



दैनिक जागरण

प्रकृति सबसे बड़ी रचयिता है

# यातायात के नए नियम

यातायात नियमों के उल्लंघन पर भारी जुर्माने को लेकर उठे सवालों के बीच केंद्रीय सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी का यह बयान सामने आया है कि नए प्रावधानों का उद्देश्य ट्रैफिक नियमों का पालन सुनिश्चित करना है, न कि सरकारी खजाना भरना। उन्होंने यह भी रेखांकित किया कि भारत में प्रतिवर्ष करीब पांच लाख दुर्घटनाएं होती हैं, जिनमें डेढ़ लाख लोगों की जान जाती है। यह हर लिहाज से एक भयावह आंकड़ा है, लेकिन यातायात नियमों के उल्लंघन पर भारी जुर्माना लगाने के साथ ही जिन कुछ और उपायों की जरूरत है उनकी पूर्ति भी तो की जानी चाहिए। सबसे पहले तो यही आवश्यक था कि लोगों को आगाह किया जाता कि यातायात के नए नियमों का उल्लंघन किनासा महंगा साबित होगा? इसी क्रम में कोई जागरूकता अभियान भी चलाया जाना चाहिए था। कोई नहीं जानता कि ऐसा कुछ करने की जरूरत क्यों नहीं समझी गई? शायद ऐसे किसी अभियान के अभाव के चलते ही ऐसे समाचार आ रहे हैं कि ट्रैक्टर चालक पर 59 हजार तो दोपहिया वाहन चालकों पर 24 हजार रुपये का जुर्माना लगा। कुछ मामलों में तो वाहन की कीमत से अधिक जुर्माना लगा है। ऐसे समाचार तो दहशत का माहौल ही बनाएंगे। अभी भी समय है। लोगों को जागरूक और आगाह करने का काम किया ही जाना चाहिए। यह मान लेने का कोई मतलब नहीं कि सभी लोग यातायात के नए नियमों से अवगत हो गए हैं।

इसमें संदेह नहीं कि सड़क दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण वाहन चालकों की लापरवाही होती है, लेकिन सड़कों के डिजाइन में खामी, सड़कों के गड्डे, सड़क के किनारे का अतिक्रमण, आवाय पशु, रोशनी की कमी के कारण भी हादसे होते हैं। स्पष्ट है कि सड़कों के बेहतर रखरखाव के साथ ही यातायात व्यवस्था भी दुरुस्त की जानी चाहिए। क्या यह उचित नहीं होगा कि सड़कों के रखरखाव में लापरवाही बरतने वालों को भी भारी जुर्माने का भागीदार बनाया जाए? कम से कम यातायात पुलिस के संख्याबल के अभाव को तो प्राथमिकता के आधार पर दूर ही किया जाना चाहिए। चूंकि भारी जुर्माने के प्रावधान अमल में आने के बाद अवैध वसूली का भी अंदेश है इसलिए ऐसी कोई व्यवस्था की जानी चाहिए कि ट्रैफिक पुलिस यातायात नियमों का उल्लंघन करने वालों के खिलाफ इलेक्ट्रनिक सबूतों से लैस होे। यह भी आवश्यक है कि सरकारी वाहन किसी तरह की रियायत न पाने पाएं और भारी वाहनों पर खास निगाह रखी जाए। सड़क दुर्घटनाएं रोकने के मकसद को पूरा करने में संकीर्ण राजनीति के लिए कोई स्थान नहीं हो सकता, लेकिन यह एक विडंबना ही है कि कुछ राज्य सरकारें असहयोग का प्रदर्शन करती हुई दिख रही हैं।

## प्रदूषण नियंत्रण की पहल

पेट्रोल और डीजल से होने वाले प्रदूषण को रोकने के लिए बिहार सरकार को कोशिश सफल होती दिखाई दे रही है। इसी उद्देश्य से राज्य सरकार ने ई-रिक्शा के परिचालन को बढ़ावा दिया था। शायद यही वजह है कि देशभर में सबसे अधिक ई-रिक्शो बिहार में चल रहे हैं। यह भी काबिल-ए-तारीफ है कि सरकार ने शहरी क्षेत्र में सीएनजी वाहनों को बढ़ावा देने का निर्णय किया है। इस उद्देश्य से शहरों में सीएनजी पंप की संख्या बढ़ाई जा रही है। राज्य सरकार परिवहन क्षेत्र की चुनौतियों को देखते हुए नई परिवहन नीति लाने पर विचार कर रही है। एक निश्चित समय सीमा में पेट्रोल-डीजल से चलने वाले व्यावसायिक वाहनों को चरणबद्ध तरीके से सीएनजी वाहनों में बदला जाएगा। व्यावसायिक ट्रिप्टकोण से भी यह लाभप्रद है, क्योंकि सीएनजी पेट्रोल एवं डीजल से सस्ती है। इससे राज्य में बढ़ते प्रदूषण पर भी नियंत्रण पाया जा सकेगा। इस दिशा में मुख्यमंत्री की पहल उसी दिना दिख गई थी, जब वे जुलाई में चल रहे विधानमंडल सत्र के दौरान इलेक्ट्रिक कार से ही आवास से विधानसभा पहुंचे थे। उस समय सरकार की ओर से कहा गया था कि राज्य सरकार के अन्य मंत्री एवं अधिकारी भी इलेक्ट्रिक कार की ही सवारी करेंगे। इसी कड़ी में केंद्रीय ऊर्जा मंत्रालय के अधीन काम करने वाली एजेंसी एनजी इफिशिएंसी सर्विसेज लिमिटेड राज्य सरकार को पांच और इलेक्ट्रिक कार उपलब्ध कराने का रही है। मुख्यमंत्री ग्राम्य परिवहन योजना के तहत युवाओं को रोजगार मुहैया कराने के ख्याल से सरकार इन्हीं वाहनों को बढ़ावा दे रही है। वहीं राज्य के छोटे-छोटे शहरों में बेतरीयव हॉम से ई-रिक्शा के चलने के कारण लग रहे जाम पर भी सरकार की नजर है। इसलिए परमिट देने के नियमों को भी कड़े किए जाने का प्रावधान करने की तैयारी है। इन उपायों से एक ओर जहां पर्यावरण का संरक्षण हो सकेगा वहीं सड़कों की सेप्टी ऑर्टिड से दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों में कमी आएगी। सरकार की सोच है कि ऐसी नीति बनाई जाए जिससे सड़क हादसों में पचास फीसद कमी की जा सके। इसके लिए सभी रूटों पर परमिट देने से पहले व्यापक जांच किए जाने की जरूरत भी बनाई गई है। हाल में यातायात नियमों में किए गए बदलाव का भी अंशर दिखना शुरू हो गया है। इससे प्राइवेट या व्यावसायिक, किसी तरह के वाहनों को फिट रखना जरूरी होगा।

# ऑटो सेक्टर में गिरावट की वजह

सौरम सिंह

वैश्विक स्तर पर जिस तरह मंदी और गह्राने का संकेत दे रही है उससे आने वाले दिनों में देश की आर्थिक विकास दर और गिर सकती है। ऐसी स्थिति में जब कोई देश अपने को विकसित करना चाहता तो उसके सामने मुख्य रूप से तीन समस्याएं होती हैं। पहला यह कि वह किस वस्तु का उत्पादन करे और किसका न करे। दूसरे विभिन्न प्रयोगों में संसाधनों का आवंटन कैसे करे। तीसरा यह कि उत्पादन की क्रिया किसके द्वारा संभव करे, मजदूरन निजी क्षेत्र, सरकारी क्षेत्र या दोनों की सहभागिता से। इन तीनों समस्याओं से निजात पाने के लिए भी तीन रास्ते सुझाए गए हैं। जिसमें बाजार व्यवस्था, नियोजन प्रणाली और मिश्रित आर्थिक प्रणाली शामिल हैं, पर सच्चाई यह है कि बाजार काफी बड़े पैमाने पर चरमरा गए हैं। एक तरफ उत्पादन और बिक्री पर अंसर पड़ा है तो दूसरी तरफ इसमें खपत होने वाला मानव श्रम बेरोजगार हो रहा है। सरकारी नीतियां या तो खत्म हो रही हैं या कम की जा रही हैं।

बहरहाल जब प्रश्न आर्थिक होते हैं तो वे गंभीर होते हैं ऐसा इसलिए, क्योंकि सामाजिक

**सड़कों पर भीड़- भाड़ से यात्रा बहुत कठिन हुई है ऐसे में कार खरीदने वाले भी कुछहद तक इससे मुह मोड़ रहे हैं**

उत्थान और विकास के लिए इस पहलू को सशक्त करना पड़ता है। ऑटो इंडस्ट्री में सुस्ती इन दिनों आर्थिक विकास के लिए बड़ी चुनौती बन गई है। 20 फीसद ट्रेक्टर की बिकवाली घटी है। लगभग इतनी ही संख्या में ट्रकों की भी बिक्री में कमी बताई जा रही है। कार आदि की भी बिक्री लगातार कम हो रही है। इसके चलते ऑटो पार्ट्स भी नहीं बिक रहे हैं। गौरतलब है कि ऑटो पार्ट्स के क्षेत्र में 50 लाख लोगों को रोजगार मिला हुआ है जिसमें से 10 लाख कभी भी नौकरी से बाहर किए जा सकते हैं। हलांकि कहा जा रहा है कि 4 लाख के आसपास घर भेजे जा चुके हैं। अब सवाल यह है कि ऐसा क्यों हो रहा है। इसके पीछे बड़ा कारण नॉन बैंकिंग फाइनेंशियल कंपनियों ने लोन देने में जो सख्ती दिखाई है उसे भी माना जा रहा है। इसके चलते

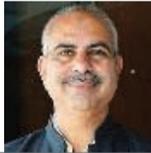
खरीदार उनसे कटे हैं। इतना ही नहीं इनका पैसा जो बाजार में फंस गया है उसकी वसूली भी ठीक से नहीं हो पा रही है। ये कंपनियां स्वयं घाटे का शिकार हैं। ईंधन की बढ़ी हुई कीमतें, अंतरराष्ट्रीय बाजार में रुपये की कीमत में लगातार गिरावट भी ऑटो इंडस्ट्री के लिए खतरा पैदा कर रही हैं। सड़कों पर भीड़-भाड़ से यात्रा भी बहुत कठिन हुई है ऐसे में कार खरीदने वाले ट्रैफिक समस्या को देखते हुए भी कुछ हद तक इससे मुह मोड़ रहे हैं। हलांकि यह सुस्ती दुनिया भर में कमोबेश देखी जा सकती है, पर भारत में यह लगातार चिंता का सबब बनी हुई है। पश्चिा की तीसरी बड़ी अर्थव्यवस्था में सुस्ती के चलते कारों से लेकर कपड़ों तक हर उत्पाद की बिक्री घट रही है। इसे थामने के लिए सरकार को सशक्त उठाने होंगे।

बेशक सरकार तीन तलाक, अनुच्छेद 370 और अंतरराष्ट्रीय फलक पर कई अच्छे निर्णयों से देश को और लोगों के हितों को मजबूत किया है, पर उसको नहीं भूलना चाहिए कि जिन छोटी-छोटी बातों से देश बनता है और लोगों का हित संबर्द्धन होता है उसे लेकर जो मात्र भी उदासीनता भारी पड़ सकती है।

(लेखक स्वतंत्र टिप्पणीकार है)

रशीद किदवाई

**संघ प्रमुख मोहन भागवत से जमीयत उलमा-ए-हिंद के मुखिया मौलाना अरशद मदनी की मुलाकात दूरगामी नतीजों की आधारशिला हो सकती है**



मौलाना अरशद मदनी के नेतृत्व में मुस्लिम धार्मिक विद्वानों की आरएसएस प्रमुख मोहन भागवत से मुलाकात स्वागतयोग्य है। यह भेंट कई मायनों में महत्वपूर्ण है। मौलाना मदनी ऐतिहासिक संगठन जमीयत उलमा-ए-हिंद के प्रमुख हैं, जिसका आजादी की जंग में बड़ा योगदान रहा है। मोहन भागवत से उनकी यह पहली भेंट दूरगामी परिणामों की आधारशिला हो सकती है। कहा जा रहा है कि भागवत और मदनी, दोनों सहमत थे कि धार्मिक कट्टरता एवं वैमनस्य देश के लिए विनाशकारी है। यह भारत की अंतरराष्ट्रीय छवि के लिए भी नुकसानदेह है। मदनी के मुताबिक आरएसएस ने उनकी इस बात से सहमति जताई कि 1947 में धार्मिक कट्टरता के मुसलमान अगर उस धार्मिक उन्माद के जिम्मेदार थे तो आज देश के बहुसंख्यक वर्ग का प्रतिनिधित्व करने वाले नेताओं को अस्था के आधार पर उभरने वाले किसी भी वैमनस्य को टालने की जरूरत है। इस भेंट में भाजपा के राष्ट्रीय संगठन मंत्री रहे रामलाल की सक्रिय भूमिका बताई जा रही है। प्रधानमंत्री और भाजपा नेताओं से उनकी निकटता भी इसका एक अहम पक्ष है। अपने भतीजे मौलाना महमूद मदनी की तरह मौलाना अरशद मदनी ने कई अहम मुद्दों जैसे एनआरसी, बाबरी मस्जिद-राम जन्मभूमि मुकदमा, भीड़ की हिंसा, गोरक्षा आदि पर खासो सक्रियता दिखाई

है। जमीयत ने अन्य कई मुस्लिम संगठनों के साथ बाबरी मस्जिद-राम जन्मभूमि केस में अपील कर रखी है। उसके साथ ऑल इंडिया मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड भी इस मामले में मुख्य अपीलकर्ता है। भागवत-मदनी वार्ता ऐसे वकत में हुई है जब नवंबर में सुप्रीम कोर्ट इस केस पर फैसला सुना सकता है। राजनीति से प्रभावित मुसलमानों का एक वर्ग और धार्मिक विद्वान अभी भी इस विवाद को अदालत से बाहर सुलझाने के पक्ष में हैं। मौलाना सलमान नदवी जैसे इस्लाम के जानकार मस्जिद को अयोध्या या कहीं और स्थानांतरित करने की बात कहते हैं। इसके लिए वह खलीफा उमर बिन खताब के दौर की मिसाल देते हैं, जब कूफा, इराक में एक मस्जिद को स्थानांतरित कर वहां खजूर मार्केट बनाया गया था। टकराव टालने में एक मस्जिद को स्थानांतरित कर वहां खजूर मार्केट बनाया गया था। टकराव टालने की नीयत से दी गई नदवी की यह सुलहा तमाम मुस्लिम नेताओं को रास नहीं आई। इसी के चलते उन्हें मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड से बाहर कर दिया गया। ऐसे में देखना दिलचस्प होगा कि मौलाना अरशद मदनी इस दिशा में क्या करते हैं? मुस्लिम बुद्धिजीवी वर्ग, सेवानिवृत्त उच्चाधिकारी, न्यायविद और नेताओं को लगता है कि इस मामले में समझौता करना या अपनी ओर से सहदयता दिखाना उचित उपाय नहीं है। इससे ऐसे अन्य विवादास्पद स्थलों जैसे मथुरा मस्जिद-राम जन्मभूमि मुकदमा, भीड़ की हिंसा, गोरक्षा आदि पर खासो सक्रियता दिखाई



अवधेश राजपूत

मामलों में भी पेंच फंस सकते हैं।

अरुण शौरी ने अपनी किताब ‘व्हाट हैपंड टू द हिंदू टैंपल्स’ में लिखा है कि मुस्लिम शासनकाल में तीन हजार मंदिरों को कथित रूप से तोड़कर मस्जिद बनाई गईं। भारतीय विदेश सेवा के पूर्व अधिकारी सैयद शहबुद्दीन कहते थे कि अयोध्या विवाद पर समझौते को लेकर अक्सर विचार करते हैं, लेकिन यह सोचकर रुक जाते हैं कि फिर मथुरा, काशी जैसे स्थलों की बात होने लगेगी। एक पूर्व अफसरशाह और मुस्लिम बुद्धिजीवी गोपनीयता की शर्त पर सुप्रीम कोर्ट के फैसले को प्राथमिकता देने के पक्ष में हैं। वह कहते हैं कि समझौता न करने के पीछे कुछ ठोस कारण हैं, जैसे समझौते की शर्तें कितनी भी आपके पक्ष में हों, समय के साथ आरोप-प्रत्यारोप बढ़ते जाएंगे। कहा जाने लगा कि करार करने वालों ने मुस्लिम हितों का सस्ते में सौदा कर दिया। ऐसी बातें बढ़ती जाएंगी, जबकि सर्वोच्च न्यायालय का फैसला भले ही खिलाफ आए, लेकिन उससे मामले का पटाक्षेप हो जाएगा। 1859 से अब तक आपसी समझौते द्वारा अयोध्या विवाद को हल करने के नौ बार प्रयास हो चुके हैं। खान रहे कि इस धर्मस्थल को लेकर विवाद होने पर 1859

# बदलाव के बाद कश्मीर का भविष्य

मैं 1988 या 89 में कश्मीर घूमने गई थी। उस साल के अंत तक घाटी में हिंसा शुरू हो चुकी थी। तब कुछ दिन डल झील में एक ह्राउसबोट में बिताए थे। ह्राउसबोट में शमीम नाम का एक लड़का काम करता था। सर्दियों के दिन थे तब। ठंड से बचने के लिए शमीम फिरन के अंदर छोटी अंगीठी-कांगड़ी लेकर चलता था। बख्शीशा मिलने से शमीम खूब खुश होता था। तब मैंने शमीम जैसे कई कश्मीरी युवकों को देखा जो गरीबों में दूबे हुए थे। कश्मीर में प्राकृतिक सुंदरता थी, लेकिन अधिकतर घरों, दुकानों और रास्तों पर मलिनता देखी। हर तरफ सुंदर लड़कियों के चेहरे थे, लेकिन उनके चेहरों से मुस्कान गायब दिखती। माहौल में अशांति की गंध बढ रही थी। कश्मीर में अनगिनत धर्म, वर्ण और जाति के लोग देश देशांतर से आए और बसे। पांचवी शताब्दी में कश्मीर पहले हिंदू धर्म, फिर बौद्ध धर्म का महत्वपूर्ण केंद्र रहा। यहीं से बौद्ध धर्म लदाख होते हुए चीन पहुंचा। नौवीं शताब्दी में यहाँ से दूर-दूर तक शैववाद का विस्तार हुआ। 11वीं से 15वीं शताब्दी के बीच कश्मीर में इस्लाम का प्रभाव बढ़ा, हालांकि उससे पुराने धर्मों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा, बल्कि पुराने धर्मों ने नवीन इस्लाम के साथ समन्वय स्थापित किया। कई लोगों को मानना है कि कश्मीरी सूफ़ीवाद का उद्भव इसी समन्वय का नतीजा था।



तसलीमा नसरिन



का ही हाथ था। अनुच्छेद 370 हटने के बाद मोदी सरकार की लोकप्रियता फिलहाल शिखर पर है, किंतु कश्मीर के मुसलमान इससे चिंतित हैं कि अब कश्मीर कश्मीरी मुसलमानों का नहीं रहेगा। कश्मीर को भारत में मिलाने के फैसले के बाद मानवाधिकारों के लिए संघर्षत लोग बहुत नाजग हैं। कश्मीर में नेताओं को नजरबंद करना, इंटरनेट एवं फोन बंद करना, कप्यू लगाना, स्कूल-कालेज, बाजार सब बंद कर देना... क्या इस तरह से कोई नियम बदलता है?

कश्मीर का एक-एक नेता कश्मीर को बेचकर खा रहा था, सभी आलोशान जिंदगी जीते थे। वे कभी नहीं चाहते थे कि कश्मीर को मिला यह अस्थायी विशेषाधिकार हटे। कश्मीरी पंडितों में से कई का मानना है कि स्थानीय लोगों से बातचीत किए बिना केंद्र सरकार ने जिस तरह जम्मु-कश्मीर के संवैधानिक अधिकारों में एकतरफा हस्तक्षेप किया वह ठीक नहीं, लेकिन शायद चर्चा करने से इस अस्थायी अनुच्छेद 370 को हटाना कभी संभव नहीं होगा। भारत में सती प्रथा का समापन हुआ, विधवा विवाह की शुरुआत हुई, इसके लिए किसी का समर्थन नहीं लिया गया। कुछ अच्छे काम ऐसे होते हैं, जिन्हें बस कर देना चाहिए। कुछ दिन पहले ही तीन तलाक को प्रतिबंधित किया गया। दुनिया के लगभग सभी मुस्लिम देशों में इस कानून पर रोक है, लेकिन मुसलमानों के वोट के लिए

**अनुच्छेद 370**

**हटने से पहले क्या**

**कश्मीर ऐसा स्वर्ग**

**था, जहां खूब सुख-**

**शांति थी और अब**

**वह लुप्त हो गई है?**

अधिकांश लोग तीन तलाक के पक्ष में थे। बड़े-बड़े शिक्षित मुसलमान नेता भी तीन तलाक पर प्रतिबंध नहीं चाहते थे। वे समान नागरिक कानून भी नहीं चाहते।

कश्मीर में नया कानून आने से कश्मीर की क्या क्षति हुई? गैर-कश्मीरी अब कश्मीरियों से जमीन खरीद सकते, इसे छोड़ मुझे कुछ भी आपत्तिजनक नहीं लगता। कश्मीरियों का कश्मीर में ही रहना जरूरी क्यों है? क्या कश्मीर के लोग भारत के अन्य इलाकों में नहीं रहते? रहते हैं। भारत के किसी भी स्कूल या कालेज में कश्मीर के बच्चों को पढ़ने का अधिकार है, किसी भी जगह नौकरी करने और कारोबार करने का अधिकार है। अनुच्छेद 370 हटने से पहले क्या कश्मीर ऐसा स्वर्ग था, जहां सुख सुख-शांति थी और अब वह लुप्त हो गई है? भारतीय कश्मीर में कई लोग भारत में रहना चाहते हैं, कुछ पाकिस्तान के साथ जाना चाहते हैं जबकि कुछ स्वतंत्र कश्मीर का सपना देख रहे हैं। इन तीन इच्छाओं में से एक को प्राथमिकता देना ही इस समस्या का हल है। भारत क्यों अपने कश्मीर को पाकिस्तान के साथ जाने देगा?

कश्मीर के अलग होने से संभवतः भारत के अन्य सीमावर्ती राज्य मिजोरम, नगालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा, मेघालय और असम भी अलग होने की चेष्टा कर सकते हैं। एक बड़े देश को एक सूत्र में बांधे रखने के लिए जो करना चाहिए, भारत वहीं कर रहा है। 1947 की भूल भारत फिर नहीं दोहराना चाहता। क्या भारत 1947 के टुकड़े-टुकड़े गैंग को हवी होने देगा? कभी नहीं। पाकिस्तान आगबबूला है। वह मुस्लिम-मुस्लिम भाई-भाई की राजनीति को अपने बढ़ाने की कुचेष्टा में लगा है। कश्मीर सिर्फ पाकिस्तान का है, पाकिस्तान के आम लोग आज तक यही मानते आ रहे हैं। वह अब यह दुष्प्रचार कर रहे है कि भारत अब पीओके की तरफ कदम बढ़ा रहा है, लेकिन चीन को छोड़कर उसका यह राग कौन सुनेगा? आर्थिक और राजनीतिक स्वार्थ से इतर कौन किसकी मदद करता है? कश्मीर में कुछ भी अर्थिय घटने से भरे जेहन में अक्सर शमीम को ख्याल आता है। कैसा होगा वह? आशा करती हूं कि कश्मीर को लेकर भारत-पाक में विवाद खत्म होगा। दोनों देश मित्रवत होंगे और कश्मीर से अनिश्चितता, अस्थिरक्षा, दरिद्रता दूर होगी। कश्मीरी लड़कियों के चेहरे पर फिर से मुस्कान बिखरेगी। शांति स्थापित करने की क्षमता मनुष्यों में ही होती है।

( लेखिका प्रख्यात साहित्यकार है )

**response@jagran.com**

कर दिया। राव ने इस पर अचरज व्यक्त करते हुए कहा, ‘ या तो साधुओं की सोच बदल गई है या उन सियासी ताकतों की जो उन्हें नियंत्रित कर रही थीं। ये ताकतें जानबूझकर इस विवाद के शांतिपूर्ण हल वाली पहल से बाहर होना चाहती थी, जो मेरे और साधुओं के बीच तय किया जा रहा था। अगर यह हो जाता तो मंदिर का मुद्दा पूरी तरह अराजनीतिक हो जाता।’

वाजपेयी की पहल पर तो उस्ताहित मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड ने 2003 में समझौते व प्राप्क बना लिया था। कांची के शंकराचार्य जयेंद्र सरस्वती ने जिम्मेदारी ले ली थी कि वह विधिप को अदालत का फैसला मानने के लिए राजी कर लेंगे, लेकिन अखिरी वक्त के बदलावने ने वाजपेयी को भारतीय इतिहास का महानतम व्यक्ति बनने से रोक दिया। मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड ने जो प्रस्ताव तैयार किया था उसके मुताबिक अविवादित 67 एकड़ भूमि में मस्जिद निर्माण होगा, एक कानूनी प्रक्रिया के जरिये हिंदुत्ववादी ताकतों को मथुरा और काशी जैसे मुद्दे उठाने से वंचित कर दिया जाएगा तथा विवाद के इतिहास एवं रिकॉर्ड की जानकारी विवादिद स्थल पर अंकित कर दी जाएगी। इस प्रक्रिया के दौरान मुस्लिम पक्ष पूरी तरह समझौते के पक्ष में था। प्रतिष्ठित धार्मिक संस्थान नदवतुल उलमा के प्रमुख मौलाना राव हसन की विवादिद इलाके में भागवत और मदनी की मुलाकात महत्वपूर्ण है। दोनों इससे सहमत हैं कि सांप्रदायिक एकता और सतत विकास अत्यावश्यक है, क्योंकि पूरा संसार भारत की ओर आशाभरी नजरों से देख रहा है।

(लेखक वरिष्ठ पत्रकार एवं ओआरएफ में विजिटिंग फेलो हैं) **response@jagran.com**



मन में रण

मनुष्य का मन एक बड़े युद्ध स्थल की तरह है। इसमें कई तरह के द्वंद संदेव चलते रहते हैं। मन के बड़े हिस्से पर ‘स्व’ का नियंत्रण है। इसके योद्धा काम, क्रोध, लोभ, मोह, अहंकार आदि दिन-रात अपने अस्त्र-शस्त्र लेकर रण भूमि में उठे हुए हैं। इनके सामने परम तत्व है जो ‘स्व’ के योद्धाओं को परास्त करने के लिए संदेव सक्रिय रहता है। स्व तत्व और परम तत्व के रण के मध्य ही मनुष्य का जीवन चलता रहता है। जब कभी मनुष्य किसी के दाह संस्कार में सम्मिलित होने रमशान घाट पर जाता है तो उसका मन एकदम वैराग्य से भर उठता है। उस समय मन परम तत्व के नियंत्रण में आ जाता है। यह वैराग्य किसी अन्य के कारण नहीं, अपनी मृत्यु दिखने से पैदा होता है।

वास्तव में भय और भगवान के बीच एक रहस्यात्मक संबंध है। जब मनुष्य भयभीत होता है तभी उसे भगवान याद आते हैं। मनुष्य चाहता है कि वह जीवन के सबसे बड़े भय मृत्यु का कभी स्मरण न करे। इश्वर चाहता है कि मनुष्य संदेव अपने अंत को याद रखे। वह संदेव मनुष्य को इस तत्व से जोड़े रखने के लिए कुछ ऐसा करता रहता है जो मनुष्य को प्रिय नहीं है। मृत्यु का भय मनुष्य किसी के दाह संस्कार में सम्मिलित होने रमशान घाट पर जाता है तो उसका मन एकदम वैराग्य से भर उठता है। उस समय मन परम तत्व के नियंत्रण में आ जाता है। यह वैराग्य किसी अन्य के कारण नहीं, अपनी मृत्यु दिखने से पैदा होता है।

जिससे संदेव अपना अंत सामने दिखता है उसे परमात्मा भी दिखाई देता है। मृत्यु का भय परमात्मा का भय है। इस भय से मुक्ति भी परमात्मा की शरण में जाकर ही मिलती है। मन का ‘स्व’ तत्व जब-जब परम तत्व के आगे समर्पण कर देता है और अपने शस्त्रों को नीचे रख देता है तो परम तत्व की कृपा बरसती है। परमात्मा का भय भावना और प्रेम में बदलने लगता है। द्वंद रहित मन ही परमात्मा से जुड़ता है। इस भाव को समझने से ही भला हो सकता है।

डॉ. सत्येंद्र पाल सिंह

### मेलवाक्स

विजय का लेख ‘बड़ा खतरा बनता धर्मांतरण’ कसौटी पर खरा नहीं उतर रहा। लेखक ने समस्या तो बताई है और इसके लिए जिम्मेदार संस्था के बारे में भी बताया है, लेकिन यह नहीं बताया कि लेखक सरकार भी धर्मांतरण का मूल कारण क्या है एवं निवारण क्या है? यह सर्वविदित है कि धर्मांतरण ज्यादातर जनजातीय इलाकों में रहने वाले लोक का हो रहा है। इसका कारण देश में गरीबी-अमीरी में एक बहुत बड़ा अंतर है। आदिवासी इलाकों में रहने वाले लोगों को जीवन यापन करने के लिए प्राथमिक सुविधा तक नहीं है। हिंदुओं के तमाम मठ वगैरह हैं, लेकिन वे आदिवासी इलाकों के लोगों के उत्थान के लिए कोई काम नहीं कर रहे हैं। इनकी समस्या को लेकर सरकार भी उदासीन है। इसी का फायदा ईसाई संस्थाएं उठा रही हैं। हिंदू संगठनों को भी चाहिए कि वे ऐसे इलाकों में जाकर उनके उत्थान के लिए काम करें। जब उनका जीवन स्तर उठ जाएगा तो वे किसी लालच में नहीं आएंगे और धर्मांतरण स्वतः रुक जाएगा।

सतबीर दहिया, पुष्प विहार, दिल्ली

**जुर्मने के साथ जागरूक भी करें**

नए मोटर व्हीकल कानून में यातायात के नियम तोड़ने पर जुर्माने में कई गुना की बढ़ोतरी की गई है। गुरुग्राम में 23,000 रुपये का चालान इसका उदाहरण है। भारत दुनिया के उन चंड देशों में है, जहां सड़क दुर्घटनाओं में मरने वालों की तादाद बहुत ज्यादा है। इस बात की पूरी संभावना है कि बढ़े हुए जुर्माने के डर से वाहन चालक कुछ सुधर जाएं। मगर इतिहास गवाह है कि ये जरूरी नहीं है कि सख्त कानूनों से लोग सुधरेंगे ही। भारतीय बंड संहिता में 1860 से हान्य

करने पर फांसी का प्रावधान है, मगर उसके बाद भी हत्याएं नहीं रुकीं। कानून के साथ साथ नागरिकों को जागरूक और जिम्मेदार बनाना भी सरकार की जिम्मेदारी है। इसके साथ ही सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए और भी बहुत से काम करने होंगे जैसे सड़कों की हालत और डिजाइन सुधारना, सार्वजनिक यातायात को सर्वसुलभ और सुगम बनाना, भ्रष्टाचार को खत्म करना आदि।

बुजेश मधुर, वृज विहार, गाँजियाबाद

**निर्देशों की अनदेखी**

बड़ी अजीब बात है कि हवा में जहर घोलने और आग लगाने वाले पटाखे आज भी देश में धड़ल्ले से बन रहे हैं। अभी पंजाब के बटाला में पटाखे बनाने वाली फैक्ट्री में विस्फोट से 23 लोग मारे गए और 27 लोग बुरी तरह घायल हो गए। यही नहीं, यह फैक्ट्री रियल्टी इलाके में चल रही थी। हमारी अदालतें समय-समय पर पटाखों को लेकर तामाम दिशा निर्देश दे चुकी हैं। लगता है कि इन निर्देशों का पालन नहीं किया जा रहा है।

वेद माम्पूर, नरेला

इस संतंभ में किसी भी विषय पर राय व्यक्त करने अथवा दैनिक जागरण के राष्ट्रीय संस्करण पर प्रतिक्रिया व्यक्त करने के लिए पाठकरण सांकर आमंत्रित है। आप हमें एक भेजने के साथ ई-मेल भी कर सकते हैं।

**अपने पत्र इस पते पर भेजें :**

दैनिक जागरण, राष्ट्रीय संस्करण, डी-210-211, सेक्टर-63, नोएडा ई-मेल : mailbox@jagran.com