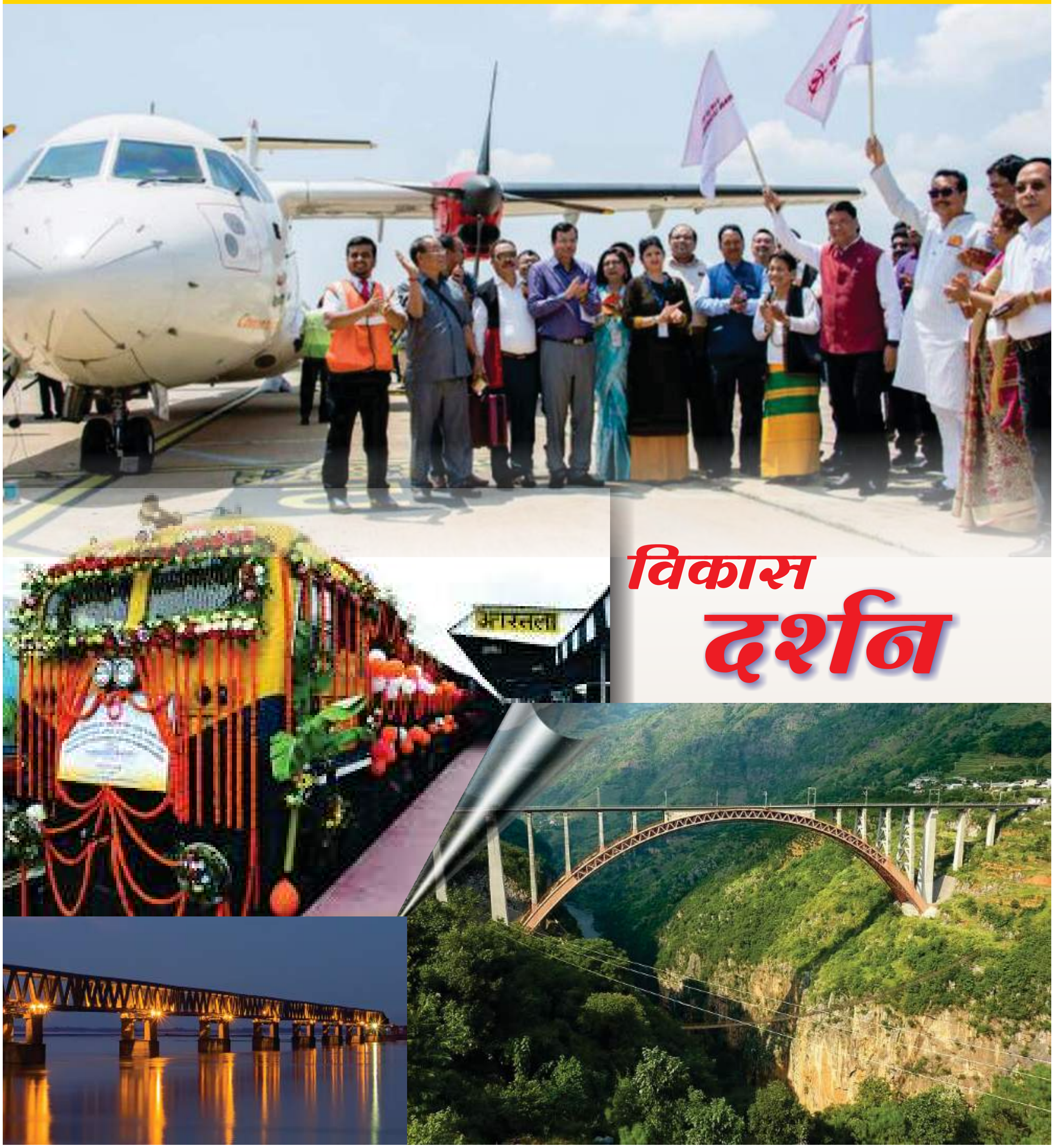
कृतिशील मैत्र

Ishanya Varta ₹ 30/-

ईशान्य वार्ता

वर्ष ७, अंक २, फेब्रुवारी २०१९, मूल्य ₹ ३०/-

विकास दर्शन



मा. प्रंतप्रधानांची मणिपूर भेट
शिलचर-इम्फाळ विद्युतवाहिनी कार्यान्वीत

- प्रतिनिधी

४ जानेवारी २०१९ रोजी मा. पंतप्रधान नरेंद्र मोदी ह्यांनी आपल्या मणिपूर भेटीत पूर्ण झालेल्या ८ प्रकल्पांचे लोकार्पण, तर ४ नव्या प्रकल्पांची कोनशीला बसवली. शिलचर-इम्फाळ ४०० के.व्ही. उच्चदाबाच्या विद्युतवाहिनीमुळे वारंवार खंडित होणाऱ्या वीजपुरवठ्यामुळे त्रस्त झालेल्या इम्फाळवासियांची सुटका होणार आहे. विशेष म्हणजे पलटाना (त्रिपुरा) व बोंगाईगाव (आसाम) येथील विद्युत निर्मिती केंद्रांमधील वीजेचा वापर आता या वाहिनीमुळे मणिपूरवासीय करु शकणार आहेत. या विद्युतप्रकल्पाप्रमाणेच २३ गावांना नियमित पाणीपुरवठा करु शकणाऱ्या कालव्याचे लोकार्पणही मा. पंतप्रधानांनी केले.

वेगाने मालवाहतूक होण्यासाठी एअर कार्गो टर्मिनल, भारत-म्यानमार सीमेवर बहुउद्देशीय इंटिग्रेटेड चेक पोस्ट, डोंगराळ भागात हेलिपॅडस्, तसेच ३ नवी इमा मार्केट म्हणजे महिला संचालित व्यापारपेठांची घोषणा पंतप्रधानांनी यावेळी केली. इंटिग्रेटेड चेकपोस्ट हे ईशान्य भारतातील अशा प्रकारचे दुसरे चेक पोस्ट असून कस्टम क्लिअरन्स, परकीय चलनाची देवाण-घेवाण, परदेशप्रवासासाठी आवश्यक कागदपत्रांची पूर्तता इत्यादी महत्त्वाची कामे या चेकपोस्टवरुन होणार असल्यामुळे आता मणिपूर खऱ्या अर्थाने दक्षिण-पूर्व आशियाई देशांचे प्रवेशद्वार म्हणून ओळखले जाईल.

यावेळी बोलताना मा. पंतप्रधान म्हणाले की, ईशान्येचा विकास ही आमची बांधिलकी आहे. Transformation Through Transportation ही आमची संकल्पना प्रत्यक्षात येत आहे. पूर्वीच्या सरकार मधील मंत्री केवळ फायली हातावेगळ्या करण्यासाठी इकडे येत असत, आता आमचे मंत्री इथे मुक्काम करतात, कामांचा पाठपुरावा करतात, जनतेत मिसळतात. पूर्वी इथल्या राज्यांचे मंत्री कामासाठी दिल्लीच्या चकरा मारीत असत, आता आम्ही दिल्लीच (केंद्रीय मंत्री) या राज्यांच्या भेटीला घेऊन येतो. मी स्वत: गेल्या साडेचार वर्षात ३० हून अधिक वेळा ईशान्य भारतात आलो आहे. डोंगरी जिल्ह्यातील समाज आणि खोऱ्यातील नागरिक यांच्यातील भेदभाव संपुष्टात आला आहे. मा. पंतप्रधान मोदी ह्यांनी मणिपूरच्या विकासाचा पाठपुरावा करण्यासाठी मणिपूरला ३ वेळा भेट दिली. यावरुन ते ईशान्य भारताच्या विकासाला किती महत्त्व देतात हे दिसून येते, असे कौतुकोद्‌गार मुख्यमंत्री श्री. बीरेंनसिंह ह्यांनी पंतप्रधानांचे स्वागत करतांना काढले. ■

ईशान्य वार्ता

वेध ईशान्येचा - वेध परिवर्तनाचा RNI Reg. No. MAHMAR/2012/45108

वर्गणी दर - वार्षिक रु. ३००/-
द्वैवार्षिक रु. ५००/-
त्रैवार्षिक रु. ८००/-

Email - friendsofne@gmail.com

अनुक्रमणिका

● पंतप्रधानांची मणिपूर भेट	प्रतिनिधी	०२
● संवाद	....	०४
● संपादकीय	.....	०५
● असमिया जनतेचा आत्मघातकी विरोध	पुरुषोत्तम रानडे	०७
● चीनला प्रत्युत्तर देणारा "फेनी ब्रिज" बाण	सुधीर जोगळेकर	०९
● रेल्वे मार्गांचे जाळे निर्माण करण्यात यश	अनुवादित	११
● पायाभूत सुविधा प्रकल्प	अनुवादित	१३
● सिक्कीम-अरुणाचल हवाईमार्गाने देशाशी जोडले गेले	......	१५
● मणिपूर रेल्वे क्रांतीच्या उंबरठ्यावर	......	१६
● मिझोरममध्ये रेल्वे पोहोचली	......	१७
● ईशान्य भारतातील रस्ते बांधणी	अनुवादित	१९
● ओळख अरुणाचलची	आरोही मासिकातून साभार	२२
● रेल्वे आणि विमानतळ प्रकल्प	अनुवादित	२४
● संरक्षण सिध्दता आणि विकासाचा पूल	सारंग लेले	२६
● अगरबत्तीची मूळ कथा	दयानंद सावंत	२८
● निसर्गरम्य रोविंग	डॉ. मनिषा कुलकर्णी	२९
● मिरॅकल मॅन आर्मस्ट्राँग पामे	सुरज उत्तेकर	३०
● वनवासी क्रीडा स्पर्धा	वृत्त	३१

संपादक
पुरूषोत्तम रानडे
९९६९०३८७५९
९९६९१४९७७१

पत्रव्यवहार
१३, कृष्ण कुटीर, आयरे रोड,
डोंबिवली (पूर्व) ४२१२०१. जि. ठाणे.

प्रकाशक
जयवंत कोंडविलकर
९६१९७२०२१२
९ जयगायत्री, गोपाळनगर, रस्ता क्रं १,
डोंबिवली (पूर्व) ४२१२०१.

समन्वयक
संजय काठे : ९९६९००९२५५

मुखपृष्ठ
रवि थेटे : ९८५०९३८०८१

महाराष्ट्र राज्य साहित्य आणि संस्कृती मंडळाने या नियतकालिकाच्या प्रकाशनार्थ अनुदान दिले असले तरी या नियतकालिकातील लेखकांच्या विचारांशी मंडळ व शासन सहमत असेलच असे नाही. त्याचप्रमाणे या अंकातील लेखकांच्या विचारांशी संपादक वा प्रकाशक हे ही सहमत असतीलच असे नाही.

संवाद

इतिहासाचे ज्ञान नसेल, तर देशही कळणार नाही

पु. ल. देशपांडे हे थोर साहित्यिक होते, हे तर सर्वश्रुत आहेच. पण ते एक कणखर वृत्तीचे, द्रष्टे विचारवंत होते, हे मला ईशान्य वार्ताच्या जानेवारी अंकातून समजले. या अंकात एका लेखात एक स्वतंत्र चौकट आहे. एका निग्रो व्यक्तीने त्यांना आपल्या इतिहासाची जाणीव करुन दिली आणि भारतीय नागरिक स्वातंत्र्यास कितपत लायक आहेत असा प्रश्न केला. पु. लं. नी त्या निग्रोवर राग न धरता त्या अनुभवाची नोंद आपल्या साहित्य भांडारात जमा केली, म्हणूनच हे आम्हाला माहीत झाले.

तीस वर्षे उच्च माध्यमिक विभागात विज्ञानाचा अध्यापक होतो. त्यानिमित्ताने रोज एक तास तरी वर्गात छोटा भारत दिसायचा व तेवढ्या काळात मी देशाचा पंतप्रधान असायचो. त्यामुळे त्या निग्रोने देशाला दिलेले अंजन मला जाणवले. मला कित्येक वर्षे वाटत राहिलं की जर, “इतिहासाचे ज्ञान नसेल तर देशही कळणार नाही”.

म्हणून मला इथे सांगायचे आहे, की साहित्यिकांचे बोधप्रद विचार चौकटबध्द करून ते ईशान्य वार्तामधून प्रसिध्द करावेत. अशा चौकटीकडे वाचकाचे प्रथमदर्शनीच लक्ष जाते व त्यातील विचार / माहिती वाचकाला विचार करण्यास भाग पाडते, असा एक वाचक म्हणून माझा अनुभव आहे.

- दिलीप साठे, विश्रांतवाडी, पुणे
९४२२३२१६६३

श्री. नितिन पाटोळे यांची सामाजिक बांधीलकी

श्री. नितिन पाटोळे व सौ. किरण यादव हे २६ डिसेंबर रोजी विवाहबध्द झाले. नितिन पाटोळे दुर्गवीर प्रतिष्ठानचा खंदा कार्यकर्ता, “पाटोळे म्हणे” ब्लॉगचा आणि ईशान्य वार्ताचा लेखक आहे. तरुण - तडफदार व्यक्तिमत्त्वाचा नितिन एक अनोखे रसायन आहे. कारण तो तितकाच संवेदनशील मनाचा आहे. समोर जो दु:खी दिसेल, कुणी अडचणीत असेल तर त्याचक्षणी मदतीला धावून जाणे हा त्याचा पिंड आहे.

विवाहाच्या मंगलप्रसंगीही त्याने व त्याच्या पत्नीने सामाजिक बांधीलकी दाखवली. दुर्गसखा चॅरीटेबल ट्रस्टतर्फे विद्यार्थी पालक योजना राबवली जाते. त्याची माहिती कळताच या नवदाम्पत्याने पितृछत्र हरपलेल्या दोन मुलींचे तीन वर्षांसाठी शैक्षणिक पालकत्त्व स्वीकारले आहे. ही बाब कौतुकास्पद आणि तरुणांनी अनुकरण करावी अशीच आहे.

-चेतन राजगुरु, डोंबिवली

वाचकांच्या माहितीसाठी

- जानेवारी महिन्यापासून सभासदांना वर्गणीसंबंधातील स्मरणपत्र पाठवण्यास सुरुवात केली आहे. वाचकांनीही त्यांना सोयीचे वाटेल त्या प्रकारे आपली वर्गणी पाठवून सहकार्य करावे.
- ईशान्य वार्ता मासिकाच्या कार्यालयीन कामकाजाची वेळ सकाळी १० ते १२ व संध्याकाळी ५ ते ७ अशी असणार आहे; याची नोंद घ्यावी व त्याच वेळात संपर्क साधवा अशी विनंती आहे.

- संपादक

विकास दर्शन

स्वतः पंतप्रधान आणि केंद्रीय मंत्र्यांचे वारंवार होणारे दौरे, मणिपूरमधील नागा-कुकी-मैतेयी समाजांमधील वांशिक भेदाची दरी सांधण्याचे मुख्यमंत्री बीरेनसिंह यांचे यशस्वी प्रयत्न, मोठ्या प्रमाणात साजऱ्या होणाऱ्या कला आणि क्रीडा महोत्सवांचे आयोजन आणि त्यांना मिळणारे केंद्र सरकारचे पाठबळ यामुळे ईशान्येत स्थैर्य आणि शांततेसाठी आवश्यक असे पूरक वातावरण निर्माण झाले.विविध राज्यांचे मुख्यमंत्री आणि मंत्री अशा महोत्सवांना एकाच मंचावर उपस्थित राहणे हे चित्र तर अभूतपूर्वच म्हणायला हवे.

■ ■ ■

येत्या निवडणुकीच्या पार्श्वभूमीवर हा अंक प्रकाशित होण्यात एक औचित्य आहे. केंद्र सरकारने ईशान्य भारताच्या विकासाला दिलेले महत्त्व, गेल्या चार वर्षांच्या कार्यकाळात पूर्ण झालेले आणि सध्या सुरु असलेले प्रकल्प, त्यासाठी आखण्यात आलेल्या योजना याविषयी विशेष माहिती देणारा अंक प्रसिध्द करावा असा विचार झाला. कारण ईशान्य भारताच्या बाबतीत अनेक पायाभूत विकास प्रकल्प गेल्या तीन-चार वर्षांच्या कार्यकाळात पूर्णत्वास जाणे ही बाब ऐतिहासिक महत्त्वाची आहे.

असा विषय जेव्हा पुढे येतो तेव्हा, “हे प्रकल्प तर गेल्या दहा-पंधरा वर्षांपासून सुरु होते. पूर्वीच्या सरकारच्या कार्यकाळात ते सुरु झाले होते. म्हणून प्रकल्प पूर्ण झाल्याचे श्रेय या सरकारने घेणे गैर आहे” असा युक्तिवाद केला जातो. काही प्रमाणात हा युक्तिवाद बरोबरही आहे. कारण असे प्रकल्प मोठी योजना आखल्याशिवाय पूर्णत्वास येत नसतात. पण याच युक्तीवादाने हे प्रकल्प गेली अनेक वर्षे रखडल्याची, रेंगाळल्याची कबुली दिली जाते हे टीका करणाऱ्यांनी लक्षात घ्यायला हवे.

हे प्रकल्प रखडले त्यामागे काही अन्य कारणे असतीलच; पण मुख्य कारण म्हणजे इच्छाशक्तीचा अभाव आणि निर्णय प्रक्रियेतील दिरंगाई. त्यापेक्षाही आणखी एक महत्त्वाचे कारण म्हणजे सरकारमधील मंत्र्यांची मानसिकता! ही मानसिकता जर नोकरशाहीची; “चलता है!” अशा स्वरुपाची असेल तर कामे रखडणारच! एनडीए सरकारची मानसिकता मात्र अतिशय संवेदनशिलतेची राहिली आहे. “ईशान्य भारताच्या बाबतीत दुर्लक्ष ही अक्षम्य चूक घडली; आता ती सुधारायला हवी आणि ईशान्य भारताच्या विकासाला प्राथमिकता द्यायला हवी” अशा मानसिकतेची सरकारे केंद्रात आणि ईशान्येतील राज्यात सत्तेवर आली, म्हणूनच ईशान्येतील बरेचसे प्रकल्प मार्गी लागले हे निर्विवाद सत्य आहे.

ईशान्य वार्ताचे २००९ पासूनचे अंक चाळताना एक बाब ठळकपणे जाणवते, ती म्हणजे २००९ ते २०१३ हा कालखंड ईशान्य भारताच्या दृष्टीने हिंसाचार आणि आराजकतेचा होता, तर

विकास दर्शन विषयाशी संबंधित सर्व लेखांचा अनुवाद श्री. सुभाष जोशी डोंबिवली यांनी केला आहे. त्याबद्दल त्यांचे आभार

२०१४ ते २०१८ हा कालखंड सामाजिक शांततेचा, राजकीय स्थैर्याचा आणि विविध वांशिक गटांमधील सद्‌भावनेचा होता.

या कालखंडातील ईशान्येतील संघर्षमय स्थितीचे मूळ कारण होते नागालँड आणि मणिपूरमधील वैर आणि सूडाची भावना. याचे भयंकर परिणाम केवळ मणिपूरपुरतेच सीमीत नव्हते, तर लगतच्या नागालँड, आसाममधेही याचे पडसाद उमटत होते आणि आराजकसदृश परिस्थिती निर्माण झाली होती. यातून मार्ग काढणे हे सर्वांत मोठे आव्हान होते आणि पंतप्रधान नरेंद्र मोदी आणि मणिपूरचे मुख्यमंत्री श्री. बीरेनसिंह यांनी कुशलतेने परिस्थिती हाताळली म्हणूनच ईशान्य भारतात विशेषत: नागालँड, मणिपूरमध्ये शांततेचा अध्याय सुरु झाला.

स्वत: पंतप्रधान आणि केंद्रीय मंत्र्यांचे वारंवार होणारे दौरे, मणिपूरमधील नागा-कुकी-मैतेयी समाजांमधील वांशिक भेदाची दरी सांधण्याचे मुख्यमंत्री बीरेनसिंह यांचे यशस्वी प्रयत्न, मोठ्या प्रमाणात साजऱ्या होणाऱ्या कला आणि क्रीडा महोत्सवांचे आयोजन आणि त्यांना मिळणारे केंद्र सरकारचे पाठबळ यामुळे ईशान्येत स्थैर्य आणि शांततेसाठी आवश्यक असे पूरक वातावरण निर्माण झाले. विविध राज्यांचे मुख्यमंत्री आणि मंत्री अशा महोत्सवांना एकाच मंचावर उपस्थित राहणे हे चित्र तर अभूतपूर्वच म्हणायला हवे.

ईशान्य भारताच्या विकासाची कळकळ असणारे, समाजाशी बंधुत्वाचे, आत्मीयतेचे आणि मित्रत्वाचे संबंध राखू इच्छिणारे सरकार केंद्रात सत्तेवर आले आहे; याचा प्रत्यय ईशान्येतील नागरिकांना गेल्या चार वर्षात आला. अनेक वांशिक गट, अतिरेकी संघटना यांचा या प्रकल्पांना होणारा विरोध मावळला. लुमडिंग-शिलचर रेल्वेच्या कामाला आणि जिरीबाम-इम्फाळ रेल्वे मार्गाला तमेंगलाँगमधे नागा अतिरेकी गटांनी वारंवार अडथळे आणले होते ते विसरता येणार नाही. या पार्श्वभूमीवर काही प्रमाणात पुनरावृत्ती होईल हे गृहीत धरुनही ईशान्येतील विकासाचे दर्शन वाचकांना एकत्रितपणे घडावे या हेतूनेच हा अंक आपल्या हाती ठेवीत आहोत. ●

भारतरत्न डॉ. भूपेन हजारिका

दादासाहेब फाळके आणि पद्मश्री पुरस्कारप्राप्त दिवंगत आसामी संगीतकार डॉ. भूपेन हाजारिका यांना भारतसरकारतर्फे भारतरत्न हा देशातील सर्वोच्च सन्मान जाहिर करण्यात आला.

....

भूपेनदाऽऽऽ! आपली संगीत क्षेत्रातील उत्तुंग कामगिरी देश कधीही विसरणार नाही.

नागरिकता संशोधन विधेयकाला
असमिया जनतेचा आत्मघातकी विरोध

- पुरुषोत्तम रानडे

"The Government is trying to impose the burden of lakhs of illegal immigrants on the Assam, no matter to what religion they belong. We do have sympathy for those being persecuted beyond our borders in the name of religion but at some time, we are not done with our own native people's problem, that we can sacrifice ourselves for them. We don't want a near future whom we the indigenous people of Assam will our selves become minority in our own land in terms of culture and language ***- religion is something we are least bothered about in Northeast."***

- Kalyanjyoti Chutia, Guvahati Assam Tribune 12 Jan 2019

आसाम ट्रिब्यून वर्तमानपत्रात एका असमिया नागरिकाचे प्रसिध्द झालेले वरील पत्र आसामी नागरिक सिटीझनशिप ॲमेंडमेंट बिल या विषयाकडे कसे पाहतो हे समजून घेण्यासाठी पुरेसे आहे. वरील विधेयकाला मंजूरी मिळून त्याचे कायद्यात रुपांतर झाले तर आसामी नागरिक आसाममध्येच अल्पसंख्य होतील अशी भीती आसामी नागरिकाला वाटते. आणि ही भीती केवळ आसाममध्येच नाही तर ईशान्येतील अन्य राज्यातील नागरिकांनाही वाटते आणि त्यामुळेच नागालँड, मणिपूर, मेघालय या राज्यांतही वरील विधेयकाला तीव्र विरोध केला जात आहे.

मात्र आसाममधील होणारा विरोध आणि अन्य राज्यात होणारा विरोध यात एक ठळक फरक आहे. आसाममध्ये होणारा विरोध हा प्रामुख्याने बंगाली हिंदूच्या सांस्कृतिक वर्चस्वाच्या

■ ■ ■

आसाममध्ये बांग्लादेशी मुस्लीम अनेक जिल्ह्यात बहुसंख्य झाले आहेत आणि त्यामुळे आसामचे धार्मिक आणि लोकसंख्यात्मक संतुलन बिघडले आहे हे सर्वच मान्य करतात. एक दिवस बांग्लादेशी मुस्लीम आसामचा मुख्यमंत्री होईल ह्या धोक्याची जाणीव आसामी नागरिकांनाही आहे. परंतु या धोक्याकडे कानाडोळा करुन बंगाली हिंदूंच्या सांस्कृतिक आणि भाषिक वर्चस्वाचा बाऊ करुन या विधेयकाला जर आसाममध्ये विरोध होत असेल तर आसामी जनतेची वाटचाल आत्मनाशाकडे सुरु झाली आहे. असंच म्हणावं लागेल.

■ ■ ■

भीतीपोटी आहे तर राज्यातील आदिवासी समाजाचे (Indogenious People / Tribal People) हक्क आणि अस्तित्व धोक्यात येईल, इनर लाईन परमिट कायद्याला काही अर्थच राहणार नाही. आसाममप्रमाणे एक दिवस आमच्या राज्यातील जनताही अल्पसंख्य होईल या भीतीमुळे नागालँड, मेघालय, मिझोरम आणि मणिपूरमध्ये विरोध होत आहे. पुर्वीप्रमाणे जनजातींचे हक्क सुरक्षित राहतील. त्यांना कोणताही धोका पोहोचणार नाही असे गृहमंत्री राजनाथ सिंह यांनी वारंवार आश्वासन देऊनही ईशान्येत या विधेयकाला विरोधाचा सामना करावा लागत आहे.

आसाममध्ये तर या विरोधाला जनआंदोलनाचे स्वरुप प्राप्त झाले आहे. समाजातील

सर्व थरांतून पत्रकार, साहित्यिक, विचारवंत, कलावंत यांच्यासह तीव्र विरोध होत आहे. पूर्व पाकिस्तान आणि नंतर बांग्लादेश यांमधून निर्वासित व्हावे लागलेल्या बंगाली हिंदूंनी लगतच्या त्रिपुरा आणि आसाममध्ये बांगलादेशपासूनचे अंतर कमी असल्याने आश्रय घेतला. दक्षिण आसामच्या बराक खोऱ्यात विशेषतः शिलचरसारख्या भागात बंगाली हिंदूच बहुसंख्य आहोत. त्रिपुरामध्ये जनजातीय समाज अल्पसंख आणि बंगाली हिंदू समाज बहुसंख्य होऊन त्याचा प्रभाव त्रिपुराच्या राजकारणावरही पडलेला आहे. या दोन बाबींचा उल्लेख या विधेयकाचे विरोधक करीत असतात. थोडक्यात सांगायचं तर या विधेयकाला आसाममध्ये जो विरोध होत आहे. तो बंगाली हिंदूंच्या सांस्कृतिक आणि भाषिक वर्चस्वाच्या भयगंडामुळे होत आहे. शिवाय या विरोधाला आसाम राज्य निर्मितीनंतर आसामी भाषेला राज्यभाषा म्हणून दर्जा देण्याच्या विरोधात बंगाली हिंदू समाजाने केलेल्या हिंसक आंदोलनाची पार्श्वभूमी आहे.

आसाममध्ये बांग्लादेशी मुस्लीम अनेक जिल्ह्यात बहुसंख्य झाले आहेत आणि त्यामुळे आसामचे धार्मिक आणि लोकसंख्यात्मक संतुलन बिघडले आहे हे सर्वच मान्य करतात. एक दिवस बांग्लादेशी मुस्लीम आसामचा मुख्यमंत्री होईल ह्या धोक्याची जाणीव ही आसामी नागरिकांनी आहे. परंतु या धोक्याकडे कानाडोळा करुन बंगाली हिंदूंच्या सांस्कृतिक आणि भाषिक वर्चस्वाचा बाऊ करुन या विधेयकाला जर आसाममध्ये विरोध होत असेल तर आसामी जनतेची वाटचाल आत्मनाशाकडे सुरु झाली आहे, असंच म्हणावं लागेल.

बंगाली भाषिक वरचढ होण्याची भीती असली तरी त्यामुळे आसामी समाजाचे तेथील वास्तव्य धोक्यात येईल असे नाही. उलट बांग्लादेशी मुस्लीम बहुसंख्य झाल्यास आसामी जनतेला बंगाली हिंदूंप्रमाणेच एक दिवस आसाम सोडून अन्यत्र पलायन करावे लागेल. देशाच्या फाळणीपासून आजपर्यंतचा अनुभव असाच आहे इतिहासाने दिलेला हा धडा विसरणे आत्मघात ठरेल असे स्पष्टपणे म्हणावेसे वाटते. ●

“बिलाचे विरोधक जनतेला भडकवण्याचे काम करीत आहेत”

- मुख्यमंत्री सर्वानंद सोनोवाल, आसाम

“नागरिकत्व सुधारणा विधेयकाला कायद्याचे स्वरुप येईल, तेव्हा स्थानिक समाजाची संस्कृती परंपरा यांचे संवर्धनच होईल. जेंव्हा श्रीमंत शंकरदेव यांच्या जन्मस्थानावरच अतिक्रमण केले गेले होते; तेव्हा बिलाला विरोध करणारे कां गप्प बसले होते? तेव्हाच्या सरकारनेही या अतिक्रमणा विरोधात कां पावले उचलली नाहीत? काझीरंगा राष्ट्रीय उद्यानावरील अतिक्रमण आम्हीच मोडून काढले आहे. स्थानिक भूमिपुत्र समाजाचे संरक्षण करण्यास आम्ही वचनबध्द आहोत. स्थानिकांची संस्कृति परंपरा, भाषा, राजकीय आणि प्रशासकीय विशेषाधिकार यांचे पूर्ण संरक्षण केले जाईल हे मी निक्षून सांगतो. आसमिया समाजाची मानबिंदू असलेली सत्रे (वैष्णव मठ) मंदिरे, चालीरीती यांचे संरक्षण केले जाईल. आणखी काय अपेक्षा आहे विरोधकांची? विरोधकांनो तुम्हाला माझी जितकी निंदानालस्ती करायची असेल तितकी करा पण मी देशहितासाठी निर्णय घेण्यात किंचितही तडजोड करणार नाही. विरोधकांना घुसखोर आणि शरणार्थी नागरिक ह्यांच्यात फरक करावासा वाटत नसावा; म्हणून ते विरोध करीत आहेत. (भाषणातून २४-१-२०१९)

चीनला प्रत्युत्तर देणारा "फेनी ब्रिज"बाण

- सुधीर जोगळेकर
९८२००१६६७४

पूर्वोत्तर भारताच्या आर्थिक, औद्योगिक, वाणिज्यक विकासाला गती देणारा, नरेंद्र मोदींनी त्यांच्या भात्यातून काढलेला महत्त्वाचा बाण, पुढल्या काही महिन्यात भारतीय उपखंडातील परराष्ट्रविषयक तणावपूर्ण संबंधांचा लक्ष्यभेद करील आणि स्वत:ला महासत्ता म्हणवणाऱ्या चीनला हातावर हात चोळत बसावे लागेल अशी स्थिती दिसू लागली आहे.

हा महत्त्वाचा बाण आहे त्रिपुरा आणि बांगलादेश यांना जोडणाऱ्या फेनी नदीवरील पुलाचा. येत्या वर्ष-दोन वर्षात हा पूल बांधून पूर्ण व्हावा आणि हजारो मैलांचं अंतर वाचल्यानं टनावारी माल घेऊन ईशान्य भारतात पोचणं उत्पादकांना शक्य व्हावं किंवा पूर्वोत्तर भारतात तयार होणारा कच्चा माल जगभराच्या उत्पादकांना सहजी प्राप्त व्हावा, हे चित्र आता अंतिम टप्प्यात येताना दिसतं आहे.

ईशान्य भारताच्या आठही राज्यात पोचण्याचा, उर्वरित भारतीयांसाठीचा, आजवरचा मार्ग होता तो चिकन्स नेक म्हणवल्या जाणाऱ्या जेमतेम २२ किलोमीटर रुंदीच्या चिंचोळ्या पट्टीतून. या चिकन्स नेकचंच दुसरं नाव सिलीगुडी कॉरिडॉर. १९४७ मध्ये देशाची फाळणी होऊन पूर्व पाकिस्तान आणि पश्चिम पाकिस्तानची निर्मिती झाल्यानंतर हा कॉरिडॉर वा ही चिंचोळी पट्टी निर्माण झाली. या पट्टीच्या दक्षिणेला होता बांगलादेश, उत्तर पश्चिमेला नेपाळ आणि उत्तर पूर्वेला सिक्कीम. १९७५ मध्ये सिक्कीम भारतात विलीन झालं म्हणून, अन्यथा चीनचं छुंबी खोरं जे या भूपट्टीला लागूनच होतं, तिथून चीनला भारतीय सरहद्दीत घुसणं एकदम सोयीचं होतं.

▪ ▪ ▪

पूर्वोत्तर भारतात रेल्वेचं जाळ विणणं रस्त्यांचा विकास करणं, नवे विमानतळ उभारणं, व्यावसायिक अभ्यासक्रमांच्या सुविधा उपलब्ध करून देणं, नवे वीज प्रकल्प सुरु करणं, सीमेलगतच्या शेवटच्या गावात वीज पोचवणं. ब्रह्मपुत्रेवर पूल उभारुन राज्याराज्यांना जोडणारी अंतरं कमी करणं असे अनेक उपक्रम मोदी सरकारनं गेल्या चार वर्षात हाती घेतले. स्वातंत्र्यांनंतरच्या सत्तर वर्षात पूर्वोत्तर भारताला विकासाच्या ज्या संधी मिळाल्या नव्हत्या त्या मोदी सत्तेत आल्यानंतर प्रथमच अनुभवायला मिळाल्या असं म्हणणं अतिशयोक्तीचं ठरु नये.

▪ ▪ ▪

त्यामुळेच ६२ च्या युध्दानंतर चीनचं लक्ष्य या चिंचोळ्या पट्टीवर अधिक होतं. सिक्कीमला भारतात विलीन करून घेण्याचा निर्णय सामरिक महत्त्वातून भारतानं घेतला आणि चीनच्या विस्तारवादी, बळकाववादी धोरणावर पाणी पडलं. आणि त्यामुळेच पूर्वोत्तर भारतात घुसखोरी करणं, पूर्वोत्तर भारताच्या सीमेपर्यंत रस्ते आणून तिथपर्यंत शस्त्रसाठा आणून ठेवणं यासारखे अनेक धमकावणीचे प्रयोग चीनला गेल्या काही वर्षात हाती घ्यावे लागले. मोदी हे जाणून होते म्हणूनच २०१४ साली सत्तासूत्र स्वीकारल्यानंतर मोदींनी घोषणा केली ती ॲक्ट इस्ट पॉलिसीची.

मोदी सरकारनं हाती घेतलेला पूर्वोत्तर विकास योजनेतला पुढचा महत्त्वाचा टप्पा आहे त्रिपुरातल्या सब्रूमपासून फेनी नदीवर १५० मीटर लांबीचा पूल उभारण्याचा आणि बांगलादेशातल्या

ईशान्येची कोंडी दूर करणारा सागरी मार्ग

पूर्वोत्तर भारतातल्या त्रिपुराची राजधानी आगरतळा ही कोलकात्याहून गुवाहाटीमार्गे १६५० किलोमीटर अंतरावर आहे. नवी दिल्लीहून तेच अंतर २६३७ किलोमीटर इतकं पार करावं लागतं. पण आगरताळा ते कोलकत्ता मार्गे बांगलादेश हे अंतर जेमतेम ५०० ते ६०० किलोमीटर इतकंच आहे. हे अंतर आणि त्याला लागणारा वेळ वाचवण्यासाठी फूड कॉर्पोरेशननं गेल्या वर्षी ३५ हजार टन तांदूळ विशाखापट्टणमहून कोलकातामार्गे त्रिपुराला पाठवला. तो पाठवताना त्यांनी मार्ग निवडला तो सागरी. आशुगंज या नदीपात्रातील बंदरातून तो माल जहाजमार्गे आगरताळ्याला रवाना झाला आणि लवकरात लवकर पोचला देखील. खरं तर आशुगंज हे बंदर आगरताळापासून आहे अवघं ४० किलोमीटर अंतरावर. त्याआधी २०१२ मधे असाच एक प्रयोग करून पाहिला होता तो तेल आणि नैसर्गिक वायू खात्यानं. त्यांनी दक्षिण त्रिपुरातल्या मेगापॉवर प्रोजेक्टसाठी अवजड यंत्रसामुग्री टर्बाईन्स नदीमार्गे आशुगंज बंदरातून त्रिपुरामधे नेली होती. **(अंतर दर्शविणारा नकाशा पान क्र. १४ वर)**

रामगढशी तो जोडण्याचा. हा पूल प्रामुख्यानं जोडला जाणार आहे तो चितगाँग बंदराला. त्रिपुरा सरकारच्या सार्वजनिक बांधकाम खात्याचे मुख्य अभियंता सुनील भौमिक. त्यांनी दिलेल्या माहितीनुसार संकल्पित पुलाच्या दोन्ही बाजूंची जमीन संपादनाची कामं केव्हाच हातावेगळी झाली आहेत आणि पुलाचं काम सुरुही झालं आहे.

सध्या पूर्वोत्तर भारतात देशभरातून जो माल पाठवला जातो, तो एकतर मुंबई वा चेन्नईतून रेल्वे किंवा रस्त्याने कोलकता, गुवाहाटीमार्गे पाठवला जातो आणि पूर्वोत्तरभारतात वेगवेगळ्या गावी रस्त्याने पोचतो. पूर्वोत्तर भारतातल्या कुठल्याही मोठ्या शहराचं खरं तर बांगलादेशापासूनचं अंतर आहे ३० ते १०० किलोमीटर इतकंच. परंतु रस्ते चांगले नसल्यानं, उंचसखल भाग असल्यानं कडे कोसळून रस्ते बंद पडण्याचा धोका सततचाच असल्यानं, मुंबई-चेन्नईहून येणारा माल कोलकाता गुवाहाटीमार्गे पोचायला काही आठवडे लागतात. अशा प्रवासात नाशवंत मालाचं नुकसान होतं आणि उत्पादकालाच त्याचा भुर्दंड पडतो.

फेनी नदीवरील पूल उभय देशांना जोडला जाईल हे कितीही खरं असलं तरी तो पूल हा काही उभय देशांमध्ये व्यवसाय वृध्दीसाठी पुरेसा ठरेल असं नाही. त्यासाठी उभय देशांना आपापल्या भूमीवर पुलांना जोडणाऱ्या महामार्गांची निर्मिती करावी लागेल, रस्त्यांबरोबरच रेल्वेचं जाळ विणावं लागेल. ते चितगाँग बंदरापर्यंत न्यावं लागेल. या सगळ्याची प्राथमिक तयारी झाल्यानंतरच खरं तर जून २०१५ मध्ये पंतप्रधान नरेंद्र मोदी आणि शेख हसीना यांनी पुलाची पायाभरणी केली होती.

परंतु काही ना काही कारणाने पुलाचे काम लांबणीवर पडत गेले आणि आता २०२० मध्ये हा पूल बांधून पूर्ण होऊन वाहतुकीसाठी खुला होईल अशी शक्यता वर्तवली जात आहे. भाजपशासित सरकार सत्तारुढ झाल्यानंतर राम माधव यांच्या नेतृत्वाखाली आसाम-त्रिपुरा-नागालँडच्या मंत्र्यांचं एक शिष्टमंडळ चीनला गेलं होतं. सध्या चीनला दक्षिण चीनची भारताला खेटून असलेली सरहद्द वापरुन नेपाळ-सिक्कीममार्गे भारतात येऊन कोलकाता बंदर गाठावे लागत होते. आता हा लांबचा मार्ग टाळून चीनला आगरताळामार्गे चितगाँग गाठता येईल आणि त्याचा प्रत्यक्ष फायदा भारताला होईल. ●

रेल्वे मार्गांचे जाळे निर्माण करण्यात यश

(रेल्वे राज्यमंत्री राजन गोहिन यांची पत्रकार परिषद. पीटीआय न्यूज, २२ मे २०१८)

आगरतळा - बेंगलूरु हमसफर एक्सप्रेस

सध्या ईशान्य भारतात ४३ रेल्वे प्रकल्पांचे काम चालू असून हे प्रकल्प पूर्ण झाल्यावर ५१५८ किमी लांबीच्या रेल्वे मार्गांची भर पडेल असे रेल्वे खात्याचे राज्यमंत्री राजेन गोहिन यांनी स्पष्ट केले आहे.

त्रिपुराचे मुख्यमंत्री बिप्लाव देव यांच्याबरोबर आगरताळा रेल्वे स्थानकातून हमसफर एक्सप्रेसला हिरवा झेंडा दाखवतांना राज्यमंत्री म्हणाले की पंतप्रधान नरेंद्र मोदी यांचे सक्षम नेतृत्व लाभलेल्या एन.डी.एन. सरकारने ईशान्य भारतातल्या राज्यांचा विकास करण्याचे निश्चित केले आहे. हमसफर एक्सप्रेस आगरतळा ते कर्नाटकातल्या बेंगलुरु पर्यंत आठवड्यातून एकदा धावते.

आगरतळा - साबरुम मार्ग

त्रिपुराची राजधानी आगरताळापासून दक्षिण त्रिपुरा जिल्ह्यातल्या साबरुम पर्यंत ११२ किमी लांबीचा रेल्वे मार्ग ३४५१ कोटी रु. खर्च करुन उभारला जात आहे. या मार्गावर रेल्वे वाहतूक सुरु झाल्यावर बांगलादेशमधले आंतरराष्ट्रीय व महत्त्वाचे चितगांव बंदर साबरुम स्थानकापासून केवळ ९० किमी अंतरावर असेल.

चितगांव हे बंगालच्या उपसागराच्या किनाऱ्यावरील अतिशय व्यस्त असे बंदर आहे. बंगालच्या उपसागराला मिळणाऱ्या कामफूली नदीच्या किनाऱ्यावर व चित्तगांव शहराला लागून हे बंदर आहे. बांगला देशातली ९० टक्के आयात-निर्यात या बंदरातून होते. तसेच भारत, नेपाल आणि भूतान हे देश सुध्दा आयात - निर्यात करण्यासाठी तसेच जहाजांवर लादलेला माल अथवा वस्तू हस्तांतरीत करण्यासाठी या बंदराचा उपयोग करतात. त्यामुळे त्रिपुरातले आगरतळा शहर रेल्वेने या बंदराशी जोडले गेल्यावर ईशान्य भारतातल्या राज्यांना या बंदराद्वारे आयात-निर्यात करण्यास सोपे जाईल तसेच वाहतुकीच्या खर्चात बचत होईल.

■ ■ ■

बांगला देशातल्या फेणी नदीवर भारत रेल्वे पूल बांधीत आहे. त्यामुळे दक्षिण त्रिपुरा जिल्ह्यातल्या साबरूम शहरामार्गे बांगला देशात प्रवेश करता येईल. बांगलादेशातले चितगांव बंदर ईशान्य भारताशी थेट जोडले जाईल. सध्या पश्चिम बंगालच्या हालदीया बंदरातून मालसामान ईशान्य भारतात आणण्यासाठी २५०० कि.मी. चे अंतर कापावे लागते

■ ■ ■

सर्व रेल्वे मार्गांचे विद्युतीकरण होणार

सध्या संपूर्ण ईशान्य भारतात सुरु असलेल्या ४३ रेल्वे प्रकल्पांसाठी ९०००० कोटी रुपयांचा निधी उपलब्ध केला जाईल. तसेच ईशान्य भारतातल्या सगळ्या रेल्वे मार्गाचे विद्युतीकरण करण्यासाठी केंद्र सरकारने मंजूरी दिली आहे. या भागात रेल्वे सेवेचा विकास झाल्यानंतर अरुणाचल प्रदेश, त्रिपुरा आणि मणिपूर रेल्वे मार्गाने एकमेकांशी जोडले जातील. मिझोराम आणि नागालँड मध्ये

सुध्दा रेल्वे मार्ग उभारण्याचे काम चालू आहे. कोनराड संगमा याचे सरकार मेघालयात आल्यावर तेथील रेल्वे प्रकल्पांचे काम जोरात सुरु आहे.

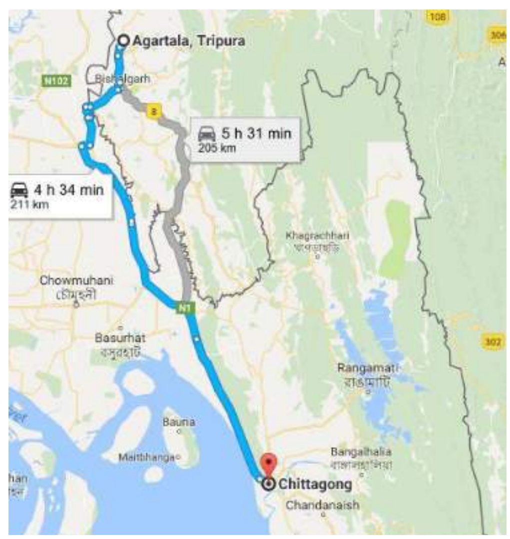
त्रिपुराची राजधानी आगरतळापासून बांगलादेशातले अखाऊरा शहर रेल्वे मार्गाने जोडण्यात येणार आहे. पश्चिम त्रिपुरा जिल्ह्यातल्या गंगासागर रेल्वे स्थानकामार्गे आगरतळा - अखाऊश रेल्वे मार्ग जाणार आहे. गंगासागर हे स्थानक भारताच्या हद्दीत व भारत - बांगलादेश यांच्या आंतरराष्ट्रीय सीमारेषेजवळच आहे. आगरताळा - आखाऊरा रेल्वे प्रकल्पासाठी ९६८ कोटी रु. खर्च येणार असून प्रकल्पाचे काम प्रगती पथावर आहे. हा प्रकल्प पूर्ण झाल्यावर बांगला देशातले चित्तगांव बंदर ईशान्य भारताशी रेल्वेने जोडले जाईल.

त्रिपुरासुंदरी एक्सप्रेस

सध्या त्रिपुरातल्या आगरतळापासून दिल्लीपर्यंत आठवड्यातून एकदा त्रिपुरासुंदरी एक्सप्रेस ही गाडी धावते. त्रिपुरातल्या त्रिपुरासुंदरी मंदिरावरुन या गाडीचे नांव पडले आहे. मुख्यमंत्री बिप्लव देव यांनी या गाडीच्या फेऱ्या वाढविण्यासंबंधी केंद्र सरकारला कळविले आहे.

त्रिपुरा हे लवकरच ईशान्य भारताचे प्रवेशद्वार होणार आहे

बांगला देशातल्या फेणी नदीवर भारत रेल्वे पूल बांधीत आहे. त्यामुळे दक्षिण त्रिपुरा जिल्ह्यातल्या साबरूम शहरामार्गे बांगला देशात प्रवेश करता येईल. बांगलादेशातले चित्तगांव बंदर ईशान्य भारताशी थेट जोडले जाईल. सध्या पश्चिम बंगालच्या हालदीया बंदरातून मालसामान ईशान्य भारतात आणण्यासाठी २५०० कि.मी. चे अंतर कापावे लागते कारण बांगला देशाला वळसा घेऊन चिंचोळ्या मार्गाने ईशान्य भारतात प्रवेश करावा लागतो. चित्तगांव बंद रेल्वने ईशान्य भारताशी जोडले गेले तर वाहतुकीच्या खर्चात खूपच कपात होईल व वेळ सुध्दा वाचेल. तसेच माल-सामानाची किंमत त्यामुळे कमी असेल.



त्रिपुरात भूमीगत वायू तसेच चहा, फणस आणि अननस ही नैसर्गिक संसाधने विपुल प्रमाणात उपलब्ध आहेत. रेल्वे प्रकल्प येथे राबविल्यामुळे या संसाधनांना देशी व परदेशी बाजारपेठ त्वरेने उपलब्ध होईल व त्यामुळे त्रिपुराच्या विकासाला हातभार लागेल.

पायाभूत सुविधा प्रकल्प

(Press Information Bureau Govt. of India)

ईशान्य भारतात सर्वसमावेशक व व्यापक दूरसंचार विकास योजना राबविण्यासाठी सुमारे ५३३६ कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. तसेच रेल्वे प्रकल्पात मीटर गेजचे ब्रॉड गेजमध्ये रुपांतर करणे व ईशान्य भारतातल्या राज्यांच्या राजधानीच्या शहरांना जोडणे, अरुणाचल प्रदेशात व सिक्कीम येथे प्रेषण आणि वितरण प्रणाली मजबूत करण्यासाठी व्यापक योजना राबविणे यासाठी ४७५४ कोटी खर्च अपेक्षित आहे.

महामार्ग

भारतमाला परीयोजनेअंतर्गत ईशान्य भारतात ५३०१ कि.मी. लांबीच्या रस्त्यांमध्ये सुधारणा करण्यासाठी संमतीप्राप्त झाली आहे. यापैकी ३२४६ कि.मी लांबीचे रस्ते ईशान्य भारतातील "Economic Corridor" साठी बांधण्यात येणार आहेत. यांतील ३ रेल्वेमार्ग नवीन असून ४ रेल्वेमार्गांचे दुपदरीकरण करण्यात येणार आहे. हे प्रकल्प प्रगतीपथावर असून वेगवेगळ्या टप्प्यावर त्यांचे काम चालू आहे. त्रिपुरातील आगरतळा स्टेशनपासून बांगला देशातील अखाऊरा स्टेशनपर्यंत रेल्वेमार्ग बांधण्याच्या कामाची कोनशीला सन २०१६ च्या जुलै महिन्यात बसविण्यात आली आहे. आपल्या देशाची सीमा ओलांडून शेजारच्या राष्ट्रात जाणाऱ्या या रेल्वेमार्गाच्या कामासाठी ५८० कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे.

जलमार्ग

एकूण १९ नवे जलमार्ग हे "ईशान्य भारतातील राष्ट्रीय जलमार्ग" म्हणून घोषित करण्यात आले आहेत. त्यापैकी ११ आसाममध्ये, ५ मेघालयात व प्रत्येक १ अरुणाचल, मिझोरम आणि नागालँडमध्ये आहेत. ईशान्य भारतात अशा प्रकारचे अंतर्गत जलमार्ग विकसित करण्यासाठी शिपिंग मंत्रालय मदत करणार आहे.

दूरसंचार

वेगवेगळी ठिकाणे दूरध्वनीने जोडली जावीत म्हणून "भारत नेट" योजने अंतर्गत नेटवर्क पायाभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्यात येत आहेत. त्यामुळे ईशान्य भारत व उर्वरित भारतातील एकूण २,५०,००० ग्रामपंचायतींना ब्रॉडबँड जोडणी उपलब्ध होईल. ईशान्य भारतात, व्यापक दूरसंचार विकास योजने अंतर्गत बीएसएनएल (भारत संचार निगम लि.) बरोबर करार करण्यात आला आहे. त्यामुळे अरुणाचल प्रदेशातील ४११९ गावांत भ्रमणध्वनी कव्हरेज (क्षेत्र) उपलब्ध होण्यासाठी

▪ ▪ ▪

ईशान्य भारतात, व्यापक दूरसंचार विकास योजने अंतर्गत बीएसएनएल (भारत संचार निगम लि.) बरोबर करार करण्यात आला आहे. त्यामुळे अरुणाचल प्रदेशातील ४११९ गावांत भ्रमणध्वनी कव्हरेज (क्षेत्र) उपलब्ध होण्यासाठी तसेच आसाममधील दोन दुर्गम जिल्ह्यांमध्ये सुध्दा भ्रमणध्वनी कव्हरेज उपलब्ध होण्यासाठी २८१७ भ्रमणध्वनी मनोरे उभारण्यात येणार आहेत. यांसाठी २२५८ कोटी रुपये खर्च होण्याची अपेक्षा आहे.

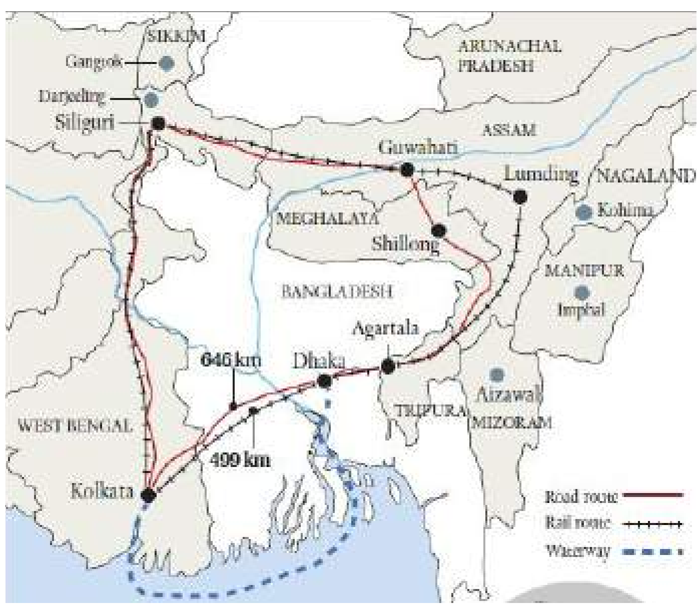
▪ ▪ ▪

तसेच आसाममधील दोन दुर्गम जिल्ह्यांमध्ये सुध्दा भ्रमणध्वनी कव्हरेज उपलब्ध होण्यासाठी २८१७ भ्रमणध्वनी मनोरे उभारण्यात येणार आहेत. यांसाठी २२५८ कोटी रुपये खर्च होण्याची अपेक्षा आहे. तसेच उर्वरित ईशान्य भारतातील दुर्गम अशा २३७४ खेड्यांना २जी/४जी तंत्रज्ञानावर आधारित भ्रमणध्वनी सेवा उपलब्ध होण्यासाठी २१७३ भ्रमणध्वनी मनोरे उभारण्यात येणार आहेत. यासाठी ३९११ कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. तसेच या सेवेच्या उपलब्धतेमुळे महामार्गांवर भ्रमणध्वनी सेवा उपलब्ध होईल.

विमानतळ

सिक्कीम राज्यातल्या गंगटोक (पाकयाँग) येथे नवीन ग्रीनफिल्ड विमानतळ बांधण्यात आला असून त्यासाठी ५५३ कोटी रुपये खर्च करण्यात आले आहेत. या विमानतळातून एटीआर - ७२ जातीच्या विमानांचे उड्डाण होऊ शकेल. विमानतळावर ॲप्रन व टर्मिनल इमारत उभारण्यात आली आहे. ईशान्य भारतातील विमानतळांमध्ये कनेक्टीव्हीटी उपलब्ध व्हावी म्हणून सर्वसामान्यांना परवडेल असे भाडे आकारण्यात आले आहे.

पायाभूत सुविधा प्रकल्प कशा प्रकारे राबविण्यात येत आहेत तसेच अपेक्षित प्रगती साधली जाते किंवा कसे या बाबींकडे लक्ष ठेवण्यासाठी व ठराविक कालावधीने आढावा घेण्यासाठी संबंधित लक्ष ठेवण्यासाठी व ठराविक कालावधीने आढावा घेण्यासाठी संबंधित मंत्रालयांच्या योग्य पातळीवर प्रयत्न केले जातात. ईशान्यभारतासाठी "Development of North Eastern Region" हे मुख्य मंत्रालय आहे. ईशान्य भारतात विकासाची व लोककल्याणाची अनेक कामे, योजना व कार्यक्रम राबविण्यासाठी हे मंत्रालय, केंद्र सरकारच्या विविध मंत्रालयांशी व खात्यांशी समन्वय साधण्याचा प्रयत्न करते. ●



कोलकाता - गुवाहाटीमार्गे - आगरतळा - १६५० कि.मी

कोलकाता - ढाकामार्गे - आगरतळा - ५०० कि.मी

सिक्कीम, अरुणाचल हवाई मार्गाने देशाशी जोडले गेले

अरुणाचलचे **मुख्यमंत्री पेमा खांडू** जेंव्हा २५ प्रवाशांसोबत **पासिघाट** विमानतळावर विमानातून उतरले, तेंव्हा तो क्षण ऐतिहासिक महत्त्वाचा होता. कारण अरुणाचल हवाई मार्गाने देशाशी जोडले जाण्याचा तो क्षण होता. अरुणाचल प्रदेशात व्यावसायिक तत्वावर विमानसेवा सुरु करण्यासाठी पंतप्रधानांनी जातीने लक्ष घातले, यासाठी **मुख्यमंत्री पेमा खांडू** यांनी पंतप्रधानांचे आभार मानले. केंद्र सरकार अरुणाचलात ६ विमानतळ बांधणार आहे. अरुणाचल प्रमाणेच संरक्षणदृष्ट्या महत्त्वाचे राज्य असलेल्या सिक्कीम राज्यातही पाकयाँग विमानतळ कार्यान्वित होऊन हे राज्यही हवाई मार्गाने देशाशी जोडले गेले आहे. ■

पाकयाँग एअरस्ट्रीप, सिक्कीम

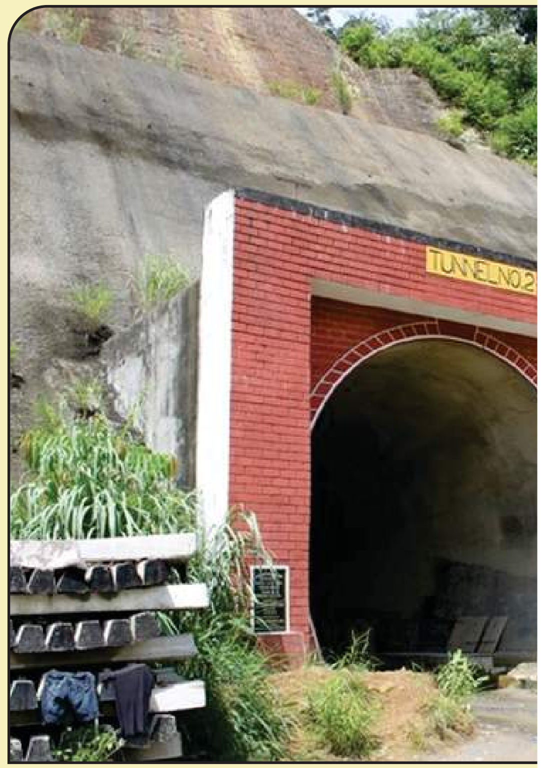
प्रवाशांसोबत मुख्यमंत्री पेमा खांडू (मध्यभागी)

अरुणाचल प्रदेश रेल्वे मार्गाच्या नकाशावर

नहरलागून - नवी दिल्ली जनशताब्दी एक्सप्रेस

मणिपूर रेल्वे क्रांतीच्या उंबरठ्यावर

आसाम - मणिपूर सीमेवरील मणिपूरमधील जिरीबाम रेल्वे स्टेशनमध्ये रेल्वे गाडीने प्रवेश केला आणि मणिपूर रेल्वे मार्गाने देशाशी जोडले जाण्याचा जणू मुहूर्तच झाला. जिरीबाम - तुपूल मार्गे इम्फाळ शहर रेल्वे मार्गाने जोडले जाण्यासाठी मात्र २०२० पर्यंत वाट पहावी लागणार आहे. काम धडाक्याने सुरु आहे. परंतु हा डोंगर-दऱ्यांमधून जाणारा रेल्वे मार्ग बांधणे हे एक आव्हान आहे.



१११ कि. मी. लांबीच्या या रेल्वे मार्गावर तब्बल ३७ बोगदे आहेत. त्यापैकी १२ क्रमांकाचा बोगदा भारतीय रेल्वे मार्गावरील (११.५५ कि.मी.) सर्वाधिक लांबीचा बोगदा असणार आहे. शिवाय या मार्गावर १४१ मीटर उंचीचा पूलही बांधला जात आहे. या सर्वाधिक लांबीच्या बोगद्याच्या कामाचे उद्घाटन करताना तत्कालीन रेल्वेमंत्री मा. सुरेश प्रभू म्हणाले होते, “इम्फाळ रेल्वे मार्गाने देशाशी जोडले जाण्याने मणिपूरचा आर्थिक विकास होणार आहे. मणिपूरच्या सांस्कृतिक समृद्धीचे दर्शन व्हावे अशा प्रकारे इम्फाळ रेल्वे स्टेशनची इमारत बांधली जाणार आहे. इम्फाळमधील कांगला किल्ला आणि गोवींदजी मंदिर यांचं दर्शन रेल्वे स्टेशनच्या बांधकामातून घडेल. १२ क्रमांकाच्या बोगद्याचे काम जेंव्हा पूर्ण होईल तेंव्हा मणिपूर देशाशी जोडले जाण्याचे भावनिक समाधान मणिपूरवासीयांना मिळेल. ”

हा रेल्वे मार्ग इम्फाळ पासून म्यानमार सीमेवरील मोऱ्हे शहरापर्यंत तयार करण्याची योजना आहे. हे चित्र जेंव्हा प्रत्यक्षात येईल तेंव्हा **दक्षिणपूर्व आशियाचे प्रवेशद्वार** ही मणिपूरची ओळख प्रत्यक्षात येईल. ■

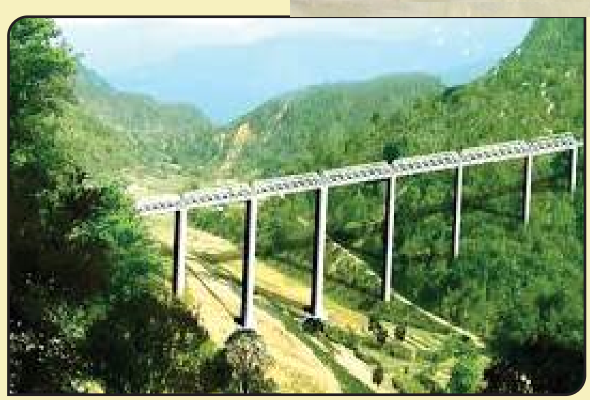
मिझोरममधे रेल्वे पोहोचली

मणिपूरप्रमाणेच मिझोरम हे रेल्वे आणि रस्ते वाहतुकीच्या बाबतीत अविकसित राज्य. पण २१ मार्च २०१६ रोजी आसाममधील शिलचरहून निघालेली ४२ वाघीणींची मालगाडी मिझोरममधील बैराबी (Bairabi) स्टेशनवर दिमाखात दाखल झाली. आणि मिझोरम ब्रॉडगेज रेल्वेमार्गाने देशाशी जोडले गेले. यामार्गावरुन मालवाहतुक सुरु झाल्यावर मे महिन्यात या रेल्वेमार्गाची सुरक्षा चाचणी

घेण्यात आली व त्यानंतर २८ मे २०१६ रोजी शिलचर-बैराबी पॅसेंजर रेल्वेगाडी सुरु झाली, व खऱ्या अर्थाने मिझोरम रेल्वे मार्गाच्या जाळ्यावर आले. या गाडीला मा. पंतप्रधान नरेंद्र मोदी यांनी व्हिडिओ कॉन्फरन्सींग द्वारे हिरवा झेंडा दाखवला.

मिझोरमची राजधानी ऐझवाल पर्यंत रेल्वे मार्ग टाकण्याचे काम सुरु आहे. त्यासाठी बैराबी ते साईरंग या टप्प्यातील रेल्वे मार्ग लवकरात लवकर सुरु व्हावा यासाठी प्रयत्न सुरु आहेत. या मार्गावर अनेक पूल व २३ बोगदे आहेत.

साईरंग रेल्वे स्टेशनच्या इमारतीच्या बांधकामाची कोनशीला तत्कालीन रेल्वे मंत्री मा. श्री. सुरेश प्रभू ह्यांच्या हस्ते ११ नोव्हेंबर २०१६ रोजी बसविण्यात आली. साईरंगपासून दक्षिणेला म्यानमारच्या सीमेपर्यंत रेल्वे मार्ग बांधण्याचे काम २०१५ साली हाती घेण्यात आले. हे काम कलादान मल्टीमॉडेल ट्रांझीट प्रोजेक्टचा (KMMTTP) एक भाग आहे.



हा मार्ग पूर्ण झाला, की म्यानमार मधील सिटवे बंदरातून मिझोरम मार्गे ईशान्य भारतातील राज्यात मालवाहतूक सुरु होऊ शकेल. आणि जलमार्गाचा वापरकरुन या राज्यांना जीवनावश्यक वस्तू, अवजड यंत्रसामग्री, पेट्रोलीयम पदार्थ यांचा पुरवठा करणे सोयीचे होईल. ■

मेघालयातील महामार्गाचे रुंदीकरण

केंद्रीय दळणवळण मंत्री श्री. नितिन गडकरी यांचे हस्ते NH-44 या महामार्गाच्या मेघालयातील रुंदीकरणाच्या कामाचे दि. २४ सप्टेंबर २०१८ रोजी लोकार्पण करण्यात आले. गुवाहाटीहून शिलचरच्या दिशेने होणारी मालवाहतूक आता कमीत कमी वेळात होईल. या १०२ कि. मी. लांबीच्या रस्त्याच्या टप्प्याचे काम नोव्हेंबर २०१५ मध्ये सुरु झाले आणि मार्च २०१८ मध्ये नियोजित कालावधीच्या दोन महिने अगोदरच पूर्ण झाले. या कामासाठी ६८३ कोटी रुपये खर्च आला. सध्या आसाम - आगरतळा (त्रिपुरा), दिमापूर - कोहिमा (नागालँड) आणि जिरीबाम - इम्फाळ (मणिपूर) महामार्गांच्या रुंदीकरणाची कामे प्रगतीपथावर असून २०२० सालापर्यंत ही कामे पूर्ण होतील असा अंदाज आहे. ■

अरुणाचल : हवाईदलाला नागरिकांचे सहकार्य

अरुणाचलातील चांगलांग जिल्ह्यातील विजयनगर ॲडव्हान्स लँडिंग ग्राऊंड गेल्या तीन वर्षांपासून वापरात नव्हते. कारण त्याची दुरुस्ती करण्यासाठी तिथपर्यंत साधनसामग्री वाहून नेण्यासाठी रस्ताच नव्हता. अर्थातच हवाईदलाला या धावपट्टीवर विमान उतरवणे शक्य होत नव्हते.

जेव्हा आजूबाजूच्या गावातील लोकांना हे कळले, तेव्हा ११ गावातील गावकरी एकत्र येऊन त्यांनी धावपट्टीच्या दुरुस्तीसाठी श्रमदान करण्यास तयार आहोत असे संबंधित अधिकाऱ्यांना कळवले. अनुमती मिळाल्यावर हवाई दलातील प्रशिक्षित कर्मचाऱ्यांबरोबरच हे शेकडो गावकरी धावपट्टीच्या दुरुस्तीच्या कामाला लागले. आणि काही दिवसातच हि धावपट्टी विमान उतरण्यासाठी सुयोग्य झाली. जेव्हा हे वृत्त मुख्यमंत्री पेमा खांडू यांच्यापर्यंत पोहोचले तेव्हा त्यांनी सहकार्याबद्दल गावकऱ्यांचे आभार मानले.

- अनन्या बारुआ (the betterindia.com)

ईशान्य भारतातील रस्ते बांधणी

(Shri. Sanjay Jaju, Director [Admin & Finance] of NHIDCL)

भारताला स्वातंत्र्य मिळाले खरे, पण दुर्दैवाने फाळणीमुळे, ईशान्य भारतातल्या भागांवर त्याचे गंभीर परिणाम दिसून आले. हा भाग, जवळजवळ उर्वरित देशापासून निखळल्यासारखा झाला. पश्चिम बंगालच्या उत्तरेकडील भागातल्या सिलीगुडी जवळच्या चिंचोळ्या रस्त्याने (Chieken neek) ईशान्य भारतात जावे लागते. आपल्या देशाची पूर्वेकडील राज्यांशी किंवा शेजारी राष्ट्रांशी रस्त्याने संपर्क साधत येत नाही. कारण ईशान्य भारतात रस्त्यांचा विकास झालेला नाही व त्यामुळे शेजारी राष्ट्रांशी व्यापार-उदीम करण्यात अडथळा येत आहे.

आपल्या सरकारच्या धोरणाला पुढे गती द्यायची असेल तर ईशान्य भारतात रस्त्यांचे सर्वदूर शक्तिशाली व मजबूत जाळे निर्माण करणे आवश्यक आहे. त्यामुळे पूर्वेकडील शेजारी राष्ट्रांबरोबर व्यापारी संबंध मजबूत होतीलच त्याचबरोबर आपल्या लोकांचे शेजारील राष्ट्रांतील लोकांशीही संबंध प्रस्थापित होतील.

परंतु स्वातंत्र्यानंतर ज्या गतीने उर्वरित भारतातील रस्त्यांचा विकास व सुधारणा करण्यात आली, त्या तुलनेत ईशान्य भारतातील रस्ते विकासाची कामे फारच धीम्या गतीने झाली. साधन संपत्ती व संसाधनांची उणीव, प्रशासनाचे दुर्लक्ष आणि स्थानिक तांत्रिक व व्यवस्थापकीय क्षमतांचा अभाव यामुळे ईशान्य भारतात रस्त्यांचा विकास झाला नाही असे कारण सांगितले जाते. पण डोंगराळ आणि उंच-सखल खडतर असा भूभाग, मोठ्या प्रमाणात पडणारा पाऊस, इत्यादी बाबी सुध्दा येथे रस्त्यांचा विकास न होण्याला कारणीभूत आहेत. त्यामुळे पूर्वापार पध्दतीने रस्त्यांची कामे केली तर त्यातून फारसे निष्पन्न होणार नाही. रस्त्यांची गुणवत्ता व

▪ ▪ ▪

ईशान्य भारतात अतिशय धीम्या गतीने मूलभूत सोयी, सुविधा प्रकल्प राबविण्यात येत आहेत याची जाणीव केंद्र सरकारला झाली व "रस्ते दळणवळण व महामार्ग" मंत्रालयाने Special Aceelerated Road Development Programme - NE" (SARDP-NE) **हा महत्त्वाकांक्षी उपक्रम हाती घेतला आहे. या उपक्रमाअंतर्गत ईशान्य भारतात सर्वदूर रस्त्यांचे जाळे निर्माण केले जाईल. सगळी जिल्ह्यांची ठिकाणे दुपदरी महामार्गांनी जोडण्यात येतील. तसेच अतिशय दुर्गम आणि मागास विभागांना रस्त्यांनी जोडण्यात येईल.**

▪ ▪ ▪

NHIDCL

परंतु वरील कामांना वेग आला तो National Highway and Infrastructure Development Corporation Ltd (NHIDCL) **या संस्थेच्या स्थापनेनंतरच. भारतातल्या उंच-सखल आणि डोंगराळ भागात, विशेषतः ईशान्य भारतातल्या खडतर अशा भूभागात मूलभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्यासाठी** (NHIDCL) **कटीबध्द आहे. केंद्र सरकारच्या रस्ते दळणवळण व महामार्ग मंत्रालयाच्या अखत्यारीत या** NHIDCL **सार्वजनिक क्षेत्रातील उपक्रमाची १८ जुलै २०१८ रोजी स्थापना करण्यात आली.**

ऑगस्ट २०१७ मध्ये उपक्रमांच्या कामाचा आढावा घेण्यात आला तेव्हा असे स्पष्ट झाले की ईशान्य भारतात व इतरत्र २२५ महामार्गांचे काम तसेच इतर मूलभूत सोयी-सुविधांच्या विकासाची कामे ही संस्था हाताळीत असून त्यांत ११,००० किमी लांबीच्या रस्त्यांच्या कामासाठी १.५० लाख कोटी रुपये खर्च करण्यात येत आहेत.

त्यांचे प्रमाण सुध्दा अत्यल्प असेच राहील हे लक्षात आले.

वस्तुस्थिती अशी आहे की ईशान्य भारतात नैसर्गिक साधन संपत्ती विपुल प्रमाणात उपलब्ध असून ती गुणवत्तापूर्ण आहे. पण दळणवळणाची साधने, रस्ते, रेल्वे इत्यादी पुरेशा प्रमाणात उपलब्ध नसल्याने उत्पादनांना बाजारपेठच उपलब्ध होत नाही. या सगळ्या कारणांमुळे स्थानिक जनतेचा आर्थिक स्तर उंचावला जात नाही. परिणामी काही भागात शासनाविरुध्द बंड पुकारण्यात आले आणि दहशतवादीवृत्ती फोफावल्या. अतिशय निकृष्ट दर्जाच्या मूलभूत सोयी-सुविधा आणि संपर्कांच्या साधनांचा अभाव त्यामुळे देशाच्या सुरक्षिततेला जणू एकप्रकारे आव्हानच दिले गेले.

ईशान्य भारतात अतिशय धीम्या गतीने मूलभूत सोयी, सुविधा प्रकल्प राबविण्यात येत आहेत याची जाणीव केंद्र सरकारला झाली व "रस्ते दळणवळण व महामार्ग" मंत्रालयाने Special Aceelerated Road Development Programme - NE" (SARDP-NE) हा महत्त्वाकांक्षी उपक्रम हाती घेतला आहे. या उपक्रमाअंतर्गत ईशान्य भारतात सर्वदूर रस्त्यांचे जाळे निर्माण केले जाईल. सगळी जिल्ह्यांची ठिकाणे दुपदरी महामार्गांनी जोडण्यात येतील. तसेच अतिशय दुर्गम आणि मागास विभागांना रस्त्यांनी जोडण्यात येईल. तसेच संरक्षणाच्या दृष्टीने असणारी महत्त्वाची ठिकाणं व शेजारील देशांशी दळणवळण वाढण्यासाठी रस्ते तयार करण्यात येतील.

अरुणाचलप्रदेश

येथे १०३४ कि.मी. लांबीचे ३५ रस्ते प्रकल्प हाती घेण्यात आले आहेत. त्यांतल्या ३० प्रकल्पांचे काम सुरु असून त्यासाठी ९४०० कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. उर्वरित ५ प्रकल्पांची योजना तयार करण्यात येत आहे. सुरु असलेल्या कामात अरुणाचलातून इतर राज्यांत जाणारे महामार्ग आणि सीमेलगतच्या प्रदेशांना जोडणाऱ्या रस्त्यांची कामे अंतर्भूत आहेत.

आसाम

येथे NHIDCL ने २७ प्रकल्पांत ९९३ कि. मी. लांबीच्या रस्त्यांचा विकास व उन्नतीकरण

up-gradation करण्याचे काम हाती घेतले आहे. त्यासाठी २०,६०९ कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. त्यापैकी प्रत्यक्षात १९ प्रकल्पात ४७८ किमी लांबीचे रस्ते ८६०० कोटी रुपये खर्च करुन बांधण्याचे काम प्रगतीपथावर आहे. यांत राष्ट्रीय महामार्ग ३७ हा दिब्रुगड ते नुमालिंगाव्हपर्यंतचा चौपदरी मार्ग व नागांव ते होलोंगी दरम्यानचा NH-15 हा राष्ट्रीय महामार्ग बांधण्याचे काम अंतर्भूत आहे. तसेच कालीआभोमोरा या गावाजवळ ब्रह्मपुत्रा नदीवर पूल बांधण्यात येणार आहे.

त्रिपुरा

आगरतळा ते साबरूम यांना जोडणारा हा राष्ट्रीय महामार्ग तसेच बांगलादेशाबरोबर आंतरराष्ट्रीय जोडणी मार्ग विकसित करण्यासाठी फेणी नदीवर बांधण्यात येणारा पूल ही कामे अंतर्भूत आहेत.

मिझोरम

राजधानी अयझवाल ते तुईपांग पर्यंतचा राष्ट्रीय महामार्ग NH-15 याच्या आधुनिकीकरणासाठी करण्याच्या कामासाठी केंद्रीय मंत्री मंडळाची मंजूरी प्राप्त झाली आहे. ३८० कि.मी. लांबीच्या या महामार्गाच्या बांधकामासाठी ५४०० कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. या प्रकल्पासाठी भूसंपादनाचे काम पूर्णत्वाकडे असून प्रत्यक्ष बांधकाम लवकरच सुरु होईल.

नागालँड

दिमापूर ते कोहीमा असा राष्ट्रीय महामार्ग NH-39 बांधण्याचे काम वेगाने पूर्ण करण्यात येत आहे. हा चौपदरी महामार्ग ४३ कि.मी. लांबीचा असून त्यासाठी १५९९ कोटी रुपये खर्च अपेक्षित आहे. नागालँड राज्यातून जाणारा दिमापूर शहरालगतचा वळण मार्ग २०.८६ कि.मी. लांबीचा असून त्यासाठी ६५० कोटी रुपये खर्च करण्यात येणार आहेत.

मणिपूर

येथील १७५० कि.मी. लांबीचे रस्ते विकसित करुन त्यांचे दुपदरी अथवा चौपदरी महामार्गात रुपांतर करण्यात येईल व त्यासाठी २०,००० कोटी रुपये खर्च करण्यात येतील. राष्ट्रीय महामार्ग NH-39 याचे उन्नतीकरण करण्यासाठी केंद्राची मंजूरी मिळाली आहे. इंफाळ ते मोऱ्हे या शहरांना हा महामार्ग जोडतो. तसेच बराक आणि माकरु या नद्यांवर पूल बांधण्याचे काम हाती घेण्यात आले आहे.

मेघालय

येथे १०,८२४ कोटी रुपये खर्च करुन ८२३ कि.मी. लांबीच्या रस्त्यांचे उन्नतीकरण करण्यात येणार असून त्यात १९३ कि.मी. लांबीचे NH-40, NH-51 आणि NH-62 हे महामार्ग अंतर्भूत आहेत.

सिक्कीम

सिक्कम येथे ५१३० रु. खर्च करून ९०९ कि.मी. लांबीचे १४ रस्ते बांधणी प्रकल्प हाती घेण्यात आले आहेत. ●

अरुणाचलची सांस्कृतिक ओळख

अरुणाचल दिनानिमित्त विशेष लेख

(साभार : "आरोही" (विकेंद्र प्रकाशन) संकलन : जयवंत फडके, पुणे)

मा. एकनाथजी रानडे ह्यांनी अरुणाचल प्रदेश, आसाम येथे १९७७ पासून शालेय माध्यमांतून शिक्षण, संस्कार आणि सर्वांगिण व्यक्तिमत्त्व विकास ही त्रयी डोळ्यासमोर ठेवून अविश्वसनीय असे उत्तुंग कार्य उभे केले आहे ते म्हणजे विवेकानंद केंद्र विद्यालय. आज अरुणाचलात ३६, आसाममध्ये २४ आणि नागालँडमध्ये २ अशी एकूण ६२ केंद्रांची उभारणी झाली असून, १२८०० विद्यार्थी-विद्यार्थीनी येथे शिक्षण घेत आहेत. सुमारे ५५० शिक्षक, शिक्षिकेतर कर्मचारी यांचे मोलाचे योगदान आहे.

वृध्दाश्रम, अनाथाश्रम आणि भिकारी नसलेले अरुणाचल हे भारतातील एकमेव राज्य आहे. या प्रदेशाचे भौगोलिक क्षेत्रफळ प्रचंड असूनही लोकवस्ती मात्र विरळ आहे. मुख्यत: इथे २६ जनजाती आहेत त्यात आदि, आपोतानी, खांपटी, मिश्मि, तागिन या प्रमुख जातींचा समावेश होतो. या सर्व जनजातींनी आपापली भाषा संस्कृती, सामाजिक व धार्मिक परंपरा जपल्या आहेत. यांची प्रत्येकाची बोलीभाषा वेगवेगळी असली तरी संपर्कभाषा मात्र हिंदी आहे. यांची वेशभूषा वैशिष्ट्यपूर्ण असते. शिवणकामात महिला प्रगत असल्यामुळे स्वत:साठी खास अशा शैलीतले वेश तयार करतात. विशेषत: डोक्यावर परिधान करायचे टोप वेगवेगळे असतात. परिणामी यांच्यातले पुरुष आणि महिला त्यांच्या विशिष्ट पेहेरावावरुनच ओळखता येतात.

"सामुहिक नृत्य" हे येथील सामाजिक जीवनाचे अविभाज्य अंग आहे. या सर्व जनजातीत डोन्यि पोलो या धर्मास सर्वोच्च स्थान आहे. या धर्माप्रती या लोकांची नि:स्सिम आस्था आहे. डोन्यि म्हणजे सूर्य ही स्त्रीदेवता मानली जाते. आणि पोलो म्हणजे चंद्र. डोन्यिपोलो हे अरुणाचलातील सर्वमान्य ईश्वरी प्रतीके मानली जातात. कारण ती स्वयंप्रकाशित, सर्वशक्तिमान, सर्वहितकारी आहेत असा यांचा समज आहे. त्यांच्या उपासनेची स्तुतीगीते सर्वत्र गायिली जातात.

■ ■ ■

संस्कृतीचा ऱ्हास होऊन जीवनशैलीची ओळख नष्ट होऊ नये म्हणून हे लोक मनोमन निसर्गपूजा करतात. येथील प्रमुख आदिजनजातीत डोन्यिपोलो खालोखाल कोंबड्याला मानाचे स्थान आहे. तो सर्व जीवनसृष्टींचे प्रातिनिधीत्व करुन सूर्य चंद्र यांना रोज उगवण्यासाठी प्रवृत्त करतो अशी यांची श्रध्दा आहे. त्यापाठोपाठ डोन्यिपोलोचा दूत म्हणून सर्पांनाही महत्त्व असते. जो दुष्कृत्य करतील ह्यांना या सर्पांद्वारे शासन केले जाते अशी त्यांची समजूत आहे.

■ ■ ■

दरवर्षी उत्सवांना फेब्रुवारी-मार्च महिन्यापासूनच सुरुवात होते. यात देवतांना "ईडा-पिडा टळो, अमंगळ टळो आणि सर्वत्र सुखसमृध्दी नांदो" यासाठी आवाहन केले जाते. ते नृत्य-नाट्यद्वारे केले जाते. सर्वजण या उत्सवात आपापल्या जनजातींच्या वैशिष्ट्याप्रमाणे रंगीबेरंगी पेहेराव करून नटून-थटून सहभागी होतात. यातील स्त्रियांच्या गळयातील सुंदर-सुंदर माळा आणि

पुरुषांच्या डोक्यावरील पक्ष्यांची पिसे लावलेले शिरटोप लक्ष वेधून घेतात. भातापासून बनवलेली ओपुंग दारु आणि तांदळाच्या पिठापासून तयार केलेले पदार्थ हे येथे प्रमुख खाद्य असते. मुख्य पुरोहित ग्रामदेवतेला आणि मुख्य देवतेला मंत्रोच्चाराने सर्वांसाठी श्रध्दापूर्वक आवाहन आणि प्रार्थना करतात. यामुळे जनजातीमधील सामंजस्य, एकोपा आणि पारंपारिक जीवनपध्दती वृध्दिंगत होते. मुख्य अतिथींसमोर सामुहिक नृत्यांचा रंगतदार कार्यक्रम सादर होतो. त्यांच्या आशीर्वादानेच सोहळा संपन्न होतो.

संस्कृतीचा ऱ्हास होऊन जीवनशैलीची ओळख नष्ट होऊ नये म्हणून हे लोक निसर्गपूजा करतात. डोन्यिपोलो म्हणजे सूर्य-चंद्रा खालोखाल कोंबड्याला मानाचे स्थान आहे. तो सर्व जीवनसृष्टीचे प्रातिनिधीत्व करून सूर्य आणि चंद्र यांना रोज उगवण्यासाठी प्रवृत्त करतो अशी यांची श्रध्दा आहे. त्यापाठोपाठ डोन्यिपोलोचा दूत म्हणून सर्पांनाही महत्त्व असते. जे दुष्कृत्य करतील ह्यांना या सर्पांद्वारे शासन केले जाते अशी यांची समजूत आहे. पर्यावरणाची हानी होऊ नये म्हणून प्रार्थना करुन पर्यावरण संरक्षण करणे कर्तव्य समजतात. निसर्गाशी जवळीक साधून जगण्याच्या या जनजातींच्या विचारामागील श्रीमंती खूप काही शिकवून जाते. जंगलव्याप्त प्रदेशामुळे वन्यप्राण्यापासून स्वसंरक्षणार्थ आणि इतर समस्यांसाठी अनेकांकडे कमरेला बांधलेले एक आखूड, धारदार तलवारीसारखे शस्त्र असते ह्याला स्थानिक भाषेत “डाव” म्हणतात.

आता येथील “मिथुन” या पशुविषयी. रेड्याच्या बांध्याचा, पायाजवळ पांढरे केस, आखूड शिंगे असलेला प्राणी. त्याला येथील जनजीवनात फार महत्त्व आहे. विवाहात हुंडा म्हणून आणि पारंपारिक उत्सवात बळी देण्यासाठी याचा उपयोग करतात. देवाला प्रसन्न करण्यासाठी याचा बळी देण्याची प्रथा रुढ आहे. परंतु आता शिक्षणाच्या प्रसारामुळे ही प्रथा हळूहळू कमी होत आहे.

गालो जनजातीतील म्हण

कुत्र्याचे भुंकणे सगळ्या जंगलात ऐकू जात नाही आणि कोंबड्याचे आरवणं खेड्याला जाग करू शकत नाही. म्हणून एकट्यापेक्षा सर्वजण मिळून सामुहिक प्रयत्न करु. या सर्व जनजातींचा हा संपन्न असा सांस्कृतिक ठेवा पुढच्या पिढींनाही मिळावा म्हणून विवेकानंद केंद्राद्वारे (Vivekanand Kendra Institute of Culture) यासंबंधी अधिक संशोधन होत आहे. ●

रेल्वे आणि विमानतळ प्रकल्प

(हरीणी बालसुब्रमन्यम्, वीकी पिडिया)

विमानतळ प्रकल्प

ईशान्य भारताचा आर्थिक व सामाजिक विकास साधण्यासाठी North Eastern Council (NEC) ही मध्यवर्ती संस्था आहे. आठही राज्यांचे राज्यपाल व मुख्यमंत्री या संस्थेचे सभासद आहेत. सध्या ईशान्य भारतात १२ विमानतळ कार्यान्वित आहेत. या विमानतळांवरच्या पायाभूत सुविधांचे उन्नतीकरण करण्यासाठी निधी पुरवते.

पाकयाँग

सिक्कीममधल्या पाकयाँग विमानतळाचे २४ सप्टेंबर २०१८ रोजी पंतप्रधान नरेंद्र मोदी यांच्या हस्ते उद्‌घाटन करण्यात आले. हा विमानतळ गंगटोक पासून ३० कि.मी अंतरावर आहे. विमानतळाचे क्षेत्रफळ २०० एकर इतके आहे. समुद्रसपाटीपासून ४५०० फूट उंचीवर, डोंगर माथ्यावर हा विमानतळ बांधण्यात आला आहे. भारतात जे पांच विमानतळ अति उंचीवर बांधण्यात आले आहेत. त्यापैकी एक हा सिक्कीमचा विमानतळ आहे. हा विमानतळ ६०५ कोटी रुपये खर्च करुन बांधण्यात आला आहे. विमानतळाची धावपट्टी १.७५ कि.मी. लांबीची आहे. ४ ऑक्टोबर २०१८ रोजी प्रथम या विमानतळावरुन विमानाने अवकाशात झेप घेतली.

तेझु

तेझु येथील विमानतळाचे वाढीव बांधकाम लवकरच पूर्ण होईल व याच आर्थिक वर्षात हा विमानतळ कार्यान्वित होईल. अरुणाचल प्रदेशातला हा विमानतळ अधिक विकसित करण्यासाठी अंदाजे ७९ कोटी खर्च अपेक्षित येथील धावपट्टीची लांबी १५०० मीटरने वाढविण्यात आली आहे. टर्मिनल बिल्डिंग आणि कंट्रोल टॉवर तसेच धावपट्टीच्या उभारणीस अपेक्षेपेक्षा जास्त वेळ लागला; कारण स्थानिक लोकांचा या विमानतळाला विरोध होता. परंतु विमानतळ कार्यान्वित झाल्यावर शेजारच्या जिल्ह्यांशी चांगला संपर्क प्रस्थापित होईल.

मेघालयातल्या शिलाँग जवळच्या उमरोई विमानतळातल्या धावपट्टीची लांबी वाढविण्याचे काम लवकरच हाती घेण्यात येणार आहे. त्यामुळे मोठ्या विमानांना या विमानतळावर उतरणे शक्य होईल. तसेच आसामची राजधानी गुवाहाटी येथील विमानतळावर विमानगृह बांधण्यात येत आहेत.

रेल्वे प्रकल्प

ईशान्य भारतातील राज्ये रेल्वेने एकमेकांशी जोडण्यासाठी महत्त्वाचे असे २० रेल्वे प्रकल्प हाती घेण्याची योजना आखण्यात आली आहे. या अंतर्गत

■ ■ ■

हे सगळे प्रकल्प यशस्वीपणे राबविण्याचे मोठे आव्हान सरकारपुढे आहे. प्रकल्पांसाठी पुरेसा निधी उपलब्ध करुन देणे, जमीन संपादन करणे, वनखात्याकडून मंजुरी मिळविणे इत्यादी आव्हांनावर मात करीत प्रकल्प पुरे करण्यासाठी सरकार जिकिरीचे प्रयत्न करीत आहे. व त्या दृष्टीने पाऊल उचलत आहे. रस्ते, रेल्वे व हवाईमार्गांनी ईशान्य भारतातली गावं जोडली गेली तर प्रगतीच्या दिशेने ईशान्य भारत मोठी झेप घेईल यांत शंका नाही.

■ ■ ■

साईरंग (मिझोरम) येथील स्टेशन बिल्डिंगच्या कामाचा
तत्कालिन रेल्वे मंत्री सुरेश प्रभु ह्यांच्याहस्ते शुभारंभ

१३ नवीन रेल्वे मार्ग बांधण्यात येणार आहेत. दोन मार्गांचे गेज रुपांतरण करण्यात येणार आहे व पांच दिशा मार्गांचे दोन मार्गांमध्ये (जाण्यासाठी एक व येण्यासाठी दुसरा) बदल करण्यात येणार आहे. या रेल्वेमार्गांची लांबी सुमारे २३२० कि.मी. असेल.

मिझोरम मधील बैराबी आणि साईरंग या शहरांना जोडणाऱ्या ब्रॉड गेज रेल्वे लाईनचे काम प्रगती पथावर आहे. त्यामुळे २०२० पर्यंत ईशान्य भारतातील राज्यांच्या राजधानीच्या शहरांना एकमेकांशी रेल्वेने जोडण्यात येईल. बैरागी - साईरंग ही रेल्वे लाईन ५१ कि.मी. लांबीची असेल या रेल्वे लाईनवर छोटे-मोठे १३० पूल, २३ बोगदे आणि चार स्थानके असतील.

आसाम राज्यात ब्रह्मपुत्रा नदीला लागून १३०० कि.मी. लांबीचा महामार्ग बांधण्यात येणार आहे व त्यासाठी ४०,००० कोटी रुपये खर्च होणार आहे.

हे सगळे प्रकल्प यशस्वीपणे राबविण्याचे मोठे आव्हान सरकारपुढे आहे. प्रकल्पांसाठी पुरेसा निधी उपलब्ध करुन देणे जमीन संपादन करणे, वनखात्याकडून मंजुरी मिळविणे इत्यादी आव्हांनावर मात करीत प्रकल्प पुरे करण्यासाठी सरकार जिकिरीचे प्रयत्न करीत आहे व त्या दृष्टीने पाऊल उचलत आहे. रस्ते, रेल्वे व हवाईमार्गांनी ईशान्य भारतातली गावं जोडली गेली तर प्रगतीच्या दिशेने ईशान्य भारत मोठी झेप घेईल यांत शंका नाही. ●

।।श्री स्वामी समर्थ।।

मल्हार एंटरप्रायझेस

आम्ही आपल्या बजेटमध्ये आपल्या वास्तूचे सर्व प्रकारचे
सुशोभिकरण (१ वर्ष वॉरंटीसह) करुन देतो.
संपर्क - ९८२१४००१४१ , ९६९९०२७९८१ , ९७०२२६३०५४

संरक्षण सिध्दता आणि विकासाचा पूल

- सारंग लेले, मुंबई
९६१९५९८७४१

▪ ▪ ▪

दळणवळणाची सशक्त साधनं हा कोणत्याहीप्रदेशाच्याविकासाचामूलभूत पाया असतो. गेली सत्तर वर्षे दुर्लक्षित राहिलेल्या उत्तरपूर्व प्रदेशाकडे विद्यमान सरकारने सत्तेत आल्यावर विशेष लक्ष दिलं. दळणवळणाच्या साधनांवर काम केलं आणि ईशान्येच्या राज्यांना देशाच्या मुख्य प्रवाहात आणण्यासाठी विशेष प्रयत्न केले. बोगिबील पूल हा त्यातलाच एक यशस्वी प्रकल्प आहे. याद्वारे उत्तरपूर्वेच्या विकासाचा रस्ता अजून प्रशस्त होईल यात शंका नाही.

▪ ▪ ▪

साधारण दीडेकशे वर्षांपूर्वी सुएझचा कालवा जलवाहतुकीसाठी खुला झाला. त्यापूर्वी केप ऑफ गुड होपला वळसा घालून जहाजे आशियात प्रवेश करत असत. सुएझ कालव्याने दक्षिण अफ्रिकेला होणारा मोठा फेरा वाचवला आणि युरोप व आशिया जवळ आले. आंतरराष्ट्रीय स्तरावरच्या या वाहतूक क्रांतीशी मिळताजुळता हिंदुस्थानातला राष्ट्रीय स्तरावरचा महत्त्वाचा बदल म्हणून नुकत्याच उद्घाटन झालेल्या बोगिबील या पुलाकडे पाहाता येईल.

१९९७ मध्ये बोगिबील पुलाची कल्पना मांडली गेली. २००२ मध्ये तत्कालीन दिवंगत पंतप्रधान अटलबिहारी वाजपेयींच्या कार्यकाळात पुलाच्या कामाचा आरंभ झाला. मात्र त्यानंतर आलेल्या दोन्ही वेळच्या युपीए सरकारच्या काळात या कामाची तसूभरही प्रगती झाली नाही. शेवटी विद्यमान केंद्र सरकारच्या कार्यकाळात ४.९ किलोमीटर लांबी असलेला हा पूल बांधून तयार झाला आणि योगायोगाने वाजपेयींच्या वाढदिवशी या पुलाचे उद्घाटन पंतप्रधानांच्या हस्ते झाले.

ईशान्य हिंदुस्थानचा नकाशा नीटपणे पाहिला तर ब्रह्मपुत्रा नदीचं महापात्र त्या भागाचं भौगोलिक विभाजन करतं. हे लक्षात येईल. डोंगराळ प्रदेशाचं वर्चस्व असलेल हा सुपीक आणि हिरवागार भाग आहे. ब्रह्मपुत्रा नदीवर ईशान्येत जे पूल आहेत त्याातला बोगिबील हा सर्वात उत्तरेकडचा पूल. याआधी २०१७ साली नरेंद्र मोदींनी भूपेन हजारिका पुलाचं उद्घाटन केलं होतं. हजारिका अर्थात ढोला साधिया पूल, नरनारायण सेतू आणि कोलिया भोमरा सेतू हे तिन्ही आसाम राज्याच्या दक्षिण भागात आहेत. बोगिबील सेतू उत्तर भागात आहे. तो आसाम आणि अरुणाचल प्रदेश या दोन राज्यांना जोडतो. या भागात ब्रह्मपुत्रेच्या एका बाजूला इटानगर ही अरुणाचल प्रदेशची राजधानी आहे तर दुसऱ्या

बाजूला आसाममधील दिब्रूगढ हे शहर आहे. ईशान्येतल्या या दोन्ही महत्त्वाच्या शहरांमधील अंतर गुगल मॅप्सनुसार फक्त २१२ कि.मी.आहे. बोगिबील पूल तयार व्हायच्या आधी ब्रह्मपुत्रेचं पात्र नावेतून पार करणे आणि नंतर पुढे रस्त्याने शहर गाठणे हाच पर्याय दोन्ही बाजूच्या लोकांना उपलब्ध होता. त्यातही पावसाळा आणि ब्रह्मपुत्रा नदीला येणारा पूर यावेळी हा मार्ग कुचकामी ठरे. प्रवासाची ही अनिश्चितता बोगिबील पुलामुळे आता राहणारा नाही. शिवाय प्रवासाचा कालावधी सरळ दोन तासांनी कमी होईल.

मालवाहू कंटेनर्स आणि बल्क कॅरियरसाठी रेल्वे तितकीच उपयुक्त असते. ईशान्य भागाला इंधन व इतर मालाचा मोठ्या प्रमाणात पुरवठा वेळेत होण्यासाठी ही फार मोठी सोय होईल.

जलद वाहतूक ही नाशवंत पदार्थासाठी फार गरजेची असते. ईशान्येत पिकणारी चांगल्या दर्जाची आणि जिओग्राफिकल इंडेक्स टॅग (जीआयटॅग) मिळालेली फळे व इतर शेतमाल देशभर उपलब्ध होण्यासाठी रेल्वे फार उपयोगी असणार आहे. ईशान्येतल्या स्थानिक शेतकऱ्यांना याचा फार मोठा फायदा होईल.

रोजच्या हजारो वाहनांची होणारी सोय, त्यामुळे वाचणारा वेळ आणि महत्त्वाचं म्हणजे त्याद्वारे इंधन बचत हा मोठा हेतू यामुळे साध्य होईल. इंधनासाठी कच्च्या तेलाची निर्यात करणाऱ्या आपल्या देशासाठी हे फार आवश्यक आहे.

एचसीसी कंपनीने बनवलेला बोगिबील हा दुमजली पूल असून वरच्या भागात रस्ता आणि खालच्या भागात रेल्वे ट्रॅक्स अशी त्याची रचना आहे. सामान्यांना परवडणारा, रस्त्यापेक्षा जलद आणि मोठ्या प्रमाणातील वाहतुकीसाठी रेल्वे हा फार उपयुक्त पर्याय असतो. पॅसेंजर ट्रान्सपोर्टसोबत

दळणवळणाची सशक्त साधनं हा कोणत्याही प्रदेशाच्या विकासाचा मूलभूत पाया असतो. गेली सत्तर वर्षे दुर्लक्षित राहिलेल्या उत्तरपूर्व प्रदेशाकडे विद्यमान सरकारने सत्तेत आल्यावर विशेष लक्ष दिलं. दळणवळणाच्या साधनांवर काम केलं आणि ईशान्येच्या राज्यांना देशाच्या मुख्य प्रवाहात आणण्यासाठी विशेष प्रयत्न केले. बोगिबील पूल हा त्यातलाच एक यशस्वी प्रकल्प आहे. याद्वारे उत्तरपूर्वेच्या विकासाचा रस्ता अजून प्रशस्त होईल यात शंका नाही. ●

अगरबत्तीची मूळ कथा

- दयानंद सावंत, मुंबई

९८६९६१९७०४

स्नान संध्या झाल्यावर, ईश्वरासमोर हात जोडून समोर उभं राहताना, वातावरण प्रसन्न सुगंधी करण्यासाठी अगरबत्ती प्रज्वलित करतांना नेहमीच प्रश्न पडायचा, "अगर" आणि "बत्ती" नेमकं काय नातं असेल? ईशान्य भारतात सामाजिक काम करताना या विषयाची नियमित चर्चा ऐकत आलो आहोत.

"अगर" (असमी भाषेत सांची) एक असे झाड ज्यापासून अगरबत्ती, उद/धूप किंवा अगरच्या झाडापासून तयार केलेली तत्सम उत्पादने काढली जातात. पूर्वांचलातील जवळपास सर्व राज्ये तसेच केरळ, कर्नाटक इत्यादी राज्यांमध्ये सुध्दा या झाडांची लागवड होते. सर्व साधारण तुलनेत आसाममधील झाडाची गुणवत्ता ही अधिक आहे. हजारो वर्षांपासून "अगर" चे लाकूड, त्याचा इतिहास, उपयोग, व्यापार इत्यादी विषयी अनेक चर्चा, लिखाण झाले असेलच. तरीही ईशान्य भारत आणि अगरझाड या विषयात अनेकांना काही काळापासून फार कुतूहलत आहे.

आसाममधील संत श्रीमंत शंकरदेव यांनी अगर झाडाच्या सालींवर धार्मिक ग्रंथाचे लिखाण केले आहे. याला सामाजिक मान्यता अशी आहे की, "अगर" हे दैवी वृक्षांपैकी एक असून मानवी इच्छापूर्ती करण्याची क्षमता यात आहे. श्रीकृष्णांचा आवडता वृक्ष म्हणून वेदांमधील लिखाणात याचा उल्लेख आढळतो. समुराई योध्दे त्यांच्या चिलखतात "अगर" चा सुगंध लढाईला उतरण्यापूर्वी वापरायचे अशी माहिती मिळते. अनेक संस्कृतींमध्ये अगरवूडच्या औषधी उपयोगाचा समृध्द इतिहास आहे. तिबेट, भारत, चीन आणि अरब जगतातील तज्ञांनी शारीरिक आणि मानसिक स्थितीचा अभ्यास करण्यासाठी अनेक शतकांपासून याचा उपयोग केला आहे.

त्रिपुराच्या राजधानीचे नाव अगरतला हे "अगर" या झाडाच्या नावावरुनच आले आहे. अगर लाकडपासून काही उत्पादने काढली जातात. त्याचा वापर खूप प्रतिष्ठेचा झाला आहे. "अगर" या झाडातून निघणारी "राळ" ही धूप म्हणून वापरली जाते. काही गुणकारी औषधीय वापरासाठी आणि डिस्टिल्ड स्वरुपातील तेल, काही विविध सुगंधी द्रव्य बनविण्यासाठी "अगर" चा उपयोग केला जातो. अगरच्या बोया, बोहा आणि खारा या तीन प्रजातींपासून वेगवेगळ्या गुणवत्तेचे तेल काढले जाते.

आपल्या देशातील वापराबरोबर अगर दुबई, चीन, तैवान आणि जपानमध्ये सर्वात जास्त वापर आणि विक्रीसाठी प्रसिध्द आहे. आपल्या देशात तर प्रत्येक धर्मातील मंडळींनी आपापल्या पूजा पध्दतीमध्ये अगरबत्तीला प्रमुख स्थान दिलेले आहे. सुवासिक अत्तरे निर्मिती सोबत काही धार्मिक विधींमध्ये ही याचा वापर केला जातो. या अगरच्या विविध गुणधर्मांसोबत संपूर्ण जगभरात पारंपारिक व धार्मिक उत्सवात याचा वापर होतो.

(क्रमशः)

अरुणाचल: निसर्गरम्य रोविंग

- डॉ. मनिषा कुलकर्णी, मुंबई

मे महिन्यात दौरा केलेला पूर्व कामेंग जिल्हा आणि या वेळेस तुडवलेले लोअर दिबंग खोरं हे भौगोलिक, जीववैविध्यता, लोक संस्कृती या सगळ्याच बाबतीत संपूर्णत: वेगळं आहे. मुळात अरुणाचल राज्यच इतकं प्रचंड आहे, की उभा जन्म केवळ तिथेच वारंवार जाऊनही दर खेपेस काहीतरी नवीन गवसतं. ज्या व्यक्तींना निसर्गाच्या कुशीची ओढ असेल, मन:शांती हवीय आणि प्रत्येक वेळेस रुप आणि अफाट वैभव बदलणारा प्रदेश अनुभवायचा असेल त्यांनी ईशान्य भारत न पाहणे म्हणजे अळणी जेवण रोज घेणे.

आताचा रोविंग जिल्हा हा खालच्या दिबंग खोऱ्यातील प्रमुख जिल्हा असून साधारण ११८७ ते १६७३ मध्ये सुतीया राजवटीत "बिरपाल" या शासकाने या राज्यची स्थापना केल्याचं इतिहासात आढळून येतं. पूर्वी आसाम आणि अरुणाचल हे सुतीया राजवटीत दोन धर्म हिंदू आणि शक्ती इथं गुण्यागोविंदाने नांदत होते. परंतु शक्तीबद्दल विशेष माहिती उपलब्ध नाही. त्या काळातील बोलीभाषा "सुतीया" होती आणि आजमितीला इथे आसामी भाषा बोलली जाते. "आहोम" जी सध्याची प्रचलित राजवट ती प्रस्थापित होईस्तोवर इथे सुतीयाचा प्रभाव होता. तसंही वरच्या आसाममधे आहोम जातीचं वर्चस्व आहेच.

रोविंग जरी मुख्य जिल्हा असला तरी अतिशय तुरळक लोकवस्तीचे हे निसर्गरम्य गाव (किंबहुना थंड हवेचे ठिकाण) आहे. आदी आणि इदूमिशीमी या दोन जाती इथं आनंदाने नांदतात. लोकवस्ती किमान म्हणजे अगदी ११ हजार ते १२ हजार इतकीच आहे. पण त्यामुळे शहर मात्र

■ ■ ■

रोविंग जरी मुख्य जिल्हा असला तरी अतिशय तुरळक लोकवस्तीचे हे निसर्गरम्य गाव (किंबहुना थंड हवेचे ठिकाण) आहे. आदी आणि इदूमिशीमी या दोन जाती इथं आनंदाने नांदतात. लोकवस्ती किमान म्हणजे अगदी ११ हजार ते १२ हजार इतकीच आहे. पण त्यामुळे शहर मात्र खूपच विस्तीर्ण आणि मोठं वाटतं.

■ ■ ■

खूपच विस्तीर्ण आणि मोठं वाटतं. मोठाली मैदानं, तलाव, घनदाट झाडी, छानसं प्राणी संग्रहालय (आम्ही पाहिलं नाही) काही छोटी मोठी दुकानं. यात इथल्या खास वस्तूंची आणि पेहरावांची दुकानं पण आहेत. मिशीमी हिल्सच्या पायथ्याशी आणि देवपानी नदीच्या काठाशी वसलेलं हे गाव खरंच नजाकतीचं आहे. याच्या जवळपासची मुख्य आकर्षण आहेत स्याली लेक, मेहाव वाइल्ड लाईफ रिझर्व्ह फॉरेस्ट आणि मायूडिया पास (साधारणपणे ३००० फूट उंचीवर)! सप्टेंबरमध्ये आदी लोकांचा सोलंग फेस्टिव्हल तर फेब्रुवारीत इडुनचा रेह फेस्टिव्हल असतो. माझ्या अभ्यास / छंदाव्यतिरिक्त मला इथलं वाटलेलं प्रमुख स्वारस्य म्हणजे इथं रोज भरणारा रोविंग बाजार!! काय ऑरगॅनिक फळफळावळ, विविध जातीच्या स्थानिक भज्या, कपडे आणि आकर्षक दागिने. काही न घेता नुसता बाजारात फेरफटका मारला ती मन उल्हासित होतं.●

स्क्रीन शॉट

मणिपूरचा मिरॅकलमॅन आर्मस्ट्राँग पामे
रुग्णसेवेचा असाही आदर्श

- सूरज उतेकर
८३५५९३५३९१

फार- फार उद्विग्न मनस्थितीतून जात असताना आशेचा एखादा कवडसा मनात डोकावून जातो. आणि आपले मन त्या कवडशाभोवती ओंजळ धरु पाहते. गंमत म्हणजे आपल्या ओंजळीत विसावणारा कवडसा आपल्या मुठीत मात्र धरता येत नाही. जगत असताना असंच एखादं माणूस डोकावून जातं आपल्या मनात. ते धरुन ठेवता येत नाही, पण त्याच्यामुळे मिळालेली प्रेरणा आपल्याला जगण्याची प्रेरणा देते. आशेचा कवडसा होते.

काही दिवसांपूर्वीपर्यंत आर्मस्ट्राँग पामे हे नांव ऐकलं सुध्दा नव्हतं. पण संगाई एक्सप्रेस या मणिपूरमधून प्रकाशित होणाऱ्या वर्तमानत्रातील बातमीने मात्र ही व्यक्ती माझ्या मनात कायमची घर करुन राहिली आहे. बातमी अशी की आर्मस्ट्राँग पामे या आयएएस ऑफिसरची नियुक्ती नुकत्याच झालेल्या मिझोरममधील विधानसभा निवडणुकीत निरीक्षक म्हणून लुंगलोई जिल्ह्यातील एका दुर्गम गावात झाली.

तिथे आपले कर्तव्य बजावताना त्यांच्या दृष्टीस ललरिंडीका हा ११ वर्षांचा मुलगा पडला. त्याच्याकडे बघितल्यावर आर्मस्ट्राँग पामे यांचे मन कळवळून उठले. कारण या मुलाचा वरचा ओठ दुभंगलेला होता. आणि तो त्याच व्यंगासह जगत होता. विचारपूस केल्यावर पामे यांना माहिती कळली की ललरिंडीकाचे वडील गरीब असल्याने ते आपल्या मुलावर उपचार करु शकत नाहीत. हे जेव्हा पामे यांना कळलं तेव्हा त्यांनी क्षणाचाही विलंब न लावता इम्फाळमधील हॉस्पिटलमध्ये त्याच्यावर

■ ■ ■

“आमच्या आयुष्यात घडलेली ही अविस्मरणीय घटना आहे. असा एखादा आय. ए. एस. अधिकारी माणुसकी जपण्यासाठी निःस्वार्थ भावनेने फार मोठा त्याग करु शकतो, याची कल्पना ही मी करु शकलो नाही. देवानेच या थोर माणसाला आमच्याकडे पाठवले. माझ्या मुलासाठी तर ते सांताक्लॉझच ठरले” अशी प्रतिक्रिया ललरिंडकिच्या वडिलांनी दिली.

■ ■ ■

उपचार करण्याचा निर्णय घेतला. लुंगलेईपर्यंत प्रवासासाठी ललरिंडीकाच्या वडिलांच्या हाती पैसेही दिले. शिवाय लुंगलेई पासून ऐझवाल या शहरापर्यंत जाण्यासाठी स्वतःच्या अधिकारातील कार्यालयीन गाडीची व्यवस्थाही केली. पण त्यांना गाठायचं होतं मणिपूरमधील चुराचांदपूर! तो प्रवास खर्चही आर्मस्ट्राँग पामे यांनी स्वतःच केला. एवढंच नाही तर हॉस्पिटलचं संपूर्ण बिल त्यांनी स्वतः चुकते केले.

२०१२ साली, सीएनएन आयबीएन तर्फे वर्षातील सर्वांत “महान भारतीय व्यक्तिमत्त्व” हा पुरस्कार त्यांना प्रदान करण्यात आला. कर्तव्यदक्ष आय.ए.एस. ऑफिसर म्हणून त्यांचा केंद्र शासनातर्फे सत्कार करण्यात आला आहे. सध्या ते मणिपूरमधील तमेंगलाँग जिल्ह्यात जिथे आपले भैय्याजी काणे विद्यालय आहे तिथे जिल्हाधिकारी म्हणून काम पहात आहेत. ●

राष्ट्रीय पातळीवरील वनवासी क्रीडा स्पर्धा

कल्याण आश्रमाच्या उपक्रमाला युवा खेळाडूंचा उत्साही प्रतिसाद

कल्याण आश्रमामार्फत दरवर्षी आयोजित केली जाणारी राष्ट्रीय पातळीवरील जनजातीय क्रीडास्पर्धा यावर्षी गुवाहाटीत अमाप उत्साहात पार पडली. ३३ प्रांतांमधील तब्बल ८४४ आदिवासी क्रीडापटूंनी यात सहभाग घेतला. केंद्रीय मंत्री किरेण रिजिजू यांनी तिरंदाजी स्पर्धेतील प्रात्याक्षिकात सहभाग घेऊन हजारो उपस्थित प्रेक्षकांना आश्चर्यचकित केले.

२७-१२-२०१८ रोजी या क्रीडास्पर्धा महोत्सवाचे उद्‌घाटन झाले. यासमारंभात कल्याण आश्रमाचे अध्यक्ष जगदेवराम उराँव तसेच आसामचे मुख्यमंत्री श्री. सर्वानंद सोनोवाल उपस्थित होते. हा क्रिडा महोत्सव गुवाहाटीत घेतल्याबद्दल त्यांनी आनंद व्यक्त केला. यावेळी नागा व बोडो युवकांनी पारंपारिक कुस्तीचे प्रात्याक्षिक सादर केले.

केंद्रीय रेल्वे मंत्री पियुष गोयल यांनीही या क्रीडा महोत्सवाला दिनांक २९ रोजी हजेरी लावली. यापूर्वीही त्यांनी वनवासी क्रीडामहोत्सवाला भेट दिली होती. त्याबद्दलच्या आठवणीही त्यांनी सांगितल्या. २७ डिसेंबर ते २९ डिसेंबर असे तीन दिवस चाललेल्या या क्रीडा महोत्सवात उंच उडी, लांब उडी, गोळा फेक, तिरंदाजी, जिम्नॅस्टिक, मॅरेथॉन दौड इत्यादी क्रीडाप्रकारांचा समावेश होता. ५० तिरंदाज खेळाडूंची खेलो इंडिया अकादमीसाठी निवड करण्यात आली आहे.

महोत्सवात परंपरागत खेळांबद्दल एक प्रदर्शन आयोजित करण्यात आले होते. समारोप कार्यक्रमात बोलताना केंद्रीय मंत्री किरेण रिजिजू म्हणाले, की खेळांकडे बघण्याच्या आपल्या दृष्टीकोनात बदल घडून यायला हवा. असा बदल झाला तर खेळातील गुणवत्ता वाढेलच, शिवाय ऑलिम्पीक स्पर्धेत विजयी खेळाडूंची संख्याही वाढेल. वनवासी समाजातील युवकांत खेळांसाठी आवश्यक शारीरिक चिवटपणा, धाडसी वृत्ती, मेहनत घेण्याची तयारी हे गुण मोठ्या प्रमाणात असतात. अशा क्रीडामहोत्सवातून क्रीडा क्षेत्रात उत्तम कामगिरी करु शकतील असे खेळाडू तयार होतील यात शंकाच नाही. मात्र त्यांना आधुनिक साधनांवर सराव, प्रशिक्षण मिळायला हवे. तरच जागतिक पातळीवरील क्रीडा स्पर्धेत हे युवक-युवती चमकदार कामगिरी बजावतील. ■

- क्रीडा प्रतिनिधी

Postal Reg. No. **THC / 151 / 2018-2020** Posted at BPC Kalyan on 1st day of every month.
RNI Reg. No. **MAHMAR / 2012 / 45108** Total No. of Pages 32
License to Post without Prepayment under WPP License No. **NMR/Tech/WPP-13/Thane/2019**

पर्वतीय क्षेत्रातील क्रीडापटूंची उज्ज्वल कामगिरी

हे मासिक मुद्रक, प्रकाशक **श्री. जयवंत कोंडविलकर** यांनी **फ्रेंडस् ऑफ नॉर्थईस्ट सोसायटी**, डोंबिवलीकरिता **अक्षर ग्राफिक्स**, एफ-४, श्री पार्श्व इंडस्ट्रियल इस्टेट, व्ही. पी. रोड, डोंबिवली (पूर्व) येथे छापून ९, जय गायत्री सोसायटी, गोपाळ नगर रस्ता क्र १, डोंबिवली (पूर्व) ४२१२०१ येथे प्रकाशित केले