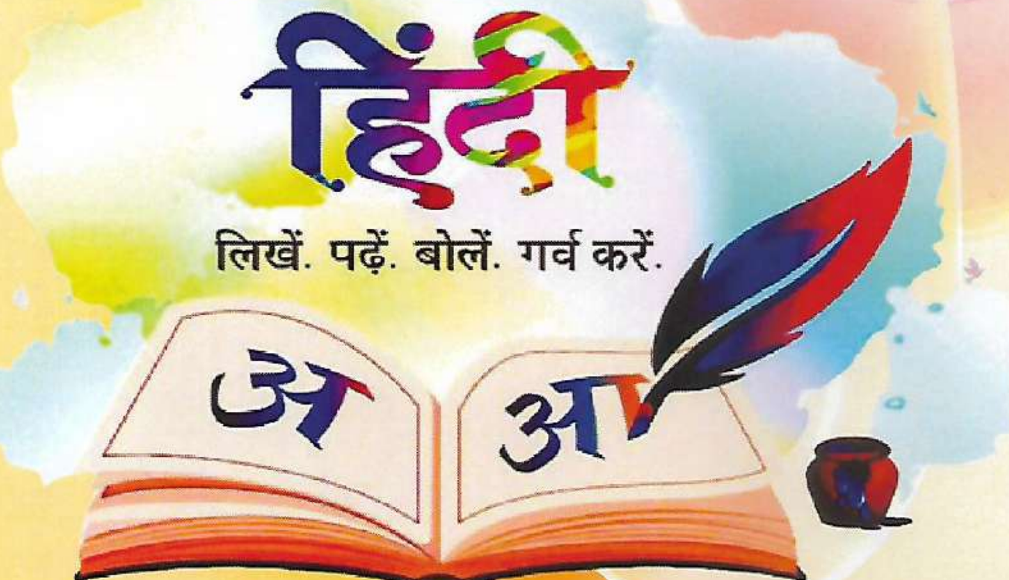
एक कदम स्वच्छता की ओर

भारत 2023 INDIA

रेल सुरभि अंक - 38



मुख्यालय राजभाषा विभाग - मध्य रेल

मुख्यालय राजभाषा विभाग द्वारा आयोजित हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता (आधार वर्ष 2024)

- मुख्यालय स्तर पर आयोजित हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता ।

- क्षेत्रीय स्तर पर आयोजित हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता।

- प्रतियोगिता में विजेता बने प्रतिभागी को प्रमाण-पत्र देते हुए प्रधान मुख्य बिजली इंजीनियर एवं मुख्य राजभाषा अधिकारी महोदय, श्री नरेश पाल सिंह।

"रेल सुरभि"

अंक-38
अप्रैल-जून 2024

-:संरक्षक:-
धर्म वीर मीना
महाप्रबंधक

-: मार्गदर्शक :-
प्रधान मुख्य बिजली इंजीनियर
तथा मुख्य राजभाषा अधिकारी

-:प्रधान संपादक :-
डॉ. रोशनी खुबचंदानी
उप महाप्रबंधक (राजभाषा) पश्चिम रेलवे
अतिरिक्त प्रभार उप महाप्रबंधक (राजभाषा), मध्य रेल

-:संपादक:-
दीपा मंद्यान
वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी (मुख्यालय)

-: सहयोग:-
राकेश पांडे, कनिष्ठ अनुवादक
डॉ. वीरेंद्रसिंह राव, कनिष्ठ अनुवादक

-:संपर्क का पता:-
महाप्रबंधक कार्यालय, राजभाषा विभाग
नया प्रशासनिक भवन, मध्य रेल, मुंबई छशिमट
फोन: 54753 /54752/54754 (रेलवे)
022-22697123 (एमटीएनएल)
ई : मेल-dgmol12@gmail.com

पत्रिका में प्रकाशित सभी विचार रचनाकारों के अपने विचार हैं। उन्हें भारत सरकार या रेल मंत्रालय के विचार न समझा जाए । रचनाकार अपनी रचना की मौलिकता के लिए स्वयं जिम्मेदार है।

-: अनुक्रमणिका :-

क्र.	रचना का नाम	विधा	रचनाकार (सर्वश्री/श्रीमती)	पृष्ठ सं.
1	सुमित्रानन्दन पन्त	लेख	संपादक मंडल	07
2	माँ! तुम सोती क्यों नहीं?	कहानी	विपिन पवार	08
3	देश में स्वतंत्रता के बाद बनी दस जटिल रेलवे लाइन की रोचक जानकारी	लेख	विमलेश चंद्र	12
4	अब वहां कुछ नहीं है	काव्यानुवाद	डॉ. विपिन पवार	17
5	शायद हां	लेख	वैष्णवी अय्यर	18
6	रेलगाड़ी हूं	कविता	त्रिपुरारी कुमार	21
7	आज मेरा रेस्ट है	कविता	मुकेश कुमार	23
8	मेरी देह को मेरी आत्मा का कोटि कोटि धन्यवाद	कविता	रजनीश दुबे "धरतीपुत्र"	25
9	अकेला	कविता	जयश्री चौकसे	27

मराठी खंड

10	प्रवासाचे वर्णन	लेख	नितिन पंडित सोनार	28
11	ती	कविता	शितल शिंदे	35
12	कोण शिकवते?	कविता	बाल भारती भाग – 3 से उद्धृत	36
13	बाप	कविता	अभिजीत रोहेकर	37

स्वागत

हमारे नए महाप्रबंधक

श्री धर्म वीर मीना 1988 परीक्षा बैच के भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी सेवा (IRSSE) के अधिकारी हैं। मध्य रेल के महाप्रबंधक का पदभार संभालने से पहले आप मध्य रेल में प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर के पद पर कार्यरत थे। आपने 1988 में एम.बी.एम. इंजीनियरिंग कॉलेज, जोधपुर से इलेक्ट्रॉनिक्स और संचार में बी.ई. की पढ़ाई पूरी की और विधि में स्नातक भी किया है। आप मार्च, 1990 में रेलवे में शामिल हुए। आपने दक्षिण पूर्व रेल, पश्चिम रेलवे, पश्चिम मध्य रेल और मध्य रेल में फील्ड और मुख्यालय दोनों स्तर में कई महत्वपूर्ण भूमिकाओं में कार्य किया है। आपके कार्यकाल की खासियत यह रही है कि आपने सिगनल परियोजनाओं और मल्टीट्रैकिंग परियोजनाओं से जुड़े सिगनल कार्यों, संरक्षा कार्यों को रिकॉर्ड समय में पूरा किया है। आपने 1992 से दक्षिण पूर्व रेल में सहायक मंडल सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, शहडोल के रूप में अपना करियर शुरू किया और 1998 तक मंडल सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, बिलासपुर और वरिष्ठ मंडल सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर, खुर्दा रोड के रूप में विभिन्न चुनौतीपूर्ण भूमिकाओं मे कार्य किया। पश्चिम रेलवे में आपके अथक प्रयासों से अहमदाबाद मंडल के वडनगर और विसनगर के बीच पहले एम्बेडेड ब्लॉक इन्स्टॉलेशन को पूरा करने में आपकी महत्वपूर्ण भूमिका थी। आपने 2020 में भारतीय रेलवे सिगनल इंजीनियरी मैनुअल (आईआरएसईएम) समीक्षा समिति के सदस्य के रूप में भी काम किया।

पश्चिम मध्य रेल के प्रधान मुख्य सिगनल और दूरसंचार इंजीनियर के रूप में आपने रिकॉर्ड समय में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई) [न्यू कटनी जंक्शन (एनकेजे) के 994 मार्ग वाले मेगा यार्ड सहित, स्वचालित सिगनल कार्य (एबीएस), लेवल क्रॉसिंग (एलसी) इंटरलॉकिंग कार्य, यांत्रिक सिगनल का उन्मूलन आदि] सहित मथुरा जंक्शन से नागदा जंक्शन तक 548 किलोमीटर तक फैले कवच कार्यों को सफलतापूर्वक पूरा किया। भारतीय रेल में शीघ्र कार्यान्वयन के लिए अनुभव साझा करने और सहयोग के लिए कवच को लागू करने में आपकी प्रमुख पहलों पर विचार करते हुए माननीय रेल मंत्री के निर्देशानुसार स्थापित 'कवच वर्किंग ग्रुप' का भी आपने नेतृत्व किया है। अपने पूरे कार्यकाल के दौरान आपने यात्री सुविधा के कार्यों का विशेष ध्यान रखा तथा यात्रियों को सुविधा देने एवं इसे बढ़ाने के लिए विविध मार्गों का प्रबंध किया। आपने INSEAD, सिंगापुर और ICLIF, मलेशिया में उन्नत प्रबंधन प्रशिक्षण कार्यक्रम और ISB, हैदराबाद में रणनीतिक प्रबंधन कार्यशाला में भाग लिया है। वर्ष 2009 से 2014 तक पश्चिम रेलवे में उप मुख्य सतर्कता अधिकारी के रूप में आपके विभिन्न प्रयासों की सराहना करते हुए वर्ष 2013 में आपको माननीय रेल मंत्री पुरस्कार से भी सम्मानित किया गया है।

मध्य रेल पर महाप्रबंधक के रूप में आपका हार्दिक स्वागत है।

मुख्य राजभाषा अधिकारी का संदेश

यह हर्ष का विषय है कि मध्य रेल राजभाषा विभाग की त्रैमासिक गृह पत्रिका **रेल सुरभि** अब केवल रेल कर्मियों और उनके परिवारों तक सीमित नहीं है अपितु पत्रिका के लिए अब हमें अलग-अलग क्षेत्रों से भी रचनाएं प्राप्त हो रही है। कोविड महामारी के पश्चात रेल सुरभि का ई-संस्करण मध्य रेल की वेबसाइट पर अपलोड करना आरंभ किया गया जिसके परिणामस्वरुप हमारी पत्रिका देश के कोने-कोने तक पहुंच रही है और हमारे पाठकों की संख्या में भी वृद्धि हुई है।

पत्रिकाओं का प्रकाशन राजभाषा के प्रयोग-प्रसार हेतु एक अनुकूल वातावरण का निर्माण करता है। रेल कर्मियों द्वारा भेजी गई रचनाओं को पढ़कर प्रतीत होता है कि हमारे कार्मिकों में लेखन प्रतिभा और कल्पनाशीलता कूट-कूट कर भरी है व अपने विचारों को शोभित शब्दों में सार्वजनिक मंच पर रखने में निपुण है। मेरा यह मानना है कि रेल सुरभि के माध्यम से अपनी प्रतिभा को निखारने का अच्छा अवसर मिला है इस अवसर का भरपूर लाभ उठाएं और इस कार्य से आप रेल सुरभि के पाठकों के लिए भी प्रेरणा स्रोत बनेंगे।

साथ ही आशा है कि रेल सुरभि ऐसे ही आपके सहयोग से अपने प्रकाशन-पथ पर निरंतर आगे बढ़ती रहे व आप अपनी कल्पनाओं और विचारों को शब्दों में सजाकर हमें रचनाएं भेजते रहें जिसे हम रेल सुरभि में स्थान देने का अवश्य प्रयास करेंगे।

सहित। शुभकामनाओं

(नरेश पाल सिंह)
प्रधान मुख्य बिजली इंजी. एवं
मुख्य राजभाषा अधिकारी

मुख्य संपादक की कलम से

रेल सुरभि के नवीनतम अंक के साथ आज हमारी यह त्रैमासिक ई गृह पत्रिका अपने 38वें अंक तक पहुंच गई है। किसी भी पत्रिका को सफल उसके पाठक बनाते हैं और पत्रिका का निरंतर प्रकाशन उसकी सफलता का प्रतीक है। मैं इसके लिए रेल सुरभि के पाठकों को धन्यवाद देती हूं।

हमारे देश के अधिकांश भागों में हिंदी भाषी रहते हैं, साथ ही दुनिया भर में हिंदी बोलने वालों की संख्या में बहुत तेजी से वृद्धि हुई है दक्षिण भारत में भी इसकी स्वीकार्यता में कई गुना वृद्धि हुई है आज के वैश्वीकरण के दौर में हिंदी विश्व की भाषा बन चुकी है सरकारी कामकाज हेतु हिंदी सहज और सरल है। हिंदी में कार्य करने की पहल अपने स्तर पर कर हमें राजभाषा के प्रयोग प्रसार में अपना योगदान देना चाहिए और देश के नागरिकों को प्रेरित करना ही हमारी पत्रिका का मूल उद्देश्य है।

हम सभी को यह संकल्प करना चाहिए कि हम एक साथ मिलकर देश में हिंदी के प्रचार-प्रसार के क्षेत्र में कार्य करेंगे और व्यापक रूप से इसे जनमानस तक पहुंचाएंगे और आशा करती हूं कि यह अंक भी आपको अवश्य पसंद आएगा।

धन्यवाद।

रोशनी खुब

(डॉ. रोशनी खुबचंदानी)

उप महाप्रबंधक (राजभाषा)

संपादकीय

मध्य रेल राजभाषा विभाग की त्रैमासिक गृह पत्रिका रेल सुरभि का अंक-38 फिर एक बार आपके समक्ष नवीन कलेवर के साथ प्रस्तुत है। यह प्रसन्नता का विषय है कि आप सभी पाठकों द्वारा हमें रेल सुरभि के माध्यम से इतना प्रेम मिल रहा है, और मुझे विश्वास है कि हर अंक की तरह यह अंक भी आप सभी की उम्मीदों पर खरा उतरेगा।

आपकी लेखन में रुचि है तो रेल सुरभि उसे निखारने का बहुत उत्तम माध्यम है। रेल सुरभि में आपको मंझे हुए लेखकों की रचनाएं तो मिलेगी ही, साथ ही नवोदित लेखकों की श्रेष्ठ रचनाएं भी पढ़ने को मिलेगी। हमारा ध्येय है आपको लेखन के प्रति प्रोत्साहित कर हमारे साहित्य जगत को और अधिक समृद्ध बनाना जो कि आप जैसे साहित्य प्रेमियों के सहयोग के बिना संभव नहीं है।

हम आशा करते हैं कि हर अंक की भांति रेल सुरभि के इस अंक को भी आप पिछले अंकों की तरह ही प्रेम देंगे और आगामी अंकों के लिए अपनी रचनाएं तैयार कर हमें अवश्य भेजें, आपकी रचनाओं और सुझावों की प्रतीक्षा रहेगी।

धन्यवाद।

(दीपा मंदयान)
वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी

सुमित्रानन्दन पन्त

-संकलन

सुमित्रानन्दन पन्त (20 मई, 1900 - 28 दिसम्बर, 1977) **हिन्दी साहित्य में छायावाद के प्रमुख चार स्तंभों में से एक हैं।** पंत जी का जन्म बागेश्वर जिले के कौसानी नामक गांव में हुआ। जन्म के छह घंटे बाद ही उनकी मां का निधन हो गया। उनका लालन-पालन उनकी दादी ने किया। उनका नाम गोंसाई दत्त रखा गया। वे गंगादत्त पंत की आठवीं संतान थे। 1910 में शिक्षा प्राप्त करने वे गवर्नमेंट हाईस्कूल अल्मोड़ा गए। यहीं उन्होंने अपना नाम गोसाईं दत्त से बदलकर सुमित्रानंदन पंत रख लिया। 1918 में मंझले भाई के साथ काशी गए और क्वींस कॉलेज में पढ़ने लगे। वहां से हाईस्कूल परीक्षा उत्तीर्ण कर म्योर कालेज में पढ़ने के लिए इलाहाबाद चले गए। 1921 में असहयोग आंदोलन के दौरान महात्मा गांधी के भारतीयों से अंग्रेजी विद्यालयों, महाविद्यालयों, न्यायालयों एवं अन्य सरकारी कार्यालयों का बहिष्कार करने के आह्वान पर उन्होंने महाविद्यालय छोड़ दिया और घर पर ही हिंदी, संस्कृत, बंगला और अंग्रेजी भाषा-साहित्य का अध्ययन करने लगे।

कुछ वर्षों के बाद उन्हें घोर आर्थिक संकट का सामना करना पड़ा। कर्ज से जूझते हुए पिता का निधन हो गया। कर्ज चुकाने के लिए जमीन और घर भी बेचना पड़ा। उन्होंने 1938 में प्रगतिशील मासिक पत्रिका 'रूपाभ' का सम्पादन किया। वैसे तो वे एक प्रकृति प्रेमी थे परंतु श्री अरविन्द आश्रम की यात्रा से उनकी आध्यात्मिक चेतना विकसित हुई। 1950 से 1957 तक आकाशवाणी में परामर्शदाता रहे। 1958 में 'युगवाणी' से 'वाणी' काव्य संग्रहों की प्रतिनिधि कविताओं का संकलन 'चिदम्बरा' प्रकाशित हुआ, जिसके लिए उन्हें 'भारतीय ज्ञानपीठ पुरस्कार' प्राप्त हुआ। 1960 में 'कला और बूढ़ा चाँद' काव्य संग्रह के लिए 'साहित्य अकादमी पुरस्कार' प्राप्त हुआ। 1961 में 'पद्मभूषण' की उपाधि से विभूषित हुए। 1964 में विशाल महाकाव्य 'लोकायतन' का प्रकाशन हुआ। कालान्तर में उनके अनेक काव्य संग्रह प्रकाशित हुए। वे जीवन-पर्यन्त रचनारत रहे। अविवाहित पंत जी के अंतस्थल में नारी और प्रकृति के प्रति आजीवन सौन्दर्यपरक भावना रही।

1918 के आसपास तक वे हिंदी के नवीन धारा के प्रवर्तक कवि के रूप में पहचाने जाने लगे थे। इस दौर की उनकी कविताएं वाणी में संकलित हैं। 1926 में उनका प्रसिद्ध काव्य संकलन 'पल्लव' प्रकाशित हुआ। मार्क्स व फ्रायड की विचारधारा के प्रभाव में आने के पश्चात उनकी विचारधारा योगी अरविन्द से प्रभावित भी हुई जो बाद की उनकी रचनाओं 'स्वर्णकिरण' और 'स्वर्णधूलि' में देखी जा सकती है। "वाणी" तथा "पल्लव" में संकलित उनके छोटे गीत विराट व्यापक सौंदर्य तथा पवित्रता से साक्षात्कार कराते हैं। "युगांत" की रचनाओं के लेखन तक वे प्रगतिशील विचारधारा से जुड़े प्रतीत होते हैं। "युगांत" से "ग्राम्या" तक उनकी काव्ययात्रा प्रगतिवाद के निश्चित व प्रखर स्वरों की उद्‌घोषणा करती है। उनकी साहित्यिक यात्रा के तीन प्रमुख पडाव हैं – प्रथम में वे छायावादी हैं, दूसरे में समाजवादी आदर्शों से प्रेरित प्रगतिवादी तथा तीसरे में अरविन्द दर्शन से प्रभावित अध्यात्मवादी।

हिंदी साहित्य सेवा के लिए उन्हें पद्मभूषण (1961), ज्ञानपीठ (1968), साहित्य अकादमी, तथा सोवियत लैंड नेहरू पुरस्कार जैसे उच्च श्रेणी के सम्मानों से अलंकृत किया गया। सुमित्रानंदन पंत के नाम पर कौसानी में उनके पुराने घर को, जिसमें वे बचपन में रहा करते थे, 'सुमित्रानंदन पंत वीथिका' के नाम से एक संग्रहालय के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है। इसमें उनके व्यक्तिगत प्रयोग की वस्तुओं जैसे कपड़ों, कविताओं की मूल पांडुलिपियों, छायाचित्रों, पत्रों और पुरस्कारों को प्रदर्शित किया गया है। इसमें एक पुस्तकालय भी है, जिसमें उनकी व्यक्तिगत तथा उनसे संबंधित पुस्तकों का संग्रह है।

****

कहानी ('परिंदे' पत्रिका में प्रकाशित)

माँ! तुम सोती क्यों नहीं?

-विपिन पवार

उसकी सांस तेजी से किसी धौंकनी की तरह चल रही थी-------- दम भर गया था, वह तेजी से साइकिल पर पैडल मारता जा रहा था, पर सफर था कि खत्म ही नहीं हो रहा था। उसने एक राहगीर से समय पूछा। उसकी हैसियत एक कलाई घड़ी लेने लायक तो थी ही, आखिर रेलवे अपने बाबू को इतना वेतन तो देती ही है कि वह शान से अपनी कलाई पर एक घड़ी को सजा ले, लेकिन उसका ख्याल था कि स्टेशन, कार्यालय, डेक्कन क्वीन, अस्पताल, बाजार आदि सब जगहों पर, जहाँ उसे आमतौर पर जाना पड़ता था। घड़ी तो लगी ही रहती है और जहां नहीं होती, वहां किसी राहगीर से समय पूछ लिया तो कौन-सी आफत आ गई ? समय ही तो पूछ रहा हूं, कोई उसकी घड़ी थोड़े ही मांग रहा हूँ।

''सात दस हुए हैं " उसे पीछे से समय बताया जा रहा था। तब तक वह काफी आगे बढ़ चुका था।

ओफ्फ ! सिर्फ पांच मिनट रह गए हैं। उसने सोचा और दो मिनट में साइकिल स्टैंड पर पहुंचकर साइकिल में ताला लगाया और अपने स्कूल के दिनों के दोस्त गणेश को पुकारा-

''गणू---- टाइम हो गया है रे----! एक मिनट बाकी है---। गाड़ी बराबर लगा लेना।''

उसके पास यह सोचने का समय ही कहां था कि उसकी आवाज गणेश ने सुनी ? क्या गणेश आज काम पर आया है ? वह तो तेजी से भागकर जैसे ही डिब्बे में चढ़ा, गाड़ी चल दी। उसने चैन की सांस ली।

"का रे, विज्या एवढ़ा उशीर?"

('' क्यों रे विज्या, इतनी देर ?'')

उसका साथी प्रकाश था, लेकिन उसने जवाब देने के स्थान पर हाथ के इशारे से ही बता दिया कि उसकी सांस काफी फूली हुई है, वह थोड़ी देर बाद कुछ बताएगा।

"कुछ नहीं रे पक्या! वहीं सब रोज का। साला टाइम हो ही जाता है।" सांस कुछ व्यवस्थित होने पर उसने कहा। "हालांकि मां तो सुबह छ: बजे ही टिफिन हाथ में पकड़ा देती है। शायद उनको नींद नहीं आती । लगता है रातभर जागती ही रहती है। पता नहीं सोती कब हैं ? "

''ऐसा नहीं रे! थोड़ा पहले निकलने का ना । मैं कैसे पांच मिनट पहले आ जाता हूं। उंदरी से -- ।" प्रकाश के पास हर समस्या का समाधान उपलब्ध होता है।

''अच्छा! सब लोग आ गए न ? "

''हां! बस मुश्ताक नहीं दिखाई दिया।"

उसे डेक्कन क्वीन के दीवानों का यह अपनत्व, यह घरेलूपन, यह फिकर, यह स्नेह बहुत अच्छा लगता था--- अच्छा क्या लगता था, अपने जीवन के कितने तो घंटे वह प्रतिदिन इस दक्खन की रानी की बाँहों में बिताता था। दिन के पूरे चौबीस घंटों में से कुल अदद साढ़े छह घंटे। इससे कम समय तो वह

ऑफिस में रहता है और उससे भी कम समय तक अपने घर में। आज पंद्रह साल का सफर तय कर लिया है उसने अपनी रानी 'डेक्कन क्वीन' के साथ।

इस सीट से उस सीट पर, इस डिब्बे से उस डिब्बे में, कभी पेन्ट्री कार में, तो कभी गलियारे में, कभी अधिक थकान होने पर दरवाजे में बैठते-बैठते पंद्रह साल का लंबा समय कब बीत गया--- पता ही नहीं चला।

आठ बज रहे थे--- गाड़ी लोनावला यार्ड से गुजर रही थी --- गति धीमी हो चुकी थी। आठ बजकर छ: मिनट पर लोनावला आ गया तो गाड़ी रुक गई। सोचा, अब जो लोनावला उतर गया, उसकी सीट हथिया ली जाए, तो दादर तक फुरसत। सीट तलाश करते-करते खंडाला गुजर गया, तो वह सी थ्री में जाकर एक कुर्सी पर बैठ गया, बैठा ही था कि सीट का मालिक प्रसाधन से निपटकर उसके सिर पर आकर खड़ा हो गया----- उसे उठना ही पड़ा । वह तेजी से उठा और पिछले डिब्बे की ओर चल दिया । लेकिन उसे झेलने पड़े अपनी पीठ पर व्यंग्य बाण –

''ये रेलवे के अप-डाउन करने वाले रिजर्वेशन क्यों नहीं कराते? समझ में नहीं आता । "

''हां! इनके बाप की गाड़ी तो है। क्यों कराएंगे भला ?"

'' रिजर्वेशन क्यों नहीं कराते?''--- वह सोच के गहरे सागर में डुबकी लगाने लगा। कहां से कराएंगे रिजर्वेशन? वेतन पूरा ही नहीं पड़ता। कमाने वाला एक तो खाने वाले अनेक। रेलवे का सुविधा पास रख लेते हैं अंदर की जेब में । ऊपर शर्ट की जेब में अपने परिचय पत्र को इस प्रकार रखते हैं कि ऊपर वाला हिस्सा दिखाई देता रहे।

सारा वेतन तो नून, तेल, लकड़ी और बच्चों की पढ़ाई तथा दवा-दारू आदि में स्वाहा हो जाता है। ये तो अच्छा हुआ कि पिताजी ने रेलवे से रिटायर होने के बाद मिले पैसों से अपना मकान बना लिया था ----- सांगवी में। जमीन तो बहुत पहले खरीद ली थी, जब सारे रेलवे वाले खरीद रहे थे-------पाई-पाई जोड़कर ----पेट काटकर। पेंशन मिल ही रही थी---- थोड़ी ही सही। मां बाबूजी के खर्चे भी बहुत सीमित थे। उस पर मां दिन-रात घर के कामों में लगी रहती थी।

गाड़ी रेंगती हुई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई के प्लेटफॉर्म क्रमांक आठ पर रुक चुकी थी। वह तेजी से उतरा और दूसरी मंजिल पर स्थित अपने कार्यालय में घुस गया। काम प्रारंभ करने में वह बिल्कुल भी देर नहीं लगाता था, दिन भर काम करते रहता था, केवल 10 मिनट के लिए खाने की छुट्टी लेता था और उसकी इस आदत से उसके बड़े बाबू एवं अफसर बहुत खुश थे। उसके कमरे में घुसते ही बड़े बाबू घाणेकर जोर से चिल्लाकर कहते थे-

''विजय --- ऑफिस का टाइम क्या है? ऐसे नहीं चलेगा। समय से आया करो ।" फिर धीरे से कहते थे –

'' तुम अपने परिवार को मुंबई में क्यों नहीं ले आते?''

उसे पता था कि ये सारे सवाल औपचारिक है, कर्तव्यबोध के तले दबे हुए हैं, दूसरे कर्मचारियों को दिखाने के लिए । वह नीचे गर्दन झुकाए हुए दिन भर काम में लगा रहता ।

एक दिन खाने की छुट्टी में उसने बड़े बाबू घाणेकर को बताया था कि आजकल उसकी मां की तबियत ठीक नहीं रहती ।उसे कुछ दिनों की छुट्टी चाहिए।

छुट्टी की अर्जी बड़े बाबू के हाथों में थमाते हुए वह शाम पांच दस की डेक्कन पकड़ने के लिए लिफ्ट में सवार हो गया। आज शुक्रवार होने के कारण् उसे मुश्किल से खड़े रहने ही की जगह मिल पाई।

दादर निकल चुका था। अब गाड़ी सीधे कर्जत में ही रूकेगी। कांजुरमार्ग का पार्किंग स्टैंड देखकर उसे याद आ गया कि बचपन में वह भी गर्मी की छुट्टियों में पुणे स्टेशन के सामने बने पार्किंग स्टैंड में दोस्तों के साथ छिपकर अधजली बीड़ी के सुट्टे लगाता हुआ तीन पत्ती खेला करता था और एक दिन मां को उसकी इस हरकत का पता चल गया। बस फिर क्या था? मां दिन में कभी सोती तो थी नहीं, तुरंत पार्किंग स्टैंड पर पहुंच गई। घर तक चप्पल से धुनाई करते हुए सबके सामने उसकी शोभायात्रा निकाली गई। उस समय तो अपमान, शर्म, खीझ, गुस्से, क्षोभ एवं पीड़ा के कारण मां उसे साक्षात दुश्मन नजर आ रही थी लेकिन आज उसकी आंखे नमी लिए हुए मां के प्रति श्रद्धा से मुंद गई, काश! मां उस समय उसे न रोकती, तो वह आज मवाली बना घूम रहा होता। आवारा ----- अशिक्षित---- बेरोजगार।

अब वह यादों के गहरे सागर में गोते लगा रहा था। मां, बाबूजी, दीदी से जुडी़ कितनी तो अनगिनत यादें थी----- एक याद खत्म होते ही ---- दूसरी याद उसमें कब घुस जाती---- पता ही नहीं चलता। उसने मां को कभी सुस्ताते, अलसाते, ऊंघते तथा सोते हुए नहीं देखा--- बचपन में तो कभी भी नहीं, क्योंकि मां सबके उठने से पहले जाग जाती थी और सबके सोने के बाद ही सो पाती थी। वह मां से अकसर पूछता कि मां तुम सोती क्यों नहीं ?मां सिर्फ मुस्कराकर रह जाती। जिस दिन सबकी छुट्टी होती थी, तो वह मां के लिए ओवर टाइम का दिन होता था। नाश्ता सबकी पसंद का अलग-अलग बनाने से लेकर पूरा दिन सबकी फरमाईशें पूरा करते-करते कब दिन बीता जाता, पता ही नहीं चलता था।

केवल उसकी आंखे ही देख रही थी गुजरते हुए कल्याण स्टेशन को---- उल्हासनगर के बदबूदार गंदे नाले को, बदलापुर की हरियाली को, कर्जत के पहाड़ी नाले को, जामरुग से दूर नीचे दिखाई देती पहाड़ी सड़क पर रेंगती वाहनों की रोशनियों को, तलेगांव की हरितिमा को तेजी से निगलती शहरी संस्कृति की अट्टालिकाओं को, संगम ब्रिज से दिखाई देते आरटीओ के बोर्ड को--- ये दृश्यावलियां आंखों के रेटिना से मन –मस्तिष्क के परदे पर उतर नहीं पा रही थी, क्योंकि वहां तो मां की यादों की रील के कई एपिसोड चल रहे थे।

घर सांगवी पहुंचकर पता चला कि मां की तबियत काफी खराब हो चुकी है। नींद आंखों से कोसो दूर जा चुकी है, वैसे भी मां सोती नहीं थी, अब तो लेटती भी नहीं है, बैठी रहती है। खाना-पीना लगभग बंद हो चुका है, सिर में तेज दर्द के कारण चक्कर आते हैं, उल्टियां होती रहती हैं। उसने तुरंत निर्णय ले लिया और दूसरे दिन सुबह होते ही मां को बड़े अस्पताल में भर्ती करा दिया। बड़े बाबू घाणेकर फोन पर लगातार मां की तबियत का हालचाल पूछते रहते थे।

बड़े प्राइवेट अस्पताल के चक्रव्यूह में फंसने का उसके लिए यह पहला अवसर था। केजुअल्टी के रेजीडेन्ट डॉक्टर ने मां का मुआयना करने के बाद सलाईन चढ़ा दी और तत्काल न्यूरोलॉजिस्ट डॉ. बग्गा से मिलने को कहा। डॉ. बग्गा ने कहा कि पहले दो लाख रुपए जमा कर दो और पेशंट को आई.सी.यू. में भर्ती करा दो, हालत क्रिटिकल है, ब्रेन स्ट्रोक है।

आईसीयू में भर्ती करने के बाद दूसरे दिन सुबह ही बता दिया गया कि पेशंट की हालत बिगड़ती जा रही है, अब वेंटिलेटर पर रखना होगा। अस्पताल का तो चक्कर ही अजीब होता है---- हमें सिर्फ सुनना है--- नोट गिनने हैं---- सवाल पूछने का समय ही नहीं दिया जाता। एक सप्ताह में दस लाख रुपए खर्च होने के बाद एक दिन डॉ. बग्गा ने आईसीयू से बाहर निकलते हुए वेटिंग लाउंज में झांककर कहा कि पांच नंबर पेशंट के सगे संबंधी तुरंत मेरे कमरे में आ जाए---- इमर्जेन्सी है।

दीदी, जीजाजी तो साथ ही थे, मुंबई से बड़े बाबू घाणेकर भी पुणे पहुंच चुके थे। हम चारों डॉ. बग्गा के कमरे में उनके सामने बैठे थे।

''मुझे नहीं लगता कि अब पेशंट की हालत में कोई सुधार हो सकता है---- लगभग ब्रेनडेड की कंडीशन है। आप लोग सोच समझकर बताएं कि क्या करना है?'' डॉ. बग्गा ने मौन तोड़ा।

'' करना क्या है? यानि मां को बचाना है, किसी भी हालत में ।'' मैंने कुछ गुस्से-से कहा।

'' देखिए! आप लोग समझने की कोशिश कीजिए। पेशंट का दिमाग मर चुका है और शरीर सिर्फ मशीन के सहारे जिंदा है। मशीन बंद, शरीर खत्म।'' सबके चेहरे पढ़ने के बाद डॉ. बग्गा ने कहा '' लेकिन आप मांजी के शरीर को नया जीवन प्रदान कर सकते हैं। मांजी अपने शरीर के अनेक अंगों के सहारे इस दुनिया में जिंदा रहेंगी। आप उनके अंग दान कर दीजिए।''

एक पल को उसका दिमाग सनाका खा गया। दिन-रात जागकर उसे पाल-पोसकर बड़ा कर किसी काबिल बनाने वाली मां के शरीर की हत्या कर दी जाए। नहीं---- कभी नहीं।

बाद में बड़े बाबू ने उसे बहुत स्नेह एवं अपनत्व से समझाया तो वह तैयार हो गया।

लेकिन वेंटिलेटर हटाते समय उसकी हिम्मत नहीं हुई कि वह आईसीयू में मौजूद रहे। बड़े बाबू ही आईसीयू में पूरे समय साक्षी रहे---- मांजी के शरीर से वेंटिलेटर हटाने---- धीरे-धीरे शरीर में चेतना के चिह्न दिखाई देने---- हौले से पलकों के कांपने---- पैर के पंजों में किंचित सिहरन होने----- हौले से होंठों के कंपकंपाने और फिर बहुत तेजी से पूरे शरीर में ऐंठन होकर सब कुछ खत्म हो जाने के।

बाबूजी, दीदी और जीजाजी के साथ मैं आईसीयू के बाहर वेटिंग लाउंज में बैठा था। बड़े बाबू आईसीयू से बाहर निकले और धीरे-धीरे चलकर मेरे पास आए। मुझे बांहों में भरकर धीरे से मेरे कानों में बुदबुदाएं '' मां जी अब गहरी नींद में है, अनंत यात्रा पर निकल चुकी है।''

हम सब रोते-बिलखते आईसीयू में घुस गए। दीदी मां की निष्प्राण देह से लिपटकर विलाप करने लगी। जब मैं पास पहुंचा तो उन्होंने कसकर मेरा हाथ पकड़ लिया और बस इतना ही कहा कि-

'' विजू, तुम्हें हमेशा यह शिकायत रहती थी न कि मां सोती क्यों नहीं? आओ ! नजदीक आओ मां के और देख लो कि मां कितनी गहरी, शांत और कभी न टूटने वाली नींद में सोई हुई है। लेकिन हम देखेंगे हमारी मां को जो डूबते सितारों की रोशनी बनकर पूरे आसमान को जगमगा रही है।

पूर्व निदेशक (राजभाषा),

रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय, नई दिल्ली

लेख

देश में स्वतंत्रता के बाद बनी दस जटिल रेलवे लाइन की रोचक जानकारी

- विमलेश चंद्र

1-सेवोक-रांगपो (सिक्किम) रेलवे-जैसा कि हम जानते हैं कि भारत में सिक्किम एकमात्र ऐसा राज्य है, जहां पर अभी तक कोई भी रेलवे लाइन नहीं बनी है। अभी न्यू जलपाईगुड़ी के पास सेवोक स्टेशन से सिक्किम के रांगपो रेलवे स्टेशन तक रेल लाइन बन रही है। इस रेल लाइन की लंबाई 45 किलोमीटर है। इस रेलवे सेक्शन में कुल 28 रेल पुल और 14 रेल सुरंग हैं। अभी 08 अगस्त 2024 को सुरंग संख्या 6 को एक सिरे से दूसरे सिरे तक पत्थर तोड़ कर क्लियर किया गया है। सबसे लंबी सुरंग की लंबाई 5.1 किलोमीटर है। इस 45 किलोमीटर लंबाई में 38.5 किलोमीटर लंबाई सुरंग से होकर जाएगी। इसका एक रेलवे स्टेशन सुरंग के अंदर ही बनेगा। पूरी रेल लाइन बनने के बाद में सिक्किम का पहला रेलवे स्टेशन रांगपो रेलवे स्टेशन होगा। सिक्किम में इस रेलवे लाइन की लंबाई केवल 3.5 किलोमीटर होगी। बाकी की रेल लाइन पश्चिम बंगाल में पड़ेगी। इसके बाद यह रेल लाइन गंगटोक बढ़ेगी। इस तरह से हम सकते हैं कि अभी जो रेल लाइन शुरुआत होगी उसमें से केवल 3.5 किलोमीटर लंबी रेल लाइन सिक्किम में होगी और इसी के साथ ही भारत के सभी राज्यों में रेल लाइन हो जाएगी। इस रेल लाइन को भारतीय रेल का उपक्रम इरिकान बना रही है। इसके पहले मेघालय में रेल लाइन नहीं थी लेकिन अब मेघालय में 13 किलोमीटर से ज्यादा रेल लाइन बन चुकी है। सिक्किम में पहला रेलवे स्टेशन दिसंबर 2024 तक शुरु होने की संभावना है।

2-भानुपाली-बिलासपुर रेलवे लाइन जो लेह से जुड़ेगी-नांगल डैम के पास भानुपाली नाम का जो एक रेलवे स्टेशन है। वहां से रेल लाइन को बिलासपुर हिमाचल से जोड़ा जा रहा है और फिर इसे आगे बढ़ाते हुए लेह को जोड़ा जाइएगा। पहले इसे जोगिन्दर नगर रेलवे स्टेशन से जोड़ने की योजना थी। भानुपाली से बिलासपुर की दूरी 63 किलोमीटर है। यह नई रेल लाइन बनने के बाद बिलासपुर हिमाचल से इस रेल लाइन को आगे बढ़ाते हुए सुंदर नगर, कुल्लू मनाली, केलांग से होते हुए लेह तक ले जाया जाएगा। भानुपाली से लेह मार्ग की लंबाई लगभग 500 किलोमीटर होगी। भानुपाली पंजाब में पड़ता है जबकि बिलासपुर हिमाचल प्रदेश में पड़ता है और लेह लद्दाख में पड़ता है। तो आशा किया जाना चाहिए कि बिलासपुर तक की रेल लाइन को जल्दी ही खोल दिया जाएगा और बाकी आगे की लाइन के लिए जो भी भूमि ग्रहण इत्यादि का काम है। वह जल्दी शुरू किया जाएगा और जल्द से जल्द ले तक रेल लाइन को लेह तक पहुंचाया जाएगा। इस रेल लाइन की स्वीकृत मार्च 2012 में मिली थी और दिसम्बर 2016 से कार्य शुरू हुआ था। बिलासपुर तक का टारगेट वर्ष 2025 है लेकिन उसके आगे क्रिटिकल लोकेशन होने के कारण देर होना ही है। लेह तक रेल लाइन पहुंचने के बाद लेह दुनिया का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन होगा।

3-ऊधमपुर-कटरा-श्रीनगर-बारामुला रेल परियोजना-यह परियोजना भारत के स्वतंत्रता के बाद बनी किसी भी रेल परियोजना में सबसे जटिल रेल परियोजना है। ऊधमपुर से बारामूला तक रेल लाईन की लंबाई 272 किलोमीटर है। इस सेक्शन में कुल 931 रेल पुल और 36 रेल सुरंग और 29 रेलवे स्टेशन हैं। इस परियोजना से अनेकों विश्व रिकार्ड कायम किये हैं। चाहे उंचे रेल पुल की बात हो या केबिल आधारित

रेल पुल की बात हो, चाहे भारतीय रेल में सबसे लंबे रेल सुरंग की बात हो या फिर बैलास्ट लेस ट्रैक की बात हो, सबसे ऊंचे रेल स्टेशन की बात हो या फिर खतरनाक लोकेशन पर बने स्टेशन या रेल लाईन की बात हो, एक पिलर वाले सबसे ऊंचे रेल पुल की बात हो या फिर भारतीय रेल में बर्फ बारी के मौसम में पूरी ट्रेन का बर्फ से ढ़कने की बात हो। सब कुछ आश्चर्यजनक और अदभुत है। स्वभाविक रूप से ऐसी जटिल रेल लाइन अभी निकट भविष्य में नहीं बनने वाली है। आशा है कि कटरा से रियासी तक की 17 किलोमीटर बाकी बची रेल लाईन अक्टूबर-दिसंबर 2024 तक खुल जाएगी जिससे जम्मूतवी से बारामूला तक रेल लाईन को देश के बाकी हिस्सों से जुड़ जाएगी।

4-लामडिंग-अगरतला-सबरूम-अखौरा रेल लाइन-शुरू में पूर्वोत्तर भारत की तरफ सभी लाइन मीटर गेज की थीं। यहां तक कि दिल्ली से गुवाहाटी पहुंचने के लिए वाया लखनऊ मीटर गेज ट्रेन और लाइन थी। पहाड़ी एरिया होने के कारण यह क्षेत्र भी रेलवे के लिए कठिन और चुनौती भरा रेल मार्ग रहा है। जहां तक यहां के इतिहास की बात है। लामडिंग 01 दिसंबर 1903 को मीटर गेज रेल लाइन से जुड़ा था। बदरपुर 23 अप्रैल 1893 को रेल लाइन से जुड़ चुका था। काफी बाद में बदरपुर से अगरतल्ला के बीच एक मेन लाइन बनाने का प्रस्ताव हुआ। त्रिपुरा राज्य में लांबडिंग से अगरतल्ला की दूरी 413 किमी है। त्रिपुरा राज्य में पहला रेल लाइन वर्ष 1964 में धर्मपुर पहुंची थी। फिर धरमपुर से कुमार घाट तक की रेल लाइन 1986 से 1990 के बीच बनी। फिर वर्ष 1993 में कुमारघाट से अगरतल्ला के बीच मीटर गेज लाइन बनाने का प्रस्ताव हुआ। फाइनली 08 जून 2008 को अगरतल्ला में पहली रेल लाइन पहुंची और फिर इसे चालू कर दिया गया। एक तरह से यह भारत में बनाई गई मीटर गेज के 150 वर्ष के इतिहास में बनाई गई अंतिम मीटर गेज लाइन थी। फिर इस अंतिम मीटर गेज रेल लाइन का पहले बदरपुर तक गेज परिवर्तन हुआ और फिर अंतिम कड़ी में 31 दिसंबर 2015 को अगरतल्ला तक गेज परिवर्तन कर दिया गया। 13 जनवरी 2016 को ट्रायल के बाद मार्च 2016 में इस पर बड़ी लाइन की गाड़ी चलने लगी। अगरतल्ला से यह लाइन आगे बढ़ाते हुए इसके भारत बांग्लादेश सीमा पर सबरूम तक 110 किमी लंबी रेल लाइन बनाई गई। यही लाइन आगे जाकर बांग्लादेश के रेल लाइन से मिल जाती है। मतलब बांग्लादेश देश को भारतीय रेल लाइन से जोड़ दिया गया है। सबरूम तक के खंड को 28 अगस्त 2019 को ट्रायल करके 03 अक्टूबर 2019 इस लाइन को खोल दिया गया था। एक तरह से कह सकते हैं कि यह प्रोजेक्ट बांग्लादेश के चटगांव बंदरगाह को जोड़ने के लिए बनाया गया है। इस रेल लाइन की जटिल होने का अनुमान इसी से लगा सकते हैं कि मीटर गेज के समय में भारतीय रेल की मीटर गेज की सबसे लंबी रेल सुरंग, 2 किमी लंबी रेल सुरंग यहीं बनी थी और अभी भारतीय रेल का सिंगल पिलर वाला सबसे ऊंचा रेल पुल भी इसी पूर्वोत्तर भारत में मणिपुर राज्य में बन रही है। पूर्वोत्तर भारत में इस समय कुल 20 रेल परियोजनाएं चल रहीं हैं।

5-कोत्तावलासा-किरंदुल (K-K) रेलवे लाइन-यह रेलवे अपने जटिल निर्माण के लिए प्रसिद्ध है। भारतीय रेल में मालगाड़ियों में एयर ब्रेक प्रणाली का सर्व प्रथम सफल परीक्षण के-के लाइन में किया गया था। यहाँ मालगाड़ी के प्रथम परीक्षण में एक साथ 8 डीजल इंजनों को जोड़कर मालगाड़ी चलायी गयी थी। यह स्वतंत्रा के बाद निर्मित होने वाली किसी घाट सेक्शन में पहली घाट सेक्शन वाली रेलवे है। K-K लाइन का निर्माण 1961 से 1968 के बीच किया गया था। जिसे वर्ष 1968 में खोला गया था। यह पहली रेलवे लाइन है जिसमें गति नियंत्रण के लिए 03 कैच साइडिंग बनाई गई है। यात्री गाड़ी में माल गाड़ी का इंजन और मालगाड़ी में एक साथ दो या तीन इंजन लगा होना खुद इस रेल मार्ग के चढ़ान और जटिलता को बताता

है। के-के रेलवे लाइन की विशेषताएँ- यह रेल लाइन अरकू घाटी के माध्यम से पूर्वी घाटों के पहाड़ी खंडों को पार करती है। कश्मीर घाटी में रेलवे लाइन बनने के पहले यह देश की सबसे ऊंची ब्रॉड गेज लाइन थी। इस लाइन में कुल 47 रेलवे स्टेशन, 60 सुरंग और 84 बड़े पुल, 1268 छोटे पुल हैं और कई सुरंग 520 मीटर तक हैं। इस रेलवे लाइन की लंबाई 445 किमी (277 मील) है। यह कुल 446 किमी. लंबी है। इसमें 117 किमी. आंध्र प्रदेश में, 158 किमी. ओडिशामें, 171 किमी. छत्तीसगढ़ में पड़ता है। यह स्वतंत्रता के बाद निर्मित होने वाली किसी घाट सेक्शन में पहली घाट सेक्शन वाली रेलवे है। यात्री गाड़ी में माल गाड़ी का इंजन और मालगाड़ी में एक साथ दो या तीन इंजन लगा होना खुद इस रेल मार्ग के चढ़ान और जटिलता को बताता है। इस मार्ग में केवल एक यात्री गाड़ी चलती है। जबकि मालगाडियोँ की संख्या दिन भर में 50 से 100 के बीच होगी। सभी में लौह अयस्क की ढुलाई होती है। जो भिलाई और विशाखापट्टनम स्टील प्लांट में ले जाये जाते हैं। यहाँ की सुन्दर घाटी कश्मीर को टक्कर देने वाली है। घाट सेक्शन में यात्रा करने वाले रेल प्रेमिओं को एक बार जरुर इस पूरे सेक्शन में यात्रा करनी चाहिए।

6-कोंकण रेलवे-पश्चिम भारत को दक्षिण भारत से जोड़ती एक अद्भुत रेलवे लाइन-कोंकण रेलवे 740 किमी लंबी रेलवे है। नवी मुंबई में इसका भी अपना जोनल आफिस है। मंडल के तौर पर इसका अपना 3 क्षेत्रीय कार्यालय है। एक तरह से सब कुछ भारतीय रेल जैसा ही है लेकिन यह भारतीय रेल का हिस्सा नहीं है और इस 740 किमी को भारतीय रेल अपने रूट लंबाई में नहीं जोड़ती है। इसका कारण है कि यह एक कारपोरेशन है। जबकि कोंकण रेलवे में भारतीय रेल के साथ साथ महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक, केरल सरकार का भी हिस्सा है। कारपोरेशन मतलब कुछ प्राइवेट हिस्सा और कुछ सरकारी हिस्सा। भले ही यह भारतीय रेल का हिस्सा नहीं है लेकिन यह भारतीय रेल का एक उपक्रम जरूर है। कोंकण रेलवे में 2286 रेल पुल, 382 कर्व, 91 रेल सुरंग और 72 रेलवे स्टेशन हैं। कोंकण रेलवे की शुरुआत में पहली रेलगाड़ी को 26 जनवरी 1998 को गणतंत्र दिवस के दिन हरी झंडी दिखा कर रवाना किया गया था और कोंकण रेलवे को राष्ट को समर्पित किया गया था। कोंकण रेलवे ने कई ऐसे संरचनाएं बनाई जो भारत देश में पहली बार बनी। किसी एक सेक्शन में सबसे ज्यादा रेल सुरंग, इसी कोंकण रेलवे में है। कोंकण रेलवे में सबसे पहले रो-रो मालगाड़ी रेल सेवा शुरू किया तो सबसे पहले सबसे ऊंचा पनवेल रेल पुल का निर्माण किया और तत्कालीन सबसे लंबी रेल सुरंग करबुडे रेल सुरंग का निर्माण भी किया। यह काफी जटिल और खूबसूरत रेल मार्ग है।

7-ऋषिकेश-कर्णप्रयाग लाइन-यह ऋषिकेश में योग नगरी ऋषिकेश रेलवे स्टेशन से कर्णप्रयाग तक बन रही है। यह उत्तराखंड के चार धाम तीर्थयात्रा को जोड़ने के लिए चार धाम रेलवे के लिए भारतीय रेलवे का नई रेल लाईन है मार्ग है। इस परियोजना को राष्ट्रीय सामरिक महत्व का माना जाता है। यह उत्तराखंड में हिमालय के गढ़वाल क्षेत्र में यमुनोत्री, गंगोत्री, बद्रीनाथ और केदारनाथ के चार धाम मंदिरों से कनेक्टिविटी को बेहतर बनाने में मदद करेगी। वर्ष 1996 में इस परियोजना के लिए सर्वेक्षण शुरू किया था। यह लाइन तीर्थयात्रियों और स्थानीय निवासियों की सेवा करेगी और भारत-चीन सीमा पर सैनिकों को तेज़ी से ले जाने में सक्षम होगी। इस परियोजना की आधारशिला 9 नवंबर 2011 को रखा गया था। कुल 126 किलोमीटर लंबी रेलवे परियोजना का संरेखण 2013 में पूरा हो गया था और वर्ष 2015 में काम शुरू हुआ। यह परियोजना 16200 करोड़ रुपये से बन रही है। यह रेल लाईन ऋषिकेश और कर्णप्रयाग के बीच यात्रा के समय को 6-7 घंटे से घटाकर 2 घंटे कर देगी। यह 105 किमी सुरंगों से होकर गुजरेगी। इसमें भारत की

सबसे लंबी सुरंग 15.1 किलोमीटर लंबी सुरंग बन रही है,जो देवप्रयाग और लछमोली के बीच बनाई जाएगी। इस लाइन में 12 स्टेशन, 17 सुरंगें और 35 पुल होंगे। मार्च 2024 तक, 70% काम पूरा हो चुका है और यह लाइन दिसंबर 2025 तक खुलने कि संभावना है।

8-डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (DFC) रेलवे लाइन-DFC रेल लाइन, ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर EDFC और वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर WDFC में बनती हुई है। इस की स्थापना 30 अक्टूबर 2006 को हुई थी। यह भारतीय रेल की स्वामित्व वाली SPV कंपनी है। जापान के लोन से WDFC का और विश्व बैंक के लोन से EDFC का निर्माण किया जा रहा है। इसका नियंत्रण कार्यालय/कंट्रोल आफिस EDFC का प्रयागराज में और WDFC का साबरमती में है। WDFC रेल लाईन दादरी (उत्तर प्रदेश) से JNPT (मुम्बई) तक कुल लंबाई 1504 किमी. है। जबकि EDFC कि रेल लाईन लुधियाना (पंजाब) से दानकुनी (पश्चिम बंगाल) कुल लंबाई 1873 किमी. है। WDFC में कुल 1504 किमी से 1046 किमी सेक्शन खुला हुआ है। जिस पर मालगाड़ी चल रही हैं। EDFC में लुधियाना (पंजाब) से दानकुनी (पश्चिम बंगाल) कुल लंबाई 1873 किमी. में से 1337 किमी में मालगाड़ी चल रही हैं। जिसमें सोननगर-दानकुनी के बीच 538 किमी लंबे सेक्शन में अभी निर्माण कार्य चल रहा है। DFC के लगभग सभी स्टेशन एक समान या एक डिजाइन के बने हैं। दूसरी बात यह कि भारतीय रेल के जो अभी जो स्टेशन हैं। उसके आगे न्यू लगा दिया गया है और वह DFC का स्टेशन का नाम हो गया है। जैसे कि न्यू खुर्जा, न्यू रेवाड़ी, न्यू मकरपुरा, न्यू डगमगपुर इत्यादि। यह सभी डबल रेलवे लाइन है और साथ ही साथ हाई राइज (हाई पैंटोग्राफ) बिजलीकृत रेल मार्ग है।

9-कोलकाता मेट्रो रेलवे-कोलकाता मेट्रो रेलवे भी एक बहुत जटिल रेल परियोजना रही है क्योंकि पहली बार भारत में कोई मेट्रो ट्रेन बनाई गई थी और वह भी रेलवे द्वारा कोलकाता जैसे बड़े शहर में, जहां सघन बस्ती है और काफी पुराने भवन हैं। उसके नीचे से मेट्रो ट्रेन बनाना एक बहुत कठिन और जटिल कार्य था। पहली मेट्रो ट्रेन को बनाने का विचार वर्ष 1950 में किया गया लेकिन निर्माण कार्य की शुरुआत 01 जून 1972 को शुरू हुआ और 24 अक्टूबर 1984 को भारत और एशिया की पहली मेट्रो ट्रेन को कोलकाता के एसप्लानेड और भवानीपुर के बीच 3.40 किलोमीटर दूरी के बीच शुरू हुई। इसे बनाने में में अनेक कठिनाई के कारण कई वर्ष लग गए थे। इसके बाद से धीरे-धीरे इसका विस्तार होता रहा लेकिन हमेशा कोई न कोई दिक्कत आती रही। मेट्रो रेल कुछ जगहों पर भूमि पर है तो कुछ जगह पर भूमि के अंदर। अब तो 06 मार्च 2024 से यह हुगली नदी के नीचे देश की पहली अंदर वाटर मेट्रो ट्रेन बनाई और चलाई जा रही है, जो कि कोलकाता मेट्रो रेल का हिस्सा है। हालांकि यह ब्राड गेज की बजाय स्टैंडर्ड वाली मेट्रो ट्रेन है। कोलकाता में पहले से ही ट्राम सेवा संचालित है। इसलिए सड़क के किनारे मेट्रो का निर्माण करना अपने आप में और दिक्कत भरा कार्य रहा है। कोलकाता मेट्रो का अनेक जटिलता के बावजूद भी बहुत लंबी दूरी तक विस्तार होता जा रहा है जो अपने आप में एक बहुत अच्छा कार्य है। कोलकाता में मेट्रो की कुल लंबाई 48 किलोमीटर है और 40 रेलवे स्टेशन हैं।

10-अहमदाबाद-मुंबई बुलेट ट्रेन परियोजना-भारत में बुलेट ट्रेन का संचालन और निर्माण भारतीय रेल का और भारत के लोगों का एक बहुत पुराना सपना रहा है लेकिन बुलेट ट्रेन का निर्माण बहुत ही कठिन और दिक्कत वाला काम रहा है और इस पर बहुत ज्यादा लागत लगने की वजह से यह हमेशा देरी होता

रहा। भारत के पास बुलेट ट्रेन बनाने या चलाने की अपनी कोई तकनीक भी नहीं थी। इसलिए इसका निर्माण और कठिन होता गया। भारत और जापान ने सितंबर 2013 में नई दिल्ली में मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर का एक संयुक्त व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। फाइनली जापान से समझौता के बाद अहमदाबाद से मुंबई के लिए बुलेट ट्रेन का निर्माण कार्य शुरू करने के लिए 14 सितंबर 2017 को साबरमती में इसका शिलान्यास किया गया। बुलेट ट्रेन परियोजना के अंतर्गत इसका 92 प्रतिशत भाग, एलिवेटेड रेलवे लाइन मतलब फ्लाईओवर पुल टाइप संरचना बनाकर उस पर रेल लाइन बिछाने का कार्य किया जाएगा। यह कुछ भूमि पर और कुछ भाग समुद्र के नीचे और कुछ भाग ग्रेड सेपरेट पर भी रहेगी। बाकी तो ज्यादा हिस्सा एलिवेटेड है ही। ठाणे और विरार के बीच 21 किमी भूमिगत सुरंग से होकर जाएगी। इस 21 किलोमीटर में से 07 किमी समुद्र के अंदर से होकर जाएगी। यह मुंबई में बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स के भूमिगत (अंडरग्राउंड) स्टेशन से शुरू होगी और अहमदाबाद तक जाएगी। जबकि इसका अनुरक्षण इत्यादि साबरमती में होगा। इसके लिए अब तक 100 किलोमीटर से ज्यादा लंबा एलिवेटेड पुल बनाया जा चुका है। अहमदाबाद से वापी तक का ज्यादातर निर्माण कार्य के लिए पुल बना लिया गया है। बीच-बीच में कई बड़े रेलवे ब्रिज आए हैं। उनका भी निर्माण कर लिया गया है। सबसे बड़ी दिक्कत ठाणे और विरार के बीच 21 किमी भूमिगत सुरंग में होगी। इस पूरे परियोजना का कार्य बहुत तेजी से चल रहा है। इस पूरे क्षेत्र का एक छोटा सा क्षेत्र जो सबसे पहले बनकर तैयार हो रहा है वह है वलसाड से वापी तक का क्षेत्र। आशा है कि यह छोटा सा क्षेत्र सबसे पहले वर्ष 2027 में चालू कर दिया जाएगा। मुंबई और अहमदाबाद के बीच 508 किमी लंबी यह बुलेट ट्रेन, मानक गेज (स्टैन्डर्ड गेज) लाइन के निर्माण को मंजूरी दी गई थी और 2028 तक चालू होने की उम्मीद है। इसकी संचालन गति 320-350 किमी/घंटा रहेगी। इसके प्रस्तावित 12 स्टेशन मुंबई, ठाणे, विरार, बोईसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरूच, वडोदरा, आनंद, अहमदाबाद और साबरमती हैं। यह कश्मीर घाटी रेलवे के बाद देश की सबसे या देश की दूसरी सबसे जटिल और कठिन रेल लाइन परियोजना है।

सेवानिवृत्त रेल अधिकारी
पश्चिम रेलवे

****

राजभाषा नियम, 1976
नियम - 5

हिंदी में प्राप्त पत्रादि के उत्तर

नियम 3 और नियम 4 में किसी बात के होते हुए भी, हिन्दी में पत्रादि के उत्तर केन्द्रीय सरकार के कार्यालय से हिन्दी में दिए जाएंगे ।

काव्यानुवाद (अन्यत्र प्रकाशित)

आता काही नाही	**अब वहां कुछ नहीं है**
मंगेश पाडगांवकर	**- डॉ. विपिन पवार**
सुकलेल्या चिखलाची एक वाट दिसते ना ? तिथून एक झरा जायचा...... आता काही नाही !	सूखे हुए कीचड़ की, एक पगडंडी देख रहे हो न ? वहां से एक झरना बहता था ...... अब वहां कुछ नहीं है !
वेलीवर निळं निळं एक फूल दिसतं ना ? तिथे एक पक्षी गायचा...... आता काही नाही !	पेड़ की फुनगी पर नीला- सा, एक फूल देख रहे हो न ? वहां एक पंछी गाया करता था ...... अब वहां कुछ नहीं है !
प्राजक्ताच्या झाडाखाली फुलं पडली दिसतात ना ? तिथे वारा निरोप घ्यायचा...... आता काही नाही !	हरसिंगार के पेड़ तले, झरे हुए फूल देख रहे हो न ? वहां से पवन विदा लेता था...... अब वहां कुछ नहीं है ?
अंधाराच्या पहाड़ावर एक चांदणी दिसते ना ? तिथे ढग हाक द्यायचा ...... आता काही नाही !	अंधियारे के पहाड़ पर, एक तारा देख रहे हो न ? वहीं से बादल पुकारता था ...... अब वहां कुछ नहीं है !
नदीच्या काठावर पडकं देऊळ दिसतं ना ? कुणीतरी कुणासाठी तिथे यायचा...... आता काही नाही !	नदी के कछार पर, मंदिर के अवशेष देख रहे हो न ? कोई तो किसी के लिए वहां आया करता था...... अब वहां कुछ नहीं है !

मूल मराठी से हिंदी अनुवाद

पूर्व उप महाप्रबंधक (रा.भा.), मध्य रेल

लेख

शायद हां

-**वैष्णवी अय्यर**

"शायद हां, वो कोई और थी,
जिसको कोई फ़िक्र नहीं थी ।
न कोई पछतावा था, बस आगे बढ़ती रहती थी,
अनजान सी दुनिया में, सबको अपना मान लेती थी ।"

शायद हां, ये संसार बदलता जा रहा है । जीवन की कुछ और ही सच्चाई राज़ बनके छुपी हुई है । मां की आवाज़ सुनके वो सुबह भी सुकून भरी हो जाती थी, आंख खुलते ही चिड़ियों की चहचहाहट सुनाई देती थी। अब वही जिंदगी उनके बिना खाली हो गई है, मां की वो सुकून भरी प्यारी सी आवाज़ या वो पापा की डांट, अब सालों से नहीं सुनी है। ऐसा लगता है कि, जिंदगी का एक हिस्सा ही गायब हो गया । मन में एक ख़याल आता है कि "काश, वो दिन वापस आ जातें, और हमारी जिंदगी आसान कर जातें।"

वो बिना फ़िक्र के सब कुछ पा लेना, कुछ खोने का पछतावा नहीं रहता था । बस सपनों की उड़ान भरने की आज़ादी होती है।

शायद हां, जीने का तरीका बदल रहा है । नहीं, अब लोग बदल रहें हैं । मेहनत और ईमानदारी दूरी बनाने लगी हैं परंतु, धोखाधड़ी और बेईमानी लगातार बढ़ रही हैं ।

शायद हां, इसमें हमारा दोष है । तकनीकी उन्नति हो रही है और जीवनशैली में बदलाव आ रहा है। अब लोग ज्यादातर समय टीवी, कंप्यूटर और स्मार्टफोन के साथ बिताते हैं। इस बदलाव के कारण उनका शारीरिक और मानसिक विकास प्रभावित हो रहा है। परिवार वालों को समय नहीं दे पा रहें, उनके साथ बैठे हुए अरसें बीत गए। दूरी लगातार बढ़ती जा रही है, इस दूरी को बढ़ाने वाली आज की ही पीढ़ी है, जो अपनी जिंदगी अलग करके चलने लगी है। अगर हम अपनी जिंदगी उनकी वजह से जी रहें हैं, उन्होंने

हमें जन्म दिया है, क्या हम कुछ समय अपनी जिंदगी में से निकाल कर उनके नाम नहीं कर सकते? उनके साथ बैठ के, बातें कर उनका दिल हल्का नहीं कर सकते?

जिंदगी का दूसरा नाम ही बदलाव है, परन्तु अगर इस जिंदगी को हम सकारात्मक तरीके से बदलें तो हम खुद के साथ दुसरों को भी खुश रख सकते हैं ।

किसी बात पर दुबारा बिना सोचे ही उसे कर लेती थी, मेरे हिस्से की फ़िक्र मम्मी–पापा कर लिया करते थे, मुझे आंच तक नहीं आने देते थे । अब हर चीज को हजारों बार दिमाग में घुमाना पड़ता है, बोलने के पहले कितनी बार सोचना पड़ता है। हमारे हिस्से की फ़िक्र हमें करनी पड़ती है, दूसरों का भी जिम्मा हम ले लेते हैं ।

जिम्मेदारियां क्या होती है? ये सोचा करते थे । अब उन्हीं जिम्मेदारियों के तले दब जाते हैं । शायद हां, जिंदगी ही समझ नहीं आ रही या कुछ ज्यादा ही समझ आने लगी है । इस दौर में हम पीछे रह गए या लोग ज्यादा ही आगे निकल गए हैं ?

कुछ ही समय में जिंदगी बहुत कुछ सिखा गई, कुछ ऐसी ही सीख मैंने ली :

- हमें इस पल में जीना चाहिए, भविष्य की फ़िक्र कर के कोई फायदा नहीं होता ।
- दूसरों के लिए नहीं, खुद के लिए जीना होता है ।
- जो होता है, आपके भले के लिए ही होता है ।
- आपके गलत कर्म, आपको ही नुक्सान पहुचाएंगे । अगर अच्छे कर्म करेंगे तो सफलता की सीढ़ी पर चड़ते जाएंगे ।
- कोशिश करना नहीं छोड़ना है। जो व्यक्ति कोशिश करता रहता है, वह जिंदगी के सारे गमों को भुलाकर मुस्कराहट के साथ जीता है ।
- खुद से खुश रहना और अकेले रहना सीख लीजिए, आपको कभी किसी की जरूरत नहीं पड़ेगी ।
- किसी पर आँख बंद कर के भरोसा नहीं करना चाहिए । कोई अपना नहीं होता ।
- दूसरों की मदद के लिए हमेशा आगे रहिए, आ भगवान आपकी सहायता के लिए खुदएंगे ।
- हम वास्तविकता की अपेक्षा कल्पना के कारण अधिक पीड़ित होते हैं, वास्तविकता में जीना सीखें , कल्पना में जी कर कोई फायदा नहीं, बस नुकसान है ।
- हर विपत्ति अपने साथ, एक समतुल्य या अधिक लाभ का बीज लेकर आती है ।
- यह मायने नहीं रखता कि आप क्या सहते हैं, बल्कि यह मायने रखता है कि आप उसे कैसे सहते हैं।
- जीवन का आनंद लें। मरने के लिए बहुत समय है ।
- जब हम किसी परिस्थिति को बदलने में सक्षम नहीं होते, तो हमें खुद को बदलने की चुनौती मिलती है ।
- ईमानदार होने से आपको बहुत सारे दोस्त तो नहीं मिलेंगे, लेकिन इससे आपको हमेशा सही दोस्त मिलेगा।
- यदि आपकी करुणा में आप स्वयं शामिल नहीं हैं, तो वह अधूरी है ।
- जीवन का झूठ मीठा साबित होता है, पर सच हमेशा कड़वा ।

जीवन को एक डिब्बे की तरह समझिए। इस डिब्बे के अंदर खुशियों और अच्छी चीजों का एक बंडल है, लेकिन उस खुशी तक पहुंचने के लिए, हमें उस डिब्बे का कवर हटाना होगा और वह कवर है, विपत्ति। अगर आप विपत्ति का कवर हटा देंगे, तो आप देखेंगे कि आपके लिए खुशी और अच्छी चीजों का उपहार है। कवर हटाने के लिए, आपको अपना नजरिया बदलना होगा। आपको इस तथ्य पर विश्वास करना होगा कि अच्छी चीजें बुरी चीजों के बाद आती हैं। यह हमेशा से ऐसा ही रहा है।

शायद हां, जीवन की सच्चाई कुछ और ही है । अपना नजरिया बदलें, और आप अपने आस-पास की हर चीज को बदल देंगे। जीवन की सच्चाई यह है कि हमें हमेशा सबसे पहले बदलाव की जरूरत होती है।

शायद हां, उस बुरे समय के बाद, अच्छा समय आने का वक्त आ गया है जिसका बेसब्री से इंतजार कर रहे हैं, वो आने वाला है ।

"इंतजार अब उन सुकून भरी रातों का,
फ़िक्र बिना उन लम्हों का,
सच्चे वादों का, उन यादों का,
जिंदगी के उन हसीं पलों का ।

निजी सहायक / मुख्य परियोजना प्रबंधक
गति शक्ति इकाई, उत्तर पश्चिम रेलवे, जोधपुर

****

हिंदी हमारे देश और भाषा की प्रभावशाली विरासत है।

माखनलाल चतुर्वेदी

कविता

रेलगाड़ी हूं

-त्रिपुरारी कुमार

रेलगाड़ी हूं, रेलगाड़ी हूं,
भारत की सर्वश्रेष्ठतम सुलभ सवारी हूं।
मेल हूं, मेल कराती हूं,
दुरियां- मजबूरियां तन्हाइयों को मिटाती हूं ।।1।।

देश की वृद्धि, समृद्धि की संस्कृति हूं,
भारत की प्रगति, उन्नति की प्रकृति हूं।
आन बान शान हूं, सेवा में मुस्कान हूं -2।।2।।

फेयरी क्वीन हूं, डेक्कन क्वीन हूं,
जन-जन की आकांक्षा क्वीन हूं।
राजशाही में महाराजा हूं, गरीबों का रथ हूं,
यात्रियों का सर्व सुख-सामर्थ्य हूं-2 ।।3।।

मेल हूं, एक्सप्रेस हूं, हेतू एक-नाम अनेकानेक हूं,
उदय हूं - दुरांतो हूं, तेज में तेजस हूं,
जन-जन की जनशताब्दी हूं -2।।4।।

राज्यों में रानी हूं, दिल्ली से चलती राजधानी हूं।
सफर में हमसफर हूं, गति में गतिमान हूं।
दूरी में विवेक हूं, दर्शन में भारत हूं,
अमृतकाल में वंदे भारत हूं-2। ।।5।।

आपदा में अपना हूं, भारतीयों का सपना हूं,
युद्ध काल में सेना आयुध वाहिनी हूं।
सुखा में पानी हूं, कोरोना में श्रमिक हूं, ऑक्सीजन हूं,
हर स्थिति में उपस्थित हूं, हर परिस्थिति में तैयार हूं, तत्पर हूं।।6।।

शोभायमान हूं, सुशोभित हूं, विभूषित हूं,
परम हूं, परांतक हूं, प्रचंड हूं,
विभुं हूं, व्यापक हूं, निरंतर हूं,
करुणाकर हूं, कल्याणकारी हूं, कल्पांतकारी हूं।।7।।

भारत का गौरव हूं,
भारत का दर्शन हूं।
वंदे भारत हूं-2
हां मैं रेलगाड़ी हूं -2 ।।8।।

मुख्य वाणिज्य निरीक्षक
मध्य रेल, पुणे

****

राजभाषा अधिनियम 1963 की धारा (3)3 के अंतर्गत अनिवार्य रुप से द्विभाषी जारी किए जाने वाले कागज़ात

1.	सामान्य आदेश	General Orders
2.	संकल्प	Resolution
3.	परिपत्र	Circulars
4.	नियम	Rules
5.	प्रशासनिक या अन्य प्रतिवेदन	Administrative or other reports
6.	प्रेस विज्ञप्तियां	Press Release/Communiques
7.	संविदाएं	Contracts
8.	करार	Agreements
9.	अनुज्ञप्तियां	Licences
10.	निविदा प्रारुप	Tender Forms
11.	अनुज्ञा पत्र	Permits
12.	निविदा सूचनाएं	Tender Notices
13.	अधिसूचनाएं	Notifications
14.	संसद के समक्ष रखे जाने वाले प्रतिवेदन तथा कागज़ पत्र	Reports and documents to be laid before the Parliament

कविता

आज मेरा रेस्ट है

- मुकेश कुमार

आज मेरा रेस्ट है,
दिन मेरा बेस्ट है।
घर में बहुत काम पड़ा है,
और आए हुए गेस्ट हैं।
बच्चों के स्कूल जाना है,
बैंक जाकर चेकबुक लाना है।
बाजार जाना भी जरूरी है,
क़्योकि घर में नहीं टूथपेस्ट है।
आज मेरा रेस्ट है,
दिन मेरा बेस्ट है।

बच्चों को ले जाकर,
गार्डन घुमाना है।
रूठी हुई बीवी को,
सिनेमा दिखाना है।
बूढ़ी माँ को लेकर,
मंदिर भी जाना है।
ऐसी हालत देखकर,
लगता है मेरा टेस्ट है।
आज मेरा रेस्ट है,
दिन मेरा बेस्ट है।

घर में आए गेस्ट हैं,
उन्हें घुमाने ले जाना है ।
बिजली बिल भरने को,
बिजली ऑफिस भी जाना है ।
अपने रूठे हुए भाई को,
घर से मनाकर आना है ।
इतना बोझ देखकर,
दर्द से परेशान चेस्ट है ।
आज मेरा रेस्ट है,
दिन मेरा बेस्ट है ।

मेरा दोस्त भी बीमार है,
अस्पताल जाना जरूरी है ।
सब काम कर नहीं सकता,
ये मेरी मजबूरी है ।
समझ में कुछ आता नहीं,
भगवन् ! ये कैसा टेस्ट है ?
हमें कुछ रास्ता दिखाओ,
आपसे रिक्वेस्ट है ।
आज मेरा रेस्ट है,
दिन मेरा बेस्ट है ।

उप स्टेशन प्रबंधक, बदलापुर
मुंबई मंडल

****

कविता

मेरी देह को मेरी आत्मा का कोटि कोटि धन्यवाद

-रजनीश दुबे "धरतीपुत्र"

इतने बरस मैं तुझमें रही,,,,,,,,
,,,,,,,,,,बिन किराये मैं रहती रही
पाने वाली मैं थी किंतु,,,,,,,,
,,,,,,,,,खोने वाली तू खोती रही

सुख में जितना रहती थी मैं,,,,,,
,,,,,,,,,उससे दुगना दुख तू झेल रही
तेरी नींद मुझे सुलवाती थी,,,,,,
,,,,,,,,,पर मैं तुझको रुलवाती थी

इच्छाओं में बंधी थी मैं पर,,,,,,
,,,,,,,,मजदूरी तुझसे करवाती थी
जन्म लिया था तूने जब,,,,,,
,,,,,,,,तब मैं तेरे भीतर बैठ गई

जब तरुण हुई काया लेकर,,,,,
,,,,,,,,तो आशा तुझसे करती रही
ये दे दे या वो दे दे के,,,,,,,
,,,,,,,गीत चराचर गाती रही

कभी इच्छा व्यंजन, सवर्णों की,,,
,,,,,,,,या फिर कुबेर के चरणों की
पद तू पाती थी बड़े बड़े,,,,,,,
,,,,,,,मैं मद में आकर बैठी रही

फिर वृद्ध हुयी तू ए देह मेरी,,,,
,,,,,,,,तुझसे उम्मीदें मैं तोड़ रही
तब नई देह की इच्छा में मैं,,,,,,
,,,,,,,,,संबंध स्वार्थ का तोड़ रही

इतने बरस मैं तुझमें रही,,,,,,,,
,,,,,,,,,,बिन किराये मैं रहती रही
पाने वाली मैं थी किंतु,,,,,,,,
,,,,,,,,,खोने वाली तू खोती रही

वर्धमान टेक्सटाइल, नर्मदापुरम

****

राजभाषा नियम, 1976

नियम 2 में दी गई परिभाषा के अनुसार देश के राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को हिंदी के अनुमानित ज्ञान के आधार पर तीन क्षेत्रों 'क', 'ख' एवं 'ग' में विभाजित किया गया है :

भाषा क्षेत्र	राज्य/संघ राज्य
'क'	बिहार, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखंड, उत्तराखंड, राजस्थान और उत्तर प्रदेश राज्य तथा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह, दिल्ली संघ राज्य
'ख'	गुजरात, महाराष्ट्र और पंजाब राज्य तथा चंडीगढ़, दमण और दीव तथा दादरा और नगर हवेली संघ राज्य
'ग'	उपरोक्त निर्दिष्ट राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों से भिन्न राज्य तथा संघ राज्य

कविता

अकेला

-जयश्री चौकसे

हर इंसान आता है अकेला
और जाता है अकेला
यही जाना, सुना और
समझा था मैंने भी,
पर अचानक एक दिन मैंने अंतर्दृष्टि से देखा..

एक जन्म लेते हुए
शिशु के साथ
जन्म लेते हुए
किसी के सपने
किसी की अतृप्त इच्छाएं
किसी की शुभकामनाओं को
मन को

बहुत भीतर तक भिगो गया
किसी जाते हुए
व्यक्ति के साथ जाता, डूबता
एक पूरा संसार
एक परिवार का भविष्य
एक अरमानों की डोली
जो विदा न हो सकी।

क्या वास्तव में
हर इंसान आता है अकेला
और जाता है अकेला?

-सहायक, एलआईसी, जबलपुर

मराठी खंड

लेख

:: प्रवासाचे वर्णन ::

- नितिन पंडित सोनार

प्रवास म्हणजे काय? प्रवास म्हणजे एका जागेपासून दुसऱ्या जागेपर्यंत स्थलांतर करणे किंवा जाणे. इतकी साधी-सरळ प्रवासाची व्याख्या होईल. तर मग पर्यटन म्हणजे नक्की काय? परंतु पर्यटनाची व्याख्या थोडी विस्तृत आहे. पर्यटनाची व्याख्या? जागतिक पर्यटन संस्थांच्या व्याख्येप्रमाणे– **'चोवीस तासापेक्षा अधिक व एक वर्षापेक्षा कमी काळ, घर व कामाची जागा सोडून इतर जागी राहणे, तेथील दृश्ये पाहणे आणि आनंद लुटणे म्हणजे पर्यटन'**. अशी औपचारिक व्याख्या करायला गेल्यास ती अधिकच क्लिष्ट होत जाईल म्हणून मी आपल्या सोप्या मराठी भाषेत सांगायचा प्रयत्न करेन. पर्यटन म्हणजे काय? "एकटे किंवा समूहाने, घर आणि कामाच्या जागे व्यतिरिक्त दूर राहून तेथील गोष्टींचा आनंद घेणे व वापर करणे, तिथपर्यंत प्रवास करणे, तेथील खाणं-पिणं-राहणं, मनोरंजन, खरेदी, तेथील स्थानिकांशी संवाद-भेटीगाठी घेणं, तसेच यामध्ये समाविष्ट असणाऱ्या सर्व घटना, आपण केलेलं नियोजन व आपली योजना, संपर्कात येणाऱ्या संस्था व उद्योग, या सर्वांचा एकूण सहभाग व समावेशातून आपल्याला मिळणारा अनुभव किंवा अनुभवांची शृंखला म्हणजे पर्यटन. "पर्यटनाची नक्की सुरुवात कोठून होते आणि कुठे संपते हे सांगणे तसे अवघड आहे. परंतु सर्वसाधारणपणे, आपल्या मनात एखाद्या जागेविषयी/ दृश्याविषयी आवड निर्माण होते, तेथूनच खरी पर्यटनाची सुरुवात होते आणि तेथे जाऊन तो अनुभव घेऊन येईपर्यंत पर्यटन सुरूच असते. फेसबुकवर मित्र किंवा मैत्रिणीने टाकलेला एखादा फोटो असेल, चित्रपटातील एखादे दृश्य असेल किंवा वर्तमानपत्रातील एखाद्या लेखाचे लेखन असेल, ते पाहून-वाचून आपल्यालाही त्या जागी जाऊन येण्याची, ते सौंदर्य दृश्य प्रत्यक्ष पाहण्याची सुप्त इच्छा मनामध्ये जागृत होते. ती इच्छाच पर्यटनाची सुरुवात असते. त्या इच्छेने आपण त्याबद्दल अधिक माहिती गोळा करायला सुरुवात करतो. मग तिथे पोहोचण्यासाठी बजेट व सोयीचा रस्ता व वाहतूक यांची निवड करतो. तेथे राहण्याची सोय करतो. आपण प्रत्यक्ष तेथे जाऊन त्या गोष्टीचा अनुभव घेऊन येतो आणि तो अनुभव मित्र-मैत्रिणींशी प्रत्यक्षात किंवा सोशल मेडिया मध्ये शेअर करतो. ते पाहून इतरांच्या मनामध्ये सुद्धा तो अनुभव घेण्याची इच्छा जागृत होते. एकंदरीत प्रवास व पर्यटनासाठी एखादी प्रेरणा, हेतू, उद्देश किंवा निश्चय असणे गरजेचे आहे. कृषी पर्यटन आणि शाश्वत पर्यटन यासारख्या पर्यटनामागे ही जसा वेगळा उद्देश असतो त्याप्रमाणे प्रत्येक पर्यटनामागे वेगवेगळे हेतू असतो. या प्रेरणा किंवा उद्देशानुसार पर्यटनाचे अनेक वेगवेगळे प्रकार पडतात. सण-समारंभासाठी गावी जाणे असो किंवा कार्यासाठी/दर्शनासाठी एखाद्या धार्मिक ठिकाणी जाणे असो,

कामानिमित्त बाहेरगावी-परदेशी जाणे असो हे सर्व पर्यटनाचाच भाग आहेत. फक्त आरामासाठी, मौज-मजेसाठी किंवा आनंदासाठी फिरायला जाणे म्हणजे पर्यटन नव्हे.

धार्मिक आणि ऐतिहासिक पर्यटनाला तेवढेच महत्व आहे. आज वेगवान दळणवळणाच्या साधनाने जग जवळ आले असताना देशाबरोबरच बाहेरचे जग जाणून घेण्याच्या माणसाच्या ओढीने हे क्षेत्र सातत्याने विस्तारत आहे. कोणत्याही देशाच्या अर्थव्यवस्थेत पर्यटनाची भूमिका महत्वाची आहे. म्हणूनच भविष्याचा वेध घेत या भूमिकेला अधिक महत्व प्राप्त व्हावे यासाठी संयुक्त राष्ट्राच्या जागतिक पर्यटन संघटनेने यावर्षीच्या जागतिक पर्यटन दिनाला 'शाश्वत पर्यटन-विकासाचे साधन' असे घोषवाक्य निश्चित केले आहे. जागतिक पर्यटन संघटना पर्यटनाला चालना देण्याच्या दृष्टीने या क्षेत्राच्या विविध पैलूंविषयी मार्गदर्शन करते तसेच पर्यटन विकासासाठी कार्य करते. भारतासह या संघटनेचे 155 सदस्य आहेत. स्पेनमधील टोरोमॉलीनोज येथे 1979 मध्ये झालेल्या जागतिक पर्यटन संघटनेच्या सभेत 1980 पासून पर्यटन दिन साजरा करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. दरवर्षी पर्यटन दिनाच्या निमित्ताने या क्षेत्राशी संबंधित विविध पैलूंवर चर्चा घडवून आणली जाते. वर्षभरासाठी एक संकल्पना निश्चित करून त्यानुसार कार्यक्रमांचे आयोजन जगभरात करण्यात येते. यापूर्वी सांस्कृतिक बंध, पर्यटन आणि जैवविविधता, महिलांसाठी संधी, पर्यावरण बदलास प्रतिसाद, क्रीडा आणि पर्यटन, खाजगी क्षेत्राचा सहभाग अशा विविध विषयांवर विचार करण्यात आला आहे. यावर्षी 'पर्यटन आणि विकास' हा संबंध अधोरेखित करण्याचा प्रयत्न करण्यात येणार आहे. पर्यटन हा जगातील रसायने आणि इंधना नंतरचा तिसऱ्या क्रमांकाचा मोठा व्यवसाय आहे. जगभरातील अनेक नागरिकांसाठी उत्कर्षाचे साधन आणि जीवनाची आशा म्हणून या क्षेत्राचे मोठे योगदान आहे. पर्यटन क्षेत्राच्या माध्यमातून निर्माण होणाऱ्या प्रत्यक्ष आणि अप्रत्यक्ष रोजगारांवर अनेकांचा उदरनिर्वाह अवलंबून आहे. वाहतूक, हॉटेल्स, मनोरंजन आदी व्यवसायही पर्यटनाशी जोडले गेले आहेत. गतवर्षी 120 कोटी पर्यटकांनी जगभरातील विविध स्थांनांना भेटी दिल्या आहेत. ही संख्या 2030 पर्यंत 180 कोटींच्या घरात जाईल असा अंदाज जागतिक पर्यटन संघटनेने व्यक्त केला आहे. या संधीचा उपयोग करून शाश्वत विकासाला चालना देता येणे शक्य आहे. पर्यटनाचा या दृष्टीने विचार होणे आवश्यक आहे. पर्यटन व्यवसायामुळे सामाजिक, आर्थिक आणि पर्यावरण विषयक विकास होण्याबरोबरच पर्यटन स्थळ परिसरात राहणाऱ्या नागरिकांच्या जीवनमानातही बदल घडून येतो. पर्यटकाला आवश्यक असणारी निवास, भोजन, वाहतूक, माहिती, मनोरंजन आदी व्यवस्थेसोबतच त्या भागातील उत्पादनांदेखील मागणी निर्माण होते. सांस्कृतिक आदान-प्रदानाच्या माध्यमातून नागरिकांना एकमेकाशी जोडण्याचे कामदेखील पर्यटनाच्या माध्यमातून होत असते. त्यामुळे पर्यटन विकासात नागरिकांचा जेवढा सहभाग वाढेल, तेवढेच त्या भागातील अर्थकारणाला देखील गती मिळते. पर्यटनाबाबत विकासाच्या कल्पना मांडतांना त्या भागातील खास खाद्यसंस्कृती, पारंपरिक कला, साहित्य, लोकजीवन, निसर्ग याचा फारसा विचार केला जात नाही. पर्यटकांसाठी चांगल्या सुविधां एवढेच त्यांना नव्या जगाचे दर्शन होणे आणि रोजच्या जीवनापेक्षा नवा अनुभव मिळणे महत्वाचे असते. पाश्चात्य राष्ट्रांनी आपल्या परंपरेच्या खुणा याचसाठी खासकरून जपल्या आहेत आणि त्याचेच मार्केटींग उत्तमरित्या केले जाते.

भारतामध्ये साधारणत: मुलांच्या शाळेच्या सुट्टया जवळ आल्या की ट्रीपचा प्लान सुरु होतो आणि घरातील इतर सदस्यांच्या आवडी-निवडी-सवडी नुसार, फिरायला कोठे, कधी आणि कसं जायचं यांच्या बैठकी सुरु होतात. त्यातच वर्षांऋतूची चाहूल लागली की भटक्यांचे पाय शिवशिवायला लागतात. पावसाळ्यात मनसोक्त हिंडायला मिळणार आहे या आशेवरच उन्हाळा सहन केला जातो. कधी एकदा

काळे ढग बरसायला लागताहेत आणि कधी एकदा आपण ओले चिंब होण्यासाठी घराबाहेर पडतो आहोत असं होऊन जातं. लोणावळा-खंडाळा-महाबळेश्वर-सिंहगड इथे जाऊन जाऊन कंटाळा आलेला असतो. बाहेर तर पडायचंय पण नवीन ठिकाणं तर हवीत अशी आपली स्थिती होते. वर्षा ऋतूमध्ये बाहेर पडावं, भन्नाट वारा अनुभवावा, पावसात चिंब भिजावं आणि आंतरबाह्य़ ओलंचिंब होऊन जावं यासारखं दुसरं सुख नाही. भातलावणी चालू असते, धबधब्यांची मालिका सुरू झालेली असते, विविध रानफुलं डोकं वर काढायला लागलेली असतात, डोंगरमाथे ढगांनी झाकलेले असतात, त्यावरून लाल-लाल पाणी खळाळत सुसाट वेगाने वाहत असतं, अशा वेळी आपणही या सगळ्याचा एक घटक होऊन जावं. त्या निसर्गाचा मनमुराद आनंद लुटावा.सुदैवाने सह्य़ाद्रीचा सहवास आपल्याला लाभलेला असल्यामुळे अनेक सुंदर, आगळीवेगळी अशी भटकण्यासाठी मुबलक ठिकाणं आहेत. पर्यटकांची गर्दी आणि हुल्लडबाज लोक यांच्यापासून खूप लांब तरी सुद्धा अत्यंत नयनरम्य अशी ठिकाणं आपल्या आजूबाजूला आहेत. पर्यटन च्या ट्रिपचा प्लान करताना सुरुवात होते ती स्थळ निवडीपासून, मित्र-मैत्रिणींनी सोशल-मिडिया मध्ये टाकलेले फोटोज, सरकारी यंत्रणा, पर्यटन संस्था यांनी दाखवलेल्या पर्यटनाच्या जाहिराती आणि भटकंतीचे वीडिओज अश्या अनेक माध्यमातून स्थळ निवडीचा विधी पार पडतो. तसेच आपण सुट्टीत आपल्या आवडत्या ठरलेल्या ठिकाणी सहकुटुंब किंवा मित्र-मैत्रिणींसोबत जाऊन मौज-मजा करून येतो आणि फ्रेश, तजेल मनाने व उत्साहाने पुढील नेहमीची-रोजची कामे सुरु होतात. या प्रवासामध्ये किंवा ट्रीप मध्ये आपल्याला फिरायला घेऊन जाणाऱ्या त्या टुरिझम कंपनी शिवाय आपला संबंध पर्यटनाशी कुठे व कसा येतो, हे आपल्याला पुरेसं माहित नसतं. प्रवास व पर्यटन हे शब्द नेहमीच आपल्यासमोर येत असतात, परंतु त्याबद्दलची स्पष्टता आपल्याला नसल्याने आपणही त्याचा भाग असतो हे आपल्याला माहित नसते. त्यामुळे आज आपण प्रवास व पर्यटन याबद्दल थोडी माहिती करून घेऊ.

भोरगिरी - भीमाशंकर : पुणे जिल्ह्य़ाच्या खेड तालुक्यात एका टोकाला अत्यंत टुमदार, छोटंसं आणि निवांत गाव वसलेलं आहे ते म्हणजे भोरगिरी. पुणे-राजगुरूनगर-वाडा-टोकावडे-भोरगिरी असा फक्त 90 कि.मी.चा प्रवास. भोरगिरी गावात रस्ताच संपतो. एक सुंदर कोटेश्वर मंदिर आहे इथे. त्याच्या दारातच असलेली छान पेहेराव केलेली गणपतीची मूर्ती अगदी निराळी आहे. उजव्या बाजूला डोंगरावर भोरगिरीचा किल्ला आहे. किल्ल्यावर काही लेणी खोदलेली दिसतात. इथून पायवाटेने भीमाशंकर फक्त सहा कि.मी. आहे. चांगला रुंद मार्ग, वाटेत विविध ओढे, ओहोळ आडवे येतात. रस्ता छान वळत वळत भीमाशंकरच्या जंगलात जातो. आपण नेहमी जातो त्याच्या विरुद्ध दिशेने भीमाशंकरला जाऊन पोहोचतो. साक्षी विनायक

वाटेत भेटतो. इथलं जंगल खूप सुंदर आहे. अगदी रमत-गमत गेलं तरी दोन तासांपेक्षा जास्त वेळ लागत नाही. खूप पाऊस पडत असेल तर काहीसा वेळ जास्त लागेल, कारण वाटेत काही ओढे आडवे येतात ते पार करायला वेळ लागतो. वाटेत असंख्य धबधब्यांची मालिका पाहता येते. भीमाशंकराचं दर्शन घेऊन परत पुण्याला परतायचं. भीमाशंकराच्या मंदिरात पोर्तुगीज घंटा पाहण्याजोगी आहे. शक्यतो श्रावण महिना टाळावा कारण भीमाशंकर हे प्रसिद्ध बारा ज्योतिर्लिगां पैकी एक असल्यामुळे श्रावण महिन्यात खुप गर्दी असते. खेड बस स्थानकावरून सकाळी आठ वाजता भोरगिरीसाठी बस आहे. तसेच खेड ते भोरगिरी जीप वाहतूक चालू असते. स्वत:चं वाहन असेल तर भीमाशंकरला जेवून परत भोरगिरीला यावं लागेल किंवा चालकाला टोकावडे मार्गे ते वाहन भीमाशंकरला घेऊन आणायला सांगावं. खेड ते भोरगिरीपर्यंतचा रस्ता चासकमान धरणाच्या जलाशयाच्या बाजूने जात असल्यामुळे सदैव पाणी आपल्या बाजूला असतं. भीमाशंकरला खाण्याची सोय आहे. त्यामुळे इथे ती चिंता नसते.

प्राचीन टोलनाका नाणेघाट : ऐन घाटमाथ्यावर असलेल्या ठिकाणी पावसाळ्यात चिंब भिजायची मजा काही वेगळीच असते. कधी अख्खा परिसर ढगांनी झाकून जातो आणि जेव्हा ढग बाजूला होतात तेव्हा आजूबाजूच्या डोंगरावरून कोसळणारे असंख्य धबधबे डोळ्याचे पारणे फेडतात.

जुन्नर तालुक्याच्या पश्चिम टोकाला असलेला नाणेघाट परिसर हा अगदी असाच आहे. प्राचीन महाराष्ट्रातील सातवाहन साम्राज्याच्या काळातील पैठण ते नालासोपारा या मार्गावरचा हा घाटरस्ता आणि त्याचा परिसर अतिशय रमणीय असा आहे. पुणे-जुन्नर-आपटाळे-नाणेघाट हे अंतर 130 कि.मी. इतके आहे. प्राचीन टोलनाक्याच्या खुणा आजही दगडी रांजणाच्या रूपाने तिथे पाहायला मिळतात. शेजारीच जीवधन किल्ला आणि त्याचा वांदरलिंगी सुळका आपल्याला खुणावत असतो. नाणेघाटात सातवाहनांची राणी नागनिका हिने कोरलेले एक अप्रतिम लेणे आहे. त्यात दोन बाजूंच्या भिंतींवर ब्राम्ही लिपी मध्ये शिलालेख कोरलेले आहेत. त्या राणीने केलेले यज्ञ आणि त्यामध्ये दिलेली दाने यांची खूप मोठी जंत्रीच त्या लेखात दिलेली आहे. या लेणीच्या डोक्यावर असलेल्या डोंगराला नानाचा अंगठा म्हणतात. वर जायला रस्ता लेणीच्या शेजारूनच आहे. पावसाळ्यात ही वाट निसरडी झाल्यामुळे जपून जावे लागते. मात्र खूप धुके असेल तर वरती जाणे टाळावे. कारण धुक्यामुळे दरीचा अंदाज येत नाही. आपली भटकंती ही कायमच सावध आणि सुरक्षित असायला हवी. कल्याणला गेलेल्या उच्च दाबाच्या विजेच्या तारा नाणेघाटातून खाली जातात. जेव्हा सगळीकडे धुके पसरते तेव्हा या तारांच्या भोवती एक मंडल दिसते. त्यावरून नाणेघाटाचा रस्ता शोधता येतो. परतीच्या वाटेत डावीकडे चावंड किल्ला आहे. वरपर्यंत आता उत्तम लोखंडी जिना बांधलेला दिसतो. पाण्याची सात टाकी या किल्ल्यावर जमिनीलगत खोदलेली आहेत. इथून सर्व परिसर सुंदर दिसतो. चावंडच्या समोरच पूर गावचा रस्ता आहे. इथून दोन कि.मी. आत गेले की कुकडी नदीच्या उगमाशी

असलेले कुकडेश्वराचे देखणे मंदिर समोर येते. अंदाजे 12-13 व्या शतकात बांधलेले हे मंदिर स्थापत्यदृष्ट्या उत्तम आहे. एका दिवसात मनसोक्त भिजून आणि काही नवीन ठिकाणं पाहून आपण परत येऊ शकतो. मांसवाडी नावाचा अस्सल शाकाहारी पदार्थ जुन्नर- नारायणगाव भागात मिळतो. हा लज्जतदार पदार्थ अवश्य खावा.

<u>प्राचीन कोंडाणे लेणी:</u> धुवांधार पावसामध्ये पायपीट करायची असेल, डोंगर चढायचा असेल आणि धबधब्याखाली भिजायचं असेल तर कर्जतजवळ असलेल्या कोंडाणे लेणींना भेट द्यायला हवी. लोणावळ्याजवळ असलेल्या राजमाची दुर्गाच्या पोटात आहेत ही कोंडाणे लेणी. परंतु इथे येण्यासाठी कर्जत गाठावे लागते. मुंबईहून नेरळ किंवा कर्जतला उतरले तर या दोन्ही स्टेशनवरून इथे येण्यासाठी सहा आसनी रिक्षा मिळतात. स्वत:चे वाहन असेल तर ते अगदी कोंदीवटे गावापर्यंत येते. इथे पावसाळी पर्यटन होते आणि आपला एक प्राचीन ऐतिहासिक ठेवा पाहिल्याचा आनंदसुद्धा घेता येतो. भारतामध्ये आजही अस्तित्वात असलेली सर्वात प्राचीन स्मारके म्हणजे कोरीव बौद्ध लेणी. भारतातील एकूण लेण्यांपैकी जवळजवळ 80 टक्के लेणी निव्वळ महाराष्ट्रात आहेत. अजिंठा या तर सुप्रसिद्ध आहेतच, पण त्याचबरोबर पाले, कुडे, कोंडाणे या ठिकाणीसुद्धा सुरेख कोरीव काम असलेल्या लेणी पाहायला मिळतात.

कर्जतवरून कोंदीवटे गावावरून इथे जाता येते. कोंदीवटेपर्यंत पक्का रस्ता आहे आणि पुढे अर्धा तास रमणीय पायवाट आपल्याला कोंडाणे लेण्यांमध्ये घेऊन जाते. ऐन श्रावण महिन्यात इथे आलं तर ऊन-पावसाचा खेळ अनुभवत या लेण्यांपर्यंत मजेत येता येते. डोंगरातून केलेली वाटचाल आपल्याला एकदम लेणींच्या तोंडाशी आणून सोडते. अत्यंत सुबक असे खडकातले कोरीव काम पाहण्याजोगे आहे. या ठिकाणी महायान संप्रदायाचे विहार आढळतात. या लेण्यांच्या प्रवेशावरील कोरीव काम विलक्षण देखणे आहे. राजमाची किल्ल्यावरून सुद्धा या लेण्यांमध्ये जाता येते. मात्र तो रस्ता सामान्य जनांसाठी नाही. ऐन पावसाळ्यामध्ये या लेण्यांच्या समोर मोठ्ठा धबधबा पडत असतो. त्याखाली भिजायचा मनसोक्त आनंद घेता येतो. कोंदीवटे गावात स्थानिक मंडळी जेवणाची सोय करतात. त्यासाठी लेणींकडे जाताना त्यांना आगाऊ कल्पना द्यावी लागते. अस्सल मराठी जेवणाचा ऐन पावसात आस्वाद घेण्याची ही मोठीच सोय उपलब्ध आहे.

<u>नळदुर्गचा जलमहाल</u> : जवळजवळ वर्षभर पाण्याचे दुर्भिक्ष असलेला धाराशिव (उस्मानाबाद) जिल्ह्याचा हा प्रदेश. परंतु ऐन पावसाळ्यात इथे मुद्दाम जावे आणि आवर्जून पाहावे असे एक मानवनिर्मित नवल आहे.

ते म्हणजे नळदुर्गचा भुईकोट किल्ला. या परिसरात सोलापूर, तुळजापूर, नळदुर्ग, औसा, परांडा असे उत्तमोत्तम भुईकोट किल्ले पाहण्याजोगे आहेत. पण त्यात हा नळदुर्गचा किल्ला आणि त्यातला जलमहाल हा एक देखणा प्रकार आहे. या किल्ल्याला लागूनच बोरी नदी वाहते आणि त्या नदीपलीकडे आहे रणमंडळ नावाचा अजून एक किल्ला. हे दोन किल्ले जोडणारा एक प्राचीन बंधारा या बोरी नदीवर बांधलेला आहे आणि या बंधाऱ्यातच आहे जलमहाल.

साधारण ऑगस्ट महिन्यात जेव्हा मोठा पाऊस होतो तेव्हा या बंधाऱ्यावरून पडणारे पाणी जलमहालाच्या छपरावरून खाली पडते. आपण तेव्हा जर जलमहालात उभे असू तर आपल्या समोर वरून पडणाऱ्या पाण्याचा एक पडदा तयार झालेला दिसतो. हा देखावा खरोखर नयनरम्य असतो. पूर्वी अनेक वेळा हे दृश्य पाहता यायचे परंतु आता बोरी नदीवर वरच्या बाजूला झालेल्या अजून एका बंधाऱ्यामुळे खूप मोठा पाऊस झाला की मगच हे दृश्य दिसते. नळदुर्ग किल्ल्यापाशी बोरी नदीचे पाणी वळवून एका अजस्र भिंतीने हे पाणी अडविले आहे. या भिंतीतील राजा कमान आणि राणी कमान अशा दोन प्रचंड धारांच्या रूपाने हे पाणी खाली कोसळते. या भिंतीतच पाणी महाल, गणेश महाल, पाताळमोरी, पाणचक्की अशा व्यवस्था केलेल्या दिसतात. जेव्हा आपण जलमहालात जातो तेव्हा आपल्या डोक्यावरून या राजा कमानीचे पाणी पडताना दिसते आणि त्याच वेळी आपल्या पायाखाली पाताळमोरीचा प्रवाहसुद्धा पाहता येतो. पाणी महालात असलेल्या शिलालेखावरून याचे बांधकाम इ.स.1616 मध्ये मीर महंमद याने केल्याचे समजते. ऐन धो-धो पावसाळ्यात या बंधाऱ्यावरून वाहणाऱ्या पाण्याचा एक थेंबसुद्धा आत शिरत नाही हा उच्च दर्जाच्या स्थापत्याचा एक अजोड नमुनाच म्हणावा लागेल. अज दीदन-ई-चश्म मुहिब्बान रोशने मी गर्दद च चश्म दुश्मनान गर्दद कूर म्हणजे त्या पाणी महालाकडे दृष्टी टाकताना, मित्रांचे डोळे प्रसन्नतेनी उजळतील, तर शत्रूच्या डोळ्यासमोर अंधारी येईल. अशा आशयाचा अजून एक शिलालेख तिथे आहे. धाराशिव जिल्ह्यातील या नळदुर्ग किल्ल्याला आणि तिथे असलेल्या या अद्वितीय जल महालाला ऐन पावसाळ्यात नक्की भेट द्यायला हवी.

<u>भंडारदरा परिसर</u> : मुद्दाम दोन-तीन दिवस वेळ काढून, खास पावसाळ्यातल्या भटकंतीला न्याय देण्यासाठी रतनगड आणि भंडारदरा परिसरात जायलाच हवे. हा परिसर इतका रमणीय आहे की इथे दहा दिवससुद्धा मजेत जातील. निसर्गाचे रौद्र रूप न्याहाळायचे, धबधब्यांची मालिका पाहायची, रानफुलांचे ताटवे बघायचे, आजूबाजूला उंचच उंच डोंगर-किल्ले आणि त्यातून जाणाऱ्या वाटेने मनसोक्त भटकंती

करायची तर रतनगड-भंडारदरा इथे यायलाच पाहिजे. निसर्ग, गिर्यारोहण, पुरातन मंदिर, धबधबा अशा सर्व गोष्टींची इथे अगदी रेलचेल आहे. नगर जिल्ह्य़ातले हे ठिकाण असले तरीसुद्धा इथे धुवांधार पाउस पडतो. पश्चिमेला ठाणे जिल्हा अगदी लागूनच आहे. गिर्यारोहण करायचे असेल तर रतनगडसारखा नितांतसुंदर किल्ला आपली वाट पाहत आहे. प्रवरा नदीचे उगमस्थान असलेला हा किल्ला अतिशय देखणा असून एक दिवस मुक्काम करावा असा आहे. इथे प्रचंड रानफुले पावसाळ्यात फुलतात आणि डोंगरउतार सगळा या फुलांनी बहरून जातो. किल्ल्यावरील नेढे, राणीचा बुरुज, साम्रद दरवाजा या गोष्टी प्रेक्षणीय आहेत. मुक्कामाला किल्ल्यावर मोठय़ा गुहा आहेत आणि पाण्याची सोयसुद्धा मुबलक आहे. मात्र शक्यतो शनिवार-रविवार टाळून इथे जावे. पायथ्याला असलेल्या रतनवाडीत एक अनमोल कातळशिल्प वसलेले आहे. इ.स.च्या बाराव्या शतकातील अमृतेश्वर मंदिर. यादवकालीन मंदिर स्थापत्याचा एक अजोड नमुना. विविध शिल्पांनी अलंकृत असे हे मंदिर रतनगडाच्या पाश्र्वभूमीवर ठसठशीतपणे उठून दिसते. बाजूलाच असलेली भव्य पुष्करणी परिसराची अजून शोभा वाढवते. पूर्वी इथे येण्यासाठी शेंडी गावापासून भंडारदरा धरणाच्या जलाशयातून होडीमधून यावे लागे. आता इथपर्यंत उत्तम गाडीरस्ता झाला आहे. हाच रस्ता आता पुढे साम्रद या गावावरून घाटघपर्यंत जातो. ऐन पावसाळ्यात या रस्त्यावरून जाताना दिसणारा आसमंत अतिशय मोहक असतो. सहय़ाद्रीचे काळेकभिन्न कडे, त्यावरून कोसळणारे प्रपात आणि सर्वत्र हिरव्या रंगाची पखरण असे सगळे उत्साहित वातावरण असते. घाटघरला गेले की तिथून दिसणारा कोकण कडा आणि घाटघरचा विद्युत प्रकल्प, तसेच अलंग-मदन-कुलंग या दुर्गत्रयींचे अगदी जवळून होणारे दर्शन आपल्याला स्तिमित करते. अलंग-मदन-कुलंगचा ट्रेक हा सहय़ाद्रीमधील सर्वात धाडसी आणि म्हणूनच अत्यंत प्रिय असा समजला जाणारा ट्रेक आहे. घाटघरवरून रस्ता थेट भंडारदरा इथे येतो. ब्रिटिशकालीन बांधलेले हे धरण आणि त्याचा विस्तीर्ण जलाशय आवर्जून पाहण्याजोगा आहे. इथेच पुढे प्रवरा नदी उंचावरून खोल दरीत उडी घेते आणि त्यामुळे निर्माण झालेला सुप्रसिद्ध रंधा धबधबा आहे. पावसाळ्यात रंधा आकाराने खूपच फुगलेला असतो. इथे एक काळजी मात्र आवर्जून घेतली पाहिजे. इथे मुक्काम करून एका दिवसात महाराष्ट्राचे सर्वोच्च शिखर असलेल्या कळसूबाईलासुद्धा जाऊन येता येईल. फार पाऊस असेल तर मात्र वर चढून जाणे टाळावे. कारण धुक्यामुळे रस्ता चुकण्याची दाट शक्यता असते. परंतु सरत्या पावसात इथे आले तर त्यासारखी दुसरी पर्वणी नाही. वर्षा ऋतूमध्ये सारा आसमंत चैतन्याने भरलेला असतो. त्याचा निखळ आनंद घेण्यासाठी जरा सवड काढून रंधा-रतनगड-भंडारदरा या ठिकाणी नक्की यायला हवे.

अशा पदधतीने जर आपण पर्यटनाचा आनंद घेतला तर पर्यटन म्हणजे एक पर्वणीच असेल. जागतिक पर्यटन संघटनेचे महासचिव तालेब रिफाई यांचा पर्यटकांना सुंदर संदेश आहे **“निसर्ग, संस्कृती आणि अतिथि यांचा सन्मान करा, तुम्ही अधिक चांगल्या विश्वाचे दूत बनू शकता”**. ही भावना पर्यटकांपुरती मर्यादीत न राहता पर्यटन स्थळ परिसरातील नागरिकांनी देखील स्वागत, सन्मान आणि सुविधा या तीन बाबी लक्षात घेतल्यास पर्यटनाच्या माध्यमातून अपेक्षित विकास शक्य आहे. पर्यटन आणि विकास निसर्गाच्या सहवासात आनंदाचे क्षण घालविण्याची आणि नवनवीन कला, संस्कृतीविषयी जाणून घेण्याची माणसाची मुलभूत प्रवृत्ती पर्यटनाचा मूळ आधार आहे.

वरिष्ठ अनुवादक, मं.रे.प्र. कार्यालय भुसावल

****

कविता

ती

शितल शिंदे-पाचरणे

ती नाजूक -साजूक काया
ती तप्त उन्हात छाया
ती उभ्या जन्माची संगीनी
नव्हे नुसतीच मोह - माया.....

ती श्वासांची अतुट माळ
ती अभंगातला टाळ
ती भेटण्याचे सुंदर पर्व
जणू भासे सुवर्णकाळ....

ती अलगुज मनाची साद
ती हृदयी जडला नाद
ती एकाच देही नात्यांचा
न संपणारा शोध....

ती हसाडली शिवी चौकात
ती घुसमटे आतल्या-आत
ती भोगून,सोसून सारे
अलगद जपते नातं....

ती काट्यांच्या मधोमध पान
ती कित्येक पिढ्यांचा मान
ती वेदनेचे अचूक औषध
समग्र व्याधिंवर रामबाण....

ती लिंपून भोवती कोष
ती लांघून सारे पाश
ती मुक्त, स्वछंदी, स्वैर
भेदूनी सारे अवकाश...

ती आधी, सारे नंतर
ती युगायुगांचे अंतर
ती क्रोधावर हळू फुंकर
करी मौनाचे भाषांतर....

कल्याण (ठाणे)

****

कोण शिकवते?

पोपट म्हणाला मैनाताई
माझ्यासाठी गा अंगाई
सा-रे-ग-म-प-ध-नि-सा
आवाज तुझा गोड बाई

साळुंकी म्हणाली खारुताई
नेहमी, तुला कसली घाई?
बसले तुझ्या समोर मी
वेळेचे महत्त्व शिकव बाई

वाघोबा म्हणाले कोल्हेदादा
गोष्ट आम्हांला सांगाल का ?
त्यात लबाडी करू नका
प्रामाणिक बनाल का ?

भू-भू म्हणाला मुंगीताई
रांगेत चालते, कण वेचते
मुंगीताई शिस्त तुझी ही
फार मला गं आवडते

कासव म्हणाले घोडेदादा
टप्-टप् टापा चाल तुमची
शिकवा ना हो आम्हांलाही
कला तुमची पळण्याची

कोकिळा म्हणाली कावळेदादा
वाढवतो तू माझी पिल्ले
दुसऱ्यासाठी काम करावे
सांग तुला कोण शिकवते?

बाल भारती भाग – 3 से उद्धृत

****

कविता

बाप

-अभिजीत रोहेकर

डोळे तरळले त्याचे पाण्याने
तरी एक थेंब नाही सांडला

भरवले जेवण हाताने मला
पण माझा बाप उपाशी राहिला

सुख त्याच्या जे ओंजळीत होते
ते रिते करून संसारी नांदला

विजार त्याची उसवलेली होती
कोरा कापड कधी नाही पाहिला

पायात वहाणा अंगठ्याने जोडलेल्या
थोड्याशा शिऊन तळाला झिजलेल्या

चष्म्याचा कान मागून मोडलेला
तरी दूरदृष्टीचा राजा होता

दुःखात एकटा सोडू नको
आणि सुखात वाटा मागू नको

जगायचं मोल ह्यात असते
नेहमी बाप सांगत होता

किती तुरे लावू मानाचे
किती हार घालू फुलांचे

समाधान जगण्यात होता
अभिमान वागण्यात होता

सौख्य बघण्याची वेळ आली
पण निजधामी तो गेला होता

घास भरवला त्याने मोलाचा
पण बाप उपाशी राहिला होता

बाप उपाशी राहिला होता

एमसीएम, सीयूजी (दू.सं.)
सिगनल एवं दूरसंचार विभाग, मुख्यालय

****

मन एक भीरु शत्रु है जो सदैव पीठ के पीछे से वार करता है।

– प्रेमचंद

रेलवे बोर्ड के तत्वाधान में मुख्यालय, भुसावल मंडल, क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, भुसावल के सहयोग से अखिल रेल हिंदी निबंध, वाक् और टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता (आधार वर्ष 2023) का आयोजन।

प्रतियोगिता के दौरान मंडल रेल प्रबंधक, श्रीमती इति पांडे श्रोताओं के समक्ष संबोधन प्रस्तुत करते हुए।

हिंदी निबंध, वाक् और टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता के प्रतिभागी एवं अन्य श्रोतागण।

प्रतियोगिता के दौरान विजेता प्रतिभागी को प्रमाण-पत्र देते हुए मंडल रेल प्रबंधक, श्रीमती इति पांडे साथ में निदेशक (राजभाषा), रेलवे बोर्ड, डॉ. बरूण कुमार, वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी श्रीमती दीपा मंदयान एवं अन्य अधिकारी गण।

जारी.......

रेलवे बोर्ड के तत्वाधान में मुख्यालय, भुसावल मंडल, क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, भुसावल के सहयोग से अखिल रेल हिंदी निबंध, वाक् और टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता (आधार वर्ष 2023) का आयोजन।

प्रतियोगिता के दौरान विजेता प्रतिभागी को प्रमाण-पत्र देते हुए मंडल रेल प्रबंधक, श्रीमती इति पांडे साथ में निदेशक (राजभाषा), रेलवे बोर्ड, डॉ. बरूण कुमार।

प्रतियोगिता के दौरान विजेता प्रतिभागी को प्रमाण-पत्र देते हुए मंडल रेल प्रबंधक, श्रीमती इति पांडे साथ में निदेशक (राजभाषा), रेलवे बोर्ड, डॉ. बरूण कुमार।

हिंदी निबंध, वाक् और टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता में विजेता बने प्रतिभागी एक साथ छायाचित्र देते हुए।

मुंबई मंडल पर किए गए राजभाषा विषयक कार्य

हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता

रा.का.स., कल्याण में राजभाषा विषयक व्याख्यान

पुणे मंडल पर किए गए राजभाषा विषयक कार्य

हिंदी टंकण प्रशिक्षण में उत्तीर्ण कर्मचारी को प्रमाण-पत्र देते हुए मंडल रेल प्रबंधक महोदया, श्रीमती इन्दू दुबे

मं.रा.का.स., पुणे की 103वीं बैठक का दृश्य

सोलापुर मंडल पर किए गए राजभाषा विषयक कार्य

मं.रे.प्र.का. राजभाषा कर्मियों द्वारा हिंदी वॉइस टायपिंग" का प्रशिक्षण

हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता

कारखानों पर किए गए राजभाषा विषयक कार्य

भुसावल कारखाना-हिंदी वाक् प्रतियोगिता का आयोजन

माटुंगा कारखाना-हिंदी पुस्तक वाचन कार्यक्रम का आयोजन

मध्य रेल, राजभाषा विभाग द्वारा मुख्यालय स्तर पर आयोजित हिंदी प्रतियोगिताओं का परिणाम

हिंदी निबंध प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	प्रीति गौतम	सी. से. इंजी.	प्र.मु.सि.एवं दू.सं. इंजी.	प्रथम
2	अंकित राज	कनि. लिपिक सह टंकक	प्र.मु.बि.इंजी.	द्वितीय
3	अनिल कुमार विश्वकर्मा	जिला विस्तारण शिक्षक	प्र.मु.चि.नि.	तृतीय
4	अनुज कुमार	दूरसंचार अनुरक्षक	प्र.मु.सि.एवं दू.सं. इंजी.	प्रेरणा-I
5	अमरजीत कुमार	कनि. लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	प्रेरणा-II
6	सोनिया गुप्ता	कनि. लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	प्रेरणा-III
हिंदी वाक् प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	गुलशन कुमार	कनि. लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	प्रथम
2	विमी घनेलू	मु. का. अधीक्षक	प्र.मु.वा.प्र. मुख्यालय	द्वितीय
3	मनोज गावंडे	कनि. लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	तृतीय
4	प्रसन्न चौहान	वरि. अभियंता	लेखा	प्रेरणा-I
5	अश्विनी सागर कांबले	कनि. अभियंता	आई.टी. सेंटर	प्रेरणा-II
6	राजन कुमार	मु. का. अधी.	प्र.मु.सि.एवं दू.सं. इंजी.	प्रेरणा-III
हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	विमी घनेलू	मु. का. अधीक्षक	प्र.मु.वा.प्र. मुख्यालय	प्रथम
2	दूर्गा प्रसाद यादव	कर्म. एवं कल्याण निरी.	प्र.मु.का.अधि.	द्वितीय
3	अविनाश कुमार	कनि. लिपिक सह टंकक	प्र.मु.का.अधि.	तृतीय
4	अमरजीत कुमार	कनिष्ठ लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	प्रेरणा-I
5	गुलशन कुमार	कनिष्ठ लिपिक	प्र.मु.बि.इंजी.	प्रेरणा-II
6.1 6.2	अनिल रमेशराव खंदारे/ दिलीप कुमार	कार्यालय अधीक्षक निजी सचिव	प्र.मु.का.अधि./ प्र.मु.बि.इंजी.	प्रेरणा-III

मध्य रेल, राजभाषा विभाग द्वारा वर्ष 2024 के दौरान क्षेत्रीय स्तर पर आयोजित हिंदी प्रतियोगिताओं का परिणाम

हिंदी निबंध प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	नेहा दत्ताराम धुले	सी. से. इंजी.	प्रगति कार्यालय, परेल वर्कशॉप	प्रथम
2	अक्षय अर्जुन कंकारे	टी.एम. IV	सी.से.इंजी.(पीवे), सोलापुर	द्वितीय
3	महेन्द्रकुमार टाक	मुख्य प्रबंधन प्रशिक्षक	क्षे.रे.प्र.सं., भुसावल	तृतीय
4	राजेश कनोजे	मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक	व.मं.चि.अ., मुंबई	प्रेरणा-I
5	प्रीति गौतम	सी. से. इंजी.	प्र.मु.सि.एवं दू.सं. इंजी.	प्रेरणा-II
6	अभिषेक कुमार मिश्रा	टी.एम. IV	भिलवडी, पुणे मंडल	प्रेरणा-III
हिंदी वाक् प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	सुमन सौरभ	सी. से. इंजी.	सी. से. इंजी.(कै.वै.), नागपुर	प्रथम
2	किशोर कुमार	प्रवर प्रशिक्षक	क्षे.रे.प्र.सं., भुसावल	द्वितीय
3	अनूप कुमार राय	मुख्य फार्मासिस्ट	मुंबई मंडल	तृतीय
4	सच्चिदानंद साह	टेक.-III	मनमाड	प्रेरणा-I
5	प्रशांत अत्रे	सी.से.इंजी.	वि.इं.का., भुसावल	प्रेरणा-II
6	नीतू कुमारी	उप स्टेशन प्रबंधक	साईनगर शिरडी, पुणे मंडल	प्रेरणा-III
हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता				
क्र.सं.	**प्रतिभागी का नाम (सर्वश्री)**	**पदनाम**	**कार्यालय/विभाग**	**प्रतियोगिता में स्थान**
1	विमी घनेलू	मु. का. अधीक्षक	प्र.मु.वा.प्र. मुख्यालय	प्रथम
2	नरेंद्र नायटे	कार्यालय अधीक्षक	संचार विभाग, नागपुर मंडल	द्वितीय
3	मुकुन्द गवई	मु. का. अधीक्षक	मं.रे.प्र.का., पुणे	तृतीय
4	दिलीप सोनी	मुख्य फार्मासिस्ट	मु.चि.अ., कल्याण	प्रेरणा-I
5	डॉ. विजय सालवे	उप निरीक्षक/आरपीएफ	आरपीएफ थाना, शेगांव	प्रेरणा-II
6	भूषण हिरूडकर	कार्यालय अधीक्षक	मु.का.प्र., भुसावल	प्रेरणा-III

राहुल सांकृत्यायन

सादर नमन

जन्म : 09.04.1893

मृत्यु : 14.04.1963

सैर कर दुनिया की गालिब , जिन्दगानी फिर कहाँ?

जिन्दगानी अगर कुछ रही तो, नौजवानी फिर कहाँ?

चन्द्रधर शर्मा 'गुलेरी' : (7 जुलाई, 1883 - 11 सितम्बर, 1922) हिंदी के कथाकार, व्यंगकार तथा निबन्धकार थे।

उनकी मुख्य रचनाओं में उसने कहा था, बुद्धू का काँटा, द जयपुर ऑब्ज़रवेटरी एण्ड इट्स बिल्डर्स आदि प्रसिद्ध हैं। इन्हें संस्कृत, हिंदी , अंग्रेज़ी, पालि, प्राकृत, मराठी, बंगला, लैटिन, फ्रेंच, जर्मन आदि भाषाओं का ज्ञान था।

मैथिलीशरण गुप्त : (3 अगस्त, 1886 – 12 दिसम्बर, 1964) हिंदी के प्रसिद्ध कवि थे। हिंदी साहित्य के इतिहास में खड़ी बोली के प्रथम महत्त्वपूर्ण कवि हैं। उनकी कृति भारत-भारती (1912) भारत के स्वतन्त्रता संग्राम के समय में काफी प्रभावशाली सिद्ध हुई थी और इसी कारण महात्मा गांधी ने उन्हें 'राष्ट्रकवि' की पदवी भी दी थी।

हरिशंकर परसाई : (22 अगस्त, 1924 -10 अगस्त, 1995) हिंदी के प्रसिद्ध लेखक और व्यंगकार थे। उनका जन्म जमानी, नर्मदापुरम, मध्य प्रदेश में हुआ था। वे हिंदी के पहले रचनाकार हैं जिन्होंने व्यंग्य को विधा का दर्जा दिलाया और उसे हल्के–फुल्के मनोरंजन की परंपरागत परिधि से उबारकर समाज के व्यापक प्रश्नों से जोड़ा।

शिवमंगल सिंह 'सुमन' : 5 अगस्त, 1915 - 27 नवम्बर, 2002) एक प्रसिद्ध हिंदी कवि और शिक्षाविद थे। उन्होंने युग का मोल, प्रलय सृजन, विश्वास बढ़ता ही गया, विंध्य हिमालय आदि रचना की व सांसों का हिसाब, चलना हमारा काम है, मैं नहीं आया तुम्हारे द्वार, असमंजस कविताओं के साथ कई नाटक एवं गद्य रचना भी की।

भारतेंदु हरिश्चंद्र : (9 सितम्बर, 1850 - 6 जनवरी, 1885) आधुनिक हिंदी साहित्य के पितामह कहे जाते हैं। वे हिंदी में आधुनिकता के पहले रचनाकार थे। कविता, कहानी, नाटक, उपन्यास, निबंध आदि सभी क्षेत्रों में उनकी देन अपूर्व है। वैदिकी हिंसा हिंसा न भवति, सत्य हरिश्चंद्र, श्री चंद्रावली, विषस्य विषमौषधम्, भारत दुर्दशा आदि उनकी प्रमुख कृतियां हैं।

दुष्यंत कुमार : (27 सितम्बर, 1931 - 30 दिसम्बर, 1975) एक हिंदी कवि, कथाकार और ग़ज़लकार थे। 1975 में उनका प्रसिद्ध ग़ज़ल संग्रह 'साये में धूप' प्रकाशित हुआ। इसकी ग़ज़लों को इतनी लोकप्रियता हासिल हुई कि उसके कई शेर कहावतों और मुहावरों के तौर पर लोगों द्वारा व्यवहृत होते हैं। इसके अतिरिक्त एक कंठ विषपायी, 1963 और मसीहा मर गया, सूर्य का स्वागत, आवाज़ों के घेरे, जलते हुए वन का बसंत, छोटे-छोटे सवाल, आँगन में एक वृक्ष, दुहरी जिंदगी उनकी प्रमुख रचनाएं हैं।