

सोमवार, 3 नवंबर 2025

सजग हो श्रद्धा

आंध्र प्रदेश के मिनी तिरुपति कहे जाने वाले श्रीकाकुलम जिले के काशीबुग्गा स्थित वेंकटेश्वर स्वामी मंदिर में हालिया हादसे ने धार्मिक आयोजनों की सुरक्षा, मंदिरों में भीड़ प्रबंधन की विफलता, श्रद्धालुओं की सजगता और प्रशासनिक जवाबदेही पर गंभीर सवाल खड़े कर दिए हैं। राज्य सरकार ने अपनी जिम्मेदारी से यह कहकर किनारा करने की कोशिश की कि वह एक निजी मंदिर था, इसे धर्मसंबंधित विभाग में पंजीकृत नहीं कराया गया था, किंतु तक महज बहानेवाली ही मंदिर निजी हो या सार्वजनिक, जब किसी स्थान पर हजारों की भीड़ एकत्र होने की संभावना हो, तब प्रशासन की पहली जिम्मेदारी नागरिकों की सुरक्षा हो। प्रशासन नितानि अनुभवी भी नहीं था। उसे एकादशी के अवसर पर विशेष भीड़ जुटने की सूचना पहले से थी, फिर भी उसने एहतियाती कदम कर्ने नहीं उठाए। माना, राज्य सरकार को औपचारिक सूचना नहीं थी, पर स्थानीय प्रशासन की खुफिया और नियंत्रण व्यवस्था को इस आशंकित भीड़ की जुटान का अदाजा तो लगा ही होगा।

दो हजार वाले मंदिर परिसर की क्षमता से बाहर गुना श्रद्धालु पहुंचना बताता है कि न तो भीड़ नियंत्रण की कोई योजना थी, न विभागों के बीच समन्वय। मंदिर में प्रवेश और निकास के लिए एक ही मार्ग की निर्माण संबंधी खाली की होना स्थानीय निर्माण विभाग की निगरानी में आती है। मंदिर नया था, तो निर्माण अनुमति देते समय इस तरह की सुरक्षा मानकों की जांच न करना तकनीकी और प्रशासनिक दोनों दृष्टिकोण से अपराध है। एकार्यमान आयोजकों की भी जांच देही तय होनी चाहिए। इस अनुमति के बावजूद कि विशेष पर्व पर भारी उमड़ी, उड़ानों ने तो प्रायोगिक या लाउडस्पीकर जैसी मूलभूत व्यवस्था की। यह न केवल लापरवाही बल्कि श्रद्धालुओं की सुरक्षा के प्रति असंवेदनशीलता का उदाहरण है। व्याप उन्हें महज चाहिए से मूलभूत है! इसी वर्ष आंध्र प्रदेश के तिरुपति और स्मिथाचलम मंदिरों में ऐसी ही घटनाओं के बाद मूलभूती ने मंदिर प्रबंधन विभाग को बैरीके इस लगाने, प्रवेश और निकास मार्ग अलग करने, रेतिंग की व्यवस्था करने के निर्देश दिए थे, लेकिन वे सब कागजों तक सीमित रहे। यह लापरवाही ऐसी त्रासदियों की पुनरावृत्ति करता है। देश के दूसरे राज्यों यथा उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड, बिहार या तमिलनाडु में भी धार्मिक भीड़ के दौरान ऐसी दृष्टिनांहीं होती रही हैं। इस राष्ट्रीय समय का समाधान के केवल संसदना और मुआवजे से नहीं होता। सरकारों को अनिवार्य भीड़ प्रबंधन नीति लागू करनी चाहिए, जिसमें प्रत्येक धार्मिक स्थल को अपनी अधिकतम क्षमता, आपात निकास योजना, अग्रिम सुरक्षा, सीसीटीवी निगरानी की जानकारी धर्मसंबंध या स्थानीय प्रशासनिक पोलिस पर बढ़ करनी हो।

इन हादीयों का संदेश समाज के लिए भी एक चेतावनी है। श्रद्धा जरूरी है, लेकिन जसगता उससे भी अधिक आवश्यक है। जान है, तो भगवान है। यदि सरकारों के केल मुआवजा और शोक संदेशों की सीमित रहेंगी, तो ऐसी त्रासदियां बार-बार घटेंगी। यह समय ही कि शासन, समाज और श्रद्धालु- तीनों मिलकर यह सुनिश्चित करें कि भक्ति में भी व्यवस्था का अनुशासन बना रहे।

प्रसंगवाच

महज एक नारा रह गया है 'स्वदेशी'

हम सात दशकों से 'स्वदेशी' के नारे सुन रहे हैं। आजादी से पहले भी यह आरएसएस का बुनियादी मुद्दा था। 1951 में 'जनसंघ' का गठन हुआ, तो संघ ने इस मुद्दे को राजनीतिक तौर पर प्रगति किया। 'जनसंघ' का यह चुनावी मुद्दा भी होता था। जब 1980 में भाजपा का गठन हुआ, तो उसने भी 'स्वदेशी' का खूब प्रचार किया। दरअसल हम 'स्वदेशी' के विरोधी नहीं हैं, क्योंकि यह देश की आमनीभरता का प्राथमिक मुद्दा है। अब आरएसएस के शताब्दी समारोह और 'दशहरा संबोधी' में क्रमशः प्रधानमंत्री मोदी और सरसंवाचलक मोहन भागवत ने एक बार फिर 'स्वदेशी' का गुणाना किया है।

स्वदेशी और खाली को देश की आजादी से जोड़ा है, लेकिन सवाल है कि क्या 'स्वदेशी' से ही 146 करोड़ से अधिक आजादी वाले देश का विस्तार संभव है? क्या देश की अर्थव्यवस्था का विस्तार संभव है?

वैश्विक उदारीकरण के दौर में 'स्वदेशी' के आधार पर ही अंतर्राष्ट्रीय व्यापार, विदेशी निवाश, नियंत्रण और अंतःतः आमनीभरता संभव नहीं है। खाली का उत्पादन 3783 करोड़ रुपये का है और व्यापार 7146 करोड़ रुपये का है। वैश्विक व्यापार में भारत विश्वर में 10 वर्ष स्थान पर है। हम चार दिल्लीय डॉलर से अधिक की अर्थव्यवस्था है। महज इतनी व्यापारिक पूँजी से देश के चल सकता है?

भारत का कल नियंत्रण 37 लाख करोड़ रुपये और आयत 61 लाख करोड़ रुपये का है। लिहाजा हमारा व्यापार बाटा करीब 9000 करोड़ रुपये का है। यदि 'स्वदेशी' को 100 फीसदी लागू करना है, तो सूक्ष्म, लघु, मध्यम उद्यमों की चिंता स्पष्ट करें, जो 'स्वदेशी' की रीढ़ हो सकते हैं। कोरोना वैश्विक महामारी के दौरान तालाबंदी से 75082 लघु और क्लीटर कंपनियों वाले देश की अर्थव्यवस्था का गुणाना किया है।

स्वदेशी और खाली को देश की आजादी से जोड़ा है, लेकिन सवाल है कि क्या 'स्वदेशी' से ही उसे जरूरत है? यदि वह भी नहीं हो, तो व्यापकी की अर्थव्यवस्था ढांचा डॉलर नहीं हो सकती।

भारत में 'स्वदेशी' उत्पादन और अर्थव्यवस्था की सोच को 1991 से पहले ही लागू करना चाहिए था, जो भूमंडलीकरण और उत्तरारोकरण 1991 में भारत में शुरू किया गया, उसे 1979 में भी चीन में लागू कर दिया गया था, नीतीजतन उसे बहुत पहले आमनीभरतों में मदद मिला। अजय उसकी औद्योगिक नीति ऐसी है कि वह किसी पूँजी देश पर अतिरिक्त नहीं है। अमरीका के साथ मात्र 13-14 फीसदी तय किया गया था। वह 16-17 फीसदी से घटकर कीरीब 13 फीसदी पर आ गया है। भारत मैन्यूफैक्चरिंग के क्षेत्र में फिलहाल पिछड़ा है, तो 'स्वदेशी' कैसे संभव है?

भारत में 'स्वदेशी' उत्पादन और अर्थव्यवस्था की सोच को 1991 से पहले ही लागू करना चाहिए था, जो भूमंडलीकरण और उत्तरारोकरण 1991 में भारत में शुरू किया गया, उसे 1979 में भी चीन में लागू कर दिया गया था, नीतीजतन उसे बहुत पहले आमनीभरतों में मदद मिला। अजय उसकी औद्योगिक नीति ऐसी है कि वह किसी पूँजी देश पर अतिरिक्त नहीं है। अमरीका के साथ मात्र 13-14 फीसदी तय किया गया था। वह 16-17 फीसदी से घटकर कीरीब 13 फीसदी पर आ गया है। यदि वह भी नहीं हो, तो व्यापकी की अर्थव्यवस्था ढांचा डॉलर नहीं हो सकती।

भारत की ऐसी पूँजी यादौरी औद्योगिक बाजार में भारत सीखियों के बचाव की चिंता स्पष्ट करती है। अमरीका ने हम पर 50 फीसदी टैरिफ थोप रखा है। उससे उन कंपनियों पर विपरीत असर पड़ा तय है, जिन्होंने करोड़ों का माल बना रखा है। मसलन-कालीन और कपड़े तो 'स्वदेशी' हैं। यदि टैरिफ बढ़ने से अमेरिकी बाजार में उनकी खपत नहीं हो परी, तो क्या सरकार को औद्योगिक बाजार के लिए बदल सकती है?

भारत में 'स्वदेशी' उत्पादन और अर्थव्यवस्था की सोच को



आकाश संपेलकर
अधिकारी, उच्चारण
न्यायालय

नवेद शिकोह

वरिष्ठ प्रत्यक्ष

नवेद शिकोह

हां डा ने जापान मोबिलिटी शो-2025 में अपनी नई इलेक्ट्रिक एसयूवी Honda 0 Alpha का ग्लोबल डेब्यू किया है। कंपनी ने कंफर्म किया है कि इस मॉडल को भारत में साल 2027 तक लॉन्च किया जाएगा और देश में ही लोकल मैन्युफैक्चरिंग के जरिए तैयार किया जाएगा। यह हांडा की नई 0 Series ईवी लाइनअप का पहला मॉडल है, जो भारत में कंपनी के इलेक्ट्रिक मोबिलिटी सेगमेंट की औपचारिक शुरुआत करेगा। -**फीचर डेस्क**

भारत में बनेगी हाँड़ा की एसयूवी ईवी कार



डिजाइन में मिलेगा पर्यूचर का टच

Honda 0 Alpha का डिजाइन कंपनी के नए 'Thin, Light and Wise' कॉन्सेप्ट पर आधारित है, जो इसे बहद मॉर्डन और आकर्षक लुक देता है। इसका लो और वाइड स्टांस एसयूवी को स्पोर्टी अप्रोच देता है। फंट में दिए गए इंटीग्रेटेड LED हेडलैम्प्स, इल्यूमिनेटेड होंडा लोगो और कनेक्टेड DRLs इसे प्रीमियम टच देते हैं। पीछे की ओर U-शेप्ड LED लाइट सिनेचर इसकी फ्यूचरिस्टिक डिजाइन को और निखारता है। साइज की बात करें, तो इसका व्हीलबेस 2750mm है, जो Honda Elevate से करीब 100mm ज्यादा है। वहीं, ट्रैक भी 20mm ज्यादा चौड़ा दिया गया है, जिससे ऑन-रोड स्टेबिलिटी और इंटीरियर स्पेस दोनों में बढ़त मिलती है।



काबिन होगा ज्यादा स्पेसियस और टेक-लाइट

अदर का आर भी यह ऐस्युवा माडन फिलासफा पर तयार का गई है। Thin Packaging के चलते फ्लैट फ्लॉर मिलता है, जिससे केबिन में ज्ञादा स्पेस और आराम होगा। इसमें उन्नत कनेक्टेड फीचर्स, एक क्लीन और प्रैविट्कल लेआउट और एक हाई-टेक डिजिटल इंटरफेस देखने को मिल सकता है। कंपनी ने फिलहाल पावरट्रेन और बैटरी से जुड़ी जानकारी साझा नहीं की है, लेकिन उम्मीद है कि यह मॉडल फ्रंट-व्हील-ड्राइव लेआउट के साथ आएगा और रेंज भी इस सेगमेंट में प्रतिस्पर्धी होगी।

भारतीय मार्केट में किससे होगा मुकाबला

मारुती मार्केट में लोकन्क के बाद मारुती महाडो ० अल्पका का मुकाबला साथी Mahindra BE 6, Tata Curvv EV, Hyundai Creta Electric और Maruti Suzuki eVitara से होगा। यह मॉडल Honda Elevate EV प्रोजेक्ट की जगह लेगा और कंपनी की इलेक्ट्रिक कार सेगमेंट में एंट्री का रास्ता खोलेगा। साथ ही यह मॉडल कंपनी के इलेक्ट्रिक पोर्टफोलियो को यहां मजबूत आधार भी देगा।

झाइविंग से मत डरिए, स्टीयरिंग पकड़िए और सपने चलाइए

कार चलाना सुनने में भले ही आसान लगता है, लेकिन जब खुद स्टेयरिंग पकड़ने की बारी आती है, तो हाथ-पैर फूल जाते हैं। सबसे बड़ी दिक्कत डर की होती है। कहीं ब्रेक की जगह एकसीलेटर दब गया तो? ट्रैफिक में किसी ने पीछे से टक्कर मार दी तो? लेकिन याद रखिए— डर वहीं होता है, जहां भरोसा कम होता है। बस थोड़ा आत्मविश्वास और सही दिशा में अभ्यास और आप भी बन सकते हैं एक परफेक्ट ड्राइवर। आज आपको बताते हैं वो आसान टिप्प्स, जो आपकी ड्राइविंग जर्नी को मजेदार और सुरक्षित बनाएंगी।

कार से दोस्ती करें
कार चलाने से पहले उसे अच्छे से जानें।
कौन-सा पैडल ब्रेक है? कल्प कहां है?
गियर कैसे बदलते हैं? इंडिकेटर्स किस तरफ हैं? इन सबको समझने में थोड़ा वक्त दें।
जिस कार को आप चलाते हैं, उसका फंक्शन जितना बेहतर समझेंगे, उतना ही आपका डर कम होगा और आत्मविश्वास बढ़ेगा।

A photograph of a young man with short dark hair, wearing a light pink polo shirt and blue jeans, driving a car. He is smiling and looking towards the camera. He is wearing a seatbelt. The interior of the car is visible, including the steering wheel and dashboard.

स्टायरिंग
स्टीरिंग छील को घड़ी माना
अपने हाथों को 9 बजे और 3
बजे की पोजिशन पर रखें।
इससे आपको बेहतर कंट्रोल
मिलेगा और मोड़ लेने में भी
आसानी होगी।

छोटी उम्र में पहाड़ों के सफर में बस ड्राइवर को मोड़ काटते स्टेयरिंग घुमाने में ताकत लगाते देखना बदा गोमांचकारी

मुहल्ला ही नहीं, फिर तो पूरा शहर ही जान गया

A close-up photograph showing a person's hand held horizontally above a car's dashboard air vent. The hand is positioned to show its temperature relative to the cool air coming from the vent. The background shows the interior of a car, including the steering wheel and dashboard.

ब्लोअर को तुरंत हाई न करें
सबसे पहले ध्यान रखें कि कार स्टार्ट करते ही ब्लोअर को तेज स्पीड पर न चलाएं। जब इंजन, डक्ट्रस और मोटर पूरी तरह उंडी हो, तो अचानक हाई स्पीड से उन पर दबाव बढ़ता है, जिससे नुकसान हो सकता है। इसलिए 30-60 सेकंड तक लो स्पीड रखें और फिर धीरे-धीरे स्पीड बढ़ाएं।

A close-up shot of a car's center console. A person's hand is shown adjusting the temperature control knob. The console includes two circular air vents with blue ambient lighting, a digital display, and several control buttons for climate, audio, and vehicle functions. The overall aesthetic is modern and illuminated by blue light.

कार के ब्लोअर की लाइफ बढ़ाने के स्मार्ट उपाय

काबन एवर फिल्टर वग सफाइ कर
केविन एयर फिल्टर को भी नजरअंदाज नहीं किया जा
चाहिए। यह फिल्टर हवा में मौजूद धूल को रोकता
लेकिन समय के साथ चोक हो जाता है और ब्लो
की परफॉर्मेंस गिर जाती है। हर 6-12 महीने में इस
सफाई या बदलाव जरूर करवाएं। इससे न सिर्फ हवा
रफ्तार बढ़ेगी, बल्कि एसी व हीटर दोनों सुचारू रू
काम करेंगे।

माटर का नुकसान पहुंचाता है और अजोब आवाज़ है। इसलिए कार वॉश के समय इस हिस्से की

पत्तियां/धूल ब्लॉअर में न जाने दें

साल में कम से कम एक बार HVAC (हीटर, वैटिलेशन, एसी) की पूरी सर्विस कराएं। इससे डब्लूएस में जमा फाँटूदी व बैकटीरिया हट जाएंगे और बदबू से भी छुटकारा मिलेगा। इसके अलावा ठंडे मौसम में इलेक्ट्रिकल वायरिंग और कनेक्शन ढीले रखें।

छोटी उम्र में पहाड़ों के सफर में बस ड्राइवर को मोड़ काटते स्टेयरिंग घुमाने में ताकत लगाते देखना बड़ा रोमांचकारी होता था और खुद के भी गाड़ी चलाने की तीव्र इच्छा होती थी। उस दौर में पॉवर स्टेयरिंग नहीं हुआ करते थे। घर पर चेयर पर उल्टा बैठकर गाड़ी चलाने, गियर चेंज करने की मॉक ड्रिल करते-करते जब 12वीं में पहुंचा तो सबसे पहले चाचा की जीप को घर पर सिर्फ पार्क करना और बैक करने से गाड़ी चलाना सीखने की शुरुआत हुई। चाचा जी कभी-कभी प्लेन सड़कों पर ब्रेक, कलच पर अपना नियंत्रण रखते हुए सिर्फ स्टेयरिंग देते थे, जिससे जीप को सड़क पर नियंत्रित

मुहल्ला ही नहीं, फिर तो
पूरा शहर ही जान गया

गाड़ी चलाने का शौक, जुनून बन गया। चाचा की जीप को पार्क करने से शुरुआत हुई, फिर कभी-कभार खाली सड़कों पर या सुबह-सुबह गाड़ी चलाने को मिल जाती थी, जिससे सड़क पर गाड़ी चला लेने का स्वयं के भीतर आत्मविश्वास पैदा हुआ। उस समय पापा हर शनिवार को नौकरी से घर आते और ड्राइवर के अंकल भी गाड़ी खड़ी कर अपने घर चले जाते थे। गाड़ी सीखने की असली शुरुआत शनिवार को ही प्री फ्री हैंड होती थी। मैं ऐसे वक्त के इंतजार में हमेशा रहता था और तब भीषण गर्मी में जब सब आराम कर रहे होते थे, तो चुपके से बिना किसी को बताए चाबी लेकर बाहर निकल जाता और गाड़ी स्टार्ट कर घर के बाहर की सड़क पर निकल आता था। पहली शुरुआत में ही गाड़ी को धीरे-धीरे निकाला। उन दिनों सड़कों पर इतना ट्रैफिक नहीं होता था। पहली बार जब गाड़ी चलाई, सिर्फ़ फर्स्ट गियर में ही धीरे-धीरे घर से कीरी एक किलोमीटर तक निकल आया था और ऐसी इच्छा प्रबल हुई कि मोहल्ले के दोस्त, परिचित, जानने वाले लोग मुझे गाड़ी चलाते हुए देख लें, जिसके लिए सड़क पर यदि कोई परिचित जाता हुआ दिखता था, तो होर्न बजाकर उनको यह दिखाने की कोशिश करता था कि वो मुझे देख लें कि मैं गाड़ी चला रहा हूँ। ऐसे ही पहले दिन इसी उत्सुकता में ब्रेक और कलच का तालमेल गड़बड़ाया और वापसी में गाड़ी पड़ोसी की दीवार से जा टकराई। फिर तो ऐसा शोर मचा कि पूरी हल्द्वानी को ही पता चल गया कि मैं गाड़ी चलाना सीख रहा हूँ। गाड़ी चलाने के इस रोमांच को पाने के लिए सुबह उठते ही मैं रोज गाड़ी को साफ किया करता था। धीरे-धीरे इसी तरह गाड़ी चलाते-चलाते बिना किसी मोटर ड्राइविंग ट्रेनिंग संस्थान की मदद के स्वयं ही गाड़ी चलाना सीख लिया। हालांकि वो शुरुआती दिनों में खड़ी गाड़ी में गियर डालना, स्टैर्चिंग घुमाना आज भी याद है और

