

# 19000

फुट  
वो चौबीस घण्टे

पैट्रिक कर



कहीं तुम लोग  
पागल तो नहीं हो?  
19000 फुट की  
ऊँचाई, वह भी  
मोटरसाइकिलों पर?

सब यही कह रहे थे। वे सब, जिन्हें पता चला कि हम दुनिया के सबसे ऊँचे चार दरों को 24 घण्टों में 600 कि.मी. की दूरी तय करके पार करने वाले हैं। हम 6 लोग थे। हमारे अभियान को टी. वी. एस. मोटर कम्पनी ने प्रायोजित किया था और वही हमें सारी तकनीकी सहायता देने वाली थी। तकनीकी टीम का मुखिया विक्टर था। इसके अलावा हमारे साथ कैमरा टीम थी जिसे हमारे अभियान को अपने कैमरे में कैद करना था। इस तरह हमारे काफिले में कुल मिलाकर 6 मोटरसाइकिलें और 4 खास सुविधायुक्त गाड़ियाँ थीं। हमारा अभियान 21 जुलाई को शुरू होना था। उस दिन सुबह 6 बजे तक हम सब माइक के घर पर सामान की पैकिंग में लगे थे। सामान में स्लीपिंग बैग, बिना पके भोजन के पैकेट, ऑक्सीजन के सिलिंडर, प्राथमिक चिकित्सा का बक्सा, हेल्मेट, स्टोव, बर्तन, तम्बू, जैकिटें आदि शामिल थे। टीम के हर सदस्य को 5 टी-शर्टें, एक जैकिट, एक बेसबॉल टोपी, ऊनी टोपा और दास्ताने दिए गए थे। हम सभी के पास टी. वी. एस. फेरो मोटरसाइकिलें थीं। इनके टैंक के साथ एक बैग लगा हुआ था। इसमें खाने और ज़रूरत का कुछ

सामान था। हर मोटरसाइकिल के साथ एक चटाई, स्लीपिंग बैग और पानी की बोतल की व्यवस्था की गई थी कि अगर कोई सदस्य बिछड़ जाए तो अपना काम चला सके। हम सभी ने टी-शर्ट, जम्प सूट, जूते, हेल्मेट, चश्मा और दास्ताने आदि पहने हुए थे। इसके अलावा घुटनों और कोहनियों को छिलने से बचाने के लिए भी हमने विशेष उपकरण पहने थे। अब हम अपने अभियान के लिए बिल्कुल तैयार थे। माइक के घर से एक कतार में मोटरसाइकिलों पर बैठकर हम लोग इंडिया गेट पहुँचे। 1 बजे हमारी गाड़ियों के नट बोल्ट दुरुस्त किए गए। और शुरू हुई हमारी यात्रा। लोग अपनी लय-ताल बनाते-बिगाड़ते अपनी गाड़ियाँ चला रहे थे। बड़े वाहनों पर बैठी कैमरा टीम हमें अपने कैमरों में कैद कर रही थी। दिल्ली से बाहर एक ढाबे में हमने दही-लस्सी के साथ आलू के परांठे खाए। और चल दिए चंडीगढ़ की ओर। चंडीगढ़ पहुँचते-पहुँचते हमारी कमर का निचला सिरा सुन्न-सा हो गया था। चंडीगढ़ से रोपड़ जाने के लिए हमने वो रास्ता पकड़ा जहाँ गाड़ियाँ सुधारने की सहूलियत थी।



हम लोग तीन-तीन की दो लाइनें बनाकर चल रहे थे। जैसे-जैसे हम पहाड़ों के अन्दर जाने लगे वैसे-वैसे हरे मैदानों की जगह जंगली झाड़ियाँ दिखाई देने लगीं। और तभी वह हुआ जिसकी आशंका भी न थी। एक अन्धे मोड़ पर मैंने जैसे ही दाएँ हाथ की ओर गाड़ी घुमाई वैसे ही सामने कंकड़-पत्थरों का एक सँकरा रास्ता दिखा। मैं फिसलकर गिरा और मोटरसाइकिल मेरे ऊपर आ गई। हेलमेट दूर जा गिरा। यह तो अच्छा था कि टखने और कोहनी छिलने के अलावा मुझे कुछ खास चोट नहीं आई। थोड़ी ही देर में वर्गीज़ और माइक आ पहुँचे। हमने विक्टर को फोन किया जो आगे बड़ी गाड़ी में था। उसकी टीम ने आते ही गाड़ी की मरम्मत शुरू कर दी। हेडलाइट टूट गई थी और फुटरेस्ट टेढ़ा हो गया था। वर्गीज़ ने मेरे घावों पर आयोडीन लगाई। टिटनेस का इंजेक्शन तो मैं लगवाकर ही चला था।

मण्डी (हिमाचल प्रदेश) के रास्ते में हमें कई लोग मिले जो इशारों से बता रहे थे कि हमारी गाड़ियों की बत्तियाँ जल रही थीं। दरअसल अन्तर्राष्ट्रीय मापदण्डों के मुताबिक हमें दिन में भी अपनी गाड़ियों की बत्तियाँ जलाए रखनी थीं। मण्डी पहुँचकर हम मोहित के पेट्रोल पम्प पर रुके। मोहित एक जाने-माने बैण्ड “सिल्क रूट” का सदस्य है। मेरे सीने में दर्द हो रहा था। डर था कोई पसली न टूट गई हो। जलन और दर्द से बचने के लिए मैंने एक दर्द निवारक गोली ले ली। गाड़ियों में पेट्रोल और टायरों में हवा भरवाकर हम कुल्लू की ओर चल दिए। ठण्डी हवा चलने लगी थी। झोक व

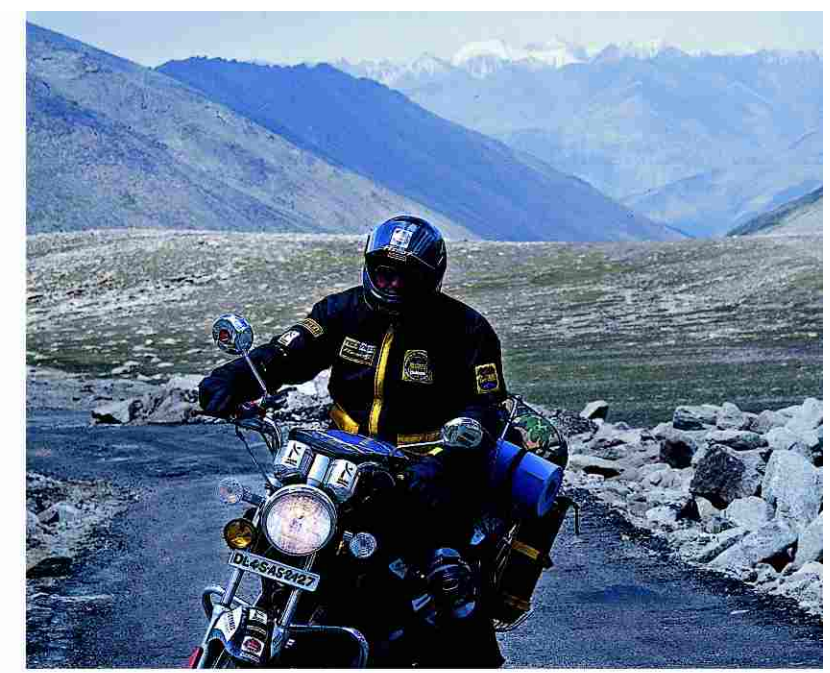
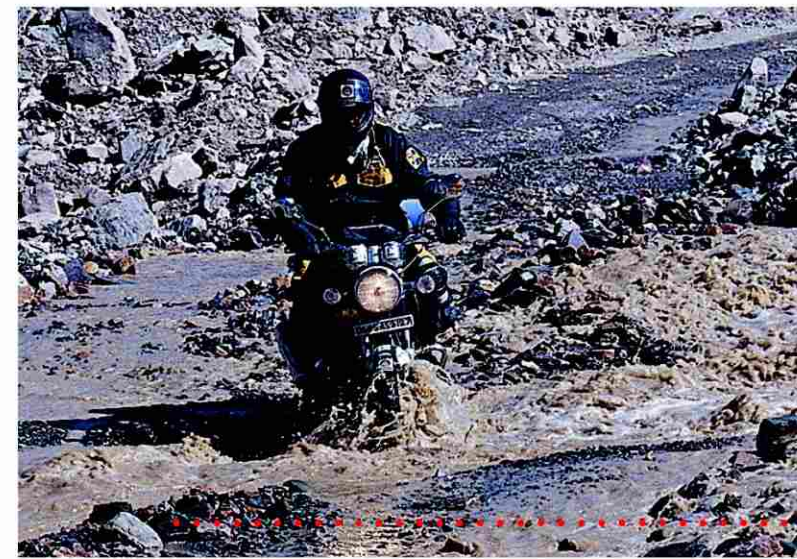
रोडोडेन्डॉन जैसे सदाबहार पेड़ों की कतारें दिखने लगी थीं। ब्यास नदी हमारे साथ-साथ बह रही थी। हमारे रुकने का इन्तज़ाम मनाली में था। मनाली पहुँचते-पहुँचते रात के 8 बज चुके थे। हमने खाना खाया और गपशप करने लगे। उसी समय माइक ने अपना गिटार निकाल लिया और देर रात तक गाना बजाना चलता रहा।

अगले दिन 23 जुलाई की सुबह जब मैं सोकर उठा तो काफी अच्छा महसूस कर रहा था। मैंने अपने घावों की मरहम पट्टी करवाई। फिर हम मनाली घूमने निकल पड़े। हरी-भरी वादियों के अलावा हमने यहाँ नागर महल और प्रसिद्ध रूसी चित्रकार रोरिख का घर देखा जो दूर एक ऊँची पहाड़ी पर था। पुराने मन्दिर और दिलकश ब्यास नदी देखी। सेब के बगीचों में पेड़ों पर इस कदर सेब लगे थे कि उन्हें सहारा देकर रखा गया था। दिन के 2 बजे हमारे कैमरामैन शेम्स की तबियत अचानक बिगड़ गई। वह कमज़ोरी महसूस कर रहा था और उसका जी मिचला रहा था। सिर दर्द कर रहा था। ये सब लक्षण एक्यूट माउंटेन सिकनेस के थे। आमतौर पर यह तकलीफ मैदानी इलाकों से पहाड़ों पर पहुँचने पर पेश आती है।

हमारा अगला पड़ाव लगभग 13 हज़ार फुट ऊँचा रोहतांग दर्रा था। दिन के करीब 11 बजे हम रोहतांग पहुँचे। वहाँ काफी भीड़ थी और पार्किंग में कई वाहन खड़े थे। वहाँ का नज़ारा दिल्ली से बहुत अलग नहीं था। 4 बजे के करीब हम टाडी पहुँचे। यहाँ हमने अपनी गाड़ियों में पेट्रोल भरवाया क्योंकि अब लेह तक कोई भी पेट्रोल पम्प नहीं पड़ने वाला

था। हमने रात का खाना सेना के लंगर में खाया। और सो गए। सुबह जल्दी जो उठना था। विक्टर की सलाह थी कि आगे के कठिन रास्तों के लिए हमें सुबह जल्दी उठकर कुछ अभ्यास कर लेना चाहिए। इनमें सबसे ज़रूरी वह अभ्यास था जिसमें हमें सँकरी और कंकड़ भरी ज़मीन पर बिना पैर टिकाए अपनी गाड़ियाँ निकालनी थीं। इसके अलावा हमने आकृतियाँ बनाकर गाड़ियाँ चलाने का अभ्यास भी किया। इस दौरान कैमरा टीम सक्रिय थी और हमारे कारनामों को लगातार कैद कर रही थी।

रास्ते में कई जगहों पर सड़क हल्की टूटी हुई थी। कुछ परेशानियों के साथ हम लगभग 15 हज़ार फुट ऊँचे बारालाचा ला नामक दर्रे के पास थे। यहाँ पर वनस्पति बहुत कम थी और दूर-दूर तक रेगिस्तान जैसा माहौल महसूस हो रहा था। पहाड़ों की ढालों पर भी वनस्पति नहीं थी। इसी समय माइक में एक्यूट माउंटेन सिकनेस के लक्षण दिखाई देने लगे। हम थोड़ी देर रुके और नाश्ता करके खूब पानी पिया। दरअसल ऊँची जगहों पर ज़्यादा से ज़्यादा पानी पीना बहुत फायदेमन्द होता है। इससे डिहाइड्रेशन नहीं होता। हमने अपने शरीर को अच्छी तरह से ढँका हुआ था जिससे पहाड़ी गर्मी और तेज़ हवा के चलते हमारे शरीर से कम से कम पानी वाष्पित हो। जब हम सारजू घाटी से गुज़र रहे थे तभी अचानक रेतीली ज़मीन आ जाने से मेरी गाड़ी फिसली और मैं नीचे जा गिरा। घुटने और कोहनी पर सुरक्षात्मक खोल होने के कारण मुझे चोट तो नहीं आई लेकिन गाड़ी की हेडलाइट टूट गई। आगे हरी-भरी घास के मैदान थे जिनसे फिसलकर कई जलधाराएँ गुज़र रही थीं। इन पर से निकलने के कारण हमारे जूते गीले हो गए और हमें काफी ठण्ड लगने लगी। मुझे हल्का सिरदर्द भी होने लगा था। आँखों के पिछले हिस्से में दर्द महसूस होने लगा था। चलते समय पैरों का तालमेल बैठाने में भी दिक्कत हो रही थी। मैंने एक कप चाय पी जिससे काफी राहत महसूस हुई। मोटरसाइकिल चलाने में दिक्कत हो रही थी इसलिए मैं आगे



चल रही बड़ी गाड़ी में बैठ गया। इस गाड़ी से मैंने पांग तक का सफर किया। पांग पहुँचने पर चन्दन और सरोश मुझे सैनिक अस्पताल ले गए जहाँ डॉक्टर ने मेरी जाँच की। पता चला मेरा रक्त-ऑक्सीजन संतृप्तता स्तर 68 प्रतिशत रह गया है जबकि एक स्वस्थ व्यक्ति में यह 91 प्रतिशत होता है। मेरे पास के बिस्तर पर सौरव लेटा था जो कि परेशान और सुस्त नज़र आ रहा था। डॉक्टर ने जाँच के बाद बताया कि उनकी हालत तो मुझसे भी खराब थी। उसका रक्त-ऑक्सीजन संतृप्तता स्तर 62 प्रतिशत तक गिर गया था। सौरव को ऑक्सीजन दी गई जबकि मुझे कुछ गोलियाँ देकर आराम करने को कहा गया। लगभग 2 घण्टे बाद मुझे आधे घण्टे तक ऑक्सीजन दी गई। ऑक्सीजन लेने के बाद मुझे काफी अच्छा लग रहा था। इसके बाद रात को मुझे अच्छी नींद आई।

अगले दिन सुबह डॉक्टर से जाँच करवाकर हम आगे निकल पड़े। मैंने और सौरव ने उपशी तक बड़े वाहन में बैठकर जाना तय किया जिससे कुछ और आराम मिल सके। सुबह 8 बजे के करीब हम लोग टंगलांग ला पहुँच गए जो समुद्र तल से 17582 फुट की ऊँचाई पर है। यहाँ का मौसम सुहाना था और सूरज चमक रहा था। मैं गाड़ी में लेटा रहा जबकि बाकी लोगों ने मौसम का लुत्फ उठाया। पानी के स्रोतों के आसपास उगी छोटी-मोटी घास को छोड़कर कहीं कोई वनस्पति दिखाई नहीं पड़ती थी। उपशी पहुँचते-पहुँचते मैं एकदम स्वस्थ महसूस करने लगा था। उपशी से लेह तक मैंने खुद मोटरसाइकिल चलाई और रात के लगभग 9 बजे हम लोग लेह पहुँच गए।

सुबह लगभग 11 बजे मैं और माइक लेह के पोलो मैदान पहुँचे जहाँ अन्तर्राष्ट्रीय संगीत महोत्सव होने वाला था। माइक बढ़िया गिटार बजाता है और गाता है। मुझे भी गाने बजाने का शौक है। इसलिए हमने अपना नाम भी महोत्सव में दर्ज करा दिया। हमारी योजना अपनी पूरी टीम के साथ

मोटरसाइकिल सहित मंच पर पहुँचकर अपना कार्यक्रम देने की थी इसलिए हमने सबसे पहले मंच की मज़बूती को परखा जिससे ऐन कार्यक्रम के वक्त कुछ गड़बड़ न हो। इस दौरान कैमरा टीम लेह के विभिन्न स्थानों की शूटिंग में व्यस्त थी। रात के खाने के बाद हम लोग देर रात तक चाँदनी का लुत्फ उठाते रहे। 29 जुलाई की सुबह 8 बजे माइक और मैं अपनी मोटरसाइकिलों पर कारगिल रोड की तरफ निकले। माइक मेरे आगे चल रहा था और मैं उसकी दाईं ओर थोड़ा पीछे था। आगे बाईं ओर मोड़ था। माइक की देखादेखी मैं भी मुड़ा। अचानक मुझे सामने से एक ट्रक आता दिख गया। मैंने पूरी ताकत से ब्रेक लगाते हुए गाड़ी को तेज़ी से एक तरफ मोड़ा। ऐसे मैं गाड़ी को सम्भाल नहीं पाया और गाड़ी कंकड़ों पर से फिसलती हुई ट्रक के सामने आ गिरी। अच्छा हुआ कि ट्रक वाला मेरी परेशानी समझ गया था और उसने मुझसे लगभग 10 फुट दूर ट्रक को रोक लिया था। मुझे तो नहीं लेकिन गाड़ी को चोट लगी थी। फिर से हेडलाइट टूट गई। जब मैंने विक्टर को सारी घटना सुनाई तो उसने कहा कि कहीं मैं हेडलाइट तोड़ने का रिकॉर्ड तो नहीं बनाने वाला हूँ। रात के साढ़े नौ बजे हम लेह से पांग पहुँच गए। एक लदाखी महिला से हमने पैराशूट का तम्बू किराए पर लिया। अब तक विक्टर ने अपनी टीम के साथ मोटरसाइकिलों की अच्छी तरह जाँच-पड़ताल कर ली थी।

### हम विश्व कीर्तिमान बनाने निकल पड़े...

31 जुलाई की रात 12 बजकर 15 मिनट पर तम्बू की मालकिन ने हमें गरमा-गरम कॉफी के साथ उठा दिया। कॉफी पीकर हम अपनी-अपनी मोटरसाइकिल पर सवार हुए। हमारे साथ चल रहे जे.सी.ओ. ने समय देखा। उसने हमारी गाड़ियों की दूरी नोट की। कैमरा टीम ने इन शुरुआती लम्हों को अपने कैमरे में कैद किया। और हम अपना विश्व कीर्तिमान बनाने निकल पड़े। रात के करीब 2 बजे हल्की बर्फबारी के बीच हम टंगलांग ला पहुँच गए। वहाँ से हम उपशी पहुँचे जहाँ हमने मिलेट्री पुलिस के पास अपनी एन्ट्री की। यहाँ पर हमने पकोड़े और चाय ली। उपशी से हम 3 बजे निकले और सुबह के साढ़े चार बजे हम सक्ती के पास उस जगह पहुँच गए थे जहाँ से वारीला और चांग ला के लिए दो रास्ते जाते थे। इतने में सड़क पर फैले पानी पर चन्दन की मोटरसाइकिल फिसली। पर उसे चोट नहीं आई। सुबह के साढ़े पाँच बजे हम चांग ला पहुँच गए। हालाँकि यहाँ तक का रास्ता ऊबड़-खाबड़ था लेकिन बर्फ से बह आए इस दर्रे का नज़ारा देखते ही बनता था। चांग ला सभी दर्रों में सबसे खूबसूरत जगह थी। यहाँ पर एक गोरखा जे.सी.ओ. तैनात था जिसने हमारे चाय-पानी की व्यवस्था की। वहाँ से हम टांगटसे पहुँचे जहाँ तैनात डोगरा रेजीमेंट के जे.सी.ओ. ने हमारे परमिटों की जाँच की।

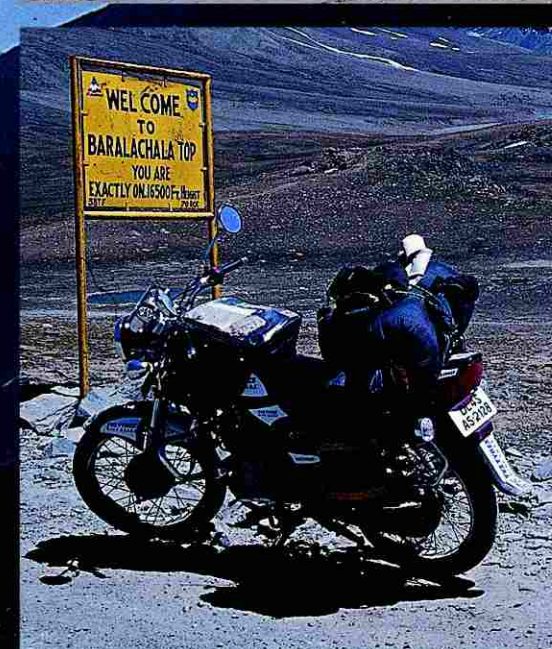
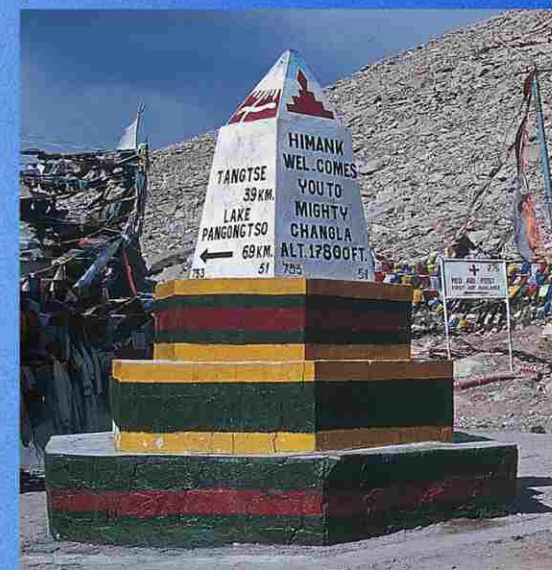
इस समय हम अन्तर्राष्ट्रीय सीमा के बिल्कुल पास खड़े थे। यहाँ से हम लुकुंग पहुँचे जहाँ हमने याकों को चरते देखा। वे हमें देखकर यहाँ-वहाँ भाग रहे थे। आगे बकरियों का झुण्ड भी दिखाई दिया। विशाल झील पेंगांग सो भी वहीं थी। यहाँ से हम बाईं ओर मुड़कर मारसीमिक ला की ओर जाने वाली पथरीली रोड पर चढ़ने लगे। सुबह के करीब 11 बजे हम भारत-तिब्बत सीमा पुलिस की चौकी पर पहुँचे। हमारे यहाँ आने की सूचना पहले से ही थी। यहाँ पर हमारे कागज़ातों की जाँच करने के बाद आगे जाने की इजाज़त दी गई। हमने बर्फ जैसे ठण्डे पानी की एक जलधारा को पार किया और रेतीली ज़मीन से होते हुए ऊपर की ओर चढ़ने लगे। 150 सी.सी. की मोटरसाइकिलें होने के बावजूद हमें ऊपर चढ़ने में मुश्किलें पेश आ रही थीं। पहाड़ी के ऊपर से आ रहे सेना के ट्रक से हमें पता चला कि मारसीमिक ला अब थोड़ी ही दूर था। लेकिन इस दूरी को तय करना हमारे लिए हर पल मुश्किल होता जा रहा था। हमें अपनी गाड़ियाँ पाँव से धकियाते हुए ऊपर चढ़ाना पड़ रही थीं। इसी दौरान मैं रेतीली ज़मीन पर फिसलकर गिर पड़ा और फिर से एक बार गाड़ी की हेडलाइट टूट गई। अब तक मेरा गिरना और हेडलाइटों का टूटना टीम में एक मज़ाक का विषय बन चुका था। एक बार फिर से गिरकर मैंने अपने व्यक्तिगत कीर्तिमान में और इज़ाफा किया। लगभग 19 हज़ार फीट की ऊँचाई

पर गाड़ी को फिर से ज़मीन से उठाना और आगे की चढ़ाई चढ़ना वाकई एक मुश्किल भरा काम था। आखिरकार हम दुनिया के सबसे ऊँचे दर्रे तक पहुँच गए जिसे मारसीमिक ला के नाम से जाना जाता है। हम मारसीमिक ला को फतह कर चुके थे। हमारी खुशी देखते ही बनती थी।

कुछ समय वहाँ बिताने के बाद शाम के 4 बजे हम वापस पहाड़ से नीचे की ओर लौट पड़े। नीचे आने में हमें कोई खास दिक्कत नहीं हुई। इस दौरान हमने इतनी

ऊँचाई पर मौजूद ठण्डे रेगिस्तान में खरगोश कबूतर, जंगली गधे और बिल्लियाँ भी देखीं। हमने पेंगांग सो में जलीय पक्षियों को तैरते देखा। करीब साढ़े चार बजे हम वापस लुकुंग पहुँचे और वहाँ पर चाय-नाश्ता किया। अंधेरा होने तक हम चांगला पहुँच चुके थे। हमारे पास अभी भी खारदुंग ला जाने का समय था। अब तक मैं शरीर और दिमाग दोनों से बहुत थक चुका था। ध्यान टिकाने के लिए मैं गाड़ी चलाते हुए गाने लगा। मुझे उड़ते बादल घूमते हुए लग रहे थे। अधिक ऊँचाई और थकान की वजह से मेरी एकाग्रता खत्म हो रही थी। मैंने अपने आपको साधने के लिए अपनी सारी ताकत झोंक दी थी। इन हालातों में हम दक्षिण पुल्लू पहुँचे जहाँ से खारदुंग ला केवल 15 किलोमीटर की दूरी पर था। जब हम पहाड़ पर चढ़ रहे थे उस वक्त वहाँ से लेह की बतियाँ जलती नज़र आ रही थीं। आखिरकार चाँदनी रात में हम खारदुंगला पहुँच गए और इस तरह हमने दुनिया की सबसे ऊँचे 4 दर्रों को 24 घण्टों के भीतर फतह कर लिया। हम विश्व कीर्तिमान बना चुके थे। हमने फोटो खींच इन लम्हों को कैद करने की कोशिश की। इसके बाद हमारा कारवाँ लेह की ओर चल पड़ा। यहाँ सेना के ब्रिगेडियर ने झण्डा दिखाकर हमारे अभियान के पूरा होने का संकेत दिया। सेना ने हमारे सम्मान में एक छोटे-से भोज का आयोजन किया। हम लोग बेहद थके हुए थे और खाने व कॉफी के बाद हम घोड़े बेचकर सो गए। अगले दिन हम एकदम तरौताज़ा थे। शाम को पोलो मैदान में हमारा कार्यक्रम था। तालियों के बीच हम स्टेज पर पहुँचे और संगीत का कार्यक्रम पेश किया। कैम्प वापस लौटकर हमने डट कर खाना खाया और दिल्ली लौटने की तैयारी में मशगूल हो गए।

अगर तुम्हें मोटरसाइकिलिंग का शौक है और इस तरह के अभियान में शामिल होना चाहते हो तो [www.outthere-adventurers.com](http://www.outthere-adventurers.com) पर सम्पर्क कर सकते हो।



फोटो: चन्दन लाहिरी  
अनुवाद एवं प्रस्तुति: मोहित शर्मा