



भारतीय रेल

विशेषांक | सितम्बर 2025

आइजोल रेलवे मानचित्र पर

सपना हुआ साकार



हम लुक ईस्ट से आगे बढ़कर एक्ट
ईस्ट के मंत्र पर चले।

एक समय था, जब NORTHEAST को सिर्फ
FRONTIER REGION कहा जाता था। आज ये
GROWTH का FRONT-RUNNER बन रहा है।

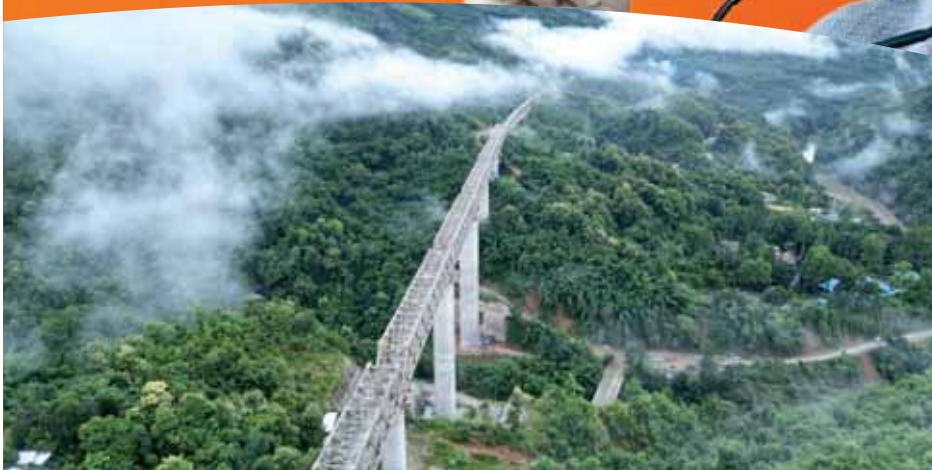
आज जब भारत विकसित होने की तरफ बढ़
रहा है तो एक बार फिर EASTERN INDIA,
हमारा ये NORTH EAST अपना सामर्थ्य
दिखाने जा रहा है।

MIZORAM IS A STATE WITH BOTH NATURE
AND CULTURE IT HAS THE POTENTIAL TO
BECOME A GLOBAL TOURIST HUB.

"आज नॉर्थ ईस्ट में कनेक्टिविटी का नया
इतिहास लिखा जा रहा है। ये कनेक्टिविटी दिलों
की भी है और इंफ्रास्ट्रक्चर की भी है। बहुत जल्द
नॉर्थ ईस्ट के सभी राज्यों की राजधानियों को
रेलसेवा से जोड़ने का काम पूरा होने वाला है"

2014 के बाद से मेरा जोर रहा कि मणिपुर की कनेक्टिविटी के लिए
लगातार काम किया जाए। इसके लिए सरकार ने दो स्तर पर काम
किया। पहला, हमने मणिपुर में रेल और रोड का बजट कई गुना बढ़ाया
और दूसरा, शहरों के साथ ही गांवों तक भी सड़कें पहुंचाने पर जोर
लगाया।

हमारी सरकार के दौरान ही मणिपुर में रेल कनेक्टिविटी का विस्तार हो
रहा है। जिरिबाम-इम्फाल रेलवे लाइन बहुत जल्दी राजधानी इम्फाल
को नेशनल रेल नेटवर्क से जोड़ देगी। इस पर सरकार 22 हजार करोड़
रुपये खर्च कर रही है।



भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका

आरंभ: अगस्त-1960

वर्ष: 66

अंक : 03

राजभाषा कीर्ति पुरस्कार से सम्मानित पत्रिका

विशेषांक

सितम्बर-2025

संपादक मंडल

सतीश कुमार

अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

उषा वेणुगोपाल

सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड

अरुणा नायर

सचिव, रेलवे बोर्ड

दिलीप कुमार

कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

योगेश अवस्थी

संपादक

संपादकीय कार्यालय

संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 411, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
editorbhartiyrailrb@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

संजीव गुप्ता
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
टेलीफोन: 011-47845378, 47845089
bmpr310rb@gmail.com



रेल मानचित्र पर आइजोल
सपना हुआ साकार

आवरण

इस पत्रिका में छपी हर सामग्री का सम्बन्ध, जब तक विशेषतः स्पष्ट न लिखा जाए, किसी सरकारी सूत्र से न समझा जाए।

© भारतीय रेल

संपादकीय

आइजोल : सपनों से हकीकत तक रेल का सफर

पूर्वोत्तर भारत के आठ राज्य- अरुणाचल प्रदेश, असम, मेघालय, मणिपुर, नागालैंड, सिक्किम, त्रिपुरा और मिजोरम- अपनी समृद्ध संस्कृति और प्राकृतिक सुंदरता के कारण 'अष्टलक्ष्मी' कहलाते हैं। इन राज्यों को भारतीय रेल नेटवर्क से जोड़ना दशकों पुराना सपना था। अब यह सपना हकीकत बन चुका है। मिजोरम की राजधानी आइजोल आधिकारिक रूप से भारत के रेल मानचित्र पर आ गई है।

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन परियोजना राष्ट्र को समर्पित की और साथ ही तीन नई ट्रेनों सायरंग-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस, सायरंग-गुवाहाटी एक्सप्रेस और सायरंग-कोलकाता एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाई।

यह परियोजना केवल एक रेल लाइन नहीं है, बल्कि मिजोरम के लिए विकास की जीवनरेखा है। म्यांमार और बांग्लादेश से लंबी सीमा साझा करने वाला यह राज्य सामरिक दृष्टि से भी बेहद महत्वपूर्ण है। हरे-भरे पर्वतों और घाटियों से घिरा मिजोरम 'पूर्वोत्तर का स्वर्ग' कहलाता है। इसकी राजधानी आइजोल का अर्थ है- 'जंगली इलायची का खेत।'

इस उपलब्धि तक का सफर आसान नहीं था। कठिन ढलानों, गहरी घाटियों और घने जंगलों ने निर्माण कार्य को बेहद चुनौतीपूर्ण बनाया। भारी बारिश और भूस्खलन के कारण काम कई बार बाधित हुआ। सिलचर से निर्माण सामग्री पहुँचाना भी मुश्किल था। बड़े-बड़े ब्रिजों के गर्डरों को छोटे हिस्सों में काटकर स्थल पर फिर से जोड़ा गया। इन कठिनाइयों के बावजूद इंजीनियरों और श्रमिकों की मेहनत रंग लाई।

परियोजना का सर्वेक्षण वर्ष 2006 में शुरू हुआ और वित्त वर्ष 2008-09 में इसे राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने वर्ष 2014 में इस परियोजना का शिलान्यास किया और अब उद्घाटन भी उन्होंने ही किया। इस परियोजना के पूर्ण होने से आइजोल अब पूरे देश से रेल मार्ग द्वारा जुड़ गया है।

इसके लाभ दूरगामी होंगे। मिजोरम का बाँस, बागवानी उत्पाद, हस्तशिल्प और कृषि उपज अब देशभर के बाजारों तक पहुँच पाएगी। किसानों और कारीगरों को सीधे बड़े शहरों तक पहुँच मिलेगी, वहीं शिक्षा, स्वास्थ्य और रोजगार के बेहतर अवसर अब आइजोल तक पहुँचेंगे। पर्यटन को भी बड़ा प्रोत्साहन मिलेगा। रीयेक, वंटावंग झरना, तमदिल झील और डंपा टाइगर रिजर्व जैसे दर्शनीय स्थल अब आसानी से देखे जा सकेंगे।

भारतीय रेल पत्रिका का यह विशेषांक बड़रबी-सायरंग रेल लाइन और मिजोरम की पहली रेल पर केंद्रित है, जो पूर्वोत्तर के लिए एक ऐतिहासिक कदम है। यह याद दिलाती है कि भारतीय रेल का मूलमंत्र केवल शब्दों तक सीमित नहीं है, बल्कि यह लोगों और संभावनाओं को जोड़ने की निरंतर क्रिया है। इस विशेषांक के माध्यम से भारतीय रेल राष्ट्र और जनता के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को और भी सशक्त रूप में सामने लाती है।

आपको हमारा यह विशेषांक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं।



विषय सूची

- 6 प्रधानमंत्री ने बड़रबी-सायरंग**
नई रेल लाइन का किया उद्घाटन
- 8 मिजोरम अब रेलवे मानचित्र पर**
अश्विनी वैष्णव
- 11 बड़रबी-सायरंग**
नई रेल लाइन
- 12 मिजोरम में**
रेल लाइन केवल यात्रा नहीं, समृद्धि भी
चेतन कुमार श्रीवास्तव
- 17 मिजोरम की रेल यात्रा**
विचार से वास्तविकता तक
अरुण कुमार चौधरी
- 20 बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन परियोजना में**
सबसे ऊँचे ब्रिज की कहानी



- 22 ब्रिज संख्या 144**
कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा
- 24 ब्रिज संख्या 97**
परियोजना का दूसरा सबसे ऊँचा ब्रिज



25

मिजोरम में

रेल बनेगी समृद्धि का साधन

जया वर्मा सिन्हा

27

रेल नेटवर्क द्वारा

समृद्धि के पथ पर आइजोल

प्रो. श्रीकांत त्रिपाठी

34

मिजोरम में रेल लाइन : चुनौतियों से

सफलता तक का सफर

ब्रिगेडियर रंजीत बोरठाकुर

37

भारतीय रेल ने कठिन पहाड़ी इलाको में लिखी

प्रगति और संकल्प की नई गाथा

सचिन बुधोलिया

40

बड़रबी-सायरंग रेल मार्ग

इंजीनियरिंग का अद्भुत चमत्कार

रविशंकर रवि

43

मिजोरम लिखने जा रहा है

विकास की नई गाथा

सुरेन्द्र पंडित

46

टनल्स की दीवारों पर मिजो संस्कृति

के आकर्षक दृश्य



48

सायरंग से बड़रबी

एक मनमोहक यात्रा की आंखों देखी

पद्माकर शर्मा

50

मनोरम मिजोरम में

सपनों की ट्रेन का वेलकम

प्रशांत अस्थाना

52

मिजोरम के युवाओं

में उत्साह की लहर

मनोहर केसरी

54

विस्टाडोम कोच

से निहारेंगे पहाड़ों के नजारे

आकाश द्विवेदी

57

सायरंग का यादगार सफर : मिजोरम की

नई रेल लाइन ने बदली पूर्वोत्तर की हवा

पूनम गुप्ता

60

लुशाई पहाड़ों से गुजरने वाली रेल लाइन

राष्ट्र की विकास यात्रा में शामिल

विनोद कुमार सिंह

62

अतीत और वर्तमान के

आईने में मिजोरम

दिनेश कुमार

68

अपना ज्ञान टटोलें



प्रधानमंत्री ने बड़बी-सायरंग नई रेल लाइन का किया उद्घाटन

**राजधानी सहित तीन ट्रेनों
को भी दिखाई हरी झंडी**

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 13 सितंबर, 2025 को मिजोरम के आइजोल में ₹8,070 करोड़ से अधिक की लागत वाली बड़बी-सायरंग नई रेल लाइन का उद्घाटन किया। इसके साथ ही मिजोरम की राजधानी आइजोल भारतीय रेल नेटवर्क से जुड़ गई। चुनौतीपूर्ण पहाड़ी क्षेत्रों में निर्मित इस रेल लाइन परियोजना में जटिल भौगोलिक परिस्थितियों में 45 सुरंगें बनाई गई हैं। इसके अलावा इसमें 55 बड़े और 88 छोटे ब्रिज भी शामिल हैं। इस रेल संपर्क से मिजोरम और देश के बाकी हिस्सों के लोगों को सुरक्षित, कुशल और किफायती यात्रा का विकल्प मिलेगा। इससे खाद्यान्न, उर्वरक और अन्य आवश्यक वस्तुओं की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित होगी। इससे समग्र रसद तक पहुँच और क्षेत्रीय सुगम्यता में वृद्धि होगी।

प्रधानमंत्री ने इस अवसर पर तीन नई एक्सप्रेस ट्रेनों- सायरंग (आइजोल)-दिल्ली (आनंद विहार टर्मिनल) राजधानी एक्सप्रेस,



सायरंग-गुवाहाटी एक्सप्रेस और सायरंग-कोलकाता एक्सप्रेस को भी हरी झंडी दिखाई। आइजोल अब राजधानी एक्सप्रेस के माध्यम से दिल्ली से सीधा जुड़ जाएगा। सायरंग-गुवाहाटी एक्सप्रेस मिजोरम और असम के बीच आवाजाही को सुगम बनाएगी। सायरंग-कोलकाता एक्सप्रेस मिजोरम को कोलकाता से सीधे जोड़ेगी। इस बेहतर कनेक्टिविटी से अस्पतालों, विश्वविद्यालयों और बाजारों तक पहुँच बेहतर होगी। इससे पूरे क्षेत्र में शैक्षिक, सांस्कृतिक और आर्थिक संबंध मजबूत होंगे, रोजगार के अवसर भी पैदा होंगे और क्षेत्र में पर्यटन को भी काफी बढ़ावा मिलेगा।

वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए उपस्थित जनसमूह को संबोधित करते हुए, प्रधानमंत्री ने नीले पहाड़ों की इस खूबसूरत धरती के संरक्षक, परम पूज्य भगवान पाथियन को नमन किया।



प्रधानमंत्री ने कहा, 'यह देश के लिए, खासकर मिजोरम के लोगों के लिए एक ऐतिहासिक दिन है। अब आइजोल भारत के रेलवे मानचित्र पर होगा। कुछ वर्ष पहले, मुझे आइजोल रेल लाइन की नींव रखने का अवसर मिला था। और आज, हम इसे देशवासियों को समर्पित कर रहे हैं। दुर्गम रास्तों सहित कई चुनौतियों को पार करते हुए, यह बड़रबी-सायरंग रेल लाइन का सपना अब साकार हुआ है। हमारे इंजीनियरों के कौशल और हमारे श्रमिकों के उत्साह ने इसे संभव बनाया है। अब, पहली बार, मिजोरम का सायरंग राजधानी एक्सप्रेस द्वारा दिल्ली से सीधे जुड़ेगा। यह सिर्फ एक रेल संपर्क नहीं है, बल्कि यह बदलाव की जीवन रेखा है। यह रेल लाइन परियोजना मिजोरम के लोगों के जीवन और आजीविका में क्रांतिकारी बदलाव लाएगी।

मिजोरम के किसान और व्यवसाय देश भर के बाजारों तक अपनी पहुँच बना सकेंगे। लोगों के पास शिक्षा और स्वास्थ्य सेवा के ज्यादा विकल्प उपलब्ध होंगे। इससे पर्यटन, परिवहन और आतिथ्य के क्षेत्र में रोजगार के अवसर भी पैदा होंगे। हमारा नजरिया बिल्कुल अलग है। जो पहले उपेक्षित थे, वे अब सबसे आगे हैं। जो कभी हाशिए पर थे, वे अब मुख्यधारा में हैं! पिछले 11 वर्षों से हम पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास के लिए काम कर रहे हैं। यह क्षेत्र भारत के विकास का इंजन बन रहा है। पिछले कुछ वर्षों में, पूर्वोत्तर के कई राज्य पहली बार भारत के रेल मानचित्र में शामिल हुए हैं। इससे मिजोरम के दूर-दराज इलाकों तक पहुँच आसान हो जाएगी।

हमारी एकट ईस्ट नीति और उभरते उत्तर-पूर्व आर्थिक गलियारे, दोनों में मिजोरम की प्रमुख भूमिका है। कलादान मल्टीमॉडल ट्रांजिट ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट और सायरंग ह्यांगबुचुआ रेल लाइन से मिजोरम दक्षिण-पूर्व एशिया के माध्यम से बंगाल की खाड़ी से भी जुड़ जाएगा। इससे उत्तर-पूर्व भारत और दक्षिण-पूर्व एशिया



“2014 से पहले, पूर्वोत्तर के लिए रेल बजट केवल ₹2,000 करोड़ था। प्रधानमंत्री ने इसे पाँच गुना बढ़ाकर ₹10,000 करोड़ कर दिया। यही प्रधानमंत्री की एकट ईस्ट पॉलिसी है।

आज मिजोरम की राजधानी को रेल कनेक्टिविटी मिल रही है। मैं इस महान ऐतिहासिक दिन पर यहां उपस्थित सभी लोगों को बधाई देता हूँ। बड़रबी-सायरंग रेल लाइन अब मिजोरम को गुवाहाटी, कोलकाता और दिल्ली से जोड़ेगी।”

अश्विनी वैष्णव
रेल मंत्री

में व्यापार और पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।' इस कार्यक्रम में मिजोरम के राज्यपाल जनरल वी.के. सिंह, मिजोरम के मुख्यमंत्री लालदुहोमा, रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव सहित अन्य गणमान्य व्यक्ति उपस्थित थे।



बड़रबी-सायरंग रेल लाइन के उद्घाटन समारोह में राज्यपाल वी. के. सिंह, मुख्यमंत्री लालदुहोमा, रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव के साथ मिजोरम के मंत्री, सांसद और अन्य गणमान्य व्यक्ति

मिजोरम

अब रेलवे मानचित्र पर



अश्विनी वैष्णव
रेल मंत्री

क ई दशकों तक उत्तर-पूर्व को एक दूरस्थ इलाका माना जाता था, जहाँ विकास की राह देखी जाती रही। हमारे भाई-बहन उम्मीदों के साथ जीते थे, लेकिन उन्हें वह बुनियादी ढाँचा और अवसर नहीं मिल पाए, जिसके वे हकदार थे। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में यह तस्वीर बदली है। जो इलाका कभी दूर का फ्रंटियर कहा जाता था, वह आज भारत की तरक्की का फ्रंट-रनर बनकर उभरा है।

शांति, समृद्धि और प्रगति

यह बदलाव रेल, सड़कें, हवाई अड्डे और डिजिटल कनेक्टिविटी में रिकॉर्ड निवेश की वजह से संभव हुआ है। शांति समझौते स्थिरता ला रहे हैं। सरकारी योजनाओं का लाभ अब सीधे लोगों तक पहुँच रहा है। आजादी के बाद पहली बार उत्तर-पूर्वी क्षेत्र को भारत की विकास यात्रा का केंद्र माना जा रहा है। रेलवे में किए गए निवेश को ही देख लीजिए। वर्ष 2009 से 2014 की तुलना में क्षेत्र के लिए रेल बजट पाँच गुना बढ़ा है। सिर्फ इस वित्तीय वर्ष में ही ₹10,440 करोड़ का प्रावधान किया गया है। वर्ष 2014 से 2025 तक कुल बजट आवंटन ₹62,477 करोड़ रहा है। आज यहाँ ₹77,000 करोड़ की रेलवे परियोजनाएँ चल रही हैं। इससे पहले उत्तर-पूर्व ने इतना बड़ा निवेश कभी नहीं देखा था।

मिजोरम की पहली रेल लाइन

मिजोरम भी इसी बदलाव का हिस्सा है। यह राज्य अपनी समृद्धि, संस्कृति, खेल प्रेम और खूबसूरत पहाड़ियों के लिए जाना जाता है। फिर भी, दशकों तक यह संपर्क की मुख्यधारा से दूर रहा। सड़क और हवाई संपर्क सीमित था। रेल राजधानी तक नहीं पहुँच पाई थी। लोगों के सपने थे, लेकिन विकास की राहें अधूरी थीं। अब ऐसा नहीं है। अब हालात बदल चुके हैं। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के हाथों 13 सितंबर को बड़रबी-सायरंग रेल लाइन का उद्घाटन किया गया, जो मिजोरम के लिए ऐतिहासिक मील का पत्थर है। 51 कि.मी. लंबी यह परियोजना ₹8,000 करोड़ से अधिक की लागत से बनी है और पहली बार आइजोल को राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जोड़ेगी।

इसके साथ ही, प्रधानमंत्री सौरांग से दिल्ली (राजधानी एक्सप्रेस), कोलकाता (मिजोरम एक्सप्रेस) और गुवाहाटी (आइजोल इंटरसिटी) के लिए तीन नई ट्रेन सेवाओं को भी हरी झंडी दिखाएंगे।

यह रेलवे लाइन कठिन पहाड़ी इलाकों से होकर गुजरती है। रेल इंजीनियरों ने मिजोरम को जोड़ने के लिए 143 ब्रिज और 45 सुरंगें बनाई हैं। इनमें से एक ब्रिज कुतुब मीनार से भी ऊँचा है।

दरअसल, जैसे अन्य हिमालयी रेल परियोजनाओं में होता है, इस इलाके में भी रेल लाइन लगभग पूरी तरह ब्रिज और सुरंगों के क्रम से बनी है— एक ब्रिज, फिर एक सुरंग, फिर दोबारा ब्रिज और इसी तरह आगे।

हिमालय सुरंग निर्माण विधि

उत्तर-पूर्व हिमालय युवा और नाजुक पहाड़ हैं। यहाँ जमीन कठोर चट्टानों की जगह मुलायम मिट्टी और जैविक सामग्री से बनी है। ऐसी स्थिति में सुरंग और ब्रिज बनाना बेहद चुनौतीपूर्ण था। पारंपरिक तरीके यहाँ काम नहीं कर सकते थे, क्योंकि ढीली मिट्टी निर्माण का भार सहन नहीं कर पाती। इस समस्या को दूर करने के लिए हमारे इंजीनियरों ने एक नया और अनोखा तरीका विकसित किया, जिसे अब हिमालयन टनलिंग मेथड कहा जाता है। इस तकनीक में पहले मिट्टी को स्थिर और मजबूत किया जाता है, फिर सुरंग और निर्माण का काम किया जाता है। इससे क्षेत्र की सबसे कठिन परियोजनाओं में से एक को पूरा करना संभव हुआ।

एक और बड़ी चुनौती ऊँचाई पर ब्रिजों को टिकाऊ बनाना था, क्योंकि यह क्षेत्र भूकंप प्रभावित है। इसके लिए भी विशेष डिजाइन और उन्नत तकनीकों का इस्तेमाल किया गया, जिससे ब्रिज सुरक्षित और मजबूत बन सके।

यह स्वदेशी नवाचार दुनिया भर में ऐसे ही भौगोलिक इलाकों के लिए एक मॉडल है। हजारों इंजीनियरों, मजदूरों और स्थानीय लोगों ने मिलकर इसे संभव बनाया। भारत जब निर्माण करता है, तो दूरदृष्टि और समझदारी के साथ करता है।

क्षेत्र को लाभ

रेल को विकास का इंजन माना जाता है। यह नए बाजारों को करीब लाता है और व्यापार के अवसर पैदा करता है। नई रेल लाइन मिजोरम के लोगों का जीवन स्तर सुधारेगी। राजधानी एक्सप्रेस की शुरुआत के साथ ही आइजोल और दिल्ली के बीच सफर का समय 8 घंटे कम हो जाएगा। नई एक्सप्रेस ट्रेनें आइजोल, कोलकाता और गुवाहाटी के बीच की यात्रा को भी तेज और आसान बनाएंगी। किसान, खासकर जो बांस की खेती और बागवानी से जुड़े हैं, वे अपनी उपज को तेजी से और कम लागत पर बड़े बाजारों तक पहुँचा पाएंगे। अनाज और खाद जैसे जरूरी सामान की ढुलाई भी आसान होगी। पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा, क्योंकि मिजोरम की प्राकृतिक सुंदरता तक पहुँचना और सुविधाजनक हो जाएगा। इससे स्थानीय कारोबार और युवाओं के लिए नए अवसर बनेंगे। यह परियोजना लोगों को शिक्षा, स्वास्थ्य और रोजगार तक बेहतर पहुँच भी देगी। मिजोरम के लिए यह कनेक्टिविटी सिर्फ सुविधाएँ ही नहीं, उससे कहीं अधिक लेकर आएगी।

पूरे देश में विकास

देशभर में रेलवे में रिकॉर्ड स्तर पर बदलाव हो रहा है। हाल ही में 100 से अधिक अमृत भारत स्टेशन का उद्घाटन किया गया। साथ ही 1,200 और स्टेशन तैयार हो रहे हैं। ये स्टेशन यात्रियों को आधुनिक सुविधाएँ देंगे और शहरों को नए विकास केंद्र बनाएंगे।

150 से ज्यादा चल रही हाई-स्पीड वंदे भारत ट्रेनें यात्री सुविधा के नए मानक स्थापित कर रही हैं। साथ ही, लगभग पूरे नेटवर्क का विद्युतीकरण रेलवे को और हरित बना रहा है।

वर्ष 2014 से अब तक 35,000 कि.मी. नई पटरियाँ बिछाई जा चुकी हैं। यह उपलब्धि पिछले छह दशकों के कुल काम से भी अधिक है। सिर्फ पिछले साल ही 3,200 कि.मी. नई रेल लाइनें जोड़ी गईं। विकास की यह गति और बदलाव उत्तर-पूर्व में भी साफ दिखाई दे रहा है।

पूर्वोत्तर का विकास विजन

प्रधानमंत्री ने कहा है कि हमारे लिए पूर्व (EAST) का मतलब है- एम्पावर (सशक्त बनाना), एक्ट (कार्य करना), स्ट्रेंथन (मजबूत बनाना) एंड ट्रांसफॉर्म (बदलना)। ये शब्द पूर्वोत्तर के प्रति उनके दृष्टिकोण का सार प्रस्तुत करते हैं।

कई क्षेत्रों में निर्णायक कदमों ने इस क्षेत्र में बड़ा बदलाव सुनिश्चित किया है। असम में टाटा का सेमीकंडक्टर प्लांट, अरुणाचल प्रदेश में टाटो जैसी जलविद्युत परियोजनाएँ और बोगीबील रेल-सह-सड़क ब्रिज जैसी ऐतिहासिक संरचनाएँ इस क्षेत्र का स्वरूप बदल रही हैं।

इसके साथ ही, गुवाहाटी में एम्स की स्थापना और 10 नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों ने स्वास्थ्य सुविधाओं और संपर्क को मजबूत किया है।

फ्रंटियर से फ्रंट-रनर

कई दशकों तक मिजोरम के लोगों ने सड़कों, स्कूलों और रेलवे के लिए इंतजार किया है। अब वह इंतजार खत्म हुआ है। ये परियोजनाएँ हमारे प्रधानमंत्री की पूर्वोत्तर के प्रति विजन का प्रमाण हैं: एक ऐसा क्षेत्र जिसे कभी फ्रंटियर (सीमान्त) माना गया परन्तु अब फ्रंट-रनर (अग्रणी) के रूप में उभरा है।



मिजोरम की वादियों में रेल



- प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने 29 नवंबर, 2014 को मालीगांव स्थित रेलवे स्टेडियम में बड़रबी से सायरंग तक नई रेल लाइन की आधारशिला का उद्घाटन रिमोट के माध्यम से किया।
- प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने 27 मई, 2016 को बड़रबी से सिलचर के बीच यात्री ट्रेन को वर्चुअली हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।
- प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 13 सितंबर, 2025 को मिजोरम के आइजोल से 51.38 कि.मी. लंबी बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन का उद्घाटन किया।



सिलचर

बड़रबी



मिजोरम की राजधानी



48 सुरंगें

(कुल लंबाई : 15.88 कि.मी.)



बइरबी-सायरंग

नई रेल लाइन



कुतुब मीनार
से 42
मीटर ऊँचा

114 मीटर

परियोजना पर एक नजर

- **51.38** कि.मी. ट्रैक की कुल लंबाई
- **₹8,071** करोड़ (अनुमानित लागत)
- **4** सेक्शन

बइरबी से हरतकी 16.72 कि.मी.
(कार्य पूर्ण : जुलाई 2024)

हरतकी से कॉनपुरई 9.71 कि.मी.
(कार्य पूर्ण : जून, 2025)

कॉनपुरई से मुअलखांग 12.11 कि.मी.
(कार्य पूर्ण : जून, 2025)

मुअलखांग से सायरंग 12.84 कि.मी.
(कार्य पूर्ण : जून, 2025)

राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जुड़ी



143 ब्रिज



11 आरओबी/आरयूबी



सायरंग



मिजोरम में

रेल लाइन केवल यात्रा नहीं, समृद्धि भी



चेतन कुमार श्रीवास्तव
महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

पूर्वोत्तर राज्य मिजोरम के लिए एक ऐतिहासिक उपलब्धि के रूप में लंबे समय से प्रतीक्षित बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन परियोजना पूरी हो गई है। यह क्षेत्रीय संपर्क और राष्ट्रीय एकीकरण की दिशा में एक

महत्वपूर्ण कदम है। मिजोरम के लोगों की लंबे समय से इस परियोजना की मांग थी, जो एक विस्तारित रेल नेटवर्क के माध्यम से राज्य को देश के बाकी हिस्सों से अधिक प्रभावी ढंग से जोड़ती है।

इस नई लाइन के संचालन से पहले, मिजोरम में असम सीमा के पास एक छोटे से शहर बड़रबी तक पहुँचने के लिए केवल 5 कि.मी. का रेलमार्ग था। सीमित रेल संपर्क के कारण इस लैंडलॉक राज्य में संसाधनों को पहुँचाने में बाधा उत्पन्न हुई और आर्थिक विकास बाधित हुआ।

विकास और आधुनिकता की राह

मिजोरम में बड़रबी से सायरंग तक 51.38 कि.मी. लंबी नई रेल लाइन का निर्माण सिर्फ एक बुनियादी ढाँचा परियोजना नहीं है, बल्कि इससे यहाँ के लोगों का दशकों पुराना सपना साकार हुआ है। इस परियोजना से राज्य को देश के बाकी हिस्सों से और भी मजबूत रेल संपर्क मिलेगा। बेहतर संपर्क का अर्थ है- कारोबार और रोजगार के नए अवसर, शिक्षा और स्वास्थ्य सेवाओं तक आसान पहुँच और जीवन स्तर में ठोस सुधार। सबसे बड़ी बात यह है कि यह रेल परियोजना मिजोरम की अनूठी सांस्कृतिक पहचान को सुरक्षित रखते



हुए, विकास और आधुनिकता की राह खोलती है। लंबे इंतजार के बाद अब यह सपना सच हो रहा है और मिजोरम के लोग आत्मविश्वास के साथ भविष्य की ओर बढ़ रहे हैं।

शेष भारत से बेहतर संपर्क

दशकों तक, मिजोरम रेल संपर्क के मामले में भारत से अलग-थलग राज्य था। बड़रबी में केवल 5 कि.मी. लंबी रेलवे लाइन समाप्त होने के कारण, यहाँ के निवासी और कारोबारी सड़क परिवहन पर अत्यधिक निर्भर थे। यह अधिक समय लेने वाला, महंगा और मौसम संबंधी व्यवधानों से बाधित भी होता था। नई बड़रबी-सायरंग लाइन मिजोरम में रेलवे पहुँच का विस्तार करती है, जो पास के सायरंग के माध्यम से राज्य की राजधानी आइजोल को सीधे जोड़ती है। राष्ट्रीय रेल के साथ इस एकीकरण से मिजोरम के लोगों को अधिक आसानी से यात्रा करने, संसाधनों तक पहुँचने और पूरे भारत के बाजारों से जुड़ने में मदद मिलेगी।

आर्थिक और व्यापारिक दृष्टि से महत्वपूर्ण

नई रेल लाइन लंबे समय से चली आ रही परिवहन चुनौतियों को दूर करके मिजोरम में आर्थिक विकास के अवसर बढ़ाएंगे और व्यापार को महत्वपूर्ण तरक्की मिलेगी। यह अदरक, हल्दी, संतरे और बाँस जैसे स्थानीय उत्पादों की दुलाई को सुव्यवस्थित करेगी, जिससे व्यवसायों और व्यापारियों के लिए लागत कम होगी। बेहतर कनेक्टिविटी निवेश को भी आकर्षित करेगी, जिससे यह क्षेत्र उद्योगों और उद्यमियों के लिए अधिक सुलभ हो जाएगा। इस तरह का समावेशी आर्थिक विकास

स्थानीय उत्पादकों के लिए बेहतर बाजारों तक पहुँच लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करेगा।

रोजगार और स्थानीय विकास

इस परियोजना ने निर्माण के दौरान हजारों निवासियों के लिए रोजगार का सृजन किया और वर्तमान में भी रेल सेवाओं, लॉजिस्टिक्स और पर्यटन में रोजगार मिल रहा है। सैटेलाइट टाउन के विकास को भी बढ़ावा मिलने, बुनियादी ढाँचे में सुधार और रेल मार्ग शुरू होने के साथ सार्वजनिक सेवाओं में वृद्धि होने की उम्मीद है। इससे क्षेत्रीय विकास और बेहतर आजीविका की आकांक्षा पूरी होगी।

स्वास्थ्य सेवा और शिक्षा तक पहुँच

इस परियोजना से रेल संपर्क बेहतर होगा और यह यात्रा के समय को काफी कम कर देगा। इससे स्वास्थ्य सेवा, शिक्षा और आवश्यक सरकारी सेवाओं तक पहुँच आसान हो जाती है, खासकर अन्य राज्यों में। यह विकास मिजोरम तक के लिए अवसरों और सेवाओं की पहुँच आसान बनाता है।

पर्यटन और आर्थिक विकास को बढ़ावा

रेलवे संपर्क मिजोरम में पर्यटन को बढ़ावा दे रहा है। बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन के साथ सुरंगों को पारंपरिक मिजो सांस्कृतिक रूपांकनों से सजाया गया है, जो पर्यटकों





को आकर्षित करती हैं। क्षेत्र की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत को प्रदर्शित करके, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे सक्रिय रूप से पर्यटन को बढ़ावा दे रहा है और क्षेत्र के आर्थिक विकास में योगदान दे रहा है।

परियोजना पर एक नजर

राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषित, बड़रबी-सायरंग लाइन को वित्त वर्ष 2008-09 में ₹5,021 करोड़ की प्रारंभिक अनुमानित लागत के साथ मंजूरी दी गई थी, जिसे बाद में विभिन्न भौगोलिक और अवसंरचनात्मक जटिलताओं के कारण ₹8,071 करोड़ कर दिया गया। इस परियोजना में पहाड़ी और दुर्गम इलाकों में पटरियाँ बिछाना शामिल था, जिसके लिए कई सुरंगों, ब्रिजों और गहरी खाइयों का निर्माण आवश्यक हो गया, जो एक प्रमुख इंजीनियरिंग उपलब्धि को दर्शाता है।

इस परियोजना की आधारशिला प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 29 नवंबर, 2014 को रखी थी, जिससे पूर्वोत्तर में बुनियादी ढाँचे को बढ़ावा देने और इसे राष्ट्रीय मुख्यधारा में लाने के लिए केंद्र सरकार की प्रतिबद्धता को बल मिला। दिनांक 1 मई, 2025 को आइजोल के पास सायरंग तक एक सफल ट्रायल रन किया गया और हरतकी से सायरंग तक का अंतिम खंड आधिकारिक तौर पर दिनांक 10 जून, 2025 को चालू किया गया, जो मिजोरम की राजधानी को पहली बार राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जोड़ता है।

यह नई रेल लाइन कोलासिब और आइजोल जिलों से होकर गुजरती है, जिसमें चार स्टेशन हैं- हरतकी, कॉनपुरई, मुअलखांग और सायरंग। इसमें 114 मीटर ऊँचे छह ब्रिज, कुल 15.88 कि.मी. लंबी 48 सुरंगें और सभी सुरंगों में गिट्टी रहित ट्रैक शामिल हैं। लगभग 23% लाइन ब्रिजों पर है, 31% सुरंगों में है, शेष लाइन गहरी खाई से गुजरती है।

इस परियोजना में कुल 143 ब्रिज हैं, जिनमें 55 बड़े ब्रिज, 88 छोटे ब्रिज और 11 सड़क ऊपरी ब्रिज/सड़क निचले ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) शामिल हैं। ब्रिज की संयुक्त लंबाई 15.88 कि.मी. है, जो पूरे अलाइनमेंट का लगभग 23% है। इनमें छह ऊँचे ब्रिज हैं, जिनकी ऊँचाई 70 मीटर से अधिक है, जिनमें सबसे ऊँचा ब्रिज 114 मीटर ऊँचा है, जो इन्हें भारत के सबसे ऊँचे रेलवे ब्रिजों में से एक बनाता है।

तकनीकी चुनौतियाँ

इस रूट पर सबसे लंबी सुरंग 1.868 कि.मी. है। सभी सुरंगों



का निर्माण गिट्टी रहित ट्रैक तकनीक का उपयोग करके किया गया है, जो चुनौतीपूर्ण भूगर्भीय परिस्थितियों के बावजूद

स्थायित्व और स्थिरता सुनिश्चित करता है। निर्माण कार्य में छोटी कार्य अवधि, भारी मॉनसून, कठिन भूभाग, अस्थिर भूविज्ञान और स्थानीय श्रमिकों की कमी जैसी बड़ी चुनौतियों का सामना करना पड़ा। सामग्री दूसरे राज्यों से लानी पड़ी और कठिन परिस्थितियों से निपटने के लिए विशेष मशीनरी तैनात की गई।

इंजीनियरिंग चमत्कार

- ब्रिज संख्या 97 (पुराना ब्रिज संख्या 115)– बडरबी-सायरंग नई लाइन रेलवे परियोजना के 55 प्रमुख ब्रिजों में से एक है। यह ब्रिज कॉनपुरई-मुअलखांग ब्लॉक सेक्शन में बनाया गया है। भूकंपीय गतिविधि के दौरान ऊँचाई पर स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सभी सात स्पैन में विशेष रूप से डिजाइन किए गए ओपन वेब गर्डर लगाए गए हैं। इस ब्रिज की कुल ऊँचाई तल से 91 मीटर और लंबाई 742 मीटर है। यह परियोजना का दूसरा सबसे ऊँचा ब्रिज है। राष्ट्रीय राजमार्ग-06 इस ब्रिज के स्पैन पी3 और पी4 के नीचे और बीच से होकर गुजरता है। किसी भी आपात स्थिति में यात्रियों को बचाने के लिए सभी गर्डरों के दोनों ओर अंदर 1.65 मीटर के रास्ते बनाए गए हैं।
- ब्रिज संख्या 144 (पुराना संख्या 196)– का निर्माण सायरंग रेलवे स्टेशन यार्ड के प्रवेश द्वार पर मुअलखांग-सायरंग ब्लॉक सेक्शन में किया गया है। सायरंग छोर की ओर बहुत खड़ी घाटी होने के कारण इस इलाके की स्थलाकृति के कारण ब्रिज के स्पैन की व्यवस्था अनोखी है। भूकंपीय गतिविधियों के कारण



अधिक ऊँचाई पर गर्डरों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सभी छह स्पैन में विशेष रूप से डिजाइन किए गए गर्डर लगाए गए हैं। इस ब्रिज की कुल ऊँचाई तल से 114 मीटर है, जो कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा है और आज यह भारतीय रेल का सबसे ऊँचा पियर ब्रिज है। किसी भी आपात स्थिति में यात्रियों को बचाने के लिए सभी गर्डरों के दोनों ओर अंदर 1.65 मीटर के रास्ते बनाए गए हैं।

रेलवे के बढ़ते कदम

समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर : इस परिवर्तनकारी विकास के, भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) ने राज्य में आने वाले और बाहर जाने वाले पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए अगस्त 2025 में मिजोरम सरकार के साथ एक द्विवर्षीय समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

मीडिया टूर : बड़बी-सायरंग नई रेल लाइन परियोजना के लिए देश भर से पीआईबी मीडिया, राष्ट्रीय और क्षेत्रीय मीडिया प्रतिनिधियों के लिए मीडिया टूर की एक श्रृंखला आयोजित की जा रही है। इनका उद्देश्य पारदर्शिता को बढ़ावा देना, मीडिया को शामिल करना और पूर्वोत्तर में रेल बुनियादी ढाँचे में आ रहे बदलाव को उजागर करना है।

ग्राम परिषद टूर : दिनांक 22 अगस्त, 2025 को मिजोरम के आइजोल जिले की ग्राम परिषदों के अधिकारियों के साथ बड़बी-सायरंग रेल खंड पर ग्राम परिषद अधिकारियों के लिए एक भ्रमण का आयोजन किया गया। इस भ्रमण के दौरान, दिनथर सायरंग, सिंहमुई और सायरंग के ग्राम परिषद अधिकारी शामिल हुए और उनके साथ विकास कार्यों, नवनिर्मित बुनियादी ढाँचे के महत्त्व और क्षेत्र में संपर्क में सुधार और सामाजिक-आर्थिक विकास पर इसके अपेक्षित प्रभाव के बारे में बहुमूल्य जानकारी साझा की गई।

भविष्य की योजना

बड़बी-सायरंग रेल लाइन के पूरा होने के साथ, सायरंग से 20 कि.मी. की दूरी पर स्थित राजधानी आइजोल अब भारत के रेल नेटवर्क की पहुँच में है। इस संपर्क से आर्थिक विकास को गति मिलने, व्यापार और पर्यटन को बढ़ावा मिलने और माल एवं यात्रियों के परिवहन की लागत और समय में उल्लेखनीय कमी आने की उम्मीद है।

यह परिवर्तनकारी बुनियादी ढाँचा परियोजना मिजोरम के लिए प्रगति, एकीकरण और सशक्तिकरण का प्रतीक है और पूर्वोत्तर के विकास के लिए भारत के व्यापक दृष्टिकोण का एक महत्वपूर्ण आयाम है।

सायरंग से मालगाड़ी का संचालन शुरू!



असम से सीमेंट लोड कर 21 वैगनों वाली पहली मालगाड़ी आइजोल तक पहुंची और इसके साथ ही सायरंग से कार्गो संचालन की शुरुआत हुई। इससे सीमेंट की लागत घटेगी और मिजोरम के निर्माण उद्योग को भी बढ़ावा मिलेगा।

मिजोरम की रेल यात्रा

विचार से वास्तविकता तक



अरुण कुमार चौधरी

महाप्रबंधक

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण)

क इच्छा व्यक्त करते ही बड़रबी-सायरंग रेलवे लाइन का निर्माण नहीं हुआ। यह एक कहानी की तरह आगे बढ़ा- धीरे-धीरे, सावधानीपूर्वक, प्रत्येक अध्याय अगले अध्याय की गहराई से जुड़ता गया। प्रत्येक उपलब्धि कैलेंडर की एक तारीख नहीं थी, बल्कि भारत के सबसे चुनौतीपूर्ण परिदृश्यों में से एक में दृढ़ता का प्रतीक थी।

यह कहानी वित्त वर्ष 1999-2000 में शुरू हुई, जब मिजोरम को राष्ट्र के साथ और अधिक निकटता से जोड़ने के विचार ने पहली बार औपचारिक रूप लिया। प्रारंभिक इंजीनियरिंग-सह-यातायात (पीईटी) सर्वेक्षण को एक साधारण प्रश्न का उत्तर देने के लिए मंजूरी दी गई थी कि क्या यह संभव भी है?

वर्ष 2003 तक मिजोरम के भूभाग की जटिलताओं के कारण ने इसे बारीकी से इसके अध्ययन की आवश्यकता। एक संशोधित सर्वेक्षण (आरईटी) शुरू किया गया और अध्ययन के बाद, यह वर्ष 2006 में पूरा हुआ, जिससे परिष्कृत तकनीकी और पर्यावरणीय जानकारी प्राप्त हुई। यह परियोजना

अब सिर्फ एक सपना नहीं थी- इसके पास आँकड़े और दिशा थी।

यह सरेखण (एलाइन्मेंट) महत्वाकांक्षी था। 51.38 कि.मी. लंबी यह रेल लाइन राज्य के मौजूदा रेलवे स्टेशन बड़रबी से लेकर सायरंग तक फैली है, जो आइजोल से सिर्फ 20 कि.मी. दूर है, यह कोलासिब और आइजोल जिलों से होकर गुजरती है। इसके लिए जोखिम भरे संतुलन की जरूरत थी- चढ़ाई के लिए काफी खड़ी, फिर भी संचालन के लिए सुरक्षित। इंजीनियरों ने 80 में से 1 के अनुपात



की ढलान चुनी, जिसकी गति क्षमता 100 कि.मी. प्रति घंटा थी और इस रेल लाइन को सुरंगों, ब्रिजों और तीखे मोड़ से गुजारा गया जो जमीन की ऊँची चोटियों और घाटियों के अनुकूल थे।

अपने मूल में, यह परियोजना जन-केंद्रित रही। चार स्टेशनों- हरतकी, कॉनपुरई, मुअलखांग और सायरंग- को न केवल मानचित्रों पर अंकित किया गया, बल्कि समुदायों को जोड़ने और भविष्य के विकास में सहायता करने के लिए जीवनरेखा के रूप में स्थापित किया गया।

वित्त वर्ष 2008-09 में निर्णायक मोड़ आया, जब इस परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया और इसे अभिलाषा से सामरिक प्राथमिकता में बदल दिया गया। दिनांक 29 नवंबर, 2014 को, जब प्रधानमंत्री ने इसकी आधारशिला रखी और यह दृष्टिकोण एक प्रतिबद्धता बन गया।

वर्ष 2016 से 2021 तक पहाड़ों की जाँच की गई। सुरंग बनाने में सफलता मिली, घाटियों पर ब्रिज बन गए और मिट्टी के कामों ने कठोर ढलानों में रास्ते बना दिए। महामारी के वर्षों ने अतिरिक्त कठिनाइयाँ ला दीं। इनमें श्रमिकों की कमी, स्वास्थ्य प्रोटोकॉल और आपूर्ति लाइनों का रुक जाना शामिल हैं। फिर भी परियोजना की भावना अटूट रही।

वित्त वर्ष 2022-2024 तक, परियोजना की आधी लंबाई (कॉनपुरई तक) में अधिकांश सिविल निर्माण कार्य पूरे होने वाले थे। लेकिन एक कहावत है कि “सच्ची सफलता तभी सार्थक होती है जब वह चुनौतियों से भरी हों”, इसमें मिजोरम की

बइरबी-सायरंग ब्रॉड गेज लाइन कोई अपवाद नहीं थी। ऐसे क्षण भी आए जब प्रकृति ने मानव संकल्प की परीक्षा ली। अगस्त 2023 में भारी बारिश और भूस्खलन ने सावधानीपूर्वक तैयार की गई जमीन को तहस-नहस कर दिया। एक समय पर, यूएसबीआरएल परियोजना में लंबे समय तक काम करने वाले प्रशंसित अंतरराष्ट्रीय सुरंग विशेषज्ञों को शामिल किया गया लेकिन उनके प्रस्तावित समाधान महंगे, समय लेने वाले और बहुत अनिश्चितताओं वाले थे। इसके बजाय, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के इंजीनियरों ने वही किया जो वे सबसे अच्छी तरह जानते थे- क्षेत्र के अनुभव पर भरोसा, व्यावहारिक भूविज्ञान और प्रकृति के विरुद्ध काम करने के बजाय उसके साथ काम करने की बुद्धिमत्ता। योजना के कार्यान्वयन के दौरान होने वाली गड़बड़ियों का दैनिक आधार पर मूल्यांकन, सुरक्षा और समयसीमा को ध्यान में रखते हुए उनके शमन के लिए समय पर सुधार करना फील्ड टीम की पहचान बन गया।

अगस्त 2024 में लगातार बारिश और अचानक बादल फटने की घटना ने अतीत की चुनौतियों को समाप्त करते हुए, नई चुनौतियाँ भी पैदा कीं, लेकिन अधिक सुरक्षित भविष्य के संकल्प के साथ उनका भी समाधान किया गया। यह सुखद बात थी कि जब वे अपना काम पूरा करने के करीब थे, तो उनके मार्ग में आने वाली चुनौतियाँ उनकी सहनशीलता को कम नहीं कर रही थीं, बल्कि बढ़ा रही थीं।

दृढ़ता की उल्लेखनीय कहानियाँ

ऐसे उदाहरण जहाँ रुकावटों का अंत नहीं, बल्कि नवाचार की शुरुआत थी

T14 और T14ए के बीच के अंतर को पाटना

जब बारिश की और से भूस्खलन के कारण एक पुलिया दब गई और काम रुक गया, तो इंजीनियरों ने कमजोर स्थल को हटा दिया। एक कट-एंड-कवर सुरंग ने उस खुले हिस्से की जगह ले ली, जिसमें जल निकासी और सुरक्षात्मक छत भी थी। एक नाजुक खाँचा, एक सतत, नियंत्रित गलियारा बन गया।

कॉनपुई स्टेशन की सुरक्षा

जब एक नई पहाड़ी ढह गई और आधा स्टेशन दब गया, तो समाधान साहसिक था लेकिन पूरा हुआ- एक गैबियन दीवार और फिर से ढाला गया ढलान। स्टेशन अब एक त्याज्य बफर के पीछे सुरक्षित है, भविष्य में होने वाले भूस्खलन से संरक्षित।

यार्ड की सुरक्षा

मौजूदा रिटेनिंग वॉल के बावजूद बार-बार मलबे से भर जाने के कारण, कॉनपुई यार्ड को सुरक्षा की एक दूसरी दीवार दी गई। आज, यह स्वीकार किया जाता है कि एक लाइन विफल हो सकती है, लेकिन दो लाइनें मॉनसून के प्रकोप को झेल सकती हैं।

सुरंग 15 के द्वार को सुदृढ़ बनाना

ब्रिज 78 के निकट, घाटी की ओर की क्षीणता का हल, सुरंग के द्वार को 10 मीटर कट-एंड-कवर से बढ़ाकर, मलबे को दूसरी ओर मोड़कर और ढलान को स्थिर किया गया।

सुरंग-24 के धंसने से नियंत्रण तक

एक महत्वाकांक्षी खुला कट, भुरभुरा बलुआ पत्थर के नीचे ढह गया। इंजीनियरों ने 199.5 मीटर ऊँची ऊपर से नीचे कट-एंड-कवर सुरंग पर काम शुरू किया। एक ऐसी नियंत्रित प्रणाली, जो भूविज्ञान और मौसम के अनुकूल और विफलता को लचीलेपन में बदल दे।

ब्रिज संख्या 196-त्रासदी से विजय तक

सायरंग में, निर्माण के दौरान एक विशाल स्टील का गर्डर ढह गया और काम रुक गया। लेकिन टीम ने फिर से संगठित होकर, गर्डरों का पुनर्निर्माण किया, विधि में सुधार लाया और 29 दिनों में वह काम पूरा कर लिया, जो पहले 75 दिनों में पूरा होता था। ब्रिज फिर से खड़ा हो गया- इस बार 'दृढ़ता के स्मारक' के रूप में।

सुरंग 12ए-ढहने से लेकर पूरा होने तक

जब बारिश और भूकंप के बाद ऊँचे पहाड़ की तलहटी में एक सुरंग ढह गई, तो पारंपरिक तरीके नाकाम हो गए तब इंजीनियरों ने इसे कट-एंड-कवर सुरंग के रूप में फिर से बनाया और पाँच महीने में वह काम पूरा कर लिया, जिसके बारे में वैश्विक सलाहकारों का अनुमान था कि इसमें दो साल लगेंगे। भविष्य में किसी भी समस्या की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए इस नाजुक जगह की स्थलाकृति को प्राकृतिक रूप से स्थिर पैटर्न में फिर से तैयार किया गया।



विकास की यात्रा कभी आसान और सीधी नहीं होती

मिजोरम के मॉनसून जमीन को कीचड़ में बदल देते हैं, जिससे रातोंरात रास्तें गायब हो जाते हैं और भूस्खलन महीनों की मेहनत को तबाह कर डालते हैं। हर घटना सबक दे रही थी- जो अस्थिर है, उसे मजबूत करो। जिस पर गुजरना है, उसे छत दो और हमेशा जमीन की सुनो!

मिजोरम के मॉनसून ने जमीन को कीचड़ में बदल दिया, पहुँच मार्ग रातोंरात गायब हो गए और भूस्खलन ने महीनों की मेहनत को दफन कर दिया। हर घटना एक ही सबक देती थी, जो चल है, उसे स्थिर करो, जो गुजरता है, उसे ढंक दो और हमेशा जमीन के संकेत को समझो।

पटरियाँ आखिरकार एक साथ जुड़ गईं- हर पटरी अपनी जगह पर जमी हुई, हर स्लीपर एकदम सही ढंग से सरेखित- एक सपना जो दुर्गम इलाके में स्टील की लकीरों से नक्काशी की गई हो। दिनांक 1 मई, 2025 को हुए ट्रायल रन ने फील्ड टीम में आत्मविश्वास जगाया और यह दर्शाया कि उन्होंने जो किया है वह एक तकनीकी मील के पत्थर से कहीं बढ़कर है- यह इस बात का प्रमाण था कि उनका काम कोई साधारण काम नहीं बल्कि उत्कृष्टता की एक मिसाल था।

फिर भी, जश्न मनाने का कोई मौका नहीं था। छोटे-मोटे शेष कार्य पूरे होने की संभावना थी और टीम नए दृढ़ संकल्प के साथ उनमें जुट गई। सभी बोल्ट कस दिए गए, हर सरेखण परिपूर्ण कर दिए गए, जिससे यह जिम्मेदारी का भार ढोने लगा।

अंततः जून 2025 में, मिजोरम ने गर्व के साथ रेलवे मानचित्र पर अपनी जगह बनाई। इस लाइन ने रेलवे सुरक्षा आयुक्त के

कठोर निरीक्षण और उसके बाद सफल गति परीक्षणों को पार कर लिया। पहाड़ियों ने आखिरकार स्टील को अपने आगोश में ले लिया।

इस विजय के क्षण के पीछे न केवल रेलवे इंजीनियर, बल्कि ठेकेदार भी उतने ही खड़े थे, जिनके सहज सामंजस्य ने एक जटिल चुनौती को समन्वय की एकता में बदल दिया। प्रत्येक एजेंसी, प्रत्येक कार्यरत व्यक्ति ने एक ही लक्ष्य पर ध्यान केंद्रित किया- परियोजना को निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूरा करना। जब एक साइट पर सीमेंट की कमी हुई, तो दूसरी ने इसे साझा करने के लिए कदम बढ़ाया। जब जनशक्ति कम पड़ गई, तो एजेंसियां सीमाओं के पार जाकर इस कमी को पूरा करने के लिए एकजुट हुईं। एजेंसियों के बीच आपसी सहयोग की इस भावना ने संभावित देरी को परिवर्तनशीलता की कहानियों में बदल दिया। उनके पर्याप्त सहयोग ने यह सुनिश्चित किया कि बाधाएँ ही सीढ़ी बन जाएँ और प्रगति की गति कभी कम न हो।

बइरबी-सायरंग रेलवे एक इंजीनियरिंग की उपलब्धि से कहीं अधिक है। यह पूरा किया गया एक वादा है- जिसे बनाने में दो दशक लगे। एक कहानी जो एक प्रश्न से शुरू हुई थी- क्या यह संभव है?- एक ऐसे उत्तर के साथ समाप्त हुई, जो न केवल संभव है, बल्कि स्थायी भी है।

बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन

सायरंग की ओर जो घाटियाँ बहुत गहरी और खड़ी हैं, वहाँ ब्रिज (स्पैन) की लंबाई और व्यवस्था खास तौर पर भूगोल को ध्यान में रखकर की गई है।

मिजोरम की बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन पर अब तक बने प्रमुख 55 ब्रिजों में ब्रिज संख्या 144 सबसे ऊँचा ब्रिज है।

यह ब्रिज 140 मीटर गहरी खाई को पार करता है, जो लाइन के शुरुआती बिंदु से 48.8 कि.मी. पर मुअलखांग-सायरंग ब्लॉक में, सायरंग यार्ड के पास स्थित है।

कुरंग नाले के भीतर स्थित 114 मीटर ऊँचा पियर पी4, जिसमें बहुकोशिकीय बॉक्सनुमा खुले हिस्से बने हैं ताकि पानी का बहाव बिना किसी अवरोध के हो सके।



परियोजना में सबसे ऊँचे ब्रिज की कहानी

छह स्पैन पाँच खोखले गोलाकार पियर पर टिके हैं, जिन्हें पाइल नींव पर स्लिफॉर्म निर्माण तकनीक से बिना जोड़ वाला कंक्रीट ढाँचा बनाने हेतु तैयार किया गया है।

विशेष रूप से डिजाइन किए गए छह स्पैन, जिनमें कॉम्पोजिट और ओपन-वेब गर्डर लगाए गए हैं, जो ऊँचाई पर और भूकंप के दौरान स्थिरता सुनिश्चित करते हैं।

गर्डरों को कैंटीलीवर इरेक्शन (गर्डर को दोनों ओर से बिना सहारे के धीरे-धीरे बाहर की तरफ बढ़ाते हुए खड़ा किया जाता है) विधि से खड़ा किया गया। 103.5 मीटर लंबे गर्डर की स्थापना केवल 29 दिनों में पूरी हुई, जो एक रिकॉर्ड है। सामान्य तौर पर इसमें 75 दिन लगते हैं।

कुल ₹160 करोड़ की लागत से निर्मित।

यह आधुनिक इंजीनियरिंग का ऐसा उदाहरण है, जिसने दुर्गम भूभाग पर विजय पाई और सुरक्षा तथा स्थिरता सुनिश्चित की।

सभी छह गर्डरों में कुल 2,655 मीट्रिक टन इस्पात का उपयोग किया गया। आपात स्थिति में यात्रियों के बचाव हेतु पैदल मार्ग भी शामिल किए गए हैं।

24 Li पर 114 मीटर ऊँचा यह ब्रिज, कुतुब मीनार से 42 मीटर अधिक ऊँचा है।

ब्रिज संख्या 144

कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा

मि ज़ोरम के बइरबी-सायरंग नई लाइन रेलवे परियोजना के 55 प्रमुख ब्रिजों में से ब्रिज संख्या 196 (पुराना)/144 (नया) एक है। इस ब्रिज की लंबाई 378 मीटर है और इसकी स्पैन अरेंजमेंट फैलाव की व्यवस्था इस प्रकार है : 2x31.9 मीटर (सीजी) + 1x103.5 मीटर (ओडब्ल्यूजी) + 1x47.24 मीटर (ओडब्ल्यूजी) + 1x103.5 मीटर (ओडब्ल्यूजी) + 1x47.24 मीटर (ओडब्ल्यूजी)। इस ब्रिज का निर्माण सायरंग रेलवे यार्ड के प्रवेश द्वार पर मुअलखांग-सायरंग ब्लॉक सेक्शन में चैनल

48,805.12 मीटर पर लगभग 140 मीटर गहरी खाई को पार करने के लिए किया गया है। सायरंग छोर की ओर बहुत खड़ी घाटी होने तथा इस इलाके की टोपोग्राफी के कारण ब्रिज की स्पैन अरेंजमेंट अनूठा है। इस ब्रिज की कुल ऊँचाई तल से 114 मीटर है, जो कुतुब मीनार से 42 मीटर अधिक है तथा यह आज की तारीख में भारतीय रेल का सबसे ऊँचा ब्रिज है। इस ब्रिज का निर्माण कुल ₹160 करोड़ की लागत से किया गया है।



सबस्ट्रक्चर

इस ब्रिज में छह स्पैन और पाँच खंभे हैं। खंभों की ऊँचाई पाइल कैप के ऊपर से 24 मीटर से 114 मीटर तक है। ब्रिज के सभी खंभे पाइल फाउंडेशन पर बने खोखले गोलाकार खंभे हैं। खंभों में जोड़रहित कंक्रीट सुनिश्चित करने के लिए, इनका निर्माण स्लिपफॉर्म निर्माण तकनीक से किया गया है।

पियर पी4 114 मीटर ऊँचा परियोजना का सबसे ऊँचा पियर है। स्थल की स्थलाकृति के अनुसार, इस पियर पी4 का निर्माण घाटी से बहने वाली कुरंग नल्लाह जलधारा के भीतर किया जाना था। इस पियर के निर्माण के कारण जलधारा के अबाधित प्रवाह के लिए, पियर के नीचे एक बहुकोशिकीय बॉक्स (4.4 मीटर चौड़ाई x 8.5 मीटर ऊँचाई के 2 छिद्र और 4.25 मीटर चौड़ाई x 8.5 मीटर ऊँचाई के 2 छिद्र) स्थापित किया गया।

सुपरस्ट्रक्चर

ब्रिज में कुल छह स्पैन हैं। भूकंपीय गतिविधियों के कारण ऊँचाई पर गर्डरों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सभी छह स्पैन में विशेष रूप से डिजाइन किए गए गर्डर लगाए गए हैं। पहले दो स्पैन में 31.9 मीटर लंबे कम्पोजिट गर्डर लगाए गए हैं। तीसरे और पाँचवें स्पैन में 103.5 मीटर लंबे ओपन वेब गर्डर लगाए गए हैं। इसी प्रकार, चौथे और छठे स्पैन में 47.24 मीटर लंबे ओपन वेब गर्डर लगाए गए हैं। इस ब्रिज के सभी छह गर्डरों में कुल 2,655 मीट्रिक टन स्टील का इस्तेमाल किया गया है। किसी भी आपात स्थिति में यात्रियों को बचाने के लिए सभी गर्डरों के दोनों ओर अंदर 1.65 मीटर लंबे रास्ते बनाए गए हैं। गर्डरों का निर्माण कैंटिलीवर इरेक्शन विधि का उपयोग करके किया गया है। परियोजना को समय पर पूरा करने के लिए, 103.5 मीटर का एक गर्डर 29 दिनों के रिकॉर्ड समय में खड़ा किया गया, जबकि इसमें लगभग 75 दिन लगते हैं।



ब्रिज संख्या 97

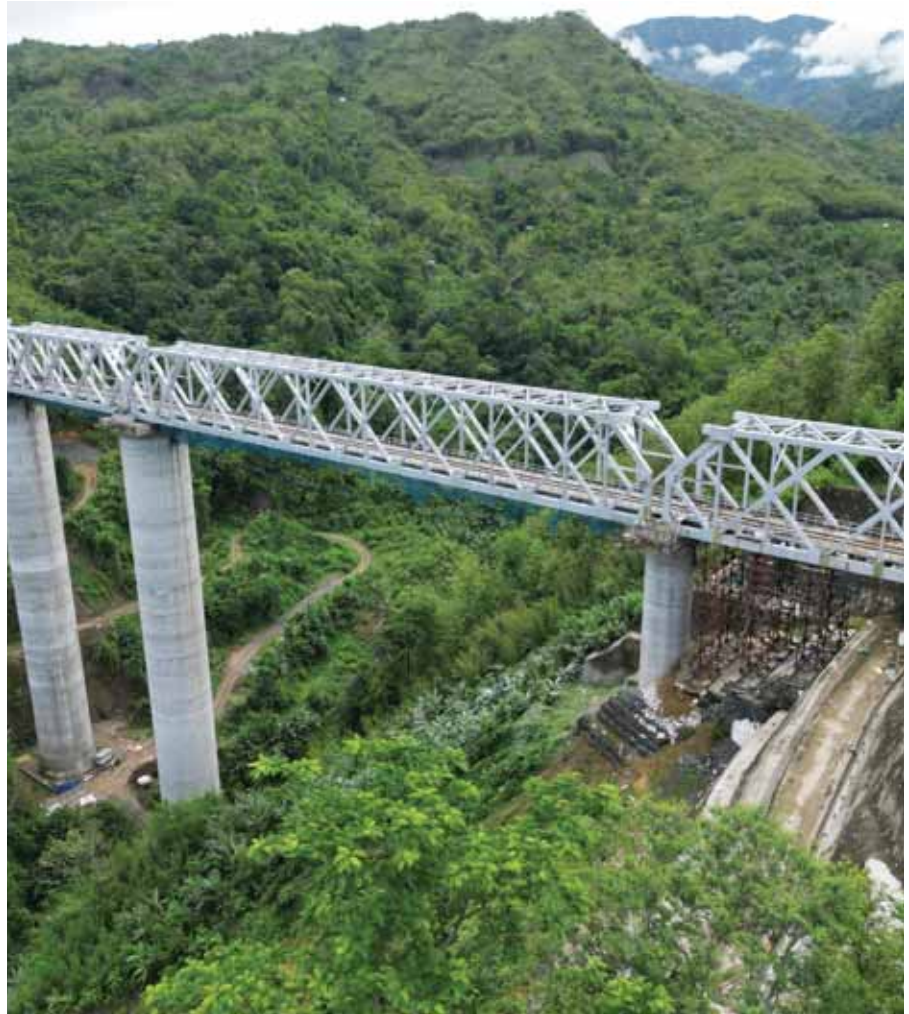
परियोजना का दूसरा सबसे ऊँचा ब्रिज

ब्रिज संख्या 115 (पुराना), मिजोरम में बड़रबी-सायरंग नई लाइन रेलवे परियोजना के 55 प्रमुख ब्रिजों में से एक है, जिसका स्पैन अरेंजमेंट 7x103.5 मीटर (ओडब्ल्यूजी) है। इस ब्रिज का निर्माण कॉनपुरई-मुअलखांग ब्लॉक खंड में चैनल 34,739.80 मीटर पर लगभग 110 मीटर गहरी खाई को पार करने के लिए किया गया है। इस ब्रिज की तल सतह से कुल ऊँचाई 91 मीटर और लंबाई 742 मीटर है। यह परियोजना का दूसरा सबसे ऊँचा ब्रिज है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 06 इस ब्रिज के स्पैन पी3 और पी4 के नीचे और बीच से होकर गुजरती है।

इस ब्रिज का निर्माण कुल ₹225 करोड़ की लागत से किया गया है।

सबस्ट्रक्चर

इस ब्रिज में सात स्पैन और छह खंभे हैं; खंभों की ऊँचाई 22 मीटर से 91 मीटर तक है। 91 मीटर की ऊँचाई वाला खंभा पी4 इस ब्रिज का सबसे ऊँचा खंभा है। ब्रिज के सभी



खंभे खोखले और गोलाकार हैं, जो पाइल फाउंडेशन पर बने हैं। खंभों में जोड़रहित कंक्रीट सुनिश्चित करने के लिए इसका निर्माण स्लिपफॉर्म निर्माण तकनीक से किया गया है।

सुपरस्ट्रक्चर

ब्रिज में कुल सात स्पैन हैं। भूकंपीय गतिविधियों के कारण ऊँचाई पर गर्डरों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए सभी सात स्पैन में 103.5 मीटर लंबे विशेष रूप से डिजाइन किए गए ओपन वेब गर्डर लगाए गए हैं। इस ब्रिज के सभी सात गर्डरों में कुल 5,761 मीट्रिक टन स्टील का इस्तेमाल किया गया है।

किसी भी आपातकालीन स्थिति में यात्रियों को बचाने के लिए सभी गर्डरों के दोनों ओर अंदर 1.65 मीटर का रास्ता उपलब्ध कराया गया है।

मिजोरम में रेल बनेगी समृद्धि का साधन



जया वर्मा सिन्हा

पूर्व अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी
अधिकारी, रेलवे बोर्ड

भा रत के उत्तर-पूर्व के राज्य
मिजोरम की राजधानी
आइजोल रेल नेटवर्क से जुड़ने का
जश्न मना रहा है। दरअसल,

बइरबी-सायरंग रेल लाइन बिछा दी गई है, जो इस ऐतिहासिक
बदलाव की गवाह बनेगी। यह लाइन असम-मिजोरम सीमा के
पास स्थित बइरबी से शुरू होकर, राजधानी आइजोल से मात्र
20 कि.मी. दूर बसे छोटे नगर सायरंग तक पहुँचती है।

51.38 कि.मी. लंबी यह नई रेल लाइन घने बाँस के जंगलों,
गहरी घाटियों और खड़ी पहाड़ियों से गुजरते हुए लुशाई (मिजो)
पर्वतों से होकर निकलती है। 45 सुरंगों और 55 बड़े ब्रिजों वाली
यह रेल लाइन देश के दूसरे सबसे ऊँचे पियर ब्रिज होने का भी
दावा करती है, जिसकी ऊँचाई 114 मीटर है, यानी कुतुब मीनार
से भी अधिक। इसके साथ ही, शांत और सौम्य हवाओं वाली
भूमि मिजोरम की राजधानी आइजोल अब राष्ट्रीय रेल ग्रिड से
जुड़ गई है।

इस परियोजना को पूरा करना आसान नहीं था। दुर्गम स्थलाकृति,
भूस्खलन-प्रवण क्षेत्र और लंबे-भारी मॉनसून जैसी कठिन जलवायु

ने रेलवे को अपनी सर्वश्रेष्ठ इंजीनियरिंग क्षमता झोंकने के लिए
मजबूर किया।



नई रेल लाइन मिजोरम के जीवन को बदलने जा रही है। अब
तक पहाड़ी भूभाग के कारण आवागमन धीमा और कठिन था,
जिससे यहाँ वस्तुएँ महँगी मिलती थीं और यात्राएँ समय-साध्य
थीं। इस लाइन के पूरा होने से कोलासिब और आइजोल तक
की यात्रा का समय आधे से भी कम हो जाएगा। इसका अर्थ
है कि सस्ती दरों पर आवश्यक वस्तुओं तक पहुँच आसान होगी,
रोजगार और व्यापार के नए अवसर खुलेंगे। यह रेल लाइन उद्यमियों
के लिए बड़े बाजारों तक पहुँच के नए रास्ते खोलेगी। पूरे देश



में फँसे अपने परिजनों से जुड़ने के अवसर भी बढ़ेंगे, जिससे परिवार में खुशियाँ आएँगी।

प्रकृति और संस्कृति का गलियारा

यह रेल लाइन केवल परिवहन का साधन नहीं है, बल्कि मिजोरम में विकास और संपर्क के नए दौर का नया अध्याय है। व्यापार और उद्योग के लिए भी यह रेल लाइन मददगार साबित होगी। यहाँ की हरियाली, घाटियाँ और पहाड़ियाँ दुनिया भर के सैलानियों को आकर्षित करेंगी। यहाँ की प्राकृतिक समृद्ध सांस्कृतिक धरोहर, आत्मीय आतिथ्य और जीवंत परंपराओं से जुड़ने का अवसर सैलानियों को मिलेगा।



मिजोरम की खूबसूरती इसके प्रचुर प्राकृतिक दृश्यों में निहित है—घने जंगल, लहरदार पहाड़, मनमोहक घाटियाँ और स्वच्छ जलधाराएँ व झरने। यही कारण है कि इसे “लैंड ऑफ द हाईलैंडर्स” और “लैंड ऑफ द ब्लू माउटेन्स” कहा जाता है। यह राज्य एक जैव-विविधता हॉटस्पॉट है, जहाँ अनोखी वनस्पतियाँ और जीव पाए जाते हैं। यहाँ की आदिवासी संस्कृति अपने संगीत, नृत्य और हस्तशिल्प के लिए प्रसिद्ध है। साथ ही, मिजोरम अब

एडवेंचर पर्यटन का उभरता हुआ गंतव्य भी बन रहा है। अगस्त 2025 में मिजोरम सरकार और रेल मंत्रालय में सूचिबद्ध ‘नवरत्न’ कंपनी भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के बीच इस रेल संपर्क के पर्यटन-संभावनाओं को साकार करने के लिए दो वर्ष का समझौता हुआ। इसमें पर्यटन पैकेजों को राज्य की पर्यटन अवसंरचना से जोड़ने पर बल दिया गया है। आईआरसीटीसी ने ‘गुवाहाटी से परे पूर्वोत्तर की खोज’ पहल के तहत विशेष पर्यटक ट्रेनों का संचालन करने की योजना बनाई है, ताकि किफायती, सतत और पर्यावरण-अनुकूल पर्यटन मॉडल विकसित किया जा सके।

भू-रणनीतिक ब्रिज

मिजोरम बांग्लादेश और म्यांमार, दोनों की सीमाओं को साझा करता है। यही कारण है कि यह भारत की ‘लुक ईस्ट पॉलिसी’ और ‘नेबरहुड फर्स्ट पॉलिसी’ का केंद्र बिंदु है। रेल संपर्क का अर्थ है कि घरेलू और अंतरराष्ट्रीय, दोनों तरह का व्यापार तेजी से बढ़ेगा। नियोजित रेल और सड़क नेटवर्क का विस्तार मिजोरम को भारत और दक्षिण-पूर्व एशिया के बीच एक प्रमुख परिवहन केंद्र बना सकता है। यह विशेष रूप से वर्तमान भू-राजनीतिक परिदृश्य में महत्वपूर्ण है।

परिवर्तन की लहर

आर्थिक और लॉजिस्टिक दृष्टि से हटकर देखें, तो आइजोल में रेल लाइन एक भावनात्मक संतुष्टि की उपलब्धि भी है। मिजो के लिए यह इस बात की पुष्टि है कि वे देश का अहम हिस्सा हैं और भारत की आकांक्षाओं के केंद्र में हैं। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी द्वारा उद्घाटन किए गए इस नए रेल कनेक्टिविटी के साथ, मिजोरम केवल एक रेलवे परियोजना का समापन ही नहीं मना रहा, बल्कि एक लंबे समय से संजोए गए सपने के साकार होने का उत्सव मना रहा है। यह इस सच्चाई का प्रमाण है कि कोई भी भूभाग इतना कठिन नहीं और कोई भी लक्ष्य इतना बड़ा नहीं कि समर्पण और दृढ़ संकल्प के साथ हासिल न किया जा सके।



रेल नेटवर्क द्वारा समृद्धि के पथ पर आइजोल



प्रो. श्रीकांत त्रिपाठी

वरिष्ठ आचार्य, वानिकी विभाग
मिजोरम विश्वविद्यालय

प्र धानमंत्री नरेन्द्र मोदी द्वारा उद्घाटन के साथ ही दिनांक 13 सितंबर, 2025 को आइजोल ने अपनी पहली ट्रेन का स्वागत किया। असम-मिजोरम सीमा से आइजोल के निकट सायरंग कस्बा तक की 51.38 कि.मी. बइरबी-सायरंग रेल लाइन राजधानी आइजोल को रेल नेटवर्क से जोड़ने का कठिनतम कार्य पूरा होने के बाद, यह राज्य एक रूपांतरकारी क्षण की दहलीज पर खड़ा है। यह केवल एक शानदार इंजीनियरिंग उपलब्धि ही नहीं है, बल्कि यह देशव्यापी रेल नेटवर्क से उत्तर-पूर्व के सुदूर राज्यों में से एक राज्य को जोड़ने का ईमानदार प्रयास है, जो कि इस राज्य के एकीकरण का प्रतीक भी है, यह प्रयास इस सुंदर राज्य को सतत विकास की ओर ले जाने वाला सिद्ध होगा।

यह नेटवर्क इसलिए भी विशेष महत्त्व रखता है, क्योंकि यह 48 सुरंगों से होकर और 143 ब्रिजों को पार करते हुए, क्षेत्र के सबसे चुनौतीपूर्ण भूभाग में कुछ सबसे ऊँचे रेलवे वायाडक्ट सहित, बनाया गया मार्ग है।

यह परियोजना, एनडीए सरकार की 'एक्ट ईस्ट पॉलिसी फ्रेमवर्क (एईपीएफ)' के तहत प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के उत्तर-पूर्वी राज्यों के बुनियादी ढाँचे को एक-एक कर सुदृढ़ करने के दृढ़ संकल्प के कारण, मिजोरम के आर्थिक परिदृश्य, सामाजिक ताने-बाने और पर्यावरणीय भविष्य को नया रूप देने के वादे को दर्शाती है। अब वर्षों की कड़ी मेहनत और भारत सरकार के मजबूत प्रतिबद्धता के बाद, स्वतंत्रता के 78 वर्षों के पश्चात्, आइजोल शहर अपनी पहली ट्रेन का स्वागत कर रहा है। बइरबी-सायरंग रेल लाइन केवल नक्शे पर दो स्थानों को जोड़ने भर की बात नहीं, बल्कि वर्षों की योजना, राजनीतिक संकल्प और कुशल इंजीनियरिंग कौशल का प्रतीक है।



आइजोल उत्तर-पूर्व भारत के उन अंतिम राज्यों की राजधानियों में से एक होगा, जिन्हें रेल नेटवर्क की सुविधा मिलने जा रही है। राष्ट्रीय रेल नेटवर्क में आइजोल का एकीकरण मिजोरम में सतत विकास के लिए एक दूरगामी जनहित का स्थान रखता है। यह संपर्क मार्ग क्षेत्रीय एकता को सुदृढ़ करने और व्यापक दृष्टि को आगे बढ़ाने के संदर्भ में भारत सरकार की एक अहम पहल है।

ऐतिहासिक पृष्ठभूमि

भारत के उत्तर-पूर्वी राज्यों में रेलवे नेटवर्क के विकास का ऐतिहासिक संदर्भ विभाजन के दौरान हुए व्यवधान और उसके क्रमिक पुनर्निर्माण की जटिल कहानी को उजागर करता है। वर्ष 1947 में देश के विभाजन ने क्षेत्र की रेल कनेक्टिविटी को गंभीर रूप से प्रभावित किया, जिससे देश का उत्तर-पूर्वी भाग हमारे देश के अन्य हिस्सों से सिर्फ 'चिकन नेक' के नाम से मशहूर सिलीगुड़ी के संकरे गलियारे के माध्यम से ही जुड़ा रह गया। इसलिए वर्ष 1962 में 'सराय घाट ब्रिज' के निर्माण के पूरा होने के साथ भारत के इस भाग में पुनर्निर्माण शुरू हुआ, जिसने असम और शेष भारत के बीच महत्वपूर्ण आवागमन को बहाल किया। तथापि, उत्तर-पूर्व के विभिन्न राज्यों की राजधानियों को जोड़ना यहाँ की विशिष्ट भौगोलिक और आवागमन की चुनौतियों के कारण बहुत लंबे समय तक संभव नहीं हो पाया।

पुनः वर्ष 1999 और 2006 में केंद्र सरकार ने भारत की उत्तर-पूर्वी सीमांत राज्यों को राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जोड़ने के रणनीतिक महत्त्व को स्वीकार किया। इसके पश्चात्, वित्त वर्ष 2008-09 में केंद्र सरकार के नेशनल परियोजना ने एक प्रमुख मील का पत्थर स्थापित किया, जिसने इस रणनीतिक योजना के प्रति केंद्र की प्रतिबद्धता दर्शायी। परिणामस्वरूप, रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विस (आरआईटीईएस) ने वर्ष 2011 में अपना प्री-कंस्ट्रक्शन रिपोर्ट प्रस्तुत किया, जिसने उत्तर-पूर्व के पर्वतीय भूभाग में सबसे चुनौतीपूर्ण रेल निर्माण परियोजनाओं में से एक का मार्ग प्रशस्त किया। लेकिन किन्हीं विषम परिस्थितियों के कारण यह कार्य संभव नहीं हो पाया। अंततः एनडीए सरकार के गठन के पश्चात् वर्ष 2014 में इस पर त्वरित कार्य शुरू हुआ। दिनांक 29 नवंबर, 2014 को प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के द्वारा शिलान्यास का कार्य पूर्ण हुआ, जिससे रेल के आइजोल तक पहुँचने का रास्ता साफ हुआ।

मिजोरम में देर से रेल कनेक्टिविटी पहुँचने का कारण मुख्यतः इसका दुर्गम भू-आकृति रहा। यह प्रदेश दिनांक 20 फरवरी, 1987 को भारत का 23वाँ राज्य बना और उसके पश्चात्, मिजोरम का बाहरी संपर्क मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्ग 306 (पूर्व में एनएच-54) पर निर्भर रहा। मॉनसून के दौरान बार-बार बाधित होने वाले इस एकमात्र सड़क मार्ग पर निर्भरता ने वैकल्पिक परिवहन संरचना की तात्कालिक आवश्यकता को रेखांकित किया। जहाँ गुवाहाटी



लंबे समय से क्षेत्रीय रेल का हब बना रहा है, वहीं अगरतला को वर्ष 2016 में ब्रॉड-गेज कनेक्टिविटी और नहरलगुन (ईटानगर की सेवा हेतु) को वर्ष 2014 में रेल संपर्क मिल चुका था। अब मिजोरम की बड़रबी-सायरंग रेल लाइन ने उस क्षेत्रीय कनेक्टिविटी नेटवर्क की कड़ी को पूरा किया है।

भौगोलिक चुनौतियाँ और इंजीनियरिंग का चमत्कार

बड़रबी-सायरंग रेल लाइन आधुनिक इंजीनियरिंग क्षमता का प्रमाण बन चुकी है, जिसने असीमित दुर्गम भौगोलिक चुनौतियों पर विजय प्राप्त किया है। इसमें सभी 48 सुरंगों की कुल लंबाई 15.88 कि.मी. है, 55 प्रमुख ब्रिज, 88 लघु ब्रिज और अनेक रोड ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज शामिल हैं। इसमें सभी 48 सुरंगों की कुल लंबाई 15.88 कि.मी. है, जो बड़रबी-सायरंग रेल लाइन की कुल लंबाई का लगभग 31% है। यहाँ तक कि इसमें एक खंभे की ऊँचाई 114 मीटर तक पहुँचती है। यह बहुत ही कठिन कार्य था। परंतु यहाँ की दुर्गम भौगोलिक परिस्थितियों में यह आवश्यक था क्योंकि पारंपरिक एलाइनमेंट में व्यापक भूमि अधिग्रहण और पर्यावरणीय व्यवधान का जोखिम रहता। इसलिए, सुरंग आधारित दृष्टिकोण महँगा और समय-साध्य था, लेकिन इन परिस्थितियों में यह अधिक टिकाऊ विकल्प था, जो सतह-स्तरीय पर्यावरणीय प्रभाव को कम रखते हुए इस क्षेत्र की नाजुक पारिस्थितिकियों को भी सुरक्षित रखेगा। इसके अतिरिक्त, औसतन 2,500 मिमी से अधिक भारी मॉनसूनी वर्षा और उससे जुड़ी भूस्खलन की चुनौतियों ने इस निर्माण कार्य को और भी जटिल बना दिया था। इसलिए इस निर्माण कार्य की संरचनाओं को इस तरह डिजाइन किया गया कि यह न केवल निर्माणकालीन बाधाओं को, बल्कि पूर्वी हिमालय में प्रचलित दीर्घकालिक प्रभावों- जैसे भारी वर्षा, भूकंपीय गतिविधि और ढाल अस्थिरता का भी सामना कर सकें। इस परियोजना की भौगोलिक चुनौतियों पर विजय का प्रमाण यह भी है कि इस लाइन के कई हिस्सों में न्यू ऑस्ट्रियन टनलिंग मेथड (एनएटीएम) सहित उन्नत सुरंग-तकनीकों का प्रयोग किया गया, जिससे रेलगाड़ियों को इस

मार्ग पर 110 कि.मी./घंटा तक की गति आसानी से प्राप्त करने में मदद मिलेगी, जबकि वर्तमान में इन घुमावदार पहाड़ी सड़कों पर सड़क-यात्रा की गति प्रायः 40-50 कि.मी./घंटा से अधिक नहीं हो पाती। यह गति-अंतर यात्रियों और माल ढुलाई दोनों के लिए समय की काफी बचत करेगा। इन सेवाओं के शुरू होने पर गुवाहाटी-आइजोल के बीच की यात्रा का समय जो कि वर्तमान में सड़क मार्ग से 8-10 घंटे है, वह इस रेल मार्ग के द्वारा केवल 4-5 घंटों में ही पूरा हो सकेगा। यह इस क्षेत्र में बहुमुखी विकास की गति को बल देगा।

आर्थिक विकास की संभावनाएँ

मिजोरम में इस रेल कनेक्टिविटी का आर्थिक प्रभाव न केवल परिवहन दक्षता में सुधार तक सीमित रहेगा, बल्कि इसका दूरगामी परिणाम उससे कहीं आगे तक होगा। वर्तमान में राज्य की अर्थव्यवस्था बड़े पैमाने पर कृषि, बागवानी और सरकारी रोजगार पर निर्भर है, जो इस रेल कनेक्टिविटी के माध्यम से इन क्षेत्रों को राष्ट्रीय व अंतरराष्ट्रीय बाजारों से जोड़ने में भविष्य में अहम भूमिका निभाएगा। इससे पूर्वोत्तर भारत के ये क्षेत्र लाभान्वित होंगे। यह रेल लाइन राज्य में माल ढुलाई खर्च उल्लेखनीय रूप से कम करेगी। इससे एक ओर मिजोरम के कृषि-उत्पाद दूरस्थ प्रतिस्पर्धी बाजारों तक पहुँच पाएँगे, वहीं राज्य में आयातित आवश्यक वस्तुओं की लागत भी घटेगी, जिससे यहाँ के लोगों को आर्थिक मदद मिलेगी।

मिजोरम का बागवानी क्षेत्र उच्च गुणवत्ता वाले संतरे, केले, अनानास, ड्रैगन फ्रूट और अन्य उष्णकटिबंधीय फलों की आपूर्ति की बड़ी क्षमता रखता है। किन्तु लंबे सड़क-परिवहन के दौरान ऊँची ढुलाई-लागत और सीमित शैल्फ-लाइफ के कारण बाजार तक इनकी पहुँच बाधित रहती है। यह रेल कनेक्टिविटी भविष्य में शीतित (रेफ्रिजरेटेड)-वैगन सेवाओं की संभावनाएँ खोल सकती हैं, जो दिल्ली, कोलकाता और अन्य महानगरों तक लंबी यात्रा के दौरान उत्पाद की गुणवत्ता बनाए रखेंगी। इन उत्पादों की नए बाजारों तक पहुँच और इनकी बढ़ी हुई मांग स्थानीय किसानों को उत्पादन बढ़ाने और बेहतर पोस्ट-हार्वेस्ट प्रथाएँ अपनाने हेतु प्रेरित करेगा, जिससे कृषि-विकास का एक सकारात्मक चक्र बनेगा।



इसके अलावा, यह रेल कनेक्टिविटी पर्यटन को भी बढ़ावा देगी, जो राज्य के लिए एक और महत्वपूर्ण आर्थिक अवसर होगा। मिजोरम की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत, स्वच्छ प्राकृतिक परिदृश्य और विशिष्ट जनजातीय परंपराएँ ईको-टूरिज्म के लिए अत्यंत उपयुक्त हैं, परन्तु कनेक्टिविटी सीमाओं के कारण मुख्यधारा के पर्यटकों की पहुँच सीमित रही है। यह रेल लाइन आइजोल को असम और मेघालय की लोकप्रिय पर्यटन-मार्गों से जोड़कर उत्तर-पूर्व के सांस्कृतिक पर्यटन-केंद्र के रूप में स्थापित करने में सहायक होगी। भविष्य में रेलवे-पर्यटन पैकेज, हेरिटेज सर्किट और ईको-टूरिज्म पहलों का विकास आतिथ्य क्षेत्र, गाइड सेवाओं और सांस्कृतिक संरक्षण गतिविधियों में पर्याप्त रोजगार के विभिन्न अवसर प्रदान करेगा।

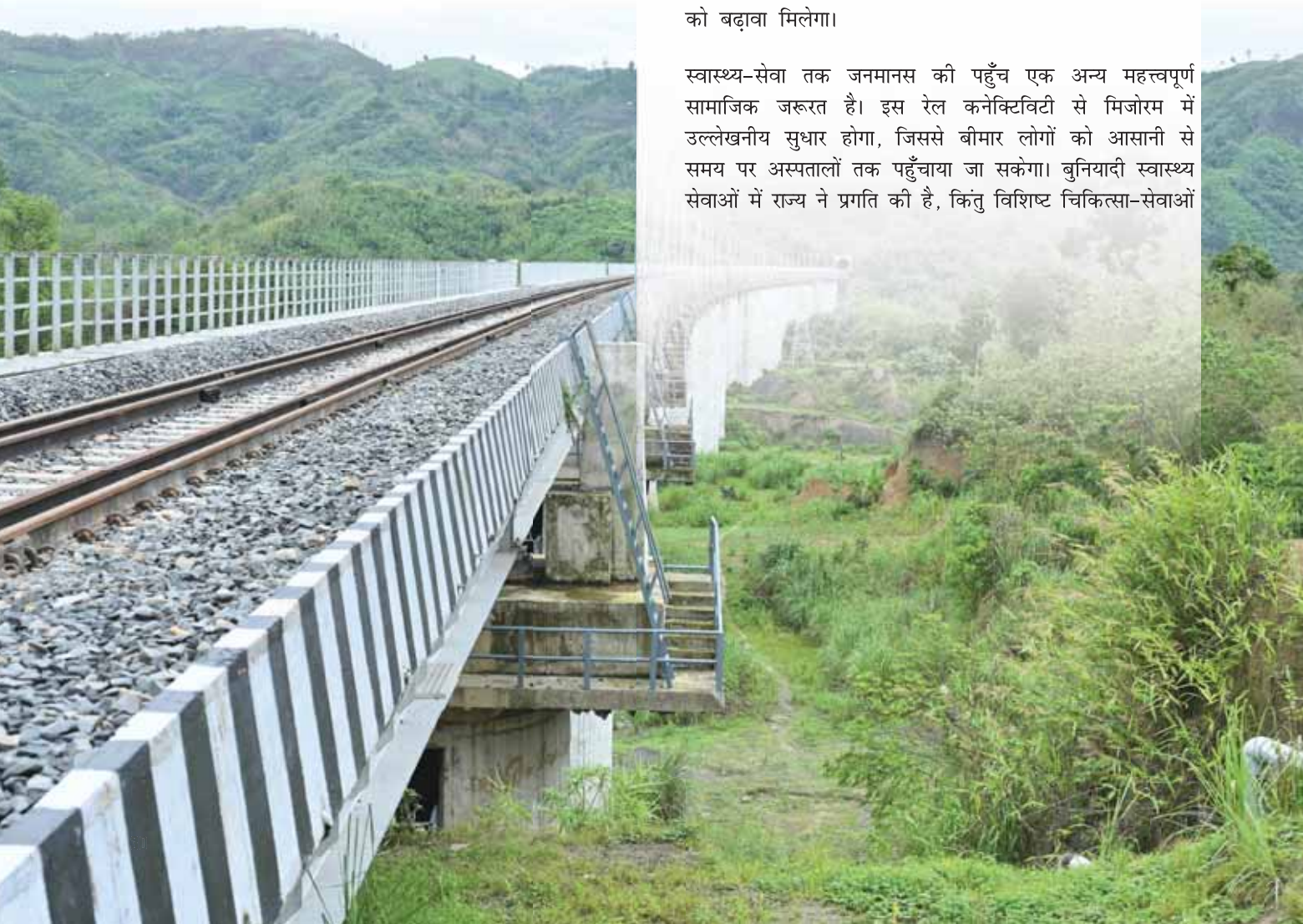
इतना ही नहीं, इससे औद्योगिक विकास की संभावनाएँ भी समान रूप से बढ़ेंगी। परिवहन लागत घटने से एग्रो-प्रोसेसिंग और सहायक उद्योग- जैसे बाँस आधारित उद्योग में निवेश आकर्षित होगा, क्योंकि राज्य में बाँस का प्रचुर भंडार है। यदि संसाधनों का उचित प्रसंस्करण और विपणन किया जाए, तो मिजोरम बाँस निर्माण, वस्त्र और खाद्य-प्रसंस्करण सहित भारत भर के उद्योगों की आपूर्ति कर सकता है। रेल कनेक्टिविटी कच्चे माल और तैयार उत्पाद, दोनों के आर्थिक रूप से परिवहन को संभव बनाएगी।

भविष्य में सुधरी कनेक्टिविटी का लाभ बैंकिंग, बीमा, दूरसंचार जैसे सेवा-क्षेत्रों को भी मिलेगा, जो दूरस्थ क्षेत्रों में संचालन स्थापित और बनाए रखने के लिए विश्वसनीय परिवहन-कड़ियों पर निर्भर रहते हैं। रेलवे संपर्क इन क्षेत्रों को मिजोरम के सुदूर इलाकों में अपनी उपस्थिति बढ़ाने के लिए प्रोत्साहित कर सकता है, जिससे आर्थिक (डायवर्सिफिकेशन) और रोजगार सृजन को सहारा मिलेगा।

सामाजिक प्रभाव

आर्थिक कारकों से आगे बढ़कर, राज्य में रेल कनेक्टिविटी के सामाजिक प्रभाव मानव विकास और सामाजिक एकीकरण के व्यापक आयामों को भी समेटते हैं। मिजोरम जैसे राज्यों में, जो लंबे समय तक शेष भारत से अपेक्षाकृत अलग-थलग रहे हैं, रेलवे संपर्क शिक्षा, स्वास्थ्य और सांस्कृतिक अवसरों तक यहाँ के आम लोगों की पहुँच बढ़ाने में एक अहम कड़ी बनेगा। इससे शैक्षिक गतिशीलता को भी विशेष लाभ होगा, क्योंकि वर्तमान में राज्य से बाहर उच्च शिक्षा या विशिष्ट प्रशिक्षण के लिए जाने वाले छात्रों को समय और लागत, दोनों बाधाओं का सामना करना पड़ता है। रेलवे संपर्क आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों के छात्रों के लिए कोलकाता, दिल्ली और देश के अन्य शैक्षिक केंद्रों में पढ़ाई को अधिक संभव बनाएगा। साथ ही, मिजोरम विश्वविद्यालय जैसे संस्थानों में योग्य संकाय और शोधकर्ताओं का आना-जाना और सहयोग भी सहज होगा, जिससे यहाँ हो रहे शोध कार्यों को बढ़ावा मिलेगा।

स्वास्थ्य-सेवा तक जनमानस की पहुँच एक अन्य महत्वपूर्ण सामाजिक जरूरत है। इस रेल कनेक्टिविटी से मिजोरम में उल्लेखनीय सुधार होगा, जिससे बीमार लोगों को आसानी से समय पर अस्पतालों तक पहुँचाया जा सकेगा। बुनियादी स्वास्थ्य सेवाओं में राज्य ने प्रगति की है, किंतु विशिष्ट चिकित्सा-सेवाओं





के

लिए प्रायः

गुवाहाटी, कोलकाता, चेन्नई

या दिल्ली के उन्नत केंद्रों की आवश्यकता

पड़ती है। वहाँ हवाई परिवहन से ही पहुँचा जा सकता है, जो आमजन की पहुँच से बाहर है। बेहतर कनेक्टिविटी आपात स्थितियों में समय और लागत, दोनों घटाएगी तथा नियमित विशेषज्ञ-सेवा को भी अधिक सुलभ बनाएगी- संभावित रूप से आमलोगों की अमूल्य जानें बचाएँगी।

रेल संपर्क मिजोरम और देश के अन्य भागों के बीच सामाजिक-सांस्कृतिक रिश्तों को भी मजबूती प्रदान करेगा। मजबूत सांस्कृतिक पहचानों के साथ-साथ, मिजो समुदाय भौगोलिक अलगाव के कारण राष्ट्रीय सांस्कृतिक-सामाजिक आंदोलनों से अक्सर कटाव महसूस करता रहा है। सुधरी कनेक्टिविटी राष्ट्रीय सांस्कृतिक आयोजनों, शैक्षिक आदान-प्रदान और सामाजिक आंदोलनों में इस प्रदेश की अधिक भागीदारी संभव करेगी। साथ ही, अन्य राज्यों के लोग भी समृद्ध मिजो संस्कृति और परंपराओं को बेहतर समझ पाएँगे। वर्तमान में ऊँची परिवहन-लागत और खराब पहुँच के कारण सीमित प्रवासन-पैटर्न भी बदलेंगे- मानवीय संसाधनों के अपर्याप्त उपयोग की स्थिति सुधरेगी। रेलवे अधिक लचीला प्रवासन संभव करेगा, जिससे मिजोरम के कुशल कर्मी अन्य राज्यों में रोजगार पा सकेंगे और साथ-साथ अपने समुदाय से जुड़े भी रह सकेंगे।

पर्यावरणीय चुनौतियाँ और स्थिरता

बइरबी-सायरंग रेल लाइन को विकास की आवश्यकताओं और राज्य की पारिस्थितिकियों के संरक्षण के बीच संतुलन साधने में जटिल चुनौतियों का सामना करना पड़ा। मिजोरम पूर्वी हिमालय का हिस्सा है- विश्व के 36 'जैव-विविधता हॉटस्पॉट्स' में से



एक- जहाँ अनेक स्थानिक प्रजातियाँ और नाजुक पारिस्थितिकी तंत्र पाए जाते हैं। अतः ऐसे पर्यावरण-संवेदी क्षेत्र में रेल अवसंरचना का निर्माण वर्तमान ही नहीं, दीर्घकाल में भी, पारिस्थितिकियों और स्थानिक प्रजातियों के संरक्षण के प्रति मजबूत प्रतिबद्धता माँगता है। इसके साथ-साथ, प्रादेशिक चुनौतियाँ- लगातार भारी बारिश, भूकंपीय झटके और भूस्खलन के प्रभावों पर भी विचार करना आवश्यक था।

इसे साधने के लिए विशेषज्ञ अभियंताओं ने अनेक अल्ट्रा-मॉडर्न तकनीक का उपयोग किया- जैसे सतह-निर्माण (जो सस्ता पड़ता है) की बजाय व्यापक महेंगे सुरंग-निर्माण के विकल्प को चुना। हालाँकि, सुरंग-निर्माण अपने साथ पर्यावरणीय चुनौतियाँ भी लाता है- भूजल-प्रवाह में व्यवधान, खुदाई-सामग्री का सुरक्षित निपटान

और ढाल-स्थिरता का प्रबंधन। अंततः, इस परियोजना ने सतही-बाधाओं, वन्यजीव आवास-खंडन और शोर को न्यूनतम रखते हुए, महत्वपूर्ण वन्य-जीव गलियारों को बनाए रखने पर जोर देकर पर्यावरण के प्रति प्रतिबद्धता प्रदर्शित की। इस छोटे रेल नेटवर्क में कई स्थलों पर प्रीकास्ट सेगमेंटल ब्रिज-निर्माण जैसी उन्नत तकनीकों का उपयोग किया गया, जिससे निर्माण-समय और पर्यावरणीय प्रभाव दोनों कम हुए। नालों और नदियों को पार करने हेतु कुल 143 ब्रिजों का निर्माण किया गया, जिससे प्राकृतिक जल-प्रवाह संरक्षित रहा और जलीय आवासों में व्यवधान कम हुआ। ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जनों की दृष्टि से रेल परिवहन सड़क परिवहन की तुलना में अधिक ऊर्जा-कुशल है। इससे क्षेत्रीय कार्बन-फुट प्रिंट घटेगा। फिर भी, यह सुनिश्चित करने के लिए कि रेलवे का पर्यावरणीय प्रभाव स्वीकार्य सीमाओं में रहे, भविष्य में सतत निगरानी और अनुकूली प्रबंधन-रणनीतियाँ आवश्यक होंगी।

सतत विकास की रूपरेखा

स्थानीय विकास-प्राथमिकताओं को ध्यान में रखते हुए, बड़रबी-सायरंग रेल लाइन व्यापक सतत विकास रूप-रेखाओं पर भी प्रभाव डालेगी- विशेषकर संयुक्त राष्ट्र के सतत विकास लक्ष्यों

(SDGs) को प्राप्त करने में अपना महत्वपूर्ण योगदान देकर। यह परियोजना SDG-9 (उद्योग, नवाचार और अवसंरचना), SDG-1 (गरीबी उन्मूलन), SDG-4 (गुणवत्तापूर्ण शिक्षा), SDG-5 (लैंगिक समानता) और SDG-11 (स्थायी शहर और समुदाय) जैसे लक्ष्यों को आगे बढ़ाने में अपना योगदान देगी। साथ ही, यह लाइन युवाओं के लिए गरिमापूर्ण रोजगार और उद्यमिता को बढ़ावा देकर क्षेत्र में सतत आर्थिक वृद्धि का समर्थन करेगी- जो SDG-8 (उचित कार्य और आर्थिक वृद्धि) के अनुरूप है। मात्र निर्माण-चरण में ही हजारों श्रमिकों को काम मिला, जबकि भविष्य में इसके संचालन, रखरखाव और सहायक सेवाओं में स्थानीय युवाओं के लिए अतिरिक्त रोजगार सृजित होंगे। मिजोरम में व्यापार, कृषि और लघु उद्यमों में महिलाओं की अहम भूमिका को देखते हुए, लैंगिक समानता का विशेष महत्व है; रेल कनेक्टिविटी शिक्षा सहित अन्य क्षेत्रों तक उनकी पहुँच और बढ़ाएगी। इसके अलावा, यह रेल नेटवर्क एईपीएफ के उस लक्ष्य का भी समर्थन करेगा, जिसके तहत भारत की दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों से कनेक्टिविटी को सीमा-व्यापार मार्गों के माध्यम से सुधारा जाना है। साथ ही 'मेक इन इंडिया' पहल के साथ तालमेल बिठाकर उत्पादन-क्षेत्र से निवेश आकर्षित कर स्थानीय उद्योगों के विकास को प्रोत्साहित करेगा।

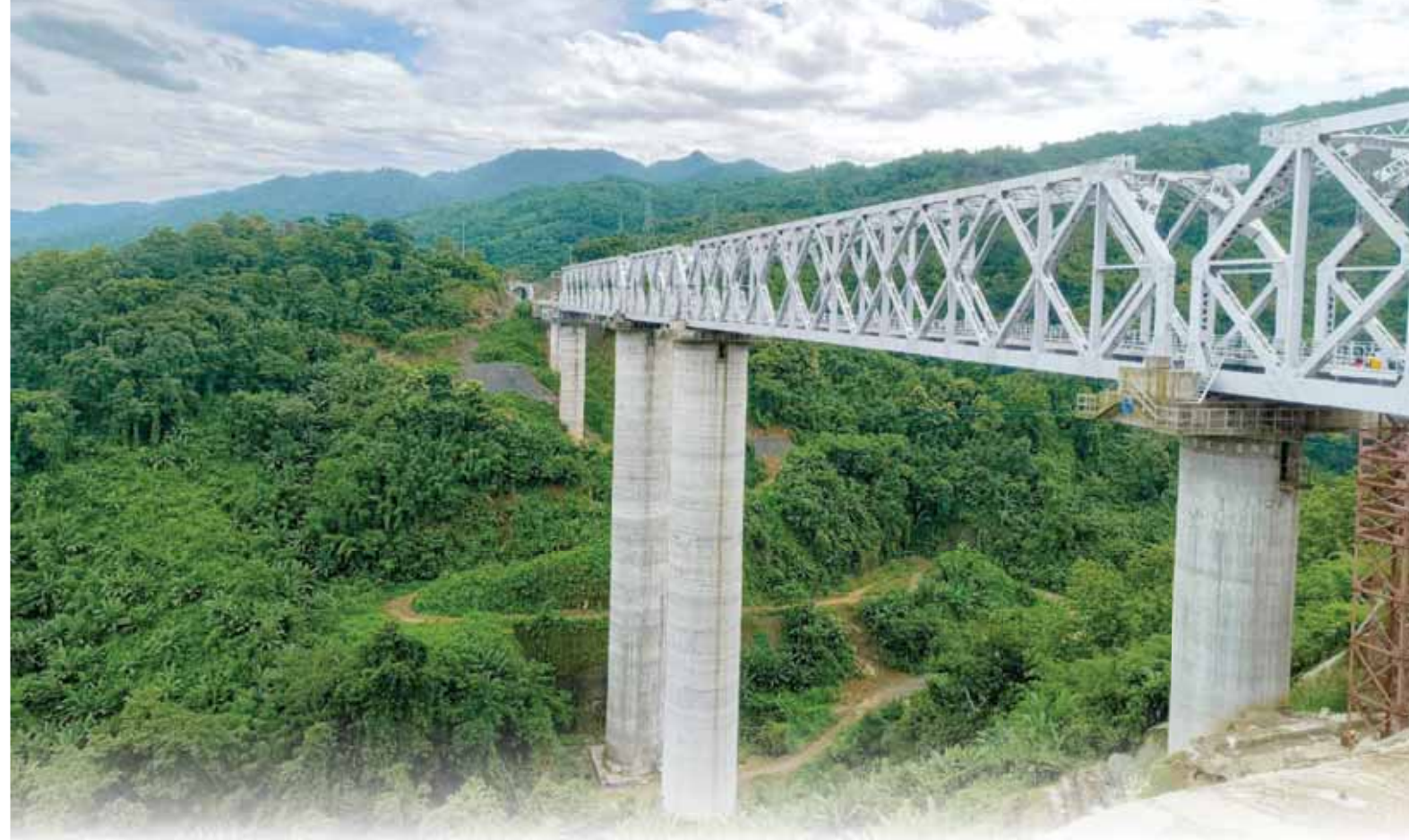


बड़रबी-सायरंग लाइन के सफल संचालन के बाद, रेल नेटवर्क को उत्तर-पूर्व के अन्य राज्यों में आगे भी विस्तारित किया जा सकता है, जिससे क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और आर्थिक विकास को बढ़ावा मिलेगा। भविष्य के विस्तार में मिजोरम के अन्य प्रमुख कस्बों तक लिंक और स्थापित सीमा-पार मार्गों के माध्यम से म्यांमार तक संभावित अंतरराष्ट्रीय संपर्क-मार्ग शामिल हो सकते हैं।

उम्मीद और आकांक्षाओं की मंजिल

बड़रबी-सायरंग रेल लाइन का पूरा होना भारत सरकार का एक ऐतिहासिक कदम है, जो भविष्य में यहाँ के आर्थिक और सामाजिक विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा। यह केवल दो बिंदुओं को पटरियों से जोड़ना नहीं है; यह दशकों की योजना, राजनीतिक प्रतिबद्धता और उच्च तकनीकी गुणवत्ता





का मूर्त रूप है, जिसने भारत की सबसे कठिन भौगोलिक चुनौतियों में से कुछ पर विजय पाई है और एक ऐसी राज्य की राजधानी को रेल-कनेक्टिविटी दी है, जो अब तक इससे वंचित थी। यह नेटवर्क क्षेत्र में सतत विकास को आगे बढ़ाएगा, बेहतर बाजार तक पहुँच और घटे परिवहन-खर्च के माध्यम से यह रेल नेटवर्क आर्थिक वृद्धि, शिक्षा और स्वास्थ्य तक बेहतर पहुँच से सामाजिक प्रगति और अधिक कुशल परिवहन-विधियों के प्रसार से पर्यावरणीय स्थिरता को भी बढ़ावा देगा। हालांकि, इन लाभों की प्राप्ति के लिए कार्यान्वयन-सम्बन्धी चुनौतियों, पारिस्थितिक संरक्षण और सामुदायिक भागीदारी पर निरंतर ध्यान आवश्यक होगा। इस परियोजना की वास्तविक सफलता केवल समय पर ट्रेनें चलाने से ही नहीं आँकी जाएगी, बल्कि इससे मिजोरम के लोगों के जीवन में आए सुधार और राज्य की प्राकृतिक तथा विशिष्ट सांस्कृतिक विरासत की सुरक्षा से भी मापी जाएगी। जैसे-जैसे आइजोल अपनी पहली ट्रेन के आगमन की तैयारी कर रहा है, यह रेलवे लाइन भारत के एक सुदूर राज्य की राजधानी को रेल नेटवर्क से जोड़ने के महत्वपूर्ण कार्य को पूर्ण कर, मिजोरम की विकास-यात्रा को एक नई दिशा देने का संकेत है। पहली ट्रेन मिजोरम के लोगों की उम्मीदों और आकांक्षाओं को लेकर चलेगी, जो भारत के रेलवे नेटवर्क और व्यापक वैश्विक अर्थव्यवस्था में अपनी जगह बनाने के लिए तैयार है, साथ ही यह रेल अपनी विशिष्ट पहचान और पर्यावरणीय धरोहर को भी बनाए रखेगी।



मिजोरम में रेल लाइन

चुनौतियों से सफलता तक का सफर



ब्रिगेडियर रंजीत बोरठाकुर
सेना मेडल (सेवानिवृत्त)

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने अपने पहले कार्यकाल में मिजोरम के बइरबी से सायरंग तक 51.38 कि. मी. रेल लाइन की आधारशिला रखी थी, अब इसका उद्घाटन कर रहे हैं। इस रेल लाइन के उद्घाटन के साथ न सिर्फ मिजोरम राज्य की अभिलाषाएँ पूरी होंगी, बल्कि इससे भारतीय रेल के पूर्वोत्तर राज्यों के सभी राजधानियों को जोड़ने की महात्वाकांक्षी परियोजना की सफलता भी सिद्ध होगी।

गु वाहाटी के अलावा, ईटानगर (अरुणाचल प्रदेश की राजधानी) और अगरतला (त्रिपुरा की राजधानी) में पहले से ही रेल संपर्क स्थापित हो चुका है। कोहिमा (नागालैंड की राजधानी) के साथ रेल संपर्क जोड़ने की प्रक्रिया पूरी गति से अग्रसर है तथा वर्ष 2029 तक इसके पूरा होने की संभावना है। लगभग इसी बीच इंफाल (मणिपुर की राजधानी) के साथ भी संपर्क स्थापित होने की संभावना है। हालांकि, शिलांग (मेघालय की राजधानी) के साथ संपर्क स्थापित करने में कुछ विलंब हो सकता है, क्योंकि वहाँ भूमि अधिग्रहण में कुछ समस्याएँ सामने आ रही हैं।



कुछ वर्ष पहले तक अगरतला से मुंबई या ईटानगर से दिल्ली सीधे पहुँचने के बारे में यहाँ के निवासियों को कई बार सोचना पड़ता था, लेकिन हाल ही में पूर्वोत्तर क्षेत्र में आधारभूत संरचनाओं का कायाकल्प हुआ है, जिससे यह सपना अब पूरा होने जा रहा है। पूर्वोत्तर में बिछाई गई नई रेल लाइनों की एक अनोखी विशेषता यह है कि सभी रेल लाइनों पर ट्रेनें पारंपरिक डीजल इंजनों के साथ विद्युत प्रणाली से भी संचालित होंगी।

मिजोरम में ₹8,071 करोड़ की लागत वाली 51.38 कि.मी. लंबी रेल लाइन की परियोजना इंजीनियरिंग का एक अद्भुत नमूना है। इसमें छोटे और बड़े ब्रिजों की कुल संख्या

143 है, जिनमें 70 से 114 मीटर ऊँचे छह ब्रिज हैं। इस रेल लाइन में 48 सुरंगें हैं, जिनमें सबसे लंबी सुरंग 1.8 कि.मी. है। रेल ट्रैक घने जंगलों से होकर गुजरती है, जिनमें खड़ी पहाड़ियाँ और गहरी खाइयाँ शामिल हैं। सुरंगों और ब्रिजों के अलावा, गहरी कटाई से होते हुए लगभग 24 कि.मी. (46%) खुला ट्रैक है।

भारत के अधिकांश राज्यों के विपरीत, भारतीय रेल को पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेल संपर्क बढ़ाने में भारी चुनौतियों का सामना करना पड़ता है। भारी मॉनसून के कारण लगभग चार से पाँच महीने निर्माण कार्य बाधित रहता है। यह मार्ग पहाड़ी इलाकों, गहरी घाटियों से होकर गुजरता है, जिसके लिए





सुरंगों, ब्रिजों या ऊँचे ब्रिजों के निर्माण की आवश्यकता होती है। इसके अलावा, परियोजना के किनारे अक्सर भूस्खलन की आशंका रहती है, इसलिए भारी रखरखाव की आवश्यकता होती है।

इसके अलावा, रेत, पत्थर, सीमेंट, आयरन रॉड्स, चिप्स आदि जैसी निर्माण सामग्रियाँ विशेष रूप से मिजोरम जैसे कुछ पहाड़ी राज्यों में आसानी से उपलब्ध नहीं होती हैं। इसी प्रकार, अन्य राज्यों से श्रमिकों को लाना पड़ता है, लेकिन दुर्गम इलाकों और कठिन भूभाग के कारण ज्यादा लोग काम करने के लिए आगे नहीं आते हैं।

मिजोरम से संपर्क ने पूर्वोत्तर के एक और राज्य को भारत के रेल मानचित्र में जोड़ दिया है। इससे मिजोरम के निवासियों को शिक्षा और स्वास्थ्य सेवा के लिए अन्य राज्यों में जाने के लिए बेहतर और सस्ती पहुँच उपलब्ध होगी। मालगाड़ियों की आवाजाही के साथ-साथ आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में कमी से राज्य में व्यापार को भी बढ़ावा मिलेगा। यह रेल लाइन भारत-म्यांमार और भारत-बांग्लादेश सीमा पर तैनात असम राइफल्स और अन्य अर्ध-सैनिक बलों जैसे सुरक्षा बलों की आवाजाही में भी काफी मदद करेगी।

पूर्वोत्तर एक उत्कृष्ट पर्यटन स्थल है, हालांकि वर्तमान में पर्यटन मुख्यतः असम, अरुणाचल प्रदेश और मेघालय तक ही सीमित है, जहाँ बेहतर कनेक्टिविटी और बुनियादी ढाँचा है। राज्य से रेल संपर्क पर्यटकों को राज्य की ओर आकर्षित करेगा। सुरंग की दीवारों पर बने सांस्कृतिक मोटिव्स का चित्रण राज्य की संस्कृति को बढ़ावा देने और रेल यात्रा को एक गहन सांस्कृतिक अनुभव में बदलने के लिए किया गया है। दीवारों पर अंकित चित्र गाँवों के पहनावे, त्योहारों,

रीति-रिवाजों और परंपराओं को दर्शाते हैं। भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) ने राज्य में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए मिजोरम सरकार के साथ दो साल के समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है।

गौरतलब है कि असम में पहली रेलवे लाइन (मीटर गेज) वर्ष 1881 में बनाई गई थी। 65 कि.मी. लंबी यह लाइन ऊपरी असम के डिब्रूगढ़ शहर को मार्गेरिटा शहर से जोड़ती थी। रेल लाइन के निर्माण का मुख्य उद्देश्य चाय बागानों से ब्रह्मपुत्र नदी पर स्थित निकटतम बंदरगाह तक चाय की ढुलाई को सुगम बनाना था, जहाँ से चाय को चिटगाँव (अब बांग्लादेश) और अंततः इंग्लैंड के बाजारों तक पहुँचाया जाता था। इसी प्रकार, अंग्रेजों ने कोयले और वन उत्पादों के परिवहन के लिए मालगाड़ियों का व्यापक रूप से उपयोग किया।

इस प्रकार, अंग्रेजों का असम के समृद्ध प्राकृतिक संसाधनों, विशेष रूप से चाय, कोयला, पेट्रोलियम और वन उत्पादों के दोहन में औपनिवेशिक हित था। हालांकि, तब से ब्रह्मपुत्र घाटी में व्यापक परिवर्तन हो चुके हैं। सरकार का वर्तमान रुझान क्षेत्र के लोगों की भलाई और आर्थिक विकास पर है। लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने के प्रयास में, रेलवे को वित्तीय घाटा जरूर होता है, लेकिन यह रेलवे को अपने उद्देश्यों को पूरा करने के अपने प्रयासों से भी नहीं रोकता है।

इसमें कोई संदेह नहीं है कि पूर्वोत्तर के सभी राज्य जल्द ही भारत के रेलवे मानचित्र पर अपनी जगह बना लेंगे।

मिजोरम की बातें

कितना विकास हुआ मिजोरम में

“आज मैं बहुत खुश हूँ कि ट्रेन से सायरंग लौट रहा हूँ। इससे बहुत सी सुविधाएँ मिलेंगी, स्थानीय लोगों को रोजगार मिलेगा, पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा और यहां के सभी लोग लाभान्वित होंगे।



स्थानीय निवासी

भारतीय रेल ने कठिन पहाड़ी इलाको में लिखी प्रगति और संकल्प की नई गाथा

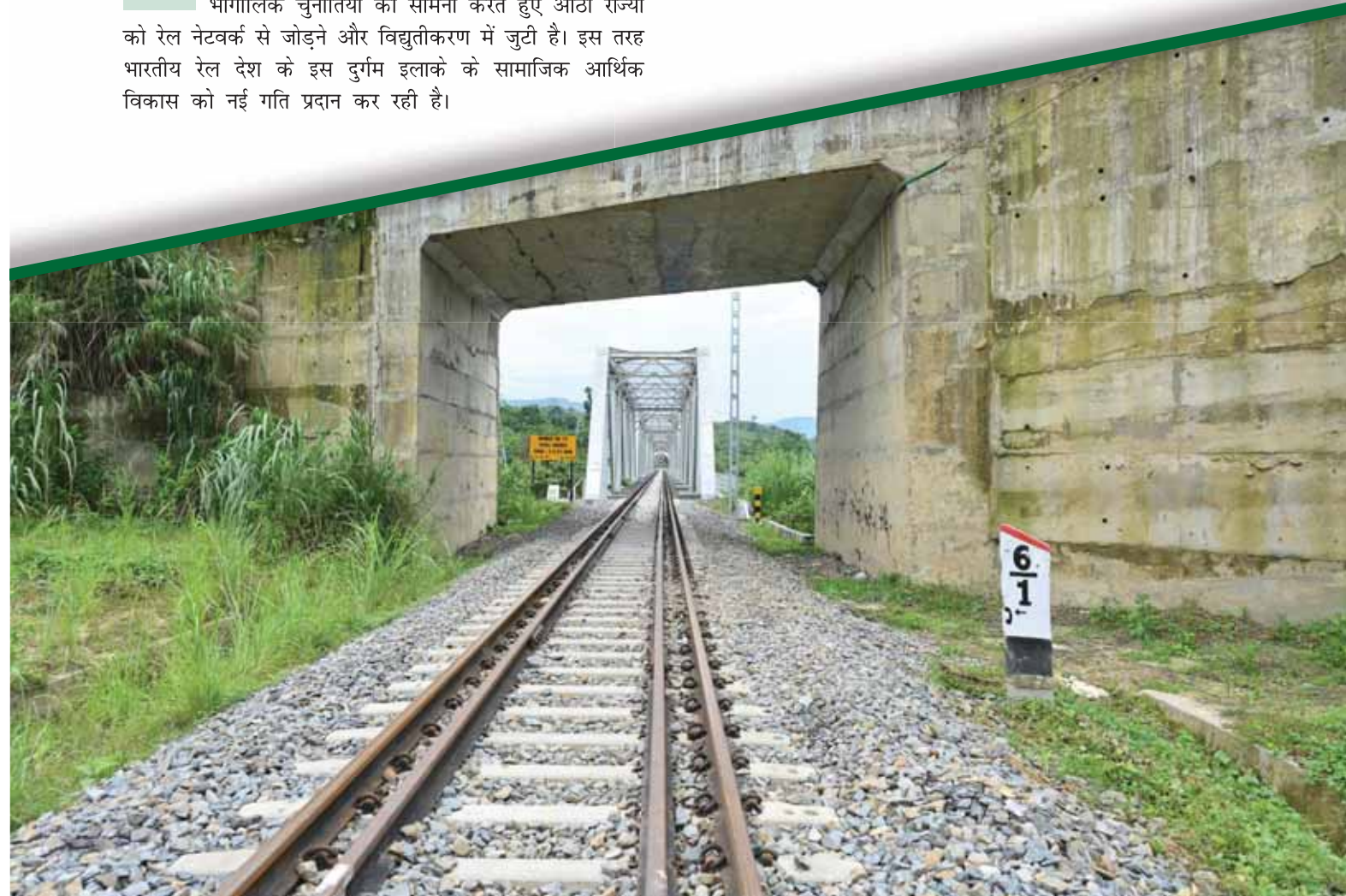
बड़रबी-सायरंग रेल परियोजना द्वारा मिजोरम जुड़ा राष्ट्र की मुख्य धारा से




सचिन बुधौलिया
वरिष्ठ पत्रकार

बीते दस वर्षों में पूर्वोत्तर में रेलवे के विकास की रफ्तार ढाई गुना बढ़ी है। रेलवे केवल क्षेत्रीय सामाजिक आर्थिक विकास ही नहीं, बल्कि राष्ट्रीय सुरक्षा के लिहाज से परिवहन का बहुत ही अहम साधन है। पूर्वोत्तर के आठ राज्यों- अरुणाचल प्रदेश, असम, मेघालय, मणिपुर, नागालैंड, सिक्किम, त्रिपुरा और मिजोरम को रेल नेटवर्क में लाने के लिए युद्धस्तर पर कार्य हुआ है। सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण मिजोरम में रेल कनेक्टिविटी शुरू होने जा रही है।

भा रतीय रेल देश के सुदूर पूर्वोत्तर क्षेत्र की कठिन पहाड़ी भौगोलिक चुनौतियों का सामना करते हुए आठों राज्यों को रेल नेटवर्क से जोड़ने और विद्युतीकरण में जुटी है। इस तरह भारतीय रेल देश के इस दुर्गम इलाके के सामाजिक आर्थिक विकास को नई गति प्रदान कर रही है।





इन
रेल
अवसंरचना
परियोजनाओं का
क्रियान्वयन भारतीय
रेल का पूर्वोत्तर
सीमांत रेल
(एनएफआर)

क्षेत्रीय रेलवे कर रहा है। यदि 21वीं सदी में की प्रगति के आंकड़ों पर तो पता चलता है कि वित्त वर्ष 2009-14 के दौरान औसतन प्रति वर्ष ₹2,122 करोड़ आवंटित किए गए तथा 66.6 कि.मी. प्रति वर्ष की दर से 333 कि.मी. नेटवर्क का विस्तार किया गया, जबकि वित्त वर्ष 2025-26 में सालाना आवंटन लगभग 5 गुना बढ़ा कर ₹10,440 करोड़ कर दिया गया। 167.27 कि.मी. प्रति वर्ष के हिसाब से 11 वर्षों में 1,840 कि.मी. नई लाइनें बिछाई गईं। इस हिसाब से वर्ष 2014 के बाद से पूर्वोत्तर क्षेत्र में आवंटन और काम ढाई गुना अधिक रहा है।

मिजोरम को निर्बाध रेल संपर्क प्रदान करने के लिए बड़रबी-सायरंग रेल परियोजना पर निर्माण कार्य पूर्ण हो गया है। लगभग ₹8,071 करोड़ की लागत से बड़रबी और सायरंग के बीच 51.38 कि.मी. लंबी नई लाइन का निर्माण हुआ। यह चार सेक्शनों में विभाजित है- बड़रबी-हरतकी, हरतकी-कॉनपुरई, कॉनपुरई- मुअलखांग और मुअलखांग-सायरंग हैं। 17.38 कि.मी. लंबा बड़रबी-हरतकी सेक्शन जुलाई, 2024 को पूरा किया गया तथा अगस्त, 2024

रेलवे
नजर डालें

से
इस
सेक्शन पर
रेल सेवा चालू है।

इस परियोजना से मिजोरम के लोगों के लिए संचार और वाणिज्य के मामले में एक बड़ी परिवर्तनकारी सिद्ध होगी। किफायती और पर्यावरण अनुकूल रेल सेवाओं का इस राज्य में लगभग सभी विकास कार्यों पर सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। बड़रबी-सायरंग रेल परियोजना में दुर्गम क्षेत्रों में कई सुरंगों और ब्रिजों के निर्माण कार्य शामिल हैं। इस परियोजना में सुरंगों की कुल लंबाई 15.88 कि.मी. है। इस परियोजना में कुल 55 बड़े ब्रिज और 88 छोटे ब्रिज हैं। सायरंग स्टेशन के रास्ते ब्रिज संख्या 196 के स्तंभ पी-4 का निर्माण एक आकर्षण है। यह परियोजना का सबसे ऊँचा स्तंभ है। इसकी ऊँचाई 114 मीटर है, जो कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा है। इस परियोजना में 5 रोड ओवर ब्रिज और 6 रोड अंडर ब्रिज भी शामिल हैं। इस परियोजना में चार स्टेशन हैं- हरतकी, कॉनपुरई, मुअलखांग और सायरंग।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल नेटवर्क की लाइन क्षमता को बढ़ाने के लिए 777 कि.मी. लंबी 12 रेल परियोजनाओं (8 नई लाइनें, 4 दोहरीकरण) को स्वीकृत किया गया है। पूर्णतः/आंशिक रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र (एनईआर) की इन परियोजनाओं की लागत ₹69,342 करोड़ है। मार्च 2025 तक इनमें से 278 कि.मी. की लाइन चालू हो चुकी है और ₹41,676 करोड़ का व्यय हो चुका है।

मणिपुर की तरह मिजोरम भी भारत के लिए सामरिक रूप से अत्यंत संवेदनशील एवं महत्त्वपूर्ण राज्य है। यहाँ से दक्षिण पूर्व एशिया और भारत में कोलकाता से कनेक्टिविटी का एक मार्ग दक्षिणी मिजोरम से भी खुलता है। म्यांमार के चिन प्रांत के साथ जोरेनपुरई तक राष्ट्रीय राजमार्ग की कनेक्टिविटी है, जो भारत एवं म्यांमार के बीच कालादान परियोजना से जुड़ा है। भारत के वित्तीय सहयोग से विकसित होने वाली इस परियोजना के तहत कोलकाता से करीब 1,328 कि.मी. दूर म्यांमार के सित्वे बंदरगाह तक बड़े जहाजों से मालवहन करने और इसके बाद सित्वे के बाद कालादान नदी से पलेत्वा जेट्टी तक नदी जलमार्ग से मालवहन करने की प्रणाली विकसित की जा चुकी है। इसे आगे म्यांमार भारत सीमा पर लाल तुआल तक बढ़ाने का काम चल रहा है। हालांकि अभी पलेत्वा से जोरेनपुरई तक सड़क मार्ग से ही मालवहन किया जा सकता है, जो कि बहुत ही खराब दशा में है। इस सड़क को बनाने के लिए भारत, म्यांमार सरकार को सहयोग दे रहा है।

चूँकि मालवहन के लिए बांग्लादेश के चटगांव एवं मंगला बंदरगाहों का उपयोग करके त्रिपुरा के रास्ते एक विकल्प पर भारत एवं बांग्लादेश मिल कर काम कर रहे थे, इसलिए कालादान परियोजना एक प्रकार से सुस्त पड़ गई थी। लेकिन साल भर पहले बांग्लादेश में हुए राजनीतिक तख्तापलट के बाद के घटनाक्रम में बांग्लादेश-भारत की कनेक्टिविटी की सभी परियोजनाएँ खटाई में पड़ चुकी हैं। इसलिए कालादान परियोजना अब फिर से प्रासंगिक हो गई है। हरतकी से जोरेनपुरई या लाल तुआल करीब ढाई सौ



कि.मी. की दूरी है। जानकारों की मानें तो एक बार कालादान परियोजना के ठीक से क्रियान्वित होने के बाद यहाँ तक रेलवे लाइन के विस्तार की योजना भी बनाई जा रही है। इस प्रकार से मिजोरम सित्वे एवं कालादान के रास्ते पूर्वोत्तर के लिए परिवहन का एक और प्रवेश द्वार बनेगा। यहाँ से आसियान के लिए भी कनेक्टिविटी आसान हो जाएगी। इस समय मणिपुर में मोरे-तामू सीमा और वहाँ से गुजरने वाले भारत-म्यांमार-थाईलैंड त्रिपक्षीय राजमार्ग को भी गेटवे के रूप में देखा जा रहा है। इस राजमार्ग को कंबोडिया, वियतनाम एवं लाओस से भी जोड़ने का प्रस्ताव है। इसी के साथ रेलवे की लाइन भी बिछाने की बात हो रही है। यदि म्यांमार सरकार पहल करती है तो भारत म्यांमार की सीमा में भी रेल लाइन बिछा सकता है।



बइरबी-सायरंग रेल मार्ग इंजीनियरिंग का अद्भुत चमत्कार



रविशंकर रवि

संपादक, पूर्वोदय, गुवाहाटी

पू

वोत्तर भारत सदियों से यात्रियों और खोजकर्ताओं के लिए रहस्य और रोमांच का द्वार रहा है। घने बांस के जंगल, बादलों में खोए पहाड़, गहरी घाटियाँ और उफनती नदियाँ— मानो प्रकृति हर आगंतुक की परीक्षा लेती हों। पर जब इंसानी इच्छाशक्ति और आधुनिक इंजीनियरिंग का संगम होता है, तब इतिहास रचता है। मिजोरम की राजधानी आइजोल को देश की मुख्यधारा से जोड़ने वाला बइरबी-सायरंग रेल मार्ग ऐसा ही इतिहास है, जिस पर भारतीय रेल को गर्व है और हर यात्री रोमांचित होता है।

मिजोरम की राजधानी आइजोल को जोड़ने वाली 51.38 कि.मी. लंबी नवनिर्मित बइरबी-सायरंग रेलमार्ग के परिदर्शन के लिए मीडिया के लोगों को लेकर जा रही हमारी विशेष रेलगाड़ी सायरंग स्टेशन से कुछ आगे जमीन से 114 मीटर ऊँचे, यानी कुतुब मीनार से भी 42 मीटर ऊँचे ब्रिज पर खड़ी थी, ताकि हम आसपास का अवलोकन कर सकें और इस ऊँचाई तथा रेलवे के इस चमत्कार को महसूस कर सकें। नीचे गहरी खाई थी। मन में एक अनजाना भय था, लेकिन ब्रिज आत्मविश्वास के साथ स्थिर खड़ा था। धीरे-धीरे ट्रेन सरकने लगी और हम इस नवनिर्मित रेल मार्ग पर बइरबी की ओर बढ़ चले।

भारतीय रेल की मुख्यधारा में बइरबी रेलवे स्टेशन मिजोरम का प्रवेशद्वार है। हम विस्टाडोम रेलगाड़ी पर सवार थे, जिससे पारदर्शी छत और बड़ी-बड़ी खिड़कियाँ, बाहर का हर नजारा सीधे दिल में उतर जाता है। जैसे ही रेलगाड़ी धीरे-धीरे स्टेशन से आगे



बढ़ी, रोमांच का पहला दृश्य सामने था- 114 मीटर ऊँचा ब्रिज। नीचे गहरी खाई और बीचों बीच बहती नदी। ट्रेन जब ब्रिज पर रुकी, तो सभी फोटो खींचने में जुट गए। वह क्षण मानो किसी फिल्म का दृश्य था- हवा में हल्की ठंडक, नीचे की गहराई देखकर पैरों तले जमीन खिसकने जैसा अहसास और ऊपर इंजीनियरिंग के चमत्कार पर गर्वा।

सुरंग और ब्रिजों की शृंखला

सायरंग से बड़रबी तक का यह मार्ग सुरंग और ब्रिजों का अद्भुत संगम है। एक ब्रिज समाप्त होते ही तुरंत एक सुरंग शुरू हो जाती है। इस मार्ग पर कुल 48 सुरंगें, 55 बड़े और 88 छोटे ब्रिज हैं। रेल की खिड़की से बाहर देखते ही बार-बार लगता कि मनुष्य की इच्छाशक्ति से कठिन से कठिन बाधाएँ दूर हो सकती हैं। एक क्षण ऐसा भी आया जब ट्रेन सुरंग से निकलकर अचानक एक ऊँचे ब्रिज पर आ गई। दाईं ओर पहाड़ और बाईं ओर गहरी घाटी। नीचे बहती पहाड़ी धारा का शोर कानों में गूँज रहा था। प्रकृति और तकनीक का ऐसा संगम मैंने पहले कभी नहीं देखा था।



पूरा रास्ता हरियाली में डूबा हुआ था- बांस के झुरमुट, जंगली केले के पौधे और बीच-बीच में पहाड़ी नालों का कलकल संगीत। खिड़की से बाहर झांकते हुए लगता मानो हम किसी हरे समंदर में तैर रहे हों। पहाड़ियों पर बादल धीरे-धीरे सरक रहे थे। रेल की सीटी गूँजती और फिर घाटियों में खो जाती।

यहाँ की सुरंगों के मुख पर मिजो संस्कृति पर आधारित भित्तिचित्र बने हैं। कहीं पारंपरिक नृत्य की झलक है, तो कहीं जनजातीय जीवन की कहानियाँ। यह कला यात्रियों को बताती है कि यह केवल एक रेल मार्ग नहीं, बल्कि स्थानीय संस्कृति का सम्मान भी है।

मार्ग में तीन प्रमुख स्टेशन आते हैं- हरतकी, कॉनपुरई और मुअलखांग। ये स्टेशन मिजोरम की आत्मा को दर्शाते हैं। रास्ते में लोग उत्साह से ट्रेन को देखते, हाथ हिलाते और मुस्कराते मिले। कई बच्चे रेलगाड़ी को देखकर खुशी से उछल पड़े। उनके लिए

यह केवल नया यातायात साधन नहीं, बल्कि सपनों की रेलगाड़ी है, जो उन्हें देश की राजधानी और बड़े शहरों से जोड़ेगी। आने वाले समय में यहाँ चहल-पहल बढ़ेगी- आसपास दुकानें, यात्री वाहन और रेलगाड़ी का इंतजार करते लोग।

बड़रबी पहुँचने का रोमांच

करीब ढाई घंटे की यात्रा के बाद ट्रेन बड़रबी पहुँची। रास्ते में जगह-जगह रुकना पड़ा, क्योंकि लूप लाइन, सिग्नल और प्लेटफॉर्म आदि को अंतिम रूप देने का कार्य चल रहा था। ट्रॉली पर सवार होकर रेल कर्मचारी सामान एक जगह से दूसरी जगह ले जा रहे थे। स्टेशन तक पहुँचने के लिए सड़क ठीक की जा रही है। बड़रबी स्टेशन मिजोरम का आखिरी सिरा है, जहाँ से असम की ओर रास्ता खुलता है। अभी एक सवारी ट्रेन सिलचर से आती-जाती है, जबकि निर्माण सामग्री लेकर मालगाड़ी सायरंग तक जाती है।

वहीं पर लंच में स्थानीय व्यंजनों का स्वाद चखा- बांस की टहनियों से बनी सब्जी, मिजो सूप और चावल। यह भोजन उतना ही सरल था जितना यहाँ का जीवन, लेकिन स्वाद में अद्वितीय।

भोजन के बाद वापसी की यात्रा फिर से उसी हरे-भरे रोमांचक मार्ग से हुई। लौटते समय ध्यान बार-बार उन इंजीनियरों और मजदूरों पर जाता रहा, जिन्होंने इस असंभव को संभव बनाया।

लक्ष्य पर जीत की कहानी

पूरे मार्ग की यात्रा के बाद यह अनुमान सहज था कि इस मार्ग के निर्माण में सबसे बड़ी चुनौती दुर्गम भूभाग था। घने जंगल, लगातार होने वाली बारिश और भूस्खलन ने काम को कठिन बना दिया था। मशीनों को पहुँचाना लगभग असंभव था। कई जगह मजदूरों को उपकरण और मशीनें पीठ पर ढोकर ले जानी पड़ीं। सुरंग काटते समय अक्सर पानी रिसने लगता, मिट्टी धंस जाती और हफ्तों तक काम रुक जाता। लेकिन हर कठिनाई के बावजूद रेलकर्मियों और इंजीनियरों ने हार नहीं मानी। आज परिणाम हमारे सामने है- 114 मीटर ऊँचा ब्रिज, 15.88 कि.मी. लंबी सुरंग और सुरक्षित, आधुनिक रेल मार्ग।





आइजोल और आसपास के इलाकों के लोग इस रेल मार्ग को लेकर बेहद उत्साहित हैं। अब तक मिजोरमवासी संकरी और खतरनाक सड़कों पर निर्भर थे। बरसात में भूस्खलन से मार्ग अक्सर बंद हो जाता था। यह रेल मार्ग न केवल सुरक्षित और आरामदायक यात्रा देगा, बल्कि व्यापार को गति देगा, शिक्षा और स्वास्थ्य तक पहुँचना आसान बनाएगा।

लोगों का कहना है कि अब बुजुर्ग और बच्चे भी आराम से यात्रा कर पाएँगे। दिल्ली, कोलकाता और अन्य महानगरों से सीधा संपर्क संभव होगा। व्यापारी वर्ग को उम्मीद है कि अब सामान की दुलाई आसान होगी और मिजोरम के उत्पाद देश के कोने-कोने तक पहुँच सकेंगे।

इंजीनियरिंग सफलता का उदाहरण

इस मार्ग की खासियत यह है कि इसका अधिकांश हिस्सा ब्रिजों और सुरंगों से होकर गुजरता है। दुनिया में गिने-चुने ही रेल मार्ग ऐसे हैं, जहाँ इतनी जटिल इंजीनियरिंग की जरूरत पड़ी हो।

बइरबी-सायरंग रेल मार्ग केवल मिजोरम को ही नहीं, बल्कि पूरे पूर्वोत्तर भारत को देश की मुख्यधारा से जोड़ता है। यह मार्ग

आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक गतिविधियों को नई दिशा देगा। शिक्षा, स्वास्थ्य और व्यापार के अवसर बढ़ेंगे। युवा पीढ़ी बड़े शहरों तक आसानी से पहुँच सकेगी। रेल मार्ग केवल लोहे की पट्टी नहीं, यह सपनों का सेतु है, जो पहाड़ों और घाटियों को पार कर दिलों को जोड़ता है।

इस यात्रा के बाद मेरे मन में बार-बार यही भाव उठता रहा कि इंसान जब ठान ले तो पहाड़ भी झुक जाते हैं। मिजोरम की हरी-भरी वादियों से गुजरती रेलगाड़ी केवल यातायात का साधन नहीं, बल्कि आशा और विश्वास का प्रतीक है। सायरंग से बइरबी तक की यह रेल यात्रा मुझे सिखा गई कि कठिनाइयाँ चाहे जितनी भी हों, सामूहिक प्रयास और दृढ़ निश्चय से उन्हें पार किया जा सकता है। यह रेल मार्ग उन मजदूरों, इंजीनियरों और रेलकर्मियों के पसीने और साहस की कहानी है, जिन्हें सच्चा सलाम मिलना चाहिए।

यह यात्रा केवल एक रोमांचक अनुभव नहीं, बल्कि जीवन का वह सबक थी, जो बताती है- जहाँ चाह, वहाँ राह। इस परियोजना में जुटे हर मजदूर, इंजीनियर और रेलकर्मी, तथा इस परियोजना को आकार देने के लिए रेल मंत्रालय और भारत सरकार को सच्चा सलाम।

भारतीय रेल

पत्रिका

अब
सोविनियर शॉप
राष्ट्रीय रेल संग्रहालय
चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

मिजोरम लिखने जा रहा है विकास की नई गाथा



सुरेन्द्र पंडित
वरिष्ठ पत्रकार

पू वॉत्तर के राज्यों को लेकर मन में वर्षों से पल रहे कौतूहल ने तब विराम पाया, जब

हाल ही में मिजोरम की नई रेल लाइन बइरबी-सायरंग को सामने से देखने का मौका मिला। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जल्द ही इस रेल लाइन का उद्घाटन करने वाले हैं। इससे ठीक पहले रेलवे बोर्ड मीडिया के एक दल को लेकर मिजोरम के दौरे पर थी, जिसमें मैं भी शामिल था। पिछले कई सालों से मिजोरम जाने का जो सपना संजोए बैठा था, वह सच हुआ।

बहरहाल, हम हवाई जहाज से मिजोरम की राजधानी आइजोल पहुँचे। एयरपोर्ट पर उतरने के साथ ही जो प्रकृति से भरा नजारा सामने था, वह अद्भुत था, सामने हरा-भरा खूबसूरत पहाड़ों की शृंखला थी। वह मंत्रमुग्ध कर देने वाला नजारा था, ऐसा महसूस हो रहा था कि ये हरे-भरे पहाड़ मानो हम सब का स्वागत कर

रहे हों, लेकिन साथ ही कह रहे थे कि यह तो एक झलक मात्र है, अभी तो पूरा मिजोरम को देखना बाकी है...

वहाँ से गाड़ियों से हम लोग अपने गंतव्य यानी की होटल की ओर निकल गए। एक घंटे के सफर के बाद हम लोग अपने होटल पहुँच गए। मैं यह जानने के लिए खासा उत्सुक था कि मिजोरम में रेल लाइन कैसे बिछाई गई होगी? कितनी चुनौतियों का सामना करना पड़ा होगा? इस रेल लाइन से यहाँ के लोगों को कितना फायदा होगा?

शाम का समय था। होटल की बालकनी में खड़े होकर चाय पीते हुए जो नजारे सामने थे, उसे मैं आत्मसात कर लेना चाहता था। इसी बीच मैंने होटल के तीसरी मंजिल से नीचे सड़क पर देखा तो अचानक कुछ समय पहले सोशल मीडिया पर वायरल एक पोस्ट का ख्याल ताजा हो गया। नीचे सड़क पर ट्रैफिक जाम था, लेकिन कमाल की बात यह थी कि यह जाम सड़क के आधे हिस्से यानी की सड़क के बीच की सफेद लाइन के एक तरफ ही थी, दूसरी साइड सामने से आने वाले ट्रैफिक के लिए बिल्कुल खाली थी। यह देख कर कि मिजोरम के निवासियों में ट्रैफिक रूल्स के प्रति कितनी जागरूकता है, उन्हें सलाम करने का दिल किया। यही नहीं दो दिन बाद ऐसे ही चर्चा में





हमारे कैब ड्राइवर ने बताया कि दिल्ली में प्रदूषण से बचने के लिए जिस ऑड-ईवन की गाड़ियों को लेकर जबदस्त राजनीति हुई थी, यहाँ के बाजारों में ट्रैफिक को नियंत्रित रखने के लिए वर्षों से लगातार ऑड-ईवन (हफ्ते में 5 दिन) नियम लागू है और यहाँ इस पर कोई राजनीति भी नहीं होती। साथ ही सभी को यह नियम मानना भी है, तोड़ने पर भारी जुर्माने का प्रावधान रखा गया है।

बहरहाल, वह दिन भी आ गया जब हमारा दल सुबह-सुबह ट्रेनों से आइजोल के पहले स्टेशन सायरंग रेलवे स्टेशन के लिए रवाना हुए, लेकिन हम लोग रेलवे स्टेशन पर न जाकर रेलवे ब्रिज के नीचे पहुँचे। यहाँ से दो डिब्बों वाले ट्रेन से आगे का सफर होना था, लेकिन इससे पहले वहाँ मौजूद रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों ने जो बताया वह वास्तव में अचम्भे में डाल देने वाला था। हमारे सामने देश का दूसरा सबसे ऊँचा ब्रिज सीना ताने खड़ा था। साथ ही अपनी बेमिसाल मजबूती को दिखा रहा था। जिस नदी पर यह ब्रिज बनाया गया था वहाँ नीचे झाँकने पर उसकी गहराई का अहसास हो रहा था, लेकिन ब्रिज के चारों तरफ निगाहें घुमाने पर चारों तरफ हरे-भरे जंगल दिखाई दे रहे थे। अगर दिल्ली के कुतुब मीनार से इसकी तुलना करें तो यह ब्रिज कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा है। जिन 5 पिलरों पर यह ब्रिज तैयार किया गया है, उनमें से दो पिलर की ऊँचाई 114 मीटर है। यह एक चौकाने वाला तथ्य था। यहाँ बता दें कि देश का सबसे ऊँचा रेल ब्रिज मणिपुर के नोनी में बनाया गया है, जिसकी ऊँचाई 141 मीटर है।

इस ब्रिज के नीचे से साइड में ही ऊपर चढ़ने के लिए ऊँची-ऊँची सीढ़ियों वाला रास्ता बनाया गया है। ऊँची-ऊँची इसलिए कि यह आम रास्ता नहीं था, लेकिन रेलवे के टेक्निकल कर्मचारी ही इसका इस्तेमाल कर सकते थे। ऊपर ब्रिज पर पहुँचने पर उसकी मजबूती का अहसास होता है। इस ब्रिज को तकनीकी रूप से भी समृद्ध बनाया गया है। लोहे से बना यह ब्रिज इंजीनियरिंग

का बेजोड़ नमूना है। पांच पिलर पर बने इस ब्रिज की कई खासियत हैं, जिसका डिजाइन इस तरह से किया गया है कि भूकंप आने के बाद भी स्थिर रहेगा। साथ ही इसके गार्डर की चौड़ाई यानी फुटपाथ को अधिक रखा गया है ताकि ट्रेन के किसी आपातकालीन परिस्थिति में रुक जाने पर यात्रियों का रेस्क्यू किया जा सके। यह 378 मीटर लंबा ब्रिज है। इस रेलवे लाइन को 100 कि.मी. प्रतिघंटे की रफ्तार से ट्रेन के चलने लायक तैयार किया गया है।

इस बीच दो डिब्बे वाली ट्रेन धीरे-धीरे आ रही थी। इसमें इंजन के साथ जो डिब्बे लगे थे, वे विशेष डिब्बे थे। ट्रेन के डिब्बों में ऊपर लोहे की छत की जगह सनरूफ था, जैसा कि अक्सर महंगी कारों में देखने को मिल जाता है। इसमें बैठने वाली सीट मूवेबल थी, यानी उसे अपनी सुविधा अनुसार विंडो साइड में घुमा-फिरा सकते थे। ट्रेन का यह डिब्बा भी रोमांच पैदा करने वाला था। यहाँ से हमारा सफर आगे के लिए शुरू होता है। हमें बताया गया कि देश की आजादी के 78 साल बाद इस क्षेत्र में रेलगाड़ी की सीटी गूँज रही है। यह ब्रिज सायरंग रेलवे स्टेशन के बिल्कुल पास ही था। हमारा आगे का सफर यानी की बड़रबी रेलवे स्टेशन के लिए शुरू हुआ था। यह बड़रबी स्टेशन असम राज्य की सीमा पर स्थित था। इससे मिजोरम और असम के बीच यात्रा का समय तीन से चार घंटे कम हो जाएगा। इस रेल लाइन से मिजोरम, गुवाहाटी-असम रेल लाइन से सीधे जुड़ गया है। यानी कि अब अगर मिजोरम जाना है तो ट्रेन के माध्यम से दिल्ली से सीधे पहुँचा जा सकता है। बस बीच में असम की राजधानी गुवाहाटी में एक छोटा सा हॉल्ट लेना होगा। अभी तक सड़क मार्ग के जरिए गुवाहाटी से आइजोल पहुँचने में कम से कम दो दिन का समय लग जाता था। साथ ही आए दिन भूस्खलन से यातायात बाधित भी रहता था। अब इस रेल लाइन के बनने के बाद सिर्फ 12 घंटे में गुवाहाटी से आइजोल पहुँच जाएगा।

मिजोरम की राजधानी तक बनी बड़रबी-सायरंग रेलवे लाइन 51.38 कि.मी. की है। इस बीच ट्रेन अपनी एक निश्चित रफ्तार के साथ आगे बढ़ रही थी। मैं और मेरे एक साथी ने डिब्बे में लगी सीट को घुमा कर पूरी तरह से विंडो सीट कर ली थी, यह डबल सीट थी। जिस रफ्तार से ट्रेन चल रही थी, खिड़की के बाहर के नजारे बरबस अपनी ओर हमारा ध्यान खींच रहे थे। दूर-दूर तक हरे-भरे पहाड़, दर्जनों की संख्या में छोटे-बड़े झरने दिख रहे थे। इस रास्ते पर 48 टनल, 55 प्रमुख ब्रिज तैयार किए गए थे। इस रेलवे लाइन के बारे में जितना बताया जा रहा था, उसके बारे में उससे कहीं अधिक जानने के लिए मेरे पास सवाल बहुत थे। ट्रेन अपनी रफ्तार से चली जा रही थी, बीच-बीच में टनल आ रहे थे। कुछ समय बाद ही ट्रेन एक टनल के बाहर रुक गई। मैंने देखा कि टनल के बाहरी दीवारों पर विशेष पेंटिंग की गई थी।

दरअसल बड़रबी-सायरंग रेल रूट की सुरंगों को मिजोरम की सांस्कृतिक कला से सजाया गया है। इन सुरंगों की दीवारों पर

रंग-बिरंगे भित्तीचित्र बनाए गए हैं जो मिजो संस्कृति और विरासत को दिखाते हैं। यह सिर्फ सफर नहीं, बल्कि एक सांस्कृतिक अनुभव करा रहा था। यह सफर रोमांच और तकनीक से भरा हुआ था।

इस सफर में पहला स्टेशन मुअलखांग आ चुका था। इस स्टेशन को पहाड़ों से काट कर तैयार किया गया है। रेलवे स्टेशन के चारों तरफ रिटेनिंग वॉल यानी की दीवारें खड़ी की गई हैं। इन दीवारों को इसलिए खड़ा किया ताकि लैंडस्लाइड होने की स्थिति में रेलवे स्टेशन और रेलवे लाइन को कोई नुकसान न पहुँचे। कुछ समय वहाँ भ्रमण करने के बाद दोबारा ट्रेन में सवार होते हैं और आगे के सफर के लिए निकल पड़ते हैं। इस सफर में नदी-नाले, जंगल-झरने सब आपके इर्द-गिर्द महसूस होंगे। खासकर आपको केले के पेड़ बहुत दिखाई देंगे, लेकिन उन केले के पेड़ों पर आपको फल दिखाई नहीं देंगे। यह मेरे लिए उस समय तक ना सॉल्व होने वाला सवाल था जब तक कि सफर खत्म कर हम लोग दोबारा से होटल जाने के लिए अपनी गाड़ियों में नहीं बैठे। बैठते ही ड्राइवर से सवाल दाग दिया कि यहाँ के केले में फल क्यों नहीं दिखाई देते हैं तो उसने बताया, 'ये केले के मेल पेड़ हैं जबकि केले के फल फीमेल पेड़ में आते हैं।' मेरे लिए यह किसी रहस्य के उजागर होने जैसा था। साथ ही बताया कि यहाँ पर अनानास की खेती अच्छी होती है, जहाँ से इसे म्यांमार और बांग्लादेश में सप्लाई की जाती है। देश के दूसरे हिस्सों में भी यहाँ से अनानास जाता है।

ड्राइवर का कहना था कि अब इस ट्रेन के आ जाने से बहुत सारा समान यहाँ सस्ता हो जाएगा, क्योंकि ट्रकों से आने के कारण खर्च बहुत अधिक होता था। अब मालगाड़ी के जरिए सामान आसानी से यहाँ पर आ-जा सकेंगे। इस बीच तीसरा स्टेशन कॉनपुरई आ गया। इस सफर में कुल चार स्टेशन में हैं, जिनमें एक हरतकी भी है। इसके बाद आया अंतिम स्टेशन बइरबी। वैसे यहाँ पर बइरबी को पहला स्टेशन भी बोल सकते हैं। क्योंकि अगर असम साइड से जाएंगे तो पहला स्टेशन बइरबी ही है। अंतिम स्टेशन साइरंग है। इस सफर में एक खास बात और देखने को मिली की रेलवे लाइन के किनारे आर्टिफिशियल पहाड़ तैयार कर दिए गए हैं। यह आर्टिफिशियल पहाड़ सीमेंट और कंक्रीट

से तैयार किया है। इसमें 25 फुट तक अंदर तक लोहे की रॉड लगाई गई है और उन्हें जटिल प्रक्रिया के तहत फिक्स किया गया। इसके पीछे का उद्देश्य यह है कि यहाँ के पहाड़ मिट्टी के हैं, जो अधिक बारिश में बहने लगते हैं।

लैंडस्लाइड होना यहाँ आम बात है। ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए ही रेलवे लाइन के दोनों ओर आर्टिफिशियल पहाड़ तैयार किए हैं। इस पूरे सफर के दौरान रोमांच के साथ-साथ सुकून महसूस हुआ। जिस सपने को मैं कितने ही सालों तक संजोए रहा, वह सपना तो मेरा पूरा हो गया था, लेकिन मेरी ही तरह लाखों लोग ऐसे होंगे, जो मिजोरम जाने का सपना देख रहे होंगे, जो अपने कम बजट के कारण मिजोरम नहीं जा पा रहे होंगे, वह अब आसानी से मिजोरम की हरी-भरी वादियों में पर्यटन कर सकते हैं। यही नहीं यहाँ के निवासियों के लिए भी यह ट्रेन किसी वरदान से कम नहीं है। यहाँ के निवासी मानते भी हैं कि सिर्फ इस ट्रेन के कारण उनका पिछड़ापन दूर हो जाएगा, कारोबार बढ़ेगा, रोजगार बढ़ेगा। पर्यटक आएंगे, तो यहाँ की प्रति व्यक्ति आय भी बढ़ेगी और राज्य का जीडीपी भी बढ़ेगी।

366 लाख क्यूबिक मीटर मिट्टी हटाई गई

बइरबी-सायरंग रेलवे परियोजना को क्षेत्र में लम्बे समय तक चलने वाले मॉनसून और लगातार भूस्खलन के कारण महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना करना पड़ा, जिससे निर्माण कार्य जटिल हो गया। इस परियोजना में श्रमिकों की कमी भी थी, क्योंकि अधिकांश श्रमिक दूसरे राज्यों से लाए गए थे और कठिन पहाड़ी इलाके ने रसद और इंजीनियरिंग संबंधी बाधाएँ खड़ी कीं। इन बाधाओं के बावजूद, इस परियोजना को पूरा किया गया। इसमें रेल लाइन से लेकर स्टेशन बनाने तक 366 लाख क्यूबिक मीटर मिट्टी निकाली गई। इससे भी खास बात यह है कि केवल सायरंग रेलवे स्टेशन को बनाने के लिए 40 लाख क्यूबिक मीटर मिट्टी हटाई गई है।

नई ऊँचाइयों पर पहुँचेगा पर्यटन

रेल नेटवर्क से जुड़ते ही मिजोरम में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। मिजोरम को प्रकृति ने जो प्रदान किया है, वह किसी वरदान से कम नहीं है। हरी-भरी वादियाँ इसकी खूबसूरती में चार चाँद लगा देती हैं। 85 फीसदी क्षेत्र जंगलों से घिरा है, जो भारत का सबसे अधिक वन क्षेत्र वाला राज्य बनाता है। इस राज्य में सौ फीसदी साक्षरता है और यहाँ के लोग बड़े ही सरल स्वभाव के हैं। पूरे राज्य की आबादी 12 लाख के आसपास है। मिजोरम की सीमाएँ उत्तर में असम और मणिपुर, पूर्व और दक्षिण में म्यांमार, पश्चिम में बांग्लादेश और त्रिपुरा से लगती हैं। मिजोरम का शाब्दिक अर्थ है 'पहाड़ी लोगों की भूमि'। वित्त वर्ष 2024-25 में मिजोरम में पर्यटकों की संख्या पिछले वित्त वर्ष की तुलना में 114 प्रतिशत बढ़ी है। दावा किया जा रहा है कि वित्त वर्ष 2025-26 में पर्यटकों की संख्या में अप्रत्याशित उछाल आने वाला है। साथ ही रोजगार बढ़ना भी तय है। अभी तक सुदूर क्षेत्र में बसा मिजोरम अब मुख्यधारा में शामिल हो गया है।



टनलस की दीवारों पर मिजो

51.38 कि.मी. लंबी बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन का निर्माण मिजोरम के लोगों के लंबे समय से संजोए गए सपनों को पूरा करता है। इस मार्ग पर कुल 48 सुरंगें बनाई गई हैं, जिनकी कुल लंबाई 15.88 कि.मी., यानी पूरी लाइन का लगभग 31% हिस्सा है। इनमें सबसे लंबी सुरंग टी3 की लंबाई 1.868 कि.मी. है। सभी सुरंगों का निर्माण बैलेस्टलेस ट्रैक (बिना पत्थर-गिट्टी के) तकनीक से किया गया है, ताकि कठिन भौगोलिक परिस्थितियों के बावजूद मजबूती और स्थिरता सुनिश्चित हो सके।

निर्माण के दौरान कई चुनौतियाँ सामने आईं- जैसे कार्य की छोटी अवधि, भारी मॉनसून, दुर्गम भू-भाग, अस्थिर भूविज्ञान और स्थानीय श्रमिकों की कमी। निर्माण सामग्री अन्य राज्यों से लानी पड़ी और कठिन हालात से निपटने के लिए विशेष मशीनरी तैनात की गई।

बड़रबी-सायरंग नई रेल लाइन की सुरंगों को पारंपरिक मिजो सांस्कृतिक आकृतियों, भित्तीचित्रों से सजाया गया है, जो स्थानीय और बाहरी पर्यटकों दोनों को आकर्षित करती हैं। इस तरह उत्तर-पूर्व सीमांत रेलवे क्षेत्र की समृद्ध सांस्कृतिक धरोहर को

प्रदर्शित करते हुए पर्यटन को बढ़ावा दे रहा है और क्षेत्र की आर्थिक प्रगति में योगदान दे रहा है।

गैप को बंद करना (टी14 और टी14। के बीच)

जब वर्षा के कारण भूस्खलन ने एक कलवर्ट को ढक दिया और निर्माण कार्य रुक गया, तो इंजीनियरों ने उस कमजोर हिस्से को हटाकर उसकी जगह कट-एंड-कवर सुरंग बनाई। इसमें उचित जलनिकासी और सुरक्षा के लिए छत भी शामिल की गई। इस तरह एक असुरक्षित हिस्सा एक निरंतर और नियंत्रित कॉरिडोर में बदल गया।

टनल-15 के पोर्टल को मजबूत करना

ब्रिज 78 के पास घाटी की ओर की एक कमजोर ढलान को स्थिर करने के लिए सुरंग के मुहाने को 10 मीटर लंबे कट-एंड-कवर ढाँचे से बढ़ाया गया, जिससे मलबा दूसरी ओर मोड़ा गया और ढलान स्थिर हो गई।



संस्कृति के आकर्षक दृश्य

टनल-24- ध्वंस से नियंत्रण तक

नाजुक बलुआ पत्थर पर बने खुले कट का निर्माण ढह गया। इसके बाद इंजीनियरों ने 199.5 मीटर लंबी टॉप-डाउन कट-एंड-कवर सुरंग का विकल्प चुना। यह एक नियंत्रित प्रणाली थी, जिसने भूगर्भीय परिस्थितियों और मौसम का सम्मान किया और असफलता को मजबूती में बदल दिया।

टनल-12ए- ध्वंस से पूर्णता तक

एक ऊँचे पर्वत की तलहटी में सुरंग बारिश और हल्के भूकंपीय झटकों के बाद ध्वस्त हो गई। पारंपरिक तरीके विफल हो गए। तब इंजीनियरों ने इसे कट-एंड-कवर सुरंग के रूप में दोबारा बनाया और वह काम पाँच महीनों में पूरा कर दिया, जिसके लिए वैश्विक विशेषज्ञ दो साल का समय अनुमानित कर रहे थे। यहाँ की भू-आकृति को प्राकृतिक रूप से स्थिर पैटर्न में फिर से ढाला गया, ताकि भविष्य में ऐसी समस्या की पुनरावृत्ति न हो।



सायरंग से बड़रबी, एक मनमोहक यात्रा की आंखों देखी



पद्माकर शर्मा
वरिष्ठ पत्रकार

पू वॉत्तर भारत का एक खूबसूरत राज्य मिजोरम देश के रेल नेटवर्क से कटा हुआ

था, लेकिन अब यह दूरी खत्म हो गई है। भारतीय रेल ने एक चुनौतीपूर्ण परियोजना को पूरा कर मिजोरम को देश के बाकी हिस्सों से जोड़ने का काम किया है। इस ऐतिहासिक क्षण का गवाह बनने के लिए उत्तर-पश्चिम रेलवे ने अपने क्षेत्र के 28 मीडिया कर्मियों को दिनांक 1 से 4 सितंबर, 2025 तक आइजोल का भ्रमण कराया। यह यात्रा केवल एक रेल परियोजना से परिचय का अवसर नहीं थी, बल्कि राज्य की संस्कृति और प्राकृतिक सौंदर्य को करीब से अनुभव करने का अवसर भी थी।

पहाड़ों पर रेल का रोमांच

हम हवाई जहाज से कोलकाता होते हुए मिजोरम की राजधानी

आइजोल पहुँचे। पहाड़ियों पर बसा यह शहर रात में और भी मनमोहक लग रहा था। ऊँची-ऊँची पहाड़ियों पर जगमगाती बस्तियाँ ऐसा लग रही थीं, जैसे आसमान के तारे जमीन पर उतर आए हों। 2 सितंबर को हमारी असली यात्रा का रोमांच शुरू हुआ। सायरंग से बड़रबी तक 51.38 कि.मी. लंबा रेल ट्रैक बनाना किसी चमत्कार से कम नहीं था। इस मार्ग पर 48 सुरंगें और 55 बड़े ब्रिज बनाए गए हैं, जिनमें से ब्रिज नंबर-144 देश का सबसे ऊँचा ब्रिज है, जिसकी ऊँचाई 114 मीटर है।

इसके बाद हम रेलवे की निरीक्षण बोगी में सायरंग से बड़रबी तक की यात्रा पर निकले। रास्ते में दिखे नजारे अविश्वसनीय थे। एक तरफ घने जंगल और गहरी घाटियाँ थीं, तो दूसरी तरफ इंजीनियरिंग का बेजोड़ नमूना। लंबी-लंबी सुरंगों से गुजरते और ऊँचे-ऊँचे ब्रिजों को पार करते हुए ऐसा लग रहा था, जैसे हम प्रकृति और मानव निर्मित कला के अद्भुत संगम से गुजर रहे हों।

हमें बताया गया कि उत्तर-पूर्व राज्यों को शेष भारत से जोड़ने का कार्य वर्ष 2008 में शुरू हुआ था, लेकिन संसाधनों की कमी के कारण गति नहीं पकड़ पाया। वर्ष 2014 में प्रधानमंत्री नरेन्द्र



मोदी के नेतृत्व में बजट ₹2,000 करोड़ से बढ़ाकर ₹10,440 करोड़ किया गया। वर्ष 2014 में अरुणाचल प्रदेश और वर्ष 2016 में त्रिपुरा रेल नेटवर्क से जुड़ा। अब वर्ष 2025 में मिजोरम रेल नेटवर्क से जुड़ने जा रहा है। सायरंग-बइरबी रेल ट्रैक की लागत करीब ₹8,071 करोड़ है और इसे चार चरणों में पूरा किया गया। मिजोरम के बाद वर्ष 2029 तक मणिपुर के इंफाल तक रेलगाड़ी चलाने का लक्ष्य है, जिससे उत्तर-पूर्व के अधिकांश राज्य देश के अन्य हिस्सों से सीधे जुड़े रहेंगे।

अनुशासन और शांति का शहर

आइजोल शहर को करीब से देखने का अवसर मिला। यह शहर केवल प्राकृतिक सुंदरता के लिए ही नहीं, बल्कि अपने अनुशासन के लिए भी जाना जाता है। सड़कें, बाजार और यातायात व्यवस्था बेहद व्यवस्थित हैं। गाड़ियाँ बिना हॉर्न बजाए और बिना जल्दबाजी किए चलती हैं। यहाँ के लोग शांति प्रिय और सरल जीवन जीते हैं।

एक नई सुबह का वादा

यात्रा का तीसरा दिन मिजोरम की संस्कृति और बाजारों को जानने में बीता। हमने कई कलाकृतियाँ खरीदीं और स्थानीय लोगों के जीवन को समझने का प्रयास किया। दोपहर में आइजोल के लेंगपुई हवाई अड्डे से गुवाहाटी के लिए उड़ान भरी और वहाँ



मां कामाख्या शक्तिपीठ के दर्शन किए। 4 सितंबर को वापस जयपुर लौटे। यह यात्रा केवल रिपोर्टिंग का अवसर नहीं थी, बल्कि एक अनुभव भी था, जिसने दिखाया कि कठिन परिस्थितियाँ भी दृढ़ संकल्प और कड़ी मेहनत से पार की जा सकती हैं। मिजोरम अब देश के रेल नेटवर्क से जुड़कर विकास के एक नए अध्याय की शुरुआत कर रहा है। इस रेल कनेक्टिविटी से महंगाई कम होगी, यात्रा सुगम होगी और युवाओं को शिक्षा तथा रोजगार के नए अवसर मिलेंगे। यह यात्रा मिजोरम के लोगों के लिए एक नई सुबह का वादा है।

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए

रेल मंत्रालय द्वारा विगत 69 वर्षों से भी अधिक समय से प्रकाशित मासिक पत्रिकाओं

अब
ई-पत्रिका
भी उपलब्ध

की सदस्यता अब
ऑनलाइन
भी उपलब्ध

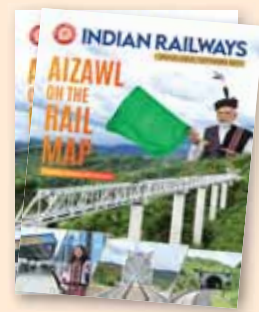


भारतीय रेल
(हिन्दी)



क्यू आर कोड स्कैन करें

विज़िट करें



Indian Railways
(English)

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

दूरें एवं शरें लग्



मनोरम मिजोरम में सपनों की ट्रेन का वेलकम



प्रशांत अस्थाना
वरिष्ठ पत्रकार

क -लॉम-ए... मिजो भाषा में इसका मतलब शुक्रिया होता है। मिजोरम के लोग आज यह

शब्द पूरे गर्व के साथ दोहरा रहे हैं। वो मानते हैं कि अलग राज्य का दर्जा मिलने के 38 साल बाद उन्हें सबसे बड़ा तोहफा मिला है। मिजोरम, जो अब तक देश के नक्शे पर थोड़ी दूर की कहानी लगता था, बड़बी-सायरंग नई रेल लाइन के साथ अपनी नई पहचान लिखने जा रहा है। सायरंग तक पहुँचती ट्रेन मिजोरम के लिए एक नया अध्याय लेकर आई है, तरक्की, जुड़ाव और उम्मीदों से भरा हुआ। यह खबर एक रेल परियोजना की कहानी नहीं, बल्कि मिजोरम के लोगों के जीवन के लिए आने वाले बदलाव की आहट है। वह बदलाव जो उनके सपनों को अब नई रफ्तार देगा। भारत के उत्तर-पूर्वी राज्यों को मुख्य भूमि से जोड़ने की दिशा में एक और बड़ा कदम उठाते हुए, अब मिजोरम की

राजधानी आइजोल को भी रेलवे नेटवर्क से जोड़ने की तैयारी पूरी हो चुकी है। यह विकास सिर्फ भौगोलिक दूरी को मिटाने वाला नहीं है, बल्कि यह सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक जुड़ाव को भी गहराई से प्रभावित करने वाला है। बड़बी से सायरंग तक 51.38 कि.मी. लंबा रेल ट्रैक अब तैयार है और यह लाइन सायरंग तक पहुँचकर आइजोल से महज 20 कि.मी. की दूरी पर आ गई है। ऐसे में जल्द ही राजधानी तक ट्रेनें दौड़ती नजर आएंगी।

चुनौती भरा निर्माण

मिजोरम जैसे पहाड़ी और बारिश बहुल राज्य में रेल लाइन बिछाना किसी चमत्कार से कम नहीं है। इस मार्ग पर 48 सुरंगें, 55 बड़े ब्रिज और 80 से ज्यादा छोटे ब्रिज बनाए गए हैं। सबसे खास बात यह है कि ब्रिज नंबर 144, जो इस पूरी परियोजना का अहम हिस्सा है, 114 मीटर ऊँचा है- यानी कुतुब मीनार से भी 42 मीटर ऊँचा। इसका निर्माण तकनीकी दृष्टि से अत्यंत चुनौतीपूर्ण था। इंजीनियरों को बार-बार भूस्खलन, बारिश और पर्यावरणीय असंतुलन जैसी समस्याओं से जूझना पड़ा, लेकिन उन्होंने हार नहीं मानी।

बदलेगी जिंदगी

सेना से रिटायरर्ड आइजोल के निवासी टी.एल. जॉन बताते हैं कि उन्होंने देश के कई हिस्सों में ट्रेन की सुविधा देखी है। लेकिन जब वह मिजोरम लौटे, तो यहाँ की सीमित सुविधा देखकर निराश हो गए थे। अब जब ट्रेन आने वाली है, तो उन्हें उम्मीद है कि यह विकास का रास्ता खोलेगा। उनका मानना है कि इससे शिक्षा, व्यापार और स्वास्थ्य सेवाओं तक पहुँच आसान होगी।

बड़ा बाजार की दुकानदार लिमो के अनुसार, अभी तक माल मिजोरम तक ट्रकों से आता है, जिससे परिवहन लागत बहुत अधिक होती है। इस कारण आम जनता को रोजमर्रा की चीजें भी महंगे दामों पर खरीदनी पड़ती हैं। वह कहती हैं, 'अगर ट्रेन से सामान आएगा, तो कीमतें कम होंगी और मुनाफा भी बढ़ेगा।'

छात्रों और टूरिस्ट्स के लिए वरदान

12वीं की छात्रा जेमी का सपना है कि वह आगे की पढ़ाई के लिए असम जाए। लेकिन लंबा और थकाऊ सड़क मार्ग उसकी पढ़ाई के रास्ते में रुकावट बन रहा है। अब रेलवे की सुविधा से वह असम के सिलचर तक 3 घंटे में पहुँच सकेगी, जो पहले 8-9 घंटे लगते थे। इससे न सिर्फ छात्रों को फायदा होगा, बल्कि व्यापारी, सरकारी कर्मचारी और पर्यटक भी जल्दी और आराम से सफर कर सकेंगे। ट्रेन आ जाने से मिजोरम की खूबसूरत वादियाँ और समृद्ध मिजो संस्कृति देशभर के लोगों तक पहुँचेगी। यह राज्य न सिर्फ पर्यटकों के लिए नया डेस्टिनेशन बन सकता है, बल्कि स्थानीय युवाओं को रोजगार और व्यापार के नए अवसर भी मिल सकते हैं।

व्यापारिक गतिविधियों को मिलेगा बढ़ावा

बइरबी-सायरंग रेल लाइन शुरू हो गई है। शुरुआत में इस रूट पर यात्री ट्रेनों के साथ-साथ मालगाड़ियाँ भी चलाई जाएंगी, जिससे व्यापारिक गतिविधियों को भी बढ़ावा मिलेगा।



इस परियोजना की नींव नवंबर 2014 में खुद प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने रखी थी। लगभग 11 वर्षों के प्रयास के बाद यह सपना अब साकार हो गया है। इसका असर मिजोरम की आने वाली पीढ़ियों पर भी सकारात्मक रूप से पड़ेगा।

पर्यावरण का रखा गया ध्यान

रेलवे ने इस निर्माण के दौरान यह सुनिश्चित किया कि परियोजना पर्यावरण के अनुकूल हो। जहाँ पेड़ काटने पड़े, वहाँ उतनी ही संख्या में नए पौधे लगाए गए। सुरंगों और ब्रिजों को इस तरह डिजाइन किया गया कि प्राकृतिक वातावरण को कम से कम नुकसान हो। रेलवे के अधिकारियों का कहना है कि इस परियोजना को एक ग्रीन परियोजना के रूप में भी देखा जा सकता है।

इस रेल मार्ग से गुजरना अपने आप में एक रोमांचक अनुभव होगा। हरियाली से भरपूर पहाड़, घुमावदार रास्ते और सुरंगों की श्रृंखला एक यादगार यात्रा का अनुभव देंगे। पर्यटकों के लिए यह एक आकर्षण बन सकता है, जिससे स्थानीय पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा।

उत्तर-पूर्व की बाकी राजधानियाँ भी जुड़ेंगी

मिजोरम के साथ-साथ रेलवे अन्य उत्तर-पूर्वी राज्यों की राजधानियों को जोड़ने की दिशा में तेजी से काम कर रहा है। अब तक असम की राजधानी दिसपुर (गुवाहाटी), अरुणाचल प्रदेश की नाहरलगुन और त्रिपुरा की अगरतला राजधानी रेल नेटवर्क से जुड़ चुकी हैं।

हमें बताया गया कि मणिपुर की राजधानी इंफाल तक 2028 तक, नगालैंड की राजधानी कोहिमा तक 2029 तक और सिक्किम की राजधानी गैंगटोक तक 2027 तक रेलवे नेटवर्क पहुँच जाएगा। इस प्रयास से पूरा उत्तर-पूर्व भारत एक नई रेल क्रांति की ओर बढ़ रहा है, जो क्षेत्रीय असमानता को कम करने और विकास में बड़ी भूमिका निभाएगा।

नए युग की शुरुआत

मिजोरम के लिए यह सिर्फ एक रेल लाइन नहीं, बल्कि एक नए युग की शुरुआत है। यह जुड़ाव सिर्फ ट्रेनों का नहीं, बल्कि सपनों के पूरा होने का है, संभावनाओं का है और आत्मनिर्भरता का प्रतीक है। यह लाइन मिजोरम को भारत के मुख्य प्रवाह से और भी मजबूत तरीके से जोड़ेगी और यह दिखाएगी कि अगर राजनीतिक इच्छाशक्ति और तकनीकी दक्षता साथ हो, तो पहाड़ों को भी पार किया जा सकता है।

इस परियोजना ने मिजोरम को विकास के नए नक्शे पर लाकर खड़ा कर दिया है- जहाँ सपने अब सिर्फ सोचे नहीं जाएंगे, बल्कि पटरी पर दौड़ते हुए पूरे भी होंगे।



मिजोरम के युवाओं में उत्साह की लहर



मनोहर केसरी
वरिष्ठ पत्रकार

हा ल ही में मिजोरम जाने का पहला मौका मिला। यहाँ की हसीन वादियाँ और खूबसूरत नजारों को मेरी आंखों ने पहली बार कैद किया। इस टूर के दौरान आइजोल में रुकने का भी मौका मिला। वहाँ काम कर रहे युवाओं और रेंट पर

बाइक सेवा देने वालों से बातचीत हुई। मैंने इन्हें मिजोरम तक ट्रेन शुरू होने की बात बताई, तो इनके चेहरे पर खुशियाँ साफ तैर गईं। उनके चेहरे पर ऐसे भाव थे, मानो इनके वर्षों के सपनों को न नई उड़ान मिलने वाली है।

मैंने कहा, 'वाह! क्या बात है, आप तो ट्रेन की बात सुनकर काफी खुश हो रहे हैं।' तो इन लोगों ने कहा कि अब हम भी देश की राजधानी दिल्ली आसानी से रेलगाड़ी से जा सकते हैं।



होटल के कर्मचारियों ने कहा कि 'हमें अपने करियर के लिए नए मौके मिलेंगे।' दरअसल ये नौकरी के ज्यादा अवसर मिलने की बात सोचकर उत्साहित हो रहे थे। ये मिजोरम में शॉर्ट टर्म डिप्लोमा कोर्स करके होटल इंडस्ट्री में काम कर रहे हैं। इस ट्रेन ने युवाओं में उच्च शिक्षा के लिए उम्मीद की राहें खोल दी हैं। जिनके पास फ्लाइट का किराया भरने की क्षमता नहीं है, वे अब ट्रेन से दूसरे राज्यों में जा सकते हैं। मिजोरम का रहने वाला एक



युवक मोई ने कहा कि ट्रेन शुरू होने से यातायात की सुविधा तो होगी ही, रोजगार के नए अवसर भी खुलेंगे। दूर-दराज के इलाके के लोगों के लिए बीमारों को समय पर अस्पताल पहुँचाना भी आसान होगा। मली नाम की एक युवती ने बताया कि अब हम देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में जा सकते हैं। यह रेल रूट हमारे लिए वरदान साबित होगी।



मिजोरम की राजधानी आइजोल से सायरंग रेलवे स्टेशन तक की दूरी करीब 20 कि.मी. है और यहाँ किराए पर आसानी से टू व्हीलर्स और 4 व्हीलर्स गाड़ियाँ मिल जाती हैं। ट्रेनों के चलने से इन्हें और ज्यादा पैसेंजर्स मिलेंगे और इनकी कमाई बढ़ जाएगी। इसका मतलब यह है कि यहाँ चलने वाली ट्रेनें आर्थिक विकास में भी काफी योगदान देने वाली साबित होंगी।

केंद्र सरकार की पीरियॉडिक लेबर फोर्स सर्वे रिपोर्ट के मुताबिक, साल 2021-22 में मिजोरम में 15 से 29 साल के युवाओं की बेरोजगारी दर 12.4% थी, जो साल 2022-23 में घटकर 10% हो गई। बड़रबी-सायरंग रूट पर ट्रेनों के चलने से बेरोजगारी दर में और सुधार होने की संभावना है।

भारतीय रेल / Indian Railways

पत्रिका की सदस्यता एवं पत्रिका नहीं मिलने की शिकायत हेतु

फोन या व्हाट्सएप करें



92205 05349

सोमवार से शुक्रवार (सुबह 10 से 5 बजे तक)

Email: bmpr310rb@gmail.com, irbrhelp@gmail.com

पर्यटन को नई रफ्तार

विस्टाडोम कोच से निहारेंगे पहाड़ों के नजारे, सपनों की पटरी पर दौड़ी उम्मीदों की रेल

सीमाओं की सुरक्षा से लेकर आतंकी गतिविधियों पर नकेल कसने तक मिजोरम रेल नेटवर्क बनेगा रणनीतिक कवच



आकाश द्विवेदी

वरिष्ठ पत्रकार

भा

रत के नक्शे में अगर कोई इलाका अपनी खूबसूरती, संस्कृति और भौगोलिक दुर्गमता के लिए सबसे अलग पहचान रखता है तो वह है पूर्वोत्तर भारत। इसी पूर्वोत्तर का एक राज्य है मिजोरम, जिसे 'हेवेन ऑफ नॉर्थ ईस्ट' कहा जाता है। आजादी के 78 साल बाद इस स्वर्ग सरीखे राज्य के नाम में एक और ऐतिहासिक उपलब्धि जुड़ गई है। मिजोरम की राजधानी आइजोल तक पहली बार रेल पहुँच गई है, जो इस सीमावर्ती राज्य को भारत की मुख्यधारा से और मजबूती से जोड़ेगी।

मिजोरम की कई पीढ़ियों ने ट्रेन को सिर्फ किताबों, तस्वीरों या फिल्मों में देखा था। यहाँ के लिए ट्रेन की सीटी कोई आम आवाज नहीं थी। पहाड़ी और दुर्गम इलाकों की वजह से इस राज्य में रेल लाइन बिछाना एक सपने जैसा लगता था। इस परियोजना की नींव प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 29 नवंबर, 2014 को रखी थी। हालांकि इसकी तैयारी उससे पहले ही शुरू हो गई थी। शुरुआती सर्वेक्षण वर्ष 1999 में किए गए, लेकिन घने जंगलों, खराब विजिबिलिटी और पहाड़ी चुनौतियों ने इंजीनियरों के सामने बड़ी अड़चनें पैदा कीं। शुरुआती पीईटी सर्वे मुमकिन नहीं हुआ तो बाद में इसे पूर्वावलोकन सर्वेक्षण के तौर पर वर्ष 2003 में मंजूरी मिली। फिर वर्ष 2006 में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (एनएफआर) ने रेलवे इंजीनियरिंग सह यातायात सर्वेक्षण (आरईटी) सर्वे किया और वर्ष 2008 में भू-तकनीकी सर्वेक्षण को रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा ने पूरा किया। इसे वित्त वर्ष 2008-09 में नेशनल परियोजना का दर्जा मिला। 11 साल की मेहनत के बाद वर्ष 2025 में यह सपना अब हकीकत में बदला है।



51.38 कि.मी. लंबी बइरबी-सायरंग रेलवे लाइन तकनीकी दृष्टि से किसी अजूबे से कम नहीं है। इसमें 48 सुरंगें, 55 बड़े ब्रिज और 88 छोटे ब्रिज शामिल हैं। इसके अलावा 5 रोड ओवरब्रिज और 6 अंडरब्रिज भी हैं। इस पूरी संरचना को 100 साल तक सुरक्षित रहने के हिसाब से बनाया गया है। खास बात इस रूट का ब्रिज नंबर 196 है, जो मुअलखांग और सायरंग के बीच बना है और जिसकी ऊँचाई 114 मीटर है यानी यह कुतुब मीनार से भी 42 मीटर ऊँचा है। पहाड़ी और भूकंपीय क्षेत्र में इतना ऊँचा और मजबूत ब्रिज बनाना भारतीय इंजीनियरों के लिए किसी चमत्कार से कम नहीं।

इस रेलवे ट्रैक के शुरू होते ही मिजोरम की तस्वीर बदल जाएगी। बइरबी से आइजोल की जो दूरी सड़क मार्ग से पहले 5 से 6 घंटे में तय होती थी, अब वह ट्रेन से महज डेढ़ घंटे में पूरी हो रही है। अभी तक सिलचर से आइजोल सड़क मार्ग से आने में 8 से 10 घंटे लगते थे लेकिन अब रेल मार्ग से यह दूरी तीन घंटे में पूरी होगी। दिल्ली, कोलकाता और अगरतला जैसे शहरों से सीधी ट्रेनें चलाने की भी तैयारी की जा रही है।



इस रेलवे लाइन का महत्व सिर्फ कनेक्टिविटी तक सीमित नहीं है, बल्कि यह सामरिक दृष्टि से भी बेहद महत्वपूर्ण साबित होगी। मिजोरम की सीमा म्यांमार और बांग्लादेश से लगती है। सेना और सुरक्षा बलों के लिए सीमावर्ती इलाकों में त्वरित पहुँच आसान होगी। इस रेलवे लाइन के जरिए रसद, दवाइयाँ, हथियार और अन्य जरूरी सप्लाय बॉर्डर तक आसानी से पहुँचाई जा सकेगी। सिलिगुड़ी कॉरिडोर या चिकन नेक के नाम से मशहूर यह इलाका हमेशा से भारत की सुरक्षा के लिहाज से संवेदनशील रहा है। ऐसे में यह ट्रैक सेना के लिए भी लाइफलाइन बनेगा।

सुरक्षा एजेंसियाँ और रेलवे मिलकर इस रूट को हाई-अलर्ट क्षेत्रीय रेलवे में रखेंगे। ड्रग्स, हथियारों और मानव तस्करी जैसी गैरकानूनी गतिविधियों पर भी अब नकेल कसी जा सकेगी। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के साथ-साथ सीसीटीवी कैमरे और ड्रोन से हर गतिविधि पर नजर रखी जाएगी ताकि यात्रियों को पूरी सुरक्षा मिले। हाल के महीनों में नॉर्थ ईस्ट में रेलवे सुरक्षा बल ने कई ड्रग्स और विस्फोटक तस्करी के मामले पकड़े हैं। मिजोरम की भौगोलिक स्थिति और सीमावर्ती इलाकों में सक्रिय उग्रवादी संगठनों जैसे एनएससीएन, उल्फा, पीएलए पर नजर रखने में भी यह रेल नेटवर्क अहम भूमिका निभाएगा।

पूर्वोत्तर भारत के विकास में रेल कनेक्टिविटी की हमेशा से बड़ी भूमिका रही है। वर्ष 1947 में बंटवारे के बाद इस क्षेत्र की रेलवे कनेक्टिविटी लगभग टूट गई थी क्योंकि गुवाहाटी को जोड़ने वाली रेलवे लाइन ईस्ट पाकिस्तान (अब बांग्लादेश) होकर जाती थी। इसके बंद होने के बाद सिर्फ सिलिगुड़ी कॉरिडोर के जरिए ही कनेक्टिविटी मुमकिन हो सकी। सड़क और हवाई संपर्क पर तो काम हुआ, लेकिन रेल कनेक्टिविटी का अभाव हमेशा खलता रहा। अब यह कमी पूरी हो रही है और मिजोरम के लोगों के लिए यह लाइफलाइन साबित होगी।

किसानों की उपज अब देश के कोने-कोने तक सस्ती लागत में पहुँचाई जा सकेगी। बांस उद्योग, बागवानी और हैंडीक्राफ्ट के उत्पाद को भी नया बाजार मिलेगा। युवाओं को नौकरी और शिक्षा के नए अवसर मिलेंगे। दिल्ली, कोलकाता जैसे महानगरों तक सीधी ट्रेनें चलने से राज्य के लोग भी बेहतर स्वास्थ्य सेवाएँ, उच्च शिक्षा और रोजगार से जुड़ पाएँगे।

इस रेलवे परियोजना के पूरा होते ही पूर्वोत्तर के आठ राज्यों में से चार की राजधानियाँ त्रिपुरा की अगरतला, अरुणाचल प्रदेश की ईटानगर, असम की दिसपुर और अब मिजोरम की आइजोल भारतीय रेल नेटवर्क से सीधे जुड़ गई हैं। आने वाले वर्षों में बाकी राज्यों को भी जोड़ने की योजना पर काम हो रहा है।

मिजोरम की खूबसूरती अब और ज्यादा लोगों तक पहुँचेगी। आइजोल और आसपास के इलाके अपने नैसर्गिक सौंदर्य के लिए प्रसिद्ध हैं। रेइक, फावंगपुरई नेशनल पार्क, वंतावंग झरने, तामदिल झील, डम्पा टाइगर रिजर्व और डर्टलांग हिल्स जैसे पर्यटन स्थल अब पहले से कहीं ज्यादा सुलभ हो जाएँगे। रेलवे प्रशासन यहाँ विस्टाडोम ट्रेन चलाने की योजना बना रहा है, जिससे पर्यटक खिड़की से बाहर खूबसूरत पहाड़ियों और घाटियों का नजारा लेते हुए यात्रा कर सकेंगे। पर्यटन उद्योग से स्थानीय लोगों को भी रोजगार मिलेगा और राज्य की अर्थव्यवस्था को नई रफ्तार मिलेगी।

सरकार की योजना इस रेलवे लाइन को म्यांमार बॉर्डर तक बढ़ाने की भी है। आइजोल से म्यांमार बॉर्डर की दूरी लगभग 232 कि.मी. है और इस रेलवे लाइन के विस्तार से भारत की 'एक्ट ईस्ट पॉलिसी' को और बल मिलेगा। सीमावर्ती इलाकों में सेना की रसद आपूर्ति तेजी से होगी और चीन को रणनीतिक मोर्चे पर जवाब देने में भी मदद मिलेगी। बांग्लादेश और म्यांमार से सटे मिजोरम के इलाके सामरिक दृष्टि से बेहद महत्वपूर्ण हैं और यहाँ मजबूत रेलवे नेटवर्क होना बेहद जरूरी है।



स्थानीय लोग कह रहे हैं कि उन्होंने कभी नहीं सोचा था कि उनकी धरती पर ट्रेन चलेगी। आज उनके गांवों में ट्रेन की सीटी गूँज रही है। बच्चे ट्रेन को देखने स्टेशन पर दौड़ रहे हैं, बुजुर्गों की आंखों में सपना सच होने की नमी है। यह सिर्फ पटरी पर दौड़ती ट्रेन नहीं बल्कि विकास की पटरियाँ हैं। आने वाली पीढ़ियाँ जब इस ट्रेन में बैठेंगी तो यह उनके लिए सिर्फ सफर नहीं बल्कि अवसरों की रेल होगी।

आज जब लूशाई पहाड़ियों में पहली बार ट्रेन की सीटी गूँजी है तो यह मिजोरम ही नहीं, पूरे पूर्वोत्तर के लिए विकास की नई सुबह है। यह ट्रेन उस सपने की गवाही है, जिसमें हर कोने तक कनेक्टिविटी, रोजगार, पर्यटन, सुरक्षा और समृद्धि पहुँचे। रेलवे लाइनें केवल पटरियाँ नहीं होतीं ये उम्मीदों की सीढ़ियाँ होती हैं, जो लोगों को जोड़ती हैं। मिजोरम में यह सपना सच हुआ है और अब इसकी गूँज सीमाओं से पार जाकर म्यांमार तक पहुँचेगी। सही मायनों में कहा जाए तो 'हेवेन ऑफ नॉर्थ ईस्ट' अब पटरी पर दौड़ता भविष्य है सुरक्षित, समृद्ध और उम्मीदों से भरा हुआ।



सायरंग का यादगार सफर

मिजोरम की नई रेल लाइन ने बदली पूर्वोत्तर की हवा



पूनम गुप्ता
स्वतंत्र पत्रकार

ब इरबी-सायरंग सेक्शन पर स्पेशल रन का औपचारिक कवरेज के लिए भारतीय रेल का एक आमंत्रण मिला। यह मेरे लिए पूर्वोत्तर की नई रेल लाइन बड़रबी-सायरंग परियोजना और मिजोरम की वादियों की गवाह बनने का मौका था। दिल्ली से आइजोल के लिए निकली विमान शहर की चकाचौंध रोशनी को पीछे छोड़ते हुए हरी-भरी पहाड़ियों वाले इलाके में पहुँची तो उत्साह चरम पर था।

आइजोल पहुँचते ही हवा का मिजाज बदला हुआ लगा। हल्की ठंडक, साफ आसमान, ढलानों पर सजे-सँवरे घर और दूर-दूर दिखते गिरजाघर। बाजार में लोगों की चहल-पहल थी, दुकानें सलीके से सजी थीं, सड़कें साफ। कहीं से प्रार्थना की धीमी-सी धुन सुनाई दे रही थी।

सुबह हम पहाड़ी सड़कों से उतरते हुए सायरंग की ओर चले। स्टेशन नया-नया था, ताजा पेंट, साफ बोर्ड, सधी हुई लाइनें और नीचे मुड़ती हुई त्वावंग नदी, जो जैसे स्टेशन को पकड़कर बहती चली जा रही हो। प्लेटफॉर्म पर इंजीनियर और मजदूर खड़े थे, चेहरों पर शोर नहीं, मगर एक साफ-सा गर्व जरूर। कहीं कोई सेल्फी ले रहा था, कहीं कोई बस चुपचाप पटरियों को देख रहा था। 9:30 बजते ही सीटी बजी और हमारी कोच धीमे-धीमे चल पड़ी।

51.38 कि.मी. लंबी बड़रबी-सायरंग लाइन में पहाड़ों का रास्ता दुर्गम था, इसलिए इंजीनियरों और मजदूरों ने उसे तकनीकी क्षमता





और परिश्रम से बनाया। इस पूरी लाइन का 31% हिस्सा सुरंगों से गुजरता है, जिसकी कुल लंबाई करीब 15.88 कि.मी.। 21% हिस्सा ब्रिजों पर है, कुल 143 ब्रिज। बाकी जगह गहरी कटिंग और सावधानी से लिए गए मोड़ हैं। ट्रेन हर कुछ मिनट में किसी सुरंग में समा जाती, अंदर ठंडी हवा, हल्की नमी, फिर अचानक बाहर निकलते ही धूप, ढलानें, जंगल। जैसे कोई सांस भीतर ली और बाहर छोड़ी। कई सुरंगों के मुहाने पर स्थानीय कला की पेंटिंग थी, डिजाइन, नृत्य, पैटर्न, जो हर बार ऐसा अहसास देती कि पहाड़ हमें अपने अंदाज में 'स्वागत' कह रहे हैं। किसी मोड़ से आगे घाटी खुली और सामने आया इस रूट का सबसे चर्चित दृश्य, ब्रिज संख्या 144 का 114 मीटर ऊँचा पियर। तुलना करना

हो तो यह कुतुब मीनार से 42 मीटर ऊँचा है। उस एक नजर में समझ आ गया कि यह सिर्फ लोहे-सीमेंट का ढाँचा नहीं, हजारों घंटे की मेहनत, धैर्य और सूझ-बूझ का नतीजा है।

रास्ते में नए स्टेशन एक-एक कर मिले, हरतकी, कॉनपुरई, मुअलखांग और अंत में सायरंग। हरतकी में एक छोटे लड़के ने पीली रेनकोट पहनी थी, वह बोर्ड पर लिखे नाम को उँगली से छूकर देख रहा था, जैसे पुष्टि कर रहा हो कि अब यह सचमुच स्थायी है। कॉनपुरई में संतरे बेचने वाली आंटी ने मेरी हथेली में चुपके से एक संतरा रख दिया और मुस्कुरा कर बोलीं, "ट्रेनें चलेंगी तो मेहमान ज्यादा आएँगे और हमारे बच्चे भी दूर तक



पढ़ने जा पाएँगे।” उनकी बात सरल थी, मगर दूर तक असर छोड़ने वाली।

ट्रेन में साथ चल रहे अधिकारियों ने रास्ते भर काम की असली मुश्किलें भी समझाईं। असल काम का समय नवंबर से मार्च तक ही मिलता था। मॉनसून कई-कई हफ्तों का काम बहा दे तो फिर दोबारा वही ये काम शुरू। रेत और एग्रीगेट दूर-दूर, असम, मेघालय, पश्चिम बंगाल, से आए। जहाँ बड़ी गाड़ियाँ नहीं जा पातीं, वहाँ सामान छोटे वाहनों में उतारकर ऊपर तक ले जाया गया। भारी गर्डर नीचे काट कर हिस्सों में बनाए, विंच से ऊपर चढ़ाए और ढलानों पर बने प्लेटफॉर्म पर फिर से जोड़ दिए। मोड़ों और चढ़ाई को ध्यान में रखकर 1:80 के अनुपात का ग्रेडिएंट रखा गया ताकि ट्रेन सुरक्षित और स्थिर चले। एक वरिष्ठ इंजीनियर ने मुस्कुराते हुए कहा, “इंजीनियरिंग असल में मनाना है, पहाड़ से एक-एक मीटर जगह माँगते रहो।”

दोपहर 2:30 बजे हम बइरबी पहुँचे। वहाँ का माहौल अपनापन लिए था, जैसे कोई लंबे इंतजार के बाद अच्छी खबर सुन रहा हो। मिजोरम में लजीज, शुद्ध शाकाहारी भोजन बस और क्या चाहिए! एक बुजुर्ग कुली ने हँसकर कहा, “पहले हम वैगन गिनते थे, अब यात्रियों की राह देखते हैं।” उनकी एक लाइन में इस पूरे परियोजना का अर्थ समझ में आ गया। वहीं एक ठेकेदार ने बताया कि कई बार रात की बारिश के बाद सुबह पूरा ढलान फिसला मिलता; कोई शिकायत नहीं, बस फिर से री-सर्वे, फिर निशान और दोबारा काम।

दोपहर 3:30 बजे वापसी की सीटी बजी। अब डिब्बे में शांति थी, जैसे हर किसी ने अपने-अपने तरीके से इस सफर का मतलब समझ लिया हो। पिछड़की के पार एक के बाद एक सुरंगें, फिर धूप, फिर घाटियाँ। सायरंग के नीचे त्वावंग नदी ढलती धूप में हल्की सुनहरी लग रही थी। आइजोल की पहाड़ी पर रोशनियाँ धीरे-धीरे चमक रही थीं। नए कंक्रीट की हल्की-सी चॉक जैसी खुशबू बारिश के साथ मिलकर ‘नई शुरुआत’ जैसा अहसास दे रही थी।

अब सवाल यह नहीं था कि लाइन बन गई, असल सवाल था कि यह लाइन लोगों की रोजमर्रा में क्या बदलाव लाएगी। मिजोरम जैसे राज्य में, जहाँ गुवाहाटी-आइजोल सड़क यात्रा अक्सर कोहरे और भूस्खलन पर अटकी रहती है, यह रेल लिंक उम्मीद देता है, बारह घंटे से कम का ट्रेन सफर और कुछ सौ रुपये का किराया। यह वही अंतर है, जो किसी मरीज को समय पर बड़े शहर के अस्पताल तक पहुँचा देता है, किसी छात्र को मनचाहे कॉलेज तक और किसी छोटे कारोबारी को ताजा माल कम दुलाई-खर्च में पहुँचा। रेल अधिकारियों ने बताया कि मई में ट्रायल रन, जून 2025 में अलग-अलग हिस्सों का कमीशनिंग और सुरक्षा स्वीकृतियाँ पूरी करके लाइन संचालन के लिए तैयार मानी गईं। आगे की दिशा भी साफ है, आइजोल का जुड़ाव अब सिर्फ गुवाहाटी या सिलचर से नहीं, देश की लंबी रेल-रीढ़ से है। सायरंग को कलादान मार्ग के जरिए म्यांमार के सित्तवे पोर्ट

तक माल भेजने का ठिकाना माना जा रहा है। आगे पटरियों को भारत-म्यांमार सीमा की ओर बढ़ाने के सर्वे जारी हैं। उत्तर-पूर्व को अब नक्शे के किनारे नहीं, एक्ट ईस्ट की दिशा में एक प्रमुख दरवाजे की तरह देखा जा रहा है।

रात को आइजोल फिर अपने सामान्य जीवन में लौट आया, बच्चे यूनिफॉर्म में, लोग दफ्तर के बैग के साथ और मोटरबाइक पर बँधे बड़े-बड़े पैकेट। मैं बाजार तक टहलते हुए गई, एक दुकानदार शॉल तह कर रहा था, एक लड़की जूते की तली जमीन पर हल्का-सा ठोककर देख रही थी, एक बच्चा कागज का हवाई जहाज उछालता और हवा उसे फिर हाथों में लौटा देती। शहर तैयार लगा, मेहमानों के लिए भी और अपने युवाओं के आने-जाने के लिए भी।

मैं रेल देखने गई थी; लौटते समय मन में एक छोटी-सी तस्वीर रह गई, प्लेटफॉर्म पर खड़ी एक बच्ची, उँगलियों पर सुरंगें गिनती हुई; और एक शहर, जो बहुत जल्द अपने मेहमानों को इरादों से नहीं, आमदों से गिनेगा। अगर आप पूछेंगे, “यह लाइन क्या बदलती है?”, तो मैं आपको सारे आँकड़े बता दूँगी। और अगर पूछेंगे, “लगता कैसा है?”, तो बस इतना कहूँगी: जब पहाड़ लोहे की पट्टी के लिए जगह बना देते हैं, तो उसकी आवाज दूर-दूर तक सुनाई देती है, समय पर बजती ट्रेन की सीटी की तरह। और फिर आपका भी मन करेगा, चलकर अपने-आप देख आएँ।

अगली सुबह उड़ान से वापस दिल्ली लौटी तो लगा कि सिर्फ जगह नहीं बदली, नजर भी बदल गई है। दूरी अब मुझे सिर्फ कि.मी. में नहीं, चॉइस में नापी हुई दिखी। कागज पर बइरबी-सायरंग 51.38 कि.मी. है; जमीन पर यह वह रेखा है, जो “दूर है” को “पहुँचा जा सकता है” में बदल देती है और “कभी” को टाइमटेबल की पक्की तारीख बना देती है।



लुशाई पहाड़ों से गुजरने वाली रेल लाइन राष्ट्र की विकास यात्रा में शामिल

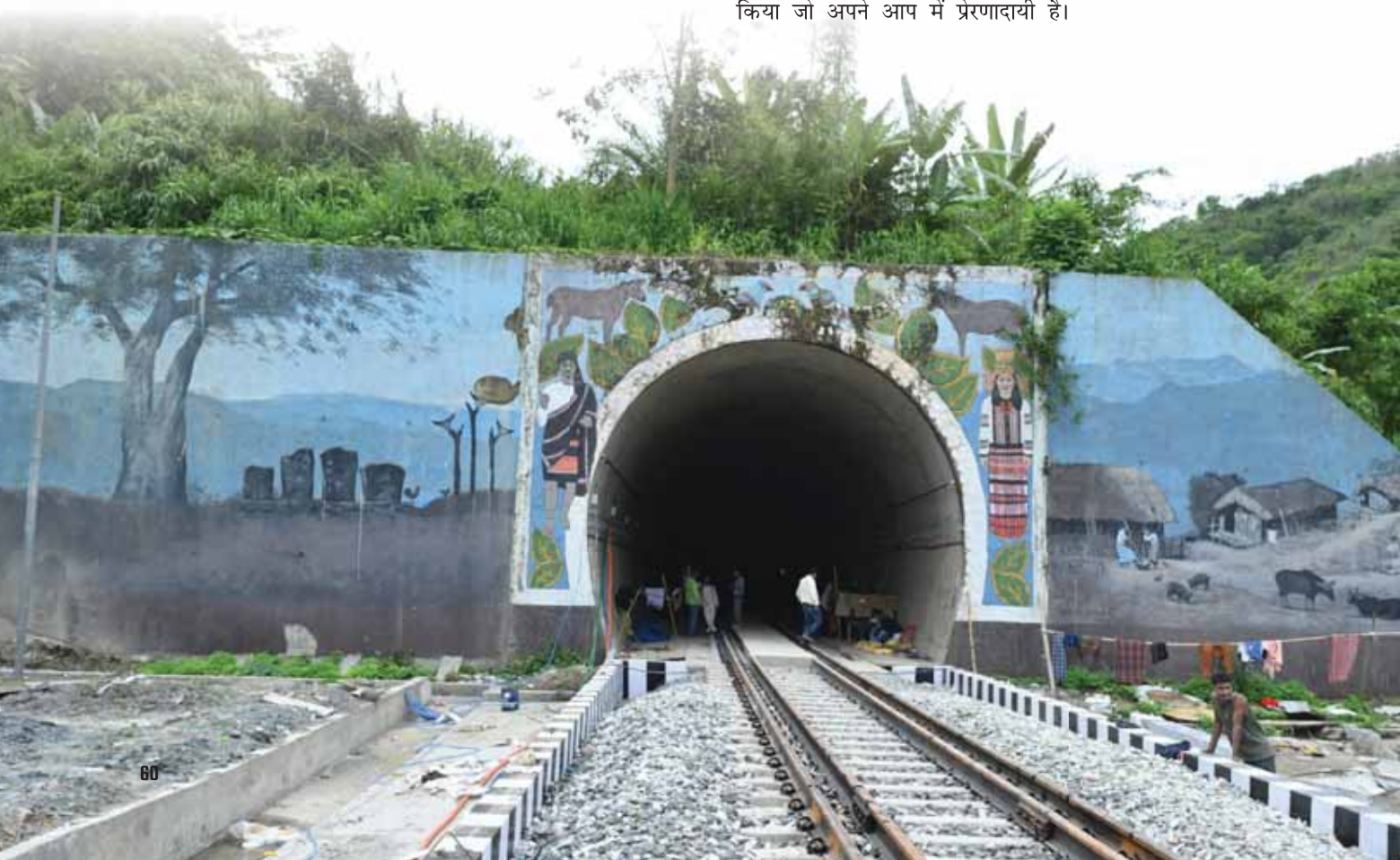


विनोद कुमार सिंह
स्वतंत्र पत्रकार

भारत का उत्तर-पूर्व राज्य मिजोरम हरे-भरे पहाड़ों, सांस्कृतिक विविधताओं और

रणनीतिक महत्व का भू-भाग है। लंबे समय तक भौगोलिक, आर्थिक और मानसिक दूरी के कारण 'मुख्यधारा' से कुछ हद तक अलग-थलग माना जाता रहा है। यहाँ के कठिन भौगोलिक भू-भाग, सीमित कनेक्टिविटी तथा धीमी गति से पहुँचने वाला विकास इन राज्यों की सबसे बड़ी चुनौती थी, लेकिन पिछले एक दशक में तस्वीर बदलनी शुरू हुई है। प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में केंद्र सरकार ने पूर्वोत्तर को विकास की 'अष्टलक्ष्मी'

की संज्ञा दी और इसे भारत की समृद्धि से जोड़ने की कहानी का सक्रिय भागीदार बनाने के लिए कई ऐतिहासिक कदम उठाए गए। चाहे इंफ्रास्ट्रक्चर हो, निवेश हो, सीमा-पार व्यापार हो या सांस्कृतिक आत्म विश्वास- पूर्वोत्तर अब देश के विकास मानचित्र के केंद्र में है। यहाँ के हरे-भरे लुशाई पहाड़ों के बीच गूँजती रेल की सीटी सिर्फ इंजीनियरिंग उपलब्धि नहीं, बल्कि नई उम्मीद का संदेश है। आइजोल का पहली बार राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जुड़ना मिजोरम के लिए केवल परिवहन सुविधा का विस्तार नहीं, बल्कि दशकों से चली आ रही दूरी को पाटने वाला ऐतिहासिक क्षण है। 51.38 कि.मी. लंबी यह रेल लाइन 48 सुरंगों, 55 ब्रिजों और देश के दूसरे सबसे ऊँचे पियर ब्रिज के साथ यह साबित करती है कि कठिन से कठिन भूगोल भी अब भारत की विकास यात्रा को रोक नहीं सकता। हमारे इंजीनियरों और श्रमिकों ने लगातार भूस्खलन, घने जंगल, नाजुक पर्यावरणीय असंतुलन और कठिन मॉनसून जैसी चुनौतियों का सामना कर इसे समय पर पूरा किया जो अपने आप में प्रेरणादायी है।



कम समय में यात्रा

मिजोरम की अर्थव्यवस्था अब नई दिशा में मुड़ने वाली है। पर्यटकों को यहाँ पहले सड़क मार्ग से यात्रा लंबी और महँगी पड़ती थी, स्थानीय निवासियों को देश के अन्य हिस्सों में जाने के लिए सोचना पड़ता था। इस नई रेल लाइन से पर्यटकों और यहाँ के निवासियों के लिए यात्रा समय व धन को आधा कर देगी।

सस्ती दर पर उपलब्ध होगा सामान

व्यापारिक गतिविधियाँ तेज होंगी और स्थानीय उद्यमियों को बड़े बाजारों तक पहुँच मिलेगी। आइजोल के लोग अब दिल्ली, कोलकाता, गुवाहाटी जैसे बड़े शहरों तक सुगमता से पहुँच सकेंगे। त्योहारों पर घर लौटना आसान होगा, छात्रों और मरीजों को बेहतर सुविधाएँ उपलब्ध होंगी। यह केवल परिवहन की सुविधा नहीं, बल्कि सामाजिक-सांस्कृतिक जीवन को भी जोड़ने वाली डोर है। प्रधानमंत्री ने अपने कार्यकाल में कई बार कहा है कि “पूर्वोत्तर हमारे लिए डबल इंजन सरकार का सबसे बड़ा लाभार्थी है।” पिछले 10 वर्षों में केंद्र सरकार ने पूर्वोत्तर में रेलवे परियोजनाओं को गति दी। मणिपुर में जिरिबाम-इंफाल लाइन, अरुणाचल प्रदेश में ईटानगर कनेक्टिविटी और अब मिजोरम में आइजोल कनेक्शन। अंतरराष्ट्रीय सीमा-पार म्यांमार, बांग्लादेश और भूटान के साथ नए लैंड पोर्ट और कार्गो कॉरिडोर विकसित किए।

संस्कृति और पर्यटन को नई पहचान

मिजोरम सहित पूरा पूर्वोत्तर प्रकृति की गोद में बसा है। साथ ही यहाँ की संस्कृति, लोककथाएँ और परंपराएँ देश की आत्मा को समृद्ध करती हैं। नई रेल कनेक्टिविटी पर्यटन के लिए नए अवसर लेकर आई है। आईआरसीटीसी और मिजोरम सरकार के बीच समझौते के बाद ‘डिस्कवर नॉर्थ ईस्ट बियॉन्ड गुवाहाटी’ अभियान के तहत विशेष टूरिस्ट ट्रेनें चलाने की योजना है।

इससे राज्य की आदिवासी कला, नृत्य, संगीत और हस्तशिल्प को राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय पहचान मिलेगी। इको-टूरिज्म,

एडवेंचर स्पोर्ट्स और होम-स्टे मॉडल को बढ़ावा देकर स्थानीय युवाओं के लिए रोजगार के नए दरवाजे खुलेंगे।

रणनीतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण

मिजोरम की भौगोलिक स्थिति इसे भारत की एक ईस्ट पॉलिसी का प्राकृतिक केंद्र बनाती है। बांग्लादेश और म्यांमार की सीमाओं के पास होने के कारण यह क्षेत्र भारत के लिए पूर्वी एशिया और आसियान देशों तक पहुँच का द्वार है। नई रेल और सड़क नेटवर्क के विस्तार से यह इलाका न केवल व्यापारिक गलियारा बनेगा, बल्कि भारत की सामरिक क्षमता को भी मजबूत करेगा। सीमा सुरक्षा बलों के लिए लॉजिस्टिक सपोर्ट आसान होगा और आपात स्थितियों में राहत सामग्री और सैनिकों की तैनाती तेजी से हो सकेगी। भावनात्मक जुड़ाव और आत्मविश्वास की डोर मिजोरम में यह रेल लाइन केवल स्टील और कंक्रीट का ढाँचा नहीं, बल्कि आत्मविश्वास का निर्माण है।

यह परियोजना पूर्वोत्तर के हर नागरिक को यह संदेश देती है कि वे भारत के विकास का अभिन्न हिस्सा हैं। पूर्वोत्तर भारत अब निवेश, पर्यटन और व्यापार के लिए नई संभावनाओं का केंद्र बन रहा है।

ग्रीन एनर्जी प्रोजेक्ट्स और सीमा-पार कॉरिडोर

नई रेल लाइन क्षेत्र को दक्षिण-पूर्व एशिया से जोड़ने में मदद करेगी। मिजोरम की यह नई रेल लाइन इस बड़ी यात्रा का केवल एक पड़ाव है- यह उस भारत की तस्वीर है, जो ‘सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास’ के मंत्र पर आगे बढ़ रहा है। आइजोल अब सिर्फ रेलवे मानचित्र पर एक दूरस्थ राजधानी नहीं, बल्कि भारत की आकांक्षाओं का सक्रिय केंद्र बन चुका है। यह रेल लाइन आशाओं और सपनों की पटरी है। मोदी के नेतृत्व में पूर्वोत्तर की विकास यात्रा गति पकड़ चुकी है और मिजोरम का यह पड़ाव आने वाले समय में पूरे क्षेत्र को नई दिशा और नई पहचान देगा।

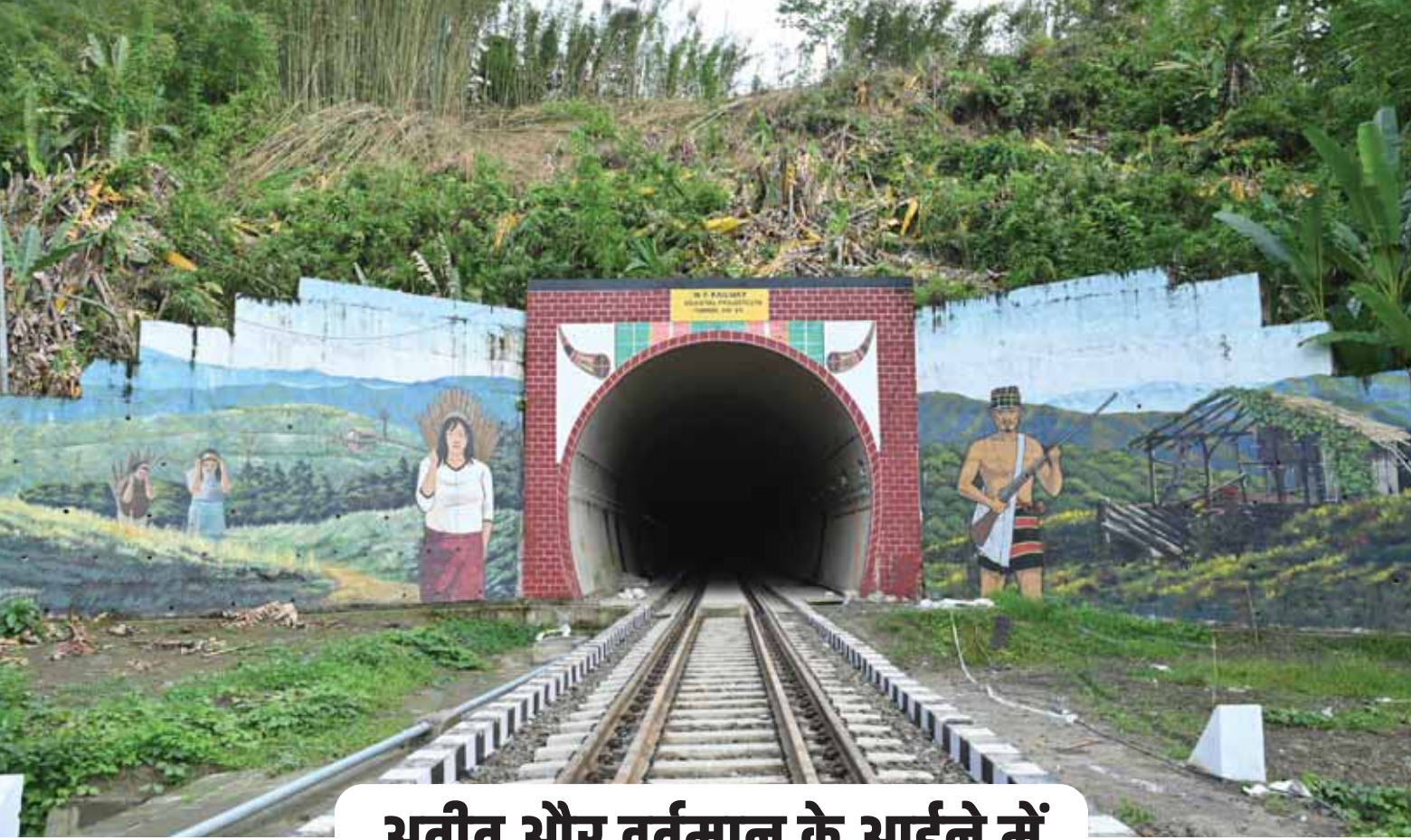


आपको यह अंक कैसा लगा हमें जरूर बताएं

ई-मेल : editorbhartiyaarailrb@gmail.com

पत्र लिखें

संपादक, भारतीय रेल, कमरा नं. 411, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001



अतीत और वर्तमान के आईने में मिजोरम



दिनेश कुमार

उप निदेशक,
बिहार सूचना केंद्र, नई दिल्ली

भा रत के उत्तर-पूर्वी भूभाग में सात राज्य अरुणाचल प्रदेश, असम, मेघालय, मणिपुर, मिजोरम, नागालैंड और त्रिपुरा भौगोलिक, ऐतिहासिक और सांस्कृतिक दृष्टिकोण से इतने गहरे जुड़े हैं कि उन्हें 'सात बहनों' की संज्ञा दी गई है। वर्ष 1975 में सिक्किम जुड़ गया और उत्तर-पूर्व के इस समूह में कुल आठ राज्य हो गए। आइए इनमें से एक मिजोरम के अतीत और वर्तमान से रूबरू होते हैं :

अतीत

उत्तर-पूर्वी भारत की 'सात बहनों' में से एक मिजोरम की पहचान प्रकृति की गोद में बसे हरी-भरी वादियों, ऊँचे-ऊँचे पर्वतों, बांस से ढकी धरती और सांस्कृतिक विविधताओं वाले राज्य के रूप में होती है। यहाँ की मिजो जनजातियाँ मूलतः मंगोलॉइड नस्ल से संबद्ध हैं। इनकी उत्पत्ति परंपरागत रूप से चीन के युन्नान क्षेत्र और म्यांमार की सीमाओं से मानी जाती है। सैकड़ों वर्ष पूर्व ये समुदाय स्थानांतरित होकर वर्तमान मिजोरम की पहाड़ियों पर आकर बस गए। प्रारंभ में उनका जीवन शिकार, झूम खेती और सामुदायिक सहयोग पर आधारित था।

ब्रिटिश शासन में इस क्षेत्र को 'लुशाई हिल्स' कहा जाता था। ब्रिटिश प्रशासन के विरुद्ध यहाँ के कबीलों ने कई बार विद्रोह किया, जिनमें वर्ष 1871-72 का लुशाई अभियान उल्लेखनीय है। इसके बाद ब्रिटिश नियंत्रण स्थापित हुआ। इसी दौर में वेल्श मिशनरियों ने यहाँ कदम रखा। उन्होंने शिक्षा और ईसाई धर्म का प्रचार-प्रसार किया। रोमन लिपि में मिजो भाषा का लेखन आरंभ हुआ और धीरे-धीरे मिजोरम साक्षरता की दृष्टि से प्रगतिशील बन गया।

वर्तमान

मिजोरम आज भारत का सबसे साक्षर राज्य है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार यहाँ की साक्षरता दर 91.58% है। शिक्षा का यह स्तर मिशनरियों और समाज की जागरूकता का प्रतिफल है। यहाँ लगभग 87% लोग ईसाई हैं। चर्च केवल धार्मिक संस्था ही नहीं, बल्कि सामाजिक और शैक्षिक गतिविधियों का प्रमुख केंद्र भी है। राजनीतिक दृष्टि से मिजोरम अपेक्षाकृत शांतिपूर्ण रहा है। वर्ष 1986 के बाद लोकतांत्रिक व्यवस्था ने स्थायित्व प्रदान किया।

मिजोरम की अर्थव्यवस्था मुख्यतः कृषि पर आधारित है। पारंपरिक झूम खेती (shifting cultivation) यहाँ की पहचान रही है, हालांकि अब सरकार स्थायी कृषि, बागवानी और बाँस उद्योग को प्रोत्साहित कर रही है। बाँस और गन्ना आधारित उद्योग उभर रहे हैं। संतरा, केला, अदरक और अन्य बागवानी और फसलें आर्थिक आधार बन रही हैं। पर्यटन भी धीरे-धीरे रोजगार का नया माध्यम बन रहा है। प्राकृतिक सौंदर्य और सांस्कृतिक विविधता के कारण यहाँ पर्यटन की अपार संभावनाएँ हैं। फवंगपुरई (ब्लू माउंटन), तामदिल झील, लुंगलेई, डंपा टाइगर रिजर्व और आइजोल प्रमुख आकर्षण हैं।

सांस्कृतिक जीवन और परंपराएँ

मिजो भाषा तिब्बती-बर्मी परिवारों से संबंध रखती है। मिशनरियों द्वारा विकसित रोमन लिपि ने इसे सुलभ और लोकप्रिय बनाया। आज मिजो साहित्य में लोक कथाएँ, गीत, कविता और आधुनिक उपन्यासों का समृद्ध संसार है। मिजो समाज कृषि प्रधान है, इसलिए यहाँ के त्योहार भी कृषि से जुड़े हैं। इनमें चराव नृत्य (Bamboo Dance) विशेष आकर्षण है, जिसमें लड़कियाँ बाँस की डंडियों के बीच लयबद्ध नृत्य करती हैं।



- चपचार कुट : वसंत ऋतु का पर्व, जब झूम खेती के बाद अवकाश मिलता है।
- मिम कुट : मक्का की फसल से जुड़ा त्योहार।
- पौल कुट : फसल कटाई के बाद आनंद का पर्व।

मिजोरम का भारत में योगदान

- भारत को उच्चतम साक्षरता वाला राज्य प्रदान करना।
- सामुदायिक सहयोग और शांति का आदर्श प्रस्तुत करना।
- संगीत, नृत्य और त्योहारों से भारतीय संस्कृति को समृद्ध करना।
- मिजोरम शांति समझौता (1986) भारतीय लोकतंत्र में शांति और समाधान का श्रेष्ठ उदाहरण है।



विकास की संभावनाएँ

झूम खेती के स्थान पर स्थायी खेती की ओर बढ़ने से उत्पादन क्षमता में वृद्धि होगी। संतरा, अनानास, केला, अदरक और गन्ने जैसी फसलों को राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय बाजारों तक पहुँचाने की बड़ी संभावना है। मिजोरम में भारत के बाँस का लगभग 30% भंडार है। बाँस उद्योग, फर्नीचर, हस्तशिल्प और कागज उद्योग की अपार संभावनाएँ हैं। रेल संपर्क बेहतर होने पर घरेलू और विदेशी पर्यटकों की संख्या में वृद्धि होगी। इको-टूरिज्म और एडवेंचर टूरिज्म यहाँ के लिए विशेष आकर्षण बन सकते हैं। मिजोरम की सीमा बांग्लादेश और म्यांमार से लगती है, जिससे अंतरराष्ट्रीय व्यापार की संभावनाएँ और बढ़ जाती हैं।

मिजोरम में रेल खंड का विकास

मिजोरम का एकमात्र रेल स्टेशन बइरबी है, जो असम सीमा पर स्थित है। अब तक राज्य की राजधानी आइजोल और अन्य बड़े नगर रेल नेटवर्क से सीधे जुड़े नहीं हैं। यही कारण है कि राज्य की परिवहन और औद्योगिक प्रगति सीमित रही है। भारतीय रेल ने मिजोरम को देश के रेल नक्शे से जोड़ने के लिए बइरबी-सायरंग नई रेल लाइन परियोजना शुरू की है। इसका उद्देश्य असम सीमा से मिजोरम की राजधानी आइजोल (सायरंग के पास) तक रेल संपर्क बनाना है। इसमें कई बड़े ब्रिज और सुरंगें बन रही हैं, जिनमें से कुछ भारत के सबसे ऊँचे रेल ब्रिजों में गिने जाएँगे।

मिजोरम का अतीत संघर्ष और पहचान की तलाश का प्रतीक है, जबकि वर्तमान शिक्षा, शांति और विकास का। इस राज्य ने यह सिद्ध कर दिया कि समाज यदि सामुदायिक सहयोग और शिक्षा



के मार्ग पर चलता है, तो वह किसी भी संकट से उबर सकता है। मिजोरम आज उच्च साक्षरता, सामाजिक समरसता और प्राकृतिक सौंदर्य से परिपूर्ण राज्य है। किंतु इसकी वास्तविक संभावनाएँ तब साकार होंगी जब यह बाकी भारत और विश्व से सुगम यातायात द्वारा जुड़ सकेगा। बइरबी-सायरंग रेल लाइन न केवल मिजोरम बल्कि पूरे उत्तर-पूर्व भारत को नई दिशा देगा। यह परियोजना मिजोरम को कृषि निर्यातक, पर्यटन केंद्र और अंतरराष्ट्रीय व्यापार का सेतु बना सकती है। इस प्रकार, मिजोरम का भविष्य उसकी रेल पटरियों पर दौड़ती ट्रेनों के साथ ही रफ्तार पकड़ेगा।

हम सभी का भारतीय रेल के साथ अटूट रिश्ता है

भारतीय रेल के साथ आप अपने संस्मरण, यात्रा वृत्तांत, लेख आदि हिन्दी में हमें भेज सकते हैं। पसंद आने पर रचनाओं को हम रेल मंत्रालय की आधिकारिक मासिक पत्रिका

भारतीय रेल

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल editorbhartiyarailrb@gmail.com

चयनित सामग्री/लेख की जानकारी ई-मेल द्वारा दी जाएगी, प्रकाशित रचनाओं के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदेय भी दिया जाएगा



मिजोरम की विकास यात्रा

बड़रबी-सायरंग रेल लाइन का उद्घाटन

लंबाई - 51.38 कि.मी.



बड़रबी



हरतकी



कॉनपुई



मुअलखांग



सायरंग

सायरंग ⇌ आनंद विहार (दिल्ली) राजधानी एक्सप्रेस

ट्रेन संख्या 20507/20508

साप्ताहिक ट्रेन सेवा

सायरंग से आनंद विहार प्रत्येक शुक्रवार
आनंद विहार से सायरंग प्रत्येक रविवार
कुल दूरी - 2512 कि.मी.
स्टेशनों की कुल संख्या - 20



सायरंग ⇌ कोलकाता एक्सप्रेस

ट्रेन संख्या - 13126/12125



सप्ताह में तीन दिन की ट्रेन सेवा

सायरंग से कोलकाता
(सोमवार, गुरुवार और शुक्रवार)
कोलकाता से सायरंग
(मंगलवार, बुधवार और शनिवार)
कुल दूरी - **1505 कि.मी.**
कुल स्टेशनों की संख्या - **26**



सायरंग ⇌ गुवाहाटी एक्सप्रेस

ट्रेन संख्या - 15610/15609 (रोजाना)

कुल दूरी - **494 कि.मी.**
कुल स्टेशनों की संख्या - **12**



अपना ज्ञान टटोलें

1. वर्ष 2014 से पहले मिजोरम में रेल लाइन की लंबाई कितनी थी ?

(क) 0 कि.मी. (ख) 5 कि.मी.

(ग) 51.38 कि.मी. (घ) 42 कि.मी.

2. बड़वाबी स्टेशन पर पहली ब्रॉड-गेज मालगाड़ी कब पहुँची थी ?

(क) 2014 (ख) 2015

(ग) 2016 (घ) 2017

3. सायरंग तक पहली सफल ट्रायल रन कब हुई थी ?

(क) 1 मई, 2024 (ख) 1 मई, 2025

(ग) 10 जून, 2025 (घ) 22 अगस्त, 2024

4. बड़वाबी-सायरंग रेल लाइन की कुल लंबाई है:

(क) 42 कि.मी. (ख) 51.38 कि.मी.

(ग) 60 कि.मी. (घ) 55 कि.मी.

5. इस परियोजना में सबसे लंबी सुरंग की लंबाई है :

(क) 1.5 कि.मी. (ख) 1.868 कि.मी.

(ग) 2 कि.मी. (घ) 2.5 कि.मी.

6. इस रेल लाइन पर कुल स्टेशनों की संख्या है:

(क) 3 (ख) 4

(ग) 5 (घ) 6

7. बड़वाबी-सायरंग रेल लाइन पर निम्न में से कौन स्टेशन नहीं है ?

(क) हरतकी (ख) कॉनपुरई

(ग) आइजोल (घ) मुअलखांग

8. इस रेल लाइन पर ट्रेनों की अधिकतम गति क्षमता है :

(क) 80 कि.मी./घंटा (ख) 100 कि.मी./घंटा

(ग) 120 कि.मी./घंटा (घ) 60 कि.मी./घंटा

9. परियोजना की कुल लागत कितनी है ?

(क) ₹5,000 करोड़ (ख) ₹8,071 करोड़

(ग) ₹10,000 करोड़ (घ) ₹7,000 करोड़

10. बड़वाबी-सायरंग रेल लाइन पर कितनी सुरंगें हैं ?

(क) 40 (ख) 48

(ग) ₹10,000 करोड़ (घ) ₹7,000 करोड़

11. बड़रबी-सायरंग रेल लाइन परियोजना में बड़े ब्रिजों की कुल लंबाई है :

(क) 10 कि.मी. (ख) 11.78 कि.मी.

(ग) 15 कि.मी. (घ) 20 कि.मी.

12. बड़रबी-सायरंग रेल लाइन परियोजना में बड़े की संख्या है :

(क) 50 (ख) 55

(ग) 60 (घ) 65

13. बड़रबी से सायरंग तक यात्रा में कुल अनुमानित समय है :

(क) 7 घंटे (ख) 5 घंटे

(ग) 3 घंटे (घ) 4 घंटे

14. मिजोरम में इस रेल परियोजना से किस उद्योग को बढ़ावा मिलने की उम्मीद है ?

(क) चाय (ख) बाँस

(ग) कपास (घ) कोयला

15. बड़रबी-सायरंग रेल लाइन परियोजना किन जिलों से होकर गुजरती है ?

(क) कोलासिब और आइजोल (ख) लुंगलेई और चाम्फाई

(ग) सेरचिप और मामित (घ) लौंगतलाई और सैहा

16. कौन-सा प्रगतिशील रेलवे परियोजना सिक्किम को राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जोड़ेगा?

(क) दीमापुर-कोहिमा (ख) जिरिबाम-इम्फाल

(ग) शिवोक-रंगपो (घ) अगरतला-सब्रूम

17. बड़रबी से सिलचर पहली ब्रॉड-गेज पैसेंजर ट्रेन किस वर्ष शुरू हुई :

(क) 2014 (ख) 2015

(ग) 2016 (घ) 2017

18. किस शहर को 'पूर्वोत्तर भारत का प्रवेश द्वार' कहा जाता है?

(क) अगरतला (ख) गुवाहाटी

(ग) इम्फाल (घ) आइजोल

19. बड़रबी-सायरंग रेल लाइन परियोजना में सुरंगों के बारे में कौन सा कथन सही है :

(क) सभी 48 सुरंगों कुल लंबाई का 31% हिस्सा कवर करती हैं (ख) बिना पत्थर वाले ट्रैक केवल ब्रिजों पर है

(ग) सुरंगों सादे हैं, कोई सजावट नहीं है (घ) कोई भी सुरंग 1 कि.मी. से अधिक लंबी नहीं है

20. ब्रिज संख्या 144 की लंबाई कितनी है?

(क) 200 मी (ख) 300 मी

(ग) 378 मी (घ) 500 मी

1. (ख) 2. (ग) 3. (ख) 4. (ख) 5. (ख) 6. (ख) 7. (ग) 8. (घ)
9. (ख) 10. (ख) 11. (ख) 12. (ख) 13. (ग) 14. (ख) 15. (क) 16. (ग)
17. (ग) 18. (ख) 19. (क) 20. (ग)

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए
रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

की सदस्यता
अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

अब
ई-पत्रिका
भी उपलब्ध



www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

क्यू आर कोड स्कैन करें

सदस्यता शुल्क

मद	ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ई-पत्रिका सदस्यता शुल्क (₹)	
एक प्रति (मासिक अंक)	20	-	-	
एक प्रति (विशेषांक)	70	-	-	
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250	263	130
	दो वर्ष	460	483	230
	तीन वर्ष	675	709	340
वार्षिक सदस्यता (रेलकर्मी)	एक वर्ष	200	210	100
	दो वर्ष	370	389	190
	तीन वर्ष	540	567	270
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) सी-मेल द्वारा	1,250	1,313	---	
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) एयर-मेल द्वारा	2,500	2,625	---	

(सदस्यता शुल्क में वार्षिक विशेषांक भी शामिल है।)

सदस्यता फॉर्म

नाम

पता

..... पिन कोड

मोबाइल ई-मेल

पहचान पत्र संख्या (यदि रेल कर्मचारी है तो): वैधता की तारीख

ऑफलाइन भुगतान का माध्यम

- 1) एम.ओ./आई.पी.ओ./डी.डी. व्यापार प्रबंधक के पक्ष में कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
- 2) नगद जमा कराने हेतु : कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें: व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001,
टेलीफोन: 011-47845089, 45089 (रेल) bmpr310rb@gmail.com

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित
एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका

भारतीय रेल



में अपने विज्ञापन देकर लाखों उपभोक्ताओं तक अपने उत्पादों की पहुँच बनाएं

विज्ञापन दरें

विवरण	सामान्य अंक (मासिक दरें)		विशेष अंक (वार्षिक अंक)
	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें*	
बैक कवर	₹ 22,000	₹ 20,000	₹ 25,000
सेकेण्ड कवर	₹ 19,000	₹ 17,000	₹ 22,000
थर्ड कवर	₹ 19,000	₹ 17,000	₹ 22,000
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट के बाद में)	₹ 16,000	₹ 15,000	₹ 18,000
पूरा पृष्ठ	₹ 15,000	₹ 14,000	₹ 17,000
आधा पृष्ठ	₹ 9,000	₹ 8,000	₹ 11,000
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे)	₹ 28,000	₹ 25,000	₹ 32,000

* तीन महीने या इससे अधिक अवधि के लिए विज्ञापन प्रकाशित करवाने का अनुबंध करने पर लागू।

■ उपरोक्त दरों के साथ 5% जीएसटी, आइजीएसटी प्राप्य होगी।

भुगतान का माध्यम

‘व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली’
के पक्ष में डिमाण्ड ड्राफ्ट, चेक लिखें अथवा एनईएफटी के द्वारा

तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार : 28X20.5 सेमी, छपाई क्षेत्र : 23X16.5 सेमी

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें

संजीव गुप्ता, व्यापार प्रबंधक

310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001

टेलीफोन : 011- 47845378, 23382531, email : bmpr310rb@gmail.com

नॉर्थ ईस्ट के मिजोरम में बड़रबी तक रेल लाइन, अगरतला ब्रॉडगेज से कनेक्ट हुआ, नागालैंड में 100 साल बाद दूसरा ब्रॉडगेज रेलवे स्टेशन बना, सिक्किम में रंगपो तक का काम तेजी से चल रहा है, मणिपुर में खोंगसांग और अरुणाचल में नाहरलगुन तक रेल पहुँची

10 साल पहले किसी ने सोचा भी नहीं था कि नॉर्थ ईस्ट में वंदे भारत कभी आएगी। तब प्रधानमंत्री जी ने मुझसे कहा था कि नॉर्थ ईस्ट वंदे भारत चलनी चाहिए। आज असम से न्यू जलपाईगुड़ी वंदे भारत चल रही है।

नॉर्थ ईस्ट में हर प्रोजेक्ट में अच्छी प्रोग्रेस हुई है। सिक्किम में प्रोजेक्ट सेवक से रंगपो तक पहुँच रहा है। असम में नए-नए काम किए जा रहे हैं, त्रिपुरा में आजादी के बाद पहली बार ब्रॉड गेज लाइन आई है।

असम-न्यू जलपाईगुड़ी वंदे भारत देश में एक बड़ा परिवर्तन लेकर आई है।

पहले लोग सिर्फ 'लुक ईस्ट' करते थे, लेकिन मोदी जी 'एक्ट ईस्ट' करते हैं। एकरान और टियल एकरान में यही डिफरेंस है।"



अरविनी वैष्णव
रेल मंत्री

