

## उपलब्धि

# कश्मीर में रेल : एक विराट तकनीकी चुनौती

### ■ जवाहरलाल कौल

वरिष्ठ पत्रकार

**ज**म्मू-कश्मीर में रेल पटरियों का बिछाया जाना डेढ़ सौ साल पहले के उस अभियान का सा दृश्य पैदा करता है जब अंग्रेज इंजीनियर कोलकाता और मुंबई को मध्य भारत और उत्तर भारत के नगरों से जोड़ने का प्रयास करते हुए भारत को दुनिया के रेल मानचित्र पर लाने की कोशिश कर रहे थे। शासकों का राजनीतिक और साम्राज्यवादी उद्देश्य कुछ भी रहा हो, उन परियोजनाओं पर काम करने वाले इंजीनियरों और कामगारों की लगन और मेहनत में कोई राजनीति नहीं थी। 1870 में जब अंग्रेज इंजीनियर रॉबर्ट ब्रेयरटन पहली बार मुंबई से जबलपुर तक का रेल मार्ग बिछा रहे थे, जहां वह पूर्वी रेल मार्ग से जुड़ता था, तो पहली बार देश के लोगों ने एक ऐसी व्यवस्था की कल्पना की, जिसमें अखिल भारतीय स्तर पर रेल मार्गों का जाल बिछ जाता और एक कोने से दूसरे कोने तक यात्रा करना सुगम हो जाता। लगभग एक सौ पचास साल बाद जब कश्मीर में मुख्यमंत्री महबूबा मुफ्ती

दर्जनों छात्राओं के साथ अनंतनाग से बारहमूला तक खुशी-खुशी बतियाते हुए सफर पर निकलीं तो यही एहसास उनको भी हो रहा होगा कि जल्दी ही जम्मू-कश्मीर के वे इलाके भी भारतीय रेल के मानचित्र पर प्रमुखता से दिखाई देंगे जिनमें आजादी से पहले किसी ने मोटर गाड़ी भी नहीं देखी थी।

कश्मीर घाटी को लोगों ने पारंपरिक तौर पर दो भागों में बांटा है- श्रीनगर से ऊपर वाले इलाके यानी मुख्य रूप से

**कश्मीर घाटी को लोगों ने पारंपरिक तौर पर दो भागों में बांटा है- श्रीनगर से ऊपर वाले इलाके यानी मुख्य रूप से अनंतनाग और श्रीनगर से नीचे के इलाके यानी कामराज। दोनों में मुख्य अंतर बोली का रहा है।**

अनंतनाग और श्रीनगर से नीचे के इलाके यानी कामराज। दोनों में मुख्य अंतर बोली का तो है ही कुछ सांस्कृतिक और लोक व्यवहार में भी अंतर रहा है। हालांकि जमाने के बदलाव ने दोनों भागों का यह अंतर काफी कम कर दिया है लेकिन यातायात अब तक भी बाधा बना ही रहा है। लेकिन अनंतनाग से बारामूला तक द्रुत रेल की सुविधा ने दोनों के बीच रही सही दूरी भी समाप्त कर दी है। दरअसल अनंतनाग-श्रीनगर-बारामूला रेल मार्ग एक बड़े राजमार्ग का हिस्सा है जो जम्मू में ऊधमपुर से बानिहाल पर्वतश्रृंखला को पार करता हुआ श्रीनगर हो कर बारामूला पहुंचेगा। इसका 214 किलोमीटर का मार्ग जो जम्मू भाग में है जल्द ही पूरा होगा, हालांकि बानिहाल के ऊपर से अस्थिर पहाड़ियों में से रेल मार्ग बनाना आसान काम नहीं है। इस मार्ग की योजना तो बहुत पहले बनी थी। 1983 में इसकी नींव रखी गई थी, लेकिन कई कारणों से काम सही गति से नहीं चल पाया। इसमें एक कारण यह भी था कि शासकों में इच्छाशक्ति की कमी थी। लेकिन पिछले दो सालों में काम ने गति पकड़ी है और उम्मीद की जा रही



**मुफ्ती मोहम्मद सईद  
ने राज्य का  
मुख्यमंत्री पद  
संभालने के पश्चात  
यह तय किया था  
कि जम्मू और  
कश्मीर घाटी के  
बीच दूरी को पाटना  
उनकी प्राथमिकता  
होगी।**

है कि परियोजना समय पर पूरी होगी। कटरा-बनिहाल खंड के पूरा होने पर 2020 में जम्मू और कश्मीर घाटी को जोड़ने वाला यह संपर्क मार्ग पूरा हो जाएगा। अंग्रेजों ने भारत के तटीय नगरों को रेल से जोड़ने का काम भले ही भारत से कपास लंदन और लंकाशायर भेजने के लिए किया हो और कश्मीर घाटी तक रेल मार्ग पहुंचाने का एक बड़ा उद्देश्य फलों को देश के बड़े नगरों तक लाना भी है लेकिन न पूर्वी और पश्चिमी रेल मार्ग केवल कपास के निर्यात तक सीमित रहे और न ही कश्मीर घाटी में रेलों का जाल केवल सेब और पर्यटकों को वहन करेगा। रेल लोगों के बीच न केवल रिश्ते जोड़ती है, एक दूसरे की पहचान बढ़ाती है बल्कि मनो की दूरियां भी पाटती है।

स्वर्गीय मुफ्ती मोहम्मद सईद ने राज्य का मुख्यमंत्री पद संभालने के पश्चात यह तय किया

था कि जम्मू और कश्मीर घाटी के बीच दूरी को पाटना उनकी प्राथमिकता होगी। दूरियां इन दोनों क्षेत्रों में और लद्दाख जैसे पहाड़ी क्षेत्र के साथ भी अनेक प्रकार की रही हैं। राजनीति की दूरियां, आर्थिक और विकास सम्बंधी दूरी और संपर्क की दूरी। मनोवैज्ञानिक और आर्थिक दूरियों को समाप्त करने में समय लगता है लेकिन संचार और यातायात की दूरियों को तुलनात्मक रूप से कम समय में पाटा जा सकता है।

तीनों क्षेत्रों के बीच ऊंची पहाड़ियों के सिलसिले हैं जो दुष्कर होने के साथ ही अपनी रचना के कारण अस्थिर भी हैं। इन पर मार्ग बनाना तो सदा से कठिन रहा है लेकिन रेल पटरियां बिछाना तो और भी जोखिम भरा होता है। इन रेल मार्गों को पहाड़ी सुरंगों के बीच से गुजरना होता है। बनिहाल और जोजीला पर्वतों में ऐसी चिर स्थाई



सुरंगों खोदना अत्यंत कुशलता और सतर्कता की मांग करता है। जम्मू-कश्मीर भौगोलिक रूप से विस्तृत राज्य है, जिसका आधे से अधिक भाग तो केवल पहाड़ियों की श्रृंखलाओं से ही घिरा हुआ है। यद्यपि अंग्रेजों को भी जम्मू-कश्मीर महत्वपूर्ण सामरिक क्षेत्र लगता था और उन्हें भी इस राज्य में यातायात को सुगम बनाने की चिंता थी। लेकिन अपने दो सौ साल के शासन में ब्रिटिश शासन को केवल जम्मू तक रेल मार्ग बनाने में ही कामयाबी मिली थी। यह रेल मार्ग भी पंजाब रेल मार्गों का ही एक विस्तार था। देश के बंटवारे के साथ ही पंजाब का वह भाग पाकिस्तान को चला गया जहां से रेल मार्ग जाता था। केवल पठानकोट का क्षेत्र ही भारत के हिस्से में आया। जम्मू-कश्मीर का भारत के मैदानी भागों से संपर्क कट सा गया। रेल आजादी के पश्चात केवल पठानकोट तक जाती

थी। लगभग एक दशक बाद ही रेल मार्ग जम्मू नगर तक पहुंच पाया। कश्मीर घाटी और लद्दाख क्षेत्र दो वर्ष पहले तक भी रेल मार्ग से वंचित रहे।

नई सरकार के आने पर जिन मामलों में सरकार की प्राथमिकताओं में बदलाव आया है उनमें रेल संपर्क भी एक है। कश्मीर के सामरिक महत्व के अतिरिक्त इस राज्य को प्रदेश के अन्य भागों के साथ सामाजिक तौर पर और आर्थिक तौर पर भी गहरे रिश्ते में बांधने के लिए भी आवश्यक है कि लोगों के बीच संपर्क स्थापित हों, वे मिलें, बातें करें, अपने दुःख-दर्द बाटें और गिले शिकवे दूर करें। एक दूसरे की पहचान से बेहतर एकता का कोई सूत्र नहीं होता। जहां जम्मू-कश्मीर भारत के दूसरे राज्यों से पहाड़ियों के कारण कटा हुआ सा लगता है वहीं राज्य के विभिन्न क्षेत्र भी एक दूसरे से अलग-अलग पड़े हैं। इनके बीच भी वैसी ही बाधाएं खड़ी हैं। इसलिए आवश्यक है कि रेल यातायात न केवल अखिल भारतीय हो अपितु वह राज्य के सभी भागों को भी जोड़े। इस मामले में लद्दाख भी उतनी ही बड़ी चुनौती है जितनी बनिहाल को पार करना।

जम्मू-ऊधमपुर-अनंतनाग-श्रीनगर-बारहमुला में बीस सुरंगों के अतिरिक्त दुनिया का सबसे ऊंचा पुल भी होगा। यही स्थिति बिलासपुर से मंडी होते हुए लेह तक जाने वाले और श्रीनगर-करगिल रेल मार्ग पर है। श्रीनगर से करगिल तक जाने के लिए जोजीला की पहाड़ियों को पार करना पड़ता है और स्पष्ट है कि यह पुलों और सुरंगों के बिना संभव नहीं होगा। अगर श्रीनगर से करगिल तक का रेल मार्ग समय पर बन पाया तो इसे आगे लेह तक ले जाने की भी योजना है।

श्रीनगर-लेह रेल मार्ग दुनिया का सबसे कठिन और चुनौतीपूर्ण रेल मार्ग होगा। 422 किलोमीटर के इस मार्ग में पुलों की ऊंचाई 350 मीटर से 400 मीटर के बीच हो सकती है। इसे विश्व रेल विकास के इतिहास में सबसे जटिल तकनीकी चुनौती माना जाता है। इसलिए जम्मू-कश्मीर में रेल मंत्रालय ने जो योजना बना ली है वह न केवल विश्व की सबसे बड़ी पर्वतीय रेल परियोजना होगी अपितु पूरी होने पर भारतीय रेल का मानबिंदु बन जाएगी। ■

श्रीनगर से करगिल तक जाने के लिए जोजीला की पहाड़ियों को पार करना पड़ता है और स्पष्ट है कि यह पुलों और सुरंगों के बिना संभव नहीं होगा।

अगर श्रीनगर से करगिल तक का रेल मार्ग समय पर बन पाया तो इसे आगे लेह तक ले जाने की भी योजना है। श्रीनगर-लेह रेल मार्ग दुनिया का सबसे कठिन और चुनौतीपूर्ण रेल मार्ग होगा। 422 किलोमीटर के इस मार्ग में पुलों की ऊंचाई 350 मीटर से 400 मीटर के बीच हो सकती है। इसे विश्व रेल विकास के इतिहास में सबसे जटिल तकनीकी चुनौती माना जाता है।