નમસ્કાર ગાંધીનગર

પમરાટ

એ તો ખુમારી છે કે નયનમાં રુદન નથી,
પણ સત્ય એ જ છે કે જીવનમાં જીવન નથી.

બાકી બધું જ જોઈ શકે છે ખુદા અહીં,
પીડાની વાત હોય તો એને નયન નથી.

તેઓ કરે છે આંસુની વ્યાખ્યાય આજકાલ,
કે જેમના જીવનમાં જરા પણ રુદન નથી.

- વિકી ત્રિવેદી

પાથેય

- રમેશ ઠક્કર

આંસુની વ્યાખ્યા

હાસ્ય એ જેમ માણસને મળેલી મોંઘી ભેટ છે એમ રૂદન એ પણ માણસનો નૈસર્ગિક ભાવ છે..આંસુ એ દિલની જબાન છે.દરેક માણસને કોઈ ને કોઈ પ્રસંગે રડવું આવતું હોય છે..અમારા વિસ્તારમાં એને રૂંગુ આવવું એમ કહેવાય છે..કાઠિયાવાડમાં એને રોણું કહેછે..આજની મમ્મીઓ મારો દિકરો બહુ 'ક્રાય' કરે છે એમ કહે તો પણ નવાઈ નથી લાગતી ! રડવું એ આમ જોઈએ તો સાર્વત્રિક ભાવ છે..

રૂદન એ માણસજાત માટે સહજ છે..આપણી ભાષામાં એના માટે ઘણા સરસ શબ્દો છે છતાં આપણે ક્રાય જેવો શબ્દ શું કામ પ્રયોજવો? સામાન્ય રીતે પુરૂષો સહજપણે રડતા નથી ,આ બાબતે સ્ત્રીઓ રડી લેવામાં સહજ હોય છે ..એટલે જ એ તણાવમુકત પણ જલદી થઈ જાય છે..

છૂટથી રડી લેવું એ ટેન્શન ફ્રી કરતું કુદરતી ટોનિક છે..છતાં જાહેરમાં રડવું એ કોઈને ગમતું નથી..દરેક વ્યક્તિ ને કોઈને કોઈ ઘટના રડાવી જતી હોય છે..ચંદ્રકાંત બક્ષી કહેતા કે 'ગમે તેવા અંગત સ્વજનના મૃત્યુ પ્રસંગે પણ હું રડી શકતો નથી..પરંતુ કોઈ ફિલ્મ કે વાર્તામાં આવતા કાલ્પનિક કરૂણપ્રસંગો મને રડાવી જાય છે.." રડવાનું ગણિત અટપટું છે..એના જુદા જુદા પ્રકાર છે..બાળક હીબકાં ભરે છે..કોઈ ડૂસકાં ભરે છે..કોઈને ડૂમો બાઝે છે..કોઈ ચોધાર રડી પડે છે..તો કોઈ ધ્રૂસકે ધ્રૂસકે પણ રડે છે..માણસ જ્યારે રડે છે ત્યારે જ એની પ્રમાણિકતા ચહેરા ઉપર સોળે કળાએ ખીલતી હોય છે.

આપણે ત્યાં દરેક શાસ્ત્રમાં અહમને ઓગાળવાની વાત થાય છે..પરંતુ માણસ જયારે મન મૂકીને રડે છે ત્યારે આપોઆપ અહમશૂન્ય થઈ જાય છે..આ કુદરતી ચમત્કાર છે..જે સ્થિતિએ પહોંચવા માટે કઠોર સાધના કરવી પડે એ સહજપણે રડવાથી પ્રાપ્ત થઈ જાય છે! આંસુ કે અશ્રુ એ રૂદનની લિપી છે..

સાહિત્ય કે ફિલ્મો માટે રૂદન એ હાથવગો વિષય છે..'યે આંસુ મેરે દિલ કી જુબાન હૈ.." કે 'તેરી આંખ કે આંસુ પી જાઉં ઐસી મેરી તકદીર કહાં?' એવાં ગીતો છે..આંસુઓનો સ્વાદ ખારો છે..એનો કલર અલગ હોઈ શકે..પણ પ્રેમિકાની આંખનાં આંસુ પી જવાની કલ્પના કેવી લાગે ? ઘણાને જો કે ચિતરી પણ ચડે..!

આપણી ગુજરાતી ફિલ્મોમાં પણ રૂદિયું રૂવે ..કે "રોઈ રોઈ કોને હંભળાવું.." જેવાં ગીતો છે..એક જમાનામાં બહુ રડાવે એવી કરૂણ કથાનકો વાળી ફિલ્મો ધૂમ મચાવતી.."રૂદાલી" ફિલ્મનો વિષય જ આ છે.. દિલીપકુમાર તો "ટ્રેજેડી કિંગ " કહેવાતા.. મીનાકુમારી "ટ્રેજેડી કવીન " ..રાજા હરિશ્ચંદ્ર નાટક જોઈ નાનપણે ગાંધીજી પણ ખુબ રડેલા. મોટા માણસો કયારેક જાહેર સમારંભમાં કે પ્રસંગે ભાવુક થઈ જતા હોય છે..કલાકારો કે લેખકો તો વાતવાતમાં ભાવુક થઈ જતા હોય છે.

આમછતાં જેટલી સહજતાથી હસવાનું સ્વીકારે છે એટલી સહજતાથી રડવાની વાત આપણો સમાજ સ્વીકારતો નથી..કોઈ માણસને રડવું પડે એવી શુભેચ્છા કોઈ આપે નહીં એ સ્વાભાવિક છે, પણ રડવું એ પણ માણસને મળેલી ઈશ્વરીય ભેટ છે એ સ્વીકારવું પણ જરૂરી છે..જેમ હાસ્યની પણ થેરાપી છે એમ રૂદન એ પણ અકસીર ઉપચાર છે હળવા થવા માટે..જેની સામે મોકળાશથી રડી શકાય એવા માણસો કે જયાં મન મૂકીને આંસુ વહાવી શકાય એવાં સ્થળો સાચે જ દુર્લભ હોય છે..બાળકના નિર્દોષ રૂદનથી લઈને કોઈ એકાકી વૃધ્ધના ડૂસકા સુધીની અશ્રુની પરિભાષા અનોખી હોય છે...

મોરબી દુર્ઘટનાની નિષ્પક્ષ તપાસ અનિવાર્ય

તંત્રીસ્થાનેથી...

રવિવારની સાંજ મોરબી અને ગુજરાત માટે ગોઝારી બની ગઈ. મોરબીનો પ્રસિદ્ધ ઝૂલતો પુલ તૂટી પડતાં ૧૩૨ માનવ જીવોની જળસમાધિથી સમગ્ર ગુજરાતમાં સન્નાટો છવાઈ ગયો. મોરબી આખું ધ્રુસકે ને ધ્રુસકે રડે છે. ત્યારે સમગ્ર ગુજરાત પણ સ્તબ્ધ બની ગયું છે. ૫૬ માસુમ બાળકો સહિત ૧૩૨ના જાન જતાં સમગ્ર દેશમાં ગમગીની છવાઈ ગઈ. ૪૩ વર્ષ બાદ મોરબીમાં બીજી કરુણાંતિકા સર્જાઈ છે. મૃતકોના આત્માને ચિરશાંતિ મળે તે માટે આખું ગુજરાત પ્રાર્થના કરે છે અને ઈજાગ્રસ્તો ઝડપથી સ્વસ્થ બને એવી સુવિધા આપવા વહીવટીતંત્રને વિનંતી પણ છે.

હવે તપાસ સમિતિઓ નિમાશે, રાજકીય રોટલા શેકાશે... ભાવનાત્મક ભાષણો થશે, આક્ષેપો ને પ્રતિઆક્ષેપો થશે, સહાયોની જાહેરાત થશે અને લાખો રૂપિયા અપાશે પણ ખરા... પણ એનાથી શું....?! સંતાનોના માતાપિતાની વેદના, માતાપિતા ગુમાવનાર સંતાનોનો આક્રંદ... ભાઈ ગુમાવનાર બહેનની આંસુભીની આંખો કે આઠમાંથી સાત પરિવાર જન ગુમાવનાર વૃદ્ધના ચહેરા પર ઉભરનાર ગુસ્સો કેવી રીતે અને કોણ સમજશે.

દુર્ઘટનામાં જાન ગુમાવનારાઓના પરિવારોની વેદના અને સર્જાયેલી ખોટ કોણ પૂરી શકે ?! ભાષણો અને તપાસો એના ક્રમ મુજબ બે-ચાર દિવસ ચાલશે અને જીવનભરની ખોટ એ મોરબીવાસી અનુભવશે. એની કલ્પના પણ ધ્રુજાવે છે. કયારે નક્કર પરિણામોની અપેક્ષા સૌની આંખોમાં દેખાય છે.

બ્રીજ તૂટવાના ઘટનાક્રમમાં ભૂલ 'અ' હોય કે 'બ' ની, તપાસ આજે થશે કે કાલે, કોણ જવાબદાર છે. કેવી રીતે જવાબદાર છે, કોને બચાવવાના છે કેવી રીતે બચાવવાના છે. આ બધા પ્રશ્નો ગુજરાતમાં અને ગુજરાત બહાર સતત ઘુમરાય છે. પુલનું મેઈન્ટેનન્શ ઓરેવા એજન્સીને સોંપાયું એ ઘટના ૧૦૦ ટકા સાચી છે. પરંતુ ફીટનેશ સર્ટીફીકેટ વિના લોકાર્પણ થયું અને સાત-સાત દિવસ સુધી લોકોની અવરજવર રહી, ટીકીટો ફાટી ત્યાં સુધી તંત્રએ ધ્યાન ના આપ્યું કે આંખ આડા કાન કર્યા ?! લાયસન્સ વિના એક નાની ફટાકડાની દુકાન કે સ્ટોલ પણ જો તંત્ર બંધ કરાવી શકતું હોય તો પરવાનગી કે પ્રમાણપત્ર વિના ઝુલતા પુલને કેમ ખુલ્લો મૂકાયો અને ખુલ્લો મૂકાયો તો બંધ કેમ ના કરાયો ....? કેપેસીટી કરાતાં વધુ ટિકીટો ફાટી જ કેમ ...?! આ બધા જ પ્રશ્નો ખૂબ ગંભીર છે અને પ્રજાનો આનો જવાબ માંગે તે સ્વાભાવિક છે. લોકશાહીમાં પ્રજાનો ધર્મ છે અને એટલે જ આજે ગુજરાત ખૂબ ગંભીરતાપૂર્વક માનવસર્જિત દુર્ઘઠના માટે આક્રંદ સાથે જવાબદારો સામે શિક્ષણાત્મક પગલાની માંગ કરે છે.

વિશ્વાસ સ્વરુપમ મહાદેવને આત્મસાત કરવા વિવેક, ધૈર્ય અને આશ્રયની જરૂર છે

'વિશ્વાસ સ્વરુપમ મહાદેવને આત્મસાત કરવા વિવેક, ધૈર્ય અને આશ્રયની જરૂર છે.'

આ શબ્દો પૂજ્ય મોરારિબાપુએ નાથદ્વારામાં વિશ્વની સૌથી ઊંચી શિવ પ્રતિમા, 'વિશ્વાસ સ્વરુપમ્'ના લોકાર્પણ નિમિત્તે યોદજાયેલી શ્રી રામકથામાં કહ્યા હતા.

શ્રીજીની નગરી, શ્રીનાથજી નાથદ્વારામાં સંતકૃપા સનાતન સંસ્થાન દ્વારા આદિત્ય અને ભવ્ય આયોજન કરાયું છે.

વ્યાસપીઠ પાસે બનેલી વિરાટ મૂર્તિની પ્રતિકૃતિને પૂજ્ય મોરારિબાપુ, પૂજ્ય ચિદાનંદ સરસ્વતીજી (પરમાર્થ નિકેતન), પૂજ્ય રામદેવજી મહારાજ, પૂજ્ય સતુઆ બાબા સંતોષદાસજી (વારાણસ), રાજસ્થાનના મુખ્યમંત્રી અશોક ગેહલોત તથા અન્ય વરિષ્ઠ મહાનુભાવોએ લોકાર્પિત કરી હતી. આ સમયે મદન પાલીવાલે એમના હૃદયની વાત અને ૩૬ વર્ષોની પૂજ્ય બાપુ સાથેની યાત્રાના સ્મરણ કહ્યા હતા.

નાથદ્વારા જતા માર્ગ પરથી જ એક વિરાટ સ્વરુપ હવે દેખાશે અને તે છે સ્ટેચ્યુ ઓફ બિલિફ.... રાત્રે પણ તેના પર થયેલી રોશનીથી આ મૂર્તિના દર્શન થઈ શકશે. શ્રીનાથજીના દર્શને આવતા ભક્તો માટે અને અહીંથી પસાર થતા લોકો માટે દૂરથી જ આકર્ષણનું કેન્દ્ર બની રહેશે. શિવજીની આ વિરાટ પ્રતિમા વિશ્વાસ સ્વરુપમ્.

વિશ્વની સૌથી ઊંચી શિવ પ્રતિમા ૩૬૯ ફુટ ઊંચી છે. જેને વિશ્વાસ સ્વરુપમ નામ અપાયું છે. આ પ્રતિમાના સર્જનનો સંકલ્પ આજથી દસ વર્ષ પહેલા થયો હતો. અને પ્રતિમા તથા પરિસરના નિર્માણમાં દસ વર્ષનો સમય લાગ્યો છે.

નાથદ્વારામાં ગણેશ ટેકરી પર ૫૧ વીઘા પહાડી જમીન પર આ સંકુલ નિર્માણ કરાયું છે. વિશ્વાસ સ્વરુપમ્ મૂર્તિમાં ભગવાન શિવ ધ્યાન તથા અલ્લડ મુદ્રામાં વિરાજીત છે. નાથદ્વારા આવનારા લોકોને દિવસે અને રાત્રે દૂરથી પણ દેખાય એટલી ઊંચી આ પ્રતિમા છે. આ પ્રતિમામા લીફ્ટ, સીડી, સભાગૃહ વગેરે પણ છે. પ્રતિમાના નિર્માણ દરમિયાન ૩ હજાર ટન સ્ટીલ અને લોખંડ, ૨.૫ લાખ ક્યુબીક ટન ક્રોકીંટ અને રેતીનો વપરાશ કરાયો છે.

પ્રતિ કલાકે ૨૫૦ કિલોમીટરના વેગના પવનમાં પણ સ્થિર રહી શકે એવી મજબૂત આ પ્રતિમા છે. 'સ્ટેચ્યુ ઓફ બિલીફ' તરીકે ઓળખાતી આ પ્રતિમાની કલ્પના દેશ-વિદેશમાં અનેક વ્યવસાયો સાથે જોડાયેલી સુપ્રસિદ્ધ મીરાજ ગ્રુપ, ઉદયપુરના ચેરમેન શ્રી મદન પાલીવાલે કરી છે. આ કલ્પનાને અનુરુપ મૂર્તિ નિર્માણ સ્ટુડિયો માટુરામ આર્ટ દ્વારા કરાયું છે.

અજવાળું - અજવાળું
તુષાર જોશી

આ પ્રતિમામા જે સભાગૃહ છે. તેમાં હજારો લોકો એક સાથે પ્રવેશ મેળવી શકે છે. આ એક એવું સંકુલ છે. જયાં જનાર વ્યક્તિ સાવ સરળતાથી પાંચ-સાંત કલાક ત્યાં ગાળી શકે. આ પ્રતિમા બનાવી છે શ્રી નરેશભાઈએ અને તેમાં અલગ અલગ ઊંચાઈએ સમગ્ર નાથદ્વારા શહેરનો અદભૂત નજારો જોવા મળે છે.

અહીંની વિશેષતાઓ અનેક છે. જેમાં ૪ લીફ્ટ, ૭૦૦ સીડી, ગ્લાસ બ્રિજ, જળાભિષેક વગેરે છે. અહીં આવનારા વ્યક્તિ આર્ટીટેક્ટ અને આધ્યત્મના સંગમ રુપ આ અદ્ભૂત સ્થાનને જોઈ આલ્હાદકતાનો અનુભવ કરશે.

વિશ્વાસ સ્વરુપમ્ પ્રતિમાના લોકાર્પણ અવસરે રામકથામાં પૂજ્ય મોરારિ બાપુએ અહીં રોજ સવાર-સાંજ નિયમિત આરતી કરવા આહ્‌વાન કર્યું.

રામકથાના શ્રોતા તરીકે ચાર દાયકાથી વધુ સમયની મારી યાત્રા રહી છે, જેમાં સમયે સમયે કયાંક, કયારેક, દેશ-વિદેશમાં મને કથા શ્રવણનો લ્હાવો મળ્યો છે અને એમાંથી જે પ્રાપ્ત થયું છે, જે સંબલ મળ્યું છે એ મારી અનુભૂતિ છે, જેમાં સર્વ સામાન્ય એક તે વિશ્વાસ છે. મહાદેવના ચરણોમાં જે વિશ્વાસ સંપાદન થાય, એ વિશ્વાસના અજવાળા અહીં વિશ્વાસ સ્વરુપમ્ના દર્શને આવનારાના ચહેરા પર ઝીલાતા રહ્યા અને વિશ્વાસના અજવાળા રેલાતા રહેશે.

કારણકે આપણે સાતમો કોઠો પણ જીતવાનો છે

મેં અભિમન્યુ નહીં હૂં.
મેરા બાપ અર્જુન નહીં થા,
મેરી મા સુભદ્રા નહીં થી
ઔર મૈં ભી અભિમન્યુ નહીં હું,
ફિર યદી મૈને અપની માં કે ગર્ભ મેં હી, વીરતાભરી રહસ્યમયી કહાનિયા નહીં સુની
તો મેરા ક્યા દોષ ?
યદિ ઈતને પર ભી મુઝ અબુધ કો દુર્ભેદ્ય ચક્રવ્યૂહ મેં ફાંસ દિયા ગયા હૈ તો એ મેરે ધૈર્ય કે પરીક્ષક ભવિષ્ય મેં તુમ સે અનન્ત હિરણ્ય ઉષાઓં કી સાક્ષી મેં કહેતા હૂં કિ મેં ઈસ દુર્ભેદ્ય કો ભી પાર કરુંગા
ઔર એક દિન નિશ્ચિય કી રાહ
મેરે ચરણ તલે આયેગી -
ચાહે દેર ભલે હી લગે !
ક્યોંકિ વર્તમાન કો મૈં અપના છોટાભાઈ માનતા હૂઁ
જિસે મેં જિધર ચાહે મોડ સકતા હું,
લેકિન મેં ઝૂઠ નહિ બોલતા
સચ, મેરા બાપ અર્જુન નહીં થા, મેરી માં સુભદ્રા નહી થી,
ઔર મેં ભી અભિમન્યું નહીં હું.

- શ્રી રામ વર્મા

શ્રી રામ વર્માનું આ કાવ્ય હમણાં વાંચવામાં આવ્યું, જબરદસ્ત છે, હું અભિમન્યુ નથી, તમે અભિમન્યુ નથી, આપણે કોઈ ચક્રવ્યૂહ ભેદવાનું જ્ઞાન શીખીને આ દુનિયામાં આવ્યા નથી. આ દુનિયાએ ઠેબા ખવરાવીને જે અનુભવ આપ્યા એ જ આપણી માટે ટિપ્સ બની રહી છે.

નોબલ પારિતોષિક કે મેગ્સેસે ઍવોર્ડ કોઈ એવા વૈજ્ઞાનિક કે સંશોધકને અપાય છે જેઓએ કોઈ વિચિત્ર રોગ પર વિચિત્ર સંશોધન કર્યું છે, પણ આ ઍવોર્ડની ખરી હકદાર તો એ વ્યક્તિ છે જે સવારે છાપા નાખીને, ઘેર-ઘેર દૂધ આપીને નવ વાગે નોકરી પર જાય છે. વળી રાતે આવીને રોજમેળ લખે છે. આવી ભાગદોડ કરીને ખરા અર્થમાં રોજ મળે પાડે છે પણ આ વ્યક્તિ જ્યારે ઊંઘે છે ત્યારે તેની ઊંઘની સ્વયં નિદ્રાદેવીને પણ ઈર્ષા આવે તેવી તબિયતથી તે સૂતો હોય છે. આવા સામાન્ય મધ્યમવર્ગીય વ્યક્તિને આ ઍવોર્ડ મળવો જોઈએ.

અભિમન્યુને સાત કોઠા પાર કરવાના હતા, શ્રી કૃષ્ણની કૃપાથી તેણે છ કોઠાનું જ્ઞાન તો મેળવ્યું હતું. પણ ઈશ્વર મિડલ ક્લાસ પર્સનને સાવ કોરો નીચે મોકલે છે, અને તેના સ્વાગતમાં નીચે કૌરવોના વેશમાં એલા દુષ્ટ કપટી લોકો દાબમાં લેવા તૈયાર હોય છે ત્યારે આ એકલો ભડવીર તલવાર વીંઝીને એક પછી એક કોઠા પાર કરે છે.

સવારે ઊઠતા જ મુશ્કેલીઓ સાથે ભેટ થાય છે. છોકરાની સ્કૂલની ફી ભરવાની છે, પત્નીને છ મહિના પહેલાં ગયેલી વર્ષગાંઠે ચેન અપાવી દેવાનું કીધું હોય તેનો હજુ મેળ પડ્યો નથી તેથી તેને ચેન નથી, વળી તેની સવાર પહેલાં સવાર કેવી રીતે પડે છે! પક્ષીના કલરવથી નહીં, અજંતાના એલાર્મથી. સવાર પહેલાં સવાર પાડતો તે મીડલ કલાસીયો પક્ષીના કલરવ વખતે તો ટ્રેનના કમ્પાર્ટમેન્ટના શોર-બકોરમાં હોય છે. અને ભદ્ર લોકો એ સમયે જોગિંગ કરવા દોડતા હોય છે ત્યારે આ સામાન્ય વ્યક્તિ એક પ્લેટફોર્મ પરથી બીજા પ્લેટફોર્મ પર હડિયાપાટી કરતો હોય છે.

બસની બારીમાંથી બહાર ડોકિયા કરતી મધ્યમવર્ગીય વ્યક્તિ જ્યારે મસ્ત બંગલો કે લક્ઝુરીયસ કાર જુએ છે ત્યારે આ સ્વપ્ર મનના ખૂણામાં ક્યાંક મૂકી રાખે છે. ચારપાઈ પર ચાદર ઓઢીને સૂતી વખતે દિવસે જોયેલું દિવાસ્વપ્ર રાત્રે ફરી આવે તે માટે પેલા મનના ખૂણામાંથી બહાર કાઢે છે, અને ઊંઘમાં સરી પડે છે.

શેતરંજની રમત જોઈને ઘણીવાર વિચાર આવે કે આ બધા હાથી, ઘોડા-રાજા,વજીર, પાયદળ આ બધા મોહરા નથી, આપણે જ જીવતા જાગતા પોત-પોતાનો મોરચો સંભાળીને ઊભા છીએ. એટલામાં કેટલાક હાથ આવીને તેમને આમ તેમ ચલાવે છે. રમત શરૂ થાય, બધા આમ-તેમ ભાગે છે- ભગાવાય છે. હાહાકાર મચી જાય છે, લોહી રેડાય છે. બા મ્હોરા પોત-પોતાને તપાસે છે આ તો રમત હતી ને ! આટલો કોહરામ ક્યાંથી આગળ-પાછળ જુએ છે ને ! ખબર પડે છે, આ રમત નથી, પોતે પાયદળ બનીને રહી ગયા છે, તેને ચલાવવા વાળા હાથ પોતાના બચાવ માટે નાના પાયદળનો ભોગ આપી રહ્યા છે.

વિચારયાત્રા
ડૉ. જય ઓઝા

ત્રીજા-ચોથામાં ભણતા હતા ત્યારે વિજ્ઞાનમાં આવતું કે એક જીવ બીજા જીવનો શિકાર કરીને જીવનનિર્વાહ ચલાવે છે. સસલાને શિયાળ ખાય, શિયાળને જંગલી કૂતરા ખાય, કૂતરાને સિંહ ખાય, પ્રાણીજગતનો એ નિયમ મનુષ્ય જગતમાં વ્યાપ્ત થતો જેવા મળે છે. અહીં જેની લાઠી તેની ભેંસ છે, નાનાને મારીને જ મોટા આગળ વધે છે. તેને સાથે લઈને આગળ નથી વધતો.

પણ ના ! આ બધાથી ગભરાવાનું નથી. આપણે કૌન્તેયના વંશજ નથી તો શું થયું ? આપણે કૃષ્ણની વાણી નથી સાંભળી તો શું થયું ! આપણે આ ચક્રવ્યૂહ ભેદવાનો છે. યુદ્ધનો નિયમ છે કે જે આક્રમણ કરે તે જીતે, ખાલી રક્ષણ કરવાથી રક્ષણ પણ બરાબર ન કરી શકાય. આક્રમણની સામે આક્રમણ જોઈએ. સામે થવાનું, ઊલટું કરવાનું. ખો ભૂલાવી દેવાની, સામો હુમલો કરવાનો. સફળતાને જીવન-મરણનો પ્રશ્ન બનાવી દેવાનો.

ફાધર વાલેસના પુસ્તકમાં એક પ્રસંગ વાંચ્યો હતો. ચાર અમેરિકન જીપમાં બેસીને જંગલમાં જતાં હતા. ત્યાં ખબર પડી કે આગળ દુશ્મનનો પડાવ છે. પાછા વળે તો જ બચી શકે તેમ હતા. ગાડીને ફેરવવા સાંકડા રસ્તામાં જગ્યા નહોતી. રિવર્સ લે તો ગાડી ધીરે ચાલે અને પકડાઈ જવાય. પળવારમાં નિર્ણય લીધો ચારેય જણે એક સાથે ગાડી ઊંચી કરી મોઢું ફેરવી નાખ્યું. બચી ગયા. ટેન્ટ પર જઈને બધાને કહ્યું તો કોઈ માન્યું નહીં. એ ચારેય જણે ફરીવાર ગાડી ઊંચી કરવાનો પ્રયત્ન કર્યો તો સફળ ન થયા, ત્યાં જીવન-મરણનો સવાલ હતો. આપણા દરેક લક્ષ્યને જીવન મરણનો પ્રશ્ન બનાવી દઈએ.

આ લક્ષ્યને કારણે જ કરસનભાઈ સાયકલ પર સાબુ વેચતા હતા તેમાંથી 'નિરમા'ના માલિક બની શક્યા. આ જ કારણે ધીરુભાઈ અંબાણી આ કક્ષાએ પહોંચી શક્યા. આ લક્ષ્યપ્રાપ્તિની ધૂનનો જ કમાલ છે કે મસ્જિદમાં ઝાડુ વાળતો ઈરફાન આ જગ્યાએ પહોંચ્યો અને લાસ્ટ બટ નોટ લિસ્ટ, ડૉ.એ.પી.જે.અબ્દુલ કલામ કે જેના બાપા સામાન્ય માછીમાર હતા તેઓ આપણા રાષ્ટ્રપતિ બન્યાં.

સામાન્ય પાયદળમાંથી સિંહ બની જઈએ પછી સ્વયં કાલ આપણો માર્ગ પ્રશસ્ત કરે છે. ભૂતકાળનો બોરિંગ અને દુઃખદ સમય નથી યાદ કરવાનો, ભવિષ્યની ચિંતામાં ડૂબી નથી જવાનું, આપણે જીવવાનું છે આજમાં, વર્તમાનમાં. જયોતિષે ભાખેલ ભવિષ્ય જાણે સાચું પાડવા આપણે વર્તમાનમાં જીવીએ છીએ. અરે ના યાર ! નિષ્ફળ ભવિષ્યની આગાહીઓ કરનારાને ડેરિંગથી જીવીને દેખાડવાનું છે.

આ ચક્રવ્યૂહને પાર પાડવાનો છે, ઈશ્વરને ચેલન્જ આપવાની છે કે, હે ઈશ્વર ! હું અર્જુન-સુભદ્રાનો જાયો નથી પણ આ ચક્રવ્યૂહને પાર પાડીને નવી મંઝિલ પર હું ડગ માંડીશ. હું અભિમન્યુ નથી કારણકે મારે સાતમો કોઠો પણ જીતવાનો છે.

- jayuoza@gmail.com,
Mo.9898046488

ગુજરાતમાં બંદર ક્ષેત્રનો ગૌરવપૂર્ણ અમૃત કાળ અને ભવ્ય વર્તમાન છે

સાગર કિનારે સંસ્કૃતિ અને વેપાર વણજના વિકાસથી સંબંધિત પ્રદેશોએ શીરમોર વિકાસના સીમાચિહનો હાંસલ કર્યા હોવાનો ગરવો ઈતિહાસ છે. ભારતનુ સૌભાગ્ય રહ્યું છે કે, એની પાસે ૭૫૦૦ કિલોમીટરનો વિશાળ દરિયાકિનારો છે. હિન્દુસ્તાનના રાજ્યો પૈકી એકમાત્ર ગુજરાત રાજ્ય સૌથી ભાગ્યશાળી રાજ્ય છે કારણ કે એની પાસે ૧૬૪૦ કિલોમીટરનો લાંબો દરિયાકિનારો છે. વળી આ સાગર કિનારો ખાંચા-ખૂંચીવાળો હોવાથી બંદર વિકાસ માટે અત્યંત આશીર્વાદ સમાન બન્યો છે. રાજ્યના ૩૩ જિલ્લા પૈકી ૧૫ જિલ્લામાં સમુદ્રની હાજરી ઉલ્લેખનીય છે. ગુજરાતમાં કુલ ૪૮ બંદરો પૈકી મુખ્ય બંદર કંડલા છે. બાકીના સહાયક બંદરો એટલે કે નોન મેજર પોર્ટ છે. આમ તો કંડલા બંદરનો સમગ્ર વહીવટ કેન્દ્ર સરકાર હસ્તક છે પરંતુ એ ગુજરાતની યશકલગી જરૂર છે. બાકીના નોન મેજર પોર્ટનો વહીવટ ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ દ્વારા થાય છે. ગુજરાતમાં બંદરો અને શહેરોને જોડતી ઘોઘા-દહેજ, ઘોઘા-હજીરા અને હજીરા-દીવ રો-રો ફેરી સર્વિસ પણ હવે શરૂ થઈ ચુકી છે.

ગુજરાતના બંદર ક્ષેત્રના અમૃત કાળની વાત નિકળે ત્યારે ગુજરાતમાં આવેલા વિશ્વના સૌથી પ્રાચીન બંદર લોથલનો ઉલ્લેખ અનિવાર્ય બની જાય. ગુજરાતનું પીપાવાવ બંદર દેશનું સૌપ્રથમ ખાનગી રીતે કામ કરતું બંદર છે. કંડલા બંદરને ૧૯૫૫થી મહાબંદર તરીકે જાહેર કરવામાં આવ્યું છે. ભારતનું એકમાત્ર મુક્ત વેપાર ક્ષેત્ર ધરાવતું બંદર કંડલા છે. ઈ.સ. ૧૯૩૧માં કંડલા બંદરનો ઉપયોગ શરૂ થયો ત્યારે કચ્છના મહારાજા ખેંગારજીએ કંડલાને બારમાસી બંદર તરીકે વિકસાવવા જેટી બનાવી હતી. આ બંદરને વર્ષ ૨૦૧૭ પછી પંડિત દિનદયાલ પોર્ટ તરીકે ઓળખાય છે. ગુજરાતના બંદરો અને વહાણવટા વ્યવસાયમાં નવા પ્રાણ પૂરવા વર્ષ ૧૯૮૨માં મેરીટાઈમ બોર્ડની સ્થાપના થઈ હતી.

ગુજરાતે આઝાદીના ૭૫ વર્ષોમાં બંદરોનો અપ્રતિમ વિકાસ કરી નવા સીમાડાઓ સર કર્યા છે એ સૌ કોઈ ગુજરાતીઓ માટે ગર્વ લેવા જેવી વાત છે.

ગુજરાતમાં ૩૪ જેટલી કેપ્ટિવ જેટીઓ છે, જેમાં કંપનીના માલ-સામાનને આયાત-નિકાસ કરવાની સુવિધાઓ આસાનીથી મળે છે. બીજી તરફ રાજ્યના બંદર વિસ્તારમાં હાલ ૧૧ ખાનગી જેટીઓ પણ છે. આ ખાનગી જેટીઓ તેમના રોકાણને આધારે ભાડાપટ્ટે આપવામાં આવી છે. આ ઉપરાંત બીજી છ જેટલી નવી ખાનગી જેટીઓ વિકસાવવામાં આવી રહી છે. આ છે નવા ગુજરાતની બંદર ક્ષેત્રની નવતર છલાંગ. ગુજરાત સરકારે બંદરો અને વાહન વ્યવહાર વિભાગ માટે આ વર્ષના બજેટમાં ૧૫૦૪ કરોડ રૂપિયાની જોગવાઈ કરી છે. બંદર આધારિત વિકાસના સિદ્ધાંતને અપનાવી રાજ્ય સરકારે બંદર નીતિ થકી નાના મોટા ૪૮ બંદરો તેમ જ સંખ્યાબંધ જેટીઓનો વિકાસ કરી દરિયાકાંઠાના વિસ્તારોમાં વિકાસના નવા આયામો સર કર્યા છે. વર્ષ ૨૦૨૦-૨૧માં દેશના કુલ પરિવહનનો ૬૭ ટકા હિસ્સા જેટલો ૩૮૮ મિલિયન મેટ્રીક ટન કાર્ગો પરિવહન કરી નાના બંદરો પર થતા માલ પરિવહનમાં ગુજરાત અગ્ર હરોળમાં શાનથી બિરાજતુ રાજ્ય બન્યું છે.

ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ દ્વારા પી.પી.પી. ધોરણે હજીરા પોર્ટથી ડેડીકેટેડ ફ્રેઈટ કોરીડોર સુધી રેલ્વે કનેક્ટિવિટીનો પ્રોજેક્ટ રૂ. ૧૬૦૦ કરોડના ખર્ચે હાથ ધરવામાં આવ્યો છે. ભાવનગર જુના બંદર અને નવા બંદરની કનેક્ટિવિટી માટે ભાવનગર શહેરનો ૨૧.૬૦ કિલોમીટર લાંબો રીંગ રોડ રૂ. ૨૯૭ કરોડના ખર્ચે વિકસાવવાનું આયોજન છે, જ્યારે જામનગર ખાતે પોર્ટના ટ્રાફિકને સહેલાઈથી હાઈવે સુધી પહોંચાડી શકાય તે માટેના રીંગ રોડ રૂ. ૭૦ કરોડના ખર્ચે વિકસાવવા માટેની કામગીરી હાથ ધરવામાં આવી છે. ભારતના લોકલાડીલા વડાપ્રધાનની ગતિશક્તિ યોજનાને સાકાર કરવા માટે ગુજરાત મેરીટાઈમ બોર્ડ દ્વારા ગુજરાત પોર્ટ એન્ડ લોજીસ્ટિક કંપની લિમિટેડની રચના કરવામાં આવી છે. અલંગ ખાતે હયાત કેપેસીટીને બમણી કરવાના ભાગરૂપે માથાવડા ખાતે નવા ૪૫ પ્લોટ બનાવવાનું આયોજન હાથ ધરવામાં આવ્યું છે. ભારત સરકારની સાગરમાલા યોજના અંતર્ગત નવલખી બંદર ખાતે જેટી કન્સ્ટ્રકશન અને માળખાકીય સુવિધાઓના વિસ્તૃતિકરણ તેમજ નવલખી બંદરના એપ્રોચ રોડને ચાર-માર્ગીય નેશનલ હાઈ-વે તરીકે વિકસાવવાનું કામ શરૂ કરવામાં આવ્યું છે. મહત્વની બાબત એવી છે કે, ભાવનગર ખાતે પી.પી.પી. ધોરણે રૂ. ૨૦૦૦ કરોડના સી.એન.જી. ટર્મિનલની કામગીરીનો શુભારંભ થઈ ચૂક્યો છે. જેનાથી આગામી સમયમાં મોટા પ્રમાણમાં પ્રત્યક્ષ અને પરોક્ષ રોજગારીની તકો ઉપલબ્ધ થશે.

આત્મનાદ
પુલક ત્રિવેદી
pulak63@gmail.com

ગુજરાતના બંદરોએ આધુનિક બંદરની ઓળખ મેળવી છે. બિલ્ડ ઓન ઓપરેટ એન્ડ ટ્રાન્સફર એટલે કે ર્ઁ આધારિત બારમાસી ડાયરેક્ટ બર્થીંગ અને ઉંડા પાણીના બંદરોના વિકાસની સાથે સાથે દેશનું પ્રથમ ગ્રીન ફિલ્ડ મુંન્દ્રા પોર્ટ સંયુક્ત રીતે વિકસાવવામાં આવ્યું છે. વર્ષ ૨૦૨૦-૨૧ના વર્ષમાં મધ્યમ અને નાના બંદરો દ્વારા હેરફેર થયેલો કુલ માલનો જથ્થો ૩૮૭૫.૭૨ લાખ ટન હતો જ્યારે વર્ષ ૨૦૨૧-૨૨ના ઓક્ટોબર દરમિયાન ૨૩૨૪.૯૫ લાખ ટન થયો છે. ગુજરાતની બંદર નીતિ આધારિત એક એવી લાક્ષણિકતા એ છે કે, રાજ્યના ૧૦ ગ્રીન ફિલ્ડ બંદરોને અલગ તારવીને તેનો વૈશ્વિક કક્ષાએ વિકાસ કરવામાં આવી રહ્યો છે. બીજી તરફ ટ્રાફિકની માંગને સંતોષવા રાજ્યમાં ખાનગી ટર્મિનલની ભૂમિકા મહત્વની રહી છે. વર્ષ ૨૦૨૦-૨૧માં ગુજરાતની સમુદ્ર રેખા પર કાર્યરત ખાનગી જેટીઓ દ્વારા ૬૮.૭૪ લાખ ટન કાર્ગોની હેરફેર કરવામાં આવી હતી જે ગયા વર્ષના ઓક્ટોબર સુધીમાં ૨૮.૩૬ લાખ ટનની સરખામણીમાં બમણા કરતાં વધારે છે. રાજ્યમાં બંદર ક્ષેત્રે ખાનગી ભાગીદારીને પ્રોત્સાહન આપવાની પહેલ સમગ્ર દેશમાં ગુજરાતે કરી છે.

ગુજરાતના વિવિધ બંદરોને જોડતા ઉદ્યોગો માટે રસ્તા અને રેલવે

અનુસંધાન પાના નં. ૭ પર