे पीछे की ओर एक नहर थी, और पास की झेलम नदी, अल्हड़ लड़की की तरह उछलती-कूदती बहती थी।

आज मैं माँ के साथ खाई पर राजकीय औपचारिकता के बंधे हुए पुल से गुजर कर उसी ओर जा रहा था जो कल कितना अपना था, आज कितना पराया है।

मैं एक पुस्तक के पन्ने उलट रहा था, माँ ने पूछा, यह गाड़ी सराई स्टेशन कब रुकेगी?

मैंने कुछ सोचा फिर कहा, हां रुकेगी शायद। पर पहुँचेगी रात को एक—दो बजे। हम लोग गहरी नींद में सो रहे होंगे। स्टेशन कब आकर निकल जाएगा, पता भी नहीं लगेगा और अब अपना रखा ही क्या है वहाँ?

माँ के चेहरे पर खिसियाहट सी दौड़ गयी। बोली, तुम्हारे लिए पहले भी वहाँ क्या रखा था?

मेरी बात से माँ को चोट पहुँची थी। बिना और कुछ बोले मैं सिर झुकाकर अपनी पुस्तक के पन्नों में उलझ गया।

धीरे—धीरे अंधेरा छाने लगा। माँ ने पोटली खोलकर खाने के लिए कुछ निकाला। मेरे एक दूर के मामाजी हमारे साथ थे। तीनों ने मिलकर कुछ खाया और सोने की तैयारी करने लगे। मामाजी तो दस मिनट में ही खर्राटे भरने लगे। मैं भी एक ओर लुढ़क गया। माँ वैसी ही बैठी रहीं।

कुछ देर बाद एकाएक मेरी आँख खुली, देखा माँ वैसे ही बाहर फैले हुए अँधेरे की ओर निष्पलक देखती हुई बैठी हैं। घड़ी देखी, साढ़े दस बज गये थे। मैंने कहा माँ तुम भी लेट जाओ न।

अच्छा, उनके मुँह से निकला और अधलेटी सी हो गयीं।

उस अधनींदी अवस्था में मैंने कोई स्वप्न देखा, ऐसा तो मुझे याद नहीं आता, पर उस नींद में भी कुछ घबराहट अवश्य होती रही थी। शायद किसी अस्पष्ट स्वप्न की ही घबराहट हो। कोई लाल—सी तरल चीज मुझे अपने चारों ओर फिरती अनुभव होती थी और मुझे लग रहा था उस लाल—लाल गाढ़ी—सी चीज पर मेरे पैर फच—फच पड़ रहे हैं। फिर एकाएक मैं हड़बड़ा कर उठा। माँ मुझे झकझोर रही थीं और अजीब—सी उत्तेजना से उनके हाथ काँप रहे थे।

क्या है? देखो ये बाहर शोर कैसा है?

मैंने बाहर झाँककर देखा। हमारी गाड़ी छोटे से स्टेशन पर खड़ी थी। प्लेट—फार्म पर लैम्प पोस्टों की हल्की—हल्की रौशनी थी और अजीब सा कोलाहल वहाँ छाया हुआ था। एकबारगी मेरा रोयां—रोयां काँप उठा। चौदह साल पहले की अनेक सुनी—सुनाई घटनाएं बिजली बनकर कौंध गयी, जब दंगाइयों ने कितनी गाड़ियों में

जहां—तहां लोगों को गाजर—मूली की तरह काट डाला था। मामाजी जागकर मेरा कन्धा हिला रहे थे।

अरे क्या बात है? तभी मेरे कानों में आवाज पड़ी। उस भीड़ में से कोई चिल्ला रहा था—अरे इस गाड़ी में कोई सराई का है?

यह कौन—सा स्टेशन है? मैंने माँ से पूछा। माँ ने कहा, सराई—अपने गाँव का स्टेशन।

बाहर से फिर आवाज आयी, अरे इस गाड़ी में कोई सराई का है?

मैंने माँ की ओर देखा। उनके चेहरे पर पूर्ण आश्वस्तता थी।

पूछो इनसे क्या बात है?

मैंने खिड़की से गरदन निकाली। बहुत—से लोग घूमते हुए पुकार रहे थे, अरे कोई सराई का है?

पास से जाते हुए एक आदमी को बुलाकर मैंने पूछा, क्या बात है जी?

आपमें कोई इस गाँव का है?

“हां, हम हैं इस गाँव के...” मां आगे आकर बोली। “तुम सराई की हो?” उस आदमी ने जोर देकर पूछा।

“हां, जी।”

मां के इतना कहते ही स्टेशन पर चारों ओर शोर मच गया। इधर—उधर घूमते हुए बहुत—से आदमी हमारे डिब्बे के सामने जमा हो गये। फिर कई आवाजें एक—साथ आयीं। “हम सराई के ही हैं...” मां ने जोर देकर कहा, “इसी गांव के?”

उपस्थित जनसमुदाय में एक कोलाहल—सा हुआ। किसी की आवाज आयी, “तुम किसके घर से हो?” मां ने मेरी ओर देखा। मैंने कहा, “मेरे पिताजी का नाम सरदार मूलासिंह है। ये मेरी मां हैं।”

“तुम मूलासिंह के बेटे हो?” कई लोग एक—साथ चिल्लाए, “तुम मूलासिंह की बीवी हो... रवेलसिंह की भाभी? कैसे हैं सब लोग...?” कहते—कहते कितने ही साथ हमारी ओर बढ़ने लगे। लोग हमारे सम्बन्धियों में सबकी कुशल—क्षेम पूछते हुए अपने हाथ की पोटलियाँ मुझे और

माँ को थमाते जा रहे थे। मैं और मां गुमसुम से उन्हें ले-लेकर अपनी सीट पर रखते जा रहे थे। देखते-देखते हमारी बर्थ कपड़ों की छोटी-छोटी पोटलियों से भर गयी।

मैं हक्का-बक्का-सा यह देख रहा था। मां अपने सिर का कपड़ा बार-बार संभालती हुई हाथ जोड़ रही थीं। खुशी से उनके होंठ फड़फड़ा रहे थे। मुंह से निकल कुछ भी न रहा था और लगता था आँखें अभी चू पड़ेंगी।

वहीं खड़े गार्ड ने हरी लालटेन ऊपर उठायी और कोट की जेब से सीटी निकाली। मैंने देखा तीन-चार आदमियों ने उसे पकड़-सा लिया।

“अरे बाबू, दो-चार मिनट और खड़ी रहने दे गाड़ी को। देखता नहीं, ये बीवी इसी गाँव की हैं...!” और एक ने उसका लालटेन वाला हाथ पकड़कर नीचे कर दिया।

“भरजाई, सरदारजी कैसे हैं? उन्हें क्यों नहीं लायी, पंजे साहब के दर्शन कराने?” एक बूढ़ा-सा मुसलमान पूछ रहा था।

मां ने दोनों हाथों से सिर का कपड़ा और आगे कर लिया, उनके मुंह से धीरे से निकला, “सरदारजी नहीं रहें...!”

“क्या...? मूलासिंह गुजर गये? क्या हुआ था उन्हें?”

मां चुप रहीं, मैंने जवाब दिया, “उनके पेट में रसौली हो गयी थी। एक दिन वह फूट गयी और दूसरे दिन पूरे हो गये।”

“ओह, बड़े ही नेक बन्दे थे, खुदा उन्हें अपनी दरगाह में जगह दे।” उनमें से एक ने अफसोस प्रकट करते हुए कह। कुछ क्षण के लिए सबमें खामोशी छा गयी।

“भरजाई, तेरे बच्चे कैसे हैं?”

“वाहे गुरु जी की किरपा है, सब अच्छे हैं।” मां ने धीरे से कहा। “अल्लाह, उनकी उम्र दराज करे।” कई आवाज एक-साथ आयीं। “भरजाई तुम अपने बच्चों को लेकर यहाँ आ जाओ।” किसी एक ने कहा और कितनों ने दुहराया, “भरजाई, तुम लोग वापस आ जाओ... वापस आ जाओ।” प्लेटफॉर्म पर खड़ी कितनी आवाजें कह रही थीं:

“वापस आ जाओ!”

“वापस आ जाओ!”

मैंने सुना, मेरे पीछे खड़े मामाजी कह रहे थे, “हूँ...

बदमाश कहीं के! पहले तो मार-मारकर यहाँ से निकाल दिया, अब कहते हैं वापस आ जाओ!”

पर प्लेटफॉर्म पर खड़े लोगों ने उनकी बात नहीं सुनी थी वे कहे जा रहे थे—

“भरजाई, तुम अपने बच्चों को लेकर वापस आ जाओ! बोलो भरजाई, कब आओगी। अपना गाँव तो तुम्हें याद आता है? भरजाई वापस आ जाओ...”

माँ के मुंह से कुछ नहीं निकल रहा था। वे सिर का कपड़ा संभालते हुए हाथ जोड़े जा रही थीं। दूर खड़ा गार्ड हरी लालटेन दिखाता हुआ सीटी बजा रहा था।

इंजन ने सीटी दी। गाड़ी फकफक करती हुई चल दी। भीड़-की-भीड़ हमारे डिब्बे के साथ चल दी। “अच्छा, भरजाई सलाम... अच्छा बेटे सलाम... रवेलसिंह को मेरा सलाम देना... सबको हमारा सलाम देना...”

माँ के हाथ जुड़े हुए थे और मुंह से गद्गद् स्वर में धीरे-धीरे कुछ निकल रहा था। धीरे-धीरे गाड़ी कुछ तेज हो गयी। हम दोनों खिड़की से सिर निकाले हाथ जोड़े रहे। भीड़ के लोग वहीं खड़े हाथ ऊपर उठाए चिल्लाते रहे।

गाड़ी स्टेशन के बाहर निकल आयी तो मैंने बर्थ से पोटलियाँ हटाकर एक ओर की ओर माँ से कुछ कहने के लिए उनकी ओर देखा।

माँ की आँखों से आँसुओं की अविरल धार बह रही थी, बहे जा रही थी। वह बार-बार दुपट्टे से आँखें पोंछे जा रही थीं, पर टूटे हुए बांध का पानी बहता ही जा रहा था।

हमारी गाड़ी जेहलम के पुल पर आ गयी थी। रात्रि की उस नीरवता में खडर...खडर...खडर...की आवाज आ रही थी। मैं खिड़की से झांक कर जेहलम का पुल देखने लगा। मैंने सुना था जेहलम का पुल बहुत मजबूत है। पत्थर और लोहे के बने उस मजबूत पुल पर अँधेरा था, पर मैं जानता था वहाँ पानी है, जेहलम नदी का कल-कल करता हुआ स्वच्छ और निर्मल पानी, जो उस पत्थर और लोहे के बने हुए पुल के नीचे से बह रहा था।

संकलन—नीरु पटनी

सहारा

पकड़ नहीं है, जिन्दगी पर शायद तुम्हारी,
 कि तुम मय से इसे पकड़ते हो !
 समझते हो, तुम ऐसा कि
 सब कुछ अब मैंने
 सँभाल लिया है, और
 जीवन के हर कोने को
 कसकर पकड़ लिया है,
 जबकि हकीकत यह है –
 वह तुमसे कुछ और फासला बना लेती है।
 बेहोशी और भ्रम कतई सच्चे नहीं,
 जबकि सच्चाई का भ्रम
 मय जरूर पैदा कर जाता है,
 और हाथ में बेसुध जिन्दगी की कमान दे जाता है ।

एक प्रश्न

मानसी कुलश्रेष्ठ

अपने ही, क्यों पराये से लगने लगे !
 हाय! कैसी जंग है, यह अपने आप से।
 दूर हैं – तो सब कुछ ठीक,
 निकटता – क्यों संत्रास का प्रतीक ?
 क्यों शक है – शुबहा है, आपस में,
 सितारों के तार क्यों हो चले है बेसुरे,
 स्नेह के दस्तूर हो गये हैं बड़े बेनूर,
 रूठे बैठे हैं, पास के – सब दूर-दूर
 जहाँ भी देख लो, हाल यही है—
 देश, पड़ोसी या घर के नाते-रिश्ते।
 क्यों है – कड़वाहट इनमें इतनी ज्यादा ?
 मन की गलियां है तंग
 क्या अब सुरीले नहीं हो सकते मृदंग !



उस सर्वव्यापक ईश्वर को साधना द्वारा जान लेने
 पर हृदय की अविद्यारूपी गांठ कट जाती है,

सभी प्रकार के संशय दूर हो जाते हैं और
 भविष्य में किये जा सकने वाले पाप कर्म
 नष्ट हो जाते हैं

अर्थात् ईश्वर को जान लेने
 पर व्यक्ति भविष्य में पाप नहीं करता।

स्वामी दयानन्द सरस्वती

19-20 मार्च, 2018 को अखिल रेल हिंदी निबंध, वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता का पश्चिम रेलवे, मुंबई में आयोजन

रेल कार्यालयों में हिंदी के प्रयोग-प्रसार को बढ़ावा देने तथा कर्मचारियों में हिंदी में काम करने की रूचि उत्पन्न करने के उद्देश्य से रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) प्रतिवर्ष अखिल रेल स्तर पर हिंदी निबंध, वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिताओं का आयोजन करता है। क्षेत्रीय रेल स्तर पर प्रथम स्थान प्राप्त करने वाले रेलकर्मियों को इन प्रतियोगिताओं में शामिल किया जाता है।

इसी कड़ी में, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के तत्वावधान में, पश्चिम रेलवे, मुंबई के सहयोग से 19-20.03.2018 तक सामुदायिक केन्द्र, पाली हिल, कार्टर रोड, रेलवे कॉलोनी, बांद्रा पश्चिम में इन प्रतियोगिताओं का आयोजन किया गया, जिसमें सभी क्षेत्रीय रेलों तथा उत्पादन कारखानों से आए अधिकारियों/कर्मचारियों ने भाग लिया।

19 मार्च, 2018 को पूर्वाह्न में निबंध तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिताओं का आयोजन किया गया, जिसमें **“भारतीय रेल-सुनहरे भविष्य की ओर”** नामक विषय पर सभी प्रतिभागियों ने निबंध लिखा तथा उसके तुरंत बाद हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता का आयोजन किया गया।

19 मार्च, 2018 को अपराह्न में हिंदी वाक् प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। जिसमें विषय रहा-**“डिजिटल भारत में रेलवे का योगदान”**।

20 मार्च, 2018 को 14:00 बजे सुभाष गोडबोले हॉल, प्रधान कार्यालय, पश्चिम रेलवे, चर्चगेट, मुंबई में पुरस्कार वितरण एवं समापन समारोह का आयोजन किया गया। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री अनिल कुमार गुप्ता ने मुख्य अतिथि के रूप में पधारकर कार्यक्रम की शोभा बढ़ाई। इसके अलावा, अतिथि के रूप में श्री एम.के.गुप्ता, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) एवं मुख्य राजभाषा अधिकारी, पश्चिम रेलवे तथा कार्यक्रम की अध्यक्षता श्री एस.पी. माही, कार्यपालक निदेशक, स्थापना (आर.), रेलवे बोर्ड द्वारा की गई।

इस मौके पर, पश्चिम रेलवे के सांस्कृतिक गुप द्वारा मनोरंजक सांस्कृतिक कार्यक्रम भी पेश किया गया जिसकी सभी ने बहुत सराहना की। महाप्रबंधक श्री अनिल कुमार गुप्ता ने इस आयोजन हेतु पश्चिम रेलवे को चुनने के लिए रेलवे बोर्ड का आभार माना। अपने कर-कमलों से विजेताओं को पुरस्कार प्रदान किए गए। अध्यक्षीय संबोधन में श्री एस.पी.माही ने ऐसे आयोजनों की आवश्यकता पर अपने विचार व्यक्त किए और पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक एवं उनकी टीम को सफल आयोजन के लिए बधाई दी। श्रीमती नीरू पटनी, उप निदेशक (राजभाषा), रेलवे बोर्ड के धन्यवाद ज्ञापन के साथ कार्यक्रम संपन्न हुआ।



भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर की 127वीं जयंती का आयोजन

भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर की 127वीं जयंती 14.04.2018 को रेल भवन में भव्य रूप से मनाई गई. कॉन्फ्रेंस हॉल में आयोजित कार्यक्रम में भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर की फोटो पर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड द्वारा माल्यार्पण एवं दीप प्रज्ज्वलन किया गया. इस अवसर पर कॉन्फ्रेंस हॉल में उपस्थित अन्य गण-मान्य व्यक्तियों द्वारा भी बाबा साहेब को श्रद्धा सुमन अर्पित किए गए.

इस अवसर पर बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर के जीवन के विभिन्न पहलुओं को दर्शाते हुए एक फोटो प्रदर्शनी भी लगाई गई, जिसका उद्घाटन अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड द्वारा किया गया. इस प्रदर्शनी में बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर के जीवन से जुड़े दुर्लभ चित्रों का संग्रह प्रदर्शित किया गया, जिसमें बाबा साहेब से जुड़ी विभिन्न यादों जैसे:-देश-विदेश में उनके द्वारा ग्रहण की गई शिक्षा, समाज की कुरीतियों को दूर करने के लिए उनके संघर्ष, उनके व्यक्तित्व एवं अन्य सराहनीय कार्यों को चित्रों के माध्यम से दर्शाया गया.

कॉन्फ्रेंस हॉल में आयोजित इस कार्यक्रम में रेलवे बोर्ड तथा उत्तर रेलवे के कलाकारों द्वारा बाबा साहेब के जीवन से संबंधित गीत प्रस्तुत किये गए. साथ ही इस दिन एक कवि सम्मेलन का भी आयोजन किया गया, जिसमें अजमेर कारखाना से श्री रास बिहारी गौड़, मध्य रेलवे से श्री मुकेश गौतम, डाक भवन से श्री दीप शेखर सिंहल और उप निदेशक, रेल भंडार श्री शिव शंकर ने रोचक ढंग से अपनी कविताओं के माध्यम से बाबा साहेब के व्यक्तित्व, उनके दर्शन तथा समाज निर्माण में उनके योगदान का वर्णन किया.

13.04.2018 को "भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर" विषय पर हिंदी में निबंध प्रतियोगिता का आयोजन किया गया था, जिसमें बोर्ड कार्यालय के 34 अधिकारियों/कर्मचारियों ने भाग लिया. इस प्रतियोगिता में प्रथम, द्वितीय और तृतीय स्थान प्राप्त करने वाले प्रतिभागियों को भारत रत्न बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर की 127वीं जयंती के दिन अर्थात् 14.04.2018 को अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड के कर कमलों से नकद पुरस्कार एवं प्रमाण-पत्र प्रदान किए गए.



