

अध्याय - एक

परिचय

१.१ पृष्ठभूमि

मानव इतिहासको विकासक्रमलाई अध्ययन गरेर हेर्ने हो भने महिलाहरूले आफ्नो सामाजिक र आर्थिक अवस्था सुधार ल्याउनको लागि विभिन्न पेशाहरू अँगाल्दै आएको देखिन्छ । मानिसको इतिहासको विकासक्रमलाई हेर्दा ढुङ्गे युगदेखि आजको एक्काइसौं शताब्दीको विज्ञान तथा प्रविधिको युगसम्म आइपुग्दा महिला र पुरुष दुवैले विभिन्न पेशाहरू अपनाएको पाइन्छ । प्राचिन समयमा महिला र पुरुषले गर्ने काम नै अलग थियो । महिलाहरू घर भित्रको काममा सीमित थिए भने पुरुषहरू बाहिरी काममा संलग्न हुन्थे । समाजको बाँडफाँड उत्पादन प्रणालीको स्वरूप अनुसार भिन्नै किसिमबाट भएको थियो । तर अहिले समाज पनि ज्यादै जटिल बन्दै गएको छ । यो जटिल समाजमा पुरुषले गर्ने काममा महिलाले र महिलाले गर्ने काममा पुरुषले नगरे समाज र परिवार चल्न सम्भव हुँदैन । आजको युगमा आएको मानिसको सामाजिक, आर्थिक अवस्था सुधार हुनेका लागि महिला र पुरुष दुवैको उत्तिकै महत्त्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ, किनभने पुँजीवादी उत्पादन प्रणाली स्वरूपले गर्दा दुवैको बराबर काम गर्नुपर्ने मान्यता विकास भएको छ । नेपालमा महिला गरिबी धेरै छ । गैर आर्थिक क्रियाकलापमा संलग्न भएकाले महिलाहरू पुरुषभन्दा धेरै समय काम गर्ने भएता पनि पुरुषको तुलनामा झण्डै आधाभन्दा कम मात्र आय आर्जन गर्दछन् । रोजगारदाताको पितृसत्तात्मक सोच, सम्पत्ति माथि अधिकारको अभाव, पारिवारिक उत्तरदायित्व र सन्तानोत्पादनको सम्भावनाले गर्दा महिलाहरूलाई कार्य क्षेत्रमा विभेद गरिएको छ । नेपालमा पन्ध्र वर्ष भन्दा माथिको श्रम शक्तिका आधारमा हेर्दा लगभग ८८ प्रतिशत महिला कुनै न कुनै प्रकारको श्रम शक्तिमा आवद्ध रहेको तथ्यांक छ । जसमा पुरुष भने ८० प्रतिशत मात्र रहेका छन् । क्षेत्रको आधारमा रोजगारीको स्थितिलाई हेर्दा कृषि क्षेत्रमा लाग्नेहरूमा पुरुष (६२.१%) भन्दा महिला (८४.३%) बढी संलग्न रहेको पाइएको छ । रोजगारीमा लागेकाहरूमा मासिक आय पुरुषको (रु.५,७२१) भन्दा महिलाको (रु.३४०२) निकै कम देखिन्छ । कृषिप्रधान देश नेपालमा विशेष गरी महिलाहरू पछिल्ला वर्षहरूमा गैर कृषि क्षेत्रमा समेत महिलाको सहभागिता वृद्धि भएको छ । श्रमशक्ति सर्वेक्षण, २०६८ का अनुसार गैरकृषि क्षेत्रमा महिलाको सहभागिता १५.७ प्रतिशत रहेको छ । (*Labour Force Survey, 2008*)

विश्वको कुल जनसंख्या ७१७६०२३०५५ को ३५६२७६०७३७ आधा भाग महिलाहरूको छ तर पनि समाजको विकासमा पूर्ण सहभागिता देखाउन नसकेपछि पुरुषको दाँजोमा महिलाहरू सधैं पछाडि

परेका छन् । संसारभरि महिलाहरूको स्थिति एउटै पनि छैन अवसर पाएका महिलाहरू अगाडि बढेका कैयौं उदाहरण हामीले देख्न र सुन्न पाएका छौं । अमेरिका, बेलायत, जापान, आदि देशहरूमा महिलाहरूको सामाजिक र आर्थिक अवस्था पुरुषको सरह नै छ । उनीहरूपूर्ण स्वतन्त्र रूपले काम गर्न सक्दछन् । आफ्नो हकहितका लागि उनीहरूले धेरै पहिलेदेखि नै आवाज उठाएका छन् । त्यहाँ धर्म र परम्पराको नाममा शोषण हुँदैन । पुरुष र महिला दुवै एक अर्काको साथी र सहयोगीको रूपमा हुन्छन् । व्यक्तित्व विकासको हरेक क्षेत्रमा महिलाहरूको पूर्ण सहभागिता हुन्छ । विकसित देशका महिलाहरूले कुनै समस्याको सामना गर्ने नपर्ने होइन उनीहरूको पनि समस्या हुन्छ तर ति समस्या अन्य मुलुकको भन्दा फरक हुन्छ । (United States Census Bureau, 2014)

विश्वका विभिन्न क्षेत्रहरूमा पुरुषहरूको तुलनामा महिलाको बेरोजगारी दर बढी छ । विकसित देश र विकासोन्मुख देशका महिलाहरू रोजगारीमा पछाडि छन् तर उनीहरूको रोजगारी नहुनुमा छुट्टाछुट्टै कारण हुन्छ । विकासोन्मुख देशमा कुरीति तथा कुप्रथाको कारणले पनि महिलाहरू पछाडि परेका छन् । त्यस्ता प्रथाहरूको अन्त नभएसम्म महिलाहरू अगाडि बढ्न सक्दैनन् । यसमा आजभोलि निकै परिवर्तन आएको पनि हामी देख्न सक्छौं । अहिले आएर महिलाहरूले शोषण र अत्याचारको विरुद्ध संघर्ष गर्ने, समाजमा परिवर्तन ल्याउने र देश विकासको हरेक क्षेत्रमा आफ्नो प्रतिभा प्रदर्शन गरी देशलाई विश्वमा चिनाई आफ्नो छुट्टै परिचय बनाउन थालेका छन् । दक्षिण एसियाली राष्ट्रहरूको परिप्रेक्ष्यमा हेर्दा यहाँको महिलाकोस्थिति युरोपियन वा अमेरिकन महिलाको स्थिति भन्दा एकदमै तल्लो स्तरमा रहेको पाइन्छ । यहाँका महिलाहरू उनीहरूकै धर्म, सामाजिक रहनसहन, रुढिवादी परम्परा, कु-संस्कार, अन्धविश्वासले घेरिएको हुनाले त्यसलाई पार गरेर अगाडि बढ्ने साहस थोरैमा मात्र हुन्छ । अधिकांश महिलाहरूको कार्य घरको काम र कृषिमा मात्र सीमित रहेको हुन्छ । “दक्षिण एसियाली राष्ट्रहरूमा सम्पूर्ण महिला कार्य ६०-७०% कार्य कृषि रहेको छ” (De Souza, Alfped, 1980.)

जीवनस्तर सर्वेक्षण ०६७/०६८ अनुसार नेपाली महिलाको वार्षिक प्रतिव्यक्ति आय रु.१ हजार ७ सय ८६ छ भने पुरुषको रु.४ हजार ४ सय २५ छ । बढी भन्दा बढी नेपाली महिलाहरू घरभित्रको काममा व्यस्त हुने हुनाले उनीहरूको कार्य, समय, क्षेत्र र आर्थिक योगदानको उल्लेख गरिँदैन । घरभित्रको कामहरूलाई राष्ट्रिय योगदानमा समावेश गरिँदैन । यसले गर्दा उनीहरूले चौविसै घन्टा काम गरेता पनि आर्थिक उपार्जनको हिसावले उनीहरूको योगदान देखिँदैन ।

नेपालमा महिलाहरूको संख्या कुल जनसंख्याको आधा भन्दा बढी भएता पनि आधारभूत शिक्षा, राज्य संरचनामा सहभागिता तथा न्यायप्रतिको सवालमा भने पुरुषको तुलनामा पछाडि पारिएको अवस्था छ । नेपाली महिलाहरू परापूर्वकालदेखि नै भेदभावपूर्ण संस्कृति व्यवहार, मान्यता र कानुनबाट पीडित बन्दै आएका छन् । यसको मूल जडको रूपमा पितृसत्तात्मक सोच र व्यवहार रहेको छ । महिलाहरूलाई शक्ति र स्रोत साधनको पहुँचमा पछाडि पारिउकै कारण घर, समाज र राज्यका सबै संयन्त्र एवं निकायहरूमा उनीहरूको भूमिका निर्णायक हुन सकेको अवस्था छैन । अधिकांश महिलाहरूको भूमिका घरायसी काममा सीमित रहेको छ । लैङ्गिक असमानता र भेदभावको कारण महिलाको मानव अधिकार र मौलिक अधिकारको अवस्था तुलनात्मक रूपमा कमजोर रहेको छ । हालको समयमा विकसित भएको समानता र समताको मान्यताले महिला सशक्तिकरण र सहभागिताको सम्बन्धमा राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा विभिन्न प्रयासहरू हुँदै आएका छन् ।

नेपालमा पछिल्लो संविधान तथा कानूनहरूमा केहि मात्रामा महिलाको आर्थिक हक, अधिकारहरूको उल्लेख भए तापनि आर्थिक रूपमा महिलाहरूले अबै पनि आफ्नो हकको प्रचलन गर्न पाएका छैनन् । कानूनमा समान सम्पत्तिको अधिकारको व्यवस्था भएतापनि छोरा सरह छोरीले पैतृक सम्पत्ति प्राप्त गर्न सहज छैन र भएका आर्थिक अधिकारहरूलाई पनि व्यवहारमा बदलन अबै कठिनाई छन् । सबै कुराको मुख्य आधार भनेको आर्थिक अवस्था नै भएकोले आर्थिक पक्ष जबसम्म सुदृढ हुँदैन तबसम्म महिलाको हक, अधिकार, स्वाभिमान तथा स्वतन्त्रतालाई व्यावहारिक रूपमा जीवित राख्न सकिँदैन । महिलाका संवैधानिक तथा कानुनी हक अधिकारहरूको स्वतन्त्र र पूर्ण उपभोगका लागि पैतृक सम्पत्तिमा समान अधिकार मात्र भएर पुग्दैन, यसका लागि प्रत्येक महिलाको शैक्षिक अवस्थामा पनि विकास हुनु उत्तिकै जरुरी हुन्छ । त्यसैले पैतृक सम्पत्तिमा समान अधिकारसँगै महिलाको शैक्षिक तथा आर्थिक स्तरको विकास गर्दै जाने हो भने उनीहरू आफै आत्म निर्भर हुन सक्छन् । यसले समाजमा महिलाहरूको हैसियत आफै बढ्दछ । घर परिवारको आर्थिक कारोवारमा महिलाको नियन्त्रण र पहुँचमा वृद्धि हुँदै गएको छ । आफ्नो आय आर्जनमा मात्र नभएर श्रीमानको आयमा समेत महिलाले नियन्त्रण गर्न थालेका छन् । पारिवारिक आर्थिक निर्णयमा महिलाको भूमिका वृद्धि हुँदै गेकाले उनीहरूले आफ्ना छोराछोरीको पोषण, स्वास्थ्य तथा शिक्षामा बढी खर्च गर्न थालेका छन् । आफ्नो आम्दानीको प्रयोगका बारेमा महिलाहरू एकलैले तथा श्रीमानसँग मिलेर निर्णय लिन थालेका छन् । विभिन्न किसिमका निर्णय लिन पनि महिलाको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ । आर्थिक शक्ति महिलामा केन्द्रित हुँदै गेकाले अधिकांश वस्तु उनीहरूले नै खरिद गर्ने र परिवारका सदस्यका लागि आवश्यक पर्ने वस्तुहरूको क्रय

निर्णयलाई महिलाले निर्णायक प्रभाव पार्ने भएकाले अधिकांश क्रयमा उनीहरूकै महत्वपूर्ण भूमिका रहन थालेको देखिन्छ। (राष्ट्रिय महिला आयोग, २०७०।)

विकास प्रक्रियाको सन्दर्भमा महिलाहरूको सहभागिता, महत्वपूर्ण रहेको हुन्छ। नेपालको कूल जनसंख्याको आधाभन्दा बढी भाग महिलाहरूले ओगटेको हुनाले महिलाहरूको सामाजिक तथा आर्थिक स्तरलाई देश विकासमा महत्वपूर्ण सुचारु मान्नुमा अत्युक्ति नहोला। यसरी नेपालको अपार जनशक्तिको रूपमा रहेको महिलाहरूको सक्रिय कृयाशीलबाट उत्पादनमा वृद्धि भएमा महिलाहरूको सामाजिक आर्थिक स्थिति माथि उठाउन सम्भव हुने स्वतः शिद्ध छ। अतः देश विकासका क्रममा पुरुष वर्ग सरह नै महिला वर्गलाई पनि सहभागि बनाउन उनीहरूको लागि उचित अवसर र यथोचित वातावरणको सृजना हुनु नितान्त आवश्यक छ। नेपाली महिलाहरू अशिक्षा, अज्ञानता र गरिवीको कारणले गर्दा विकास कार्यमा पूर्ण रूपले सहभागि हुन सकेका छैनन्। साथै समाजमा व्याप्त अन्धविश्वास तथा रुढीवादी विचार धाराले गर्दा पनि सहभागिता परिचालन कार्यमा अवरोध उत्पन्न हुन आएको छ।

हाम्रो जस्तो रुढीवादी धारणा भएको समाजमा महिला घरभित्रको चुल्हो चौका, खेतीपाती, बच्चाको स्याहार सुसार जस्ता काममा बढी सक्रिय भएको पाइन्छ। पुरुषले गर्ने काम र महिलाले गर्ने काम परम्परागत मूल्य मान्यताको आधारमा बाँडफाँड भएको पाइन्छ। ड्राइभिङ्ग पेशालाई पनि पुरुषले गर्ने काम भनिन्थ्यो। तर देशमा बढ्दै गएको शहरीकरण, उत्पादन प्रणालीको स्वरूपमा आएको परिवर्तन, जस्ता कुराले केही मात्रामा भएपनि हाम्रो जस्तो देशका बासिन्दामा जनचेतना आएको पाइन्छ जसको कारणले प्रत्येक क्षेत्रमा थोरै मात्रामा भएपनि महिलाको सहभागितामा वृद्धि हुँदै गएको छ। परिणाम स्वरूप टेम्पो चालक पेशामा पनि उनीहरू सक्रिय रूपमा लागि रहेका छन्।

नेपाली बृहत् शब्दकोषका अनुसार “रोजगारी भन्नाले व्यक्ति जो चलन चल्तीका ज्यालादार काम गर्दछ” भन्ने उल्लेख गरिएको छ (नेपाल प्रज्ञा प्रतिष्ठान, २०६१)।

वर्तमान परिप्रेक्ष्यमा महिलाहरूले धेरै प्रकारका पेशाहरूमा आफ्नो सहभागिता जनाइसकेका छन्। पुरुष सरह उनीहरूले पनि प्रत्येक क्षेत्रमा आफूलाई सक्रिय रूपमा प्रस्तुत गरेका छन्। महिलाहरूले अपनाएका पेशाहरूमध्ये टेम्पु चालक पेशा पनि एक हो। टेम्पु व्यवसाय महासंघका अनुसार नेपालमा सर्वप्रथम २०५३ साल मंसिर महिनाबाट सफा टेम्पुको आगमन भएको हो। शुरुका वर्षमा १५ वटा टेम्पुबाट शुरु भएको व्यवसाय हाल आएर काठमाडौंमा ७०० वटा सफा

टेम्पु काठमाडौंको उपत्यकाको व्यस्त सडकमा चलिरहेका छन् । महिलाहरूको सहभागिता रहेको यो पेशा निकै चुनौतिपूर्ण र साहसिक छ । यस पेशाप्रति विभिन्न मानिसहरूको आ-आफ्नो धारणा छ । हाम्रो जस्तो रुढिवादी समाजमा टेम्पु, रिक्सा, गाडी चलाउने काम मात्र पुरुषको हो भन्ने कथनलाई यी महिला टेम्पु चालकले एउटा चुनौति दिएका छन् । हाम्रो जस्तो रुढिवादी धारणा भएको समाजमा महिलाले ड्राइभिङ्ग पेशालाई अँगालेर देशमा बढ्दै गएको सहरीकरण, उत्पादन प्रणालीको स्वरूपमा आएको परिवर्तन जस्ता कुराले केहि मात्रामा भए पनि हाम्रो जस्तो देशका बासिन्दामा जनचेतना आएको पाइन्छ । राजधानीको व्यस्त सडकमा टेम्पु चालक महिलाहरूलाई प्रशस्त देख्न र भेट्न सकिन्छ । उनीहरूले आफ्नो काम पूर्ण इमान्दारीका साथ गरिरहेका हुन्छन् । बिहानदेखि बेलुका सम्म यात्रुलाई एक ठाउँबाट ओसारने साथै घरपरिवार र बालबालिकाको लागि आर्थिक सहयोग जुटाइरहेका छन् । महिला टेम्पु चालकको इतिहासलाई हेर्दा नेपालमा सर्वप्रथम लक्ष्मी शर्माले २०३८ सालमा लाइसेन्स प्राप्त गरी यस पेशामा लागी अहिले ड्राइभिङ इन्स्टिच्युट खोलेर बसेकी छिन् भने उनी पछि सुमित्रा दंगाल २०५४।६।१५ मा यस पेशामा प्रवेश गरी केही समय संलग्न भए पनि उनले यस पेशालाई निरन्तरता दिन सकिनन् । काठमाडौं उपत्यका भरि यस पेशामा कार्यरत महिलाहरू ३५० जना छन् । जसमा टेम्पु चालक संख्या ७०० जना रहेको छ । (*Electric Vehicle Association of Nepal*)

महिला टेम्पु चालकले यस पेशा अँगालेपछि का उनीहरूको आर्थिक, सामाजिक अवस्थालाई यथार्थ र विश्वसनीय रूपले विभिन्न विषयहरूलाई समेटी अध्ययन गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

१.२ समस्याको कथन

नेपालमा भएको उच्च जनसंख्या वृद्धि र जनसंख्याको आधा भाग ओगटेको अर्थात आधा आकाश ढाकेका महिला वर्गको विकासको लागि सरकारका साथै विभिन्न गैर संस्थाहरूले सहयोग गर्दै आए तापनि यो राष्ट्रको महिला रोजगारी मुख्य समस्याको रूपमा देखा परेको छ । २०६८ सालको जनगणना अनुसार नेपालको कुल जनसंख्याको ५१.५ प्रतिशत महिला रहेका छन् तर पनि यिनीहरू सामाजिक, आर्थिक, शैक्षिक, राजनैतिक दृष्टिकोणले पछाडि परेका छन् । पुरुष प्रधान समाज भएकोले नेपाली महिलाहरूघरबाहिरको कार्यमा जस्तो शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगार जस्ता क्षेत्रमा कम पहुँच हुने हुँदा सामाजिक र आर्थिक रूपमा महिला र पुरुषमा विभेद देखिएको पाइन्छ । (*केन्द्रीय तथ्याङ्क विभाग, २०६८*)

काठमाडौंका अति व्यस्त सडकहरूमा महिलाले टेम्पु चलाएको हामीले देख्न सक्छौं यो पेशामा विस्तारै विस्तारै महिलाहरू आकर्षण भएका छन् र संख्यामा पनि वृद्धि भएको पाइन्छ । महिला टेम्पु चालकले यस पेशामा विभिन्न समस्याहरू भेल्लुपरेको छ जुन कारणले उनीहरूआर्थिक र सामाजिक रूपमा पिछडिन पुगेका छन् । त्यसैले अहिलेको समाजमा यिनीहरूको स्थान कहाँ छ ? यिनीहरूको स्थितिमा, व्यवहारिक परिवर्तनहरू आएको छ ? भन्ने कुराहरू पत्ता लगाउन समाजशास्त्रीय अध्ययन गर्न आवश्यक देखिन्छ । त्यसैले टेम्पु चालक महिलाहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्थाको जानकारी प्राप्त गर्नको लागि प्रयाप्त मात्रामा अध्ययन हुन नसक्नु नै यस अध्ययनको प्रमुख समस्याको रूपमा रहेको छ ।

टेम्पु चालक महिलाहरू परिश्रमी, मेहनती, लगनशील र इमानदार भएता पनि उनीहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्था राम्रो नहुनुमा विभिन्न समस्याहरू छन् :

१. टेम्पु चालक महिलाहरूले यो पेशा अपनाएपछि उनीहरूको आर्थिक, सामाजिक अवस्थामा कस्ता कस्ता परिवर्तन आएका छन् ?
२. टेम्पु चालक महिलाहरू यस पेशाप्रति किन आकर्षित छन् ?
३. उनीहरूले घर परिवारमा कस्तो आर्थिक सहयोग जुटाइरहेका छन् ?

१.३ अध्ययनको उद्देश्य

यस अनुसन्धानको मूल उद्देश्य टेम्पु चालक पेशा प्रतिको सन्तुष्टि र चुनौतीहरूको अध्ययन गर्ने उद्देश्यहरू राखिएको छ ।

१. टेम्पु चालक महिलाहरूको पेशा प्रतिको सन्तुष्टि र चुनौतिहरूको अध्ययन गर्ने ।
२. टेम्पु चालकमा महिलाहरूको पेशा प्रति आकर्षण हुनुको कारण पत्ता लगाउने ।
३. टेम्पु चालक महिलाहरूले भोग्नु परेको समस्याको विश्लेषण गर्ने ।

१.४ अध्ययनको महत्त्व

यस अध्ययनबाट वर्तमान अवस्थामा टेम्पु चालक महिलाहरूको रोजगारीले सामाजिक आर्थिक अवस्थामा ल्याएको सकारात्मक परिवर्तनलाई बुझ्न सक्ने महिलाहरूमा भएको परिवर्तनहरूलाई बुझ्न सकिनेछ । यस अध्ययनबाट महिला टेम्पु चालकहरूको साहसिक कार्यलाई विशेष महत्त्वका साथ हेर्न सहयोग पुग्नेछ । त्यसैले यस अध्ययनबाट आएका निष्कर्षहरू विभिन्न सरकारी तथा गैर सरकारी संघ संस्थाहरूलाई उपयोगी हुनुका साथै भविष्यमा अनुसन्धान कर्तालाई पनि मार्ग दर्शन हुनेछ ।

१.५ अध्ययनको सीमा

प्रत्येक अध्ययन अनुसन्धानको आफ्नै सीमाहरू हुन्छन् यही सीमाहरूको आधारमा अध्ययनलाई सिमाबद्ध गर्नु पर्ने आवश्यकता हुन्छ । अनुसन्धान कार्य सदैव निश्चित अवधि, निश्चित ठाउँ र निश्चित उद्देश्य प्राप्त गर्न गरिने कार्य भएको हुँदा अनुसन्धान कार्यका मूल्य, मान्यता र अवधारणा आवश्यक पनि हुन्छ, त्यसैले यो अनुसन्धान कार्यका पनि निश्चित सीमाभित्र यसको परिणाम र निष्कर्ष स्वीकार योग्य हुन्छ ।

टेम्पो चालक महिलाहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्थाको भूमिका विषयक शोधमा निम्न किसिमका सीमाभित्र रही खोजबीन गरी उपयोग गरिएको छ :

-)] काठमाडौं उपत्यकाको पनि RNAC लाई मात्र अध्ययन क्षेत्र बनाइएको छ ।
-)] यो अध्ययन करिब ३५० टेम्पो चालक महिला मध्ये ३० जना उत्तरदाताबाट मात्र तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ ।

१.६ अध्ययनको संगठनात्मक ढाँचा

अध्याय दुईमा पुर्व साहित्य समिक्षा अर्न्तगत सैद्धान्तिक समिक्षा नीतिगत समीक्षा संरचनात्मक ढाँचा अवधारणात्मक ढाँचा राखिएको छ । अध्याय तीनमा अध्ययन विधि अर्न्तगत अध्ययनको क्षेत्र अनुसन्धान ढाँचा नमुना छनौट तथ्याङ्क संकलन विधि, प्राथमिक र द्वितीय स्रोत गरी राखिएको छ ।

अध्याय चार अर्न्तगत तथ्याङ्कको विश्लेषण तथा प्रस्तुतिकरणमा सामाजिक पक्ष, आर्थिक पक्ष, शैक्षिक अवस्था तालिम आदि समावेश गरिएको छ ।

अध्याय पाँच अर्न्तगत टेम्पो चालकहरूको समस्या चुनौतीहरू समावेश गरिएको छ, अध्याय छ मा संक्षेपीकरण र निष्कर्ष राखिएको छ ।

अध्याय - दुई

पूर्व साहित्य समिक्षा

महिलाको विकास भन्नु नै देश विकासको सुचकको रूपमा लिइएकोले विकासोन्मुख देशको सामाजिक, आर्थिक पक्षमा विकास हुनुमा त्यस देशको महिलाहरूको विकास हुनु नितान्त आवश्यक पर्दछ । महिला वर्गलाई सक्षम र योग्य बनाइ उनीहरूको आत्म विश्वासको विकास गराई नेतृत्व क्षमतामा वृद्धि गरी राष्ट्र विकासको मूल प्रवाहमा सामेल गराउने नीति रहेको भएता पनि नेपाली महिलाहरूको खासगरी सम्पत्तिमा अधिकार नहुनु, विपन्न अवस्थामा रहनु, लैङ्गिक विभेद रहनु, विभिन्न पेशा अंगाल्दै आफ्नो जीविकोपार्जन गर्नु पर्ने भएकोले उनीहरूको स्थितिको बारेमा गरिएका अध्ययन अनुसन्धान र विश्लेषणलाई पुनरावलोकन गरिएको छ ।

नेपाल एक विकाशोन्मुख, गरिबी, अल्प शिक्षित समाज भएको देश हो । अशिक्षाका कारण यहाँ कुरीति, कुप्रथा व्याप्त रहेको छ । गरिबीकै कारण यहाँ रोजगारीका अवसरहरू पर्याप्त मात्रामा नहुनका साथै लगानीको अभावमा नीजि व्यवसाय सञ्चालन गर्न सक्ने नागरिकको संख्या पनि नगन्य नै छ । केही व्यवसाय, कामको सुरुवात गर्दा पनि समाजले के भन्ला भन्ने डरले जो कोही जोखिम उठाउन तयार हुँदैनन् । त्यसैले धेरै जसो गाउँबाट कामको खोजीमा सहरतर्फ भौतारिने गर्छन् । सहरमा पनि योग्यता, क्षमता र लगानीको अभावमा बेरोजगारहरूको संख्या उल्लेखनीय पाइन्छ । यही स्थितिमा केही महिलाहरू सफा टेम्पु ड्राइभिङमा संलग्न रहेका छन् । विभिन्न संघसंस्थाहरूले तालिम निशुल्क दिने, जीविकोपार्जन पनि सहजताका साथ हुने देखेर यो पेशामा केही आकर्षण बढेको पाइएको छ । यो पेशामा संलग्न महिला चालकहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्थाका बारेमा यहाँ समीक्षा गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

२.१ सैद्धान्तिक समीक्षा :

यो अध्ययनमा मार्क्सवादी महिलावादी मोडलको चर्चा गरिएको छ किनकि मार्क्सवादी महिलावादी दृष्टिकोणले समाजलाई ऐतिहासिक रूपबाट अध्ययन गरी वर्तमान अवस्थामा त्यसको सामाजिक, आर्थिक र सांस्कृतिक लगायतका पक्षहरूको व्याख्या गर्दछ । महिला र पुरुष समान हुन र यो विभेद भनेको समाजले बनाएको विभेद हो भन्ने मान्यता रहेको छ । असमान लैङ्गिक सम्बन्धका विषयमा मार्क्सवादी महिलाहरूले विविध चर्चा गरेका छन् तर त्यसको व्याख्यामा सामाजिक र सांस्कृतिक भन्दा पनि आर्थिक पक्षलाई जोड दिएका छन् । आदिम साम्यवादी उत्पादन प्रणाली

प्रवेशवाट समाज कृषि युगमा प्रवेश गरे पश्चात परिवारको संरचनामा परिवर्तन हुन पुगि महिलाको स्थिति नाजुक हुन पुग्यो । आदिम साम्यवादमा महिलाहरू माथि हिंसा, दुर्व्यवहार र असमानता थिएन जुनबेला सम्पत्ति माथि वा स्रोत माथि सामुहिक स्वामित्व रहेको थियो । समाज विकासको क्रमसँगै महिलाहरूलाई पुरुषहरूले सम्पत्तिको रूपमा आफ्नो कब्जामा राख्न थाले । निजी स्वामित्वको उत्पत्ति भएपछि, लोग्ने मानिसहरूले आफ्नो शारीरिक शक्ति प्रदर्शन गर्दै महिलाहरू माथि आफ्नो प्रभुत्व जमाउन थाले । उत्पादनका साधनहरूमा लोग्ने मानिसको स्वामित्व भएकोले उक्त सम्पत्तिको संरक्षणका लागि दासहरूको साथै श्रीमती र छोराछोरीहरू माथि हैकम जमाउन थाले । मार्क्सवादी दृष्टिकोण अनुसार परिवार भित्र लोग्ने मानिसले महिला माथि प्रभुत्व मात्र कायम नगरेर तिनीहरूलाई आर्थिक र लैङ्गिक रूपमा शोषण गर्दछन् । मार्क्सवादी नारीवादीको के धारणा छ भने समाजमा भएका विभिन्न वर्गहरूमध्ये एउटै वर्गभित्र पनि शक्ति, सम्पत्ति र अन्य स्रोतहरू माथि नारीको पहुँच कम छ । पुँजीवादी संरचनाका कारण महिलाहरू पुरुषको मनोरञ्जनको साधन, सन्तान उत्पादन गर्ने मेसिनको रूपमा हेरिएको छ । महिलाहरूलाई कृषि, व्यापार, उद्योग र उत्पादनका साधनहरूमा पुरुषहरूको प्रभुत्व हुनाले महिलाहरूलाई पुरुषको सम्पत्तिको रूपमा लिने गरेको पाइन्छ । परिवार भित्र महिलाहरूलाई बढी शोषण गरिन्छ र उनीहरूले श्रमको उचित मुल्य प्राप्त गर्न सक्दैनन् । महिलाहरूको क्षमतालाई पनि कम आँकलन गरिन्छ । मार्क्सवादी दृष्टिकोण अनुसार समाजमा भएका दुई वर्ग पुँजीपति र सर्वहारा हुन्छन् । पुँजीपति वर्गका महिलाहरू पुँजीपतिहरूबाट र सर्वहारा वा मजदुर वर्गका महिलाहरूलाई पुँजीपति वर्गका अलावा आफ्नै वर्गका पुरुषहरूबाट पनि शोषित हुने गरेका छन् । यो शोषणको केन्द्र भनेको पितृसत्तात्मक परिवारको भेदभावपूर्ण संरचना रहेको छ । (मार्क्सवादी नारीवादी, १८८४)

मार्क्सवादी नारीवादी चिन्तक रोजा लक्जेम्बर्ग भन्छिन् “शोषक वर्गका महिलाहरू परजिवीका पनि परजिवि हुन् । उनीहरू पुरुषको खेलौना र इमान्दार नोकरका रूपमा राखिएका हुन्छन् ।” आर्थिक रूपमा महिलाहरू जहिलेसम्म कमजोर रहिरहन्छन्, तबसम्म उनीहरू सामाजिक, सांस्कृतिक, राजनैतिक आदि रूपमा सधैं पछाडि रहन्छन् यस प्रकारको महिला माथिको दमन, अत्याचार तथा शोषण खासगरी पितृसत्ता र पुँजीवादी संरचनाबाट भएको निष्कर्ष मार्क्सवादी महिलावादीहरूको रहेको छ । (मार्क्सवादी नारीवादी, १८८४)

२.२ नीतिगत समीक्षा

नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ ले पैतृक सम्पत्तिमा छोरा र छोरीको समान हक प्रदान गरेको छ भने महिला हक अधिकारको व्यवस्था गरेको छ । कुनै पनि महिला विरुद्ध शारीरिक, मानसिक वा अन्य कुनै किसिमको हिंसाजन्य कार्य गरिने छैन र त्यस्तो कार्य कानूनद्वारा दण्डनीय हुनेछ । भाग ३ को धारा २० मा महिलाहरूको राजनैतिक अधिकार पनि समावेशीको आधारमा सुनिश्चित गरिएको छ । राज्यका हरेक निकायमा ३३ प्रतिशत महिला सहभागिताको कुराको व्यवस्था भैसकेको छ । राज्यले नीतिगत रूपमा धेरै व्यवस्था गरेको भएतापनि कार्यान्वयन पक्ष कमजोर रहेको छ ।

मुलुकी ऐन ११ र १२ औं संशोधनदेखि लिएर अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा धेरै प्रतिवद्धताहरू व्यक्त गरिसकेको छ । महिलाहरूको राजनैतिक अधिकार सम्बन्धी अभिसन्धी सन् १९५२, महिला विरुद्ध हुने सबै प्रकारका भेदभाव उन्मूलन गर्ने महासन्धि १९७९ जसमा नेपाल सरकारले १९९१ मा हस्ताक्षर समेत गरिसकेको छ । विश्व महिला सम्मेलनहरू सन् १९७५ देखि १९९५ सम्म वेश्यावृत्तिका लागि महिला र बालबालिकाहरू बेचबिखन विरुद्धको सार्क सन्धि सन् २००२ आदि नीतिगत व्यवस्थाहरू भएपनि कार्यान्वयन पक्ष कमजोर रहेको छ । नीतिमा वा कागजमा धेरै कुराहरू भएपनि व्यवहारमा भने कार्यान्वयन पक्ष कमजोर रहेको तीतो यथार्थ रहेको छ ।

२.३ संरचनात्मक ढाँचा

नेपाली समाजको ढाँचा पितृसत्तामा आधारित भएको कारण जहिले पनि पुरुष सक्षम, बलिया, निर्णय क्षमता भएका उनीहरूले सामाजिक, सांस्कृतिक रूपमा समाज चलाउन सक्छन् भन्ने मान्यता बोकेको पाइन्छ भने कमजोर, निरिह, कोमल मन भएका र निर्णय क्षमतामा महिला पछाडि छन् भन्ने नकारात्मक अवधारणा व्याप्त छ । महिलाहरूलाई सामाजिक मूल्य मान्यताबाट पछाडि पारिएको हो भन्ने कुरामा सकारात्मक सोच आउनु पर्दछ । महिलावादी समाजशास्त्री जेसी वर्नाडले सन् १९८२ मा भनेकी छिन् कि “विवाहले महिलाहरूलाई कमजोर मात्र बनाउँदैन यसले उनीहरूको स्वतन्त्रतालाई घटाउँदै लैजान्छ भने अर्कातिर पुरुषमा बढी आश्रित बनाउँछ । विवाहबाट महिलाहरू कमजोर हुँदै जान्छन् भने पुरुषहरू बलिया हुँदै जान्छन् ।” महिलाहरू पुरुष सरह हरेक कुरामा समान हुन भन्ने धारणाको विकास हुनुपर्दछ ।

महिलाहरूलाई वैवाहिक स्थितिले छोरीबाट बुहारीमा परिवर्तन गराउँछ । विवाह पश्चात् महिलाहरूको हैसियत र भूमिकामा परिवर्तन आइ कर्तव्य र कामको भार बढाउँछ किनभने

उनीहरूको सम्पत्ति माथिको अधिकार पुरुषबाट वा उसको परिवारबाट प्राप्त हुन्छ । पुरुषहरूलाई भने जन्मदैं अधिकार प्राप्त हुन्छ । त्यस्तै गरी कम उमेर वा उमेर पुगेपछि विवाह हुने अवस्थाले महिलाको सामाजिक स्थितिलाई दर्शाउँछ । नेपालमा महिलाहरूको कलिलै उमेरमा विवाह गर्ने प्रचलनले प्रजनन दर सामान्यतया बढी देखिएको छ । यसका साथै कलिलै उमेरमा गर्भवती हुनु पर्ने कारणले शिशु मृत्युदर र मातृमृत्युदर पनि बढी रहेको छ । खासगरी सामाजिक धार्मिक परम्परा अनुसार महिलाहरूलाई चाँडै विवाह गरिदिने अर्थात् नछुने हुनुभन्दा अगाडि विहे गरी जल खान पाए पूण्य प्राप्त गरिन्छ वा धार्मिक ऋण तिरिन्छ भन्ने भनाइ पाइन्छ जसले गर्दा नारीलाई कमजोर बनाइ दिएको छ । नारीको पहिलो प्राथमिकता विवाहलाई र दोस्रोमा शिक्षा र रोजगारीलाई दिइएको छ (आचार्य, १९९७) ।

परम्परादेखि नै पितृसत्तात्मक मूल्यमान्यता र हिन्दु धार्मिक दर्शनबाट नेपाली समाज बढी प्रभावित भएकोले सामाजिक-सांस्कृतिक एकाइ, मूल्य, मान्यता, अभ्यास, दृष्टिकोण, सम्बन्ध चलन, आदर्श लगायत व्यवहारमा महिलाको हैसियत निम्न रहेको छ । नेपाली समाजमा महिला र पुरुषको काम, कर्तव्य वा स्थिति अधिकार जिम्मेवारी फरक फरक ढंगले चित्रण गरेको छ ।

त्यस्तै प्रायः महिलाहरू घरायसी एवम् कृषि कार्यमा संलग्न रहेको पाइन्छ भने पुरुषहरू सार्वजनिक एवम् गैर कृषि कार्यमा संलग्न रहेका छन् । घर परिवारमा महिलाको नाममा सम्पत्ति छैन । घरमा आर्थिक लगायत सबै कार्यको निर्णय पुरुषद्वारा हुन्छ । कामदार महिलाहरूलाई पुरुष सरह ज्याला दिइएको पाइदैन (लैङ्गिक अध्ययन, २०००) ।

उचित वातावरण र अवसरको अभावमा कारण दक्षिण एशियामा राजनैतिक क्षेत्रमा महिलाको उपस्थिति न्यून रहेको एक अध्ययनले देखाएको छ । साप इन्टरनेशनलद्वारा सन् २००३ मा नेपाल, भारत, बंगलादेश, श्रीलङ्का र पाकिस्तानमा गरिएको अध्ययनले आर्थिक रूपमा परनिर्भर हुनु, हतोस्साही बनाउने खालको वातावरण हुनु र कम साक्षरताका कारण नीति निर्माणदेखि नेतृत्व तहसम्म महिला पुग्न नसकेको निष्कर्ष निकालेको छ । भूटान र माल्दिभ्स बाहेक सार्क राष्ट्रमा राजनीतिक क्षेत्रमा महिलाको उपस्थिति सम्बन्धमा गरिएको यो अध्ययनले राजनीतिमा महिलाको सहभागिता वृद्धि गराउन दलहरू कटिबद्ध हुनुपर्ने आवश्यकता औल्याएको छ । राजनीतिदेखि नीति निर्माण तहसम्म महिलाको पहुँच पुऱ्याउन २५ प्रतिशतदेखि ३३ प्रतिशतसम्म कोटाको व्यवस्था हुनुपर्ने मन्त्रीपरिषद्मा महिलाको उपस्थिति अनिवार्य गरिनु पर्ने, लैङ्गिक समानता, मानव अधिकार

र महिला विरुद्ध हुने हिंसा लगायतका विषयमा चेतनामूलक तालिम दिइनु पर्ने प्रतिवेदनमा उल्लेख छ (अन्नपूर्ण पोष्ट, भदौ, २०६१) ।

समाजले स्थापना गरेको लैङ्गिक कार्य विभाजन र त्यसमाथिको असमान महत्वले गर्दा समाजमा लैङ्गिक विभेद संस्थागत भएर गएको छ । जसले गर्दा महिलाहरूको सामाजिक अवसरहरू, राजनैतिक अधिकार र निर्णय गर्ने प्रक्रियामा समान पहुँच र नियन्त्रण हुन सकेको छैन ।

टेम्पो चालक महिला सम्बन्धी अध्ययन अनुसन्धान भएको त्यति पाइएको छैन । फाटफुट्ट एक दुईवटा लेख प्रकाशित भएको मात्र हो । पर्याप्त मात्रामा यस सम्बन्धी अध्ययन भएको छैन । त्यसैले यहाँ महिला सम्बन्धित गरिएको अध्ययनको समिक्षा गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

'Professional Women and Development: A Case Study of Kathmandu Valley' नामक अनुसन्धान कृतिमा अशिक्षित महिलाहरूको तुलनामा शिक्षित महिलाको जीवनस्तर उच्च रहेको निष्कर्ष निकालिए तापनि शिक्षित व्यवसायिक महिलाहरूले पनि पुरुषको तुलनामा कमै अवसर पाएका छन् । वहाँका अनुसार व्यवसायिक महिलाहरूमध्ये पनि शिक्षिकाहरू तुलनात्मक रूपमा बढी सन्तुष्ट र सामाजिक उत्थानमा बढी योगदान गर्न सक्षम रहेको पाइएको छ । महिलाहरूको स्थिति सिधै तिनीहरूका शैक्षिक स्थितिसँग सम्बन्धित हुन्छ तसर्थ बढी आयको लागि महिलाहरूको शिक्षा स्तर पनि बढी हुनु जरुरी छ भन्ने निष्कर्ष निकालिएको छ (शर्मा, १९८०) । उनको शोधपत्रमा शैक्षिक अवस्थाको मात्र चर्चा गरिएको पाइन्छ ।

अञ्जली शाह (२००१) ले आफ्नो शोधपत्रको लागि गरेको "Women in Electric Vehicle (Safa Tempo) Driving Profession" शीर्षकको अध्ययनअनुसार यस टेम्पो चालक पेशामा २१ देखि ३० वर्षका उमेर समुहहरू रहेका छन् । जसमा प्रायः सबै जातिका रहेका छन् । त्यसमध्ये पनि तामाङ्ग जातिका महिलाको सलग्नता बढी देखिएको छ । प्रायः सबैजसो नै विवाहित रहेका महिला चालकमा ६४ प्रतिशतले पारिवारिक समर्थन राम्रो पाएको कारणले निकै प्रोत्साहित भएको जनाएकी छन् । उनीहरूको मासिक तलब २००० देखि ५००० सम्म रहेको र प्रायः चालकहरूको तलब ४००० तोकिएको पाइन्छ भनेकी छन् तर उनको शोधपत्रमा सामाजिक आर्थिक अवस्थाको अध्ययन गरिएको पाइदैन ।

तेहौं योजना (२०७०-२०७३) को दिगो आर्थिक वृद्धि र गरिवी निवारणको लक्ष्य हासिल गर्न महिला विरुद्धका सबै भेदभावहरू उन्मुलन गर्दै महिला विकास परिसुचांकमा अभिवृद्धि गरी महिला अधिकारको आधारमा समानता/समतामूलक समाज निर्माण गर्न मुख्य उद्देश्य राखिएको छ । यी उद्देश्य हासिल गर्न लैङ्गिक विकास सूचाङ्क (GDI) ०.५५० मा पुऱ्याउने, लैङ्गिक सशक्तिकरण मापन (GEM) ०.५००० मा पुऱ्याउने नीति, नीति-निर्माणमा महिला सहभागिता कम्तिमा २० प्रतिशत पुऱ्याउने जस्ता मुख्य परिणात्मक लक्ष्यहरू निर्धारण गरिएका छन् । निर्धारित उद्देश्य तथा लक्ष्यहरू हासिल गर्न निम्न अनुसारको रणनीति निर्धारण गरिएका छन् ।

- क) लैङ्गिक मूलप्रवाहीकरणलाई सुदृढ गर्दै शासन प्रणालीको प्रत्येक चरण र विकास प्रक्रियाको सबै चक्रमा महिलाहरूको उल्लेखनीय र सार्थक सहभागिता अभिवृद्धि गर्ने ।
- ख) महिला विरुद्ध हुने सबै किसिमका हिंसा, विभेद र बहिष्करण अन्त्यका लागि कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।
- ग) ग्रामीण क्षेत्रका सीमान्तीकृत महिलाहरूको क्षमता अभिवृद्धि एवम् जीवनस्तर सुधारका लागि लक्षित संरक्षणात्मक, सेवामूलक तथा सशक्तीकरणका कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्ने ।

यसैगरी यही रणनीतिसँग सम्बन्धित नीति तथा कार्यनीति निर्धारण गरिएका छन् साथै कार्यक्रम तथा कार्यान्वयन व्यवस्था अन्तर्गत मूल प्रवाहीकरण सशक्तिकरण, लैङ्गिक समानता, अनुगमन तथा मुल्याङ्कन जस्ता कार्यक्रमहरू ल्याइएका छन् (तेहौं योजना (२०७०/७१-२०७२/७३) ।

निर्णय प्रक्रियामा महिलाको सहभागिताले त्यस परिवारमा महिलाको स्थान कस्तो छ भन्ने कुरा दर्शाउने हुँदा जुन परिवारमा पारिवारिक निर्णय प्रक्रियामा महिलाको सहभागिता जति बढी हुन्छ त्यति नै राम्रो स्थान महिलाको रहेको हुन्छ । नेपाल पुरुष प्रधान देश हुनाले यहाँ निर्णय गर्ने प्रक्रियामा पुरुषको बोलवाला रहेको छ भने महिलाको निर्णय प्रक्रिया दोस्रो स्थान रहेको पाइन्छ ।

मिलिमा अधिकारी 'कार्की' (२०६१) ले आफ्नो शोधपत्रको लागि गरेको "काठमाडौंमा टेम्पो चालक पेशामा संलग्न महिलाहरू एक समाजशास्त्रीय अध्ययन" शीर्षकको अध्ययन अनुसार यस पेशामा २१-२५ वर्ष उमेर समूहका महिलाहरूको सबैभन्दा कम ३६-३९ वर्ष उमेर समूहका महिलाहरूको ४.४४ प्रतिशत संलग्नता रहेको पाइएको छ जसमा ब्राम्हण जाति महिलाहरू सबैभन्दा बढी २६ प्रतिशत संलग्नता रहेको छ भने क्षेत्री जातिका महिलाहरू ३४ प्रतिशत संलग्नता रहेको पाइएको छ जुन अन्य जातिभन्दा बढी नै पाइएको छ । त्यसैगरी शेर्पा र लिम्बू जातिका महिलाहरूको सहभागिता ज्यादै कम २.२ प्रतिशत रहेको छ ।

यसबाट के देखिन्छ भने हिजोसम्म सामाजिक कारणले घरधन्दामा मात्र सिमित ब्राम्हण तथा क्षेत्री महिलाहरू आज आएर आर्थिक कारणले गर्दा उनीहरूको यस पेशामा बढी संलग्नता देखिन्छ । यस पेशामा संलग्न महिलाहरूको शैक्षिक अवस्थालाई हेर्दा सबैभन्दा बढी ६९ प्रतिशत साधारण लेखपढ गर्न जान्ने, ४ प्रतिशत प्रमाणपत्र तह उत्तिर्ण, १८ प्रतिशत निरक्षर रहेको पाइयो । यिनीहरूको मासिक तलब ३०००-४००० सम्म ६९ प्रतिशतको रहेको छ भने ४ प्रतिशतको मासिक तलब ४०००-६००० सम्म रहेको छ जसमा १ प्रतिशत आफै साहु रहेका छन् । मासिक तलब बाहेक अतिरिक्त आय पनि भएका पाइएको छ । जसअनुसार ३१ प्रतिशतको १५००-२५०० सम्म र ३८ प्रतिशतको ३००-४०० सम्म रहेको पाइयो (अधिकारी, २०६१) ।

त्यस्तै उनी अझ अगाडि लेखिन्छन् यस पेशाबाट उनीहरूको आर्थिक सामाजिक अवस्था पहिलेको तुलनामा निकै राम्रो हुँदै गएको छ । विभिन्न व्यक्तिले हेर्ने दृष्टिकोणमा परिवर्तन आएको छ । अन्य चालक यात्रीसँग राम्रो सम्बन्ध कायम छ । त्यस्तै ट्राफिक पुलिससँग पनि राम्रो सम्बन्ध छ । प्राप्त जानकारी अनुसार महिलाले चलाएको टेम्पो पुरुषले चलाएको टेम्पोको तुलनामा कम दुर्घटना हुन्छ । उनीहरू ट्राफिक नियम पालना गर्दछन् । यस अध्ययनबाट के बुझ्न सकिन्छ भने हिजासम्म घरधन्दामा मात्र सिमित महिलाहरू आर्थिक कारणले गर्दा चालक पेशा जुन पेशाप्रति केही समय अगाडि समाजको नकारात्मक धारणा थियो । पुरुषले मात्र गर्ने कार्य भनेर छुट्टाइएको चालक पेशामा अहिले आएर महिलाहरूको संलग्नता बढेको छ र उनीहरूले पारिवारिक समर्थन पनि पाएका छन् । आफ्नो पेशा बने इमान्दारीपूर्वक निर्वाह गर्दै आएका छन् यी महिला चालकहरू जसले गर्दा उनीहरूको पारिवारिक स्तर राम्रो हुँदै गएको छ र निकै प्रोत्साहीत पनि भएका छन् । यसबाट समाजमा केही परिवर्तन भएको देख्न सकिन्छ (अधिकारी, २०६१) ।

एक दिन रेडियो सुनिरहेकी थिएँ । समाचारमा दमककी एउटी महिलालाई पहिलो महिला टेम्पोचालकका रूपमा सम्मान गरेको सुनेँ । अचम्म लाग्यो, मभन्दा अघि कुनै महिलाले टेम्पो चलाएको मैले सुनेकै थिइनँ । खसखस लाग्यो । ज्वाइँलाई भने, 'लौ दमककी महिलालाई पो पहिलो महिला टेम्पो ड्राइभर भन्छन् त, मभन्दा अघि त कसैले चलाएकै थिएन होइन र ? कांग्रेसको ट्रेड युनियनले उनलाई सम्मान गरेको रहेछ । नेता लक्ष्मण घिमिरेकोमा कुरा पुग्यो । उनले भनेछन् 'के गर्ने, मै हुँ भनिन त्यसैले दोसल्ला ओढाइदियोँ ।' मैले आफ्नो लाइसेन्स र कागजपत्र पेस गरें । करिब तीन महिनाको छानबिनपछि बल्ल म नेपालको पहिलो महिला टेम्पो ड्राइभरका रूपमा चर्चित भएँ । (सौर्य राष्ट्रिय दैनिक, २०६१)

विवाहपश्चात् जीविकोपार्जनका लागि हेमजा, याम्पाफाँट, डुम्रे, मालेपाटन, दमौली लगायतका ठाउँबाट फलफूल तथा तरकारी खरिद गरेर पोखरामै व्यवसाय सुरु गरेकी विष्णु कुँवरले सो व्यवसायबाट राम्रै आम्दानी भए पनि आफ्नो तीव्र चाहनाका कारण ट्याक्सी चालकको कामतिर लागेको बताउँछिन् । जहाँ इच्छा त्यहाँ उपाय भनेभैं एकवर्ष अगाडि सवारी चालक अनुमतिपत्र लिएर आफ्नै नाउँमा शोरुमबाट गणज ४३४१ नम्बरको ट्याक्सी किस्ताबन्दीमा खरिद गरी यो काम सुरु गरेकी कुँवरले दैनिकरूपमा १५ सयदेखि २५ सयसम्म आम्दानी हुने पनि बताइन् । (*eadarsha.com असार ९, २०७१*)

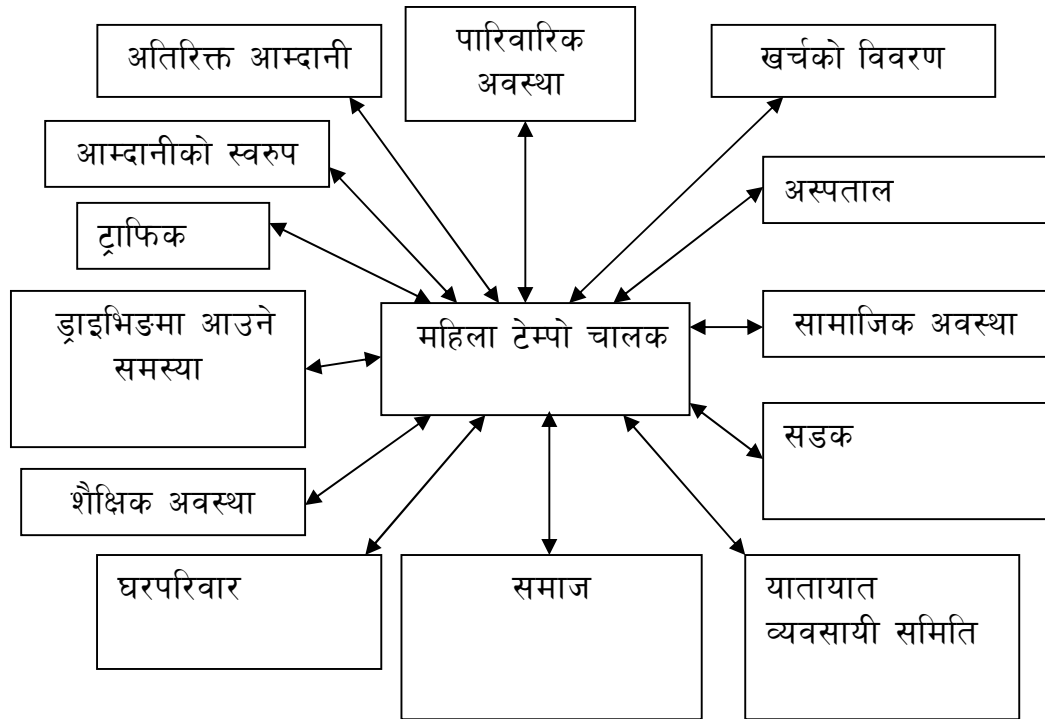
सुन्धाराको पाँच नं. रुटमा अहिले जम्मा ६७ वटा ट्याम्पु चल्छन् । त्यसमा ५० प्रतिशत भन्दा धेरै महिला ड्राइभर छन् - भन्छन् ट्यापु चालक इकाईका अध्यक्ष खिम बहादुर थपलिया । सुन्धाराको ५ नं. रुटको ट्याम्पुको टाइम किपरको रूपमा काम गरिरहेका अनिल विक पनि मख्ख छन् उनी भन्छन् - 'पुरुषले भन्दा महिला ड्राइभरले आफुले पाउने रकम सजिलैसित दिन्छन्, उनीहरू हिसाबमा पक्का छन् । विश्वासिलो छन् । (*हरेकपल डट कम, २०७१ कार्तिक २०*)

ट्याम्पो चलाएर जीविकोपार्जन गर्दै आएका ४० जना महिला चारपाङ्गे सवारी साधन हाँक्न सक्ने भएका छन् । न्यूनतम सुविधाविहीन बालबालिकाका लागि शैक्षिक कार्यक्रम (यूसेप) ले सीप अभिवृद्धि कार्यक्रमअन्तर्गत महिला ट्याम्पो चालकका लागि एकमहिने ट्याक्सी ड्राइभिङ तालिम सञ्चालन गरेको हो । उपत्यकाबाट तीनपाङ्गे सवारी साधन विस्थापित भए पनि ट्याम्पो चालक महिलाहरू बेरोजगार बस्न नपरोस् भनी तालिम दिइएको यूसेपका कार्यक्रम अधिकृत सरोज न्यौपानेले बताए । उपत्यकामा करिब आठ सय महिला ट्याम्पो चालक भएको आँकडा छ । (*कान्तिपुर दैनिक, पुस २, २०७१*)

नेपालमा सन् १९९२ मा स्वीस सरकारको सहयोगमा वातावरणमैत्री सवारीसाधन ट्याम्पू भित्रिएको हो । सुरुमा ८ वटा ट्याम्पू भित्रिएकोमा हाल १७ वटा रुटमा ७ सय सफा ट्याम्पू गुड्छन् । यिनीहरूले दैनिक ३५ हजार यात्रुलाई सेवा दिइरहेको नेपाल इलेक्ट्रिक सवारी साधन सङ्घका उपाध्यक्ष जनक केसी बताउँछन् । राजधानीमा चल्ने ७ सय ट्याम्पूमध्ये ३ सयभन्दा बढीमा चालक महिला छन् । महिलाले सुरक्षित चलाउने भएकाले पनि ट्याम्पु चढ्ने गरेको यात्रु बताउँछन् । (*कारोबार, माघ १३, २०७१*)

यसरी हेर्दा यस पेशामा संलग्न महिलाहरूको औसत नेपालीको आयभन्दा निकै बढी देखिन्छ । अन्य किसिमको ज्याला मजदुरी गर्नु भन्दा यस पेसाको महिलाको आम्दानीलाई राम्रो मान्न सकिन्छ र आफ्नो घर परिवारको गुजारा पनि राम्रोसँग नै गर्न सकिने कुरा स्पष्ट हुन्छ ।

२.४ अवधारणा ढाँचा



अध्याय - तीन

अध्ययन विधि

३.१ अध्ययन क्षेत्र छनौट:

प्रदेश नं. ३ मा पर्ने सबैभन्दा विकसित र अन्य क्षेत्रका भन्दा सुविधा सम्पन्न भनेको काठमाडौं उपत्यका हो । जहाँ सडक, विजुली, संचार लगायतका अन्य सुविधाहरू रहेको छ । शोधकर्ताले आफ्नो अध्ययनका अनुसन्धान गर्नको लागि काठमाडौं उपत्यकामा विभिन्न रुटमा चल्ने टेम्पो चालक महिलालाई लिएको छ । किनभने सर्वप्रथम टेम्पो चलन सुरु भएको स्थान नै काठमाडौं हो त्यसमा पनि महिला टेम्पो चालकहरू यहिवाट स्थापित भएका हुन् । लगभग ९० प्रतिशत महिला चालक काठमाडौंमा नै रहेका छन् । यहाँ यातायातको निकै चाप बढेको कारण अन्य भागबाट पनि महिला टेम्पो चालक रोजगारीको लागि यही आएको पाइन्छ । बढी महिला टेम्पो चालक यही भएकोले यो अध्ययन काठमाडौंको विभिन्न रुटमा चल्ने टेम्पो चालक महिलामाथि गरिएको छ । जसको लागि आर.एन.ए.सी. लाई मुख्य थलो मानिएको छ किनभने यहाँ प्रत्येक रुटमा चल्ने टेम्पोहरू जम्मा हुने गर्दछ र आफ्नो पालो पर्खेर मात्र टेम्पो चलाउने भएकोले धेरै ठाउँका महिला चालकहरूसँग प्रत्यक्ष कुराकानी गर्न सकिन्छ ।

३.२ अनुसन्धान ढाँचा

यस अनुसन्धानमा काठमाडौं उपत्यकाका सफा टेम्पो चालक महिलाहरूसँगको प्रत्यक्ष कुराकानीमा आधारित र महिला अधिकारका लागि गरिएका प्रयास, महिलाहरूको सामाजिक, आर्थिक, सांस्कृतिक अवस्थाको बारेमा व्याख्यात्मक र वर्णनात्मक विधिबाट अध्ययन र विश्लेषण गरिएको छ । साथै टेम्पो चालक महिलाहरूको विभिन्न कुराहरूलाई समावेश गरी उनीहरूको सामाजिक र आर्थिक जीवनमा परेको प्रभावको बारेमा अध्ययन गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

३.३ नमूना छनौट

टेम्पो चालक पेशामा काठमाडौं उपत्यकाभरी संलग्न महिला चालकको संख्या ३५० रहेको छ । जसमा बाहुन, क्षेत्री, नेवार, मगर, तामाङ, गुरुङ, राई, लिम्बु, शेर्पा, जातिका महिलाहरूको संलग्नता रहेको पाइएको छ । स्थलगत अनुसन्धानको क्रममा ३५० जना महिला चालकबाट ३० जना उत्तर दातालाई नमूना छनौटको रूपमा समावेश गरिएको छ ।

यस अध्ययनको उद्देश्य पूरा गर्नको लागि संभावना रहित नमूना छनौट अन्तर्गत आकस्मिक नमूना छनौट विधि अपनाइएको छ । जसको मुख्य कारणमा उत्तरदाताहरूको काम गर्ने समयमा कुनै निश्चितता नभएको र पालो पर्खेर जानु पर्ने भएकोले जुन बेला जो भेटिन्छ उसैसँग अन्तरवार्ता लिइएको छ ।

यसरी २०-२५, २६-३०, ३१-३५, ३६-४० र ४१ वर्ष भन्दा माथि उमेर समूहका महिलाहरूको संलग्नता रहेको छ । समग्रताको रूपमा २६८ महिला चालक मध्ये ३० जना महिलाहरूलाई उद्देश्यपूर्ण रूपमा लिइयो ।

३.४ तथ्याङ्क संकलन विधि

यस अनुसन्धानको विषयलाई तथ्यपूर्ण र अर्थपूर्ण बनाउनका लागि विभिन्न तरिका अपनाइएको छ । गुणात्मक संख्यात्मक तथ्याङ्कहरूको सहायताबाट नै अनुसन्धान उपलब्धीमूलक हुन सक्ने हुँदा यस शोधपत्रमा तथ्याङ्क संकलन गर्नका लागि प्राथमिक द्वितीय स्रोतलाई समावेश गरिएको छ । कार्य क्षेत्रको अवलोकन प्रश्नावलीको मद्दतबाट प्राथमिक तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ ।

३.४.१ प्राथमिक स्रोत

३.४.१.१ प्रश्नावली

सहभागी अवलोकनबाट प्राप्त हुन नसकेका तथ्याङ्कहरू प्रश्नावलीबाट प्राप्त गर्न सकिने हुँदा यस प्रविधिको मद्दतबाट टेम्पो चालक महिलाहरूको पारिवारिक विवरण, जातीय स्थिति, धार्मिक अवस्था, वैवाहिक स्थिति, शैक्षिक स्तर, सामाजिक अवस्था, आर्थिक अवस्था, तलवको किसिम, कामको अवस्था, पारिवारिक समर्थन, भविष्यको योजना जस्ता थुप्रै अनुसन्धानको उद्देश्यसँग सम्बन्धित पक्षहरू समेटिने खालका प्रश्नहरूका साथै अन्य देख्न नसकिने खालका तथ्याङ्कहरू पनि संकलन गरियो । यस अनुसन्धानको निम्ति निर्माण गरिएको प्रश्नावली परिशिष्टमा दिइएको छ ।

३.४.१.२ अन्तरवार्ता

अवलोकन गरिसकेपछि विस्तृत कुराहरूको बारेमा जानकारी लिन यस टेम्पो चालक पेशामा संलग्न महिलाहरूसँग (जुन नमुनाको रूपमा छनौटमा परेका ३० जनाहरूसँग) सम्बन्धित ठाउँ एनएसी टेम्पो स्टेसनमा गई प्रत्यक्ष रूपमा अन्तरवार्ता विधि अपनाइएको छ । जसमा टेम्पो चालक महिलाहरूसँग प्रश्न गरी त्यसबाट आएका धारणाहरूलाई मध्य नजर गरी अन्तरवार्ता लिइएको

छ । यसबाट टेम्पो चालक पेशामा संलग्न महिलाहरूको आर्थिक, सामाजिक अवस्थाको बारेमा जानकारी हुन गई उनीहरूले भोग्नु परेको समस्याहरूको समेत पहिचान हुन गएको छ ।

३.४.१.३ मुख्य सूचनाकर्ता

प्रश्नावली, अवलोकन, अन्तरवार्ता, नमूना सर्वेक्षण गरिसकेपछि, यस पेशासँग सम्बन्धित अन्य विषयवस्तुको जनाकारीको लागि मुख्य सूचनादाताको रूपमा आवश्यकता अनुसार सम्बन्धित चालक, यात्री तथा ट्राफिक पुलिससँग अन्तरवार्ता लिई महत्त्वपूर्ण सूचनाहरू प्राप्त गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

३.४.१.४ व्यक्तिगत अध्ययन

यस विधि अनुसार महिला टेम्पो चालकहरू मध्येबाट २० जनाको व्यक्तिगत अध्ययनबारे अध्ययन गर्ने कार्य भएको छ । उनीहरूको पारिवारिक जीवन, सामाजिक र आर्थिक पक्षहरूको बारेमा सूचना संकलन गर्ने कार्य भएको छ । यस व्यक्तिगत अध्ययनको मुख्य उद्देश्य टेम्पो चालक महिलाहरू चालक हुनुभन्दा अगाडि र चालक भइसकेपछिका अवस्थाहरू के कस्तो रूपमा रहेका थिए, उनीहरूको जीवनमा परेका र घटेका घटनामाथि प्रकाश पाउँ विभिन्न महत्त्वपूर्ण सूचनाहरू संकलन गरी टेम्पो चालक महिलाहरूको अवस्थाको चित्रण गर्नु रहेको छ ।

३.४.२ द्वितीय स्रोत यस विषयसँग सम्बन्धित सामग्री ग्रन्थहरू : पत्रपत्रिका, अभिलेख, पुराना शोधग्रन्थहरू आदिको मद्दतबाट द्वितीय तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ ।

३.५ तथ्याङ्क प्रस्तुतीकरण एवं विश्लेषण

अध्ययन अनुसन्धानको सफलता संकलन गरिएका तथ्याङ्कहरूको प्रभावकारी विश्लेषण तथा प्रस्तुतीकरणमा भरपर्ने हुँदा टेम्पो चालक महिलाहरूको सामाजिक, आर्थिक अध्ययनका लागि संकलन गरिएका तथ्याङ्कहरूलाई सर्वप्रथम सम्पादन गरी तालिकाहरू बनाई सरल ढंगले विश्लेषण गरिएको छ । साथै शोधकार्यमा तथ्याङ्कको विश्लेषण, तथ्याङ्कको प्रकृति अनुसार संख्यात्मक र गुणात्मक दुवै पद्धति अपनाइएको छ ।

३.६ अध्ययनका समस्याहरू

) अन्तरवार्ता लिने क्रममा पालो पर्खेर बसेका टेम्पो चालक महिला मध्ये कसैले उत्तर दिन मान्नु भयो त कसैले उत्तर दिन मान्नु भएन ।

-) उत्तरदाताहरूको काम गर्ने समयमा कुनै निश्चितता नभएको कारण अधिल्लो दिन अन्तरवार्ता लिइएको उत्तरदातासँग पुनः आवश्यक जानकारी लिन जाँदा भेट नभएर बिहानदेखि बेलुकासम्म पनि शोधकर्ता अध्ययन क्षेत्रमा कुरेर बस्नु परेको थियो ।
-) यस अध्ययन समाजशास्त्र विषयको स्नातकोत्तर तहको आंशिक आवश्यकता पूरा गर्न गरिने भएकोले एउटा विद्यार्थीको हैसियतले सीमित साधन स्रोत र कम समयमा गरिकाले सम्पूर्ण पक्षलाई समेटिन नसकेको हुन सक्छ र प्राप्त तथ्याङ्क तथा तथ्यहरूबाट अध्ययन पूर्ण गरिएको छ ।
-) उपलब्ध स्रोत तथा सूचना केन्द्रहरूमा तथ्यांकमा एकरूपता नभेटिनु ।

अध्याय - चार

टेम्पो चालक महिलाहरूको सामाजिक तथा आर्थिक परिवर्तनको अध्ययन

यस अध्यायमा विभिन्न विधिहरू जस्तो अन्तरवार्ता, प्रश्नावली, अवलोकन, नमूना सर्वेक्षण, व्यक्तिगत अध्ययन आदिबाट सङ्कलन गरिएको तथ्याङ्कहरूको विश्लेषण तथा प्रस्तुतिकरण गरिएको छ । जसमा ती सङ्कलित तथ्याङ्कहरूलाई काठमाडौं उपत्यकाका सफा टेम्पो महिला चालकको सामाजिक (पक्षमा) अवस्थामा जाति, उमेर, शिक्षा, बसोबास आदिमा समेटिएको छ भने आर्थिक पक्षमा आय, खर्चको विवरण जस्ता कुरा समेटिएको छ र उत्तरदाताको तालिमको विवरण जस्ता कुराहरूलाई समेटी प्राप्त तथ्यहरूलाई छुट्टाछुट्टै रूप, स्वरूप र प्रकृति अनुसार वर्गीकरण गरी तालिकामार्फत उनीहरूको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको व्याख्या र विश्लेषण गरिएको छ ।

४.१ सामाजिक अवस्था

मानिस जन्मेपछि घरपरिवार समाज र नातासँग सम्बन्धित भई सोही सम्बन्ध बमोजिम समाजमा उसको जीवन निर्वाह भएको हुन्छ र आफ्नै प्रकारका मूल्य, मान्यतामा रहेर काम र कर्तव्यहरू पूरा गर्नुपर्ने हुन्छ ।

नेपालमा महिलाहरू शताब्दियौँदेखि सामाजिक हिंसा र भेदभावको शिकार हुँदै आएका छन् । देशमा विद्यमान सामाजिक तथा सांस्कृतिक मूल्य र मान्यताहरूले समेत त्यस्तो वातावरण सिर्जना गर्न मद्दत पुऱ्याएको छ । नेपाली समाजमा महिलाहरू विकासका उपभोक्ता वा लक्ष्य मात्र हुन् भन्ने सोचाइ अहिले पनि विद्यमान छ । शिक्षा र स्वास्थ्यमा पहुँचको कमी, घर व्यवहार धान्नका लागि गर्नुपर्ने कठोर परिश्रम र आर्थिक कठिनाई, फोहोर, जोखिमयुक्त प्रतिकूल कार्य वातावरण, अनिच्छिद र पटक-पटकको गर्भाधारण र सामाजिक अन्याय, रुढिवादी विश्वास र घरेलु हिंसांले महिलाहरूलाई सामाजिक रूपमा पछाडि पारेको छ । एकातिर समाज, विश्वमा आएको परिवर्तनलाई देखाएर महिला अधिकार तथा महिला मुक्तिको आन्दोलन जरुरी भएको ठान्दछ भने अर्कोतर्फ आफ्ना पुराना मूल्य र मान्यता तथा सामाजिक चालचलनको पृष्ठभूमि उठाएर महिला स्वतन्त्र र अधिकारमा लगाम लगाउन चाहन्छ । त्यसैले पनि आज महिला अधिकार र पूर्ण स्वतन्त्रताको विषय बहस र विवादमा उनीएको छ तर विस्तारै यो आन्दोलन सफलतातर्फ अघि बढिरहेको पक्ष पनि मननयोग्य भएको पाइन्छ । (राष्ट्रिय महिला आयोग, २०७०) ।

मानिसहरू गाउँबाट शहरमा कामका खोजीमा आउन थाले र यही बसोबास गर्न थाले । यसरी गाउँ छोडी कामको खोजीमा शहरमा बसोबास गर्ने क्रममा उल्लेख्य मात्रामा महिलाहरू पनि काठमाडौँ भित्रीय । जसको फलस्वरूप हिजोसम्म घरभित्रको काम, बच्चा हेर्ने, सरसफाई गर्ने जस्ता कार्यमा मात्र सीमित महिलाहरू आज आएर विभिन्न किसिमका आय-आर्जन मूलक पेशामा संलग्न भएका छन् । जसको कारणले उनीहरूको आर्थिक स्थितिमा उल्लेखनीय सुधार आएको छ । जसको उदाहरणमा काठमाडौँका व्यस्त सडकमा गुडिरहेका टेम्पो चालक महिलाहरूलाई लिन सकिन्छ । यसरी टेम्पो चालक महिलाहरू यो पेशा अपनाउनु भन्दा पहिला समाजमा कुनै वास्था थिएन समाजमा गरिवीको धक्काले प्रभाव पर्दा सहयोगको हात कोही थिएनन भने आज यो पेशा अपनाउदा इज्जतका साथ सम्मान गर्छन भने कोही समस्या परेका बेला आफुहरूले सहयोग गर्ने बताउछन ।

४.१.१ उत्तरदाताहरूको उमेर समूह

उमेर एउटा महत्वपूर्ण सामाजिक विशेषता हो । उमेरले महिलाको सामाजिक, आर्थिक विकासमा निकै ठूलो प्रभाव पार्दछ । उमेरले कामको अवधि, कामको प्रकार, निर्णय गर्ने प्रक्रियामा फरक पार्दछ । तालिका नं. १ मा यस पेशामा संलग्न महिलाहरूको उमेर समूह अनुसार वर्गिकरण गरिएको छ ।

तालिका नं. १

पेशामा संलग्न महिलाहरूको उमेर समूह

उमेर समूह	संख्या	प्रतिशत
२०-२५	५	१७
२६-३०	८	२७
३१-३५	५	१७
३६-४०	७	२२
४१ वर्ष भन्दा माथि	५	१७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. १ मा २०-२५ वर्ष उमेर समूहका महिलाहरू १७ प्रतिशत, २६-३० वर्ष उमेर समूहका महिला २७ प्रतिशत, ३१-३५ वर्ष उमेर समूहका महिलाहरू १७ प्रतिशत त्यस्तै ३६-४० वर्ष उमेर समूहका महिलाहरू २२ प्रतिशत र ४१ भन्दा माथि उमेर समूहका महिलाहरू १७ प्रतिशत रहेका छन् । उक्त तालिकाबाट के कुरा स्पष्ट हुन्छ भने सबैभन्दा बढी संलग्नता रहेको उमेर समूह २६-

३० वर्ष उमेर समूह देखिन्छ । यसो हुनुमा उक्त उमेर समूहमा महिलाहरूमा कुनै पनि काम गर्न पूर्ण रूपमा आँट, साहस आत्मविश्वास हुनु हो । त्यस्तै ४१ भन्दा माथिको उमेर समूहमा यस पेशामा संलग्न महिलाहरू १७ प्रतिशत छन् ।

४.१.२ उत्तरदाताहरूको जातीय स्वरूप

विभिन्न जातजातिको आधारमा हाम्रो जस्तो रूढीवादी समाजमा काम र कर्तव्य छुटाइएको पाइन्थ्यो । तर आज समाज परिवर्तनको दिशामा गइरहेको छ जसमा कुनै पनि पेशा अपनाउन जात जाति र लिङ्गको विभेद छैन । केही समय अगाडिसम्म ब्रह्मण, क्षेत्री परिवारका महिलाहरू घरको काममा मात्र सिमित थिए अन्य जातिको तुलनामा भने आज त्यो स्थिति फरक छ । तालिका नं. २ मा उत्तरदाताहरूको जातीय स्वरूपलाई प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका नं. २

उत्तरदाताहरूको जातीय स्वरूप (वनावट)

जातिगत विवरण	चालक संख्या	प्रतिशत
ब्रह्मण्ड	७	२३
क्षेत्री	८	२७
नेवार	३	१०
मगर	४	१३
तामाङ	३	१०
गुरुङ	१	३
राई	२	८
लिम्बु	१	३
दलित	१	३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. २ मा ब्रह्मण २३ प्रतिशत, क्षेत्री २७ प्रतिशत, नेवार १० प्रतिशत, मगर १३ प्रतिशत, तामाङ १० प्रतिशत, गुरुङ ३ प्रतिशत, राई ८ प्रतिशत, लिम्बु ३ प्रतिशत, शेर्पा ३ प्रतिशत जातिको संलग्नता देखिन्छ । जसमा सबैभन्दा बढी क्षेत्री जातिको संलग्नता देखिन्छ र यसपछि बाहुन जातिको संलग्नतामा वृद्धि भएको देखिन्छ । त्यस्तै तामाङ र गुरुङ जातिको संलग्नता बराबर रहेको छ भने नेवार जातिको संलग्नता तुलनात्मक रूपमा राई, लिम्बु र दलित जातिको भन्दा बढी देखिन्छ ।

यसरी उक्त तालिकाबाट के प्रष्ट हुन्छ भने बाहुन र क्षेत्री महिलाहरू आफ्नो आर्थिक स्थितिमा सुधार गर्न यस पेशामा बढी सक्रिय भएको देखिन्छ । त्यस्तै यी जातिहरूको जनसंख्या अरु जातिको तुलनामा बढी देखिनु र मूल्यपद्धतिमा आएको परिवर्तनले यिनीहरूको संख्या टेम्पो व्यवसायमा बढी देखिएको हो । त्यस्तै बाहुन, क्षेत्रीका महिलाहरू धेरै प्रकारको सामाजिक बन्धनमा बाँधिन नचाहेर पनि यस पेशामा उनीहरूको संलग्नता अन्य जातिको भन्दा बढी भएको हुन सक्दछ भने मगर, तामाङ, गुरुङ जातिका महिलाहरू कामको लागि मात्र यो पेशा अपनाइएको पाइन्छ । त्यस्तै राई, लिम्बु, दलित जातीका महिलाहरू अन्य काम नपाएर यतिकै बस्नु भन्दा यही पेशा भएपनि गरौं न भन्ने सोच राखेको पाइएको छ ।

४.१.३ उत्तरदाताहरूको धार्मिक अवस्था

नेपाल एउटा धार्मिक शहिष्णुता भएको देश हो । यहाँ भिन्दा भिन्दै धर्ममा आस्था राख्ने मानिसहरू बसोबास गर्दछन् । त्यस्तै काठमाडौं उपत्यकामा पनि विभिन्न ठाउँबाट कामको खोजीमा विभिन्न धर्म मान्ने महिलाहरू आई बसोबास गरेका छन् र उनीहरू आय-आर्जन गर्ने पेशामा आवद्ध भएका छन् । तालिका नं. ३ उत्तरदाताहरूको धार्मिक अवस्था बारे प्रष्टाइएको छ ।

तालिका ३

उत्तरदाताहरूको धार्मिक अवस्था

धर्म समूह	चालक संख्या	प्रतिशत
हिन्दु	२०	६७
बौद्ध	७	२३
इसाई	२	७
किँरात	१	३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ३ मा हिन्दु धर्म मान्ने ६७ प्रतिशत, बौद्ध धर्म मान्ने २३ प्रतिशत, इसाई धर्म मान्ने ७ प्रतिशत र किँरात धर्म मान्ने ३ प्रतिशत महिलाहरूको संलग्नता देखिन्छ । जसमा यस पेशामा संलग्नता सबैभन्दा बढी हिन्दु धर्म मान्नेको छ भने त्यसपछि बौद्ध धर्म मान्ने महिलाको संलग्नता दोस्रो स्थानमा रहेको छ । त्यस्तै इसाई धर्म मान्ने र किँरात धर्म मान्नेको संलग्नता न्यून देखिन्छ । जसको कारणमा नेपाल एउटा हिन्दु राष्ट्र भएको र यहाँ अन्य धर्म मान्ने मानिस पनि हिन्दु धर्म नै मान्ने भएको कारण हिन्दु धर्मका महिलाहरू बढी यस पेशामा संलग्न भएको देखिन्छ भने बौद्ध धर्म मान्ने महिलाहरूको पनि उल्लेखनीय संलग्नता रहेको छ ।

४.१.४ उत्तरदाताहरूको वैवाहिक अवस्था

महिलाहरूको लागि वैवाहिक स्थितिले धेरै महत्वपूर्ण प्रभाव पार्दछ, किनकी यसबाट एउटी महिलालाई छोरीबाट बुहारीमा परिवर्तन गराउँछ । विवाह पश्चात महिलाहरूको हैसियत र भूमिकामा परिवर्तन आइ काम र कर्तव्यको भार बढाउँछ । उनीहरूले बाहिर काम गरिरहेको अवस्थामा विवाह पश्चात कतिले छोड्नु पर्ने अवस्था हुन्छ भने कतिपयले निरन्तरता दिन निकै संघर्ष र सम्झौता गर्नुपर्ने हुन्छ । तालिका नं. ४ मा उत्तरदाताहरूको वैवाहिक अवस्थाबारे (स्थिति) व्याख्या गरिएको छ ।

तालिका ४

उत्तरदाताहरूको वैवाहिक अवस्था

वैवाहिक अवस्था	चालक संख्या	प्रतिशत
अविवाहित	४	१३
विवाहित	२०	६७
एकल	४	१३
विधवा	२	७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ४ मा विवाहित महिला ६७ प्रतिशत, अविवाहित महिला १३ प्रतिशत, एकल महिला १३ प्रतिशत र विधवा महिला ७ प्रतिशत रहेका छन् । जसमा अविवाहित महिला भन्दा विवाहित महिलाको संख्यामा वृद्धि छ, यसो हुनुमा विवाहित महिलाहरूलाई आफ्नो घर-परिवार चलाउनको लागि आर्थिक भार कम गर्नको लागि, बालबच्चाको पालन-पोषण राम्रोसँग गर्न र आफ्नो आर्थिक स्थितिमा सुधार गर्नको लागि घर परिवारसँग सल्लाह गरेर नै यसपेशामा बढी संलग्न भएको देखिन्छ भने विवाह पश्चात श्रीमानले छोडेर अर्की श्रीमतीसँग बस्न गएको र श्रीमानको घरपरिवारले निकालिदिएर एकलै बस्न बाध्य एकल महिलाहरू पनि आफ्नो बालबच्चाको स्याहार सुसार गर्न यस पेशामा संलग्न भएको देखिन्छ । त्यस्तै गरी श्रीमानको मृत्यु पश्चात विधवा भएका महिलाहरूको संख्यामा कमि छ, उनीहरू कतै अन्त काम नपाएर यस पेशामा लागेको बताउँछन् ।

४.१.५ उत्तरदाताहरूको बालबच्चाको अवस्था

कुनै पनि समाजमा बच्चा पाउनु, उनीहरूको स्याहार सुसार र हेरविचार गर्नुमा सबैभन्दा महत्वपूर्ण भूमिका महिलाहरूले निभाएका हुन्छन् । घरको सबै काम गरेर पनि उनीहरू बच्चालाई समय समयमा खुवाउनु, सरसफाइ गर्नु, जस्ता यावत कुरामा आफ्नो समय व्यतित गर्दछन् । त्यसमाथि पनि घरको आर्थिक भार कम गर्न विभिन्न आय आर्जनमूलक काममा आवद्ध कामकाजी महिलाहरू (जो विभिन्न पेशामा आवद्ध छन्) लाई घरको काम गरी बाहिर काम गर्न जादा आफ्नो बालबच्चाको स्याहार सुसार गर्न उचित व्यवस्था अपनाउन आवश्यक छ । तालिका नं. ५ मा उत्तरदाताहरूको बालबच्चाको अवस्थालाई प्रष्टाइएको छ ।

तालिका ५

उत्तरदाताहरूको बालबच्चाको अवस्था

बालबच्चाको हेरविचारको अवस्था	संख्या	प्रतिशत
आफन्तहरूले	१०	३३
बच्चा आफै	१२	४०
आमा बाबुले	३	१०
बच्चा नभएको	५	१७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ५ मा उल्लेख भएअनुसार यस पेशामा आवद्ध महिलाहरूको बालबच्चा स्वयम् आफ्नो हेरविचार गर्न सक्ने सबैभन्दा बढी ४० प्रतिशत देखिन्छ । उनीहरू खाना खाई आफै स्कूल जाने आउने गर्दछन् जसमा बाहुन क्षेत्री जातिका बच्चा अलिक धेरै रहेको र अन्य जातिको बच्चा कम रहेका छन् । आफ्नो दैनिक कार्य आफै गर्दछन् भने उत्तरदाता काममा जाँदा बच्चाको हेरविचार ३३ प्रतिशत आफन्तहरूले गर्दछन् । त्यसमा कुनै उत्तरदाताको माइति नजिक भएको कारण त्यहाँ दिदी बहिनी लगायत आमा बुवाले हेरिदिएको पाइएको छ भने थोरैको मात्र सासु-ससुराले हेरिदिएका छन् । १० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले आफ्नो बच्चाको हेरविचार समय मिलाएर श्रीमान श्रीमती दुबै मिलेर आफै गर्दछन् । त्यस्तै १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूमा धेरैको विवाह नभएको कारण बच्चाको समस्या नपरेको र विवाह भएका केही उत्तरदाताहरूले पनि केही समय बच्चा नपाउने निर्णय गरेको कारण उनीहरूलाई बच्चाको हेरविचारको समस्या परेको छैन ।

४.१.६ उत्तरदाताहरूको पेशाप्रति पारिवारिक समर्थन

कुनै पनि महिलाले जुनसुकै पेशा अपनाउन पनि पारिवारिक समर्थनले महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ । विना पारिवारिक समर्थन काम गर्ने आँट थोरै महिलामा मात्र हुन्छ । त्यसैले परिवारको व्यवहारले महिलाले गर्ने काम वा आवद्ध पेशामा प्रत्यक्ष असर गरेको हुन्छ । उनीहरू परिवारको समर्थनमा नै कुनै पनि पेशा अँगाल्दछ । तालिका नं. ६ मा उत्तरदाताहरूले परिवारबाट कस्तो र कति समर्थन पाएका छन् भन्ने कुरा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ६

उत्तरदाताहरूको पेशाप्रति पारिवारिक समर्थन

पारिवारिक समर्थन	चालक संख्या	प्रतिशत
राम्रो समर्थन गर्दछन्	२०	६७
गरेको कामको कुनै मतलब राख्दैनन्	५	१७
पेशा मन पराउँदैनन् र छोड्ने सल्लाह दिन्छन्	२	६
यो पेशा अपनाएकोमा विल्कुलै खुशी छैनन् र आफू पनि केही गर्दैनन्	३	१०
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ६ अनुसार ६७ प्रतिशत महिलाले पारिवारिक समर्थन राम्रो पाएका छन् । ६ प्रतिशत महिलाहरूको मात्र काम छोड्ने सल्लाह दिने र पेशा मन नपराउने गरेको पाइन्छ । आजको विकसित हुँदै गइरहेको समाजमा महिला पुरुषलाई हेर्ने दृष्टिकोणमा फरक आएको छ । शहरीकरणको बढ्दो चापमा कारण प्रत्येकले गरेको काममा परिवारको समर्थन पूर्ण रूपमा रहेको छ । जसको कारणले उनीहरूको आर्थिक स्थितिमा नपत्याउदो खालको परिवर्तन हुन पुगेको छ । त्यसैले गर्दा १७ प्रतिशत परिवारले जुन काम गरेपनि उत्तरदाताले कुनै मतलब राख्दैन । ६ प्रतिशत परिवारले उत्तरदाता यस पेशामा लागेको विल्कुलै मन पराउँदैन किनभने उनीहरूमा पुरानो विचारधारा धेरै मात्रामा हावी छ, जसको कारण महिलाहरू घरबाहिर काम गर्न जादा विग्नन्छन्, छाडा लाग्दछन् भन्ने मानसिकता अभै पनि रहेको पाइन्छ । उनीहरू उत्तरदातासँग खुशी छैनन् तर उत्तरदाताहरूको सिमित आवश्यकता पूरा गरिदिन सक्षम छैनन् केही पनि गर्दैनन् ।

प्रायः महिलाले पारिवारिक समर्थन राम्रो पाएका छन् जसमा काममा जादा परिवारले घरको काममा सघाइ दिने र कामबाट घर फर्कन ढिला भएको खण्डमा पनि राम्रो व्यवहार गर्ने

गर्दछन् । तर पनि केही महिलाहरूले भने अपमानित हुनु, श्रीमानको कुटाइ खानु, काम गर्दागर्दै ढिला भएमा शंकाको दृष्टिले हेरिनु जस्ता धेरै कुराहरूको सामना भने गर्नु परेको देखिन्छ । उनीहरू बाहिर काम गर्न गएपनि घरधन्दाको काम घटेको छैन उनीहरूको कार्यभार भन्नु बढ्दै गएको छ ।

४.१.७ उत्तरदाताहरू यस पेशामा आउनु अगाडिको अवस्था

राम्रो वातावरण र आय आर्जनको कारण मानिसहरूले आफ्नो पेशा परिवर्तन गरेका हुन्छन् । त्यस्तै विभिन्न कारणले गर्दा महिलाहरूले अन्य पेशा छोडी यस टेम्पो चालक पेशा अपनाएको देखिन्छ । तालिका नं. ७ मा उत्तरदाताले यस पेशामा आउनु भन्दा अगाडि संलग्न रहेको अन्य पेशाको बारेमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७

उत्तरदाताहरू यस पेशामा आउनु अगाडिको अवस्था

यस पेशामा आउनु अगाडिको संलग्न पेशा	चालक संख्या	प्रतिशत
व्यापार	३	१०
सिलाइ बुनाइ	५	१७
कारखानाको कामदार	७	२३
कुनै पेशामा संलग्न नभएको	१०	३३
अन्य	५	१७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ७ अनुसार उत्तरदाता टेम्पो चालक पेशामा संलग्न हुनुभन्दा अगाडि १० प्रतिशतले व्यापार गर्दथे । जसमा सानो तिनो चिया पसल, फुटपाथमा सामान बेच्नु जस्ता कार्यमा राम्रो आम्दानी हुन नसकेकोले गर्दा र फुटपाथमा सामान बेच्दा नगरपालिकाले धेरै दुःख दिएको कारण उक्त पेशा छोडेको पाइन्छ । १७ प्रतिशत उत्तरदाता सिलाइ बुनाइमा संलग्न थिए । जसबाट आम्दानी नियमित रूपमा नहुने काममा पनि नियमितता नभएको कारण उक्त पेशा छोड्नु परेको हो । त्यस्तैगरी २३ प्रतिशत उत्तरदातामा (महिलाहरूमा) केही गलैचा कारखानामा, केही धूप बनाउने फेक्ट्रीमा त केही प्याकिङ्ग गर्ने कागज बनाउने फेक्ट्रीमा संलग्न थिए । यस्तो कारखानामा धेरै समय खट्नु परे पनि आय कम हुने कारण यस पेशा छाडेको पाइन्छ । १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरू भने विविध पेशा जस्तै : ज्यामी, घरेलु कामदार, स्कुलको पाले, अस्पताल, सरकारी कार्यालयमा अस्थायी कर्मचारी जस्तो पेशामा संलग्न थिए । यस्ता पेशाहरूमा तलब कम

भएको र कुनै पनि सुविधा नभएको कारणले गर्दा छोड्नु परेको हो । यस पेशामा संलग्न हुनुभन्दा अगाडि कुनै अन्य पेशामा संलग्न नभएकाहरू ३३ प्रतिशत रहेका छन् ।

४.१.८ उत्तरदाताहरू यस पेशामा आकर्षित हुनुको कारण

विभिन्न कारणले गर्दा मानिसहरू आफूले गरिरहेको पेशा छोडी अन्य पेशामा संलग्न हुन पुग्दछन् । अन्य पेशामा आकर्षित हुनुमा विभिन्न कारणहरू हुन्छन् । तालिका नं. ८ मा उत्तरदाताहरू टेम्पो चालक पेशाप्रति आकर्षित हुनुको कारणलाई प्रष्टाइएको छ ।

तालिका ८

उत्तरदाताहरू यस पेशामा आकर्षित हुनुको कारण

यस पेशामा आकर्षित हुनुको कारण	चालक संख्या	प्रतिशत
रोजगारीको लागि	८	२७
आय स्रोत राम्रो	१२	४०
रहर लागेर	४	१३
सजिलो भएर	६	२०
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ८ अनुसार उत्तरदाताहरू यस पेशाप्रति आकर्षित हुनुको विभिन्न कारणमा बढी ४० प्रतिशत उत्तरदाताहरू आय स्रोत राम्रो भएको कारणले आकर्षित भएका छन् । अन्य काम खोज्दा खोज्दा नपाएर २७ प्रतिशत उत्तरदाता रोजगारीको लागि यस पेशाप्रति आकर्षित भएका छन् । त्यस्तै गरी टेम्पो चलाउने रहरका कारण सबैभन्दा कम १३ प्रतिशत उत्तरदाता यस पेशाप्रति आकर्षित देखिन्छन् भने अन्य पेशा गर्नुभन्दा यो पेशा गर्न सजिलो शैक्षिक स्तर पनि धेरै नचाहिने भएको कारण २० प्रतिशत उत्तरदाता यस पेशाप्रति आकर्षित भएको देखिन्छ । यसरी यस पेशाप्रति आकर्षित भएर यस पेशा अंगालेका उत्तरदाताहरू धेरै उत्साहित भएर काम गर्दछन् जसको कारणले उनीहरूको व्यक्तित्व विकास हुन पुगेको छ र आर्थिक र सामाजिक रूपमा सक्षम हुन पुगेका छन् ।

४.१.९ उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध

कुनै पनि पेशामा साहु र कामदारबीचको सम्बन्धले धेरै नै महत्व राख्दछ । त्यसमाथि पनि कामदारहरूको वास्तविक अवस्थाको पहिचान गर्न पनि साहु र कामदार बीचको सम्बन्धलाई हेरिनु पर्ने हुन जान्छ । आफूले गरेको काम इमान्दारिका साथ पूरा गर्न, काम प्रति अभिरुचि बढाउन

पेशामा आवद्ध साहुसँग राम्रो सम्बन्ध हुनु अत्यन्त आवश्यक छ, जसको कारण कामदारहरू काम प्रति अझ बढी आकर्षित हुन खोज्नु । तालिका नं. ९ मा उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध बारे प्रष्टाइएको छ ।

तालिका ९

उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध

हाल साहुसँगको सम्बन्ध	चालक संख्या	प्रतिशत
एकदमै राम्रो	११	३७
राम्रो	१०	३३
सामान्य	९	३०
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ९ अनुसार उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्धलाई एकदमै राम्रो, राम्रो, सामान्य गरी हेरिएको छ । जसमा एकदमै राम्रो ३७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको पाइयो उनीहरू एउटै परिवारका सदस्यको जस्तो व्यवहार गर्ने, परेको खण्डमा एक अर्कालाई जस्तो पनि सहायता गर्ने अनि एक अर्काको भावना बुझेर काम गर्ने गरेको देखिन्छ । ३० प्रतिशत उत्तरदाताको साहुसँगको सम्बन्ध राम्रो नै देखिन्छ । उनीहरू बीचको सम्बन्ध राम्रो छ एक अर्कामा वैमनस्यता रहेको छैन । त्यस्तै २७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध राम्रो पनि छैन, नराम्रो पनि छैन र उनीहरू एक अर्काबीच त्यति सम्पर्कमा पनि नआएको कारण उनीहरूको सम्बन्ध सामान्य रहेको पाइन्छ भने ३ प्रतिशत उत्तरदाताको साहुसँग नराम्रो सम्बन्ध रहेको छ उनीहरू बीच वैमनस्यता रहेको, कसैलाई व्यवहार, कुरा गर्ने शैली मन नपरेका कारण साहुसँग आफ्नो सम्बन्ध नराम्रो छ भन्ने कुरा जनाउँछन् । तर त्यस्तो कुनै भै-भगडा भने उनीहरू बीच भएको छैन । यसमा साहु र चालक बिचको सम्बन्धलाई केलाउदा एउटा परिवारको सदस्य जस्तो रहेको पाइन्छ। टेम्पोको टिपको हिसाबमा चल्ने हुदाँ कहिले काही ढिलो हुदाँ टिपको पैसा २/४ दिनमा दिदाँ पनि हुन्छ भन्ने गरेका छन् साहुहरूले ।

४.१.१० उत्तरदाताहरूप्रति साहुले गर्ने व्यवहार

कुनै पनि पेशामा आवद्ध भएपछि विभिन्न कारणले गर्दा कामदारहरू साहुले गरेको आफूप्रतिको व्यवहारलाई उल्लेख गर्न चाहदैनन् । जसमा प्रत्यक्ष रूपमा सम्पर्कमा रहेका उत्तरदाताप्रति साहुको व्यवहार कस्तो रहन्छ र जसको प्रत्यक्ष रूपमा सम्बन्ध रहेको छैन, उसलाई साहुले गर्ने राम्रो

व्यवहारको कम सम्भावना रहन्छ भन्ने कुरा थाहा पाउनु अति आवश्यक छ । तालिका नं. १० मा उत्तरदाताहरू प्रति साहुले गरेको व्यवहार प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका १०

उत्तरदाताहरूप्रति साहुले गर्ने व्यवहार

साहुले गरेको व्यवहार	चालक संख्या	प्रतिशत
गाली गर्ने	३	१०
कामबाट निकाल्ने धम्की दिने	२	७
यौनजन्य व्यवहार गर्ने	०	०
राम्रो व्यवहार	२१	७०
अन्य	४	१३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. १० अनुसार १० प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई गाली गर्ने गरेको पाइन्छ । जसमा ट्रिप नपुऱ्याएका उत्तरदाताहरू केहीले गाली खाने गरेका छन् । विना सूचना काममा नआउने पालोमा बस्दा यताउता लगेर आफ्नो पालो आएको नै थाहा नपाउने उत्तरदाताहरूलाई साहुले कामबाट निकाल्ने धम्की दिन्छन् र इमान्दारीका साथ काम गर्न अन्य सह-चालकको उदाहरण पनि दिन्छन् यसरी कामबाट निकाल्ने धम्की पाउने ७ प्रतिशत उत्तरदाता रहेका छन् । ७० प्रतिशत उत्तरदाताप्रति साहुको व्यवहार राम्रो रहेको पाइन्छ । त्यस्तै १३ प्रतिशत उत्तरदातालाई अन्य व्यवहार जस्तो राजनैतिक दवाव दिने गरेको पनि पाइन्छ, भने जनचेतना र आत्मविश्वास अनि साहसीक महिला टेम्पो चालकहरू भएको कारण साहुहरूले यौनजन्य व्यवहार आफूप्रति नगरेको बताउँछन् । समग्रमा हेर्दा साहुहरूले राम्रो व्यवहार नै धेरै गरेको पाइन्छ । जसको कारणले यस पेशाप्रति महिलाहरूको आकर्षण विगतको तुलनामा बढेको पाइन्छ । हाम्रो जस्तो पुरुष प्रधान समाजमा महिलाहरूले अपनाएको चालक पेशाप्रति राम्रो धारणाको विकास हुँदै गएको छ र महिलाहरू पनि आफ्नो आर्थिक स्थिति र सामाजिक स्थितिमा सुधार गर्न अवसर पाए भने निकै सक्रिय रूपमा लाग्न सक्दछन् र उनीहरू सक्षम पनि छन् भन्ने कुरामा कुनै दुईमत रहेको छैन ।

४.१.११ उत्तरदाताहरूप्रति यात्रीहरूको व्यवहार

चालक पेशा भन्ने वित्तिकै हाम्रो समाजमा पुरुषले गर्ने काम भनिन्थ्यो । तर आज बहदो शहरीकरणको कारणले महिलावर्ग पनि यस पेशामा संलग्न हुन थालेका छन् । जसमा महिलावर्गहरू अलिक शहरी वातावरणमा हुर्केका शिक्षित केही महिलाहरूले हवाईजहाज चलाएका छन् । तर ग्रामीण भेगका महिलाहरूलाई हवाईजहाज चलाउने कुरा उनीहरूको क्षमता भन्दा बाहिरको कुरा हो त्यसमा पनि शिक्षाको अभाव छ उनीहरूमा । त्यसैले उनीहरू टेम्पो पेशामा आवद्ध छन् । विगतको तुलनामा भन्दा यस पेशालाई आज आएर फरक प्रकारले हेरिन्छ । हाम्रो जस्तो समाजमा यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूप्रति साधारण मानिस अथवा यात्रीवर्गहरूले गर्ने, हेर्ने व्यवहारले पनि निकै महत्व राख्दछ जुन उनीहरूलाई काम गर्ने उत्प्रेरणा पैदा गर्न एउटा महत्वपूर्ण पक्ष हो । तालिका नं. ११ मा उत्तरदाताहरू प्रति यात्रीहरूले गरेको व्यवहारको बारेमा विश्लेषण गरिएको छ ।

तालिका ११

उत्तरदाताहरूप्रति यात्रीहरूको व्यवहार

यात्रीहरूको व्यवहार	चालक संख्या	प्रतिशत
सम्मानजनक	१२	४०
अफ्यारो मानेको	६	२०
सामान्य रूपमा लिने	१०	३३
नराम्रो	२	७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. ११ अनुसार उत्तरदाताहरूप्रति यात्रीहरूको व्यवहार सबैभन्दा बढी ४० प्रतिशत सम्मानजनक रहेको छ । एउटा महिला भएर टेम्पो चलाउने जस्तो जोखिम र चुनौतिपूर्ण कार्य गरेको देखेर प्रायः यात्रीहरूले निकै सम्मानजनक रूपमा उत्तरदाताहरूलाई हेरेको बताउँछन् । जसमा अझ उनीहरू पुरुषले चलाएको टेम्पो भन्दा महिला वर्गले चलाउने टेम्पो बढी होसियारपूर्वक चलाउने भएको र आफूले यात्रा गर्दा सुरक्षित महशुस गरेको कुरा बताउँछन् र साथमा यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूलाई देखेर आफूहरूलाई धेरै नै खुसी लागेको कुरा बताउँछन् । २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई महिला भएर टेम्पो चलाएको भनि यात्रीहरूले केही अफ्यारो मान्ने गरेको पाइएको छ । त्यस्तै ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई यात्रीहरूले टेम्पो चलाएकोमा सामान्य रूपमा लिने गरेको पाइएको छ । केही यात्रीहरूले उत्तरदाताहरूले चलाएको टेम्पो प्रति खासै कुनै प्रतिक्रिया नजनाएकोले उनीहरूको व्यवहार सामान्य किसिमको रहेको छ ।

७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई यात्रीहरूले टेम्पो चढ्दा केहीले जिस्काउने, केहीले खिसी गर्ने र के महिला भएर यस्तो पुरुषले गर्ने काम गरेको होला भनी सुनाउने गरेको पाइएको छ जसलाई यात्री वर्गले गरेको नराम्रो व्यवहार मानिएको छ । समग्ररूपमा हेर्दा यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूलाई यात्रीहरूले राम्रो व्यवहार गरेको नै पाइन्छ ।

४.१.१२ उत्तरदाताहरू यस पेशाप्रतिको सन्तुष्टी विवरण

मानिस भन्ने प्राणी यस्तो हो जसले जति गरे पनि उसलाई सन्तुष्टी मिल्न धेरै गाह्रो पर्दछ । तरपनि आफू आवद्ध पेशाबाट धेरै थोरै मात्रमा उसले सन्तुष्टी त पाएको नै हुन्छ । त्यसैले कुनै पनि पेशालाई निरन्तरता दिनको लागि उक्त पेशामा संलग्न व्यक्तिहरू उक्त पेशाप्रति सन्तुष्ट हुनु आवश्यक छ । तालिका नं. १२ मा उत्तरदाताहरू यस पेशाप्रति कतिको सन्तुष्ट छन् भनी विश्लेषण गरिएको छ ।

तालिका १२

उत्तरदाताहरू यस पेशाप्रतिको सन्तुष्टी विवरण

विवरण	चालक संख्या	प्रतिशत
सन्तुष्ट छ	१५	५०
सामान्य	१२	४०
सन्तुष्ट छैन	३	१०
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथि उल्लेखित तालिका अनुसार सबैभन्दा बढी ५० प्रतिशत उत्तरदाताहरू यस पेशाबाट सन्तुष्ट छन् । उनीहरूले आफू लगायत आफ्नो घरपरिवारको लागि राम्रो खर्च जुटाएको र आफ्नो घरको आर्थिक स्थिति पनि राम्रो भएको बताउँछन् । ४० प्रतिशत उत्तरदाता यो पेशालाई सामान्य रूपमा रहेको बताउँछन् । विहान बेलुका खान र एकसरो लुगा लगाउन पुगेको नै छ, यहाँ भन्दा बढीको आश गर्न त धेरै पढेर राम्रो सरकारी जागीर खानु पर्दछ भन्ने भनाइ पनि केही उत्तरदाताहरू राख्छन् । त्यस्तै १० प्रतिशत उत्तरदाताहरू यस पेशाबाट त्यति सन्तुष्ट छैनन् । कतै काम पाइदैन, बेलामा राम्रोसँग पढ्न लेख्न पाइएन काठमाडौं जस्तो ठाउँमा केही काम नगरी बाँच्न नै गाह्रो छ भनेर आफू यस पेशामा लागेकोमा गुनासो गर्दछन् जसबाट उनीहरू सन्तुष्ट नभएको थाहा हुन्छ ।

४.१.१३ उत्तरदाताहरूको यस पेशाप्रतिको धारणा

आफूले अपनाएको पेशाप्रति प्रत्येक व्यक्तिको छुट्टाछुट्टै मत रहेको हुन्छ । एउटै पेशामा आवद्ध व्यक्ति पिच्छे पनि पेशाप्रतिको धारणा बुझदा उक्त पेशाको वास्तविकता बारे थाहा पाउन सकिन्छ । त्यस्तै गरेर यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूबाट पेशाप्रतिको धारणा बुझ्न अत्यन्त आवश्यक छ, जसले गर्दा यस पेशामा संलग्न हुन चाहने अन्य महिलाहरूलाई यस पेशाबारे जानकारी पाउन सजिलो हुन्छ । तालिका १३ मा उत्तरदाताहरूको यस पेशाप्रतिको धारणालाई प्रष्टाइएको छ ।

तालिका १३

उत्तरदाताहरूको यस पेशाप्रतिको धारणा

यस पेशाप्रतिको धारणा	चालक संख्या	प्रतिशत
यो पेशा एकदम राम्रो छ ।	१८	६०
यो पेशा ठिकै छ ।	७	२३
यो पेशा सामान्य छ ।	५	१७
यो पेशा नराम्रो छ ।	०	०
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथि उल्लेखित तालिका अनुसार यो पेशालाई एकदम राम्रो मान्ने सबैभन्दा बढी छन् जुन ६० प्रतिशत रहेको छ । यस पेशाबाट राम्रो आम्दानी हुने र आर्थिक अवस्थामा सुधार आएको उत्तरदाताहरूको भनाइ छ र आफू जस्तै अन्य दिदी बहिनी यस पेशामा आवद्ध हुन चाहेमा यो पेशा एकदम राम्रो भएको बताउँछन् । त्यस्तै २३ प्रतिशत उत्तरदाता यस पेशालाई ठिकै रहेको बताउँछन् र खान लाउन राम्रोसँग पुग्ने बताउँछन् । १७ प्रतिशत उत्तरदाता यो पेशालाई सामान्य रहेको बताउँछन् । अन्त कतै काम पाइएन भने यो पेशा गर्दा नराम्रा भने हुँदैन भन्दछन् भने यस पेशालाई नराम्रो नै छ, गर्न नै हुँदैन भन्ने उत्तरदाताहरू कसैको पनि यस पेशाप्रति नकारात्मक सोचाइ नरहेको थाहा हुन्छ । समग्ररूपमा यो पेशालाई उत्तरदाताहरूले राम्रो नै मानेका छन् ।

४.२ आर्थिक पक्ष

महिलाहरूको आर्थिक क्रियाकलापमा ठूलो भूमिका रहेको छ । सामान्यतः महिलाहरूले गर्दै आएको घर तथा खेतवारीको काम राष्ट्रिय आयमा समावेश हुन सकेको छैन । नेपाली महिलाहरूले दिनको औषत ११ घण्टा काम गरेपनि धेरै महिला ग्रामिण क्षेत्र र अर्थतन्त्रको अनौपचारिक क्षेत्रमा कार्यरत रहेकोले उनीहरूको आय न्यून रहेको छ । पारिश्रमिक विनाको कामको धेरै हिस्सा महिलाले गर्नु

परेकोले पनि उनीहरूको आय न्यून छ । प्रजनन् भूमिकाको फलस्वरूप महिलाको दोहोरो कार्यबोझको कारणले पनि महिलाले बाह्य रोजगारीमा असर परिरहेको छ । व्यवहारमा महिलाहरू ज्यालामा भेदभावका शिकार भएका छन् । कार्यस्थलमा गरिने दुर्व्यवहार र असुरक्षाका कारण पनि कतिपय महिला वर्ग बाह्य काममा संलग्न हुन सकेका छैनन् । उनीहरूको आर्थिक स्रोत र साधनमा पहुँच तथा नियन्त्रण कम हुनु, शिक्षा, तालिम तथा प्रविधिमा पर्याप्त अवसर नपाउनु तथा पितृसत्तात्मक मान्यता, दोहोरो भूमिका र घरभित्रको दायित्व आदिको कारण महिलालाई बाह्य काम गर्न नकारात्मक असर परिरहेको छ ।

नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ तथा कानूनहरूमा केहि मात्रामा महिलाहरूको आर्थिक हक, अधिकारहरूको उल्लेख भएता पनि आर्थिक रूपमा महिलाहरूले अबै पनि आफ्नो हकको प्रचलन गर्न पाएका छैनन् । कानूनमा समान सम्पत्ति माथिको अधिकारको व्यवस्था भएता पनि छोरा सरह छोरीले पैतृक सम्पत्ति प्राप्त गर्न सहज छैन र भएका आर्थिक अधिकारहरूलाई पनि व्यवहारमा बदल्न अबै कठिनाई छन् । सबै कुराको मुख्य आधार बनेको आर्थिक अवस्था नै भएकोले आर्थिक पक्ष जबसम्म सुदृढ हुँदैन तबसम्म महिलाको हक हक, अधिकार, स्वाभिमान तथा स्वतन्त्रतालाई व्यवहारिक रूपमा जीवित राख्न सकिँदैन महिलाका संवैधानिक तथा कानुनी हक अधिकारहरूको स्वतन्त्र र पूर्ण उपभोगका लागि पैतृक सम्पत्तिमा समान अधिकार भएर मात्र पुग्दैन, यसका लागि प्रत्येक महिलाको शैक्षिक अवस्थामा समेत विकास हुनु उत्तिकै जरुरी छ । त्यसैले पैतृक सम्पत्तिमा समान अधिकारसँगै महिलाको शैक्षिक तथा आर्थिक स्तरको विकास गर्दै जाने हो भने उनीहरू आफै आत्मनिर्भर हुन सक्छन् । यसले समाजमा महिलाहरूको हैसियत आफै बढ्दै जान्छ । सरकारले २०११ देखि महिलाको कामलाई पनि राष्ट्रिय योगदानमा गणना गर्न सुरु गरेको छ । श्रम सर्वेक्षणका अनुसार ८०.१ प्रतिशत महिला र ८७.५ प्रतिशत पुरुषहरू आर्थिक उपार्जनमा सक्रिय छन् । गैर आर्थिक क्रियाकलापमा संलग्न भएकाले महिलाहरू पुरुष भन्दा धेरै समय काम गर्ने भएता पनि पुरुषको तुलनामा भण्डै आधा भन्दा कम मात्र आयार्जन गर्छन् । रोजगारदाताको पितृसत्तात्मक सोच, सम्पत्ति माथि अधिकारको अभाव, पारिवारिक उत्तरदायित्व र सन्तानोत्पादनको सम्भावनाले गर्दा महिलाहरूलाई कार्य क्षेत्रमा विभेद गरिएको छ । नेपालमा पन्ध्र वर्ष भन्दा माथिको श्रम शक्तिका आधारमा हेर्दा लगभग ८८ प्रतिशत महिला कुनै न कुनै प्रकारको श्रम शक्तिमा आवद्ध रहेको तथ्याङ्क छ । जसमा पुरुष भने ८० प्रतिशत मात्र रहेका छन् । क्षेत्रको आधारमा रोजगारीको स्थितिलाई हेर्दा कृषि क्षेत्रमा लाग्नेहरूमा पुरुष (६२.१%) भन्दा महिला (८४.३%) बढी संलग्न रहेको पाइएको छ । रोजगारीमा लागेकाहरूमा मासिक आय

पुरुषको (रु.५,७२१) भन्दा महिलाको रु.३४०२) निकै कम देखिन्छ । (राष्ट्रिय महिला आयोग, २०७०) ।

तुलनात्मक रूपमा प्राचिन समाजमा महिलालाई गरिने व्यवहार विगतमा भन्दा आज महिलाप्रतिको धारणामा धेरै भिन्नता पाइन्छ । महिला र पुरुष एक रथका दुई पाङ्गा हुन्, जुन एक अर्का विना चल्दैन । महिला र पुरुष बीच उत्पन्न विभेद हट्दै जाने क्रम जारी छ । तर पनि शहरी क्षेत्रको तुलनामा ग्रामीण महिलाहरू अझ बढी लैङ्गिक विभेदका शिकार बन्न पुगेका छन् जसको परिणाम स्वरूप उनीहरू पिछडिएका छन् र आयमूलक कार्यमा मात्र पुरुष वर्गको सक्रियता हुनुपर्दछ भन्ने कुरा हानी छ । तर पनि आजको बढ्दो शहरीकरण विभिन्न प्रकारका स्रोत र साधनको प्रयोगका कारणले महिलावर्गमा पनि चेतना आउन थालेको छ । त्यस्तै महिलावर्गलाई मात्र लक्षित गरेर ल्याइएका विकासका कार्यक्रमले पनि महिलाहरूको अन्य कार्यमा संलग्नता बढ्दै गएको कुरालाई नकार्न सकिदैन । उनीहरू घर भित्रको अनुत्पादन कार्यमा मात्र सिमित नरहेर विभिन्न पेशामा संलग्न भई आफ्नो घरपरिवारको आर्थिक अवस्थामा सुधार ल्याउन सफल भएका छन् साथै आफ्नो बालबच्चाको हेरचाहको लागि पनि राम्रो आर्थिक सहयोग जुटाइरहेका छन् । यसरी आफू लगायत आफ्नो परिवारको खर्च जुटाउन सफल भएका उदाहरणीय नारीमा टेम्पु व्यवसायमा संलग्न महिला वर्गलाई लिन सकिन्छ । उनीहरूले चालक पेशा जस्तो जोखिम र चुनौतिपूर्ण कार्यलाई बढो उत्साह, उमङ्ग र होसियारीपूर्वक गरिरहेका छन् र आफ्नो काम र कर्तव्यलाई पूर्ण इमान्दारीका साथ निर्वाह गरिरहेका छन् टेम्पो चालक महिलाहरू यो पेशा अपनाउनु भन्दा अगाडि थोरै रकममा अर्काको काममा बढि मेहनत खर्चेर गर्नु पर्दथ्यो भने गाउँ घरमा मेलापात गर्ने महिलाहरूलाई पैसाको मुख देख्न गारो हुन्थ्यो भने घर परिवार चलाउन पनि धौ धौ पर्दथ्यो गाउँ घरमा पैसा माग्दा कसैले पैसा नदिने तर आज यो पेशा अपनाएपछि आफ्नो घरपरिवार सजिलै संग चलेको र आफ्नो आफन्तहरूले गाह्रो परेमा सहयोग गर्ने कुरा वताउछन् ।

४.२.१ उत्तरदाताहरूको मासिक आयको स्वरूप

कुनै पनि पेशामा संलग्न व्यक्तिको आर्थिक स्थिति बारे जानकारी हासिल गर्न उसको कमाइ कति छ वा ज्याला कति छ मासिक रूपमा कति आय हुन्छ भन्ने कुरा थाहा पाउन आवश्यक छ जसको आधारमा उसको अवस्था बारे अध्ययन गर्न सजिलो हुन्छ । तालिका नं. १४ मा उत्तरदाताहरूको मासिक आएको बारेमा उल्लेख गरिएको छ ।

तालिका १४

उत्तरदाताहरूको मासिक आयको स्वरूप

मासिक आयको स्वरूप	चालक संख्या	प्रतिशत
२०,०००-४०,०००	१८	६०
२०,०००-३०,०००	१०	३३
१०,००० -२०,०००	२	७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. १४ अनुसार सबैभन्दा बढी ६० प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मासिक आय २०,०००-४०,००० सम्म रहेको छ भने सबैभन्दा कम ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मासिक आय २०,०००-३०,००० सम्म रहेको छ २ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मासिक आय १०,००० -२०,००० रहेको छ । यसबाट के स्पष्ट हुन्छ भने टेम्पो चालक पेशामा पनि अन्य पेशाको जस्तै वा त्यो भन्दा राम्रो आमदानी हुन्छ जसको कारणले धेरै महिला यो पेशाप्रति आकर्षित भएका छन् ।

४.२.२ उत्तरदाताहरूको मासिक अतिरिक्त आयको विवरण

यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूको भनाइ अनुसार उनीहरूको मासिक तलब बाहेक अतिरिक्त आय पनि हुने गरेको पाइन्छ । तालिका नं. १५ मा उत्तरदाताहरूको मासिक अतिरिक्त आयको विवरणलाई प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका १५

उत्तरदाताहरूको मासिक अतिरिक्त आयको विवरण

अतिरिक्त आयको विवरण	चालक संख्या	प्रतिशत
३०००-४०००	५	१७
४०००-५०००	६	२०
५०००-६०००	१५	५०
अतिरिक्त आय नभएको	४	१३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथि उल्लिखित तालिका अनुसार ५० प्रतिशत उत्तरदाताहरूको सबैभन्दा बढी अतिरिक्त आय ५०००-६००० रहेको छ । जुन तोकिएको ट्रिप पूरा गरेपछि कमाइएको रकम हो । साहुले ट्रिपको भाडा तोक्दाखेरी लामो तथा छोटो रुट अनुसारको भाडा तोकिएको हुन्छ । जसमा लामो रुट छ

भने ट्रिप थोरै पुऱ्याउनु पर्ने र ट्रिपको भाडा धेरै बुझाउनु पर्दछ भने छोटो रुटमा ट्रिप धेरै पुऱ्याउनु पर्ने र ट्रिपको भाडा थोरै बुझाउनु पर्दछ । सामान्यतया लामो वा छोटो रुटमा ५-१० ट्रिप (दैनिक ट्रिपको ४०० भाँडा बुझाउनु पर्दछ) सम्म गर्नु पर्दछ । त्यस्तै १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको ३०००-४००० सम्मको अतिरिक्त आम्दानी हुन्छ भने २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूको ४०००-५००० सम्मको अतिरिक्त आय हुन्छ । तर १३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको तोकिएको ट्रिपको भाडा समेत पूरा हुन गाह्रो परेको हुन्छ जसले उनीहरूको अतिरिक्त आय नभएको बुझाउँछ । त्यस्तै कुनै मेला पर्वहरूमा उनीहरूको आम्दानी सोचे भन्दा पनि बढी हुन जान्छ भने कहिले काहीं बन्द हडतालहरूमा साहुहरूले परिस्थिति हेरेर त्यसै अनुरूपको भाँडा लिने गरेको पाइन्छ । यस्तो बेलामा ट्रिप गर्न सकिएन भने पनि साहुहरूले त्यो दिन कुनै भाँडा लिने नगरेको पनि पाइन्छ जसमा साहुहरू पिच्छे व्यवहार फरक रहेको पाइन्छ ।

४.२.३ उत्तरदाताहरूको हालको आय प्रतिको धारणा

अन्य पेशाबाट प्राप्त तलबको तुलनामा यस पेशामा संलग्न महिलाहरू आफ्नो तलबबाट सन्तुष्ट देखिन्छन् र शैक्षिक योग्यता अनुसार उनीहरूको आय पर्याप्त रहेको छ । तालिका नं. १६ मा उनीहरूको हालको आय प्रतिको धारणलाई विश्लेषण गरिएको छ ।

तालिका १६

उत्तरदाताहरूको हालको आयप्रतिको धारणा

आयप्रतिको धारणा	चालक संख्या	प्रतिशत
एकदमै सन्तुष्ट	१३	४३
ठिकै	१५	५०
असन्तुष्ट	२	७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. १६ अनुसार यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरू आफ्नो हालको आयबाट एकदमै सन्तुष्ट ४३ प्रतिशत रहेका छन् जसको कारणमा उनीहरूको अतिरिक्त आम्दानी राम्रो नै गर्ने गर्दछन् । ५० प्रतिशत उत्तरदाताको हालको आयप्रतिको धारणा ठिकै रहेको छ । उनीहरूलाई खान, बस्न, लाउन राम्रोसँग पुगेको देखिन्छ । त्यस्तै ७ प्रतिशत उत्तरदाताको हालको आय विवरण हेर्दा उनीहरू अलि असन्तुष्ट देखिन्छन् । उनीहरूलाई आफू बसेको घरभाडा तिर्न पनि निकै गाह्रो परेको छ र उनीहरू अन्य उत्तरदाताको जस्तो अतिरिक्त आम्दानी पनि गर्न सकिरहेका छैनन् जसको कारण असन्तुष्ट देखिन्छन् ।

४.३ शैक्षिक अवस्था

एउटा पुरुष शिक्षित हुनु भनेको ऊ मात्रै शिक्षित हुनु हो भने एउटी नारी शिक्षित हुनु भनेको सम्पूर्ण परिवार शिक्षित हुनु हो । शिक्षा मानव जीवनको महत्वपूर्ण पक्ष हो । यसले मानिसलाई ज्ञान, चेतना र विवेकशीलता प्रदान गर्दछ । कुनै पनि राष्ट्रका विभिन्न पक्ष लगायत उत्पादन प्रक्रियामा सक्षम जनशक्तिको आवश्यकता पर्दछ । त्यस्तो जनशक्ति उत्पादन गर्न शिक्षाले सहयोग पुऱ्याउँछ । शिक्षाले परिस्थितिक समस्या र समसामयिक आवश्यकतालाई सहज रूपमा समाधान एवम् पूर्ति गर्न सहयोग पुऱ्याउँछ । शिक्षाले सामाजिक, आर्थिक, बौद्धिक एवम् नैतिक पक्ष बलियो बनाउन सहयोग पुऱ्याउनुका साथै मानिसलाई बाँच्ने कला प्रदान गर्दछ ।

परम्परागत मूल्य मान्यता हावी भएको हाम्रो जस्तो रुढीवादी समाजमा महिलाको जीवनमा शिक्षाको कुनै प्रयोग छैन भनिन्छ । विवाह गरेर अर्काको घरमा जाने जातले किन पढ्नु पर्‍यो भनिन्छ । शिक्षाको अभावनै संसारका सबै समस्याको जड हो त्यसमा पनि महिला शिक्षा विना देश विकास सम्भव छैन ।

२०४६ सालको परिवर्तन पछि महिलाहरूको शैक्षिक क्रियाकलाप तुलनात्मक रूपमा वृद्धि हुँदै आएको पाइन्छ । महिला साक्षरता वृद्धि गर्न सरकारी, गैर सरकारी लगायत विभिन्न संघ संस्था लागि परेका छन् । तर हाम्रो समाजमा अझै पनि महिला माथि असमान व्यवहार गरेको पाइन्छ । छोरा-छोरीबीच गरिने विभेदपूर्ण रूपमा हट्न सकेको छैन । महिला तथा पुरुषले समान रूपमा शैक्षिक अवसर पाउन सकेका छैनन् ।

विगतका तुलनामा आज विभिन्न क्षेत्रमा धेरै प्रकारका आमूल परिवर्तनहरू भएका छन् जसको असर शैक्षिक क्षेत्रमा पनि परेको छ भन्न सकिन्छ । विभिन्न प्रकारका स्रोत, साधनको विकास सँगसगै जनचेतनाको पनि वृद्धि हुँदै गएको आभास गर्न सकिन्छ । जसको फलस्वरूप महिला शिक्षामा पनि विस्तारै विस्तारै वृद्धि हुँदै जाने क्रम जारी छ । शिक्षाकै कारण आज महिलाहरू पुरुषले गर्ने हरेक काममा सहकार्य गर्न सक्षम भएका छन् । विभिन्न पेशामा आवद्ध रहेर आफ्नो काम र कर्तव्य पूरा गर्दै आर्थिक रूपमा सक्रिय हुन पुगेका छन् ।

शिक्षा गरिवी निवारण तथा दीर्घकालीन विकासका लागि एक महत्वपूर्ण तत्व हो । शिक्षाले नै बाधाहरू पन्छाएर प्रगति र उन्नतिको ढोकाहरू खोल्न सहयोग पुऱ्याउँछ । शिक्षाले महिलाको जीवनमा ल्याएको परिवर्तनका कारण महिलाहरूले विस्तारै घरायसी पर्खालबाट बाहिर

आएर सामाजिक जीवनमा सक्रिय देखाउन थालेका छन् । यसले महिलाहरूको सामाजिक जीवनको सहभागितालाई वृद्धि गरेको छ र समाजमा महिलाको स्वतन्त्रतालाई बल पुऱ्याएको छ । घरपरिवारबाट महिलाहरू एक दिन बाहिर जाँदैमा, बस्दैमा वा कसैसँग बोल्दैमा औलो ठड्याउने प्रचलन हराउँदै गएको छ । आमा बाबुनै छोरीहरूलाई उपयुक्त शिक्षाका लागि घरबाट सहर र सहरबाट विदेशसम्म पठाउन थालेका छन् । बुहारीहरूलाई क्याम्पस, पठाउन अहिले सासुहरू नै अग्रसर हुन्छन् । सहजो 'बधुशिक्षा' पढ्ने महिलाहरू डाक्टर, इन्जिनियर तथा कम्प्युटर विज्ञान रुचाउन थालेका छन् । नेपालको पछिल्लो जनगणनाले ६५.९ प्रतिशत जनसंख्या साक्षर रहेको देखाएको छ भने महिलाको साक्षरता दर ५७.४ प्रतिशत पुगेको छ । गएको २०५८ सालको जनगणना अनुसार ६ वर्ष वा सो भन्दा माथिल्लो उमेरका व्यक्तिहरूको कुल साक्षरता दर ५४.९ प्रतिशत मात्र रहेको थियो भने पुरुष साक्षरता दर ६५.५ प्रतिशत र महिला साक्षरता दर ४२.८ प्रतिशत मात्र रहेको थियो तर त्यस्तो साक्षरता दर भित्र पनि समावेशी रूपमा समान वृद्धि भने हुन सकेको देखिँदैन । अबै पनि कतिपय समाजमा छोरी माथि शिक्षामा लगानी गर्नु सम्पत्ति खेर फालेको ठानिन्छ भने छोरीलाई घर पायक पर्ने नाममा उनीहरूका इच्छा विपरित जस्तो शिक्षा उपलब्ध छ र चाहनाहरूको सुनुवाई नै हुँदैन बरु त्यतिसम्म गर्नुलाई पनि ठूलै सामाजिक धाक र खाफको विषय बनाइन्छ । कतिपय नेपाली समाजमा छोरीको छिटो विवाह गरिदिने चलन, छोरी बढी उमेरकी भई भने राम्रो केटा पाइदैन भन्ने सोच, जति पढे पनि छोरीको काम घरधन्दा नै हो भन्ने मान्यता नारी शिक्षाका बाधक तत्वका रूपमा अहिले पनि प्रचलित नै छ । (राष्ट्रिय महिला आयोग, २०७०) ।

यसरी शिक्षाकै कारणले गर्दा महिलाहरूले गर्ने पेशा पनि फरक फरक छन् । शिक्षित महिलाहरूले कुनै पेशामा संलग्न हुन विभिन्न अवसर प्राप्त गर्दछन् भने अशिक्षित महिलाहरू यस्तो अवसर पाए पनि आफूसँग सामर्थ्य नभएका कारण आफू योग्य पेशामा संलग्न हुन बाध्य छन् । त्यसैको परिणाम स्वरूप आफूले पढ्न नसकेर टेम्पो पेशामा संलग्न हुन पुगेको कुरा प्रायः जसो टेम्पो चालक महिलाहरूको रहेको छ । तर विगतका तुलनामा भन्दा आज आएर यस पेशामा शिक्षित महिलाहरू पनि संलग्न भएको देखिन्छ र यस पेशाप्रति रहेको नकारात्मक धारणामा पनि परिवर्तन भएको छ । यो पेशा पनि एउटा राम्रो पेशा रहेको बताउँछन्, यस पेशामा संलग्न महिला दिदी बहिनीहरू ।

४.३.१ उत्तरदाताको शैक्षिक अवस्था

कुनै पनि व्यक्तिको व्यक्तित्व विकासको लागि शिक्षा एक अपरिहार्य पक्ष हो । त्यसैगरी सामाजिक तथा आर्थिक रूपमा सक्रिय हुन वा विकास गर्नको लागि साक्षरता एक महत्वपूर्ण साधन हो । तालिका नं. १७ मा उत्तरदाताहरूको शैक्षिक स्तरलाई प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका १७

उत्तरदाताहरूको शैक्षिक अवस्था (स्तर)

शैक्षिक स्तर	चालक संख्या	प्रतिशत
सामान्य लेखपढ	१२	४०
५ कक्षासम्म अध्ययनरत	५	१७
५ कक्षादेखि १० कक्षासम्म अध्ययनरत	५	१७
प्रवेशिका उत्तिर्ण	७	२३
प्रमाणपत्र तह उत्तिर्ण	०	०
स्नातक तह उत्तिर्ण	०	०
स्नातकोत्तर तह उत्तिर्ण	१	३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथि उल्लेखित तालिका अनुसार सबैभन्दा बढी ४० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले सामान्य लेखपढ गर्न जान्ने छन् । १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले ५ कक्षासम्म मात्र अध्ययन गरेका छन् भने १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले १० कक्षासम्म पढेको तर प्रवेशिका परिक्षामा सामेल हुन नसकेको कारण बताए । जसमा मुख्य कारण ग्रामिण महिला भएको कारण त्यहाँसम्म धेरै गाह्रो गरेर पढेको र त्यसपछि घरबाट नै नपठाएपछि के गरेर जानु भन्ने बनाइ रहेको छ । त्यस्तै अलिक बुभुकेका परिवारमा प्रवेशिका उत्तिर्ण गर्ने महिलाहरू पनि यस पेशामा संलग्न छन् जुन २३ प्रतिशत रहेको छ । त्यस्तै प्रवेशिका पछाडि पढ्ने अवसर धेरैले नपाएको देखिन्छ जुन अंकमा गणना गर्दा शून्य नै छ । त्यस्तै गरी स्नातकोत्तर तह उत्तिर्ण गर्ने महिला १ जना मात्र यस पेशामा संलग्न देखिन्छ जुन प्रथम महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दंगाल हुन उनले सबै तहको अध्ययन पूरा गरिसकेकी छन् र उनी मात्र एउटा यस्ती महिला हुन् की जसले यस पेशामा आवद्ध अन्य भन्दा धेरै पढेकी छन् । तर हाल उनी टेम्पो चाहि चलाउँदिनन् तर आफू जस्तै दिदी बहिनीलाई यस पेशामा आउन चाहनेलाई उनीहरूको अवस्था अनुसार शुल्क लिएर तालिम दिने कार्य गर्दछिन् । उनको आफ्नै तालिम केन्द्र रहेको छ । यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरू अशिक्षित नभएको पाइयो जसको कारण अशिक्षितलाई लाइसन्स नदिने भएको कारण सबैजसो सामान्य लेखपढ गर्न जान्ने नै छन् ।

समग्रमा भन्नु पर्दा शिक्षित महिलाहरू सचेत भएका कारण र उनीहरूको चेतना स्तरमा पनि वृद्धि भएको कारणले गर्दा शिक्षित महिलाहरूको ट्याम्पु पेशामा संलग्नता बढ्दै गएको हुन सक्दछ ।

४.३.२ उत्तरदाताहरूले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारण

हाम्रो देशमा एक त महिला साक्षरता दर पुरुषको तुलनामा निकै कम रहेको छ । त्यसमाथि पनि महिलाहरू विभिन्न कारणले आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सक्दैनन् । जसमा कोहीले आफ्नो पारिवारिक कारण, व्यक्तिगत कारण, आर्थिक कारण जस्ता धेरै कारणहरूले गर्दा आफ्नो अध्ययनलाई पूरा गर्न नसकी त्यसै छोडिरहेका हुन्छन् तर कोही कोही महिलाहरूले भने जस्तो परिस्थिति आएपनि आफ्नो अध्ययनलाई भने निरन्तरता दिएको पाइन्छ । तालिका नं. १८ मा उत्तरदाताहरूले आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारणहरू प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका नं. १८

उत्तरदाताहरूले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारण

अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारण	चालक संख्या	प्रतिशत
व्यक्तिगत कारण	६	२०
पारिवारिक कारण	५	१७
सामाजिक कारण	५	१७
आर्थिक कारण	९	३०
भौगोलिक कारण	२	७
वैवाहिक	३	९
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथिको तालिकामा उत्तरदाताहरूले आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारणलाई व्यक्तिगत कारण, पारिवारिक कारण, सामाजिक कारण, आर्थिक कारण, भौगोलिक कारण र वैवाहिक कारण गरी विभिन्न तहहरूमा वर्गीकरण गरिएको छ । जसमा उत्तरदाताहरूले आफ्नो इच्छा नै नभएर नपढेको केहिले बताएका छन् भने केहीले पढ्न गए पनि पास गर्न नसकेर सधैं फेल हुनु परेकोले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको भन्नेहरूलाई व्यक्तिगत कारण मानिएको छ । घरको सबै जिम्मेवारी वहन गर्नु पर्ने भएको र आफूले पढ्न चाहेको कुरा परिवारले बुझ्न नचाएको कारणले गर्दा अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्ने उत्तरदाताहरू पनि रहेका छन् जसलाई पारिवारिक कारण मानिएको छ । त्यस्तै सामाजिक मूल्य मान्यताको कारण अर्काको घर जाने जातलाई धेरै पढाउनु हुँदैन भन्ने धारणाले ग्रस्त भएको समाजका कारण पढ्न नसक्नु र

पढाउन पठाउँदा पनि गाउँघरमा भद्र भलादमीहरूले नानाथरीका कुरा काट्ने भएको कारण पढाइ छोड्ने उत्तरदाताहरू पनि देखियो जसलाई सामाजिक कारण मानिएको छ । आफूहरू धेरै गरिव भएको र खान लाउन समेत नसक्ने भएका कारण सामान्य पढाई पछि छोडेका उत्तरदाताहरूले पढाइलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको मुख्य कारण आर्थिक रहेको छ । घर वरपर विद्यालय नभएको र धेरै टाढासम्म हिडेर विद्यालय जानु पर्ने भएको कारण र वर्षा याममा धेरै नै कष्ट पर्ने भएका कारणले गर्दा पनि केही उत्तरदाताहरूले अलिक समय अध्ययन गरेर छोडेको पाइन्छ । जसलाई भौगोलिक कारण मान्न सकिन्छ । त्यस्तै गरी उत्तरदाताहरूको विवाह पश्चात श्रीमानको घरबाट पढ्नको लागि स्वीकृति नदिएका कारण पनि आफ्नो अध्ययनलाई त्यसै छोड्नु परेको पाइन्छ जुन वैवाहिक कारण अन्तर्गत राखिएको छ ।

यसरी तालिका नं. १८ मा सबैभन्दा बढी ३० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले आर्थिक कारणले गर्दा आफ्नो अध्ययन पूरा गर्न नसकेको पाइन्छ भने सबैभन्दा कम ७ प्रतिशतले भौगोलिक कारणले गर्दा अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको पाइन्छ । त्यस्तै २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले व्यक्तिगत कारण, १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले पारिवारिक कारण, १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले सामाजिक कारण र ९ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले वैवाहिक कारणले गर्दा आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको पाइन्छ ।

४.४ तालिम

जुनसुकै पेशामा संलग्न भएर काम गर्नको लागि तालिमको आवश्यकता पर्दछ । विना तालिम कुनै पनि कार्य गर्न सकिदैन चाहे त्यो कार्य सरकारी कार्यालयको होस् या प्राइभेटको । जुनसुकै काम गर्न पनि तालिमको आवश्यकता पर्दछ, त्यसमाथि पनि चालक पेशा जस्तो जोखिम र चुनौतिपूर्ण काम त विना तालिम सम्भव नै देखिदैन । त्यसैले तालिम औपचारिक या अनौपचारिक जुन भएपनि कुवै फरक पर्दैन तर तालिम भने लिएको नै हुनु पर्दछ । हाम्रो देशको कानुन अनुसार पनि चालक अनुमति दिंदा तालिम प्राप्त चालकहरूलाई मात्र दिइन्छ । हिजो आज काठमाडौं उपत्यकामा यस्ता थुप्रै ड्राइभिङ्ग स्कूलहरू खोलिएका छन् । प्रायः जसो उत्तरदाताहरूले यी विभिन्न ड्राइभिङ्ग स्कूलबाट तालिम लिएका छन् जसलाई औपचारिक तालिमको रूपमा लिइन्छ भने केही उत्तरदाताहरूले आफ्नो परिवारका सदस्य, साथी-भाइ, नातेदारहरूबाट तालिम लिएका छन् जुन अनौपचारिक तालिमको रूपमा लिइन्छ । तालिका नं. १९ मा उत्तरदाताहरूको तालिमको स्वरूप बारे उल्लेख गरिएको छ ।

४.४.१ उत्तरदाताहरूको तालिमको स्वरूप

तालिका नं. १९

उत्तरदाताहरूको तालिमको स्वरूप

तालिमको स्वरूप	चालक संख्या	प्रतिशत
औपचारिक	२०	६७
अनौपचारिक	१०	३३
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

तालिका नं. १९ अनुसार ६७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले औपचारिक तालिम लिएका छन् । यी उत्तरदाताहरूले विभिन्न ड्राइभिङ्ग स्कुलबाट तालिम प्राप्त गरेका छन् । त्यस्तै ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले अनौपचारिक तालिम लिएका छन् जसमा उनीहरूले आफ्नै साथीभाइसँग र परिवारका सदस्यसँग तालिम लिएको पाइन्छ । समग्रमा यस तालिकालाई हेर्दा अनौपचारिक तालिम लिने उत्तरदाता भन्दा औपचारिक तालिम लिने उत्तरदाताहरू बढी छन् ।

४.४.२ उत्तरदाताहरूको तालिम अवधि

तालिम अवधिका कारणले पनि ऊ कतिको भरपर्दो हुन सक्दछ भन्ने कुरा थाहा पाइन्छ । तालिम अवधिको कारणले उसले यस पेशामा संलग्न भएर काम गर्न सक्छ, या सक्दैन भन्ने कुरा स्वतः भन्न सकिन्छ । त्यसैले तालिका नं. २० मा उत्तरदाताहरूले कति समयसम्म तालिम लिएका छन् भन्ने कुरालाई प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका नं. २०

उत्तरदाताहरूको तालिम अवधि

तालिम अवधि	चालक संख्या	प्रतिशत
१ महिना	७	२७
२ महिना	१०	३३
३ महिना	८	२३
३ महिना भन्दा माथि	५	१७
जम्मा	३०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण, २०७४ ।

माथिको तालिका अनुसार सबैभन्दा बढी ३३ प्रतिशत उत्तरदाताले २ महिना तालिम लिएको देखिन्छ भने सबैभन्दा कम १७ प्रतिशतले ३ महिनाभन्दा बढी तालिम लिएको देखिन्छ । जती सिके

पनि चलाउन नसकेका कारण उत्तरदाताहरूले अलिक बढी समयसम्म तालिम लिएको पाइन्छ । जसमा अलिक उमेर ढल्कंदै गएका महिलाहरूलाई तालिम सिक्न धेरै समय लागेको पाइन्छ । उनीहरू मध्ये बाहुन क्षेत्री जातिका महिलाहरूको अन्य जातिहरूको तुलनामा उमेर कम भएको कारणले गर्दा पनि उनीहरूले चाडै नै सिक्न सकेको पाइन्छ । त्यस्तै शिक्षित महिलाहरूले र अविवाहित महिलाहरूले चाडै सिक्न सकेका छन् भने विवाहित महिलाहरू घर परिवारको चिन्ताको कारणले गर्दा उनीहरूलाई ट्याम्पो चलाउन धेरै समय लागेको पाइन्छ । त्यस्तै २३ प्रतिशत उत्तरदाताले ३ महिना र २७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले १ महिना मात्र तालिम लिएको पाइन्छ । कुनै कुनै उत्तरदाताहरूले चाडै नै सिकेका कारण थोरै समयसम्म मात्र तालिम लिइएको पाइन्छ ।

४.४.३ उत्तरदाताहरूको तालिम सम्बन्धमा

ट्याम्पू/टयाक्सी ड्राइभिङ सिकी यस पेसा अपनाउने/चाहनेहरूले सुरुमा विभिन्न तालिम केन्द्रमा शुल्क तिरेर सिक्नुपर्ने स्थितिमा हाल जेसिआइ र युनिसेफ नामक संस्थाले यस पेसा अपनाउन चाहने महिलाहरूलाई निःशुल्क तालिमको व्यवस्था गर्ने गरेको छ । यस अध्ययनका क्रममा स्थलगत अनुगमन र व्यक्तिगत अध्ययनमा निःशुल्क तालिम लिई यो पेसा अपनाएको पाइयो ।

अध्याय-पाँच

टेम्पो चालकहरूको समस्या र चुनौती

मानव इतिहासको विकास क्रमलाई अध्ययन गरेर हेर्ने हो भने महिलाहरूले आफ्नो समाज संघर्ष गर्दै सामाजिक आर्थिक अवस्था सुधार ल्याउनको लागि विभिन्न पेशाहरू अगाडै आजको एक्कासौं शताब्दी जुन दुई युग देखि ज्ञान र सिल्प प्रविधि विकासले जनचेतनाको विकाससँगै विज्ञान र प्रविधिको युगसम्म आइपुग्दा महिला र पुरुष दुवैले एउटै पेशा अपनाउन थालेका छन् । त्यसमा पनि समाज अहिले जटिल बन्दै गएको छ । महिला पुरुष दुवैले एक अर्काले गर्न थालेका छन् । समाजसँग दुई युग देखि विज्ञान र प्रविधिको युगसम्म संघर्ष गर्दै आएका महिला घर परिवार समाजसम्म चौतर्फी ढंगाबाट संघर्ष र चुनौति पार गर्दै यो अवस्थासम्म आज एउटा टेम्पो चालक बन्न पुगेका छन् ।

यसमा पनि अहिले मार्क्सको पूँजीवादको विकासले गर्दा महिलालाई जुन एउटा सक्षम अत्मनिर्भर बन्ने मौका र समयको परिवर्तनले सिकाएको छ त्यसमा महिलाले कलकारखाना उद्योग धन्दा देखि इट्टाभट्टी सम्म कम्सल मुल्यमा आफ्नै संघर्ष बेच्दै आएका छन् भनेअशिक्षा अज्ञानता र गरिबीको कारणले आफू माथि भएको हिंसा, अन्याय अत्याचार माथि आवाज उठाउन सकेका छैनन् । प्रचीन युग देखि पिल्सिदै आएका महिलाहरू वर्तमान परिपेक्ष्यमा केहि हदसम्म अगाडी बढेको पाइन्छ । सरकारी जागीरको हरेक क्षेत्रबाट प्राइभेट पेशामा समेत महिला संघर्ष गर्दै पुगेका पाइन्छ । सामर्थको बाबजुत आधुनिकिकरण भौगोलिक वातावरण, बजारको विस्तार, शहरीक्षेत्रसँगको सम्बन्ध र सम्पर्क शैक्षिक क्षेत्रमा भएको विस्तार जस्ता विविध पक्षले महिलाहरू संघर्ष गर्दै साहासी कार्य देखाएका छन् ।

उसरी रोजगारीको शिलशिलामा गाउँ गाउँबाट शहरीकरणको विकास सँगै शहरमा रोजगारी खोज्न हिडेका सम्पूर्ण कम शिक्षा भएका गरिबी वातावरणले सताएका महिला टेम्पो चालकहरू अझै पनि प्रशस्त मात्रामा खुलेर आफू माथि भएका पारिवारिक, सामाजिक, ट्राफिक नियम जस्ता समस्याका बारेमा खुलेर बताउन सकेको बताउछन्, NGO, INGO, मिडिया जस्ता स्रोतले पनि त्यति चासा नराखेको कारण गुनासो समेत गरेका छन् । टेम्पो चलाएर जिवीकोपाजर्नन गरेकाहरूले टेम्पो विग्रीदा प्रशस्त मात्रामा बनाउने स्रोत साधन नपाइने र कतै पाइएता पनि पर्ने मूल्यको दोब्बर, तेब्बार रकम तिरी बनाउनु पर्ने बताउछन् ।

टेम्पो चलाएर जिविको पार्जन गर्छु भन्ने चाहना भएकाहरुले पनि महङ्गो रकम तिरी सिक्नु पर्ने जस्मा जे.सि.आइ. नेपाल यूनिसेफ संस्थाले तोकिएको समयमा तोकिएको व्यक्तिलाई मात्र तालिम दिने गरेको पाइएको छ । त्यसमा काठमाडौंका स्थायी बासिन्दाले त भन्ने सिक्न नपाउने जुन प्राइभेटमा मात्र सिक्नु पर्ने अरुकुनै संघ संस्थाले काठमाडौं स्थायी बासीलाई निशुल्क तालिम नदिएको र काठमाडौं बासीभएता पनि विविध पिडा मर्का भेलेका व्यक्तिको परिवारिक पृष्ठभूमि देखि हरेक पक्षलाई आर्थिक पक्षमा पिछडिएका केहि नभएका समस्यामा परेकालाई मात्र तालिम दिएको पाइन्छ । जे.सि.आइ. नेपाल को अध्यक्षले बताउनुहुन्छ । यदी हामीलाई संघ संस्थाले सहयोग नगरिदिएको भए नेपालका विविध गाउँबाट शहरमा जागिर खोज्न हिड्नु भएका कैयौं महिलाहरु कम तलबमा कलकारखाना, उद्योग धन्दाका काम गर्न बाध्यहुनु हुन्थ्यो । हामीलाई गरेको सहयोगले हामीले पनि महिलाहरुको विवरण बुझेर ठाउँ अनुसारका अशिक्षित जुन रोजगार पाउन पनि गाह्रो हुने दिदी बहिनीलाई टेम्पो चलाउन तालिम दिएर उहाँहरुको जिविको पार्जनमा केही हद सहयोग गरेका छौं । भने उहाँहरु अहिले आफ्नै संघर्षबाट आफ्नै देशमा बाच्नु भएको छ । अझै पनि माथि भएका सहयोगले महिलाहरुलाई त्यस्तै अरु शिप मुलक तालिम दिने छौं र कयौं टेम्पो चलाउने महिलालाई चारपाङ्गेगाडी, ट्याक्सी, माइक्रोबस, भ्यान, जस्ता गाडीहरुको तालिम निशुल्क दिएर रोजगारी पाइसक्नु भएको छ । यसरी महिलाहरुलाई उहाँहरुको साक्षता परिवेश अनुसार आधुनिकीकरणको मध्यनजर गर्दै तालिम दिन सकेका महिलाहरुको जिवन स्तर अझ माथी उकासीने बताउनु हुन्छ । टेम्पो चलाउने महिलाहरु अहिले नगरबस समेत चलाएर हिड्नु भएको देखिन्छ ।

विविध ठाउँबाट रोजगारीको अवसरमा काठमाडौं भित्रीएका टेम्पो चालकहरु विभिन्न कुराबाट आफूहरु पिछडिएका छन् । विभिन्न ठाउँमा संघर्ष गर्दै आज एउटा टेम्पो चलाक भएर खुसि भएको अवस्थामा नेपाल सरकारबाट सम्पूर्ण टेम्पोलाई विस्थापित गराउन लागेको समेत भन्नुहुन्छ । सम्पूर्ण टेम्पो चालक र व्यवसाय समिती यसरी विस्थापित गर्न लागेको थाहा पाएपछि सम्पूर्ण ७०० टेम्पो चालकको समस्या रहेको थियो भने यस टेम्पोलाई काठमाडौं शहरमा गुडाउन पाउनु पर्छ भन्ने माग सरकारसँग रहेको र नेपाल सरकारले सुनी १० वर्ष थप चलाउन पाउने जानकारी दिए पछि त्यसमा आफूहरुले ठूलो चुनौती दिई पुन सञ्चालनमा ल्याएको दावी गर्नु हुन्छ।

काठमाडौंमा सफा टेम्पो नाम, इलेक्ट्रोनिकबाट चल्ने टेम्पो, ग्यासबाट चल्ने, पेट्रोलबाट चल्ने टेम्पोहरु रहेको पाइन्छ । यसमा, इलेक्ट्रोनिक जुन व्याट्रीबाट चलने बाहेक अरु सबैलाई विस्थापित गर्न खोजिएको छ जसमा साहु र चालकहरुको बुलन्द आवाज संघर्षले गर्दा १० वर्ष थप गरेको छ

त्यस पछिको समयमा समेत विस्थापित हुने हुँदा चालक र साहु पिडामा परेको बताउछन् । त्यस पछि पेट्रोल, ग्यासबाट चल्ने टेम्पोलाइ कवाडीको रुपमा लिएको हुँदा कसरी अभ यी टेम्पोहरुलाई लामो समयसम्म टिकाउने भन्ने ठूलो समस्या र चुनौती रहेको बताउनु हुन्छ ।

जुन चलिरहेको टेम्पोलाई विस्थापित गर्ने खोज्दा ७०० टेम्पो चालक र साहुहरुको सबैभन्दा ठूलो चुनौती र समस्या थियो । महिला टेम्पो चालकहरु भन्नु हुन्छ कोही भर्खर किनेका टेम्पोहरु छन किस्ता सकिरहेको छैन । कति आशा भरोसा राखेर सम्पूर्ण लगानी गरी किनेका छौ कोही हुन्छ कि तर यस टेम्पोलाई विस्थापित गरे पछि हामी बाच्ने सम्पूर्ण आधार भरिसकेको थियो तर हाम्रो आवाज सुनेर १० वर्ष थप गरिदिनु भएको छ यसले हामीलाई ठूलो चुनौती दिएको छ । अब १० वर्षमा हामी टेम्पो चालक र साहुहरुले केहि गर्नु पर्छ हाम्रो भविष्यलाई नयाँ बाटो तर्फ मोड्नु पर्छ भन्नु हुन्छ । गाउँबाट भर्खर आई मेहनत गरी टेम्पो किनेकाहरु बताउनु हुन्छ । टेम्पो विस्थापित गर्नु भयो भने हाम्रो भविष्यको विकल्प कुनै रहँदैन के गरी खाने भन्नु हुन्छ । यही सन्दर्भमा यूनिसेफका अध्यक्ष भन्नुहुन्छ । यदि टेम्पो विस्थापित भयो भने टेम्पो चालकहरुलाई हामीले निशुल्क चारपाइग्रे सवारी साधानको तालिम दिएका छौ । विस्थापित भएको खण्डमा महिला टेम्पो चालक जुन गाउँबाट आउनु भएकाहरु पुन गाउँमै फर्कनु पर्दैन किनकी चारपाइग्रे सवारी साधन पनि चालाउन सक्नु हुन्छ ।

यदि टेम्पो विस्थापित भएको खण्डमा सम्पूर्ण टेम्पो चालकहरु भन्दा पनि महिलाहरुलाई बढि समस्या पर्ने देखिन्छ किनकी, घर परिवार गाउँ समाज हरेक पक्षमा संघर्ष गर्दै विदेशिएर पुन नेपाल फर्कि आएका महिलाहरु टेम्पो चलाएर जिवन निर्वाह गरेको समयमा पुन फेरि पहिलाको समस्या दोहोरिने पो होकि भन्ने समस्या रहन आउछ त अर्को तर्फ यहि समस्या नदोहोरियोस भनि विस्थापित हुन नदिन संघर्ष गर्नु ठूलो चुनौति रहेको देखिन्छ । यदि विस्थापित भएको खण्डमा नेपाल सरकारले टेम्पो चालकहरुलाई कता पटि कुन ठाउँमा के कस्तो अवसर दिलाउछ त के अव उनीहरु के गरि जिविको पार्जन गर्छन त भन्ने प्रश्न उठ्न सक्छ ।

धुलो धुवा रहित टेम्पो व्याट्री चार्ज गरेर चल्ने जुन धेरै सजिलो भएको बताउछन् । टेम्पो चालकहरु तेल हाल्नु नपर्ने हुँदा व्याट्री चार्ज गरेर हुने तर यसको व्याट्री फेर्न ४ लाख देखि ५ लाख सम्म लाग्ने हुन्छ । राम्रोसँग टिकायो भने ५/६ वर्ष सम्म फेर्न नपर्ने बताउछन् सँगै नेपाल सरकारले सबै कुराको मुल्य रेट तोकि दिएको हुन्छ विल लिने दिने पनि हुन्छ तर यसको मूल्य रेट

तोकिए पनि फेरी अर्को नक्कली रेट राखी हामीलाई बेचिएको हुन्छ, व्याट्री फेर्न पनि केहि सहूलियत गराएको खण्डमा राहत मिल्ने बताउछन् । टेम्पो चालकहरु ।

महिला टेम्पो चालकहरु बताउनु हुन्छ । आफूहरु शिक्षाकै कारणले गर्दा महिलाहरुले गर्ने पेशा पनि फरक फरक छन् । शिक्षित महिलाको स्तर अनुसारको पेशामा भिड्न नसकि आफ्नो योग्यताका कारण आज यो पेशा अपनाउका छौं । हरेक ठाउँमा मुकाविला गर्दै यो अवस्थामा पुगेका छौं । यो हाम्रो समस्या हो । तर कतिपय ठाउँमा शिक्षित व्यक्तिले राम्रो पेशा अपनाए पनि नाम कमाएका छन् तर दाम कमाउन सकेका छैनन् । त्यसैले केहि पढेका महिला पनि टेम्पो चालक हुनु भएको छ यसमा हाम्रो चुनौती हो नपढेको भएता पनि सरकारी जागीर सरहको कमाएका छौं ।

पुरुषको तुलनामा महिलाहरुले सवारी साधन सही तरिकाले चलाउने हुनाले महिलाहरुले आफूहरु माथी आएको आसा भरोसा जुन यात्रुहरुले आफूमाथी राखेका जिज्ञासाबाट थाहा हुन आउछ । हामी महिलाले यात्रुहरुलाई सहि र सुरक्षित ढङ्गले यात्रा गराउने विश्वास गराउदछौं । हामीले पुरुषले भन्दा महिलाले टेम्पो चलाउने पेशामा ठूलो चुनौती दिन्छौं भनी बताउछन् । यसरी महिलाले चलाउदा टेम्पोबाट कुनै दुर्घटना नभएको बताउनुहुन्छ, टेम्पो व्यवसाय समितिका अध्यक्ष चालक महिलाहरुले यो जोखीम पूर्ण पेशामा ज्यूज्यान र आफ्नो इमान्दारीताको चुनौती दिएको देखिन्छ ।

५.१ महिला टेम्पो चालकहरुको भविष्यको योजना

समयको परिवर्तनसँगै आफूहरु विभिन्न कारणले पढ्न नसके पनि उमेर छदा उचित अवसर नपाएता पनि जति दुःख कष्ट या समय वा यो पेशामा आउनु अगावै सहेको भनेको जस्तो नभएको अहिले आफूहरु उमेरले पछाडी पारेता पनि घर परिवारसँग जेजस्ता व्यवहार भएता पनि बालबच्चाको भविष्य आफ्नो जस्तो नहोस भनि सहि मार्गमा सहि ढङ्गले यो पेशा अपनाएकोमा ज्यादै खुसिको भाव देखाउनु हुन्छ । यसमा मेहनत गर्नेको भविष्य धेरै अगाडी बढ्ने बताउनु हुन्छ । यसमा लगानी नगरेता पनि साहुँको टेम्पो चलाएर भएता पनि सजिलै जिविको पार्जन गर्न सकिने बताउछन् ।

सायको बाबजुतसँगै टेम्पोको विस्थापित नगारइदिए कम मूल्यमा व्याट्री चार्ज, मर्मतका सामानहरु काम मूल्यमा खरिद गर्ने र व्याट्री किन्दाको रकम पनि कम बनाउने योजना जुन राष्ट्रिय हितका लागि हो यसमा पनि अझ अब टेम्पो चलाउन सिक्न चाहने दिदी बहिनीलाई संघ संस्थाले

निशल्क तालिम भनेको समयमै नदिएता पनि टेम्पो चलाउने महिला दिदी बहिनीहरूले प्राइभेट इन्स्टिच्यूटबाट भन्दा केही सस्तो शुल्कमा टेम्पो चलाउन सिकाइदिने योजना छ ।

समयको परिवर्तन आधुनिकीकरण, शहरीकरणको विस्तारसँगै उचित जागीर खोज्न काठमाडौं भित्रिएका महिलाहरू माक्सवदी नारीवादीको धारणा जुन समाजमा भएका विभिन्न वर्गहरूमध्ये एउटै वर्ग भित्र पनि शक्ति, सम्पत्ति र अन्य स्रोतहरू माथी नारीको पहुँच कम छ । तर महिला टेम्पो चालकहरू अब यो चाहदैनन् कि श्रीमान्को कमाईमा हात थाप्नु भन्दा आफ्नै कमाईमा स्वतन्त्र रूपमा रमाउन चाहन्छन् र आफ्नो भविष्य बनाउन चाहन्छन् कतिपय महिला टेम्पो चालक भन्नु हुन्छ आफू यो पेशामा लागे देखि घर परिवारसँग सहयोग मागेका छैनौं बरु आफूले नै सहयोग गर्ने गरेका छौं । यही नै उनिहरूको भनाई छ कि यो पेशाबाट नै आफ्नो भविष्य बनाउने योजना छ ।

अध्याय- छ

संक्षेपीकरण र निष्कर्ष

६.१ संक्षेपीकरण

नेपाल हिन्दू दर्शनबाट प्रभावित पुरुष प्रधान समाज हो । यहाँको सामाजिक संरचनाको प्रत्येक इकाइमा पितृसत्ताको प्रभाव छ । प्रायः महिलाहरू घरायसी एवम् कृषि कार्यमा संलग्न रहेका छन् भने पुरुषहरू सार्वजनिक एवम् गैरकृषि कार्यमा संलग्न रहेका छन् । घर परिवारमा महिलाको नाममा सम्पत्ति छैन । घरमा आर्थिक लगायत सबै कार्यको निर्णय पुरुषद्वारा हुन्छ । कामदार महिलाहरूलाई पुरुष सरह ज्याला दिइएको पाइदैन । सामान्य महिलाको आर्थिक अवस्था पुरुषको भन्दा निम्न रहेको छ । तर आर्थिक विकासमा महिलाहरूको भूमिका भने ज्यादै महत्त्वपूर्ण रहेको छ ।

यस अध्ययनमा यस पेशामा संलग्न ३५० जना महिला टेम्पो चालक मध्ये ३० जना उत्तरदाताहरूलाई नमूना छनौटको रूपमा समावेश गरिएको छ । यस अध्ययन विभिन्न विधिहरू अपनाएर शोधकर्ताले तथ्याङ्क संकलन गर्ने कार्य गरेको छ । शोधकर्ता स्वयम् कार्य क्षेत्रमा गई संरचित प्रश्नावली प्रयोग गरी उत्तरदाताहरूसँग अन्तरवार्ता लिइ, उनीहरूको क्रियाकलाप, यात्री र सह-चालक (महिला र पुरुष) ले गर्ने व्यवहारहरूको अवलोकन गरी तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ । जसमा उत्तरदाताहरूको सामाजिक अवस्थामा, उनीहरूको जाति, उमेर, धर्म, वैवाहिक स्थिति आदिलाई समेटिएको, त्यस्तै आर्थिक अवस्थामा आय, खर्चको विवरण आदिलाई समेटि उनीहरूको शैक्षिक अवस्था र तालिमको स्वरूपलाई वर्गिकरण गरी विभिन्न तालिका मार्फत प्रस्तुत गरी विश्लेषण गरिएको छ ।

३० जना महिला चालकमध्ये २६-३० वर्ष उमेर समूहका महिलाहरूको सबैभन्दा बढी २७ प्रतिशत संलग्नता भएको पाइएको छ भने सबैभन्दा कम ४१ वर्ष भन्दा माथि उमेर समूहका महिलाहरूको १७ प्रतिशत संलग्नता रहेको पाइएको छ । उमेर अलिक ढल्किए जानु र शारीरिक रूपमा कमजोर हुँदै जानुले काम गर्न नसक्नु यसको मुख्य कारण हो ।

यस पेशामा बाहुन र क्षेत्री महिलाहरू आफ्नो आर्थिक स्थितिमा सुधार गर्न यस पेशामा क्रमशः २३ प्रतिशत र २७ प्रतिशतको संलग्नता रहेका छ । बाहुन, क्षेत्री जातिका महिलाहरूको नै बाहुल्यता रहेको देखिन्छ । त्यस्तै मगर १३ प्रतिशत, तामाङ १० प्रतिशत र गुरुङ ३ प्रतिशत जातिका

महिलाहरूको कामको लागि मात्र यो पेशा अपनाएको पाइएको छ भने राई ८ प्रतिशत, लिम्बू ३ प्रतिशत र शेर्पा ३ प्रतिशत जातिका महिलाहरूले अन्य काम नपाएर यतिकै बस्नु भन्दा यही पेशा भएपनि गरौं भनेर यस पेशामा संलग्न भएको पाइएको छ । अन्य जाति समुहका अभै पनि पछाडि नै परेको देखिन्छ ।

यस पेशामा सबैभन्दा बढी ६७ प्रतिशत हिन्दू धर्मावलम्बी मान्ने रहेका छन् भने २३ प्रतिशत बौद्ध धर्मावलम्बी मान्ने रहेका छन् । त्यस्तै इसाई धर्म मान्ने ७ प्रतिशत र सबैभन्दा कम ३ प्रतिशत किँरात धर्म मान्ने रहेको पाइएको छ । जसको कारणमा नेपाल एउटा हिन्दू राष्ट्र भएको र यहाँ अन्य धर्म मान्नेहरू पनि हिन्दू धर्म नै मान्ने भएको कारण हिन्दू धर्म मान्ने महिलाहरूको यस पेशामा बढी संलग्नता भएको पाइन्छ भने बौद्ध धर्म मान्ने महिलाहरूको पनि उल्लेखनीय संलग्नता रहेको छ ।

वैवाहिक अवस्थालाई हेर्दा सबैभन्दा बढी ६७ प्रतिशत विवाहित महिलाहरूको यस पेशामा संलग्नता पाइएको छ भने सबै भन्दा कम ७ प्रतिशत विधवा महिलाहरूको संलग्नता पाइएको छ । त्यसैगरी अविवाहित महिलाहरू १३ प्रतिशत र एकल महिलाहरू १३ प्रतिशतको संलग्नता पाइएको छ । विवाहित महिला बढी हुनुको कारणमा आफ्नो घर परिवारको आर्थिक भार कम गर्न, बालबच्चाको पालनपोषण राम्रोसँग गर्न र आर्थिक स्थितिमा सुधार ल्याउन घर परिवारको सल्लाहमा नै यस पेशामा संलग्न भएको पाइएको छ ।

यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूले पारिवारिक समर्थन अधिकतम मात्रा पाएको देखिन्छ जसअनुसार ६७ प्रतिशतले पारिवारिक समर्थन राम्रो पाएका छन् भने १० प्रतिशत उत्तरदाताहरूको परिवारलाई मात्र यो पेशा मन परेको छैन र छोड्नको लागि भन्दछन् । उनीहरू यस पेशामा संलग्न भएपनि घरधन्दाको काम घटेको छैन उनीहरूको कार्यभार भन्त बढ्दै गएको छ ।

उत्तरदाताहरू यस पेशामा संलग्न हुनुभन्दा अगाडि अन्य पेशामा संलग्न अवस्थाको अध्ययन गर्दा सानो तिनो पसल, फुटपाथको व्यापार गर्ने १० प्रतिशत उत्तरदाताहरू, सिलाई बुनाई गर्ने १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरू, कारखानाको काम गर्ने १३ प्रतिशत उत्तरदाताहरू रहेका छन् । यसबाहेक अन्य पेशा जस्तो स्कुलको पाले, ज्यामी, घरेलु कामदार गर्ने १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरू रहेका छन्

भने ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरू यो पेशामा संलग्न हुनुभन्दा अगाडि अन्य कुनै पेशामा संलग्न नभएको पाइएको छ ।

महिलाहरू यस पेशामा आकर्षित हुनुको मुख्य कारण आयस्रोत नै रहेको छ । जस अन्तर्गत सबैभन्दा बढी ४० प्रतिशत उत्तरदाताहरू आय स्रोतको लागि यस पेशामा आकर्षित भएका छन् भने १३ प्रतिशत उत्तरदाताहरू यस पेशामा आउन पहिलेदेखि रहिरहेको कारण यस पेशाप्रति बढी आकर्षित भएको पाइन्छ ।

यस पेशामा संलग्न ३७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध एकदम राम्रो रहेको छ । २७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको साहुसँगको सम्बन्ध सामान्य रहेको छ । त्यसैगरी ३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मात्र साहुसँगको सम्बन्ध अलिक नराम्रो रहेको देखिन्छ । तर उनीहरू बीच कुनै त्यस्तो भै-भगडा भन्ने भएको पाइदैन ।

यस पेशामा संलग्न महिलाहरू स्वयं बीचको सम्बन्धको बारेमा अध्ययन गर्दा ३७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको स्वयम् महिला सह-चालकसँगको सम्बन्ध एकदम राम्रो रहेको छ । सबैभन्दा बढी ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको सम्बन्ध राम्रो नै रहेको छ । १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको सम्बन्ध सामान्य रहेको छ । कुनै पनि उत्तरदाताहरूको महिला सह-चालक बीचको सम्बन्ध नराम्रो नभएको देखिन्छ । जसलाई राम्रो पक्षको रूपमा लिन सकिन्छ ।

उत्तरदाताहरू प्रति साहुले गर्ने व्यवहारले अध्ययन गर्दा केवल १० प्रतिशतलाई गाली गर्ने र कामबाट निकाल्ने धम्की दिने गर्दछन् । यसप्रकारको गाली र धम्की विना सूचना काममा उपस्थित हुनाले गर्ने गरेको पाइएको छ र इमान्दारीका साथ काम गर्न अन्य सह-चालकको उदाहरण पनि दिने गरेको पाइन्छ । ७० प्रतिशत उत्तरदाताहरूप्रति साहुको व्यवहार राम्रो रहेको पाइन्छ भने ७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई राजनैतिक दवाव दिने गरेको पनि पाइन्छ । कुनै पनि उत्तरदाताहरूलाई यौनजन्य हैरानी तथा अन्य किसिमको नराम्रो व्यवहार नगरेको पाइन्छ ।

उत्तरदाताहरूप्रति यात्रीहरूले गरेको व्यवहारको अध्ययन गर्दा सबैभन्दा बढी ४० प्रतिशत उत्तरदातालाई यात्रीहरूले एउटा महिला भएर टेम्पो चलाउने जस्तो जोखिम र चुनौतिपूर्ण कार्य गरेको भनेर सम्मानजनक व्यवहार गरेको पाइन्छ । जसमा पुरुषले चलाएको टेम्पो भन्दा महिलाले चलाएको टेम्पो बढी सुरक्षित महसुस हुने कुरा बताउँछन् । २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई

यात्रीहरूले महिलाले टेम्पो चलाएकोमा अप्ठ्यारो मान्ने गरेको पाइएको छ । ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूलाई यात्रीहरूले सामान्य किसिमको व्यवहार गरेको पाइएको छ भने केवल ७ प्रतिशत उत्तरदातालाई मात्र यात्रीहरूले कहिले जिस्काउने, महिला भएर टेम्पो चलाएकोमा हाँस्ने जस्तो नराम्रो व्यवहार गरेको पाइन्छ । तर समग्र रूपमा हेर्दा यस अध्ययनबाट यस पेशामा संलग्न उत्तरदाताहरूलाई विगतको तुलनामा यात्रीहरूले राम्रो व्यवहार गरेको नै पाइन्छ ।

उत्तरदाताहरूको यस पेशाप्रति सन्तुष्टीको अध्ययन गर्दा ५० प्रतिशत उत्तरदाताहरू यस पेशाप्रति सन्तुष्ट छन् भने ४० प्रतिशतले यस पेशालाई सामान्य रूपमा सन्तुष्ट मानेका छन् त्यसैगरी १० प्रतिशत उत्तरदाताहरू मात्र यस पेशाप्रति असन्तुष्ट देखिन्छ ।

उत्तरदाताहरूको यस पेशाप्रतिको धारणा बारे जान्न खोज्दा सबैभन्दा बढी ७० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले यो पेशा एकदम राम्रो भएको धारणा व्यक्त गरेका छन् । कुनै पनि उत्तरदाताहरूले यो पेशालाई नराम्रो छ भनेका छैनन् जुन अत्यन्त राम्रो पक्ष मान्न सकिन्छ ।

उत्तरदाताहरूको आयको स्वरूपलाई हेर्दा सबैभन्दा बढी ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मासिक आय २०,०००-४०,००० सम्म रहेको छ भने सबैभन्दा कम ६७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको मासिक आय २०,०००-३०,००० सम्म रहेको छ । अन्य पेशाको जस्तै यस पेशाबाट पनि राम्रो आमदानी हुने गरेको पाइन्छ । जसको कारणले धेरै राम्रो आमदानी हुने गरेको पाइन्छ । जसको कारणले धेरै महिला यस पेशाप्रति आकर्षित भएका छन् ।

यस अध्ययनको क्रममा धेरैजसो उत्तरदाताहरूको मासिक तलब बाहेक अतिरिक्त आय पनि भएको पाइएको छ जसअनुसार १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूको ३०००-४००० सम्मको अतिरिक्त आय रहेको पाइएको छ । सबैभन्दा बढी ५० प्रतिशत उत्तरदाताहरूको ४०००-५००० सम्मको अतिरिक्त आय रहेको पाइएको छ । त्यस्तै २० प्रतिशत उत्तरदाताको ५०००-६००० सम्मको अतिरिक्त आय रहेको छ भने केवल १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले अतिरिक्त आय गर्न नसक्दा ट्रिपको भाडा पुऱ्याउन पनि गाह्रो परेको देखिन्छ ।

उत्तरदाताहरूको वर्तमान आमदानी प्रतिको धारणालाई अध्ययन गर्दा ४३ प्रतिशत उत्तरदाताहरू आफ्नो हालको आयबाट एकदमै सन्तुष्ट भएको धारणा व्यक्त गर्दछन् भने सबैभन्दा बढी ५० प्रतिशत उत्तरदाताहरू आफ्नो वर्तमान आयबाट ठिकै मात्रामा सन्तुष्ट भएको धारणा व्यक्त गर्दछन्

त्यस्तै ७ प्रतिशत उत्तरदाताहरू मात्र आफ्नो हालको आयबाट असन्तुष्ट भएको धारणा व्यक्त गर्दछन् ।

उत्तरदाताहरूको शैक्षिक अवस्था बारे अध्ययन गर्दा सामान्य लेखपढ गर्न जान्ने ४० प्रतिशत उत्तरदाताहरू रहेका छन् । १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले ५ कक्षासम्म मात्र अध्ययन गरेका छन् भने १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले ५ कक्षाभन्दा माथि १० कक्षासम्मको अध्ययन गरेका छन् । जसमा केवल २३ प्रतिशतले प्रवेशिका उत्तिर्ण गरेको पाइन्छ भने प्रमाणपत्र तह र स्नातक तह उत्तिर्ण कसैले गरेको पाइदैन । त्यस्तै स्नातकोत्तर तह उत्तिर्ण गर्ने उत्तरदाता ३ प्रतिशत रहेको छ । जुन प्रथम महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दंगाल हुन उनले सबै तहको अध्ययन पूरा गरी सकेकी छिन् । यहाँ अवगत रहोस् हाल उनी टेम्पो चालकसँग आवद्ध भए पनि टेम्पो भने चलाउँदिनन् ।

उत्तरदाताहरूले आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नुको कारणको अध्ययन गर्दा सबैभन्दा बढी ३० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले आर्थिक कारणले गर्दा आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको पाइन्छ भने सबैभन्दा कम ७ प्रतिशतले भौगोलिक कारण जहाँ घर वरिपरि स्कूल नभएको र धेरै टाढा जानु परेकोले गर्दा आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसक्नेहरू पनि पाइन्छ । त्यस्तै २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले व्यक्तिगत कारण, १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले पारिवारिक कारण, १७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले सामाजिक कारण छोरीलाई पढ्न दिनु हुँदैन भन्ने पुरानो मान्यताको हावीका कारण र ९ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले विवाह पश्चात आफ्नो अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको पाइन्छ ।

उत्तरदाताहरूको तालिमको स्वरूपको अध्ययन गर्दा ६७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले औपचारिक तालिम लिएका छन् भने ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले अनौपचारिक तालिम लिउका छन् । जसअनुसार अनौपचारिक भन्दा औपचारिक तालिम लिने उत्तरदाताहरू धेरै छन् ।

उत्तरदाताहरूले लिएको तालिम अवधिको अध्ययन गर्दा सबैभन्दा बढी ३३ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले २ महिना तालिम लिएको पाइन्छ भने सबैभन्दा कम १७ प्रतिशतले ३ महिना भन्दा बढी समयसम्म तालिम लिएको पाइन्छ । जति सिक्दा पनि चलाउन नसकेको कारण उत्तरदाताहरूले अलिक बढी समयसम्म तालिम लिएको पाइन्छ । त्यस्तै २३ प्रतिशत उत्तरदाताले ३ महिना र २७ प्रतिशत उत्तरदाताहरूले १ महिना मात्र तालिम लिएको पाइन्छ ।

६.२ निष्कर्ष

समयको परिवर्तनसँगै आधुनिकीकरण, भौगोलिक वातावरण, बजारको विस्तार, शहरी क्षेत्रसँगको सम्बन्ध र सम्पर्क, शैक्षिक क्षेत्रमा भएको विस्तार, प्रजातन्त्रको उदय, सामाजिक आन्दोलन, संचार आदि कारणहरूले गर्दा यस पेशामा संलग्न महिलाहरूको आर्थिक, सामाजिक तथा सांस्कृतिक, शैक्षिक, राजनैतिक, मनोवैज्ञानिक पक्षमथि प्रभाव पारेको देखिएता पनि धार्मिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, राजनैतिक, कानुनी, आर्थिक, शैक्षिक आदि विभिन्न कारणहरूले गर्दा नै महिलाहरू पिछडिएकाले यी कारणहरूमा सुधार ल्याई विकासका हरेक क्षेत्रमा समान सहभागिताको रूपमा लैङ्गिक समानता, शशक्तिकरण महिला र विकास, जेन्डर र विकास जस्ता अवधारणाहरू लागु भई विभिन्न अन्तराष्ट्रिय सम्मेलनदेखि राष्ट्रिय क्षेत्रीय सम्मेलनहरू भए पनि समस्याको जरो नसमातेसम्म नेपाली महिलाको अवस्थामा सुधार आउने छैन र जुन पेशामा संलग्न भएपनि उनीहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्था सधैँभरी नै कमजोर र दयनीय स्थितिमा रहनेछ ।

अन्त्यमा के निष्कर्षमा पुग्न सकिन्छ भने अन्य पेशा जस्तै यस पेशाबाट पनि आफ्नो आर्थिक तथा सामाजिक स्थितिमा सुधार गर्न सकिन्छ । विभिन्न जात जातिका महिलाहरू संलग्न यस पेशामा बाहुन र क्षेत्री जातिका महिलाहरूको संलग्नता अलिक बढी नै रहेको छ । महिलाहरू महिला भएकै कारण कार्य क्षेत्रमा काम गर्दा कुनै अप्ठ्यारो परिस्थितिको सामना गर्नु परेको छैन । आफ्नो सह-चालक स्वयम महिला र पुरुषसँग राम्रो सम्बन्ध रहेको छ । कुनै प्रकारको लैङ्गिक विभेद रहेको छैन । महिला चालकप्रति परिवार, समाज, यात्री वर्गले गर्ने व्यवहार र हेर्ने दृष्टिकोण एकदमै राम्रो रहेको छ । सबै ठाउँमा यस पेशामा संलग्न महिलालाई साहसीक कार्य गरेको भनेर सम्मानजन दृष्टिले हेरिन्छ । राम्रो पारिवारीक समर्थन पाएका कारण यस पेशामा संलग्न महिलाहरू निकै उत्साही देखिन्छन् ।

यस पेशामा अन्य पेशाको जस्तै राम्रो आमदानी हुन्छ । प्रायः सबै चालक महिलाहरू यस पेशाप्रति सन्तुष्ट छन् । उनीहरूले आफ्नो परिवारमा आर्थिक रूपले निकै महत्त्वपूर्ण भूमिका खेलेका छन् । जसको कारणमा उनीहरू यस पेशामा संलग्न भएपछि आफ्नो आर्थिक स्थितिमा निकै सुधार आएको बताउन पछि पर्दैनन् ।

शैक्षिक स्थिति त्यति राम्रो नभए पनि आफ्नो काम र कर्तव्य राम्रोसँग पूरा गरेका टेम्पो चालक महिलाहरूले आफ्नो सन्ततीलाई भने राम्रो शिक्षा दिन सफल भएका छन् ।

केही तालिम केन्द्रहरूले बढी मात्रामा शुल्क लिएर महिलाहरूलाई तालिम दिने गरेको पाइन्छ जुन एउटा नराम्रो पक्ष हो । उनीहरू टेम्पो चलाउने बाहेक माइक्रोबस, ट्याक्सी चलाउनतिर पनि उत्सुक भएको पाइन्छ ।

यसरी घर धन्डामा मात्र सिमित रहने महिलाहरू बाह्य कार्यमा संलग्न भएपछि उनीहरूमा आत्मनिर्भरता बढ्नुको साथै आफ्नो स्थितिमा धेरै परिवर्तन आएको बताउँछन् । जसको परिणामस्वरूप उनीहरूको सामाजिक, आर्थिक अवस्थाम उल्लेखनिय सुधार भएको कुरालाई नकार्न सकिदैन ।

अनुसूची

वैयक्तिक अध्ययन - १

कालिका कार्की (नाम परिवर्तन गरिएको)को जन्म वि.सं. २०३८ मा दोलखा जिल्लाको चरिकोटमा भएको थियो। उहाँले त्यसै ठाउँबाट कक्षा सातसम्मको पढाई पुरा गर्नुभयो। राम्रोसँग पत्रपत्रिका पढ्ने, सामान्य हिसाव किताब राख्न सक्नुहुन्छ। उहाँलाई पढ्न मन नलाग्ने, पढ्न नै नआउने भएको कारणले पढाई आफै छोडेर घरमै बस्नुभयो। त्यसपछि घरमा आमा बुवाले उहाँको विहे गरिदिनुभयो। केहि वर्ष उहाँ घरमै बस्नुभयो भने उहाँको श्रीमान काठमाडौं आउनुभएको थियो। उहाँको छोरो भयो विस्तारै हुर्किएपछि छोरालाई पढाउने भनेर कालिका पनि काठमाडौं आउनुभयो। उहाँको श्रीमान खाद्य संस्थानमा काम गर्नुहुन्थ्यो। श्रीमान दिनभरी नोकरीमा छोरा स्कूल जाने भएपछि उहाँ दिनभर कोठामा एकलै बस्नुहुन्थ्यो। जागिर गरौं भने पढाई पनि नभएको, व्यापार गरौं लगानी गर्ने रकम नहुनाले के गरौं? एउटा श्रीमानको कमाइले काठमाडौंमा कोठामा बस्ने छोरा पढाउने धौ-धौ पर्न थाल्यो। उहाँ के गर्ने भन्ने चिन्ताले पिरोलिरहनुहुन्थ्यो।

कालिका बाहिर बजारतिर हिडेको बेला महिलाले टेम्पो चलाएको देखेर निकै हर्षित हुनुभयो उहाँलाई पनि भित्रै आत्मादेखि टेम्पो चलाउने रहर जागेर आयो अनि श्रीमानसँग सल्लाह गर्नुभयो। त्यसपछि जेसिआइ नेपालले अनामनगरमा महिलालाई निःशुल्क टेनिङ्ग दिएको बुझेर २ महिनासम्म तालिम लिनुभयो र २०६६ सालमा लाइसेन्स लिएर टेम्पो चलाउन थाल्नुभयो। साहुको टेम्पो चलाउने गर्नुहुन्थ्यो ट्रिप पुऱ्याएर महिनाको २०,०००-२५,००० जति कमाइ हुन्थ्यो भने अतिरिक्त कमाइ पनि लगभग ५,०००-६,००० जति हुँदा आम्दानी राम्रो हुन पुग्यो। उहाँको साहुँले पनि त्यस्तो कुनै नराम्रो व्यवहार नगरेको बताउनु हुन्छ। अहिले १३ वर्षको छोरा छ, राम्रै बोर्डिङमा पढेको छ। दुवै जनाको कमाइले गर्दा उहाँहरूले पछि आफ्नै टेम्पो किस्तामा किन्नुभएको छ। त्यसैगरी कंलकीमा घडेरी समेत किन्नुभएको छ। उहाँलाई घरपरिवारले पहिला त अनेकौं कुरा भन्ने गर्दथे भने अहिले राम्रो व्यवहार गरेको बताउनुहुन्छ। समाजमा कसरी हेर्छन त भन्ने प्रश्नमा उहाँले मेरो सासु कसैले केहि भनेका छैनन् आफ्नो मिहिनेतका साथ काम गर्ने हो। जे गरे पनि एउटा पेशा गर्ने जून पेशा मेरो लागि उचित छ भन्नुहुन्छ। यसरी टेम्पो चलाउँदा ट्राफिकले कहिले काही यातना दिने कुरा बताउनु हुन्छ। कहिले चिट काटिदिने त कहिले २/३ घण्टा रोकि दिने कुरा बताउनु हुन्छ। ट्राफिकहरू सरकारी जागिर खानेहरूले त राम्रो बोलि गर्नु पर्ने हो तर मुख छाड्ने जस्ता व्यवहार देखाउनु हुन्छ भनी बताउनु हुन्छ। भने सहचालकहरूले त हौसला दिने र चालकहरूले कोहिले जिस्काउने त कोहिले हौसला र गरिमा बढाउने कुरा बताउनु हुन्छ।

उहाँले अहिले गाडिको किस्ता तिरेर, व्याट्री चेन्ज गरेर, व्याट्री चार्ज गरेर पनि मासिक २५-३० हजार आम्दानी गर्नुहुन्छ र भन्नुहुन्छ मेरो कमाई सरकारी कर्मचारी अधिकृत लेवलको छ, बेलैमा पढ्न सकिएन सरकारी नोकरी खान सकिएन तर जिवन जिउनको लागि रोजगारीको रूपमा टेम्पो व्यवसाय अँगाले जसमा म सन्तुष्ट छु भन्नुहुन्छ। पेशा ठूलो सानो हुँदैन मिहिनेत साथ काम गरेर खान यो पेशा महिलाहरूको लागि धेरै नै राम्रो रहेको छ।

बैयक्तिक अध्ययन -२

गंगा रोकाको (नाम परिवर्तन) जन्म वि.सं. २०४० मा इन्दुपुर ८ मोरङमा भएको थियो । उहाँले त्यसै ठाउँबाट ९ कक्षासम्म पढ्नु भयो । घरको आर्थिक अवस्था कमजोर भएको कारणले उहाँलाई पढाउन सक्नु भएन । उहाँ १५ वर्षको हुँदा बुबा आमाले विवाह गरिदिनुभएको थियो । विहेपछि दुरान फर्काउन जाँदा आमा, बुबा, श्रीमान र आफू चढेको गाडि दुर्घटना हुँदा उहाँले सबै गुमाउनुभयो । र आफू मात्र बाँच्नुभयो । घरमा सबैले नराम्रा कुरा गर्ने नराम्रो व्यवहार देखाउने र जेमन लाग्यो त्यहि बोल्ने हुँदा उहाँ घरमै जानुभएन । माइतिमै बस्नुभयो । दाजुको विहेपछि विस्तारै भाउजुको व्यवहारले गंगालाई घरमा बस्न मन लागेन । दिदी काठमाडौं भएको हुनाले गंगा काठमाडौं आउनुभयो र दिदीसँग बस्नु भयो । सधैँ दिदीको घरमा खाली बस्न अफेरो लाग्यो । काठमाडौंको मंहगीमा जो कोहिलाई पनि टिक्न गाह्रो हुन्छ । दिदीको पनि आर्थिक स्थिति त्यति राम्रो थिएन । उहाँले अरुको घरमा भाडा माफेर र कपडा धोएर केहि पैसा कमाउन थाल्नुभयो । त्यसले पनि उहाँलाई खर्च धान्न सकेन । त्यसपछि गंगाले वागवजारमा कपडाको पसलमा काम गर्न थाल्नुभयो । त्यहाँ काम गर्दा पसलको साहुँले नराम्रो व्यवहार गर्ने समयमा तलब नदिने हुँदा त्यहाँट काम छाडी बस्नु भयो ।

गंगाको दिदीको आर्थिक स्थितिमा केहि सुधार आएको थियो अनि उहाँले सोच्नुभयो कतिन्जेल बहिनीलाई अरुको काममा लगाउने ? कसरी बहिनीलाई आत्मनिर्भर बनाउने ? पढाई पनि छैन त्यसपछि महिलाले टेम्पो चलाएको देख्दा बहिनीलाई सोध्नुभयो टेम्पो चलाउने भए किस्तामा किनिदिन्छु । अनि गंगालाई पनि त्यो कुरा ठिक लाग्यो । त्यस पछि उहाँले जे.सि.आइ. नेपाल बाट दुई महिना निःशुल्क तालिम लिनुभयो र २०६९ सालमा लाइसेन्स लिनुभयो । लाइसेन्स लिएपछि उहाँले टेम्पो चलाउन थाल्नुभयो । उहाँले एनएसी बाट छाउनीको रुटमा टेम्पो चलाउनुहुन्छ, मासिक कमाई १२/१५ हजार हुन्छ भने अतिरिक्त कमाई ५/६ हजार जति हुन्छ । साहुँलाई ट्रिपको ४०० दिनै पर्ने व्यवस्था हुँदा गंगाले साहुँलाई बुझाएर बचत गर्नु हुन्थ्यो । साहुँको टेम्पो चलाएको २ वर्ष पछि गंगाको दिदीले टेम्पो किस्तामा किनिदिनु भयो । दिदीलाई ट्रिपको ४०० दिनै पर्ने व्यवस्था नहुँदा गंगाले दिदीलाई भएन भन्दा पनि फरक पर्दैन । जसले गर्दा गंगालाई काम गर्न सहज भएको छ । गंगाको घरपरिवार, बालबच्चा छैन जसको कारणले घर खरखर्च चलाउन अफेरो पनि छैन । खर्च कटाएर उहाँले बचेको रकम बैंकमा जम्मा गर्नुहुन्छ । उहाँले इमान्दारीतासँग काम गरेको हुनाले आफ्नो मात्र नभएर दिदीको समेत राम्रो आमदानी हुन गइरहेको छ । धेरै नपढेको हुनाले धेरै दुःख पाइयो अरुको घरमा भाँडा माफियो तर अहिले यो पेशाबाट राम्रो आमदानी भएकोले सन्तुष्ट भएको कुरा गर्नुहुन्छ । गंगा यो पेशामा

लागेको धेरै भएको छैन । विस्तारै केहि वर्षमा घडेरी किन्ने सपना छ उहाँको । आफूले सक्नेसम्म यसै पेशामा अगाडि बढ्ने उहाँको योजना छ ।

समाजमा उहाँलाई कस्तो दृष्टिले हेर्छ भन्दा गाउँघरमा लोग्ने मर्ने वित्तिकै अनेक व्यवसाय धन्दा गर्दै हिड्छे यस्ता लालछना लगाउने गर्दथ्यो तर अहिले टेम्पो चलाएर हिड्छ । साहसि रहिन्छ ऊ माथि त्यस्तो बज्रपात पर्दा पनि आट गरेर देखाई भनि हौसला दिन्छन् । आफू कहिले काहि ट्राफिक नियम विपरीत काम गर्न खोज्यो भने २/४ घण्टा टेम्पो चौकिमा लैजाने गर्छन त कहिले चिट काटिदिने गर्दछन् । अरु त्यस्तै कुरा नराम्रो व्यवहार गरेको छैनन् भनि बताउनु हुन्छ । चालक सहचालक र यात्रुहरु सबैले हौसला दिने गर्नु हुन्छ । भने आफन्तहरुले पनि नारी भएर जस्तो सुकै चोट परे पनि समाजमा गरि देखाइन भन्नुहुन्छ । यसरी हामी नारीहरुले जस्तो सुकै चोट पिडा परेपनि साहस बटुली अगाडी बढ्यो भने जे पनि गर्न सकिने रहेछ भन्दै जुन सुकै दिदी बहिनीले यो पेशा अपनाए गरी खान सकिने बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -३

राधिका कार्कीको (नाम परिवर्तन) जन्म बागमती अञ्चलको नुवाकोट जिल्लामा भएको थियो । उनले त्यसै ठाउँबाट कक्षा ८ सम्मको पढाइ पूरा गरिन् । राम्रोसँग पत्रपत्रिका पढ्नु उनी सक्दछिन् । त्यसै ठाउँको धनबहादुर कार्कीसँग उनको प्रेम विवाह भएको थियो । धनबहादुर कार्की त्यसै ठाउँमा सानो चिया पसल थापेर बसेका थिए । उनीहरूको वैवाहिक जीवन राम्रोसँग नै चलेको थियो । त्यसैबीच राधिका कार्की २ छोरी र १ छोराको आमा बन्न पुगीन । उनीहरूले चलाई राखेको पसलको आम्दानीबाट मात्र बच्चाको लालन-पालन र वृद्ध आमाबाबुको हेरचाह हुन धेरै गाह्रो भयो । त्यसमाथि पनि घरको पूरै आर्थिक भार समेत बोकेका धनबहादुरलाई निकै गाह्रो भयो ।

दुबै श्रीमान श्रीमतीको पढाइ कम थियो, उनका श्रीमानले एस.एल.सी. पनि पास गर्न सकेका थिएनन् जसको कारणले अन्य काम गर्न पनि उनीहरूमा सामर्थ थिएन । एक दिन धनबहादुर काम गर्न केही साथीको सल्लाहमा खाडी देश कुवेत पुग्यो । त्यसपछिको राधिकाको जीवन धेरै नै कष्टप्रद हुन पुग्यो । जसोतसो मेलापात गरेर जीवन धानी रहेकी राधिकाले श्रीमान गएको २ वर्षसम्म पनि कुनै खबरसम्म श्रीमानको पाइएनन् । पैसा आउने त कुरै भएन । उनलाई घरपरिवार त्यसमाथि पनि वृद्ध सासु-ससुराको स्याहार गर्न गाह्रो प्यो । उसको ससुराको त्यही समयमा मृत्यु हुन पुग्यो ।

श्रीमानको कुनै खबर नआएको चिन्ता त्यसमाथि आफ्नो घरको पूर्ण जिम्मेवारी वहन गर्न राधिकालाई धेरै नै कठिन हुन पुग्यो । त्यसपछि उनले केही साहस बटुली काठमाडौं जाने विचार गरिन् तर उनकी सासुले मानिन् । सासुले जान नमाने पनि काठमाडौं गएर केही काम गरी बाल बच्चाको लालन-पालन र शिक्षा दिने विचार गरेर आफ्ना छोराछोरीलाई सासुको भरमा त्यही छोडी एकलै काठमाडौं आइन् । काठमाडौं जस्तो ठाउँ कहाँ बस्ने के खाने केही दिन त धेरै गाह्रो प्यो राधिकालाई । त्यसपछि उनको टाढाको नाता पर्ने एउटा दिदीले गलैचा कारखानामा काम लगाइदिनु भयो । उनी दंग परिन र काम गर्न थालिन । दिनरात मिहिनेत गर्दा पनि उनले पैसा बचाउन सकिनन् । दिनरात खटिएर काम गर्दा दुःख अनुसारको तलब त्यही पनि समायमा नपाउने साहुको दुर्व्यवहार खेप्नु पर्दथ्यो । घरमा रकम आउला र खाउला भनि बसेका छोरा छोरी सासुलाई पैसा पठाउन नसक्दा उहाँलाई धेरै दुःख लाग्ने बनाउनु हुन्छ । जसको कारणले उनी दुःखी बन्न पुगीन तर हरेस भने खाइन् । यसै क्रममा उनले सडकमा कुदी रहेको टेम्पो महिलाले चलाएको देखेर उत्साहित भइन र त्यही टेम्पो चलाउने एउटा दिदीको सहायताले J.C.I. नेपाल नामक संस्थामा पुगीन । उनले काम सिकिन र टेम्पो चलाउन जान्ने भइन यसै क्रममा २०५८ सालमा उनले लाइसन्स पनि प्राप्त गरिन । उनको राम्रो आम्दानी हुन थाल्यो । ट्रिप पुऱ्याएर पनि मासिक ६००० उनी कमाउथिन् । त्यसमा पनि कहिले कहि अतिरिक्त आम्दानी हुँदा दुई तिन हजार समेत छुट्टै कमाइ हुन्थ्यो ।

यसरी दुःखमा भौतारिदा गाउँमा भने समाजले अनेकौं कुरा काट्न थाले काठमाडौंमा गएर के गर्छिन् दोस्रो धन्दा जस्ता क्रियाकलाप अपनाउनु बाहेक के गर्छिन् नत पढिन्छ, भन्ने जस्ता कुरा गर्न थाले

कहिले कारखानामा काम गरी अहिले टेम्पो चलाउछि रे के गतिली होली लोगने नभएको बोलमा गतिछाडी हिडी जस्ता विविध लालछना लागने गरेता पनि त्यसको कुनै प्रवाह नगरी आफ्नो लक्ष्य लिएर अगाडी बढिन र उनले टेम्पो चलाएको केहि यसरी कमाउन थालेपछि उनले सासु र छोराछोरीलाई पनि काठमाडौं लिएर आइन । अहिले उनका २ छोरीले एस.एल.सी. पास गरिसके भने छोरो १० कक्षामा अध्ययनरत छ । उनका श्रीमान कुवेतमा धेरै दुःख पाएर बल्लबल्ल फर्कन सफल हुन्छन् । श्रीमानलाई उनले अहिले सानो किराना पसल थापि दिएकी छन् । उनीहरु दुबैजनाको आम्दानीले आफ्नो घर परिवार राम्रो सँग चलाउन निकै सजिलो भएको छ । उनका श्रीमान श्रीमतीको यस्तो साहसीक काम देखेर प्रशन्न हुँदै तारिफ गर्दछन् । राधिका पनि यस पेशाबाट अत्यन्त खुसी र सन्तुष्ट छिन् र भन्दछिन् की कुनै पनि पेशा ठूलो सानो हुँदैन मिहिनेत साथ काम गरेर खान यो पेशा धेरै नै राम्रो रहेको छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -४

सपना मैनालीको (नाम परिवर्तन) जन्म मोरङ जिल्लामा भएको थियो । उनले त्यसै ठाउँबाट एस.एल.सी. पास गरिन् । एस.एल.सी. पछिको पढाइको लागि उनी काठमाडौं आउन चाहन्थिन तर उनको घर परिवारले उनलाई एकलै काठमाडौं पढाउन मानेन् । त्यसै ठाउँमा जीवन मैनालीसँग उनको विवाह गरिदिएछन् । जीवन काठमाडौंमा नै बसेर अध्ययन गर्दथे र खानेपानीको अफिसमा खरिदार पोष्टको सरकारी जागिर पनि गर्दथे । विवाह पश्चात सपना जीवनसँग काठमाडौं आइन । उनीहरूको वैवाहिक जीवन राम्रो नै चल्यो । उनले पनि क्याम्पसमा अध्ययन गर्न थालिन । केही समयको अन्तरालपछि सपना २ छोराको आमा भइन । त्यसपछि बच्चा भएपछि उनको पढाइ +२ पास हुने सपना अधुरो नै रह्यो ।

श्रीमानको सानो जागिर काठमाडौं जस्तो ठाउँ घर भाडा तिर्न, विजुली बत्ती, पानी, खाद्य जस्ता यावत कुरा जुन अति आवश्यक दैनिक प्रयोगमा आउने कुराहरूको समेत खर्च जुटाउन सपनालाई धेरै नै गाह्रो भयो त्यसमाथि बच्चाको स्याहार गर्न समेत कठिन भयो । उनी केही पढेलेखेको कारण धेरै ठाउँमा जागिरको लागि कोशीस गरिन् श्रीमानको सल्लाहमा तर कतै मिल्न सकेन तरपनि उनले हरेस नखाई कोशीस भने गरिरहन्थिन् । जति कोशीस गर्दा पनि उनले जागिर पाउन सकिनन् । अन्तमा उनले टेम्पो चलाउने निधो गरिन । तर यस कुरामा उनको श्रीमानको सहमति थिएन । श्रीमानको सहमति विना नै श्रीमान अफिस गएपछि उनले सामूहिक सेवा नामक संस्थाबाट टेम्पो चलाउन तालिम लिइन । करिव २ महिना जतिको तालिम पश्चात उनी टेम्पो चलाउन सक्षम भइन ।

तालिम प्राप्त गरिसकेपछि पनि श्रीमानले असमति जनाएको कारण केही समय त्यतिकै बसीन तर उनले पनि आँट र हिम्मत बटुलेर श्रीमानको इच्छा बेगर नै टेम्पो चलाउन थालिन । बच्चा हेर्नको लागि वहिनीलाई काठमाडौं बोलाइन । यसरी आफूले नचाहदा नचाहदै श्रीमतीले टेम्पो चलाएको भनेर श्रीमान खुब रिसाए । प्रायः जसो उनको कामलाई लिएर श्रीमान श्रीमती बीच किचकिच परिरहन्थ्यो तर पनि सपनाले यो पेशा छाडिनन् । विस्तार विस्तार सपनाको पनि राम्रो कमाइ हुन थाल्यो । घर र बच्चाको स्याहार गर्न सजिलो हुन गयो । बच्चा पनि स्कूल पढ्न जान सक्ने भए । राम्रो बोर्डिङ्ग स्कूलमा बच्चालाई भर्ना गरिन । पहिला मासिक रुपमा ८०००/- जस्तो कमाइ हुन्थ्यो उनको त्यसैमा अतिरिक्त कमाइको रुपमा दैनिक रु. ५०० देखि ६०० सम्म हुने गर्दथ्यो तर अहिले मासिक रुपमा ४०,००० देखि ५०,००० सम्म कमाई हुने बताउनु हुन्छ । राम्रो बचत हुन्थ्यो उनको कमाइको । यसरी श्रीमतीको राम्रो कमाइ भएको र आफ्नो आर्थिक स्थितिमा सुधार आएको कारण उनमा श्रीमानले पनि सकारात्मक दृष्टिकोण राखे ।

गाउँसमाजमा तपाईंलाई कस्तो दृष्टिले हेर्दछन् भन्दा पहिला त गाउँघरमा पढेर पनि टेम्पो ड्राइभर भईछ जस्ता विविध कुरा काट्ने घरपरिवारले श्रीमानलाई उचाल्ने भगडा हुने गर्दथ्यो मेरो कमाई राम्रो रूप देखे पछि विस्तारै राम्रो हुँदै गयो भनी बताउनु हुन्छ ।

साहुँले राम्रै गर्ने तर उसलाई टिपको पैसा दिनहुनै बुझाउने गर्नु पर्दथ्यो यदि ढिला भएमा केही कुरा भनाभन हुने गर्दथ्यो भने ट्राफिकसाग पनि सम्बन्ध राम्रै नै थियो त्यस्तो कुनै नराम्रो दुर्व्यवहार भएन उहाँरुले पनि हौसला दिने गर्नु हुन्थ्यो । सहचालक साथीहरुसाग पनि सम्बन्ध राम्रै हुने र यात्रुसाथी भाई दिदीबहिनीहरुले पनि महिला भएर कुनै पनि कुरामा पछि हट्नु हुँदैन । लक्ष्य लिएर अगाडी बढ्यो भने केहि गर्न सकिन्छ । भन्ने जस्ता सान्त्वना र हौसला दिनु हुने गर्दछन् ।

उनीहरुले घडेरी कीनी घर समेत बनाउन सफल भएका छन् । उनका श्रीमानले पनि घरको काममा श्रीमतीलाई सघाएर दुबैजना मिलिजुली सँगै काममा निस्कन्छन् । आफूले पढेलेखेर पनि यो पेशा अपनाएकोमा सपनालाई कुनै दुःख छैन । उनी यो पेशाबाट धेरै नै खुशी छिन् र काम गरेर खान जुन पेशा अपनाएपनि हुन्छ तर पूरा इमान्दारी र आफ्नो पहिचानमा रहेर काम गर्नुपर्दछ भन्ने उनको मान्यता रहेको छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -५

देवकी खड्काको (नाम परिवर्तन) जन्म वि.सं. २०४७ सालमा सुर्खेत जिल्लामा भएको थियो । उहाँले त्यसै ठाउँमा S.L.C. पास गर्नु भयो । उहाँको घर परिवारको आर्थिक स्तर राम्रो नभएको कारण त्यसपछिको पढाई अगाडी बढाउन सक्नु भएन र धरमै काम गरी बस्नु भयो त्यसरी धरमा बसी रहनु भन्दा पनि उहाँले कारखानामा काम गर्न थाल्नु भयो । यसरी काम गर्ने क्रममा उहाँले त्यसै जिल्लाको सानु कान्छा तामाङ्गसँग प्रेम विवाह गर्नु भयो । उहाँले विवाह पश्चात नै श्रीमान् श्रीमतीलाई घरमा नस्वीकारे पछि दुवै जना सल्लाह गरी काठमाडौं आउनु भएछ र काठमाडौंमा श्रीमानले होटलमा जागीर खान थाल्नु भयो भने देवकी कोठामै बस्नु हुन्थ्यो यसरी एक जनाको कमाईले उहाँलाई गाह्रो हुन थाल्यो र के गर्ने के नगर्ने सोचमा उहाँले J.C.I. Nepal मा महिलालाई टेम्पो चलाउन तालिम दिएको थाहा पाएपछि श्रीमान श्रीमती सल्ला गरी तालिम लिन जानुभयो र तालिम पश्चात उहाँले २०६८ सालमा लाइसेन्स प्राप्त गरी साहुको टेम्पो चलाउन थाल्नुभयो । अहिले उहाँको एउटा छोरो छ, छोरोलाई पनि राम्रो बोर्डिङ्ग स्कूलमा पढाउनु भएको छ । उहाँलाई श्रीमानले राम्रो सपोर्ट गरेको यदी श्रीमानले यती सपोर्ट नगरेको भए यो स्थानमा आफू नआउने बताउनुहुन्छ, पहिला अर्कै जातको केटासँग विहे गर्दा घर माईत दुवै ठाउँमा नस्वीकारे ता पनि अहिले उहाँको स्थिती देख्दा । घर माईत दुवै ठाउँमा स्वीकार गरेको र समाजमा पनि उहाँलाई इज्जत साथ सम्मान गरेको कुरा बताउनु हुन्छ । समाजमा नारी भएर इज्जत साथ जे काम गरे पनि अगाडी बढ्न सकिने हौसला घरपरिवार र समाजका आफ्ना आफन्तहरुले दिने गर्छन् । ट्राफिकहरुले पनि राम्रै सरसल्लाह दिनु हुन्छ आफूले गल्ती नगरे कसैले पनि केहि नगर्ने र सबैकुरा आफूगुना हुने हो भन्नु हुन्छ । ट्राफिकमा कहिले काही नियम विपरीत चलाउँदा सामान्य सजाय त भई हाल्छ तर अहिलेसम्म आफूलाई कुनै त्यस्तो नराम्रो व्यवहार नगरेको बताउनु हुन्छ र सहचालक साथीहरु सँग त भनै घनिष्ट सम्बन्ध त भई हाल्छ र यात्रुहरुले पनि हौसला दिनुहुन्छ अझै यहाँ भन्नु हुन्छ काठमाडौंमा त विविध ठाउँबाट आउने दिदी बहिनीहरुले त भन सोध्नु हुन्छ की कसरी यहाँ सम्म आई पुगनु भयो हिम्मत नहार्नु अगाडी बढ्नु भन्नु हुन्छ त कोहि हामीलाई पनि तपाईंको स्थानसम्म पुग्याई दिनुन हामी पनि केही गर्न सक्छौं कि भन्नु हुन्छ ।

आफ्नो लामो समयको अनुभव सुनाउँदै देवकी भन्नु हुन्छ साहुको टेम्पो हो टिप अनुसारको रकम बुझाउछु बाँकी आफ्नै हो अतिरिक्त कमाई पनि हुन्छ दुई जनाको कमाईले राम्रै छ आफ्नो मासिक ३०,००० देखि ३५,००० हजारको कमाईले अब टेम्पो किन्ने सोचमाछु भन्नु हुन्छ । यसरी महिलाले हिम्मत गरी इज्जतदार गरे जे गरी खाए पनि यस पेशा त भनै राम्रो छ भनि आफू यस पेशामा सुख शान्त रहेको र भागामा बस्नै आए पनि यही कमाई बाट जग्गा किन्ने टेम्पो किन्ने सोचमा रहेको बताउनु हुन्छ र दिदी बहिनीलाई यस पेशा अपनाउन पछाडी नहट्नु भन्न चाहन्नु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -६

घादिङ्ग घर भएकी कोपिला तामाङ्ग को (नाम परिवर्तन) जन्म २०४६ सालमा भएको हो घरको जेठी छोरी आफू मुनि ३ जना भाई महिनी त्यसमा घरको सामान्य स्थिती भएको कारण S.L.C. भन्दा माथि आफ्नो पढाई अगाडी बढाउन सक्नु भएन त्यसरी पढाई छाडेपछि आफ्नो सानीमासँग काठमाडौं बसी केहि पेशा अपनाउने सोचमा बाबा आमाले काठमाडौं पठाउनु भयो काठमाडौं आएर सानीमाले बोडिङ्ग स्कूकलको पिउनमा जागीर लगाइ दिए पछि त्यही गारीर खाँदा खाँदै त्यहाँको कमाईले केहि नपुग्ने र अन्तै काम गर्ने सोचमा हुँदा उहाँले कारखानामा पनि काम गर्न पुग्नु भयो काम गर्दै जाँदा उहाँको बुबा आमाले विवाहको कुरा चलाउनु भयो र सोही जिल्लाकै शंखर बहादुर तामाङ्ग सँग उहाँको विवाह गरिदिनु भयो । श्रीमानले धादिङ्ग काठमाडौंको गाडी चलाउने हुँदा उहाँ पनि काठमाडौं मै बस्ने अवसर पाउनु भयो । यसरी कोठामा बस्दा उहाँ एकलैको कमाईले नपुग्ने हुँदा र आफू खाली बस्नु पर्दा अनेकौ सोच आउने हुँदा श्रीमानसँग कतै केही काम गर्ने विचार राख्दा श्रीमानले पनि हुन्छ भन्नु भयो यसरी जागीर खोजीको सिलसिलामा टेम्पो चलाउने एक जना दिदीसँग कुरा हुँदा उहाँले J.C.I. नेपाल भन्ने संस्थाले दिदी बहिनीलाई तालिम दिएको र जाने इच्छा भए जान विचार दिनु भयो । यसरी कोपिलाले टेम्पो चलाउनुको लागि तालिम लिन जान श्रीमानलार्थ भन्दा उहाँले खुशि हुँदै जान भन्नु भयो र ३ महिनाको तालिम पश्चात उहाँले साहुको टेम्पो चलाउन थालेको बताउँनु भयो ।

उहाँ अहिले टेकुमा भाडामा बस्नु भएको छ उहाँको १ छोरी छ । आफू श्रीमान् र छोरी गरी ३ जनाको परिवार काठमाडौंमा बस्दै आउनु भएको छ । अहिले पनि साहुको टेम्पो चलाउनु हुन्छ पहिलाको साहुसँग कहिले काही पैसाको बारेमा भगडा परिरहने हुनाले अहिले नयाँ साहुको टेम्पो चलाएको पनि २ वर्ष भयो साहुलाई टिप अनुसारको रकम बुझाएर पनि आफूले महिनामा अतिरिक्त आम्दानी सहित रु. ३०,००० देखि ४०,००० हजार कमाएको बताउनु हुन्छ भने साहुसँग पनि राम्रो सम्बन्ध छ भन्नु हुन्छ । गाउँमा पनि सबैले राम्रै इज्जत साथ सम्मान गर्छन् आफ्नो पेसा अपनाएकी छ भनी हौसला दिन्छन् घर र माइत दुवैमा परेको वेलामा सहयोग गर्दै आएकी छु भन्नु हुन्छ । ट्राफिकसँग पनि राम्रै सम्बन्ध छ । उहाँले पनि अहिले सम्म कुनै त्यस्तो नराम्रो व्यवहार गर्नु भएको छैन भनी बताउनु हुन्छ । चालक पुरुष र महिला दुवै साथीहरूसँग एकै व्यवहार रहेको हुन्छ र यात्रुहरुले पनि कुनै कुनैले केही त्यस्ता बोली बोल्छन् जुन भाडा लिने क्रममा प्राय सबैले राम्रो व्यवहार नै गर्नु हुन्छ भनी बताउनु हुन्छ ।

यसरी आफू यो पेशामा आउँदा धेरै खुशि हुनुहुन्छ किनकी उहाँको श्रीमान र आफ्नो एउटै पेशा छ केही गाह्रो छैन । यस पेशामा डढनु, पानीमा रुभनु पर्दैन, जुन सुकै पेशामा पनि महिलालाई सम्मान गर्ने ठाउँमा गरेकै हुनुहुन्छ त्यसैले यो पेशा महिलाका लागि विदेशीनु भन्दा यही धेरै राम्रो छ । यसमा जुनसुकै दिदी बहिनीले पनि गरिखान सक्ने बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -७

धादिङ्ग जिल्ला टसापुर घर भएकी निशा थिङ्गको (नाम परिवर्तन) जन्म २०३८ सालमा भएको थियो । उनी गरीब परिवारकी जेठी छोरीको रूपमा जन्म भए पछि उनले पढ्न सकिनन् गरीब परिवार त्यसमा पनि धेरै जना भाइ बहिनी भएका कारण पढ्न पाईनन् । गाउँघरमा मेलापात, घाँस, दाउरा गर्दा गर्दै उनको १७ वर्षको उमेरमा सोही जिल्लाको गोपाल थिङ्गसँग विवाह हुन पुग्यो । उनको श्रीमानले काठमाडौं दुग्ध डेरीमा काम गर्ने हुँदा उनी पनि गाउँघरमा गरी बस्न चाहिनन् र श्रीमान सँगै काठमाडौं आईन । काठमाडौं आएर पनि उनी नपढेकी हुनाले जागिरका लागि धेरै ठाउँमा असफल भईन एकदिन उनी बालाजुबाट वनस्थली आउँदा महिलाले टेम्पो चलाएको देखे पनि उनको मनमा पनि टेम्पो चलाउने उत्सुकता जागि उनले बालाजु फर्किने क्रममा टेम्पो चलाएकी महिलासँग कहाँ कसरी सिकी चलाउन सकिने सोधिन र सोहि महिलाको जानकारी पाए पछि श्रीमानसँग आफूले नपढेको हुनाले गतिलो जागिर नपाइने बरु टेम्पो चलाउन सिकी टेम्पो चलाउनु पर्ने इच्छा भएको बताउँदा श्रीमानले राम्रो नहुने अरु कतै केहि जागिर खोज्न भन्नु भएपछि निशाले श्रीमानले नदिएपनि लुकि लुकि दिनमा ३/४ घण्टा टेम्पो सिक्न जानु भयो यसरी नै टेम्पो चलाउन सिकेको २ महिना पछि श्रीमाले थाहा पाउनु भएछ र दुवै जनाको भगडा भएछ । यसरी निशाले ३ महिनासम्म टेम्पो चलाउन सिकी २०५८ सालमा ००७९०७२१७ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गर्नु भयो ।

निशाले यसरी लाइसेन्स प्राप्त पछि साहुको टेम्पो चलाउन सुरु गर्नुभयो छाउनी सिताइलाको रुटमा विहान ६ बजे देखि बेलुका ७ बजेसम्म टेम्पो चलाउनु हुन्छ साहुको टेम्पो चलाएर साहुलाई टिपको रु. ५०० दिएर पनि राम्रै कमाई भएको र साहुसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको बताउनु हुन्छ । कहिले काही त केही भनाभन भएता पनि त्यस्तो नराम्रै त भएको छैन भन्नु हुन्छ । यसरी टेम्पो चलाउन थाल्दा पहिला श्रीमान र घर परिवार गाउँमा ड्राइभर नि भई अब के गतिली होली भन्ने जस्ता विविध पक्षमा नराम्रो हुने गर्दथ्यो तर पछि पछि कमाई राम्रै हुँदा आफ्नो घर परिवार इज्जत अनुसार काम गर्दा सबैले राम्रो गर्नु हुन्छ भनी बताउनु हुन्छ । ट्राफिकहरुले पनि कहिले काही यातना त दिनु हुन्छ रफ रफ बोल्ने चिट काट्ने गरिदिनु हुन्छ । सहचालक साथीहरु पुरुष महिला दुवैसँग राम्रै सम्बन्ध रहेको र यात्रुहरुले पनि राम्रै व्यवहार गर्नु हुन्छ भनीवताउनु हुन्छ ।

अहिले काठमाडौं सितापाइला बस्दै आउनु भएकी निशाले अबै पनि साहुकै टेम्पो चलाउनु भएको छ र एक छोरा एक छोरी सहित चार जनाको परिवार भाडामानै बस्नु हुन्छ २०५८ साल देखि टेम्पो चलाएर दुई श्रीमान श्रीमतीको कमाईले छोरा छोरी पढाई धरभाडा तिरी महिनाको ३०,००० हजारको कमाईमा कहिले सबै खर्च हुन्छ त कहिले बचत गर्नु हुन्छ यसरी

दुवैको बचतले भक्तपुरमा ४ आना घडेरी किन्नु भएकी छ भन्ने छोरा र छोरी ३, ४ मा राम्रै बोडिङमा पढेको बताउनु हुन्छ । यसरी आफू नपढेकी भए पनि टेम्पो चलाएर खरिदर सरहको भन्दा बढि तलब भएकोमा आफूले गर्व गर्दै भन्नु हुन्छ श्रीमानको पछाडी टेम्पो चलाउन सिकी आजको अवस्थामा आए र भोलिका दिनमा आफ्नै टेम्पो किन्ने सोचमा छु र यस पेशा धेरै राम्रो छ जुन सुकै दिदी बहिनीले पनि यो पेशामा हात हालि गरिखान सक्नु हुन्छ भन्नु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -८

लक्ष्मी तामाङ्गको (नाम परिवर्तन) जन्म २०४४ सालमा टसारपु गाउँ धादिङ्ग जिल्लामा भएको थियो अहिले उहाँ काठमाडौँ स्वयम्भूमा बस्दै आउनु भएको छ । उहाँले धादिङ्ग जिल्ला बाटै S.L.C. पास गर्नु भएको छ । उहाँको खासै मन पढाई तर्फ नभएको कारण बाबा आमाले घरको कान्छी छोरी अरुले पढ्न नपाए पनि पढ्न पठाउँदा मान्नु भएन र गाउँमै सिलाई तालिम गरी बस्नु भयो । यसरी गाउँमा तालिम गर्दै बस्दा सोही गाउँको गोपाल तामाङ्गसँग उहाँको १८ वर्षमा मागी विवाह भयो श्रीमान काठमाडौँमा पर्यटन विकास केडमा काम गर्नु हुन्थ्यो त्यसैले विवाह पश्चात उहाँ पनि काठमाडौँ बस्न श्रीमानसँग आउनु भयो ।

काठमाडौँको बसाईमा उहाँको एक सन्तान छोरोको जन्म भयो छोराको जन्म पश्चात उहाँको दिन वित्दै गयो । उहाँले काठमाडौँ आएर पनि अरुको टेलरमा काम गर्नु हुन्थ्यो यसरी दिन वित्दै जाँदा छोरो पनि स्कूल जाने भयो श्रीमान एक जनाको कमाई कठमाडौँमा डेरा खान र छोराको स्कूलमा पैसा तिर्न पनि धौधौ हुन थाल्यो आरुको टेलरमा काम गर्दा खासै पैसा नहुने हुँदा आफ्नो गाउँकै निशा थिङ्ग दिदीको सहायताबाट टेम्पो चालन सिकी टेम्पो चलाउने निर्माण गरी श्रीमानसँग सल्लाह गर्न भयो । श्रीमानले आफू त्यहाकाम गरेर ड्राइभर पेशा राम्रो नहुने त्यसमा पनि आइमाईले गर्नु हुन्न जस्ता विविध पक्षमा राम्रो सोच राखी गाली गर्नु भयो र हुँदैन भन्नु भयो लक्ष्मीले बुबा आमालाई पनि भन्नु भयो बुबा आमाले हुन्छ भन्नु भयो र बाबाले पैसादिएर श्रीमानले थाहा नपाउने गरी टेलर जानी भनी टेम्पो चलाउन सिक्न जानु भयो । यसरी उहाँले ३ महिनाको तालिम J.C.I. नेपाल भन्ने संस्थाबाट लिनु भयो र ०७-०९७४८४ नम्बरको लाइसेन्स २०६४ सालमा प्राप्त गर्नु भयो । यसरी लाइसेन्स प्राप्त पछि उहाँले दिदी निशा थिङ्गको सहायताबाटै साहुँको टेम्पो चलाउन थाल्नु भयो र श्रीमानलाई पनि उहाँले भन्नु भयो श्रीमाले यरी आफूले नचाहदा नचाहँदै यस्तो गरेको भनी सम्बन्ध नराम्रो हुन पुग्यो र निशाले उहाँलाई धेरै सम्झाउनु भयो । महिला टेम्पो ड्राइभर धेरै छन् धेरैको राम्रो छ आफूले बुझेर मात्र यो निर्णय गरेको भनी सम्झाए पछि श्रीमानले केही भन्नु भएन भने श्रीमानको घरबाट त श्रीमानको कमाईले नपुगेर ड्राइभर भई हिडेको भनी डिर्भोस दिन समेत लगाउनु भयो तर पछि श्रीमानले उहाँको इच्छा र इज्जत अनुसार केही नगरी लक्ष्मीलाई सहयोग गर्दै आउनु भयो ।

साहुको टेम्पो चलाएर दिनमा टिपको हिसाबले पैसा बुझाएर पनि २५,००० देखि ३०,००० सम्मको कमाई हुदा उहाँ धेरै खुसि हुनु हुन्थ्यो र साहु महिला भएको हुँदा उहाँलाई सबै कुरामा धेरै सजिलो भएको र राम्रो सम्बन्ध भएको बताउनु हुन्छ । अहिले २ वर्ष भषे सोही साहुको टेम्पो आफूले रु. १२,००,००० लामा किनेको राम्रो छ । धुवा धुलो नहुने व्याट्रीबाट चल्ने व्याट्री फेर्न ४ देखि ५ लाख लाग्ने समेत बताउनु हुन्छ । यसरी घर परिवार र श्रीमानले नचाहदा

नचाहदै पनि यो पेसा अपनाउको तर अहिले यो पेशाबाट आफू धेरै अगाडी बढेकी छु काठमाडौं स्यूचाटारमा जग्गा समेत किनेकी छु भन्नु हुन्छ । ट्राफिक सँग पनि राम्रै सम्बन्ध छ त्यस्ता कुनै नराम्रो वाहार त भएको छैन चालक साथीहरु पनि महिला पुरुष सबै एकै सम्मान व्यवहार छ अहिले सम्म कसैसँग नराम्रो सम्बन्ध रहेको छैन । यात्रु मित्रहरुले पनि हौसला दिनु हुन्छ इज्जत गर्नु हुन्छ कोही यात्रु त भन्नु हुन्छ महिलाले ड्राइभर गर्दा त दुर्घटना पनि हुँदैन भन्नु हुन्छ यसरी एक छोरा श्रीमान र आफू ३ जनाको परिवारलाई श्रीमानको कमाई बाहेक आफ्नो कमाईले मात्र पनि पुग्ने हुँदा १ जनाको कमाई चोखो बचत भएको हुँदा त अहिले म भन्दा पनि मेरो श्रीमान धेरै खुसि हुनुहुन्छ घर माईत दुवै तिर दुखको बेलामा हेर्ने गर्छन छोरा अहिले ५ कक्षामा राम्रो बोर्डिङमा पढ्छ भन्नु हुन्छ ।

आफूले पढ्न नसकेको कारण घाम पानीमा रुज्नु नपर्ने महिला दिदी बहिनीले टेम्पो चलाएको देखि यो पेशामा राम्रो आमदानी हुने हुँदा यो पेशा अपनाएको बताउनु हुन्छ यसरी आफूले टेम्पो चलाउन सिक्दा आफ्नो छोराको हेरविचार दिदीको छोरीले गरिदिदा धेरै धेरै आभारी त दिदीको छोरी प्रति भएको भनि बताउनु हुन्छ ।

भविष्यमा यही पेशालाई दिगो राख्ने र आफ्नो भविष्य यहिबाट बनाउने इच्छा प्रकट गर्नु हुन्छ र यस पेशा धेरै राम्रो दिदी बहिनीहरुले यो पेशा अपनाउन सक्नु हुन्छ । यहाँ महिलाको जिवनलाई धेरै राम्रो मार्ग हो । त्यसमा पनि हामी जस्तो नपढेको दिदी बहिनीलाई त भन धेरै राम्रो हुने बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -९

मकवानपुर जिल्ला पालुङ्ग घर भएकी रामप्यारी मगरको (नाम परिवर्तन) जन्म २०३४ सालमा भएको थियो । उहाँ घरकी माईली छोरीको रूपमा जन्म लिनु भयो । उहाँले कक्षा ८ सम्मको पढाई पुरा गरेको हुनुहुन्छ । उहाँले गाउँघरको चलन चल्ती अनुसार मागी विवाह सोही जिल्लाको हरी बहादुर मगरसँग गर्नु भएको हो । उहाँको श्रीमान नेपाल आर्मी हेडक्वार्टरमा जागिर गर्नु हुन्छ । विवाह भएको १ वर्ष पछि उहाँको जुम्ल्याहा १ छोरा र छोरीको जन्म भएको रहेछ । बच्चा एकै चोटी हुँदा उहाँलाई गाउँमा हुर्काउन गाह्रो भएका कारण श्रीमान सँगै काठमाडौँ बसेको बताउनु हुन्छ । २/४ वर्ष त बच्चा सानै भएको हुँदा बच्चाको स्याहार गर्दा दिनचर्या त्यत्तिमै विट्दथ्यो तर बच्चाको उमेर सँगै स्कूल पढ्न पठाएर पछि उहाँलाई दिनभरी कोठामा बस्नु पर्ने बाध्यता र छोरा छोरी पढाउन खान कोठामा बस्न श्रीमानको मात्र कमाईले नपुग्ने हुँदा केही काम पाए गर्ने सोचमा हुँदा धागो कारखानामा विहान १०:०० बजे देखि बेलुका ४:०० बजे सम्म काम गर्न थाल्नु भयो ।

यसरी धागो कारखानामा काम धेरै खट्नु पर्ने तलब थोरै भएकाकारण उहाँलाई धेरै गाह्रो भएको बताउनु हुन्छ । यसरीनै धागो कारखानामा डेढ वर्ष काम गरी छाड्नु भयो र एक दिन महिलाले टेम्पो चलाएको देखे उहाँलाई पनि टेम्पो चलाउन सिकने इच्छा जाग्यो र त्यसको बारेमा सोध पुछ गरी राम्रो कमाई हुने र केही गाहड् नुहने थाहापाए पछि श्रीमानसँग सल्लाह गर्दा श्रीमानले नहुने बताउनु हुन्छ । श्रीमानले अरु केही गर्ने सल्लाह दिदा उहाँले आफू ले कमाएको बचत रकमबाट खर्च गरी भए पनि तालिम लिने र टेम्पो चलाउने ढिपी गरी J.C.I. नेपालमा गई ३ महिने तालिम लिई २०५८ साल ११ महिना १४ गते ००७९३३९३० नम्बरको लाइसेन्स लिई साहुको टेम्पो चलाउन सुरु गरेको बताउनु हुन्छ लाइसेन्स निकाल्दा त धेरै खुसि भएको तर साहुँ टेम्पो चलाउँदा अलि अठेरो महसुस भएको साहुले केही भन्ने होकी भनी डराउने गरेको बताउनु हुन्छ । यसरी साहुको टेम्पो चलाउँदा टिपको ५०० दिनु पर्ने र अरु कमाई आफूसँग हुने हुँदा धेरै सजिलो भएको बताउनु हुन्छ । साहु अलिकडा स्वाभावको हुँदा टिपको पैसा तुरुन्तै दिनु पदथ्यो तर त्यस्तो नराम्रो चाहि केहि भएन कहिले काही टेम्पो विग्रिदा चाहि राम्रोसँग चलाउने चेतावनी दिनु हुन्थ्यो नत्र त्यस्तो नराम्रो व्यवहार नभएको बताउनु हुन्छ ।

टेम्पो चलाउन सुरु गरेपछि आफ्नो कमाईले गर्दा छोरा छोरीको खर्च आफ्नो आवश्यकता पुरा गर्न श्रीमानसँग पैसा माग्न नपर्दा म जस्तो खुशी त कोही नभएको महसुस भएको बताउनु हुन्छ पहिला टेम्पो चलाउन आनकानी गर्नु भएको श्रीमानले पछि समय मै जाने समय मै आउने छोराछारीको हेरविचार सबैमा ध्यान दिनु गर्दा र राम्रो कमाईले धेरै खुशी भई यो निर्णयले आफ्नो जीवन राम्रो भएको खुशी व्यक्त गर्नुहुन्छ ।

यसरी टेम्पो चलाउदा ट्राफिकसगँ एक पटक भनाभन भएको त्यो पनि सिट्टी बजाउदा रोक्न ढिला गर्यो भनेर २/३ घण्टा टेम्पो रोकेर राखिएको र केही भना भन हुदा मुख छाडी बोलेको बताउनु हुन्छ, तर त्यस्तो नराम्रो व्यवहार दुर्व्यवहार भएको छैन भन्नु हुन्छ । चालक सहचालक साथीहरु विच सम्बन्ध राम्रो नै हुन्छ, कमाईमा राम्रो भएको खण्डमा रिसानी त हुने नै गर्छ र यात्रुहरुले पनि इज्जत साथ सम्मान गर्नु हुन्छ कुनै बुढा बुवा आमाहरुले त टेम्पो मात्र होइन ठूला गाडीहरु पनि चलाए त दुर्घटना कम हुन्थ्यो होला पनि भन्नु हुन्छ, यसरी आफू नपढे पनि श्रीमानको सरकारी जागिरको तलब भन्दा आफ्नो धेरै तलब भएको बताउनु हुन्छ ।

अहिले उहाँको मासिक तलब ३०,००० देखि ४०,००० सम्म कमाई हुने र ४ वर्ष देखि आफ्नै टेम्पो किनेर चलाएको बताएको बताउनु हुन्छ, यसरी २ छोरा छोरीको पढाई देखि लिएर सबै खर्च गरी पनि इंचडगुमा घडेरी किनी घर समेत बनाएको बताउनु हुन्छ, यसरी २ सन्तान श्रीमान र आफू गरी चार जनाको परिवारलाई २ जनाको कमाईले प्रशस्त पुगेको बताउनु हुन्छ । यसरी पहिला भन्दा अहिले त सजिलो हुने र यो पेशा उपनाउदा गरिखान सकिने बताउनु हुन्छ । भविष्यमा यस पेशाबाट नै अरु दिदी बहिनीहरुलाई रोजगारी दिने गरी क्षमता बढाउने योजना रहेको बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१०

माया खटिवडाको (नाम परिवर्तन) जन्म २०४० सालमा कल्लेरी धाडिङ्ग जिल्लामा भएको थियो । मध्यम स्तरको घरपरिवारमा जन्मेकी मायाको पढाई कक्षा नौ मा नै रोकिएको थियो । बाबा आमाले पढ्न भन्दा राम्रो पढ्न नसक्ने माया पढाई छाडे पछि बुवा आमाले विवाहको कुरा चलाई सोहि जिल्लाको टङ्ग बहादुर पौडेलसँग विवाह गरी दिनु भयो विवाह पछि घर मै बुहारीको भूमिका निर्वाह गरी बसेकी मायालाई काम गर्ने जोश जागेर आयो विवाह भएको २ वर्ष मा नै उनको सन्तानको रूपमा छोरीको जन्म हुन आयो विदेश जाने आउने श्रीमान् छोरीको जन्म पश्चात यही काठमाण्डौमा बेसी व्यवसाय गर्ने सोच गरी काठमाण्डौ आए तर सोचे जस्तो नभए पछि अरुको होटलमा काम गर्न जान थाले भने माया कोठामा बच्चाको स्याहार मै तलिन भई बस्न थालिन ।

यसरी दिन वित्दै गयो बच्चा स्कूल जाने भयो र कमाई पनि कम काठमाण्डौमा बस्न खान धौ धौ परेको बेला मायालाई काम गर्ने जोश जागेर रत्नपार्कमा फलफूल बेची बस्न थालिन कहिले त राम्रै कमाई हुने कहिले नहुने भएकाले दिनभरी घाम धुलोले गाढो भयो र रुपा गिरी दिदीले JCI नेपाले निःशुक्ल टेम्पो चलाउने तालिम दिएको र सिकी टेम्पो चलाउन आग्रह गरेको हुदा श्रीमानले पनि सहजै स्विकारी तालिम लिन पठाउनु भएको बताउनु हुन्छ । श्रीमानले नै हुन्छ भनि पढाए पछि कुनै छेक थुन नभइ सजिलै सिकनु भयो सिकदा अलि चलाउन नजान्दा प्रशिक्षकले खुट्टामा हान्ने गरेको बताउनु हुन्छ । यसरी सिकी २०६९ साल १२ महिना २७ गते ०७-४४५२३५ नम्बरको लाइसेन्स निकाल्नु भयो र साहुको टेम्पो चलाउनु भयो पहिला RNAC र बासवारी चलाउने हुदा उहाँको कोठा बालाजु थियो उहाँलाई टिप पुरयाएकर कोठा आउदा ८/९ बज्यो अनि अवेला आउदा श्रीमानले शंका उपशंका हुदा गर्न थाल्नु भयो त्यसरी शंका उपशंका हुदा कहिले काही भगडा पनि हुने बताउनु हुन्छ यसरी कठिन भएता पनि उहाँले टेम्पो चलाउन छाड्नु भएन किन की कमाई राम्रो थियो साहुलाई टिपको ५०० बुझाएर पनि दिन आफूलाई २०००देखि २५०० सम्म हुने हुनाले कमाई राम्रो थियो ।

साहुसँग सम्बन्ध राम्रो थियो टेम्पो कोठा मै लान ल्याउन दिने छोरी जस्तै गर्न हुन्थ्यो बेला बेलामा टेम्पोको अवस्था कस्तो छ भनि जाचँ गर्न आउनु हुन्थ्यो म भर्खर सिकारी विप्रेका मा आफै आएर बनाइदिनु हुन्थ्यो भन्नु हुन्छ माया ।

यसरी मैले टेम्पो चलाउन थालेको त गाउँ समाजमा पनि थाहा हुन थाले छ र ड्राइभरनि भइछ अ के राम्रो होला त्यसको परिवार भनेर नानाथरी भन्न थाल्दा घर परिवार छाड्ने आश्वासन दिनु भयो तर श्रीमानले राम्रो छ पढाई नभए पनि कमाई राम्रो भएको भने पछि केहि भन्नु भएन ।

ट्राफिकहरूसँग पनि अहिले ५ वर्षको अवधिसम्म केही त्यस्तो नराम्रो भएको छैन । आफ्नो गल्लि अनुसार चिट काटिदिनु हुन्छ । तिरी हिड्छु । सहचालक चालक साथीहरूसँग पनि त्यस्तो कुनै नराम्रो सम्बन्ध नभएको बताउनु हुन्छ । यात्रुहरुले त भन भर्खर उमेरमै सिकी टेम्पो चलाउन थाल्नु भएछ भविष्यमा धेरै राम्रो गर्नु सान्त्वना दिनु हुन्छ ।

यसरी घरपरिवार श्रीमान सबैबाट समर्थन पाएकी छु भन्नु हुन्छ । श्रीमान १ छोरा आफू ३ जनाको परिवारलाई भाडामा नै बसे पनि खर्च पुगेको बताउनु हुन्छ । अहिले छोरा कक्षा २ मा पढेको श्रीमानले होटमानै काम गरेको बताउनु हुन्छ । अहिले १ वर्ष भयो आफ्नै टेम्पो किनेकी छु । केही किस्ता बाँकी छ अब किस्ता चुक्ता गरेपछिघर घडेरी जोड्ने सोचमा छु र भविष्यमा यो पेशालाई दिगो दिने सोचमा छु । अहिले मासिक ४५,००० हजार सम्म हुने बताउनु हुन्छ । घरतिर पनि अलिअलि खर्च दिने गरेको बताउनु हुन्छ माया । यो पेशा एकदम राम्रो छ किनकी कयौं दिदी बहिनी विदेश गएर विविध समस्यामा पर्नु भएको छ त्यस्तो हुनु भन्दा यो पेशा सिकी अपनाएमा त्यसमा पनि हामी जस्ता सरकारी जागिर खन पढाईलेखाई नभएका दिदीबहिनीहरुलाई त भनै राम्रो भएको बताउनु हुन्छ । हामी महिला माथि विदेशमा मात्र नभई स्वदेशमै पनि विविध घरटना घट्ने गरेका पाइन्छन् । त्यसमा आफूले अन्याय सहनु हुँदैन जुनसुकै सानो या ठूलो समस्यामा आवाज उठाउनु पर्छ र आफू सहि ढङ्गले हिडेमा केही हुँदैन भन्न चाहनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -११

कल्पना डङ्गालको (नाम परिवर्तन) जन्म २०४१ साल काठमाडौं महानगरपालिकामा भएको थियो । उहाँ काठमाडौंका बासिन्दा भएता पनि पढाईमा त्यति रुचि देखाउनु भएन किनकी उहाँलाई जति पढे पनि पढ्न नआउने हुनाले कक्षा ९ मानै पढाई छाडि दिनु भयो आमा बाबुको रहर छोरीलाई धेरै पढाई सरकारी जागीर खुवाउने भएता पनि उहाँ पढ्नु मान्नु भएन पढाई छाडेपछि काठमाडौं मै बसी मोबाईल पसलमा काम गर्न थाल्नु भयो । केही वर्ष पछि उहाँको दुर्गा बहादुर तामाङ्ग संग प्रेम विवाह हुन पुग्यो । कल्पनाको श्रीमान घरको एकलो छोरो विवाह पश्चात बुहारीलाई कतै जान दिनु भएन र कल्पना धेरै थोरै तलबको जथागिर खाएको बानि घरमा बस्न मान्नु भएन त्यसै क्रममा विवाह डेढ वर्ष नवित्दै उहाँको १ छोरीको जन्म भयो सानो छोरीको स्याहार सुसारमै दिनचर्या विताउँदै गर्दा श्रीमान ड्राइभर भएको हुदा आफूले पढ्न अरु दिदी बहिनीले जस्तै टेम्पो चलाउने रहर बताउनु भय पश्चात श्रीमान आफैले सोभा थापाको टेम्पो प्राइभेट रुपमा २०,००० तिरी सिक्न लथाउनु भयो यसरी घर परिवारबाट समर्थन पाएकी दुर्गाले टेम्पो चलाउन छिटै सिक्नु भयो र आफूले बच्चा घरमा सासूको जिम्मा लगाई साहुको टेम्पो चलाउन थाल्नु भयो २०६८ सालमा ०७-३२९६३३ नम्बरको लाइसेन्स लिएकी दुर्गाले RNAC र आनामनगरको साहुको टेम्पो चलाउन सुरु गर्नु भयो । सुरुमा महिना तालबमा बसेकी दुर्गालाई १८,००० तलब मात्र थियो । अरु केही फाईदा थिएन विस्तारै बुझ्दै गए पछि तलबमा नबसि साहुलाई टिपमो हिसाबले बुझाएर आफूले कमाई लिँदा फाइदा हुने बताउनु भयो । यसरी पहिला तलबमा काम गर्दा साँहुसँग सम्बन्ध राम्रो नै थियो तलब २/४ दिन ढिला पनि हुने छिटो पनि हुने गर्दथ्यो तर टेम्पो विग्रेको बेलामा साहु रिसाउने बताउनु हुन्छ दुर्गा ।

ट्राफिक नियमले चल्नु पर्ने ड्राइभर कहिले काही सानो गल्लिले पनि ट्राफिकको गालि खाने गरिन्थ्यो अलि रिसाउदा अशिलल बोल्ने गर्दछन् । यसरी अशिलल बोल्दा म भन्छु तपाईंहरु त आम जनताको सुरक्षाको लागि बर्द लगाउनु भएको पढेलेखेको मान्छे हामी जस्ता अनपढलाई राम्रो ढङ्गबाट सिकाउनु भन्दा हासेर जानुहुन्छ । सम्बन्ध राम्रै छ भन्नुहुन्छ । चालक सहचालक साथीहरूसँग पनि सम्बन्ध राम्रै छ कहिले काहि टिपमा मान्छे नपाउँदा रिसानी त हुन्छ तर त्यस्तो साह्रो हुँदैन भन्नु हुन्छ, यसरी टेम्पो चढ्ने यात्रुहरु त देशका कुना काप्चा जस्ता सकैका हुने गर्दछन् । कोही राम्रो मान्नु हुन्छ त कोहि प्रश्न गर्नु हुन्छ तपाईं किन यो पेशामा आउनु भएको अरुनै गर्नु भए हुन्थ्यो भन्नु हुन्छ त कोहिले धेरै पैसा कमाउनु हुन्छ होला है भन्नु हुन्छ त कोहि सजिलो हुन्छ भन्नु हुन्छ यसरी यात्रुहरुले पनि हामी प्रति सकारात्मक सोचले नै उत्सुकता राख्दा धेरै खुशि लाग्ने बताउनु हुन्छ ।

दुर्गा अहिले आफू, श्रीमान छोरी र सासु गरी ४ जनाको परिवार काठमाडौंको ठूलो भन्याङ्गमा बस्नु हुन्छ । उहाँ भाडामानै बस्नु हुन्छ भाडा महिनाको १०,००० (दस हजार) तिर्नु हुन्छ भने छोरी राम्रो बोड्रिङ्गमा पढाउनु हुन्छ । श्रीमान पनि काठमाडौं सिटी नगर यातायात चलाउनु हुन्छ । उहाँहरू श्रीमान श्रीमती दुवै एकै पेशा अपनाएर होला घरै समर्थन गर्नु हुन्छ भने ठूलो भन्याङ्गमा घडेरी किन्नु भएको छ र अबको योजना भनेको आफ्नै टेम्पो किनेर चलाउने सोचमा हुनुहुन्छ । उहाँको अहिले साहुकै टेम्पो चलाएर पनि मासिक ३०,००० हजार कमाउनु हुन्छ ।

यसरी उहाँ भन्नु हुन्छ कि हामी नपढेका र मध्यम स्तरका दिदीबहिनीहरूलाई यो पेशा ज्यादै राम्रो छ । हामी माथी दुर्व्यवहार त विदेशमा मात्रै होइन स्वदेशमा पनि हुने गर्दछ तर आफू इज्जतदान र इमान्दारी हुनु पर्छ कसैले केही गर्दैन, दिदी बहिनीहरूले यो पेशा अपनाएर आफ्नो भविष्य उज्वल बनाउन सक्नु हुन्छ भन्नु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१२

वि.सं. २०२३ सालमा इचन्गु नारायण काठमाडौंमा जन्मनु भएको कमला लामा (नाम परिवर्तन) ठूलो परिवारमा जन्मनु भएको रहेछ । उहाँ धरको साइली छोरीको रूपमा जन्मनु भएकी कमला कक्षा ५ सम्म पढ्नु भएको छ । ठूलो परिवार धेरै सन्तान भएका कारण बुबा आमाले पनि पढ्न त्यति चासो नदिने बहिनी हेर्नमात्र तल्लिन कमला दुखै दुखमा हुर्कनु भयो बुबा आमा रोगी बुबाको कमाइले मात्र नपुग्ने सात दिदी बहिनी त्यसमा पनि निम्न आर्थी अवस्था भएका कारण धेरै पिडा खेप्नु भएको छ ।

कमलाका दिदी बहिनीहरुको विवाह भइसक्दा पनि विवाह गर्नु मान्नु भएन किनकी दाजुभाइ नभएका कारण छोरीमात्र सबै विवाह पश्चात बुबा, आमा मात्र हुने हुँदा कमला विवाह गर्न मान्नु भएन कमलाका बुबा कृष्ण लामाले उहाँलाई विवाहको बारेमा धेरै कर गर्दा उहाँ घर छाडी कुतै बस्ने तर विवाह नगर्ने बताउनु भए पश्चात अविवाहित कमला काठमाडौं मै भाडा पसलमा काम गर्न थाल्नु भयो । इचन्गु देखि असनमा काम गर्ने कमला विविध समस्या भोल्नु परेको बताउनु हुन्छ । यसरी अरुको काम गरेर तलब राम्रो नदिने भए पछि कमाईको बचतले हुनमान ढोकामा विदेशी माला भोलामा बेचन थाल्नु भयो । यसरी विविध खालका जागिर काम गर्दा कतै कमला पसविना कारखानामा काम गर्न पुग्नु भयो । त्यहाँ काममा धेरै खटिनु पर्ने खटाई अनुसारको कमाई नदिए पछि कमला कतिठाउँमा के गर्नु भन्दै त्यही ५/६ वर्ष विताउनु भयो र यसरी धेरै वर्ष खटिदा पनि केही उपलब्धि नभएको देखेर कमला २०१५ सालमा ओमन भन्ने ठाउँमा विदेशनु भयो यसरी कमला विविध ठाउँमा भौतारिदा विदेशीए पछि विदेशमा त भन विविध विविध चोट र यातना सहनु परेको बताउनु हुन्छ । कम्पनीमा भनेर गएकी कमला घरको काममा पुग्नु भएछ । घरमा त भन समयमा खान, सुत्न नपाइने कामै काम मात्र केहि विगार गरेमा साहु साहुनिले गालि गलौज गर्न गरेको भन्नु हुन्छ । यसरी विदेशमा गएर आफ्नो भविष्य उज्वल बनाउछु भन्नु भएकी कमला बल्ल बल्ल २ वर्ष पार गरी घर फर्कनु भई अब विदेश नगर्दै आफ्नै देशमा पसिना पोख्ने विधवार गर्नु भर्ष आएको केहि समय पछि महिलाले टेम्पो चलाएको देखेर आफूले पनि टेम्पो चलाउन मनलाग्यो । यसको बारेमा उहाँले टेम्पो चलाउने दिदी बहिनीहरूसँग बुझ्नु भयो तत्पश्चात उहाँले J.C.I नेपाल भन्ने संस्थामा पुगेर सबै जानकारी लिई टेम्पो चलाउन सिक्नु भयो यसरी ३ महिनाको अवधिमा सिकेर ०६/७६६७९८ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गर्नु भयो यसरी उहाँ बताउनुहुन्छ । यस लाईसेन्स प्राप्त गरेको दिन म कति खुशि भकी यति सम्म गर्न सकिदो रहेछ खुशिको आशु थाम्न नसकि रोए पनि भन्नु हुन्छ र उहाँले पनि स्यूचाटारको साहुको टेम्पो चलाउन थाले सुरुका २/४ वर्ष त तलबमानै टेम्पो चलाउन थाले तलब ८,०० देखि विस्तारै बढाउँदै १२,००० हजार सम्म पुगेको थियो कहिले काही अतिरिक्त

कमाई पनि हुने गर्दथ्यो । यसरी २०५९ सालमा लाइसेन्स प्राप्त गर्नु भएकी कमला टेम्पो ड्राइभर भएर राम्रै कमाएकी छु । विविध ठाउँमा विविध जागिर खाए तर अन्तिममा टेम्पो ड्राइभर बन्न पुगे धेरै खुशि छु घरमा बुबा आमा आफन्तहरूले पनि सर्मथन गर्नु भएको छ । आजसम्म विवाह नगरेकी कमला बुबा आमा सगैबस्नु हुन्छ । बुबाआमा सँग बस्ने कमाई वर्ष त गर्ने विचार गर्नुहुन्छ ।

यसरी धेरै संघर्ष गरेकी कमलाले अन्तिममा टेम्पो चलाएर नै आफ्नो जिवन बिताउने सोचमा छु । यहि पेशाले जग्गा किनेकी छिन सतुङ्गलमा र अहिले त टेम्पो पनि आफ्नै हो । पहिला किस्तामा किनेको थिए सबै किस्ता चुक्ता भइसक्यो भन्नु हुन्छ दुःख पाउदा कोहि नआतिनुस सुखको दिन आउछ जो सुकै दिदी बहिनीले यो पेशा अपनाएर आफ्नो भविष्य बनाउन सक्नु हुन्छ धेरै राम्रो छ अहिले बुबा आमा र कमला ३ जनाको परिवार हुनुहुन्छ उहाँको बुबा आमा भन्नु हुन्छ सातवटी छोरीमा कमला साईली हो यिनले धेरै संघर्ष गरिन दिदी बहिनीहरू मध्ये आफ्नो कमाईमा रमाएकी यिनी मात्र हो कमला हाम्रो छोरा बनेकी छन् । पहिला विवाह नगरी विदेशीदा, ड्राइभर बन्दा जति नराम्रा कुरा गर्दथे अहिले उनीहरूको अगाडी धेरै राम्रो गरेकी छन् भन्नुहुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१३

विमला थापाको (नाम परिवर्तन) जन्म २०२० सालमा दोलखा जिल्लामा भएको थियो दोलखाको ठाँउमा जन्मिएकी विमलाको घर परिवारको आर्थिक अवस्था ज्यादै न्यून थियो घरको अवस्था कमजोर हुदाँ त्यस समयमा पढाइको त्यति महत्व नठानेर कति पनि नपढेकी विमला गाँउ घर मै मेलापात गरी जीवन गुजार्नु भएको बताउनु हुन्छ ३ छोरी र २ छोरा भएकाले विमलाको विवाह पनि सानै उमेर मै बुवा आमाले सोही जिल्ला कै मन बहादुर थापासँग गरिदिनुभयो यसरी विवाह पश्चात विमला घर मै गृहणीको रुपमा काम गरी बस्नु हुन्थ्यो गाउँमा मेलापात बाहेक अरु केही अवसर नहुने विमला बताउनु हुन्छ । विवाह पश्चात श्रीमान शिक्षक पेशामा हुनुहुन्थ्यो भने आफू घरमै गृहणी भई सुखी र खुशि हुनुहुन्थ्यो । उहाँहरूको खुसीसँगै २ छोरा १ छोरीको जन्म २५ वर्ष भित्र नै भएको बताउनु हुन्छ । शिक्षक पेशामा रहनु भएको श्रीमान र आफूले खेतीपाती गर्ने हुँदा खान लगाउन त्यति गाह्रो नभएको बताउनु हुन्छ । सासु ससुरासँगै बसेकी विमला स-सानै बाल बच्चा भए पनि संयुक्त परिवारमा हुँदा हुर्काउन गाह्रो भएन लाउने खाने उमेर हुँदा बालबच्चा पढ्दै जाने क्रममा श्रीमान शिक्षकको थपतालिमको लागि सुर्खेत जाँदा बाटैमा गाडि पल्टिएर वित्तु भयो । ३५ वर्षको उमेरमै जुन छोरा छोरी पढाएर सासु सुरा स्याहारने बेलामा उहाँको श्रीकानको निधनले सबै परिवारमा रुवाबास ठभयो भने ती कलिला बालबालिका पढ्ने समयमा ठूलो बज्रपात परेको बताउनु हुन्छ । यसरी भाव विह्वल भएकी विमला श्रीमानको मृत्यु पश्चात २ वर्ष पछाडी आफूले नपढे पनि छोराछोरीलाई पढाउन र ती बुढा सासुससुरालाई स्याहारन कतैबाट सहायता नभए पछि आफू दाजुको सहायता लिएर काठमाडौँ गई काम गरी खर्च पठाई दिने सल्लाह गरी सासु ससुरालाई बाल बच्चा छाडी आउनु भएको बताउनु हुन्छ ।

यसरी भावविह्वल बनि दाजुको माध्यमबाट काठमाडौँ काम खोज्न हिडेकी विमलाले आउने वित्तिकै ऊन कारखानामा काम गरेकी बताउनु हुन्छ । त्यहाँ काम गर्दा ऊनको धुलोले विरामी हुने त्यहाँको तलबले आफूलाई मात्र ठिक्क हुने हुँदा भन पिरोलिन थालेकी विमला त्यसरीको काम गर्दै आउने जाने क्रममा एक दिन महिलाले टेम्पो चलाएको देखेर महिलाले पनि टेम्पो चलाउँदा रहेछन् आफूले पनि त्यसरी नै चलाउन पाए कस्तो हुँदो जस्तो कुरा सोची काठमाडौँ ल्याउनु भएको दाजुसँग सल्लाह गर्नु भयो । दाजुले महिला ड्राइभर भएको राम्रो नहुने बताउँदा एक पटक आफूले पनि ड्राइभर गर्ने नराम्रो भएमा छाड्ने भनि बुझ्न पठाउँनु भयो र दाजुले J.C.I नेपाल भन्ने संस्थाले महिलाहरूको जिविकोपार्जनका लागि निशुल्क तालिम दिएको भनि सिक्नका लागि लगि दिनु भएको बताउनु हुन्छ । यसरी ३ महिनाको तालिम पश्चात विमला पनि टेम्पो चलाउन सुरु गर्नु भयो यसरी साहुको टेम्पो पहिला त मासिक तलबमा चलाँदा ८,००० देखि १०,००० हजार सम्म हुने कहिले अतिरिक्त आमदानी पनि हुने हुँदा विमलाको सुरुसुरुमा नै

कमाई राम्रो हुन थाले पछि घरमा सासु ससुरालाई, बालबच्चा काठमाडौंमा ल्याई पढाउने विचर गर्नुभयो र आफूले गरेको पेशाबारे पनि प्रष्ट बताउनु भयो । सुन्ने वित्तिकै सासु ससुरा त धेरै गालि गर्ने उपेक्षा गर्ने, छोराले छाडे पनि नाति नातिना नदिने धम्की समेत दिन थाल्नु भएको र पछि विस्तारै बुझ्दै गए पछि उहाँहरू सबैलाई ल्याई देखाए पछि विश्वास गर्न थाल्नु भएको बताउनु हुन्छ ।

यसरी आफ्नो श्रीमानको मृत्यु पश्चात छोरा छोरीलाई काठमाडौं ल्याई पढाउनु भयो । उहाँको कमाईले छोरा छोरीलाई पढाउन, खान, बस्न पुग्न थाल्यो । कमाईकोसँगै खर्च पनि सोहि अनुसारले पुगेको बताउन हुन्छ । यसरी त्यतिबेला जन् २०५६ सालमा ००६८८९२०० नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त पछि चलाउन थालेको टेम्पो साहुले पहिला त गाली गर्ने अलि तलब पनि एकै पटक पुरा नदिने त्यस पछि त्यो साहु छोडी अर्को साहुको टेम्पो चलाउन थाले पछि सबै राम्रो भएको बताउनु हुन्छ । पहिलाको समयमा टेम्पो चलाउँदा ट्राफिहरूले पनि जिस्काउने रफ बोल्ने जस्ता व्यवहार देखाउने र यात्रुहरूले पनि कोहिले त गिद्धे स्वभावले हेर्ने गरेको बताउनु हुन्छ । तर विस्तारै महिला दिदी बहिनीहरूको संख्या बढ्दै गए त्यस पछि जनचेतना बढ्यो अहिले आएर त्यस्तो नराम्रो केहि कतै नरहेको बताउनु हुन्छ ।

विमला भन्नु हुन्छ दुःखद घडीमा भौतारी हिड्दा आफूले गरेको निर्णयले यो अवस्थामा ल्याएको छ कति नपढे पनि आफ्नो नाम लेख्न सक्छु सरकारी जागिर सरहको पैसा कमाउछु, २ छोरा डिग्री पास गरिसके भने एउछा डिग्री पढ्दै गरेको छ अहिले काठमाडौं इचड्गुमा घर छ सासु २ छोरा १ छोरी म गरी ५ जनाको परिवार छौं २ छोराले पनि जागिर गर्छन पुगेको छ मैले अहिले धेरै राम्रो भएमा ४५,००० हजार सम्म मासिक आम्दानी गर्छु भन्नु हुन्छ ।

उहाँ बताउनु हुन्छ आफू छटपटीएर हिड्दा यो पेशा अपनाए यो पेशाले आफूलाई साहारा दिएको छ भविष्यमा म जस्ता दिदी बहिनीहरूलाई रोजगार दिन सक्ने टेम्पो व्यवसायी बन्ने सोच छ । यदि दिदी बहिनीहरू यो पेशा अपनाउन चाहनु हुन्छ भने ढुक्क भई लागे हुन्छ । यस पेशामा हामीलाई धेरै राम्रो हुन्छ विदेश गएर संघर्ष गर्नु भन्दा आफ्नो देशमा यो पेशा अपनाए राम्रो भनि बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१४

वि.सं. २०३८ सालमा काभ्रेपलान्चोकमा सामान्य परिवारमा जन्मिएकी पार्वती श्रेष्ठले (नाम परिवर्तन) S.L.C. सम्म को शिक्षा उर्तिण गर्नु भएको छ । बुबा आमाले पढ्न भन्दा आफूले सरकारी जागीर खान नसक्ने कुरा बताए पछि गाउँमै सानो पसल गरी बसेकी पार्वतीको २०५८ सालमा सोही जिल्लाको तुलाराम श्रेष्ठसँग मागी विवाह भयो । श्रीमान व्यापारी भएका कारण पार्वती पनि विवाह पश्चान व्यापारमै तल्लीन हुन पुगिन यसरी विवाहको २ वर्ष पछ्याडी पार्वतीले पहिलो सन्ताको रुपमा छोरा जन्माइन यसरी घरैमा व्यापार गरी बसेकी पार्वती व्यापारमा काठमाडौँ आउने जाने क्रममा महिलाले टेम्पो चलाएको देखे पछि आफूलाई पनि टेम्पो चलाउने विचार घर परिवारसँग सल्लाह गरिन श्रीमान व्यापारी भएका कारण काठमाडौँ मै बस्ने हुँदा आफू पनि काठमाडौँ आई बस्ने र टेम्पो चलाउन सिकने निर्णय गरीन श्रीमानले समर्थन गर्नु भयो भने घर परिवारले व्यापारनै गर्न आग्रह गर्नु भयो महिलाले टेम्पो चलाएर के गर्न सक्ने हुन्छन र विग्रने भनि लाल्छना पनि लगाउनु भएको बताउनु हुन्छ ।

यसरी काठमाडौँ आई आफ्नै पैसा तिरी प्राइभेट संस्थाबाट ३५,००० हजार तिर टेम्पो चलाउन सिकी ३ महिनाको अवधि पछि ०६-०९७२३६ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गर्नु भयो । वनस्थली बसेकी पार्वती बसुन्धाराको साहुको टेम्पो चलाउन थाल्नु भयो सुरुमा त अफ्टेरो महसुस गरेकी पार्वती चालक सहचालक साथीसँग भेटले सहज बनायो उहाँलार्य श्रीमानले समर्थन गरेको हुँदा केही गाह्रो नभएको बताउनु हुन्छ । बच्चा स्कूल जना सक्ने हुँदो श्रीमानले हेर्न गर्दा विहान छ बजे जाने बेलुका ८ बजे फर्कने पार्वतीलाई धेरै समर्थन गर्नु भएको छ साहुँ महिला भएको हुँदा उहाँसँग दिदी बहिनीको सम्बन्ध जस्तै भएको छ । टिपको अनुसार साहुलाई बुझाउन हुन्छ अरु आफ्नै हो भन्नु हुन्छ यसरी कमाई हुँदा दिनको २,५०० देखि ३,००० सम्म कमाई हुने पार्वती पढेको भए सरकारी जागीर खान नसक्दा बाहिरी जागिरमा १५ देखि २० हजारमा चित्त बुझाउनु पथ्यो तर आफ्नो यो पेशाले महिनामा ४० हजार कमाउने बताउनु हुन्छ ।

ट्राफिकले भने कहिले गलित विना थर्काउने चिट काट्न खोज्ने गछैन त कहिले मुख छाडने गर्दछन् त्यसमा पनि ठूला पोष्टकाले त केहि गर्दैन स-सानो पोष्टकाले अलि फरक व्यवहार गर्दछन् । त्यस्मा पनि महिला त भनै बढि दुर्व्यवहार गर्न खोज्दछन् भन्नु हुन्छ महिलाले त महिलालाई बुझ्नु पर्ने हो तर खोई, चालक सहचालक साथीहरूसँग राम्रो सम्बन्ध छ त्यस्तो कुनै नराम्रो व्यवहार हुँदैन तर यात्रुहरु जुन कोहि अलि आवारा जस्ताले जिस्काउने गर्छन त्यस्तो त सामान्य भई सक्यो भन्नु हुन्छ ।

यसरी टेम्पो चलाएको पनि १० वर्ष पुग्यो मेरो कमाईले भक्तपुरमा ६ आजा जग्गा किनेकी छु भने अहिले आफ्नै टेम्पो किनेर चलाएकी छु । १ छोरा श्रीमान र म गरी तिन जनाको परिवा

अहिले बाफल भाडामा बसेका छौं । छोराको विद्यालय फि देखि हामी दुवै श्रीमान श्रीमतीको खर्चलाई श्रीमानले पुऱ्याउनु हुन्छ मेरो चोखो बच्ने गर्छ छोरा अहिले कक्षा ४ मा Holivision Boarding School मा पढ्छ खर्च पुगेकै छ घरमा पनि हेर्नु पर्छ । अहिले त सबैबाट समर्थनत र सहयोग पाएकी छु । हामी जस्ता दिदी बहिनीलाई त यो पेशा ज्यादै राम्रो छ विदेशीएर बस्नु भन्दा आफ्नै देशमा संघर्ष गरे इज्जत हुने बताउनु हुन्छ । यस पेशामा निम्न स्तरका व्यक्तिहरुलाई पनि गारिखान सक्ने बनाउने बताउनु हुन्छ भने आफूले चाहिँ कमाईबाट घर बनाई बस्ने भविष्यको योजना रहेको बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१५

मधु लामाको (नाम परिवर्तन) जन्म वि.सं. २०४२ सालमा पनौती काभ्रेपलान्चोकमा भएको थियो । मध्यम वर्गमा जन्मिएकी मधु B.B.S. पढ्दा पढ्दै यो पेशामा होमिएको बताउनु हुन्छ । आफूलाई सानैबाट ड्राइभिङ्ग मन पर्ने त्यसमा पनि जति पढे पनि सरकारी जागिरको कुनै लक्ष्य नदेखिने नेपालको चलन जुन आफ्नो आफन्तलाई मात्र हेर्न प्रविधिले गर्दा अर्काको काम तलबको जागिर खान भन्दा यो पेशाबाट आफूलाई फाइदा हुने देखेर यो पेशामा होमिएको बताउनु हुन्छ । मिन बहादुर राहुतसँग अन्तरजातिय विवाह गरेकी मधुको श्रीमान श्रीमती दुवै एउटै पेशा अपनाउनु हुन्छ । श्रीमान पनि टेम्पो ड्राइभर भएकाकारण उहाँलाई श्रीमानले नै टेम्पो चलाउन प्रोत्साहन गर्नु भएको बताउनु हुन्छ । पैसा तिरी प्राईभेट टेम्पो चलाउन सिकेकी मधुले ३ महिना तालिम लिन भयो उहाँले तालिम को समयमा टेम्पो विगार्दा ५०,००० हजार तिरेको समेत बताउनु हुन्छ । मधु लाहुरेको छोरी त्यसमा पनि अन्तरजातिय विवाह यो पेशा अपनाउँदा माइती पट्टी सबैजना रिसाउनु भएको बताउनु हुन्छ ।

यसरी तालिम लिदाँ ब्रेक लगाउन नजान्दा खुटामा हान्ने समेत गरेको बताउनु हुन्छ । तालिमको अवधि पछि उहाँले ०६-३८७४१७ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गरी साहुको टेम्पो चलाउन थाल्नु भएकी मधुको १ छोरी छन् छोरी सासु आमाले हेरेको बताउनु हुन्छ । साहुको टेम्पो चलाउँदा टिपको हिसाबले पैसा बुझाउनु पर्ने अरु कमाई आफ्नो हुने हुँदा उहाँलाई धेरै सजिलो भएको बताउनु हुन्छ । साहुको टेम्पो चलाउँदा साहु अलिकडा स्वाभावको हुनुहुन्थ्यो । उहाँलाई पैसा टाइमै बुझाउनु पर्ने हुन्थ्यो कहिले काही त टेम्पो विग्रीयो भनी अर्कै ड्राइभर राख्ने धम्की दिदाँ आफूले त्यहा छाडी अर्कै साहुको टेम्पो चलाएको भन्नु हुन्छ । साहु, ट्राफिक र यात्रु सबैसँग राम्रो सम्बन्ध रहे र थाहा पाउनेहरुले त भन्नु हुन्थ्यो यत्तिका पढेका मान्छेले किन ड्राइभर पेशा अपनायौँ सम्मान जनक जागिर पाउछौँ भन्नु हुन्थ्यो प्रश्न अनुसारको जवाफ दिन्थे र कोहिले त जिस्काउनु पनि हुन्थ्यो । श्रीमानको पेशा अपनायौँ पढेकाले त राम्रो जागिर पाइन्छ भनेर तर आफ्नै निर्णयमा हिडे भन्नु हुन्छ ।

अहिले उहाँ स्वयम्भू वस्तु हुन्छ । श्रीमान, आफू, छोरी र सासु ४ जनाको परिवार छ २ वटा कोठा लिएकी छु । दुवैको पेशा एउटै हो कमाई पनि उस्तै छ त्यसैले केहि गाह्रो छैन छोरी २ कक्षामा पढ्छिन । अहिले १ वटा आफ्नै टेम्पो किनेका छौँ । श्रीमानले चलाउनु हुन्छ । र इचङ्गु तिर घडेरी किन्ने सोचमा रहेको बताउनु हुन्छ । भविष्यमा यही पेशालार्य निरन्ता दिने सोचमा छौँ खै अब टेम्पोलाई विस्थापित गर्ने हल्ला थियो १० वर्ष थपेको छ, यदि विस्थापित गर्‍यो भने पनि ड्राइभिङ्ग पेशालाई नै निरन्तर दिने सोचमा रहेको बताउनु हुन्छ । यदि कुनै पनि दिदी बहिनी धेरै पढेकी छु भनेर हुँदैन सर्टिफिकेटमा जागिरको ग्यारेन्टी हुँदैन जस्तै पनि यो पेशा अपनाउँदा राम्रो छ । यसमा घुलो धावा हुँदैन पेट्रोल खर्च हुँदैन १ वटा व्याट्रिले ४/५ वर्ष काम गर्छ सजिलो र सरल छ । गरिखान सकिने छ, यो पेशामा भन्नु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१६

समिता नगरकोटीको (नाम परिवर्तन) जन्म २०३६ सालमा काठमाडौंमा भएको हो काठमाडौंका चाल्नाखेलमा सामान्य परिवारमा जन्मिएकी समीता ८ कक्षा पासको शिक्षा मात्र प्राप्त गरेकी भन्नुहुन्छ । सामान्य हिसाब गर्न सक्ने पत्र पत्रिका पढ्न सक्ने समीता काठमाडौं मै स्थायी बासिन्दा भए पनि पढ्न चाहन भएन बाबाको टि.भि. रोगले निधन भए पछि आमाले दुःख गरी ३ सन्तानलाई हुर्काएको घरको अवस्था सामान्य भएकाले आफूले बुझ्ने भए पछि पैसा कसरी कमाउने ध्यानमा भएकी समीताको सानै उमेरमा पनौतीका लक्ष्मण नगरकोटीसँग विवाह हुन पुग्यो । यसरी सानै उमेरमा अर्काको घर समाल्न पुगेकी समीतालाई श्रीमान विदेश आउने जाने गर्नु हुन्थ्यो घरमै दुःख सुख गरी बसेकी समीताको २०५३ सालमा पहिलो सन्तानको रूपमा छोरा जन्माई छोराको जन्म पश्चात श्रीमानको विदेशमा कम्पनी टुटी नेपाल फर्कनु भएको त्यस पछि घरमै काठमाडौं तिर सानो जाजिर गरिबसेको बताउनुहुन्छ । पहिले सन्तान जन्मिएको २ वर्ष पछि अर्को सन्तान छोरीको जन्म दिनु भयो । यसरी २ सन्तानको बाबु आमा बनेको समीता र लक्ष्मणलार्य घर चलान धौं धौं पर्न थाल्यो र समीताले आफूले पनि केहि जागिर पाए गर्ने सल्लाह गरेपछि समिताले बालबच्चा सासु ससुरालाई जिम्मा लगाई मैनुवर्ती कम्पनीका काम गर्न थालिन यस काममा जम्मा ५,००० मात्र तलब भएका कारण समिता दुःख सुख त्यही काम गर्न थालिन भने श्रीमानले ग्यारेजमा हेल्परको काम गर्नु हुन्थ्यो । यसरी २ जनाको कमाईले दुःख सखु घर चलाएक समीताको परिवारलाई बालबच्चा पढ्न थाले पछि खर्च पुऱ्याउन गाह्रो हुन थाल्यो । २०५९ साल लाग्ने क्रममा समीता कम्पनीबाट काम सकेर घर फर्कदौ गर्दा एउटा टेम्पोचालक महिलासँग टेम्पोमा भेट भएपछि कसरी सिक्नु भो कहाँ कहिले कित रकम लाग्ने जस्ता विविध प्रश्न सोधे पछि टेम्पो चालक दिदीले सबै प्रष्ट बताए पछि समिताको मनमा पनि टेम्पो चलाउने इच्छा जागेर आयो र घरमा सासु ससुरा र श्रीमानसँग सल्लाह गरीन, तर उहाँको परिवारले उहाँको सल्लाहलाई स्विकार गरेन र समिताले माइतमा आई आमा दाजु सँग सल्ला गर्दा अरुले पनि चलाएकै छन् आफु इमान्दार भएर गरे जे काम गरी खादा पनि हुने हामी सहयोग गछौं भनि समर्थन गरेपछि समिताले थाहा पाए बमोजि J.C.E नेपाल संस्थामा दाजुलाई लिएर गई सबै बुझी निशुल्क तालिम दिएको थापा पाए पछि फारम भरी टेम्पो चलाउन सिक्न जानथालीन र सन्तानलार्य घर परिवाले हेर्न स्कुल पठाउने गर्दा समीता कम्पनीमा काम गर्न जाने निहुं वनार्य टेम्पो सिक्न जान थालीन यसरी सिक्ने क्रममा २ महिना वितिसक्दा पनि तलब नल्याए पछि श्रीमानले सोधपुछ गर्न थाल्नु भयो । उहाँले यसपालि कसैलाई पनि तलब नदिएको बताउनु भयो । श्रीमान केही बोल्नु भएन यसरी समिताले २०५९ सालमा असार २७ गते लाइसेन्स प्राप्त गरेपछि घर परिवार र श्रीमानलाई आफूले टेम्पो सिक्ने लाइसेन्स लिएको अब RNAC र अनाम नगरको

टेम्पो चलाउने निर्णय सुनाए पछि घरमा भगडा भएको बताउनु हुन्छ । घरमा शंका उपशंका गर्ने नराम्रो बाटो अपनाई भनि गालि गर्न थाल्ने सधैं जसो घरमा भगडा पर्ने बताउनु हुन्छ । अझ उहाँ भन्नु हुन्छ २/४ दिन त श्रीमान म सँगै टेम्पोमा हेर्न जानु भयो । त्यस पछि आफ्नो संघर्ष, इज्जत, विश्वास कमाईले गर्दा पछि बुझ्न थाल्नु भयो । केहि भएन घरपरिवारमा शान्त हुँदै गयो । यसरी साहुँको टेम्पो चलाउन सुरु गरेकी समिता पहिला मासिक तलबको हिसाब काम गर्न सुरु गरेकि पछि विस्तारै टिपको हिसाब टेम्पो चलाउन थालिन तलबमा बस्दा १२,०००-१४,००० सम्म हुँदा केही फाइदा नभएको देखि टिपको काम गर्दा त केहि फाइदा हुने हुँदा टिपको हिसाबले चलाएको बताउछिन् । यसरी टेम्पो चलाउदा साहुँले समयमा तलब दिन नखोज्ने किचकिच गर्न थाले पछि अर्कै साहुँको टेम्पो चलाएको बताउछिन् । यसरी टेम्पो चलाकहरुसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको यात्रुहरुसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको कोहि कोहि त्यस्ता पनि हुन्छन् जो चढ्छन् भाडा दिनै नखोजि हिड्छन् त्यस्तालाई छाडिन्न भन्नुहुन्छ । ट्राफिकसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको कुनै त्यस्तो नराम्रो व्यवहार नभएको बताउनु हुन्छ ।

समिताको अहिले २ सन्तान राम्रै बोर्डि“मा पढ्छन । सासु, आफू श्रीमान गरी ५ जनाको परिवार वनस्थलिमा बस्दै आएको र श्रीमानले पनि अहिले टेम्पो चलाउनु हुन्छ यसरी दुवैको कमाईले चलेकै छ । मैले टेम्पो चलाएको १६ वर्ष भयो । अहिले आफ्नै टेम्पो छ । थानकोटमा ४ लआना धडेरी समेत किनेकी छु भन्नु हुन्छ । यसरी घरपरिवारले नचाहदा नचाहदै यो पेशा अपनाउँदा यो सुखको जिवन पाए अहिले सबैले सहयोग र समर्थन गर्नु हुन्छ यदि कुनै दिदी बहिनीहरुले यो पेशा अपनाउन चाहेमा निर्धक्क साथ आउँदा हुन्छ किनकी महिलालाई यो पेशाले भविष्यको सुखद लक्ष्य देखाउछ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१७

वि.नं. २०३३/०१/२० मा देउराली रामेछापमा जन्मेकी शिवमाया नेवारले (नाम परिवर्तन) ५ कक्षा सम्मको शिक्षा उत्तिर्ण गरेकी हुनुहुन्छ । प्रा.वि. सम्मको शिक्षा उत्तिर्ण पछि निमावि शिक्षाको लागि स्कुल टाढा भएका कारण विचैमा पढ्न छाडेकी शिवमाया सामान्य परिवारमा हुर्केको बताउनु हुन्छ । संयुक्त परिवारमा बसे गाउँको गाईवस्तु चराउँदै मेलापातमा हुर्केकी शिवलाई भविष्यमा केही नसोचेकी शिवको बुबाको मृत्यु पश्चात घरबाट हजुरबा आमाले छुट्याएर राखिदिए पछि सामान्य जिवन कष्टकर बनेको आमाले मेलापत गरी हुर्काउनु भएको र आफू घरको काममा तल्लीन गरी जिवन विताएकी शिवको विवाह सोहि जिल्लाका तिर्थराज श्रेष्ठसँग गरिदिनु भयो । उहाँ काठमाडौंमा जागिर गर्ने हुँदा शिवलाई धेरै सहज भएको बताउनु हुन्छ । शिव गाउँमा मेलापात गरी बसेकी शिव छोराको जन्म पछि श्रीमान सँगै काठमाडौं पाटी प्यालेसमा काम गरेको हुँदा उहाँलाई धेरै कुराको जानकारी भएको र बुझ्ने खालको हुनुहुन्थ्यो । श्रीमान काममा जाने छोरा पनि स्कुल जाने बेला भएको हुँदा शिवलाई पनि त्यतिकै खाली बस्न भन्दा केही काम पाए गर्न हुन्थ्यो भनि श्रीमानसँग सल्ला गर्दा श्रीमानले आफै काम खोजी कपडा पसलमा काम लगाई दिनु भयो ।

त्यहाँ शिवलाई खाजा दिएर महिनाको ७,००० दिने गर्दथ्यो यसरी उहाँहरुको जीवन नलेकै थियो शिवले एक दिन महिलाले पनि टेम्पे चलाएको देखेर आफुले पनि चलाउने विचार गरिन र श्रीमानसँग सल्लाह गरीन । यसरी सल्लाह गर्दा श्रीमानले पहिला त नहुने बताउनु भयो तर आफुले सिके रै छाड्ने भने पछि श्रीमानले आफ्नै निर्णय गर्न सल्लाह दिनु भयो र शिवले RNAC मा आई सबै कुरा बुझि महिलालाई निशुल्क तालिम दिने संस्था J.C.I. नेपालमा गई ३ महिने तालिम लिनु भयो । र २०६८ सालमा ०६-३२९६३८ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त पश्चात पछि रुपा गिरी साहुको टेम्पो चलाउन थाल्नु भयो ।

यसरी साहुको टेम्पो चलाउन थाले पछि शिवको पनि कमाई राम्रो हुन थाल्यो टिपको हिसाबले साहुलाई बुझाउँदा अरु आफ्नै हुने हुँदा दिनकै कमाई हुँदा धेरै राम्रो भयो । सोचे जस्तो भएको बताउछिन् । छोरा स्कुल लाने ल्याउने श्रीमानले गर्नु भएको हुँदा आफुलाई धेरै सहयोग भएको बताउनु हुन्छ । पहिलात श्रीमानले आनाकानी गरेको तर विस्तारै सुधार कमाई राम्रो देखे पछि सहयोग र समर्थन अझ बढि भएको बताउनु हुन्छ ।

ट्राफिकसँग पनि त्यस्तो कुनै नराम्रो व्यवहार नभएको त्यहि हो गलति अनुसार चिट काटिदिन्छन् कहिले काही त्यस्तो भनाभन त भईहाल्छ तर त्यस्तो दुर्व्यवहार त भएको छैन भन्नु हुन्छ । चालक साथीहरूसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको कहिले काही कमाई राम्रो हुँदा भन्छौं सर

सापट चल्छ राम्रै छ तर गाउँमा भने ड्राइभरनी भइछ भनेर कुरा काट्ने त धेरै छन् आफ्नो परिवाले नै समर्थन गरेपछि केहि नहुने बताउनु हुन्छ ।

यसरी अहिले बच्चा आफू र श्रीमान गरी ३ जनाको परिवार वनस्थलीमा बस्दै आएका छौं २ वटा कोठा ८,००० हजारमा लिएका छौं छोरा राम्रै बोर्डिङमा पढ्छ अहिले श्रीमानले पनि टेम्पे नै चलाउनु हुन्छ २ जनाको कमाइले राम्रै पुगेको छ । बचत पनि हुन्छ अहिले आफ्नै टेम्पो किनेकी छु भविष्यमा घर जग्गा जोडि यही पेशालाई दिगो दिने योजना गरेकी छु । अहिले २ जनाको ६०,००० देखि ७०,००० हजार सम्म कमाई हुने बताउछिन् । यसरी यो पेशाले आफ्नो भविष्य उज्वल बनाएको र आफ्नै देशमा यो संघर्ष गर्दा धेरै खुबि भउको बताउछिन् यदि कुनै पनि दिदी बहिनीले यो पेशा अपनाउँदा धेरै राम्रो हुने बताउनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१८

वि.सं. २०२८ सालमा धादिङ्ग जिल्लामा जन्मेकी शुभद्रा महत(नाम परिवर्तन) मध्यम परिवारमा हुर्केकी थिइन् उहाँको बुबाको धादिङ्गमा तरकारी पसल थियो । घरकी जेठी छोरी राम्रै थियो । उनले कक्षा ८ सम्मको शिक्षा उत्तीर्ण गर्नु भएको छ । पढ्न मन नभए पछि व्यापारमै तल्लिन भएकी शुभद्रा राम्रै कमाई थियो । यसरी आमा गृहणी शुभद्रा बुवासँगै व्यापारमा काम गर्दा उनको १७ वर्षमा इम बहादुर थापासँग प्रेम विवाह भयो । विवाह पश्चात उनको बुबा आमाले प्रेम विवाह गरेकी भनी भित्र्याउनु भएन इम बहादुर ड्राइभर हुनुहुन्थ्यो । उहाँको श्रीमान ड्राइभर भएको हुँदा भन्न घृणा गर्नु हुन्थ्यो । यो थाहा पाए पछि धार्कै धादिङ्ग घर भएकी शुभद्रा श्रीमानसँगै काठमाडौं गई बस्ने विचार गर्नु भयो । श्रीमान सबै कुरा एकै चोटि मलाउन गाह्रो हुने हुँदा केहि वर्ष घरमै बस्न आग्रह गर्नु भयो । विवाह पश्चात ३ वर्ष घरमा गृहणी भई बसेकी शुभद्रा १ छोरीको आमा बनिन् । यसरी छोरीको जन्म पश्चात उनलाई घरमा त्यतिकै बस्न मन भएन र श्रीमानसँग आफूलाई व्यापारको अनुभव भएको र व्यापार गर्न काठमाडौं गई बस्ने इच्छा बताइन र श्रीमानले पनि आफ्नो कमाईमात्र थोरै हुने हुँदा सहमति जनाई काठमाडौं बल्खु ल्या कोठामा बस्न थाले १ छोरी श्रीमान र आफू ३ जनाको परिवार । आफूले तरकारी व्यापार गर्न थालिन भने श्रीमान पनि काठमाडौं सिटी भ्याली गाडी चलाउन थालेको बताउनु हुन्छ । यसरी २ वर्ष पछि फेरी शुभद्राले अर्को सन्तानको रूपमा छोरा जन्माइन र आफ्नो छोरी स्कूल जाने श्रीमान ड्राइभर र आफ्नो व्यापार राम्रै रहेको बताउनु हुन्छ ।

तर भाग्य विवश शुभद्राको श्रीमान गाडी रिजर्व लिएर जाँदा गाडी दुर्घटनामा परि निधन भएको हुँदा उहाँ भावविहल बनि त्यहाँबाट कोठा छाडी सितापाइला आउनु भयो । यसरी ३३ वर्षको उमेरमै एकल बनेकी शुभद्रा त्यो व्यापार छाडी त्यकिकै बस्न थाल्नु भयो तर उहाँलाई घर परिवारले सान्त्वना दिई केही गर्नु पर्ने छोरा छोरीको भविष्यको लागि भए पनि संघर्ष गर्न पर्ने सान्त्वना दिए पछि आफू श्रीमानको निधन भएको ३ वर्ष पछि आफू नजिक बस्ने बहिनीले टेम्पो चलाएको देखेर आफूले पनि त्यहि इच्छा राखि टेम्पो सिक्नलाई के कस्तो प्रक्रिया अपनाउनु पर्ने सबै सोधिन र देवि बहिनीले अहिले J.C.I. नेपालले तालिमको कोटा नखुलाएको तर पैसा तिरेर सिक्न पाइने बताए पछि देवि बहिनीलाई २०,००० हजार दिएर सिकाउन अनुरोध गर्नु भयो भने देवि बहिनीले पनि सिकाई दिनु भयो ३ महिना सिकेकी शुभद्राले २०६५/०३/१५ गते ट्राइल दिई लाइसेन्स प्राप्त गर्नु भयो । छोरा छोरीको लालन पालन गर्न श्रीमानकै पेशा अपनाएको शुभद्रा बताउनु हुन्छ ।

लाइसेन्स पाइसकेपछि देवि बहिनीको सहायताबाट सितापाइलाको साहुँको टेम्पो चलाउन सुरु गर्नु भयो । सुरुमा त विहान ६ बजे जाने आउँदा ८, ९ बजे हुँदा गाह्रो महशुश भएको शुभद्रालाई छोरीले खाना पकाई खाएर दुवै स्कूल जाने हुँदा सहज भएको बताउनु हुन्छ । यसरी सुरुमानै टिपको ४०० बुझाउनु पर्थ्यो भने आफ्नो मासिक आम्दानी २०,००० देखि २५,००० सम्म हुँदा आफ्नो सबै खर्च पुगेको बताउनु हुन्छ । साहुले पनि उहाँलाई धेरै सहयोग गरेको बताउनु हुन्छ । अहिले पनि उहि साहुको टेम्पो नै चलाएको बताउनु हुन्छ । सहुँसँग दाजु बहिनीको जस्तो सम्बन्ध छ भन्नु हुन्छ भने ट्राफिकले त कहिले काही सानो कुरामा पनि चिट काट्ने भनाभन त भइहाल्छ भन्नु हुन्छ । चालक सहचालक साथीहरूसँग पनि राम्रै सम्बन्ध रहेको बताउनु हुन्छ । यात्रुहरुले त भन सान्त्वना र हौसला दिनु हुन्छ यसरी आफ्नो पिडाको बावजुत यस पेशामा लागेकी मलाई घर माईत दुवै बाट सहयोग र समर्थन पाएकी छु । श्रीमानको निधन पश्चात कसैसँग २/४ पैसाको आवश्यकता पयो भनी हात थाप्न परको छैन । छोरा छोरी आफ्नो खर्च सबै जुटाएकी छु भन्नुहुन्छ । पहिला भन्दा अहिले मासिक आय पनि बढेको छ खर्च पनि त्यत्तिकै छ । काठमाडौँमा कोठा भाडा तिरी सबै किनी खादा पनि पुगेको छ केहि बचत पनि छ भन्नु हुन्छ ।

मेरो २ सन्तान अहिले +२ पढ्दै छन् धेरै सहयोग गर्छन् । छोरीले पनि टेम्पो चलाउन सिकेकी छिन् । बेला बेलामा कतै ड्राइभर नभएको बेला चलाउन जान्छिन भन्नु हुन्छ । अहिले आफ्नै टेम्पो किनेकी छु मासिक ३०,००० देखि ४०,००० हजार सम्म आम्दानी हुन्छ । भविष्यमा यहि पेशाले काठमाडौँमा घर घडेरी जोड्ने इच्छा छ र दिगो रुपमा यहि पेशामा लाग्ने योजना छ । यदि यो पेशा नराम्रो भएको भए म यो अवस्थासम्म आउने थिएन होल । त्यसैले यो पेशामा हात हाले धेरै अगाडी बढ्न सक्ने जानकारी दिनु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -१९

कुमारी सार्कीको (नाम परिवर्तन) जन्म २०३८ सालमा भापा जिल्लामा भएको थियो । उहाँ गरिब परिवारमा हुर्किएकी कुमारीले कक्षा ८ सम्मको शिक्षा प्राप्त गर्नु भएको छ । घरकी जेठी छोरी कुमारी पढ्न मन नभए पछि घरमा बाबा अमालार्य काममा सघाउने कुमारी कहिले मेलापात अचो पैचो समेत गर्नु हुन्थ्यो । सामान्य खेला पाती गरी जिवीकोपार्जन गरेर हुर्किएकी कुमारीको विवाह धरमपुर गा.वि.स.का श्याम नेपालीसँग मागी विवाह भएको थियो । गरिबकी छोरी कुमारी सामान्य परिवारमा विवाह भए पश्चात घरमा खेला मेलापता गरी आफ्नो जीवन गुजरा गर्नु भएको बताउनु हुन्छ । श्रीमान् पनि खेतीपाती नै गर्ने अरु दाजुभाइ छुट्टिएका कुमारीको जेठाजुहरु कुमारीको श्रीमान् कान्छ हुँदा सासु, सुरा बुढाबुढी पाल्नु पर्ने हुँदा पैसा खासै देख्न नपाएको बताउनुहुन्छ । यसरी खेतीपातीमा जिवन धान्न नसकिने कुमारी सानै उमेरमा अर्काको घरधान्न गएकी र सानैमा छोरीको जन्म भए पछि बल्ल बल्ल घर व्यवहार गुजारेकी कुमारी छोरी २ वर्षको हुँदा माइतमा छोडी श्रीमान श्रीमती दुवै विदेश जाने सल्लाह गरी दुवै जना साउदीको खाडी मुलुकमा पुगेको बताउनु हुन्छ । श्रीमान घरबनाउनेमा आफू घरको काम परेको बताउनु हुन्छ । दुवै जना त्यहाँ २ वर्ष विताएर फर्केको बताउनु हुन्छ । कुमारी घरको काममा धेरै खट्नु पर्ने तर तलब चाही समयमा नै दिने थियणे भने तलब नेपाली १५,००० हजार मात्र भएको बताउनु हुन्छ । यसरी घरमा फर्केर फेरी कुवेत गएको कुवेतमा पनि घरकै काममा गएको त्यहाँ पनि तलब कम भएका कारण ३ वर्ष विताएर अब नेपालमै केही गर्नु पर्ने सोचमा आएकी कुमारी काठमाडौंमै बस्न थालीन् ।

यसरी ५ वर्ष साउदी र कुवेतमा काम गरेकी कुमारी आफूलाई त्यहाँ त्यस्तो दुर्व्यवहार नभएको तर श्रम शोषण बढी भएको बताउनु हुन्छ । नेपाल आई काठमाडौंमा केही गर्ने सोच लिएका कुमारीको दाम्पती दुवैले टेम्पो चलाउन सिकेको बताउनु हुन्छ । आफूले J.C.I. नेपालबाट ३ महिना सिकेको र श्रीमानले पैसा तिरेर प्राइभेट इन्स्टिच्यूटमा सिकेको बताउनु हुन्छ । आफूले ३ महिनाको अवधि पछि ०७-५१४९९२ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गरेको र साहुको टेम्पो लगाउन सुरु गरेको बताउनु हुन्छ । यसरी दुवै दम्पती गुल्मीकी टेम्पो व्यवसायी सिता नेपालीको टेम्पो चलाएको बताउनु हुन्छ । उहाँ महिला त्यस माथि पनि हामी एउटै जातका भएकोले म माथी त्यस्तो कुनै नराम्रो दुर्व्यवहार भएन र दिदीले मलाई तलबमा बस्ने की टिपको हिसाब भन्दा टिपको हिसाबमा बस्ने भनी टिपको हिसाबमा टेम्पो चलाउन थाले उहाँले हामी माथी घरै गुन लगाउनु भएको कहिले काही आफैले खाना ल्याइ दिनु हुन्थ्यो त कहिले आज टिपको पैसा दिन्द दिदी भोलि दिन्छ आज चाहिएको छ भन्दा ५ हुन्छ भन्नु हुन्थ्यो । यसरी उहाँको टेम्पो ५ वर्ष सम्म चलाउँदा ट्राफिक, चालक, सहचालकहरु सबैसँग राम्रो व्यवहार नै छ । तर एक पटक ट्राफिकले

त्रिपुरेश्वरमा जाममा हुँदा जाउ भनेर सिठ्ठी बजाउँदा उसको हात मेरो टेम्पोको ऐनामा ठोक्किदा म सरकारी पोसाक लगाएको मान्छेलाई टेम्पोले हानिस भनि कराउँदा ठोक्किएको हो के सजाय दिन मिल्छ, दिनुस भन्दा ३ घण्टा चौकि हिड् भनि भित्र लगेर ट्राफिक महिलालाई भनि पटिन लगायो ट्राफिक महिलाले आफू माथि हातपात गरेको र कपडा समेत च्याति दिएको बताउनु हुन्छ । खुल्ला ठाउँमा एउटा साजय सुनाएर भित्र चौकीमा लगी यसरी अर्कै सजाय दिएको बताउनु हुन्छ ।

यसरी विदेश जानु देखि लिएर टेम्पो ड्राइभर हुँदा सम्म आफ्नो घर परिवारले धेरै समर्थन र सहयोग गरेको बताउनु हुन्छ । आफुलाई गाउँ समाजमा धेरै इज्जत गरेको जुन आफ्नै पसिना बगाई खाएको छ भन्नु हुन्छ । दुई वर्षको छोरी छोडी विदेश लागेकी कुमारीको छोरी अहिले BBS II year शंकरदेवमा पढ्दै गरेको बताउनु हुन्छ । पहिला साहुको टेम्पो चलाउदा १२०००-१५००० हजार हुन्थ्यो भने २ वर्ष भयो आफ्नो टेम्पो किनेको छु मासिक ४०००० हजार कमाई हुने बताउनु हुन्छ श्रीमान खेतीपातीको समयमा गाँउ गई खेतीपाती लगाउनु हुन्छ खेतीपाती नभएको बेला टेम्पो चलाउन आउनु हुन्छ । टेम्पोको किस्ता तिर्न अब १ वर्ष बाकी रहेको छ भन्नु हुन्छ घर माईत तिर बेला बेलामा सक्दो सहयोग गर्छ । बाफलमा २ वटा कोठा ८,५०० तिर्नु पर्छ पुगेकै छ यदी पहिलाको अवस्थामा गाँउ मै खेतीपाती गरी बसेको भए यो अवस्थामा आफू नहुने र छोरीले पनि पढ्न नपाउने सुनाउनु हुन्छ । १ छोरी श्रीमान र आफू ३ जनाको परिवार छौ पुगेकै छ भन्नु हुन्छ । भविष्यमा यो पेशालाई दिगो दिने र काठमाण्डौमा घर घडेरी जोड्ने योजना छ भन्नु हुन्छ यदी हामी जस्ता अनपढ मात्र होइन पढ्का दिदी बहिनीले पनि यो पेशा आफनाई आफ्नो भविष्य बनाउन सक्नु हुन्छ यो पेशालाई घृणा नगर्नुस् पेशा सबै एउटै हो एकदम राम्रो छ भन्नु हुन्छ ।

बैयक्तिक अध्ययन -२०

कल्पना तामाङको (नाम परिवर्तन) जन्म वि.सं. २०३५ मा रामेछाप जिल्लामा भएको हो । गरिब परिवारमा भएको थियो । उहाँ गरिब परिवारमा जन्मेका ९ सान्तन मध्ये आफू जेठी छोरी भएको बताउनु हुन्छ । आफ्नो पालामा पढाईको त्यति महत्व नभएको र गरि परिवारमा जन्मेको हुँदा भाइ बहिनी हेर्न मात्र ठिक्क हुने आफूले पढ्दै नपढेको बताउनु हुन्छ । उहाँ धेरै सन्तान भएकाले आमा बाबाले आफन्त पर्नेको घर गोदावरीमा १० वर्षको हुँदा काम गर्न पठाउनु भयो । त्यहाँ बाट आफ्नो दिनचार्य विताएकी कल्पनाको कहिले काही जर्मनका विदेशीहरु त्यहाँ आउदा जाउ भन्दा नगएको बताउनु हुन्छ । यसरी विदेशीसँग आउने जानेक्रममा रुद्र श्रेष्ठसँग भेट भयो र इन्टरकाष्ट विवाह हुन पुग्यो । आफ्नो ५ बटी दिदी बहिनी मध्ये फरक जातसँग विवाह भएपछि घरमा सबैले घृणा गर्नु हुन्थ्यो भन्नुहुन्छ । स्वयम्भू घर भएकी रुद्र रामेछापकी केटी त्यसमा पनि अर्काको घरमा काम गर्न र गरिब परिवारको भए पछि घर परिवारमा हेला हुन्थ्यो । घरमा भनेको समयमा खान नपाउने लगाउन नपाउने बताउनु हुन्छ, त्यसमा पनि दलाली काम गर्न श्रीमान घरमा त्यति नबस्ने बाहिर हिड्ने आफूले केही भनेमा रिसाउने गर्नु हुन्थ्यो । यसरी जस्तो पिडा पानि सहेकी कल्पनाले २०६२ सालमा छोराको जन्म दिईन छोराको जन्म पछि घरमा बस्ने बोलमा खान लगाउन नपाइने कल्पनालाई केही काम गर्न खोज्नु भयो । यसरी दुःख पिडा भोगेकी कल्पनाले आफ्नो घर परिवार र पिडाको बारेमा माइतमा सुनाउँदा आफ्नो बहिनीले टेम्पो चलाउने हुँदा टेम्पो सिक्न अनुरोध गरीन साईली बहिनी कोपिलाले टेम्पो चलाएर आफ्नो भविष्य राम्रो भएको र आफूलाई पनि त्यो पिडामा बस्न भन्दा टेम्पो चलाउन सिकी टेम्पो चलाउन अनुरोध गरे पछि श्रीमानसँग सल्लाह गर्दा श्रीमानले समर्थन गर्नु भएको तर घर परिवारले घृणा गरेको बताउनु हुन्छ ।

बहिनीको माध्यमबाट J.C.I. नेपालमा गई ३ महानाको तालिम लिदा बैंक लगाउन नजान्दा खुट्टामा हान्ते बचन सुन्नु पर्ने विविध समस्या भोगिन आफूले टेम्पो चलाउन सिकेकी कल्पना भन्नु हुन्छ । यसरी २०६८ सालमा ००६४-८४३५४१ नम्बरको लाइसेन्स प्राप्त गरेकी कल्पनाले साहुँको टेम्पो चलाउन थालेको बताउनुहुन्छ । श्रीमानको घर काठमाडौँ स्वयम्भूमा भएता पनि उहाँ केहि नभएको जस्तो हुनुहुन्थ्यो किनकी त्यस घरमा आफूलाई कुनै सम्मानको ठाउँ नभएको बताउनु हुन्छ । २०६२ सालमा विवाह भएर २०६४ सालमा सन्तानको रुपमा छोरा जन्माएकी कल्पनाले ४ वर्षको छोरा बहिनी कोपिलाको छोरीलाई हेर्न जिम्मा लगाई आफूले टेम्पो चलाएको भन्नु हुन्छ । टेम्पो चलाउन घरपरिवार बाहेक श्रीमानको समर्थन पाएकी कल्पना लाइसेन्स प्राप्त पछि साहुँको टेम्पो चलाउँदा श्रीमानले शंका गर्ने बेलुका कहिले काहि अन्तिम टिप पर्दा टेम्पो विग्रदा ढिलो

घरमा जाँदा भगडा हुने गर्दथ्यो भन्नु हुन्छ । अन्तरजातिय विवाहले भन आफूलाई अष्टेरोमा पारेको बताउनु हुन्छ । त्यसमा पनि नेवारको घरमा साह्रै गाह्रो हुने बताउनु हुन्छ । यसरी ४ वर्ष सम्म साहुको टेम्पो चलाएकी कल्पनाले टिप हिसाले चलाउथे साहुलाई टिपको ४०० दिनै पर्दथ्यो मासिक आम्दानी १२,००० देखि १८,००० सम्म हुन्थ्यो भने अतिरिक्त आम्दानीको रूपमा दैनिक ५०० देखि ६०० हुन्थ्यो यसरी राम्रो कमाइले गर्दा मेरो जिवन नै परिवर्तन गराएको थियो । दिनकाट्न मुस्कल हुने घरमा आफ्नो कमाइले सजिलो बनायो । मेरो लवाई खुवाई देखेर देउरानी जेठानी कुरा गर्ने गर्थे भने मेरो पक्षमा नराम्रो बोल्ने मानिस मेरो बारेमा बोल्न छाडे अहिले ३ वर्ष भयो आफ्नै टेम्पो किनेकी छु । मासिक ४०,००० आम्दानी हुन्छ साहुको टेम्पो चलाउँदा देखि अहिलेसम्म त्यति गाह्रो परेको छैन । पहिला साहुसँग पनि राम्रो सम्बन्ध थियो भन्नु हुन्छ । ट्राफिकले भने कहिले काहि गल्ती अनुसार चिट काट्छन् । त्यो समयमा तिमीहरुको लागि कमाएको हैन म बच्चा आफ्नो लागि कमाएको हो भन्छु । हासेर टारछन् भन्न हुन्छ । चालक साथीहरुले काठमाडौँमा घर छ श्रीमान दलाली किन टेम्पो ड्राइभर हुन पयो भन्नु हुन्छ जो जे भए पनि आफ्नो भित्री पिडाले आज यो अवस्थामा आइपुगे भन्छु, भन्नुहुन्छ ।

यसरी अहिलेसम्म कसैसँग नराम्रो भएको छैन धेरै खुसि र सुखि छु । अन्तरजातिइ विवाह गरेर ठक्कर पाएकाले आफू कति नपढे पनि सरकारी जागिर सरहको कमाई गर्छ अहिले छोरो १२ वर्षको भयो कक्षा ६ मा राम्रै बोर्डिङमा पढेको छ । आफुले टेम्पो चलाएबाट श्रीमानसँग ३/४ पैसा माग्नु परेको छैन कति पिडा भोगेर यो अवस्थामा आए सुखि छु । भविष्यमा आफ्नै कमाइले घर घडेरी जोड्ने र यो पेशालाई दिगो दिने सोचमा छु । यो पेशालाई कसैले घृणा नगर्नु पेशा सबै एकै हो । संघर्ष जेमा गरे पनि फल पाइन्छ । तर म भन्छु । हामी महिला विदेश जानु भन्दा यही पेशा गरी बसेमा धेरै राम्रो छ भन्नुहुन्छ ।

सन्दर्भ सूची

- अधिकारी, मिलिना, (२०६१) काठमाडौं टेम्पु चालक पेशामा संलग्न महिलाहरूको एक समाजशास्त्रीय अध्ययन अप्रकाशित शोधपत्र त्रि.वि.वि. कीर्तिपुर ।
- अर्याल भोजेन्द्र(२०६८): सामाजिक परिवर्तन र विकासको अध्ययन, ज्ञानकुञ्ज प्रकाशन, कीर्तिपुर ।
- आचार्य, बलराम,(२०६८): लैङ्गिक र महिलावादी अध्ययन, नेसनल बुक्स सेन्टर, काठमाडौं
- आचार्य, बलराम, (२०५७) समाजशास्त्रीय अनुसन्धान पद्धति, विद्यार्थी प्रकाशन,पोखरा ।
- गौतम, टिकाराम,(२०६६) : सामाजिक संस्था र प्रक्रियाको विश्लेषण, विद्यार्थी पुस्तक भण्डार, काठमाडौं ।
- आर्चाय, बलराम (१९९७): समाज शास्त्रीय अनुसन्धान पद्धति
- देबकोटा, डा. पदमलाल र ओझा, नेत्रकुमार (२०६६): समाजशास्त्रमा सैद्धान्तिक दृष्टिकोणहरू, एकेडेमिक बुक्स सेन्टर, काठमाडौं ।
- बृहत् नेपाली शब्दकोष, (२०६१), नेपाल प्रज्ञा प्रतिष्ठान ।
- भट्ट अर्चना (२०६४) : टेम्पो चालक महिलाको आर्थिक, सामाजिक अवस्था : एक समाजशास्त्रीय अध्ययन अप्रकाशित शोधपत्र त्रि.वि.वि. कीर्तिपुर ।
- भट्टराई चमिना (२०६९): 'गुन्डा कति पिटें-पिटें'(लक्ष्मी शर्मा पहिलो नेपाली महिला टेम्पु चालक): सौर्य राष्ट्रिय दैनिक ।
- मार्क्सवादी नारीवादी(१८८४) :
- नेपाल प्रज्ञाप्रतिष्ठान, २०६१
- हरेक पल डट कम, २०७१ कार्तिक २०
- केन्द्रीय तथ्याङ्क विभाग, २०६८
- भासिन, कमला, आखिर यो जेण्डर के हो त ? अनुवादक तथा प्रकाशन स्त्री शक्ति, काठमाडौं, १९९३ ।
- तेह्रौं योजना (आव २०७०/७१-२०७२/७३) राष्ट्रिय योजना आयोग
- नेपालमा महिला मानव अधिकारको विकासक्रम, राष्ट्रिय महिला आयोग २०५८ ।
- नेपालमा महिलाको सामाजिक, आर्थिक तथा राजनीतिक अवस्था : एक अध्ययन, राष्ट्रिय महिला आयोग २०७० ।
- नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ कानून किताब व्यवस्था समिति, काठमाडौं ।
- कान्तिपुर राष्ट्रिय दैनिकका सम्बन्धित अंकहरू पुष २ , २०७१ ।
- कारोबार राष्ट्रिय दैनिकका सम्बन्धित अंकहरू माघ १३ , २०७१।
- वेइजिड +५ राष्ट्रिय प्रतिवेदन, महिला बालबालिका तथा समाज कल्याण मन्त्रालय, २००० ।

अन्नपूर्ण पोष्ट, भदौ २०६९,

नेपाल महिला मानव अधिकारको विकास क्रम , राष्ट्रिय महिला आयोग २०७०

Acharya, Meena (1981), *Status of Women in Nepal*.

Brewer Pat (1884), *Origin of the family, Private Property and the State*. Resistance Books, Australia.

De Souza, Alfped (1980), *Women in Contemporary, India and South Asia* Monohar Publication, New Delhi.

Eadarsha.com, Ashar 9, 2071

Electric Vehicle Association of Nepal (EVAN).

Gender Equality and Empowerment of Women, 1997

Labour Force Survey, 2008

Nepal Human Development Report, UNDP, Pulchowk, Lalitpur, 1998

Population Censu (2011), CBS, Kathmandu.

Population on Census (1991), *Central Bureau of Statistics*, Thapathali, Kathmandu.

Selma, James, Mariarogu Dallacosta, *Women and the Subversion of the Community*.

Shah, Anjali (2001), *Women in Electric Vehicle (Safe Tempa) Driving Profession*, Thesis Trichandra Campus, 2001.

Sharma, Asha (1980), *Proffessional Women and Development: A Case Study of Kathmandu Valley*.

Status of Women in Nepal (1994), CEDA, Kathmandu.

Status of Women, Volume II, Part I, 1991, CEDA, Kathmandu.

The Worlds Women Trends and Statistics, United States Season Bureau 2014.

United States Census Bureau, 2014.

प्रश्नावली

१. व्यक्तिगत विवरण

नाम :

उमेर :

स्थायी ठेगाना :

अस्थायी ठेगाना :

जाति :

धर्म :

वैवाहिक स्थिति : विवाहित / अविवाहित / एकल

२. पारिवारिक विवरण :

सि.नं.	नाम	नाता	लिङ्ग	उमेर	शिक्षा	पेशा	कैफियत

तपाईं कहाँ बस्नु हुन्छ ?

क) आफ्नैघरमा

ख) भाडाको घरमा

यदि भाडाको घर हो भने कति ओटा कोठा छन् ?

मासिक कति भाडा तिर्नु हुन्छ ?

आफ्नैघर भए घरको अवस्था कस्तो छ ?

कच्ची ()

पक्की ()

अन्य ()

३. शैक्षिक अवस्था

क) सामान्य लेखपढ गर्न जान्ने ()

ख) प्रवेशिका उत्तिर्ण ()

ग) प्रमाणपत्र तह उत्तिर्ण ()

घ) स्नातक तह उत्तिर्ण ()

ड) स्नातकोत्तर उत्तिर्ण ()

४. कामको अवस्था

- क) यस पेशामा संलग्न भएका कति समय भयो ?
- ख) दिनको कति घण्टा काम गर्नु हुन्छ ?
- ग) कति बजेदेखि कति बजे सम्म काम गर्नु हुन्छ ?

यस पेशामा आउनु अगाडि अन्य कुनै पेशामा संलग्नता

- क) थियो ()
- ख) थिएन ()

संलग्नता थियो भने

कस्तो पेशा ? कहाँ ?

उक्त पेशा छोड्नुको कारण :

- क)
- ख)
- ग)
- घ)

यस पेशा प्रति आकर्षित हुनुको मुख्य कारण :

- क)
- ख)
- ग)
- घ)

यस रुटमा आउन अगाडि अन्य रुटमा काम गरेको/नगरेको गरेको भए कहाँ र कहिले ?

<u>स्थान</u>	<u>समय</u>
क)
ख)
ग)
घ)

उक्त रुट छोड्नुको कारण :

- क)
- ख)
- ग)
- घ)

५. तालिम

कस्तो प्रकारको तालिम लिएको ?

क) औपचारिक ()

ख) अनौपचारिक ()

औपचारिक भए तालिम दिने संस्थाको नाम :

तालिम अवधि :

तालिम शुल्क :

६. तलब

तलब दिने प्रक्रिया कस्तो छ ?

क) दैनिक ()

ख) साप्ताहिक ()

ग) पाक्षिक ()

घ) माषिक ()

तलबको आकार

१००००-१२००० ()

१२०००-१४००० ()

ठीक समयमा तलब दिन्छ ?

क) दिन्छ ()

ख) दिदैन ()

ग) कहिले काही ढिला हुन्छ ()

आफ्नो वर्तमान तलबबाट सन्तुष्ट छ/छैन/ठिकै

यदि छैन भने कहिले आफ्नो साहुसँग तलबको बारेमा कुरा गरेको छ/छैन ?

यदि छ भने साहुको कस्तो प्रतिक्रिया छ ?

.....

तलबको कति प्रतिशत निम्न कुरा खर्च हुन्छ ?

क) परिवारको लागि :

ख) आफ्नो लागि :

ग) अन्यको लागि :

७. यस पेशाबाट मासिक आय व्यय कति हुन्छ ?

आय :

व्यय :

८. तपाईं काममा जाँदा तपाईंको बच्चाको हेरविचार कसले गर्छ ?

हालको साहु (मालिक) सँगको सम्बन्ध कस्तो छ ?

क) सामान्य () ख) एकदम राम्रो ()

ग) राम्रो () घ) नराम्रो ()

साहु (मालिक) ले कहिले नराम्रो व्यवहार गरेको छ/छैन ? यदि गरेको छ भने कस्तो प्रकारको ?

क) आवश्यक गाली गर्ने वा निकाल्ने धम्की दिने ()

ख) यौनजन्य हैरानी ()

ग) समयमा पारिश्रमिक नदिने ()

घ) अन्य ()

यस प्रकारको व्यवहार कहिले कहिले गर्छ ?

क) प्राय सधै () ख) कहिले काही ()

टेम्पो चलाउने बेलामा यात्रीको व्यवहार कस्तो हुन्छ ?

क) सम्मानजनक () ख) अप्ठ्यारो मान्ने ()

ग) नराम्रो () घ) सामान्य ()

९. पारिवारिक समर्थन तथा तपाईंप्रति उनीहरूको व्यवहार कस्तो छ ?

क) एकदम राम्रो समर्थन तथा तपाईंले गरेको कामको प्रशंसा गर्छन् । ()

ख) उनीहरूलाई पेशा मन परेको छैन र छोड्नुको लागि सल्लाह दिन्छन् । ()

ग) तपाईंले गरेको कुनै कामको मतलब राख्दैनन् । ()

घ) तपाईंले गरेको काम प्रति उनीहरू खुशी छैनन् तर तपाईंको बारेमा केही भन्न सक्दैनन् । ()

१०. भविष्यको योजना

क) यस कामबाट खुशी छ/छैन

ख) यदि छैन भने यो पेशा छोड्नु चाहनु हुन्छ/हुदैन ।

ग) यदि छोड्नु चाहनु हुन्छ भने अन्य के गर्न चाहनु हुन्छ ?

११. तपाईं जस्तै अन्य महिला दिदी बहिनीहरूलाई यस पेशामा आउन चाहेमा कस्तो सल्लाह दिनु हुन्छ ?

क) यो पेशा एकदम राम्रो छ । () ख) यो पेशा नराम्रो छ । ()

ग) यो पेशा ठिकै छ । () घ) यो पेशा साधारण छ । ()