अपमानित होने को कूड़ेदानों में पड़े

तिरंगे

कूड़ेदान में पड़े झंडे। झंडे का तहमद बांधे युवक, झंडे को बिछाकर सोते व दीवार पर झंडे की पेटिंग पर पेशाब करते व्यक्ति की फोटो स्थानाभाव के कारण प्रकाशित नहीं की जा रही है।

फ़रीदाबाद (म.मो.) दिनांक 15 अगस्त 1947 से बतौर राष्ट्रीय ध्वज, तिरंगा हर भारतीय के दिल में बसता आ रहा है। हां, अपवादस्वरूप राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ तथा हिन्दू महासभा वालों के लिये तीन रंगों का यह झंडा सदैव अपशुकन रहा है। इन लोगों ने न तो कभी इसका सम्मान किया और न ही कभी अपने यहां इसे लहराया।

अंधराष्ट्रवाद की लहर में जनसाधारण को डुबो कर, असल मुद्दों से उसका ध्यान भटकाने के लिये मोदी ने देश भर में तिरंगा यात्राओं व घर-घर तिरंगा की मुहिम छेड़ कर उसे अच्छा-खासा ठगा है। जबसे तिरंगे को राष्ट्रीय ध्वज के रूप में स्वीकृत किया गया है, इसके लिये बाकायदा 'राष्ट्रीय ध्वज कोड' बनाया गया था। इसमें झंडे का सम्मान बनाये रखने के लिये कुछ नियम तय किये गये थे। झंडे का आकार-प्रकार क्या होगा, किस तरह के कपड़े से बनेगा, कहां-कहां और कैसे-कैसे इसको लहराया जायेगा आदि-आदि सब कुछ उस नियमावली में लिख दिया गया था।

लेकिन जनता के असल मुद्दों से ध्यान भटकाने के लिये धूर्त राजनीतिज्ञों ने तिरंगे को ही अपनी राजनीति में लपेट लिया। किसी ने 100 फीट ऊंचा झंडा लगाकर इसका सम्मान बढ़ाने का दावा किया तो किसी ने इसे 200-300 फीट तक पहुंचा दिया। इसे जगह-जगह फहराने के लिये सुप्रीमकोर्ट तक से विशेष अनुमति ले ली गई। समझने वाली बात यह है कि झंडे की ऊंचाई मात्र बढने से किसी देश का सम्मान नहीं बढ़ जाया करता, हां, देश की भोली-भाली जनता को अंधराष्ट्रवाद की अंध गली में धकेलने में यह जरूर सहायक हो सकता है।

एक कुशल एवं दक्ष मदारी की भांति जनता को बरगलाने में माहिर मोदी ने तो इस तिरंगे की मिट्टी पलीत करने में एक कीर्तीमान ही स्थापित कर दिया है। इसके निर्माण एवं बिक्री के ठेके दे कर जहां पार्टी के लिये करोड़ों रुपये की कमाई कर डाली वहीं गली-गली, मुहल्ले-मुहल्ले, तिरंगे की मिट्टी पलीत कराने के लिये इसे बिखेर दिया। इसके परिणामस्वरूप जिस झंडे को देश की आन-बान-शान समझा जाता है, वह आज हर शहर के नुक्कड़ चौराहों पर रखे कूड़ादानों में भरा पड़ा है।

लगता है मोदी ने इस एक तीर से तीन शिकार कर लिये। पहला तो लोगों को अंधराष्ट्रवाद की ओर धकेल कर, दूसरे झंडों की बिक्री से लूट कमाई व तीसरे, संघ जिस तिरंगे को अपशकुन बता कर कभी स्वीकार करने को तैयार नहीं था, उसे गली-गली पैरोंतले रूंधवाकर, कूड़ेदानों में भरवा कर संघ की आत्मा को ठंढक पहुंचा दी।

पार्किंग समस्या:पुलिस व नगर निगम जबानी जमा खर्च में जुटे हैं

फ़रीदाबाद (म.मो.) इस शहर के लिये न तो नगर निगम नया है और न ही पुलिस महकमा। इसके बावजूद दिनों-दिन सड़कों पर होने वाली अवैध पार्किंग के चलते सदैव जाम की स्थिति बनी रहती है। इस समस्या के लिये पुलिस वाले नगर निगम को व निगम वाले पुलिस को जिम्मेवार ठहराते रहते हैं। वास्तव में जिम्मेदार दोनों ही बराबर के हैं, बल्कि पुलिस वाले कहीं ज्यादा। जब समस्या ज्यादा बढने लगती है तब दोनो महकमे मिल कर पार्किंग स्थल चिन्हित करने की नौटंकी करने लगते हैं ।

यूं तो ये नौटंकी हर दूसरे-तीसरे साल चलाई जाती है परन्तु फिलहाल नौटंकी का यह शो बीते करीब चार-पांच माह से चल रहा है। इसमें कुछ स्थानों पर सफेद पेंट से मोटी लाइनें भी खींची गई थी जो अब तक लुप्त भी हो चुकी हैं। रेहड़ी वालों के लिये स्थान निश्चित करने का एजेंडा ठंडे बस्ते में जा चुका है। अवैध पार्किंग वाले वाहनों को क्रेनों द्वारा उठवा कर लूट कमाई की योजनायें भी बनाई गई। लेकिन कुल हासिल निल बटा सन्नाटा। जबानी जमा खर्च चाहे जितना मर्जी करा लो लेकिन काम ही नहीं करना।

स्कूलों के जो मैदान बच्चों के खेलने के लिये पचासों वर्ष पहले छोड़े गये थे उन पर अब प्रशासन की गिद्ध दृष्टि है। पहले इन्हें पार्किंग के नाम पर हथियाया जायेगा और बाद में इन्हें औने-पौने में बेच खाया जायेगा। स्कूलों पर नजर डालने से पहले निगम प्रशासन, जगह-जगह पड़े अपने भूखंडों पर क्यों नहीं पार्किंग व्यवस्था करता? दर-असल व्यवस्था तो वह तब करे न जब उसे कुछ करना हो।

ट्रैफ़िक पुलिस पर बड़ा सवाल तो यह बनता है कि बाटा चौक से लेकर हार्डवेयर चौक तक जाने वाली सड़क के दोनो ओर हर समय खड़े रहने वाले बड़े-बड़े ट्रकों व ट्रालों के लिये कौन सी पार्किंग बनने का इंतजार किया जा रहा है? इसी तरह एक-दो नम्बर चौक, बीके चौक, नीलम चौक सहित तमाम चौकों पर जिस तरह से ऑटो वालों ने कब्जा कर रखा है, उन्हें कौन सी पार्किंग में शिफ्ट किया जायेगा? और तो और अजरोंदा मोड़, जहां पर एसीपी व डीसीपी ट्रैफिक बैठते हैं, वहां भी ऑटो वालों की धमाचौकड़ी क्यों नहीं पुलिस को दिखती? उपरोक्त बताये गये तो केवल कुछ उदाहरण मात्र हैं, वरना हालत तो शहर भर की सभी सड़कों पर एक जैसी ही है।

चौराहा चाहे ओल्ड का हो, अजरौंदा का हो, बाटा का हो या बल्लभगढ़ बस स्टैंड का हो, इन सभी स्थानों पर तमाम ऑटो व अन्य वाहन राजमार्ग पर खड़े रहते हैं। यदि ट्रैफिक पुलिस थोड़ा भी हाथ पैर हिलाए तो इन्हें बगल की सर्विस लेन पर शिफ्ट करके राजमार्ग को जाम से बचाया जा सकता है। लेकिन ट्रैफिक पुलिस का तो ध्यान यातायात चलाने पर न होकर अपनी दिहाड़ी बनाने की और ज्यादा रहता है।

बल्लबगढ़ बस अड्डा क्षेत्र का उल्लेख करना अति आवश्यक है। सोहना मोड़ से लेकर बसअड्डे से आगे तक तो वाहनों की पूरी अराजकता बनी रहती है। राष्ट्रीय राजमार्ग के समानान्तर बनाई गई सर्विस लेन पर दुकानदारों का पूरा कब्जा है। बस अड्डे के बाहर ऑटो वालों का तो कब्जा है सो है निजी अवैध बड़े वाहनों वाले भी आवाज लगा-लगा कर सवारियां लेती हैं। अन्य राज्यों की बसें तो अड्डे के बाहर से ही सवारियां लेती हैं, हरियाणा रोडवेज की बसें भी मजबूरन राजमार्ग पर खड़े होकर सवारियां उठाती हैं। सवारियां उठाने को लेकर रोडवेज़ तथा निजी वाहनों के बीच अक्सर मार-पीट भी होती रहती है। यह प्रशासन का निकम्मापन नहीं तो और क्या है?

मोदी सरकार बीएसएनएल के 10 हजार टावरों को बेच रही है....

गिरीश मालवीय

साफ़ दिख रहा है कि नालायक औलाद जैसे बाप दादा की संपत्ति को बेचकर अपनी ऐश का सामान का जुगाड करती है कुछ ऐसी ही स्थिति है, और तुर्रा यह कि इस नालायक औलाद के चेले चपाटे गाली भी बाप दादा को बकते हैं!

मुकेश अम्बानी के जियो को खड़ा करने में बीएसएनएल को मोदी सरकार ने पूरी तरह से बर्बाद कर दिया .....

जानबूझकर बीएसएनएल को 4जी स्पेक्ट्रम का आंवटन नहीं किया गया ताकि रिलायंस जियो को फायदा पहुंचाया जा सके।

रिलायंस को सिर्फ डेटा सर्विस के लिए लाइसेंस दिया गया था, लेकिन बाद में 40 हजार करोड़ रुपये की फीस की बजाय 1,600 करोड़ रुपये में ही वॉयस सर्विस का लाइसेंस दे दिया गया।

बीएसएनएल का टॉवर पोर्टफोलियो देश में सबसे बेहतरीन था आज भी उसके 70 फीसदी टावर फाइबर युक्त हैं और 4जी और 5जी सर्विस मुहैया कराने के लिए तैयार हैं, लेकिन उसके बावजूद उसे 4जी स्पेक्ट्रम नही दिया गया।

इतना ही नहीं बीएसएनएल के **infrastructure** का जियो पूरी तरह से लाभ उठा पाए इसलिए रिलायंस जिओ इंफोकॉम लिमिटेड के साथ बीएसएनएल का मास्टर शेयरिंग समझौता करवाया और इन टावर्स को एक अलग कम्पनी बना कर उसे बीएसएनएल से अलग कर दिया गया ताकि रिलायंस जिओ बीएसएनएल के देशभर में मौजूद 62,000 टॉवर्स का उपयोग कर सके।

दरअसल मोबाइल टॉवर किसी भी टेलीकॉम ऑपरेटर के लिए सबसे महत्वपूर्ण संपत्ति होते हैं। इस कदम का परिणाम यह हुआ कि अब बीएसएनएल को भी इन टावर की सर्विसेज यूज करने का किराया लगने लगा, और बीएसएनएल अपने ही टॉवरों की किराएदार बन गयी।

अब चुन चुन कर उन्ही टावरों को बेचा जा रहा है जिनके पास रिलायंस जियो और एयरटेल जैसे थर्ड पार्टी के दूरसंचार सेवा प्रदाताओं के साथ को-लोकेशन की व्यवस्था है।

साफ़ दिख रहा है कि अम्बानी, अडानी जैसे निजी उद्योगपति औने पौने दाम में यह टॉवर खरीदेंगे और इसके नाम पर डेटा महंगा किया जायेगा.....

प्रकाशक, मुद्रक एवं संपादक सतीश कुमार ने अपने स्वामित्व में एजीएस पब्लिकेशन्स, डी-67, सैक्टर-6, नोएडा से मुद्रित करवा कर 708 सैक्टर-14 फरीदाबाद से प्रकाशित किया।