

श्री रामसेतु सेतु समुद्रम प्रकल्प



सांस्कृतिक विरासत की रक्षा या आस्था पर चोट

डा. मुकजी स्मृति न्यास



अस्ति रामेश्वरं नाम, रामसेतौ पवित्रितम्।
 क्षेत्राणामपि सर्वेषां, तीर्थानामपि चोत्तमम्॥
 दृष्टमात्रे रामसेतौ, मुक्तिः संसारसागरात्।
 (स्कन्द पु., ब्राह्म. सेतुमाहात्म्य)



सेतु बंध रामेश्वरम का विहंगम दृश्य



नासा द्वारा उपग्रह से लिये गये श्रीरामसेतु के विहंगम दृश्य



प्रकाशकीय

श्री रामसेतु हमारी सांस्कृतिक धरोहर है, इसे बचाने का प्रश्न केवल आस्था और विश्वास का ही नहीं बल्कि देश की सांस्कृतिक अस्मिता और विरासत का भी है। यह भारत की गौरवशाली सभ्यता एवं संस्कृति का प्रतीक है। जहां दुनियाभर में महान धरोहरों को बचाने के लिए हरसंभव प्रयास हो रहे हैं, वहीं यूपीए सरकार अपने ऐतिहासिक प्रतीकों को ध्वस्त करने में जुटी हुई है। पिछले दिनों खबर आई कि सेतु परियोजना के लिए श्री रामसेतु को तोड़ा जा रहा है, तो इसका देशव्यापी विरोध हुआ। लोग सड़कों पर उतर आए। संसद के दोनों सदनों में भी भाजपा सांसदों ने इस मुद्दे को जोर-शोर से उठाया। ३ मई, २००७ को राज्यसभा में डा. मुरली मनोहर जोशी एवं श्रीमती सुषमा स्वराज व १६ मई को लोकसभा में प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा ने अपने प्रभावी भाषणों में यूपीए सरकार पर जमकर प्रहार किया और श्रीराम सेतु को बचाने की मांग की।

यही नहीं भाजपा ने विगत २६-२७ जून २००७ को दिल्ली में आयोजित राष्ट्रीय कार्यकारिणी बैठक में एक प्रस्ताव भी पारित किया। सेतु समुद्रम प्रकल्प पर पुनर्विचार करने हेतु मा. मद्रास उच्च न्यायालय ने १६ जून २००७ को एक अंतरिम निर्देश भी जारी किया है। इन्हीं सब दस्तावेजों को संकलित कर हम यहां एक पुस्तिका के रूप में प्रकाशित कर रहे हैं।

श्री रामसेतु समुद्रम मुद्दे ने जनता का मन इतना उद्वेलित कर दिया कि इस पुस्तिका का प्रथम संस्करण छपते ही समाप्त हो गया। अब हम इस पुस्तिका का नया संस्करण छाप रहे हैं जिसमें अंग्रेजी के लेख भी शामिल किए गए हैं। धार्मिक भावना के साथ-साथ इस परियोजना के आर्थिक व व्यापारिक पहलू पर भी विचार किया है। आशा है यह संस्करण भी पाठकों की रुचि का केन्द्र बनेगा।

प्रकाशक

डा. मुकजी स्मृति न्यास

सितम्बर २००७

अनुक्रमणिका

भाजपा राष्ट्रीय कार्यकारिणी बैठक

पारित प्रस्ताव : रामसेतु बचाओ, विरासत बचाओ,
भारत बचाओ 9

विशेष सत्र : श्री कल्याण रमन के उद्बोधन
का मुख्य अंश ६

संसद में बहस

डा. मुरली मनोहर जोशी १६

श्रीमती सुषमा स्वराज २५

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा २८

मा. मद्रास उच्च न्यायालय का अंतरिम निर्देश

३२

विशेष लेख : हृदयनारायण दीक्षित

४२

विचार बिन्दु

४५

An Expensive Voyage?

55

Special Interview : Dr Badrinarayanan

64

सेतु समुद्रम नहर:

एक महंगी यात्रा की तरफ बढ़ते कदम

६६

Avoid hasty decision on Ramsetu

By R. Brahamchari

76

रामसेतु बचाओ, विरासत बचाओ, भारत बचाओ

भारतीय जनता पार्टी संप्रग सरकार द्वारा – विशेषतया नौवहन और परिवहन मंत्री श्री टी.आर. बालू द्वारा प्रदर्शित घोर संवेदनहीनता तथा अड़ियलपन पर अपनी गम्भीर चिंता व्यक्त करती है, जो उन्होंने सेतुसमुद्रम कैनल प्रोजेक्ट के विवादास्पद अलाइनमेंट पर निर्लज्जतापूर्वक अमल करने में बरता है। वे अन्तर्राष्ट्रीय मान्यता प्राप्त विशेषज्ञों की राय की उपेक्षा करके, समाज के सभी वर्गों की अपील अस्वीकार करके जिनमें राष्ट्रपति जी को प्रस्तुत 36 लाख लोगों के हस्ताक्षर भी सम्मिलित है, ऐसा कर रहे हैं। इन हस्ताक्षरकर्ताओं ने सेतुसमुद्रम कैनल प्रोजेक्ट के वर्तमान अलाइनमेंट में परिवर्तन करने की मांग की है – उस अलाइनमेंट में, जिससे सेतु ध्वस्त हो जाएगा, जिसे करोड़ों हिन्दुओं, मुस्लिमों तथा इसाइयों द्वारा सेतु मन्दिर, रामसेतु, सेतु, आदम का पुल, आदि रूपों में पूजा जाता है और जिसे हमारे देश की प्राचीनतम विरासत माना जाता है। आचार्य सभा के शिष्टमंडल तथा शंकराचार्यों के प्रतिनिधियों ने राष्ट्रपति जी तथा प्रधानमंत्री से मिलकर उन्हें लोगों में इसके प्रति उपजे भारी आक्रोश की जानकारी दी है। क्योंकि यदि प्रस्तावित अलाइनमेंट पर अमल किया गया तो उन्हें सेतु के आसन्न ध्वंस की आशंका है। आचार्यो ने उन दोनों को रामसेतु के धार्मिक तथा सांस्कृतिक महत्व की तथा लोगों की सेतु के साथ जुड़ी भावनाओं की सविस्तार जानकारी दी थी। प्रधानमंत्री ने उनसे नौवहन मंत्री से मुलाकात करने को कहा था।

आचार्य सभा के शिष्टमंडल ने श्री बालू से मुलाकात की और उन्हें स्पष्ट रूप से बताया कि उनका विरोध परियोजना के प्रति नहीं है बल्कि अलाइनमेंट के प्रति है और उसका मनमाने ढंग से चयन करने के प्रति है, जिसने लोगों की भावनाओं को ठेस पहुंचाई है। उन्होंने वहां ड्रैजिंग की कार्यवाही रोकने और वैकल्पिक अलाइनमेंट चुनने की सम्भावना का पता लगाने का अनुरोध किया जो कि व्यवहार्य भी है और उससे सेतु की रक्षा भी हो जाएगी।

बातचीत के दौरान श्री बालू ने और आगे चर्चा करने से पहले आचार्यगण को उस स्थल का दौरा करने के लिए आमंत्रित किया। आचार्य सभा के बार-बार अनुरोध करने के बावजूद मंत्री महोदय एक न एक बहाना बनाकर उस स्थल पर उनके दौरे को टाले जा रहे हैं। स्पष्टतः कुछ ऐसा है, जिसे वे और उनकी सरकार छुपा रही है। इससे भी अधिक निंदनीय मंत्री का यह बयान है कि जो प्रोजेक्ट का विरोध कर रहे हैं, वे राष्ट्र-विरोधी हैं। वस्तुतः विभिन्न बयानों के माध्यम से मंत्री जी विगत काल में भारत तथा श्रीलंका के बीच निर्मित सेतु के अस्तित्व को नकार कर जनता को गुमराह करने का प्रयास कर रहे हैं। सरकार ने हजारों मछुआरों के विरोध पत्रों के प्रति भी अपनी आंखें मूंद ली हैं – उन मछुआरों के प्रति जो अपनी आजीविका के एकमात्र साधन को गंवा देंगे।

मार्च, 2007 में ऐसी रिपोर्ट प्राप्त हुई थी कि ड्रैजिंग का व्यापक विरोध – विशेषतया मदुरै तथा रामनाथपुरम जिलों में तथा रामेश्वरम क्षेत्र में भारी विरोध किया जा रहा है, जिससे सेतु को क्षति पहुंचने वाली है। स्थिति की गंभीरता को देखते हुए और उन करोड़ों लोगों के लिए, जो यह मानते हैं कि सेतु का निर्माण श्री राम के आदेश पर किया गया था, रामसेतु के महत्व को देखते हुए भाजपा ने डॉ. एम.एम. जोशी सर्वश्री यशवंत सिन्हा, वेदप्रकाश गोयल, श्रीगोपाल व्यास, सु. थिरुनवुक्करसर, सभी संसद सदस्य और तमिलनाडु राज्य के भाजपा प्रदेशाध्यक्ष श्री ला. गणेशन को मिलाकर तथ्यों का पता लगाने वाली समिति का गठन किया था। समिति ने 19 से 22 मार्च के बीच चेन्नई, रामनाथपुरम, रामेश्वरम क्षेत्र और धनुषकोटि का दौरा किया था। समिति रामेश्वरम स्थित प्रोजेक्ट कार्यालय भी गई थी तथा अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श भी किया था। समिति ने अपने दौरे के दौरान और उसके पश्चात् विभिन्न विद्वानों, पत्रकारों, विज्ञानियों, सेवानिवृत्त नौसेना अधिकारियों, मछुआरों, अधिवक्ताओं, स्थानीय नेताओं, पर्यावरण संस्थानों में कार्यरत कर्मियों और धार्मिक नेताओं के साथ विचार-विमर्श किया था। जो तथ्य उभर कर आए वे निम्न प्रकार हैं :

अ. रामसेतु एक तथ्य है मिथक नहीं

लोगों के दिमाग में भ्रम पैदा करने के लिए ऐसा प्रचार किया जा रहा है कि रामेश्वरम में रामसेतु अथवा आदम के पुल का कोई पुरातात्विक अथवा ऐतिहासिक अस्तित्व नहीं है। दो महाकाव्यों – रामायण तथा महाभारत में और अन्य भारतीय पाठ्यपुस्तकों में जो कुछ वर्णित किया गया है उसके अलावा रामसेतु के अस्तित्व की अनेक विदेशी यात्रियों, जिनमें वैनिस का

यात्री मार्कोपोलो (1254–1324) भी शामिल है, मानचित्रकारों, नासा तथा इसरो द्वारा जारी छवि चित्रों तथा 1747, 1788 और 1804 में तैयार किए गए मानचित्रों द्वारा भी इसकी पुष्टि की गई है। मद्रास प्रेसिडेंसी के मेनुअल ऑफ एडमिनिस्ट्रेशन में भी आदम के पुल और रामसेतु का उल्लेख मिलता है। इसमें यह भी लिखा है कि 1480 तक भारत और श्रीलंका के बीच पैदल ट्रैफिक के लिए उक्त सेतु का प्रयोग होता था।

इंडोनेशिया में प्रम्बनम मंदिर (9वीं शताब्दी) की प्रतिमा में सेतु के निर्माण की कथा का चित्रण मिलता है।

भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण के पूर्व निदेशक एस. बद्रीनारायण जैसे विशेषज्ञों तथा भारत सरकार के मृदा विज्ञान विभाग के विज्ञानियों सहित अन्य विज्ञानियों ने मत व्यक्त किया है कि सेतु प्राकृतिक निर्मिति नहीं है। ये सारे तथ्य संसार के प्राचीनतम मानव निर्मित पुल – रामसेतु के लगातार अस्तित्व में रहने का पूर्ण समर्थन करते हैं।

ब. लोग वर्तमान अलाइनमेंट का विरोध क्यों करते हैं

श्रीलंका का चक्कर लगाए जाने से बचने की दृष्टि से 1860 से 1922 के दौरान सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट की कल्पना की गई थी ताकि पश्चिम से पूर्वी किनारे और पूर्व से पश्चिमी किनारे तक जाने वाले जहाजों के लिए समय, दूरी तथा लागत कम की जा सके। भूमि की तंग स्ट्रिप, जो अधिकांशतः रामेश्वरम द्वीप से गुजरती थी, के पार चैनल को काटने के लिए 9 प्रस्ताव तैयार किए गए थे। बाद में इस परियोजना को छोड़ दिया गया था। स्वातंत्र्योत्तर काल में इस योजना को पुनः जीवित किया गया और अनेक समितियां गठित की गईं। श्री ए.आर. मुदालियार की अध्यक्षता वाली 1956 समिति ने स्पष्ट रूप से कहा था कि आदम का पुल (रामसेतु) स्थल (जो कि वर्तमान अलाइनमेंट है) अनुपयुक्त है और आदम के पुल के बीच से समुद्र में पैसेज काटने के विचार को भी छोड़ दिया जाना चाहिए।

रामेश्वरम शिव कैनल स्कीम (अब सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट) का गत 60 वर्षों में तीन बार अन्वेषण किया गया था और इन तीनों ही अवसरों पर द्वीप में कैनल का स्थित होना बताया गया था। इन तीनों ही समितियों ने स्वेज या पनामा जैसी भू-आधारित कैनल बनाने की सिफारिश की थी।

जिस नए चैनल अलाइनमेंट पर, अमल करने की श्री बालू तथा भारत सरकार जिद कर रहे हैं, 1860, जब कमांडर टेलर ने कैनल बनाने का प्रस्ताव दिया था, के बाद से बनी किसी भी समिति ने उस पर विचार नहीं किया था।

विशेषज्ञों द्वारा संकेत दिया गया था कि रामसेतु विक्षुब्ध बंगाल की खाड़ी को मन्नार खाड़ी के शांत और सौम्य जल से विभाजित करता है। इस स्थिति के कारण कोरल की कई दुर्लभ जातियां तथा कई अन्य दुर्लभ समुद्री जीव मन्नार की खाड़ी में पैदा होते हैं। इसी कारण से मछुआरे चीख-चीख कर कह रहे हैं कि मछलियों की दुर्लभ प्रजातियां लुप्त हो जाएंगी, जिससे हजारों परिवार रोजगार रहित हो जाएंगे।

विज्ञानवेत्ता भी जीवों और वनस्पतियों की पूरा न हो सकने वाली क्षति के बारे में बहुत चिंतित हैं। सेतु को काटने का परिणाम 3600 से अधिक विदेशज समुद्री तथा पादपी जीवों के लिए घातक होगा और इससे उस क्षेत्र का नाजुक परिवेश संतुलन गड़बड़ा उठेगा। यदि मछलियों का वास स्थल कुप्रभावित होता है तो स्पष्टतः तट पर बसे मछुआरों के सैंकड़ों गांवों के सामने भी अस्तित्व का संकट पैदा हो जाएगा।

मौसम विज्ञानियों ने मत व्यक्त किया है कि सेतु को काटने से मानसून की स्थितियां तथा वर्षापात और उसका वितरण कुप्रभावित होगा, जिसके फलस्वरूप मुख्यभूमि पर अनपलट मौसमी परिवर्तन हो जाएंगे।

श्री बालू द्वारा वर्तमान अलाइनमेंट के अधार के रूप में जिस एन.ई.ई. आर.आई. रिपोर्ट का हवाला दिया जा रहा है, वह दिसम्बर, 2004 में हुई सूनामी घटना से पहले प्रस्तुत की गई थी। इस क्षेत्र का सूनामी के बाद कोई आंकलन नहीं किया गया है तथा समुद्र के नीचे सूनामी द्वारा उत्पन्न बाथिमीटरी में हुए आमूल परिवर्तनों का कोई हिसाब नहीं रखा गया है और न ही इस बात का हिसाब रखा गया है कि भावी सुनामी का क्या प्रभाव पड़ेगा।

स्वयं प्रधानमंत्री कार्यालय द्वारा भी 8 मार्च, 2005 को कुछ गंभीर आपत्ति उठाई थी, जिनका उत्तर तूतीकोरन पोर्ट ट्रस्ट के चेयरमैन ने नागपुर की एन. ई.ई.आर.आई. तथा चेन्नई की एन.आई.ओ.टी. के हवाले के बिना 30 जून, 2005 को दे दिया था। यह कल्पना से परे की बात है कि गंभीर प्रश्नों का इतनी अल्पावधि में टेलिग्राफिक उत्तर की तरह संक्षेप में निपटान कर दिया गया हो विशेषकर तब जब विश्वविख्यात सूनामी विशेषज्ञ प्रोफेसर टेड एस. मूर्ति द्वारा गंभीर आपत्तियां उठाई गईं हों। प्रोफेसर मूर्ति ने संकेत दिया था कि यदि भविष्य में सूनामी की घटना होती है तो वर्तमान अलाइनमेंट द्वारा दक्षिणी केरल पर विध्वंसक प्रभाव पड़ने की संभावना है।

इस रवैये से केरल के विनाश के बारे में व्यक्त चिंताओं के प्रति उचित कर्मिष्ठता का अभाव और घोर उपेक्षा प्रकट होती है। इससे भी अधिक हैरान करने वाली बात यह है कि प्रधानमंत्री कार्यालय उक्त प्रोजेक्ट का विशेषज्ञों

द्वारा पुनर्मूल्यांकन किए जाने पर ध्यान देने में विफल रहा है और इसके बजाय प्रधानमंत्री कार्यालय ने तूतीकोरन पोर्ट ट्रस्ट के चेयरमैन ने 30 जून को जो लापरवाही भरा उत्तर दिया था उसको आंख मूंदकर स्वीकार कर लिया। साथ ही प्रधानमंत्री तथा श्रीमती सोनिया गांधी ने जल्दी में 2 जुलाई को उक्त परियोजना का उद्घाटन कर दिया।

विज्ञानवेत्ताओं ने भी रामसेतु के आस-पास के क्षेत्र में जलगत खनिजों के भारी निक्षेप का संकेत दिया था। इस क्षेत्र में प्लेसर डिपोजिट्स का अध्ययन कर रही एक सी.एस.आई.आर. टीम ने पता लगाया था कि 500 कि. मी. की तट रेखा के पूरे स्ट्रेच में अकेले टिटैनियम का अनुमानित 40 मिलियन टन भंडार जमा है। दिसम्बर, 2004 की सूनामी ने इस क्षेत्र की सम्पूर्ण बाथिमीटरी को बदल डाला है। तदनुसार, जलगत खनिजों के वितरण में भी बदलाव आ गया है।

रामसेतु के निकट जमा केरल के ब्लैक थोरियम का अंश रखने वाले रेत पर सेतु के आर-पार चैनल की कटाई के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है और न ही केरल के तटों पर भावी सूनामी के विनाशकारी प्रभाव के कारण रेडियोएक्टिव, थोरियम की हानि का आंकलन किया गया है।

सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट से सम्बंधित सुरक्षा पहलुओं पर भी विचार नहीं किया गया है। ऐसी रिपोर्ट मिली है कि प्रोजेक्ट के बारे में नौसेना से किसी भी स्टेज पर परामर्श नहीं किया गया है। चैनल के डिजाइन को देखते हुए यह भारी पोतों के प्रयोग के लिए उपयुक्त नहीं है। वर्तमान में यह चैनल 20,000 से लेकर 30,000 डी.डब्ल्यू.टी. की रेंज में पोतों के लिए सर्वाधिक उपयुक्त होगा, साथ ही जल-आधारित चैनल में पॉयलटिंग अनिवार्य है। आश्चर्य है कि श्रीलंका के चारों ओर चक्कर लगाने में हुई समय की हानि की तुलना में क्या कोई पोत भारी पॉयलटिंग चार्ज चुकाकर और पॉयलटों के अभाव के कारण लम्बे विलम्ब का शिकार होकर चैनल का प्रयोग करना पसंद करेगा? शायद उक्त चैनल खाली पोतों और/या छोटे पोतों के लिए सेवा प्रदान कर सकेगा, जिससे यह सेवा आर्थिक दृष्टि से अव्यवहार्य हो जाएगी।

लोगों के दिमाग में जो बात परेशानी पैदा कर रही है वह यह है कि जब सेतु को नुकसान न पहुंचाने वाले अनेक वैकल्पिक अलाइनमेंट सुलभ हैं तब मनमाने रूप से ऐसे अलाइनमेंट का निर्णय क्यों किया गया, जो रामसेतु को आर-पार काटता है। इस बारे में विशेषज्ञों की राय की अनदेखी करके निर्णय लिया गया और वह भी जियोस्ट्रैटेजिक मेरीटाइम इम्प्लीकेशनों हेतु

नौसेना के साथ परामर्श किए बिना। ऐसी रिपोर्ट भी मिली है कि जब डॉ. टेड एस. मूर्ति को मई मास में फरवरी, 2005 की डेटलाइन वाला फैक्स मैसेज 24 घंटे के भीतर उत्तर देने के अनुरोध के साथ प्राप्त हुआ था, तब वे परेशान हो गए थे। यह इस बात का एक अन्य उदाहरण है कि सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट से सम्बंधित सर्विस पूछताछों का निपटान करने में तूतीकोरन पोर्ट ट्रस्ट के चेयरमैन द्वारा कितना लापरवाही भरा रवैया अपनाया था।

भारत सरकार द्वारा मन्नार की खाड़ी के ऐतिहासिक समुद्र में भारत के अधिकारों को पुनरुक्त नहीं किया जाना विदेश नीति में की गई एक गम्भीर चूक है। अब तक सभी सरकारों द्वारा इन अधिकारों पर लगातार अमल किया जाता रहा है। किंतु अमरिकी सरकार इस दावे को मान्यता प्रदान नहीं करती है और भारत सरकार ने अमरिकी नेवी ऑपरेशनल डायरेक्टिवों पर मौन रहकर अपनी विफलता प्रकट की है।

यह स्मरणीय है कि तूतीकोरन पोर्ट ट्रस्ट के चेयरमैन ने प्रधानमंत्री कार्यालय के प्रश्नों का उत्तर 30 जून को दिया था न कि (23 जून, 2005) को, जो कि ऐतिहासिक समुद्र जल पर भारतीय दावे को मानने से इन्कार करते हुए अमरिकी नेवी ऑपरेशनल डायरेक्टिवों की तारीख है।

यह नया अलाइनमेंट भारत और श्रीलंका के बीच अन्तर्राष्ट्रीय जल-सीमा के खतरनाक ढंग से नजदीक है और इससे चैनल के दांये और बांये दोनों किनारों से तट-रक्षकों की मुक्त आवाजाही में सहायता नहीं मिलती है। अनेक मछुआरों को ड्रैजिंग ऑपरेशनों के कारण नुकसान पहुंचा है क्योंकि पकड़ में आने वाली मछलियों की संख्या कम हो रही है और उन्हें मछली पकड़ने के लिए मीडियन लाइन के नजदीकी क्षेत्रों में और कभी-कभी श्रीलंका के समुद्री क्षेत्र में जाने के लिए विवश होना पड़ता है। गत दो महीनों अथवा इसी के लगभग अवधि के दौरान श्रीलंका की नेवी द्वारा अथवा लिट्टे द्वारा कई मछुआरों को मार डाला गया है। यदि अलाइनमेंट में परिवर्तन नहीं किया जाता है तो स्थिति और अधिक बिगड़ सकती है।

जस्टिस कृष्णा आयर ने प्रधानमंत्री को सख्त शब्दों में लिखे पत्र में किसी पुल के या अन्य तरह के निर्माण को रोकने की अपील की है, जो राष्ट्र तथा इसके स्वराज के प्रति शत्रुतापूर्ण कार्रवाई है। उन्होंने संकेत दिया है कि हमारा राष्ट्र और अधिक कमजोर तथा खतरों का शिकार हो जाएगा क्योंकि यह प्रोजेक्ट भारत के भू-क्षेत्रीय हितों के प्रतिकूल होगी।

उच्चतम न्यायालय के पूर्व जस्टिस पद्मभूषण जस्टिस के.टी. थॉमस ने स्पष्ट रूप में कहा है कि सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट की तरह की प्रोजेक्टों

में निर्णय भू-विज्ञानीय इम्प्लीकेशनों के अध्ययन पर आधारित नहीं होते हैं, बल्कि लोगों की धार्मिक भावनाओं को भी ध्यान में रखना पड़ता है। उनके मतानुसार रामसेतु में तोड़-फोड़ नहीं होनी चाहिए।

राज्यसभा में इस मुद्दे पर हुई बहस के दौरान सदस्यों ने राजनीतिक प्रतिबद्धता को छोड़ते हुए रामसेतु को संरक्षण दिए जाने का समर्थन किया था क्योंकि यह एक अद्वितीय विरासत है और हमारे लिए गौरव का प्रतीक है।

समिति के दौरे के बाद प्रधानमंत्री जी को यह कहते हुए पत्र लिखा गया था कि यद्यपि भाजपा सेतुसमुद्रम कैनल प्रोजेक्ट की विरोधी नहीं है तथापि यह अपने देश की इस अद्वितीय तथा समृद्ध, सांस्कृतिक विरासत को संरक्षित रखने के प्रति निश्चित रूप से और गम्भीरतापूर्वक चिंतित है, जिसको विश्व विरासत के रूप में घोषित किया जाना चाहिए।

यह वास्तव में ही दहला देने वाला मामला है कि सभी पक्षों की ओर से बढ़ते विरोध के पश्चात् भी संप्रग सरकार इस लोकप्रिय मांग के प्रति पूरी तरह संवेदनहीन बनी हुई है और सरकार ने इस मुद्दे पर पत्थर जैसी चुप्पी साध ली है। मार्च में भेजे गए पत्र का प्रधानमंत्री की ओर से आज तक भी कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

भाजपा की राय में संप्रग सरकार ने न केवल करोड़ों हिन्दुओं की भावनाओं के प्रति बल्कि सभी संप्रदायों की भावनाओं के प्रति घोर उपेक्षा दर्शायी है। अब यह पूरी तरह स्पष्ट है कि श्रीमती सोनिया गांधी द्वारा नीत तथा निर्देशित संप्रग सरकार भारत की पुरातन विरासत के प्रति कोई सम्मान नहीं रखती है।

भाजपा की राय में सेतुसमुद्रम कैनल प्रोजेक्ट का वर्तमान अलाइनमेंट छोड़ दिया जाना चाहिए और इस स्थल पर चल रहे कार्य को तुरंत बंद कर दिया जाना चाहिए। भाजपा यह भी मांग करती है कि : -

- 1) उक्त प्रोजेक्ट का बाथिमीटरी में सूनामी के बाद हुए परिवर्तनों के प्रभाव पर विचार करते हुए पुनर्मूल्यांकन किया जाना चाहिए।
- 2) दक्षिण केरल और अन्य भागों पर आने वाले भावी सूनामी के प्रभाव की सावधानीपूर्वक छानबीन की जानी चाहिए। प्लेसर डिपोजिट्स पर इसके प्रभाव और प्राकृतिक रेडियोएक्टिविटी के इम्प्लीकेशनों की पूरी तरह जांच की जानी चाहिए।
- 3) नाजुक परिस्थिति-परिदृश्य तथा मुख्यभूमि में मानसून निर्माण पर पड़ने वाले प्रभाव का व्यवस्थित अध्ययन होना चाहिए। विदेशज समुद्री जीव-जन्तुओं तथा पादपों को संरक्षित रखने के लिए गंभीर प्रयास किए

जाने चाहिए।

- 4) सेतुसमुद्रम कैनल प्रोजेक्ट के भू-रणनीतिक प्रभाव हेतु नौसेना के साथ परामर्श किया जाना चाहिए।
 - 5) रामसेतु क्योंकि एक पुरातन निर्माण है और केरल कोस्टलाइन के थोरियम रेत भंडार के निकट है अतः समूचे क्षेत्र के भू-वैज्ञानिक महत्व का भारत के नाभिकीय कार्यक्रम विषयक पहलों के विशेष संदर्भ सहित अध्ययन किया जाना चाहिए।
 - 6) ड्रेजिंग के कुप्रभाव के कारण बड़ी संख्या में मछुआरों और उनके परिवारों को नुकसान पहुंचा है। उनकी उपयुक्त रूप में क्षतिपूर्ति की जानी चाहिए। भू-आधारित कैनल बनाने के लिए वैकल्पिक अलाइनमेंट चुना जाना चाहिए।
 - 7) इस प्रयोजन के लिए जलगत पुरातत्व विज्ञान, पर्यावरण तथा मौसम विज्ञान, मृदा विज्ञान, परमाणु विज्ञान जैसे क्षेत्रों से सम्बंधित ख्यातिप्राप्त विशेषज्ञों की एक समिति गठित की जानी चाहिए, जिसमें नौसेना के प्रतिनिधि और भू-रणनीतिक विशेषज्ञ भी शामिल हों। इस समिति के साथ आचार्य सभा के प्रतिनिधियों और अन्य धार्मिक नेताओं को जोड़ा जाना चाहिए ताकि न तो रामसेतु और न ही कोई अन्य धार्मिक स्थल नष्ट किया जाए।
 - 8) संप्रग सरकार को इस क्षेत्र में अपने ऐतिहासिक समुद्री जल सम्बंधी अधिकारों पर दावा बनाए रखना चाहिए।
 - 9) सरकार को रामसेतु को विश्व विरासत के रूप में घोषित किए जाने के बारे में गम्भीर प्रयास किए जाने चाहिए क्योंकि यह विश्व का पुरातनतम मानव-निर्मित पुल है। लोगों की भावनाओं का सम्मान किया जाना चाहिए।
- भाजपा सभी सम्प्रदायों को मानने वाले देशवासियों से अपील करती है कि वे भारत की विरासत और उसके गौरव को संरक्षित रखने हेतु मिलकर काम करें।

भाजपा राष्ट्रीय कार्यकारिणी की बैठक में श्रीराम सेतु विषय पर श्री कल्याण रमन ने एक विशेष सत्र को सम्बोधित किया। इनके सम्बोधन के कुछ विशेष बिन्दु यहां प्रकाशित कर रहे हैं :-

राम सेतु एक विश्व धरोहर है : कल्याण रमन



श्री लंका व दक्षिणी भारत के बीच स्थित मन्नार की खाड़ी के दो विपरीत सिरों पर स्लंप (ढेर) के दो जोड़े मिले और मिलकर आपस में जुड़ गए। लेकिन, दो ब्लॉक वाला पूर्वी कोमोरिन स्लंप आपस में ज्यादा जुड़ा हुआ है, जिसकी लंबाई 70 से 100 किलोमीटर तक है। जबकि कोलंबो की तरफ वाला स्लंप 2 से 4 ब्लॉक से बना है, जिसकी लंबाई 15 से 40 किलोमीटर तक है। दोनों संरचनाओं (ढेर) की ऊंचाई दक्षिणी की तरफ कम होती गई है।

भारतीय भाषाओं में सेतु का अर्थ है— 'मानव निर्मित बांध'

प्राचीन साहित्य में राम सेतु

- ♦ महर्षि वाल्मिकी सेतु निर्माण का विस्तृत वर्णन करते हैं (85 श्लोक)। हस्तिमात्रान महाकाया पाषाणामश्च.... (बाल्मिकी रामायण 2-22-28)
 - विशाल आकार वाले शक्तिसंपन्न वानर, हाथियों जैसे पत्थरों व पहाड़ों को उखाड़कर यंत्रों के द्वारा ले जाते हैं।
 - ♦ वेद व्यास नल सेतु का उल्लेख करते हैं: नलसेतुर इति ख्यातो यो द्यापि प्रथितो भूवि...(महाभारत 3.267.45)
 - जो आज भी पृथ्वी पर नल सेतु के नाम से विख्यात है, पहाड़ों जैसा है और यह राम के आदेश से बना है। (नल विश्वकर्मा का पुत्र था)।
- कालीदास की रघुवंशम् (सर्ग 13) जब पुष्पक विमान से राम श्रीलंका से लौट रहे थे तो उन्होंने सीता से कहा, ' ध्यानपूर्वक देखो सीता, पहाड़ों से निर्मित मेरा सेतु शक्तिशाली समुद्र को उसी तरह विभाजित किए हुए है जिस तरह मंदाकिनी आकाश को बांटती है।

- ♦ पांचवीं शताब्दी में राजा दामोदरन सेन द्वारा लिखी प्राकृत भाषा में 'सेतुबंध काव्य' में सेतु का उल्लेख।
- ♦ राजा प्रवरसेन द्वितीय (550-600): सेतु बंध या रावनवहो या दशमुहा बंध कहा।

स्कंद पुराण (III 1.2.1-114), विष्णु पुराण (IV 4-40&49), अग्नि पुराण (XI), ब्रह्म पुराण (138.40) राम सेतु के निर्माण का उल्लेख करते हैं। स्कंद पुराण राम सेतु के प्रारंभ, बीच और अंत में तीन शिवलिंग की स्थापना का वर्णन करता है।

- ♦ कृष्णदेव राय का हम्पी शिलालेख, शक 1430 (1508 ई.)— राम सेतु का उल्लेख करता है।
- ♦ तमिल भाषा में लिखित कम्ब रामायण में सेतुबंध पदलम पर अलग से एक सर्ग है। लंका से लौटने के बाद बह्महति दोष (रावण वध के कारण) से मुक्ति पाने के लिए श्री राम सेतु सागर में स्नान करते हैं। यह स्थल रामेश्वरम् क्षेत्र में सेतुबंधम के निकट है।
- ♦ खिलजी और तुगलकों के समय (1290-1390) रामेश्वरम् को सेतुबंध रामेश्वरम कहा गया है।

नासा द्वारा श्री रामसेतु की प्रामाणिक डिजिटल इमेज

नासा व रूस के अंतरिक्षयात्रियों ने निम्न स्पेस अभियानों के दौरान 35 से अधिक चित्र लिए हैं।

- ♦ 1966 में भेजा गया नासा का जेमिनी XI स्पेसक्राफ्ट
- ♦ 1983 से 1994 के बीच भेजे गए नासा के आठ स्पेस शटल मिशन
- ♦ इंटरनेशनल स्पेस स्टेशन 2002-2005
 - अभियान 6 (24-11-2002....04-05-2003)
 - अभियान 10 (13-10-2004...24-04-2005)

विरोधों के नयान

- ♦ निश्चित तौर पर श्रीराम सेतु मार्ग इंजीनियरिंग का एक शानदार नमूना है, जिसकी पतली रेखा सेटलाइट से आज भी स्पष्ट दिखाई पड़ती है।
- ♦ इसने लाखों सालों तक समुद्र के लगातार क्षरण को झेला है, जो प्राचीन भारत की इंजीनियरिंग दक्षता को प्रमाणित करता है।
- ♦ ज्ञात मानव इतिहास में कार्बन फाइबर युक्त सिविल इंजीनियरिंग संरचना का यह सबसे पुराना व विशाल प्रमाण है, जिसे विश्व

धरोहर स्थल के रूप में संरक्षित किया जाना चाहिए।

इसरो व नासा वेबसाइट्स से मिले प्रमाण

रामेश्वरम् 15 अप्रैल 2007 : न्यू इंडियन एक्सप्रेस (पेज 7) में एक न्यूज छपी, जिसमें लिखा है: '...बालू ने कहा कि सरकार व सेतुसमुद्रम प्रोजेक्ट के अधिकारियों ने एडम ब्रिज के बारे में नासा को पत्र लिखा, लेकिन नासा की तरफ से कोई जवाब नहीं प्राप्त हुआ।'

तथ्य नंबर 9 -- फरवरी 2000 नासा की रिपोर्ट

नासा का शटल राडार टापोग्राफी मिशन (एसआरटीएम) फरवरी 2000 में अंतरिक्ष में भेजा गया। रिपोर्ट कहती है—'श्रीलंका का आकार एक बहुत बड़े आंसू की तरह दिखाई पड़ता है, जो विशाल भारतीय उपमहाद्वीप के दक्षिणी हिस्से से टपक रही है। यह भारत से 50 किलोमीटर चौड़ी पाक जलसंधि से विभाजित है, जबकि इसके बीच में जगह जगह पर छोटे-छोटे कोरल द्वीप हैं, जिसे एडम ब्रिज के नाम से जानते हैं, जो लगभग एक लैंड ब्रिज की तरह दोनों देशों को जोड़ता है।'

तथ्य नंबर 2- अप्रैल 2006 नासा की रिपोर्ट

नासा के कैमरे द्वारा 410 मील की ऊंचाई से लिया गया 1250,000 वर्ग मील क्षेत्र का चित्र, जिसमें संपूर्ण भारत शामिल है, के आधार पर 'मैन्ड स्पेस सेंटर, नासा' के तत्कालीन डिप्टी डायरेक्टर जार्ज एम लो कहते हैं, 'स्पेसक्राफ्ट के कैम-शेड एंटीना से मुंबई बिल्कूल बांयी तरफ है और दिल्ली बांयी तरफ से क्षितिज के ठीक नीचे है, लेकिन इंडिया और श्रीलंका के बीच एडम ब्रिज, जो दाई तरफ है एकदम साफ दिखाई पड़ रहा है। पूरे उपमहाद्वीप में बादल कहीं भी नहीं हैं। पश्चिमी किनारे के पास का हरा रंग और स्थलों के भूरे रंग— भारी वनस्पतियों व स्थलों को अलग अलग करते हैं।'

प्रोफेसर टी. एस. मूर्ति के विचार

- प्रोफेसर टी. एस. मूर्ति सूनामी एक्सपर्ट हैं, जिन्होंने भारत सरकार को सूनामी चेतावनी प्रणाली पर सुझाव दे चुके हैं। प्रोफेसर मूर्ति ने 20 वर्षों से भी अधिक सूनामी जर्नल का संपादन भी किया है।
- प्रोफेसर मूर्ति की आपत्ति जनवरी 2005 के प्रधानमंत्री कार्यालय के पत्रों में दर्ज है।
- वे कहते हैं कि केरल को सूनामी के महाप्रलय से बचाने के लिए एलाइनमेंट के मुहाने (बंगाल की खाड़ी) की दिशा बदली जाय।
- फरवरी 2007 के उनके व्यक्तिगत पत्रों से— 'मैंने उनसे (रघुपति)

अनुरोध किया कि सेतु कैनल के मुहाने (बंगाल की खाड़ी की तरफ वाले) की दिशा हल्की सी बदली जाय, ताकि भविष्य में सूनामी आने पर इसकी ऊर्जा सेतु कैनल में प्रवेश न कर सके। श्री रघुपति ने मुझे आश्वासन दिया कि वह इस मामले को देखेंगे। जब श्री रघुपति जैसा वरिष्ठ आईएएस अधिकारी कुछ कहता है तो मैं विश्वास करता हूँ कि मुझे इस मामले में और चिंतित होने की कोई जरूरत नहीं है।'

- चैनल के रास्ते भविष्य में आने वाली कोई सूनामी केरल व तमिलनाडु के तट को बरबाद कर देगी। अगर राम सेतु की छेड़छाड़ की गई तो सूनामी ऊर्जा आसानी से तटों तक पहुंच आएगी। रामेश्वरम जज के सुझावों के अनुरूप सूनामी के गंभीर परिणामों का आंकलन करने के लिए Multi-disciplinary टीम बनायी जानी चाहिए।

राम सेतु- अंतरराष्ट्रीय महत्व का प्राचीन स्मारक

- राम सेतु— अंतरराष्ट्रीय महत्व का प्राचीन स्मारक। 1958 एक्ट के मुताबिक यह धरोहर है— चाहे मानव निर्मित हो या प्रकृति प्रदत्त, गुफा हो या नदी।
 - 19 जून 2007 को अपने आदेश में मद्रास हाई—कोर्ट राम सेतु को एक ब्रिज और स्मारक के रूप में स्वीकार करता है। याचिकाकर्ता के तथ्यों का उल्लेख करते हुए न्यायालय कहता है कि ऐसा एलाइनमेंट क्यों नहीं चुना जा सकता, जो राम सेतु को न छूता हो।
 - 1767 से भारतीय सर्वेक्षण के प्रतीक चिन्ह के मुताबिक सेतु से हिमाचलम तक सार्वभौम भारतम् है।
 - सेतु समुद्रम चैनल प्रोजेक्ट का फर्स्ट ट्रेक, 'यून लॉ आफ द सी' (1958) के Historic Waters status का उल्लंघन करता है।
 - Palk Bay के तट व सीमा (श्रीलंका के साथ) के बीच का जल Internal Water घोषित है। वहीं मन्नार की खाड़ी का जल (तट और मैरीटाइम बाउंड्री के बीच) Historic Waters है।
- नोट : दिनांक 19 जून 2007 का मद्रास हाईकोर्ट का आदेश विस्तृत रूप से आगे प्रकाशित है।

सर ए. आर. मुदलियार कमेटी रिपोर्ट 1996

हम इस नतीजे पर पहुंचे हैं कि एडम ब्रिज से होकर जाने वाली कैनल

निम्नलिखित कारणों से अनुपयुक्त है:

- आइसलैंड साइट के सैंड ड्यून हटाने के बजाय इस इलाके से बालू के टीले को हटाना बहुत बड़ी समस्या है—कैनाल निर्माण के समय भी और बनने के बाद मरम्मत के वक्त भी।
- कैनाल निर्माण का काम मुश्किल व अत्यंत जोखिम भरा होगा। यदि इस स्थल पर निर्माण तथा मरम्मत का कार्य संपन्न हुआ भी (यद्यपि असंभव लगता है) तो वह निश्चित तौर पर नौ परिवहन के लिए बड़ा खतरा होगा।
- चैनल की बॉर्डरिंग सेतुसमुद्रम की मेडियल लाइन पर होगी।

इन परिस्थितियों से हमें जरा भी संदेह नहीं है कि इस कैनाल से दोनों समुद्रों का मिलन बिंदु प्रभावित होगा। अतः एडम ब्रिज को काटकर कैनाल निर्माण का विचार छोड़ देना चाहिए।

भू-वैज्ञानिक व पुरातात्विक साक्ष्य

डिपार्टमेंट ऑफ अर्थ साइंसेज (मार्च २००५)

- चूंकि सैंड स्टोन और कोरल्स कड़ी चट्टानों की तुलना कम भारी होते हैं, इसलिए संभव है कि पूर्वजों ने श्री लंका को जोड़ने के लिए एडम ब्रिज के ऊंचे वाले हिस्सों पर इसका इस्तेमाल किया हो।
- रामेश्वरम के आसपास ऊंची टीरी संरचना मिलती है, जो मेसोलिथिक के भारी संग्रहण को दर्शाती है। मेसोलिथिक औजारों का मतलब यह है कि वहां 9000–8000 वर्ष बीपी (Before Present) से लेकर हाल के 4000 बीपी तक बड़े पैमाने पर मनुष्यों की आबादी व उनकी गतिविधियां रही हैं। मनुष्यों व जानवरों के मिले अवशेषों व हड्डियों से संकेत मिलते हैं कि श्री लंका की तरफ भी (लगभग 13000 वर्ष बीपी) मनुष्यों की आबादी थी।
- इन सभी बिंदुओं से संकेत मिलते हैं कि एडम ब्रिज के दोनों तरफ मानव रहते थे, जब समुद्र का जल स्तर ऊंचा नहीं था। इससे भारत और श्री लंका के बीच लिंक प्रमाणित होता है।

रिसर्च रिपोर्ट

- एशियाटिक सोसाइटी, 1799, सेतुबंद का उल्लेख करता है।
- मद्रास प्रेसिडेंसी एडमिनिस्ट्रेशन रिपोर्ट, 1903 और ट्रेवेलॉग, 1744 में ब्रिज का उल्लेख है।
- शब्दकोष में एंट्री : Adam—इसे राम का पुल कहते हैं...यह वास्तव

में 1480 तक श्री लंका से जुड़ा हुआ था। बाद में एक छोटी सी दरार पड़ी, जिसे एक तूफान ने चौड़ा कर दिया और पैदल यात्रा बंद हो गई।

भारत के लिए थोरियम का महत्व

- भाभा एटामिक रिसर्च सेंटर की बेवसाइट के मुताबिक थोरियम डिपाजिट 360,000 टन है।
- भारत के ज्ञान थोरियम भंडारों से इस सदी व उससे आगे भी भारत की ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकता है। थोरियम भंडारों से अगले 389 सालों तक 400,000 मेगावाट बिजली हर साल पैदा की जा सकती है।
- यूरेनियम-233 और थोरियम-232 पर आधारित ब्रीडर रिएक्टर तैयार किए जा रहे हैं, जो भारतीय आणविक कार्यक्रम के तहत थोरियम के उपयोग के प्रमुख हिस्से होंगे।

थोरियम के भंडार

महासागरीय धाराओं का राम सेतु के साथ मंथन क्रिया के कारण थोरियम के भंडार एकत्र हुए। इस मंथन क्रिया में रामसेतु छलनी का काम करता है।

कैनाल से तटों के नासिंदों की जीविका पर प्रभाव

- जब यह चैनल बनकर तैयार हो जाएगा, तो यह भारत और श्रीलंका के बीच अनधिकृत रूप से सीमा रेखा का काम करेगा।
- चैनल बन जाने से मछुवारे श्रीलंका के जलीय क्षेत्रों में प्रवेश नहीं कर पाएंगे, जहां मछलियां ज्यादा मात्रा में मिलती हैं।
- सिंगवारवेलर फिशर्स फोरम के प्रेसिडेंट यू अरुलानंदम के अनुसार प्रोजेक्ट इसलिए बनाया जा रहा ताकि समुद्री जल की अंतरराष्ट्रीय सीमा को लागू किया जा सके।

माननीय एम करुणानिधि राम सेतु होने के प्रमाण का उल्लेख करते हैं: संगम साहित्य में भी इसके प्रमाण हैं:

- पुस्तक 'रामानाथापुरम डिस्ट्रिक्ट गजेटियर', जो 1972 में प्रकाशित हुई थी, तत्कालीन मुख्यमंत्री एम करुणानिधि ने पुस्तक की भूमिका लिखी और पुस्तक में वर्णित तथ्यों की प्रशंसा भी की।
- पुस्तक में रामसेतु का उल्लेख है (एडम ब्रिज या नल सेतु भी कहा गया है)।

- ♦ संगम साहित्य में भी इसका उल्लेख मिलता है।
- ♦ 1—कडुंतेर इरामन उदानपुन। अर सीतैयाइवालिट्टिटाई अराकान वाव्वीया ज्जांर ऐनिलम्चेर मदारान कन.....
- राम के साथ आई सीता को जब रावण उठा ले गया, तो उन्होंने अपने आभूषण पृथ्वी पर फेंक दिए थे। बंदर परिवारों ने इन आभूषणों को पहन लिया। यह देख लोग बहुत खुश हुए।
- ♦ 2—वेन्वे अर कावुननियार टोन्मुडु को द इमुझगिरुम पाउवम इरंकु मन तुर ऐवेल्पो.....
- श्रीलंका प्रस्थान करने से पूर्व राम पवित्र सेतु के तट पर एक विशाल बरगद के पेड़ के नीचे बैठे और अपने सहयोगियों से मंत्रणा करने लगे। बरगद पर बैठी चिड़िया चहचहाने लगी। राम के आदेश पर चिड़ियों का चहचहाना बंद किया गया।

सूनामी का प्रभाव

२,६०,००० लोग मरे

- ♦ Aceh island में भारी नुकसान हुआ और चैन्नई और नागापट्टम का किनारा नष्ट हो गया।
- ♦ कुछ क्षेत्रों में समुद्री तल 200 मीटर से ज्यादा उठ गया।
- ♦ मैरीन नेशनल पार्क के दो—तिहाई जलीय जीव और कोरल्स पूर्णतया नष्ट हो गए।

संसद में बहस

भारत की संस्कृति व सार्वभौमिकता पर प्रहार है, सेतु समुद्रम प्रकल्प

डा. मुरली मनोहर जोशी

कुछ समय पहले मार्च के महीने में मैंने माननीय प्रधानमंत्री जी को एक पत्र लिखा था और वह सेतु—समुद्रम प्रकल्प के बारे में था। वहां जो नहर बनाई जा रही है, उसके संबंध में मैंने वह पत्र लिखा था। उसमें मैंने यह कहा था कि जहां तक इस परियोजना का प्रश्न है, इससे हमारा विरोध नहीं है, लेकिन इसका जो रेखांकन किया जा रहा है, जो alignment किया जा रहा है, उससे हमारा प्रबल विरोध है। हमने यह भी बताया था कि इसमें ऐसे बहुत से तथ्य हैं, जिनकी उपेक्षा की गई है, जिनको ध्यान में रखा जाना चाहिए था, लेकिन उनको ध्यान में नहीं रखा गया। मैंने अपने पत्र में प्रधानमंत्री जी से यह अनुरोध किया था कि नए तथ्यों के आलोक में, नए facts के संदर्भ में इस परियोजना को पहले स्थगित करें और इसका रेखांकन बदलें, alignment बदलें। उसके बारे में मैंने कुछ कारण भी उनको बताए थे। सबसे पहले मैं यह बताना चाहूंगा कि यह परियोजना कोई नयी परियोजना नहीं है। ब्रिटिश शासन काल में भी इस पर विचार हुआ था और हर विचार के बाद इसको छोड़ दिया गया था, मुलतवी कर दिया गया था, postpone कर दिया गया था। आज़ादी के बाद भी इस पर विचार हुआ और कई कमेटियां इसके ऊपर बैठीं। आज़ादी के बाद जो कमेटियां इस पर बैठीं, उनका भी मैंने उल्लेख किया था और उन सब में क्या विशेष बातें कही गईं इसके बारे में भी मुझे कुछ उल्लेख करना है।



कई बार इस विषय पर इन समितियों ने विचार किया और उसके बारे में alignments या रेखांकन की सुझाए। पहले 1956 में ए.आर. मुदालियार साहब की एक कमेटी बनी थी, जिन्होंने यह कहा था कि — ‘Alignments considered to either create a canal or just a passage across the Gulf of Mannar and Palk Straits,’ — the categorical recommendations of the A.R. Mudaliar are as follows: I quote: “against any passage across the Adam’s Bridge”. It is surprising that these recommendations have been suddenly and arbitrarily abandoned. मुदलियार कमेटी ने उसके बारे में कुछ प्रमाण की दिए थे, कुछ तर्क की दिए थे। ‘First, the shifting sandbanks in this area present a far more formidable problem - both at the stage of construction and during maintenance — than the sand dunes on the island site.” उन्होंने इस कनाल को कीमि पर स्थित करने की बात कही थी, land-based canal बनाने की बात कही थी, जैसे कि पनामा या स्वेज है। बाकी समुद्र में नहर बनाने की बात, ब्रिटिश चैनल बनाने की बात उन्होंने नहीं कही थी। दूसरा उन्होंने कहा, “The approaches to a channel would be far too open with no possibility of construction of protective works. A channel at this site - even if it can be made and maintained — would entail definite navigational hazard.” तीसरी बात उन्होंने कही थी ‘The channel would be bordering on the Sethusamudram Medial Line.” यह बहुत महत्वपूर्ण बात है ‘In these circumstances, we have no doubt, whatever, that the junction between the two seas should be effected by a canal; and the idea of cutting a passage in the sea through Adam’s Bridge should be abandoned.” इस रास्ते को किसी ने स्वीकार नहीं किया। फिर अप्रैल 1983 में Sethusamudram Project Committee Chairman, Shri H.R. Laxminarayan, Development Adviser (Ports), Ministry of Shipping and Transport, Member V. Sundaram, Chairman, Tuticorin Port Trust (one of four members), उसके पैराग्राफ 6.1 में वे कहते हैं, “The results of the investigations were briefly reported in his project report of May, 1968.” Then, para 6.2 says and I quote, “As discussed in Chapter 5, the K-alignment across Dhanushkodi at one kilometre West of Kothandaramasamy Koil was chosen.” यह की रामेश्वरम से धनुषकोटि

का जो कीमि का हिस्सा है, उस पर कोदंड रामास्वामी टेम्पल के पास कनाल काटी जाए। यह की land-based canal थी। Then, sub-para 5.1.1 of para 5.1 which deals with Canal alignment says, “ Shri C.V. Venkateswaran, Consultant, Sethusamudram Project has recommended the DE-alignment in his project report of May, 1968, after careful investigation of all previous alignments. DE-alignment passes across Rameswaram island at Thankachimadam West of the famous Rameswaram temple. यानी कोई की सेतुसमुद्रम को इस ब्रिज के across उसको काट कर बनाने की सिफारिश नहीं करता। ‘ They expressed the sentiments of the local public against cutting the canal along the ‘DE’ alignment separating the temple from the main land and also voiced their apprehensions that such a cut could endanger the island during cyclones.” Para 14 of Sethusamudram Project Committee Report, April 1956, by Dr. A. Ramaswami Mudaliar, says, “Navigational safety — overriding consideration. We may say, at the outset that both in settling the lay out of the route as well as in planning the project in detail, we have kept before us the question of navigational safety as an overriding consideration. It is unlikely that the route will be used merely because of saving in time and distance. We have, therefore, taken care to plan the project in such a way that the route proposed by us will be recognized as safe.” Then, “The Sethusamudram Medial Line’ and the location of the Project to its West — one other consideration which we have kept in mind is the need to ensure that navigational works and facilities proposed will be wholly under the control of the Government of India.” इस तरह से उन्होंने तमाम recommendations में कारण बताए थे कि किस तरह से इस कनाल को कहाँ बनाया जाना चाहिए। यह की कहा ‘Unsuitability of Adam’s Bridge: preference for canal over passage. We have been asked specifically to consider the proposal of cutting a channel at the approaches to Adam’s Bridge in order to connect the Gulf of Mannar and the Palk Bay. The origin of this suggestion is to be traced to the opinion formed by the Harbour Engineer to the Government of Madras in 1921, and they have

rejected it summarily. We consider that had a detailed study also been made of Adam's Bridge, this gentleman would have revised his opinion.

We are convinced that the Adam's Bridgesite is unsuitable for the following reasons: First, the shifting Sandbanks in this area present a far more formidable problem — both at the stage of construction and during maintenance — than the sand dunes on the island site. Secondly, the approaches to a channel would be far too open with no possibility of construction of protective works. A channel at this site — even if it can be made and maintained — would entail definite navigational hazard. Thirdly, the channel would be bordering on the Sethusamudram Medial Line.” मैं इस बारे में आगे विस्तार से बताऊंगा। Then it is said, “In these circumstances, we have no doubt, whatever that the junction between the two sea should be effected by a Canal; and the idea of cutting a passage in the sea through Adam's Bridge should be abandoned.” तो बार-बार यह बात कही जा रही है कि यह ठीक नहीं है। आप पानी में यह नहर मत बनाइए। अगर रास्ता बनाना है तो land based canal बनाइए, water channel पर उसे मत बनाइए। आखिर में उन्होंने यह भी कहा है कि “The scope for development will be far more important at the recommended site; because of its situation on the mainland and in the vicinity of a natural harbour.” तो इकॉनोमिकली यह ज्यादा सूटेबल है, नेवीगेशनल पॉइंट ऑफ व्यू से भी यह ज्यादा सूटेबल है और साथ-ही-साथ इंजीनियरिंग पॉइंट ऑफ व्यू से भी यह ज्यादा सूटेबल है। इसी तरह से यह मई 1968 की श्री सी0बी0 वेंकटेश्वरन की रिपोर्ट है। It is by C.V. Venkateswaran, Consultant, Sethusamudram Project, and he says, ‘Geologists affirm that there used to be a continuous passage between India and Ceylon and this did look like a causeway with two distinguishable paths — a substratum of sand reef running almost horizontally, just below sea level, for the entire length and a superstructure of broken sandstone and marine sand, lying atop. The substratum of sand stone reef is still there, stretching in an unbroken line from India to Ceylon — an unbroken line from India to Ceylon — and lying just below sea level. But the

superstructure is no longer unbroken, having being blown away by a great storm of 1480 AD. What remains of ‘Sethu’ above sea level to the west of Dhanushkodi consists of only two parts. 1480 तक भारत के लोग इस पुल पर पैदल चलकर श्रीलंका जाते थे। ये मद्रास प्रेसीडेंसी के रिकॉर्ड्स हैं। उस में कहा गया है कि 1480 तक लोग इस पर पैदल चलकर जाते थे। मुझे आश्चर्य होता है जब कोई मंत्री यह कहता है कि वहां पुल नहीं था। There was no bridge. रामसेतु था या नहीं, उस पर मैं बाद में आऊंगा, लेकिन पुल था, यह बात तो साफ है। सरकारी रिकॉर्ड्स कहते हैं कि लोग उस पर पैदल चलकर जाते थे और केवल भारत के रिकॉर्ड्स ही नहीं कहते, विदेशों के रिकॉर्ड्स भी कहते हैं, वह भी मैं आप को आगे बताऊंगा।

सीधी बात यह है कि यह जिद क्यों की जाए कि यह सेतु नहीं था और इस को तोड़ना जरूरी है? फिर वह कहते हैं कि “The narrow stretch of water between the South-East coast of India and the North-West coast of Ceylon is not one sea but consists of two separate seas known as the Palk Bay and the Gulf of Mannar, though they meet and mingle over Adam's Bridge through the Pamban Gap and remain as such for purposes of navigation, with the sand stone reef, called by Arab navigators as ‘Adam's Bridge’, constituting an effective shipping barrier, compelling all ships which proceed from this part to that part circumnavigating Ceylon.” यह स्थिति थी कि 1480 तक वहां लोग पैदल चलते थे और वह इलाका हिंदुस्तान से मिला हुआ था। उस बारे में मैंने प्रधान मंत्री को लिखा था उपसभापति जी, इस काम को, अभी जो काम चल रहा है, उसको फिलहाल रोकने के लिए हमने प्राइम मिनिस्टर से भी अपील की थी। इसमें एक और अंतर्राष्ट्रीय मुद्दा है और वह यह है कि यह जो इन्होंने नया रेखांकन किया है, एलाइनमेंट किया है, यह मैरीडियन लाइन के साथ बिल्कुल उसका समानान्तर है, अर्थात् हमारे और श्रीलंका के बीच में जो अंतर्राष्ट्रीय जल-रेखा है, उससे बिल्कुल समानान्तर है। आज से पहले, अभी पिछले साल से पहले इस सारे क्षेत्र में हमारे सारे हिस्टोरिक वाटर के अधिकार थे, हमारे भी, श्रीलंका के भी और इसलिए वह हमारे इंटरनल वाटर थे। इस मामले में हमारा उनका एक समझौता है, भारत और श्रीलंका का, लेकिन मुझे यह बताते हुए बहुत अफसोस होता है कि इस चीज को दर-गुजर करते हुए अमरीका की

सरकार ने हमारे इस अधिकार को बिल्कुल मानने से इंकार कर दिया और हमने उनका जो इसमें निकाला है, उनके दो URLs हैं, दो डॉक्यूमेंट्स जो यूएस नेवी के आपरेशनल डायरेक्टिव हैं, <http://www.dtic.military/whsdirectivescorrespondence/200506305india>.

इस 23 जून को उन्होंने श्रीलंका को भी इसी प्रकार के डायरेक्टिव्स दिए कि हम आपके हिस्टॉरिकल वाटर वे राइट को नहीं मानते और अब यह जो medial line, जो हमारे और श्रीलंका के बीच में एक Administrative Line थी, अब अंतर्राष्ट्रीय लाइन बन गई है और इस पर सारे विश्व का अधिकार समुद्री कानून के अनुसार हो गया है। सवाल यह है कि जो हमारा जल था, हमारा पानी था, हमारी sovereignty थी, वह आपने चुरा दी। क्या यह सरकार की नीति है कि आप अपने सारे अधिकारों को छोड़ दें और अमेरिका के सामने सरेंडर कर दें? 23 जून को उन्होंने यह किया है और 30 जून को क्लीअरेंस दे दी गई कि सारी बातें ठीक हैं, आप आइए, इसका उद्घाटन कीजिए और 2 जुलाई को उद्घाटन हो गया! यह क्या तरीका है, सर? सारे एक्सपर्ट्स कह रहे हैं कि इसकी जांच होनी चाहिए। सूनामी के बाद जो परिवर्तन हुए हैं bathymetry में, समुद्र की आंतरिक संरचना में, उसकी जांच होनी चाहिए, उसके बारे में दोबारा परीक्षण किए जाने चाहिए, लेकिन वे नहीं किए जाते। प्रधान मंत्री कार्यालय से 18 queries की जाती हैं मार्च महीने में। इस देश की कोई प्रयोगशाला सूनामी के बाद हुई bathymetry के परिवर्तन के बारे में दो महीने के अंदर सारी रिपोर्ट दे सकती है, मैं भी विज्ञान और प्रौद्योगिकी का मंत्री रहा हूँ मैं नहीं जानता कि ऐसी कोई है। यह बात क्या है कि 23 जून को वे करते हैं और आप एक लाइन लिख देते हैं कि सब चीज ठीक है, आइए और उद्घाटन करिए। You surrender your sovereignty to America. आपको अपने तमाम इतिहास का ज्ञान नहीं है। Prof. Tad S. Murthy, जो विश्व के सबसे बड़े सूनामी प्रबंधक हैं, उन्होंने क्या लिखा है, वह मैं जरूर क्वोट करना चाहूंगा। उन्होंने कहा है, I quote, “During the Indian Ocean tsunami of 26th December, 2004, the very southern part of Kerala was generally spared from a major tsunami, mainly because the tsunami waves from Sumatra region travelling south of the Sri Lankan Island, partially diffracted northward and affected the central part of the Kerala coast. Since tsunami is a long gravity wave, during the diffraction process, the rather wide turn it has to take spared

south Kerala coast.’ और यह बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि वहां हमारे सारे Thorium deposits हैं, monazite sand है वहां पर और हमारी बहुत सारी महत्वपूर्ण संस्थाएं वहां पर हैं। In late 2005, I had a face-to-face discussion in Chennai during a very cordial meeting with Shri Raghupathy (I do not know his exact title, but he is the head of the project, to the best of my knowledge) during which I raised this point. I requested him to consider slightly re-orienting the entrance of the Setu canal on the Bay of Bengal side, so that in future, tsunami events, tsunami energy will not be preferentially funnelled into the Setu canal. Shri Raghupathy assured me that he would look into this matter.”

मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस आदमी को भारत की सरकार ने सुनामी प्रबंधन का एक प्रमुख व्यक्ति बनाया, इस संबंध में उनकी राय ले रहे हैं और टेक्निकल एक्सपर्ट हो कर वह यह राय दे रहे हैं, लेकिन आप उसकी चिंता ही नहीं करते हैं।

आप अर्थ साइंस डिपार्टमेंट की रिपोर्ट्स देख लीजिए, वे कहते हैं कि यह मानव निर्मित पुल है, It is a man made thing. वे यह बताते हैं कि यहां पर कौन से इंस्ट्रुमेंट्स मिले हैं, वे यह बताते हैं कि यह किस तरह से बनाया गया है, लेकिन आप यह कह देते हैं कि वह सेतु ही नहीं है। भारत सरकार के सर्वेक्षण विभाग का जो प्रतीक है, वह कहता है – ‘असेतु हिमांचल’। वह कौन सा सेतु है? भारत की परिभाषा है – ‘असेतु हिमांचल’, फिर वह कौन-सा सेतु है? उसके बारे में हम पूछना चाहते हैं।

कहा जाता है कि ऐडम्स ब्रिज है, ठीक है, इसका मतलब यही है कि ऐडम के आने से पहले वहां पर कोई ब्रिज था। मद्रास की सरस्वती लाइब्रेरी के जो रिकॉर्ड्स हैं, वे बताते हैं कि वहां से ऐडम, हज़रत आजम पैदल सिंघल द्वीप गए थे, इसका मतलब तो यह है कि वहां पर पुल तो था। अगर वहां पर पुल था, उसके लिए हम कहते हैं कि वहां पर रामसेतु था। हमारे ग्रंथों में लिखा है कि वहां पर रामसेतु था, हमारा इतिहास बता रहा है कि रामसेतु था, दुनिया के नक्शों में उसका नाम रामसेतु है, वहां के लोग उसके बारे में कहते हैं कि वह रामसेतु है।

यह केवल हिन्दुओं का ही सवाल नहीं है। मैं जब वहां पर गया था, हमें मुस्लिम मछुआरे मिले, हमें ईसाई मछुआरे मिले और उन सबने यही कहा कि साहब, इसे बचाइए, यह सेतु हमारा मंदिर है, हम अगर कभी इससे टकराते

हैं तो उसके लिए जा कर प्रायश्चित्त करते हैं, पूजा करते हैं, उस दोष का परिहार करते हैं। आज सवाल इस बात का नहीं है, सवाल यह है कि इसके लिए क्यों हट किया जा रहा है? अमरीका के सामने झुकने के अलावा इसका और क्या मतलब है? आप अमेरिका के सामने झुक रहे हैं, लोगों की ढाँवनाओं का ध्यान नहीं रख रहे हैं, एक्पटर्स की ढाँवनाओं का ध्यान नहीं रख रहे हैं, देश की सुरक्षा का ध्यान नहीं रख रहे हैं।

वह रास्ता केवल 300 मीटर का बनेगा, आपको क्या लगता है कि वहां से कोई बड़ा जहाज जा सकता है? देश को गुमराह किया जा रहा है कि रास्ते में बड़ी ढाँरी कमी हो जाएगी, हमें श्रीलंका का चक्कर नहीं लगाना पड़ेगा। ठीक है, क्या उसमें से 2,00,000 टन का जहाज जा सकता है? मैं बताना चाहूंगा कि वहां से 32,000 टन से ज्यादा बड़ा जहाज नहीं जाएगा, यानी खाली कंटेनर वाला जहाज वहां से जा सकेगा। फिर आप वहां से क्या सामान ले जा सकेंगे? ज्यादा से ज्यादा इधर से उधर, तूतीकोरिन के दूसरी तरफ के लिए कोयला या सामान्य चीजें ही ले जा सकेंगे, लेकिन क्या वहां से कोई बड़ा जहाज जा सकता है? नहीं जा सकता। रिपोर्ट खुद ही यह बात कहती है कि वहां से सिर्फ सर्वेलेंस के जहाज जाएंगे। जब सर्वेलेंस के जहाज जाएंगे तो डियागोगार्शिया से ऑस्ट्रेलिया तक का एक नया रास्ता, छोटा रास्ता अमेरिकन सरकार चाहती है और इसलिए यह ढारत की सरकार, अमेरिका के यह सहयोगी इस बारे में बिल्कुल झुके हुए हैं, दबे हुए हैं। ढारत की sovereignty के साथ मजाक कर रहे हैं, ढारत की संस्कृति के साथ मजाक कर रहे हैं, ढारत की धार्मिक ढाँवनाओं के साथ मजाक कर रहे हैं और ढारत के एक मात्र और दुनिया के एक मात्र मानव निर्मित पुल को तोड़ने का एक महान अपराध कर रहे हैं।

मैं आपको यह बात बता रहा हूँ कि इस तरह वे थोरियम को नष्ट करने की कोशिश कर रहे हैं। उसमें से जो मलबा निकला है, उसमें टाइटेनियम की ढाँरी मात्रा निकली है। वह एक ज़बरदस्त स्थान है, इसलिए पूरी तरह से उसे बचा कर इंटरनैशनल लैवल पर उठा कर, उसे ढारत का एक हैरिटेज साइट बनाना चाहिए। वह एक हैरिटेज साइट है, वह एक धार्मिक साइट है, सांस्कृतिक साइट है और सुरक्षा की दृष्टि से वह हमारे लिए बहुत जरूरी है, सबसे बड़ी बात यह है कि वह हमारे देश की sovereignty का प्रतिनिधित्व करता है कि यह पुल हमारा है। यह International Waters हमारे हैं, ये अमेरिका के नहीं हैं, ये ढारत और श्रीलंका के हिस्टॉरिकल

राइट्स हैं।

इस संबंध में श्रीलंका की आपत्तियों को ढाँरी देखना चाहिए। उन्होंने इस पर कितनी आपत्ति की है और जब आप वहां मीडियल लाइन के पास से अपने कोस्टल गाइड्स ले जाएंगे तो कितना बड़ा खतरा पैदा होगा। क्या आप रोज़ श्रीलंका से झगड़ा करना चाहेंगे? ये इंटरनैशनली बहुत गलत है, इकोनॉमिकली बहुत गलत है, साइंटिफिकली बहुत गलत है, हिस्टॉरिकली बहुत गलत है, ट्रेडीशनली बहुत गलत है, कल्चरली बहुत गलत है।

मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि सबसे पहले इस काम को रोका जाए और जिन लोगों को आपत्तियां हैं, उन्हें वहां पर ले जाकर दिखाया जाए। मंत्री महोदय से कुछ लोगों ने कहा ढाँरी था कि हमें ले जाकर वहां पर दिखाइए और इन्होंने वायदा ढाँरी किया था कि हम दिखाएंगे, लेकिन नहीं लेकर गए। तीन-तीन या चार-चार बार इनसे कहा जा रहा है, लेकिन यह बात टाल जाते हैं। ये वहां पर क्यों नहीं ले जाना चाहते हैं? क्यों नहीं उसके बारे में बात करना चाहते हैं? मेरा सरकार से यह कहना है कि आप इस बारे में अवश्य सोचें। मैं सरकार से बिल्कुल विनम्र शब्दों में और आग्रहपूर्वक कहूंगा कि अगर इस काम को रोका नहीं गया तो देश में ढाँयंकर विरोध होगा और फिर जो कुछ होगा, उसकी पूरी जिम्मेदारी इस सरकार के ऊपर होगी। ढारत की जनता अपनी धार्मिक स्वतंत्रता, सांस्कृतिक स्वतंत्रता, सार्वढाँमिक स्वतंत्रता और हमारी वैज्ञानिक स्वतंत्रता को किसी ढाँरी हालत में विनष्ट नहीं होने देगी और मैं समझता हूँ कि सारे सदन को इस बारे में मिल कर सरकार पर दबाव डालना चाहिए कि इस काम को वह तत्काल रोके और देश के सढाँरी लोगों की समस्या का समाधान करने की बात स्वीकार करे। हम प्रकल्प के विरोधी नहीं हैं, हम एलाइनमेंट के विरोधी हैं। ■

श्रीराम सेतु में थोरियम का अपार ख़ातर है

श्रीमती सुषमा स्वराज

एक प्रश्न के उत्तर में मंत्री जी ने यह कहा कि उन्हें कोई प्रतिवेदन श्रीराम सेतु की रक्षा के लिए और श्रीराम सेतु को तोड़ने के विरोध में न होने के लिए नहीं मिला है। दूसरे प्रश्न के उत्तर में उन्होंने कहा कि वहां मानव निर्मित कोई ढांचे के वैज्ञानिक साक्ष्य प्राप्त नहीं हुए हैं। ये दोनों उत्तर सत्य से परे हैं। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहती हूँ कि क्या यह सत्य नहीं है कि एक बहुत बड़ा प्रतिनिधिमंडल श्रीराम सेतु की रक्षा के लिए महामहिम राष्ट्रपति जी को मिलने आया था। उसके बाद माननीय प्रधान मंत्री जी को मिला था और प्रधान मंत्री जी ने उस प्रतिनिधि मंडल को आपसे मिलने के लिए ख़ाजा था और जब वह प्रतिनिधिमंडल आपसे मिला तो आपने उनसे कहा कि मैं आपको बुलाऊंगा, स्वयं वहां ले जाकर आपको दिखाऊंगा और आपकी शंकाओं का निराकरण करूंगा। आज उस बात को इतने दिन हो गए, वे आपके आमंत्रण का इंतजार कर रहे हैं, न आपने बुलाया, न आपने दिखाया। इसके अलावा अखिलेश्वर जी जब डा० जोशी ने अपनी बात शुरू की तो उन्होंने कहा कि मैंने एक पत्र लिखा था। क्या वह पत्र प्रतिवेदन नहीं है? मेरी जानकारी के अनुसार चारों शंकराचार्यों के प्रतिनिधियों का एक प्रतिनिधि मंडल आप ही की सरकार के एक महत्वपूर्ण केन्द्रीय मंत्री के साथ प्रधान मंत्री जी को मिला था, आपको मिला था। क्या वह प्रतिवेदन नहीं है? आपकी सरकार के मंत्रियों ने आपको पत्र लिखे हैं क्या वे प्रतिवेदन नहीं हैं? तो आपका यह कहना कि इन संगठनों से आपको कोई प्रतिवेदन नहीं मिला, वैसे जवाब



हमने ख़ाजा दिया है मंत्री के नाते सदन में, हमेशा उसके आगे यह लिख दिया जाता है कि However some other representations have been received. अगर उन संगठनों का कोई प्रतिवेदन नहीं मिला था जिनके बार में लिखा था तो आपको यह तो जवाब देना चाहिए था सदन को। लेकिन आपको और बहुत से प्रतिवेदन मिले हैं। आप टोटली मौन साध गए और आपने उन प्रतिवेदनों का कोई जिक्र नहीं किया।

आपने कहा कि वहां मानव निर्मित कोई ढांचे का वैज्ञानिक साक्ष्य नहीं है। यह बहुत चतुराई से दिया गया जवाब है। क्योंकि हम यह कहते हैं कि वह बानर निर्मित ढांचा था। गोस्वामी तुलसी दास जी और वाल्मीकि जी का यह कहना है कि बानर सेना के द्वारा ख़ागवान राम ने वह पुल बनवाया था। और अगर कल को वह पुल मिल जाए और हम इन पर प्रिविलेज लेकर आएंगे तो यह कहेंगे मैंने तो कहा था कि मानव निर्मित ढांचा नहीं था। जब आपका यह जवाब मैंने पढ़ा जो मुझे इस पर विंस्टन चर्चिल का एक बहुत चर्चित वाक्या याद आया, शायद आपने ख़ाजा सुना हो। एक बार चर्चिल रात को एक कार में जा रहे थे। रास्ता ख़ाटक गए। तो उन्होंने अपने ड्राइवर से पूछा Where are we? ड्राइवर ने कहा कि सर, We are in the car. तो उसने कहा कि Is this the way of answering the question? तो उसने कहा कि Sir, this is the way you answer the questions in Parliament. क्योंकि बात सही थी, अगर पूछेंगे Where are we? They were in the car. ड्राइवर ने कहा –We are in the car. लेकिन वह जवाब सही नहीं था। जो बात पूछी गई थी उसका जवाब नहीं दे रहा था। तो हो सकता है कि कल को यह निकले कि यह जो ढांचा अमेरिका के सेटलाइट के द्वारा दिखाया गया, पूरे हिन्दुस्तान के टेलीविजन पर दिखाया गया, वह क्या है? वह ढांचा क्या है, मैं आपसे जानना चाहती हूँ। अगर वहां मानव निर्मित ढांचे का कोई वैज्ञानिक साक्ष्य नहीं है तो जो यू०एस०ए० सेटलाइट के द्वारा शय दिखाया गया, जिसको ख़ातर के तमाम टेलीविजन चैनल्स ने प्रसारित किया, वह ढांचा क्या है? अगर कल को यह निकले कि वह बानर निर्मित ढांचा है तो आप कह देंगे कि मैंने तो कहा था कि मानव निर्मित ढांचा नहीं है और चतुराई से बचकर निकल जाएंगे। लेकिन मेरा आपसे एक क्लेरिफिकेशन है, मैं पूछना चाहती हूँ कि वह ढांचा क्या है जो पूरे टेलीविजन पर लोगों ने देखा है।

जो बातें डा० जोशी ने कही हैं, मैं उनको दोहराना नहीं चाहती हूँ। मैं

केवल एक बात कहना चाहती हूँ कि इस सेतु को न तोड़ने के पीछे पांच कारण हैं – पहला कारण, यह विषय करोड़ों-करोड़ भारतीयों की आस्था से जुड़ा है। गवान श्रीराम मर्यादा पुरुषोत्तम हैं। जो लोग आस्तिक हैं, सनातनी हैं, उनके लिए वह गवान हैं, बाकियों के लिए वह मर्यादा पुरुषोत्तम हैं। अगर वह देहधारी इन्सान हैं, तो हिन्दुस्तान की संस्कृति के आदर्श हैं। इसलिए यह करोड़ों-करोड़ भारतीयों की आस्था का विषय है, यह पहली बात है।

दूसरी बात यह है कि इस सेतु में थोरियम का अपार ख़ास पड़ा है। तीसरा, यह सेतु समुद्र की उग्रता को शांत करने की क्षमता रखता है। चौथा, यह सेतु सुनामी से बचाव की क्षमता रखता है। पांचवा, यह हमारे देश की सबसे प्राचीन धरोहर है। उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि इनमें से एक अकेला कारण इस सेतु का विध्वंस न करने के लिए काफी है। लेकिन यहां तो पांच-पांच कारण हैं जिनके कारण इस सेतु का विध्वंस नहीं होना चाहिए। मैं एक बात आपको चेतावनी के रूप में कहना चाहती हूँ। इस देश की आस्थाओं को कम करके मत आंकिए। मंत्री जी, पहली बार हुआ है कि चारों पीठों के जगतगुरु, चारों शंकराचार्य पीठों के पीठाधीश्वर पहली बार किसी आंदोलन का नेतृत्व करने के लिए आगे आये हैं। इससे पहले कभी वे अगर इकट्ठे हुये हैं, तो धार्मिक आयोजनों के लिए इकट्ठे हुये हैं। जब-जब चतुष्टपीठ आयोजन हुआ है, तो उन चारों ने इकट्ठे आकर पूजा-अर्चना की है, लेकिन शासन के विरुद्ध किसी एक आंदोलन की अगुवाई करने के लिए जगतगुरु स्वरूपानंद जी सरस्वती, निश्चलानंद जी सरस्वती, स्वामी भारतीय तीर्थ जी रामलीला मैदान में आये, एक आंदोलन का नेतृत्व करें, जिसके लिए करोड़ करोड़ नर-नारी उद्वेलित हों, जिसके लिए राजनेता उद्वेलित हों, जिसके लिए लाखों संत महात्मा उद्वेलित हों, आप उस आंदोलन की क्षमता को कम करके मत आंकिए, इसलिए मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि बजाय इसके कि इतना बड़ा आंदोलन निकले और आपकी सत्ता को ध्वस्त कर दे, बेहतर होगा कि श्रीराम सेतु को ध्वस्त करने का जो आपका निर्णय है, उस निर्णय को आप बदलिये। हिन्दुस्तान के लोगों की आस्थाओं का आप ध्यान करिये और इस निर्णय को बदलेंगे, तो आपकी सत्ता बचेगी, वरना आपकी सत्ता नहीं बचेगी और मुझे इन तमाम बातों का उत्तर दीजिए। ■

धार्मिक आस्था पर चोट है सेतु समुद्रम प्रोजेक्ट

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा

अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय के वक्तव्य को मैंने अच्छी तरह से पढ़ा है। यह बहुत ही निराशाजनक है, आपत्तिजनक है उन्होंने एनडीए सरकार के समय के बहुत से मंत्रियों का उल्लेख किया। महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि यह जो सेतु समुद्रम कैनल प्रोजेक्ट है, इसके बारे में विवाद नहीं है। विवाद इसके एलाइनमेंट के बारे में है। उन्होंने जानबूझकर, जब-जब कैनल प्रोजेक्ट के बारे में बताया और कैनल प्रोजेक्ट की स्वीकृति दी गयी, तो इस एलाइनमेंट को कभी स्वीकृति नहीं दी गयी। जब हमारे पास एक अल्टरनेट एलाइनमेंट मौजूद है। जैसे स्वेज नहर और पनामा नहर जिस प्रकार से निकाली गयी थी, उसी प्रकार धनुषकोटि के पास जो जमीन का हिस्सा है, उसमें से कैनल निकाल दी जाए और जहाजरानी वहां से हो जाए, लेकिन इसके बारे में मंत्री महोदय जी जिद पर अड़े हुए हैं। वह जिद हिंदू भावनाओं पर कुठाराघात करने की है और किसी प्रकार से इसे पूरी तरह से नष्ट करने की है।



इन्होंने बहुत से मंत्रियों के नाम उल्लेख किए, बहुत से कोट किए। जस्टिस के.टी. थॉमस, जिन्हें अभी पद्म भूषण दिया गया और जिनका बहुत सम्मान है, जिनका हमारी पार्टी के साथ कोई ताल्लुक नहीं है, इन्हीं की पार्टी के साथ ताल्लुक रहा है। He says:

“In project like this, Sethu-Samundram Shipping Canal Project, decisions are to be based not only on a study of geological implications, the religious sentiments of the people are also to be taken into account. The religious sentiments of the people of Bharat must be honoured and there exists a tradition in this land, of honouring religious sentiments. So, it is my definite opinion that Ram Sethu must not be broken.”

This is what Justice Thomas says.

अध्यक्ष जी, जस्टिस कृष्णा अय्यर जो आम तौर पर वामपंथी माने जाते हैं, उन्होंने प्रधान मंत्री जी को एक पत्र लिखा। He says:

“I should address you better late than never. The subject must have already been within your attention, and is known as Sethu-Samundram Shipping Canal project.the facts with scientific objectivity and national anxiety. My appeal to you is to stop building any bridge or other construction, an action hostile to the nation and its Swaraj. Our nation will be weakened and may suffer new dangers with American presence in the Sethu-Samundram waters by doing what for centuries has never been considered necessary or feasible or in any manner advantageous to us.”

He further writes:

“In the name of India, that is Bharat, and appealing to your patriotic statesmanship, I beseech you to reconsider the stand taken. This is a matter of a political party business or popularity or pro-American yen. I hope you will give great thought as the Executive Head of India to the grave issue implied in the enclosed paper and with which the nation shall define its survival.” He says that the project should not be done.

अध्यक्ष महोदय, अक्षी इसके अंदर और क्या-क्या चीजें हैं, उस पर क्षी मैं आता हूं। यहां पर राम सेतु को तोड़ने से 15 लाख मछुआरे बेकार हो जायेंगे और यहां पर फिशिंग की जो 600 प्रजातियां मिलती हैं, वे नष्ट हो जायेंगी। उन्होंने क्षी इसके बहुत खिलाफ कहा है। यहां तक कि सुनामी के आने के बाद यह स्टैबलिश किया गया कि अगर यह सेतु न होता, तो सुनामी से केरल का पूरा तट नष्ट हो जाता। उन्होंने क्षी इसके बारे में बहुत कुछ कहा

है। इस जगह पर थोरियम के क्षंडार हैं। आप सेतु को तोड़ने के लिए जो चीजें लगा रहे हैं, उससे थोरियम के सारे क्षंडार नष्ट हो जायेंगे। मंत्री महोदय ने इसका उल्लेख किया है कि अमेरिकन प्रेशर की बात कहां से आई? श्री रघुपति जी ने प्रधान मंत्री कार्यालय को पत्र लिखा जिसमें इन चीजों को हाइलाइट किया। It says:

“Both India and Sri Lanka have tried to register the water as historic in 1970-80. US do not recognize this claim.” उन्होंने पूछा कि अमेरिकन प्रेशर कहां है? अमेरिकन प्रेशर में आकर, मैं कहूंगा कि इसके स्कैम की बात अलग है किन्तु धार्मिक आस्था का प्रश्न बहुत बड़ा है। आपने कहा कि राम सेतु नहीं है। पिछले साल यहां दिल्ली में रामलीला देखने के लिए श्रीमती सोनिया गांधी गयी थीं। मैं क्षी उस वक्त वहां पर था। उसी राम सेतु के ऊपर से जो राम सेना जा रही है, उसे वहां रिपीट किया गया। हजारों सालों से करोड़ों लोग राम सेतु के एग्जिस्टेंस को मानते हैं। अध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे इस बात का अनुरोध है कि आस्था का प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण होता है। यहां जो लुटियंस जोन है। अगर लुटियंस जोन को रोका जा सकता है, इसका एक कमरा क्षी नहीं तोड़ा जा सकता, तो राम सेतु कैसे तोड़ा जा सकता है। रामसेतु को तोड़ना, यह हमारी आस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि यह हिन्दुस्तान के करोड़ों लोगों की आस्था का प्रश्न है। महोदय, मंत्री जी बार-बार यह दोहरा रहे हैं कि वह रामसेतु नहीं है। नासा ने वहां के जो चित्र लिए हैं, उनसे क्षी यह साबित होता है कि वहां सेतु है। हिन्दुस्तान के करोड़ों लोगों की यह मान्यता है और आप क्षी हर बार रामलीला में जाते हैं, वहां पर रामसेतु का दृश्य देखते हैं, रामसेतु की पूजा करते हैं। उपाध्यक्ष जी, मैं उस समय कह रहा था कि मंत्री महोदय ने जितने क्षी तथ्य देने की कोशिश की है, वे पूरी तरह से असत्य का पुलिदा हैं और जानबूझकर गलतबयानी की जा रही है। उन्होंने कहा कि वहां रेत का टीला है, जहां रेत बनती है और कोई सेतु नाम की चीज नहीं है। वहां पर जितने क्षी कटर लगाए थे ड्रेजिंग के लिए, वे सारे टूट गए और टूटने के बाद उन्हें बनाने के लिए बाहर से लोगों को बुलाया जा रहा है। वहां अक्षी लोग गए थे और उन्होंने उस पुल पर चलकर दिखाया है। मीलों तक लोग उस पर चलकर दिखाते हैं। राम सेतु हिन्दुस्तान के 100 करोड़ हिन्दुओं की आस्था का प्रतीक है। हर वर्ष हिन्दुस्तान में कम से कम लाखों जगहों पर रामलीलाओं में उसका मंचन किया जाता है और उसे दिखाया

जाता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जब उनके पास विकल्प मौजूद है, वैकल्पिक रास्ता है और कम कीमत पर बन सकता है, एक बटा दस कीमत पर बन सकता है और उसमें अमेरिकन प्रेजेंस [] नहीं होती, तो फिर क्यों उन्हें दिक्कत हो रही है। अमेरिका के दबाव में आकर सारे रास्ते को खोल देना और उसके अंदर बहुत बड़ा स्कैम कर देना यह ठीक नहीं है। मैंने नई बात बताई है। सारे गैजेट और सारे कटर टूट गए हैं। यह एक प्रकार से साजिश हो रही है। इस वजह से हिन्दुस्तान में बहुत बड़ा देशव्यापी आंदोलन होने वाला है और लाखों सन्त आंदोलन तथा सत्याग्रह करने वाले हैं। डायनामाइट लगाकर राम सेतु को उड़ाने की साजिश हो रही है। मैं यह [] कहना चाहता हूँ कि यहां पर जब बाबर की जीत हुई थी और वह हिन्दुस्तान में आया था तो उसने मीर कासिम को राम सेतु और राम मन्दिर को तोड़ने []जा था। राम मन्दिर और राम सेतु हमारी आस्था के प्रतीक हैं, हमारे आदर्श हैं, हिन्दुस्तान की जीवन पद्धति है। उसे तोड़ना सहन नहीं किया जाएगा। अगर आपको यकीन नहीं है, तो यह करके देख लें।



रामसेतु/सेतु समुद्रम प्रकल्प के बारे में मा. मद्रास उच्च न्यायालय का अंतरिम निर्देश

सम्माननीय मद्रास उच्चन्यायालय में
(स्पेशल ओरिजनल ज्युरिस्टीक्शन)
मंगलवार, १९ जून २००७,

मा. उच्च न्यायालय मुद्रा
मा. न्यायमूर्ति श्री अजित प्रकाश शहा,
मुख्य न्यायमूर्ति और मा. न्यायमूर्ति श्री पी. ज्योथीमनी

क्रमांक: 18076, 18223, 18224 / 2007

राम गोपालन, याचिकाकर्ता (पिटीशनर)
संस्थापक अध्यक्ष,
हिन्दू मुन्नानी,

डा. सुब्रमण्यम स्वामी याचिकाकर्ता (पिटीशनर)

विरुद्ध

1. भारतीय संघराज्य..... प्रतिपक्षी (रेस्पॉडेन्डस्)
द्वारा सचिव,
शिपींग डिपार्टमेंट, शिपींग मंत्रालय,

2. चेयरमैन,
मनेजिंग डायरेक्टर,
सेतुसमुद्रम् कार्पोरेशन लि. कार्पोरेशन सेटअप
भारत सरकार, तुतिकोरीन

3 सेक्रेटरी, संस्कृति विभाग
पर्यटन व संस्कृति मंत्रालय,
भारत सरकार, नई दिल्ली

भारतीय संविधान के अनुच्छेद 226 के अनुसार यह मुकदमा (रिट पिटीशन) दायर किया गया है, जिसमें मुकदमा चलाने वालों ने इस मुकदमें में प्रस्तुत किए परिस्थिती का विचार कर तथा प्रस्तुत किए शपथ पत्र का विचार कर मा. मद्रास उच्च न्यायालय को प्रार्थना की है की:-

1. सम्मानीय उच्च न्यायालय ने मंडमस (शासन को कर्तव्य करने का आदेश) अथवा अन्य आदेश दें ताकि जिसके कारण प्रतिपक्ष का कहना ध्यान में रखते हुए जो की दि. 12.04.2007 में मुकदमें में प्रस्तुत किए हैं। तथा उसके पश्चात दि. 06.5.2007 को तार द्वारा अभिमत व्यक्त किया है, जो उसके उचित आशय के अनुसार तथा अर्थानुसार ध्यान में रखकर प्रतिपक्षी को किसी भी प्रकार से 'रामरपालम' जिसका दूसरा नाम 'आदमपुल' है उसे नष्ट करने की विधि को प्रतिबंधित करें। मानचित्र में अलायनमेंट 6 के अनुसार कार्यवाही करने से रोकें। (मानचित्र शपथपत्र के साथ संलग्न है।) साथ ही उचित आदेश देकर प्रतिपक्षी को सेतुसमुद्रम प्रकल्प अन्य अलायनमेंट के अनुसार पूर्ण करने का आदेश दें। किन्तु यह करते समय अलायनमेंट क्र. 3,5,6 के संबंध में विचार करने की आवश्यकता नहीं है। तथा प्रस्तुत प्रकल्प मार्ग 1,2 तथा 4 के अनुसार क्रियान्वित करें। मुख्यतः अलायनमेंट क्र. 4 के अनुसार। मुकदमा क्र. (रिट. पिटीशन क्र. 18076/2007) है।
2. मन्डमस अथवा अन्य उचित आदेश दे, विशेषकर प्रतिपक्षी क्र. 2 तथा 5 सेतुसमुद्रम प्रकल्प पूर्ण करने के लिए अन्य विकल्पों का विचार करें, जिसके कारण किसी भी प्रकार से ऐतिहासिक रामसेतु की हानी नहीं होनी चाहिए। रिट पिटीशन क्र. (223/2007)
3. मन्डमस अथवा अन्य उचित आदेश दें अथवा निर्देशक प्रतिपक्षी क्र. 1,6,4 को निर्देश देकर रामसेतु के संबंध में उत्पत्ति तथा इतिहास का अनुसंधान करने के लिए कहें तथा उस प्रकार आदमपुल अथवा रामसेतु राष्ट्रीय महत्व का स्मारक के रूप में उसकी उद्घोषणा करें। प्राचीन स्मारक तथा पुरातत्व स्थान के अवशेष कानून 1958

के अनुसार रिट पिटीशन क्र. 18224/2007 के अनुसार...

आदेश

1. प्रस्तुत याचिका विचारार्थ लेकर तथा याचिका के समर्थन में दिए शपथपत्र ध्यान में रखकर उचित आदेश देने के हेतु, साथ ही उपर्युक्त याचिका के संदर्भ में सुनवाई में हुई बहस ध्यान में रखकर उचित आदेश देने हेतु यह याचिका दायर की गई है। इस संदर्भ में निम्नलिखित विधिज्ञों से बहस हुई है।

श्री टी.व्ही. रामानुजम्, वरिष्ठ विधिवक्ता

श्री टी.व्ही. कृष्णाम्माचारी, याचिका दायरकर्ता (वादी के वकील)

श्री व्ही.टी. गोपालन, सॉलिसिटर जनरल ने प्रतिपक्षी क्र. 1 स 4 के संबंध में बहस की।

श्री जी. मासलामनी, वरिष्ठ विधिवक्ता, श्री बी. राजेन्द्रम्, प्रतिपक्षी क्र. 6 की ओर से तथा श्री सेतुरामन् के लिए श्री व्ही.आर. गोपाल प्रतिपक्षी क्र. 7 के वकील याचिका क्र. 18076/2007।

2. श्री डा. सुब्रमण्यम् स्वामी स्वयंपार्टी तथा वकील ने याचिकाकर्ताओं की ओर से दोनों याचिकाओं में बहस की। उसी प्रकार श्री व्ही.टी. गोपालन्, सॉलिसिटर जनरल, जिन्हें पी. विल्सन ने सहयोग दिया। प्रतिपक्षी क्र. 1 से 4 के लिए सहायक सॉलिसिटर जनरल ने बहस की। श्री जी. मासलामनी वरिष्ठ विधिज्ञ, श्री बी. राजेन्द्रन प्रतिपक्षी क्र. 6 के वकील रहे।

सम्मानीय न्यायालय का आदेश मा. मुख्य न्यायधीश द्वारा

1. इस लोकहित रक्षण हेतु किए गए याचिका द्वारा मन्डमस जारी करने हेतु प्रार्थना करते हैं कि जिसके कारण प्रतिपक्षी को 'सेतुसमुद्रम प्रकल्प' क्रियान्वित करने से प्रतिबंधित करें, तथा उन्हें वह प्रकल्प क्रियान्वित करना है तो अन्य विकल्पों का उपयोग करें ताकि, रामसेतु को किसी प्रकार की क्षति नहीं पहुंचेगी, जो ऐतिहासिक स्थान है।

2. आदमपुल जो रामसेतु के नाम से परिचित है यह थालाई मन्नार, श्री लंका तथा धनुष्कोडी द्वीपों में है। इस सेतु की लंबाई 48 कि.मी. होकर यह मन्नार तथा पाल्क प्रवाह को एक दूसरे से भिन्न करता है। इस सेतु का अस्तित्व कई शास्त्रीय तथा फोटोग्राफिक प्रमाणों से सिद्ध हुआ है। कई वैज्ञानिकों के अनुसार नैसर्गिक रूप से निर्माण न होकर वह प्रयासपूर्वक बनाया गया है, यह सिद्ध किया है। इसे सुप्रसिद्ध संस्था 'नासा' ने भी पुष्टी दी है। पुरातत्व विभाग के अध्ययन के अनुसार यह सेतु मानव निर्मित होने

का मत दर्ज है।

3. इस संदर्भ में 'कम्बारामायण' तथा 'तुलसीरामायण' में भी इस सेतु के अस्तित्व के संदर्भ में पुष्टी है। साथ ही पुराने सिक्के तथा ताम्रपट, छोले तथा पल्लव सेतु के अस्तित्व की पुष्टी देते हैं। रामनाथपुरम् जिले के गजेटियर में रामसेतु के संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणी है।

“यह सेतु मदुराई से पूर्व-दक्षिण पूर्व में 110 मील है। यह सेतु रामेश्वर के पूर्व में 15.5 मील पर है। यह सेतु बालू (रेत) तथा पत्थरों से बनाया गया है। पश्चिम की ओर का सेतु रामेश्वर तथा पूर्व का हिस्सा जोड़ता है, जिसके कारण दोनों द्वीप (रामेश्वरम् तथा मन्नार) एक दूसरे से जोड़े जाते हैं। साथ ही यह सेतु श्रीलंका तथा भारत को भी जोड़ता है। इसे रामरपालम् नाम से संबोधित किया जाता है, क्योंकि यह सेतु हनुमानजी के नेतृत्व में बनाया जाता है, जिसके लिए बंदरों की सेना ने योगदान दिया है। इस सेतु के कारण श्रीराम जी ने श्रीलंका जाकर विजयश्री प्राप्त की। ई.स. 1880 तक इस सेतु पर से भारत श्रीलंका के बीच यातायात होती थी। इसके पश्चात अत्यंत तीव्र तुफान के कारण कुछ परिवर्तन होकर उसका विस्तार 30 मील लंबा और 1.25 मी. चौड़ा इस प्रकार परिवर्तित हुआ। यह पट्टा दक्षिण-पूर्व तथा उत्तर पश्चिम में यह रेत का सेतु समुद्र पानी में कुछ स्थान पर दिखाई देता है तथा समुद्र के नीचे कुछ स्थान पर उसका अस्तित्व महसूस होता है। तब समुद्र की गहराई 3 से 4 फीट उसमें मिल जाती है (सबमर्ज) तब रेत के कण परिवर्तित होते हुए दिखाई देते हैं। उसी प्रकार एक दूसरे में मिले अंतःप्रवाह दिखाई देते हैं। दक्षिणपूर्व मानसून मौसम में इस सेतु पर बड़े पैमाने पर समुद्र लहरों के आघात होते हैं। एक प्रकल्प प्रस्तावित है जिसके कारण पश्चिम तटवर्ती बंदरपूर्व तटवर्ती बंदरों से जोड़ने का विचार है। जिसका उद्देश्य सागरी दूरी कम कर एक मार्ग निर्माण कर मन्नार और पाल्क प्रवाह के बीच जोड़ने का विचार है।”

4. मद्रास प्रेसिडेंसी मन्युअल में सेतु के संबंध में निम्नलिखित जानकारी है:-

“इस्लामी परंपरा के तहत 'आदमपुल' (सेथुताम) इस नाम का मतलब, आदम को जब जन्नत (स्वर्ग) से खदेड़ दिया तब उसने इस सेतु पर से ही सिलोन का उल्लंघन किया। तामुल शब्द का अर्थ है कृत्रिम बांध। ताम याने पवित्र बांध। संस्कृत नाम नाला सेतु, इसका मतलब नालाम नाम के बंदर ने यह सेतु बनवाया, इस को ही रामसेतु कहा जाता है। रामबांध को ही

'आदिसेतु' याने पहला सेतु कहा जाता है। इस्तमस, जिला मदुराई, रामनाद ताल लट 9.5 लंबाई, 70" 30 फीट मदुराई से पूर्व दक्षिण-पूर्व 110 मील और रामनाद पूर्व दक्षिण पूर्व 48 मील है।

5. प्रसिद्ध प्रवासी मार्कोपोलो 13वीं सदी में इस सेतु संबंध में लिखता है- "बेसल आवृत्ती नुसार तथा पुराण लटीननुसार इस प्रदेश का नाम 'माबर' और 'मोआबर' है तथा नामफलकनुसार यह नाम मलबार है। यहां की परिस्थितियां निर्विवाद रूप से कोरोमण्डल के दक्षिण तट का उल्लेख करती है, जहां सिलोन उल्लंघन कर सेना पहुंची। और महत्व की बात निर्विवाद सिद्ध करती है कि यह मलबार इलाका विशेषतः इसके उचित स्थान पर दर्शाया गया है। माबर का मतलब मार्ग, फेरी (मेनीकाई और रिचर्डसन शब्दकोष देखिए) इस्लाम ने इसी को ही त्रिनुवेल्ली और मदुरा कहा है। तंज्जौर विभाग के सान्निध्य में यह सेतु रामपुल अथवा आदमपुल नाम से जाना जाता है। अभी यह सेतु का इस्तेमाल नहीं किया जाता, किन्तु भूगोलज्ञ तथा प्राचीन इतिहास शास्त्रीयों के मत से यह भारत का ही हिस्सा है।

6. अनेक ऐतिहासिक प्रवासी एवम् लेखक, थामस हार्सफील्ड (1851) विलियम फोर्डिस मेयर (1807), चार्ल्स ओ. कानर (1819) आदि महानुभावों ने इस सेतु के अस्तित्व के बारे में लिखा है।

7. इस सेतु के अस्तित्व के संदर्भ में ऐसे अनेक प्रमाण हैं। प्रतिपक्षी क. 5 में दाखिल किए हुए काउंटर शपथपत्र के अनुसार इस सेतु का अस्तित्व स्वीकार किया है। प्रतिपक्षी क. 5 के निवेदन अनुसार इस प्रवाह निर्मिती से आदमपुल तक पहुंचने का अवसर प्राप्त होगा, साथ ही निरीक्षण गलियारा निर्माण करने की योजना भी विचाराधीन है।

8. याचिकाकर्ताओं का मत ऐसा है कि भारत के प्राचीन इतिहास के अनुसार जिसमें रामायण महाकाव्य समाहित हैं, श्रीराम ने स्थानीय मित्रों की मदद से यह सेतु बनवाया। यह सेतु बनवाने का कारण यह है कि श्रीराम को उनकी पत्नी लंकाधीश रावण से छुड़वानी, मुक्त करवानी थी। याचिकाकर्ताओं तथा भारतीय कालगणनानुसार (युगपद्धति) यह सेतु अनेक सदियों पहले बनवाया गया है, इसके अस्तित्व के बारे में कोई भी संदेह नहीं हो सकता। यह सेतु श्रीराम के सिवा अन्य किसी के द्वारा निर्माण करने के बारे में कोई भी प्रमाण उपलब्ध नहीं है, जो श्रीराम अयोध्या का राजपुत्र था, सूर्यवंशीय और जिसका वर्णन 'अवतार पुरुष' ऐसा दक्षिण हिन्दुस्थान के अलवार सन्तो ने किया है। इस संबंध में मा. सर्वोच्च न्यायालय ने मत

प्रतिपादन किया है। (वीर प्रथिरा चेत्तीयर विरुद्ध राम स्वामी नाईक्कर आल इंडिया रिपोर्ट 1958 एस. सी. 1032) इस मुकदमे में मा. उच्चतम न्यायालय का मत यह है कि कोई वस्तु पवित्र है या नहीं यह उस वस्तु के पवित्रता के प्रमाण पर निर्भर है तथा अनुच्छेद 295 के अनुसार 'किसी धर्म का या धार्मिक भावनाओं का अवमान करने के उद्देश्य से प्रेरित हुई कृति भावनाओं को क्षति पहुंचाने वाली साबित हुई तो वह वस्तु पवित्र मानी जाती है।'।

9. इस संदर्भ में भारतीय संविधान, धारा 49 का विचार करना चाहिए। प्रस्तुत अनुच्छेद (मार्गदर्शक तत्व) के अनुसार प्रत्येक प्राचीन वस्तु, स्थान, स्मारक, ऐतिहासिक धरोहर कलाओं से जुड़ी हुई वस्तु, जो लोकसभा के विधिनुसार राष्ट्रीय महत्व की मानी जाती है, इनका संरक्षण करना राज्य का कर्तव्य है। ऐसी वस्तुओं को किसी भी तरीके से विनाश होने से, खराब होने से, विद्रुप होने से बचाना चाहिए। ऐसी किसी भी वस्तु का स्थलांतरण नहीं होना चाहिए, निर्यात नहीं होनी चाहिए यह राज्य का कर्तव्य है। अनुच्छेद 51 ए (एफ) अनुसार, 'हर नागरिक का कर्तव्य है कि ऐसी किसी भी वस्तु का उचित सम्मान करना चाहिए, ऐतिहासिक धरोहर तथा संस्कृति के रूप में संरक्षण करना तथा सम्मान करना चाहिए' प्राचीन स्मारक और पुरातत्व स्थल अस्तित्व अधिनियम 1958 का भी संदर्भ चिंतनीय है। इस अधिनियम अनुच्छेद 2ए प्राचीन स्मारकों की परिभाषा ऐसी करता है "प्राचीन स्मारक याने कोई भी रचना, बंधवाया हुआ कार्य या निर्मिती अथवा कोई स्थान जो समाज हित से जुड़ा हुआ है। अथवा कोई गुफा, खडक, शिल्प, वर्णन जो भी ऐतिहासिक और पुरातत्व विभाग अनुसार समाज के कलात्मक दृष्टि से आकर्षण है और 100 वर्ष से अधिक प्राचीन है, निम्नलिखित तथ्यों का भी इसमें समावेश हो सकता है:-

1. प्राचीन स्मारकों के अवशेष (खंडहर)
2. प्राचीन स्मारकों का स्थान
3. प्राचीन स्मारकों के निकट की जगह, जो स्मारकों की संरक्षक दीवार बनाने के लिए आवश्यक है।
4. ऐसे स्मारकों तक पहुंचने के लिए मार्ग की जगह, ऐसे स्थान के संदर्भ में प्राचीन दस्तावेज, प्रमाण निरीक्षण के लिए मार्ग की जगह का भी इसमें समावेश है। 1958 के अधिनियम 2 डी अनुसार पुरातत्व अवशेष अथवा स्थान की परिभाषा ऐसी है:- "ऐसी कोई भी जगह या अवशेष जिसमें ऐतिहासिक, पुरातत्वीय महत्व की

वस्तु, पुराणवस्तु के अवशेष, समाविष्ट है या समाविष्टता के बारे में विश्वास है और 100 वर्षों से अधिक प्राचीन है। अधिनियम 1958 (2) (जे) अनुसार संरक्षित स्मारकों ही परिभाषा ऐसी की गई है, 'कौन सा भी स्मारक जो 1958 के अधिनियम के तहत राष्ट्रीय महत्व का उद्घोषित किया गया है।'

10. प्रतिपक्षियों का मत यह है कि आदमसेतु यह मानव निर्मित नहीं है, वह निसर्ग निर्मिती है। (जो रेत के कण जमा होने से बना है।) किन्तु 1958 के अधिनियम के अनुसार 'प्राचीन स्मारक' यह संकल्पना बहुत व्यापक है, कौन सा भी स्मारक जो अतिप्राचीन है और जिसकी ऐतिहासिक पृष्ठभूमि है अथवा रेकार्ड है, वह पत्थर, खंबा, नदी अथवा कुछ भी हो सकता है। (रामस्वरूप विरुद्ध हरियाणा राज्य (एआईआर 1993, पंजाब व हरियाणा 204) इस मुकदमे में पंजाब हरियाणा उच्च न्यायालय के बेंच ने कहा है कि, "ब्रह्म सरोवर यह अतिप्राचीन स्थान है, इसलिए यह प्राचीन ऐतिहासिक स्मारक है। (1958 के अधिनियम के तहत)।

11. याचिकाकर्ताओं का शल्य (पीड़ा) यह है कि रामसेतु का अस्तित्व शासन को सप्रमाण समझाने पर शासकीय कर्तव्य यह है कि इस सेतु के संबंध में विस्तृत अध्ययन करने के पश्चात यदि रामसेतु का अस्तित्व सिद्ध होता है तो शासन को वह राष्ट्रीय स्मारक घोषित कर उसका संरक्षण करना चाहिए। (भारतीय संविधान अनुच्छेद 49 अनुसार) यह प्रार्थना की जाती है, 'सेतुसमुद्रम' प्रकल्प 1860 से विचाराधीन है। 1860 से 1972 तक 9 प्रस्ताव बनाए गए, विविध समितियां गठित होकर 1956 से 1967 तक आह्वान प्राप्त हुए हैं। 1983 और 1996 के बीच इस प्रकल्प के क्रियान्वयन योग्यता (व्हाएबिलिटी) के बारे में अहवाल सादर हुए। इस संदर्भ में ए. रामस्वामी मुदलियार के मार्गदर्शन में गठित समिति का जो अहवाल प्राप्त हुआ, इस अहवाल में हमारा इस विषय में ध्यान केन्द्रित हुआ। यह समिति रामेश्वर द्वीप के पट्टे में एक प्रवाह निर्मिती के लिए ही गठित हुई थी, जिससे मन्नार प्रवाह और पल्लक द्वीप जोड़े जाएंगे। प्रस्तुत समिति ने यह प्रस्ताव अस्वीकार किया और अमान्यता के लिए सबल तर्क भी दिए गए। नीरज रिपोर्ट के आधार पर प्रतिपक्षी उन्होंने तय किया हुआ मार्ग उचित होने का मत प्रतिपादन करते हैं और मार्ग 6 स्वीकारने के लिए कहते हैं। किन्तु उस रिपोर्ट में अन्य कोई विकल्प उपलब्ध है या नहीं, जिससे आदमसेतु नष्ट नहीं होगा, इस बारे में कुछ भी उधृत किया गया नहीं है।

12. श्री सच्चिदानंद पांडे विरुद्ध प. बंगाल शासन, न्या. मू. चिन्मप्पा रेड्डी (ए.आई.आर. 1987, एस.सी. 1109) इस मुकदमे में कोर्ट ने ऐसा प्रतिपादन किया है कि “वर्तमान में मानव समाज का प्रकृति के साथ अत्यंत प्रभावी रूप से वर्तन (गतिविधियां) चालू है जिससे वायुमंडल (पर्यावरण) की समस्या बहुत ही महत्व की निर्माण हुई है और समग्र मानव जाति के हितसंबंधों का ही प्रश्न निर्माण हुआ है। औद्योगिकरण, शहरीकरण, जनसंख्या विस्फोट, प्राकृतिक संसाधनों का अतिरिक्त शोषण, पारम्परिक ऊर्जा स्रोतों में भारी घट, तथा रॉ मटेरियल की मात्रा में घट, नए ऊर्जा स्रोतों का उपयोजन न होना एवम् प्राकृतिक पर्यावरण में असंतुलन की ओर ध्यान देने का अभाव, असंख्य प्राणी तथा वनस्पतियों का आर्थिक विकास के लिए मात्र विनाश और कई बार कोई भी उचित कारण न होने पर भी विनाश। इसका परिणाम स्वरूप वायुमंडल अशुद्ध हो गया है और अधिकाधिक अशुद्ध हो रहा है। शास्त्रीय और तांत्रिक प्रगति के आधार पर यद्यपि मानव प्रकृति पर विजय पाने जा रहा है। तथापि इस शक्ति का अविवेक उपयोजन करने की ओर ही मानव समाज की गतिविधियां बढ़ रही हैं। प्रकृति पर निरंतर अतिक्रमण जारी है। यद्यपि मानव वालुकामय प्रदेश का (मरुभूमि) हरियाली में (ओयासिस) रूपांतरण कर सकता है, तथापि ओयासिस के स्थान पर भी पीछे मरुभूमि शेष रखता ही है।

13. इस संदर्भ में मा. न्यायमूर्ती ने सुविख्यात जर्मन दार्शनिक ने मानवता को दी हुई ताकीद, इशारा उद्धृत किया है कि “प्रकृति पर प्राप्त किये हुए विजय पर हमें अतिरिक्त हर्षोन्माद नहीं होना चाहिए, क्योंकि ऐसे प्रत्येक विजय का प्रकृति बदला (प्रतिशोध) लेती है। प्रथम दर्शनी यह सच है कि मानव प्रकृति पर विजय पा सकता है और अपेक्षित परिणाम भी प्राप्त कर सकता है, किन्तु यथावकाश परिस्थितियां बदलती हैं, अकल्पित परिणाम घटित होते हैं, जिसका परिणाम अपेक्षित फलस्वरूप परिणाम निष्प्रभ होते हैं।

14. इसी साल में इंटेलेक्चुअल फोरम विरुद्ध आन्ध्रप्रदेश शासन मुकदमा चला, (अनुच्छेद 2006 (3, 549 अनुसार) इस मुकदमे में दो प्राचीन तालाबों के बारे में प्रश्न उपस्थित किया गया था, अहिलाल तालाब और पेरूरु तालाब, जो विश्वविख्यात तिरुपति शहर के उपनगरों में हैं। उक्त तालाब के संरक्षण तथा यथास्थिति रखने के बारे में मुकदमा चला था। यह दोनों ही तालाब ईसा पूर्व 1500 साल से अस्तित्व में हैं। इस मुकदमे के निर्णय

में मा. उच्च न्यायालय ने प्रतिपादन किया कि “पर्यावरण की सुरक्षा करना यह राज्य शासन का कर्तव्य कार्य है, यह मत सभी देशों में सर्वमान्य है इसीलिए अंतरराष्ट्रीय कानून में ‘राज्यों का दायित्व’ इस संकल्पना को जन्म दिया। राज्य के अंतर्गत निर्माण होने वाले प्रदुषण (पोल्युशन) का दायित्व राज्य शासन का है, यह मत यूएनओ के मानवी पर्यावरण विषयक कॉन्फरन्स, स्टाकहोम में 1972 में प्रतिपादित किया गया, वह कॉन्फरन्स, स्टाकहोम कान्हेन्शंस नाम से विख्यात है, इस कान्हेन्शन का भारत देश भी एक सहयोगी घटक था। संविधान की धारा 48ए अनुसार सभी राज्यों को पर्यावरण की सुरक्षा करने के लिए बाध्य किया है, उसी प्रकार जंगल तथा वन्य जीवों की सुरक्षा करना भी अनिवार्य किया है। संविधान की धारा 51 ए अनुसार राष्ट्रीय पर्यावरण की सुरक्षा करना, सुधार करना सभी भारतीय नागरिकों का सामूहिक कर्तव्य माना गया है। इसमें जंगल, तालाब, नदियां, वन्य प्राणियों को समाविष्ट किया गया है, उनके बारे में नागरिकों के मन में सहानुभूति होनी चाहिए ऐसी भी अपेक्षा है। यह दोनों ही अनुच्छेद राज्य शासन चलाने में केवल मूलभूत ही नहीं बल्कि राज्य के कानून बनाते समय इन तत्वों को ध्यान में रखकर ही कानून बनाने चाहिए इतने महत्वपूर्ण है, यह मूल अधिकार संविधान की धाराएं 14,19 और 21 अनुसार प्रदान किए हैं। इन दोनों अनुच्छेद में समाविष्ट तत्वों का विचार संसद तथा कानून बनाने वाली विधायिकाओं को करना ही चाहिए। मा. न्यायालय ने ऐसा भी कहा है कि विकास, आर्थिक तथा पर्यावरण की आवश्यकता निरंतर रहती है, किसी उचित कारणों के सिवा पर्यावरण का विनाश हुआ तो बहुत अनर्थ हो सकता है, ऐसी गतिविधियां न्यायिक तथा कार्यकारी सुरक्षा आवरण के विपरीत सिद्ध होगी, इसीलिए विश्व के सभी नीति निर्धारकों ने तथा न्याय संस्थाओं ने ‘सुसह्य विकास’ (सस्टेनेबल डेवलपमेंट) इस संकल्पना का प्रतिपादन किया है। इसलिए केवल विकास के नाम पर स्थानीय प्राकृतिक संसाधनों का विनाश करना अनुचित ही होगा। सभी मा. न्यायालयों ने भी ‘सुसह्य विकास’ इस संकल्पना को ध्यान में लेते हुए विकास होते हुए प्राकृतिक पर्यावरण भी अबाधित रहेगा। इसके बारे में सतर्क रहना चाहिए। कर्नाटक इंडस्ट्रीयल एरिया डेवलपमेंट बोर्ड विरुद्ध केंचप्पा (2006(6) अनुच्छेद 371) और रिसर्च फाउंडेशन फार साईंस विरुद्ध भारत सरकार (2005(13) एस.सी.सी. 186 मुकदमे में भी सम्मानीय उच्चतम न्यायालय ने सुसह्य विकास संकल्पना का आग्रहपूर्वक प्रतिपादन किया है।

15. ऐसा प्रतीत होता है कि समुद्रसेतु प्रकल्प के कियान्वयन योग्यता विषयक दो याचिकाएं इस न्यायालय ने खारिज (डिसमिस) की हैं, इस विरुद्ध मा. सर्वोच्च न्यायालय में मुकदमा प्रलंबित है। प्रस्तुत याचिका में प्रमुख प्रश्न यह है कि प्रस्तावित प्रकल्प निर्मिती से पर्यावरण की अवनती होगी क्या? इसके याचिकाकर्ता प्रकल्प निर्मिती के विरुद्ध नहीं हैं, वे प्रार्थना करते हैं कि आदमसेतु अथवा रामसेतु अक्षत, अबाधित रहते हुए इस प्रकल्प का निर्माण होना चाहिए, चूंकि यह सेतु राष्ट्रीय स्मारक है, ऐसा उनका मत है, इस बारे में भारतीय संघ राज्य ने काउंटर शपथपत्र भी दाखिल किया है, जो केवल कियान्वयन मध्यस्थ (इम्प्लीमेंटींग एजेंसी) है। संस्कृती और पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार को निर्देश दिया जाता है कि वे काउंटर शपथपत्र दाखिल करें, जिसमें यह स्पष्ट होना चाहिए कि पुरातत्व विभाग ने इस बारे में कोई अध्ययन किया है या नहीं, अथवा अन्य किसी संबंधित विभाग ने आदमसेतु/रामसेतु के बारे में कोई अध्ययन किया है? 1958 के अधिनियम तहत प्रस्तुत सेतु 'राष्ट्रीय स्मारक' माना जा सकता है? भारत सरकार को यह भी स्पष्ट करना चाहिए कि प्रस्तुत आदम सेतु/रामसेतु को क्षति न पहुंचते हुए अन्य वैकल्पिक (अल्टरनेटिव) मार्गों से प्रकल्प निर्माण किया जा सकता है क्या? कुछ विकल्प के बारे में पहले ही गठित हुए समितियों से सुझाव प्राप्त हुए हैं। ऐसा काउंटर शपथपत्र भारत सरकार को आज से चार सप्ताह के अंदर दाखिल करने का निर्देश किया जाता है। इस समय कोई अंतरिम आदेश देना चाहिए ऐसा नहीं लगता, क्योंकि कार्य में बाधा आने की संभावना है किन्तु हम भारतीय संघराज्य को यह पूछना चाहते हैं कि इस न्यायालय से निर्णय प्राप्त होने तक आदमसेतु/रामसेतु को क्षति पहुंचाने की कार्यवाही आगे ले जा सकती है या नहीं (पोस्टपोन्ड) यह तय करना चाहिए। इस मुकदमें की कार्यवाही 23.07.2007 तक स्थगित की जाती है।

(हस्ताक्षर)

19.6.2007

सत्यप्रतः

(सब असिस्टेंट रजिस्ट्रार (स्टटस्टीक्स/सी.एस.) उच्च न्यायालय मद्रास)

विशेष लेख

रामसेतु तोड़ने का दुराग्रह

हृदयनारायण दीक्षित

सारी दुनिया के ऐतिहासिक सांस्कृतिक महत्व के स्मारकों के संरक्षण के लिए काम कर रही अंतरराष्ट्रीय संस्था वर्ल्ड मानुमेंट्स फंड ने रामसेतु को बचाने की अपील की है। अमेरिका से संचालित इस विश्व संस्था ने समुद्र के नीचे से रामसेतु/आदम सेतु का रेत निकालकर वैज्ञानिक परीक्षण कराने का सुझाव भी दिया है। संस्था के अनुसार ऐसी महत्वपूर्ण धरोहरों के पक्ष में गहन जनजागरण जरूरी है। संस्था ने इसके लिए फिल्म निर्माण सहित संचार माध्यमों के जरिए जनमत बनाने का आग्रह किया है। विश्व हिंदू परिषद को इस सुझाव पर अमल करना चाहिए। परिषद रामसेतु बचाने के लिए आंदोलन की घोषणा कर चुकी है। आजपा ने संसद में भी इस सवाल को काफी जोरदार ढंग से उठाया है। पर्यावरणविद् रामसेतु ध्वंस के विरोधी है। विशेषज्ञों के अनुसार रामसेतु सुनामी जैसे खतरों से रक्षा करता है। मछुआरों को कठिनाइयां आ सकती है। सेतु समुद्रम परियोजना पूरी होने पर रामेश्वरम तट से मछलियां गाय सकती हैं। रामसेतु सांस्कृतिक धरोहर है। ऐतिहासिक यादगार है, बावजूद इसके केंद्र सरकार सेतुसमुद्रम परियोजना पर टस से मस नहीं हुई। रामसेतु तोड़ने के सरकारी दुराग्रह जस के तस है।

केंद्र सरकार की दरअसल कोई सांस्कृतिक नीति नहीं है। सरकार के नीति-नियंता राम और कृष्ण को काल्पनिक मानते हैं। यहां सरकारे ताजमहल के धब्बों पर भी चिंतित हो जाती हैं, लेकिन श्रीराम मंदिर और रामसेतु जैसे राष्ट्रीय आस्था के प्रश्नों पर आश्चर्यजनक सांप्रदायिक रुख अपनाती है। विश्व इतिहास के किसी भी साहित्य में रामसेतु जैसे मनुष्य निर्मित प्राचीन पुल का वर्णन नहीं मिलता। नासा ने उपग्रहों के जरिए इसके चित्र खींचे। वैज्ञानिक अनुमानों के अनुसार सेतु लगभग 17 लाख वर्ष पुराना है। मार्क्सवादी इतिहासकारों के लिए भी यह एक पहेली है। उनके अनुसार रामकथा काल्पनिक है, महज काव्य है। वैसे कल्पना को भी सत्य के आधार की

आवश्यकता होती है। वाल्मीकि लोकमंगल के कवि थे। राम सेना को समुद्र पार जाने के और भी कई विकल्प थे, पर वाल्मीकि ने लक्ष्मण के मुंह से सेतुबंध की प्रशंसा में दीर्घ कविवानु पश्यतु कहलवाया यानी यह सेतु रामसेना ही नहीं आगे भी जनसाधारण के लिए उपयोगी होगा। वाल्मीकि के बाद हजारों अनुकृतियों और दृष्टिकोणों से रामकथा पर साहित्य रचा गया। सेतुबंध की कथा सभ्यता की भारतीय भाषाओं के कवियों ने गाई। कथा बच्चे-बच्चे की जुबान पर है। गौरवशाली इतिहास को याद रखने का यही भारतीय तरीका है।

क्या रामकथा इतिहास है या रामसेतु ऐतिहासिक धरोहर, राम और रामसेतु भारत के मन को स्पष्ट करते हैं। यूरोपीय इतिहास दृष्टि यहां कोई काम नहीं करती। राम और कृष्ण की ऐतिहासिकता के बारे में समाजवादी चिंतक डा. राममनोहर लोहिया ने लिखा, इनको इतिहास के परदे पर उतारने की कोशिश हास्यास्पद होगी। लोहिया ने राम, कृष्ण और शिव को भारत में पूर्णता के तीन महान स्वप्नों की संज्ञा दी। गांधीजी भी रामराज्य लाना चाहते थे। राम भारत के मन का स्वर्णिम आकाश है और रामसेतु इसी धरती पर उनकी प्राचीन धरोहर और जमीनी सच्चाई है। नासा के पहले मद्रास प्रेसीडेंसी की ग्लासरी में रामेश्वरम के निकट 30 मील लंबे और सवा मील चौड़े सेतु का उल्लेख है। सेतु अति प्राचीनकाल से भारत और श्रीलंका के बीच पैदल आवागमन का मार्ग था। सन् 1480 में आए तूफान में यह डूब गया। अंग्रेज कुशल व्यापारी थे। ब्रिटिश नौसेना के कमांडर ए डी टेलर ने 1860 में बंगाल की खाड़ी से हिंद महासागर तक गहरी खुदाई करने व एक जल मार्ग बनाने का प्रस्ताव किया। 1862 में ब्रिटिश संसदीय समिति ने पांबन के पश्चिम में एक मील दूर तक नहर खोदे जाने की संस्तुति की। 1863 में मद्रास के गवर्नर जनरल ने एक कृत्रिम मार्ग सुझाया। भारत के सचिव ने भी कृत्रिम मार्ग की पैरवी की। साउथ इंडियनशिप कैनालपोर्ट एंड कोलिंग स्टेशन लि. ने रामेश्वरम के निकट 100 फीट चौड़ी नहर की खुदाई शुरू की। मद्रास सरकार इस योजना से असहमत थी। योजना निरस्त हो गई। 1902 में फिर नया प्रस्ताव आया और निरस्त हो गया, लेकिन 1947 में मद्रास सरकार ने इसे अपनी बंदरगाह विकास योजना का हिस्सा बनाया। पांबन नहर को ही 20 फीट से ज्यादा गहरा खोदकर जलमार्ग बनाने की तैयारी हुई। केंद्र ने मुदालियार की अध्यक्षता में एक समिति बनाई। समिति ने नई संस्तुतियां कीं। तमिलनाडु विधानसभा ने योजना पर प्रस्ताव किया। वर्ष

1860 से 2005 तक 145 वर्ष हो गए। ढेर सारी समितियां बनीं, अध्ययन हुए, लेकिन संप्रग सरकार ने जल्दबाजी की।

सेतु समुद्रम परियोजना में भारत और श्रीलंका की समुद्री यात्रा दूरी को घटाने के कथित लक्ष्य है। सरकार के सामने ढेर सारे विकल्प हैं। रामसेतु न तोड़े जाने के नैतिक फायदे भी हैं, लेकिन संप्रग ने विकल्पों पर गौर नहीं किया। पर्यावरणविदों से राय नहीं हुई। समुद्र की गहराई का अध्ययन करने वाले विशेषज्ञ भी नहीं पूछे गए। सुनामी की आशंका वाले तमिलनाडु, केरल व कर्नाटक के समुद्रतटवासी लोगों के लिए रामसेतु की उपयोगिता का भी कोई अध्ययन नहीं हुआ। रामसेतु के दोनों ओर जमा रेत में पाए जाने वाले थोरियम की परमाणु कण्टेंटों में उपयोगिता पर भी विचार नहीं हुआ। राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ के प्रमुख कुप्पू.सी. सुदर्शन ने रामसेतु तोड़ने के पीछे गंभीर साजिश का आरोप लगाया है। अंतरराष्ट्रीय ताकतें भारत की परमाणु शक्ति में आत्मनिर्भरता नहीं चाहती। सवाल सिर्फ हिंदू आस्था का ही नहीं है, बुनियादी सवाल सम्यक विश्लेषण, समग्र अध्ययन और राष्ट्रीय हित का ही है, लेकिन केंद्र सरकार संस्कृति और राष्ट्र हित से प्रेरित नहीं होती। भारत की सेकुलर राजनीति दरअसल हिंदू आस्था पर हमलावर रहती है और मजहबी आक्रामकता का स्वागत करती है। राजनीति आक्रामकता की ही पैरोकार थी। सभ्यता दृष्टियों से संरक्षण योग्य रामसेतु के ध्वस्तीकरण प्रस्ताव पर समूची राजनीति मौन है, बुद्धिजीवी अपने काम पर है।

रामसेतु जैसी प्राचीन धरोहर पर राष्ट्रवादी मानस की चुप्पी आश्चर्यजनक नहीं है। सोमनाथ, अयोध्या, मथुरा और काशी जैसे मंदिरों के तोड़े जाने पर भी कोई जनउद्वेलन नहीं हुआ था। आत्म-तुष्टि के खाते कह सकते हैं कि यह हिंदुओं का सहिष्णु भाव था, लेकिन असल में ऐसा मनोभाव पराजय भाव का स्वीकार रोग था। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के प्रतीक चिह्न में आसेतु हिमाचलम का उल्लेख है। पुरातत्व विभाग अपने प्रतीक चिह्न वाक्य के प्रति भी सजग नहीं है। यानी रामजी ही रामसेतु बचाने के लिए आगे आए। यही बात सोमनाथ पर हुए आक्रमण के समय भी पुजारी श्रद्धालु सोचते थे। मंदिर लुट गया। भारत विभाजन के वक्त भी हिंदू समाज ने ऐसी ही कमजोरी दिखाई। घुसपैठ पर भी ऐसी ही कमजोरी है। यहां सरकारों से ही उम्मीदें होती हैं। मतदाता अगले 5 वर्ष तक इंतजार करते हैं। डा. लोहिया ने ठीक कहा था—जिंदा कौमो 5 साल तक इंतजार नहीं करतीं। लेकिन यहां लोहिया नहीं, कबीर की उक्ति लागू होती है— साधो यह मुर्दन का गांव।

उठो हिन्दुओ, इस संकट में एकता दिखाओ!!

—कुप.सी. सुदर्शन, सरसंघचालक, रा.स्व.संघ

श्रीराम सेतु हमारे सांस्कृतिक अधिष्ठान का अविभाज्य अंग है। सवाल उठता है कि भारत सरकार ने उसे अमान्य कैसे किया? उसे तोड़ने के पीछे उसकी मंशा क्या है? जब से संप्रग का शासन आया है, हिन्दू मान्यताओं और प्रतीकों पर हमले अभूतपूर्व ढंग से बढ़े हैं। राम सेतु को तोड़े जाने का सुरक्षा विशेषज्ञ भी विरोध कर रहे हैं क्योंकि उससे इस क्षेत्र में विदेशी नौकाओं का आवागमन तो बढ़ेगा ही, अमरीकी दखल का भी विस्तार होगा। अमरीकी दखल के कारण ही जल्दबाजी में राम सेतु तोड़े जाने का कार्य प्रारंभ किया गया और प्रधानमंत्री कार्यालय से इस परियोजना के संदर्भ में 16 प्रश्न पूछे गए लेकिन उनमें से किसी एक का भी इस परियोजना के क्रियान्वयन के लिए जिम्मेदार संस्था तूतीकोरिन बंदरगाह न्यास ने ठीक प्रकार से जवाब नहीं दिया। परियोजना के बारे में न तो पर्यावरण अनुसंधान संस्थान (नेरी, नागपुर) से पूछा गया, न ही सुरक्षा विशेषज्ञों से, न ही सागरीय मामलों के विशेषज्ञों से पूछा गया। 30 जून, 2005 को प्रधानमंत्री कार्यालय को तूतीकोरिन बंदरगाह न्यास के अध्यक्ष रघुपति ने टालू किस्म के उत्तर भेजे और 2 जुलाई को प्रधानमंत्री तथा सोनिया गांधी द्रमुक नेताओं के साथ उद्घाटन करने पहुंच गए। ऐसी जल्दबाजी क्या थी? इस परियोजना का हिन्दू, मुस्लिम, सिख, ईसाई सभी विरोध कर रहे हैं, इस कारण परियोजना पर क्रियान्वयन भी शुरू नहीं हो पाया। दो बार उत्खनन के जहाज भेजे गए पर राम सेतु तोड़ने वाले जहाज के ब्लेड दोनों बार टूट गए और तीसरी बार उत्खनन जहाज रामनवमी के दिन भेजे गए।

यह भारत के विरुद्ध अमरीकी षडंत्र के सामने झुकी कमजोर सरकार का दुष्कर्म है, जिसे रोकना ही होगा। प्रधानमंत्री चाहें तो यह निर्णय ले सकते हैं। आखिरकार देश के प्रधानमंत्री वे हैं कोई और नहीं। यदि उन्होंने इस मार्ग से राम सेतु का तोड़ा जाना नहीं रोका तो देश में एक विराट जनांदोलन खड़ा होगा। हिन्दू समाज एकजुट होकर सामने आएगा।



हिन्दू हितों पर आक्रमण का प्रतिरोध होगा

—अशोक सिंघल, अन्तर्राष्ट्रीय अध्यक्ष, विहिप

भारत सौभाग्यशाली है कि उसके पास विश्व की महानतम धरोहर के रूप में आदिकाल में मानव निर्मित रामसेतु है। हम सेतु समुद्रम् प्रकल्प का विरोध नहीं कर रहे हैं, यह प्रकल्प रामसेतु तोड़े बिना भी पूरा किया जा सकता है। श्रीरामसेतु तोड़ने से न केवल विश्व के सबसे बड़े थोरियम भण्डार नष्ट हो जाएंगे बल्कि सुनामी की लहरों से केरल की रक्षा भी संभव नहीं हो पाएगी और उससे बढ़कर, भारत दुनिया की एक महान सांस्कृतिक धरोहर खो बैठेगा। लेकिन वर्तमान केन्द्र सरकार हिन्दू भावनाओं की उपेक्षा कर रही है। एक ओर राम मंदिर निर्माण के मार्ग में बाधाएं डाली जा रही हैं, तो दूसरी ओर श्रीरामसेतु तोड़ा जा रहा है। जो कुछ भी श्रीराम से जुड़ा है, हिन्दू तथा हिन्दुत्व का प्रतीक है उस पर यह सरकार निर्लज्जता से कुठाराघात कर रही है।

धर्म, सुरक्षा और सांस्कृतिक परम्परा—इन तीनों दृष्टियों से रामसेतु को तोड़ा जाना अक्षम्य अपराध है जिसे भारत की जनता कभी सहन नहीं करेगी।



हिन्दू भावनाओं को कुचलना चाहती है संप्रग सरकार

—राजनाथ सिंह, राष्ट्रीय अध्यक्ष, भाजपा

धनुष्कोटि के निकट सेतु समुद्रम् प्रकल्प के अंतर्गत श्रीरामसेतु तोड़ने की योजना संप्रग सरकार द्वारा हिन्दू आस्थाओं पर कुठाराघात का ही उदाहरण है।

श्रीरामसेतु शैल निर्मित प्राचीनतम स्मारक है जो, माना जाता है, श्रीलंका जाने के लिए भगवान राम ने बनवाया था। यह न केवल भारतीय संस्कृति और राष्ट्र के लिए महत्वपूर्ण है बल्कि वैश्विक विरासत है। विदेशी राज के उन काले दिनों में और



भारत-शत्रुओं के द्वारा भी कभी किसी ने इसे छूने की हिम्मत नहीं की थी। मगर संग्राम सरकार राष्ट्रीय भावनाओं का अपमान करते हुए इस प्राचीन स्मारक को तोड़ने पर तुली है।

धार्मिक और सांस्कृतिक आयामों के साथ ही, लगता है सरकार ने इस प्रकल्प के रणनीतिक पहलुओं को भी नजरअंदाज कर दिया है। इस समय हमारे पास केरल और श्रीरामसेतु क्षेत्र में विश्व का सबसे बड़ा थोरियम भण्डार है। खनन और वर्तमान नहर मार्ग को खोलने के बाद न केवल थोरियम का भण्डार नष्ट हो जाएगा बल्कि हम श्रीलंका और भारत के बीच सागरीय सीमा को अंतर्राष्ट्रीय सीमा स्वीकारने के शिकंजे में जकड़ जाएंगे, जिसका हम हमेशा से विरोध करते आए हैं। सुरक्षा विशेषज्ञों ने इस प्रकल्प पर जल्दबाजी में किसी अंतर्राष्ट्रीय प्रभाव की ओर इशारा किया है। भाजपा खनन कार्य की पूरी तरह जांच करने की मांग करती है।

भारत सरकार से हम अपील करते हैं कि भारतीय सांस्कृतिक विरासत और हिन्दू धार्मिक आस्थाओं के प्रतीक इस श्रीरामसेतु से कोई छेड़छाड़ न की जाए। भाजपा सेतु समुद्र प्रकल्प के विरुद्ध नहीं है बल्कि यह चाहती है कि सरकार वैज्ञानिकों द्वारा सुझाए उन वैकल्पिक मार्गों पर विचार करे जिनसे श्रीरामसेतु को तोड़ने की जरूरत न हो।

(जारी प्रेस वक्तव्य के प्रमुख अंश)

राम सेतु विश्व मानवता की धरोहर

—नरेन्द्र मोदी, मुख्यमंत्री, गुजरात

राम सेतु केवल भारत की महानतम सांस्कृतिक विरासत में से एक नहीं है बल्कि यह विश्व की एक महान विरासत है, जैसे गुजरात में जलमग्न द्वारिका नगर है। इसलिए राम सेतु का विषय न किसी धर्म या मजहब तक सीमित है, न ही किसी विचारधारा या दल तक। द्वारिका के संदर्भ में तो हमने केन्द्र सरकार से अनेक बार कहा है कि समुद्र में डूबे द्वारिका नगर को देखने के लिए आधुनिक तकनीक का उपयोग करते हुए एक विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल बनाया जाए ताकि जल के भीतर द्वारिका के दर्शन किए जा सकें। राम सेतु को तोड़ने के लिए तैयार



लोग कल द्वारिका को भी तोड़ सकते हैं।

राम सेतु को बचाते हुए दूसरे जलमार्ग का निर्माण किए जाने का विकल्प उपलब्ध है तो क्यों नहीं उसका इस्तेमाल किया जाता? विश्व में जो भी व्यक्ति सांस्कृतिक विरासत के प्रति संवेदनशील होगा वह इस प्रकार की विरासत को तोड़े जाने के प्रति चिंतित और क्रुद्ध होगा ही। ऐसी विरासत यदि भारत में तोड़ी गई तो उससे बढ़कर दुर्भाग्यजनक विषय और क्या हो सकता है। यह विषय केवल रामभक्तों तक ही सीमित नहीं है बल्कि पूरी मानव जाति से जुड़ा है और यह मानवीय सांस्कृतिक इतिहास की गाथा का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है इसलिए इसके बारे में विश्व के सभी संस्कृति प्रेमी मनुष्यों का चिंतित होना स्वाभाविक है।

मुझे विश्वास है कि विश्व का कोई भी संवेदनशील व्यक्ति राम सेतु को तोड़ने की अनुमति नहीं देगा। इस क्षेत्र में काम करने वाले सभी संस्कृति प्रेमी एवं सांस्कृतिक विरासत के प्रति संवेदनशील व्यक्तियों को एक अन्तरराष्ट्रीय सम्मेलन का आयोजन करना चाहिए जो इस मुद्दे पर बारीकी से विचार करे। गुजरात की जनता विश्व समुदाय की राम सेतु के प्रति चिंता और उसके संरक्षण के प्रति अपनी जिम्मेदारी में पूरी तरह से सहभागी होगी।

मरुस्थल के लोग भी चुप नहीं बैठेंगे

—वसुंधरा राजे सिधिया, मुख्यमंत्री, राजस्थान



राजस्थान रेतीला प्रदेश है, जहां रेगिस्तान है और जो चारों ओर से भूमि से घिरा है। यहां के लोग भले ही सागर से बहुत दूर हों लेकिन वे अच्छी तरह से समझते, जानते और पहचानते हैं कि भगवान श्री राम ने लंका से सीता जी को छुड़ाने के लिए समुद्र पर पुल बांधा था, जिसे शताब्दियों और सहस्राब्दियों से हमारी जनता श्री राम सेतु के नाम से जानती है। श्री राम सेतु युगों से हमारे मानस में इतिहास और संस्कृति की भारतीय पहचान के नाते गुंथा हुआ है। अगर उस श्री राम सेतु को क्षतिग्रस्त करने का किसी भी प्रकार का कोई कार्य किया जा रहा है तो मेरी दृष्टि में वह कोई अच्छा विचार नहीं हो सकता। मुझे विश्वास है कि लोगों को सदबुद्धि आएगी और भारतीय संस्कृति की इस धरोहर को क्षतिग्रस्त नहीं किया जाएगा। यदि ऐसा हुआ तो चाहे

केरल के लोग हों या राजस्थान के, वे चुप नहीं बैठेंगे, क्योंकि श्री राम सेतु हमारे मानस में प्रतिष्ठित है।

जनता जनांदोलन से इसे रोकेगी

—शिवराज सिंह चौहान, मुख्यमंत्री, मध्य प्रदेश

मैंने 6 महीने पहले भी प्रधानमंत्री को पत्र लिखा था जिसमें उनसे आग्रह किया था कि वे सेतु समुद्रम परियोजना इस प्रकार से लागू करें जिससे श्री राम सेतु को तनिक भी क्षति न पहुंचे। श्री राम सेतु हमारी आस्था, विश्वास और भारतीय सभ्यता की आधारभूत मान्यताओं में से एक है। यदि इसको किंचित भी क्षतिग्रस्त किया गया तो मध्य प्रदेश की जनता और सरकार उसका विरोध करने के लिए पूरी ताकत से सामने आएगी और मध्य प्रदेश की धरती से एक ऐसा जनांदोलन खड़ा होगा जो हिन्दू आस्था पर इस अभूतपूर्व प्रहार को रोककर ही दम लेगा।



आस्था से जुड़े सेतु पर कोई समझौता नहीं

—डा. रमन सिंह, मुख्यमंत्री, छत्तीसगढ़

दूसरे, रामसेतु तो करोड़ों-करोड़ लोगों की भावनाओं से जुड़ा विषय है। इसको तोड़ने की चेष्टा किसी तरह स्वीकार्य नहीं है। इस मुद्दे पर तो पूरे देश में जन-जागरण होना चाहिए। छत्तीसगढ़वासियों की भावनाएं देशवासियों से पूरी तरह जुड़ी हैं। देश में कहीं-किसी भाग में संकट हो तो छत्तीसगढ़ भी उसको महसूस करता है और उसके निदान में पूरा सहयोग देता है। दुनिया में सभी अपनी प्राचीन संस्कृति और धरोहर को संजोने का प्रयास करते हैं और यहां हम अपनी संस्कृति से जुड़ी एक स्मृति को तोड़ना चाहते हैं! अपनी प्राचीन विरासत से मुंह मोड़ लेना चाहते हैं? निश्चित रूप से यह सामाजिक और राजनीतिक दृष्टि से उचित नहीं है। इसका विरोध सभी क्षेत्रों में होगा।



रामसेतु तोड़ा तो जबरदस्त आक्रोश प्रकट होगा

—मे.जन. (से.नि.) भुवन चन्द्र खण्डूरी, मुख्यमंत्री, उत्तराखण्ड



सेतु समुद्रम प्रकल्प के अंतर्गत वर्तमान जलमार्ग के कारण हमारी आस्था, विश्वास और सांस्कृतिक विरासत का अविभाज्य अंग राम सेतु तोड़ा जा रहा है। राम सेतु हमारी ऐतिहासिक धरोहर है। हमारी पौराणिक मान्यताओं में यह शामिल है। विश्व के करोड़ों हिन्दुओं की ही नहीं बल्कि सभी संस्कृतिनिष्ठ व्यक्तियों की आस्था इससे जुड़ी है। यह राम सेतु विश्व भर के रामभक्तों की आस्था का हजारों वर्षों से चला आ रहा अंग है। इसके अतिरिक्त राम सेतु तोड़ने में अमरीकी स्वार्थ की भी दखल दिख रही है। पर हम अमरीकी स्वार्थ को ही क्यों दोष दें, हमारे देश के अपने लोगों का निहित स्वार्थ भी इसमें शामिल है जो और भी अधिक दुर्भाग्यजनक है।

धार्मिक और सांस्कृतिक महत्व के अलावा राम सेतु तोड़ा जाना पर्यावरण की दृष्टि से भी अत्यंत नुकसानदेह साबित होगा। यदि राम सेतु को तोड़ा गया और यह जलमार्ग बदला नहीं गया तो पूरे देश में आक्रोश की लहर उठेगी और उत्तराखण्ड की देवभूमि के आस्थावान नागरिक राम सेतु तोड़े जाने के विरोध में अभूतपूर्व आंदोलन करेंगे।

सरकार को हिन्दू भावनाओं की परवाह ही नहीं है!

—बाल आपटे, राष्ट्रीय उपाध्यक्ष, भाजपा



अयोध्या से लेकर रामसेतु तक हिन्दू भावनाओं पर आघात हो रहे हैं। इसका एक बड़ा कारण है सेकुलरवाद के नाम पर हिन्दुओं की भावनाओं के प्रति संवेदनहीनता। और इसी में से उपजा है अल्पसंख्यकवाद के नाम पर मुस्लिमों का तुष्टीकरण। इसी कड़ी में एक नया आयाम जुड़ा है सेतु समुद्रम परियोजना के नाम पर रामसेतु का तोड़ा जाना।

यह बात उचित ही है कि भारत के तटीय क्षेत्रों के निकट से होकर एक समुद्री मार्ग गुजरे, यह देश की सुरक्षा, व्यापार और आर्थिक दृष्टि से उपयोगी होगा। लेकिन इस मार्ग की दृष्टि से जो सर्वेक्षण हुए हैं, उनमें जो अन्तिम मार्ग बताया गया वह निर्माण की दृष्टि से खर्च में कम तथा अधिक उपयोगी

है और वह मार्ग राम सेतु को हानि नहीं पहुंचाता है। पर बाकी मार्गों को छोड़कर रामसेतु को खंडित करने वाले मार्ग का चुनाव यह दर्शाता है कि सरकार को हिन्दू भावनाओं की परवाह ही नहीं है। निश्चित रूप से सम्पूर्ण हिन्दू समाज के लिए राम सेतु का विषय अत्यंत संवेदनशील तथा उनकी आस्था एवं मान्यता की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण है।

देवभूमि उत्तराखंड के लोग असुरों को परास्त करेंगे

—भगत सिंह कोश्यारी, प्रदेश भाजपा अध्यक्ष, उत्तराखंड

श्रीराम सेतु, बद्री—केदार और कुमाऊं के वीर एवं धार्मिक नागरिकों के लिए उतना ही पवित्र है जितना उनके घर—आंगन में बना मंदिर। देवभूमि उत्तराखंड के चप्पे—चप्पे पर श्रीराम भक्ति के चिन्ह मौजूद हैं। यह भूमि गंगा और यमुना का पावन उद्गम स्थल है तो पांडवों का स्वर्गारोहण भी यहीं से हुआ। यहां वीरों और ऋषियों ने तप कर असुरों के संहार की शक्ति और नीति प्राप्त की थी। यदि पुनः असुर शक्ति श्री राम सेतु को तोड़ने के लिए सक्रिय होती है तो उत्तराखंड के नागरिकों की देवशक्ति उसे परास्त करने में पीछे नहीं रहेगी। राम सेतु रक्षा अभियान में उत्तराखंड का बच्चा—बच्चा सहयोग देगा।



रामसेतु का मुद्दा राजस्थान को भी आंदोलित करेगा

—डा. महेश शर्मा, प्रदेश भाजपा अध्यक्ष, राजस्थान



राष्ट्रीय और अन्तरराष्ट्रीय जितने भी विषय हैं, वे राजस्थान को भी उतना ही प्रभावित करते हैं जितना कि राष्ट्र के अन्य भागों को, बल्कि उससे कुछ अधिक ही। क्योंकि राजस्थान भारतीय संस्कृति और हिन्दुत्व का सबसे प्रखर और बड़ा गढ़ है। राजस्थान में प्रादेशिकता से अधिक राष्ट्रीयता है। राजस्थान के लिए रामसेतु को तोड़े जाने का मुद्दा बहुत गंभीर है। रामसेतु को बचाने के लिए हस्ताक्षर अभियान हुआ था, उसमें यहां के लोगों ने बढ़—चढ़कर हिस्सा लिया था।

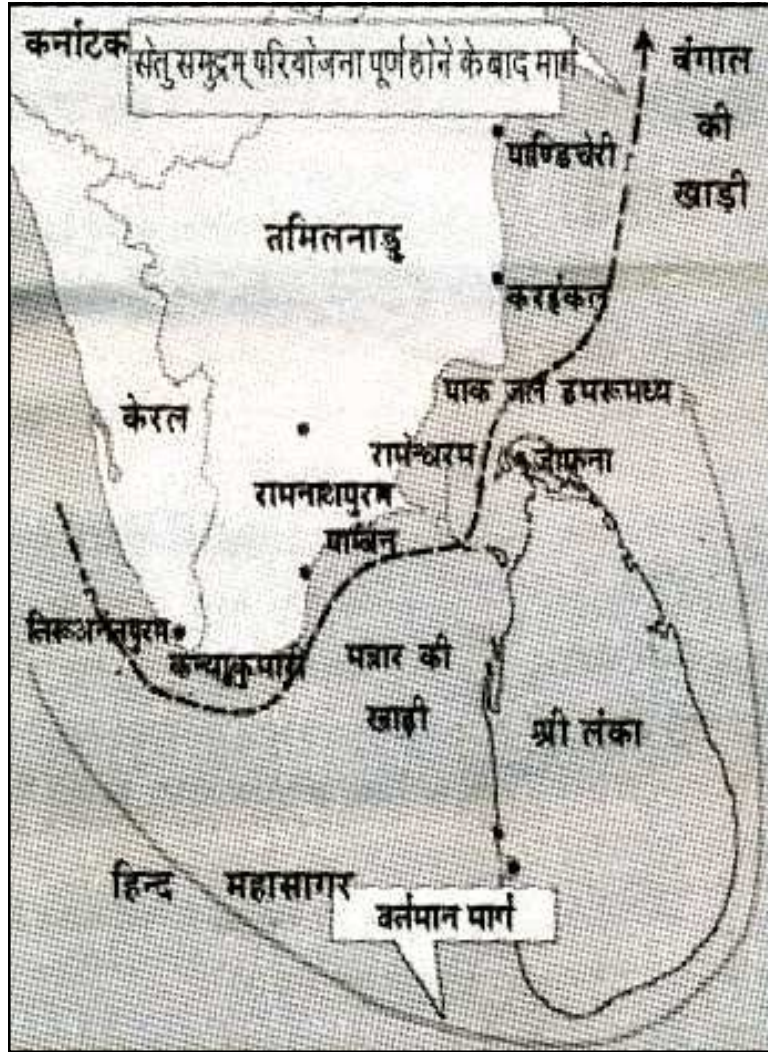
राजस्थान के निवासी धर्म, संस्कृति एवं उसके प्रतीकों की रक्षा के लिए सदैव संकल्पबद्ध एवं अग्रणी रहे हैं। धर्म एवं संस्कृति की रक्षा के लिए इस भूमि के वीर पुत्रों ने सदैव अपना शौर्य प्रगट किया है और सर्वस्व न्योछावर किया है।

अमरीकी दबाव में रामसेतु तोड़ने की जल्दी

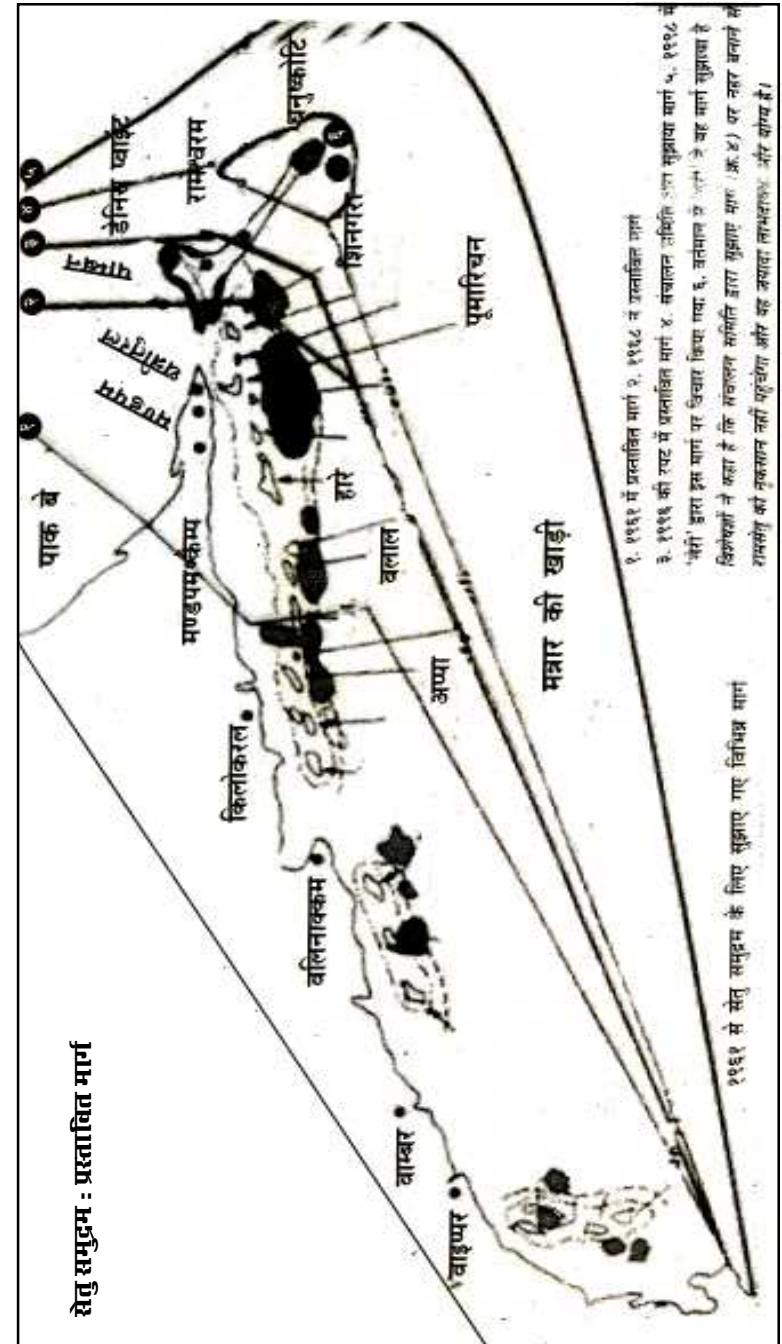
—एल. गणेशन, प्रदेश भाजपा अध्यक्ष, तमिलनाडु

यह दुर्भाग्य की बात है कि भगवान राम के जन्मदिन पर संप्रग सरकार ने राम सेतु में खनन करने के लिए एक्वेरियस नामक उत्खनन नौका रवाना की। जैसे ही यह समाचार फैला, रामेश्वरम और चेन्नै में जनता ने स्वतःस्फूर्त विरोध किया। हमें यह भी पता चला है कि इस नौका पर सवार अनेक हिन्दू नाविकों ने नौका में ही राम सेतु तोड़े जाने का विरोध किया। उनको नौका से भी अब उतरने नहीं दिया जा रहा है। राजग सरकार के समय भी सेतु समुद्रम परियोजना पर विचार चल रहा था। लेकिन इस परियोजना की सम्पूर्ण सर्वेक्षण रपट आने से पहले ही सरकार चली गई। बाद में संप्रग सरकार ने अमरीकी दबाव में इस परियोजना को जल्दबाजी में स्वीकृत किया। इस पूरे मामले में जहाजरानी मंत्री टी.आर.बालू तथा तृतीकोरिन बंदरगाह न्यास के अध्यक्ष रघुपति की भूमिका अत्यंत संदिग्ध है। विडम्बना यह है कि इस परियोजना के अध्यक्ष का नाम रघुपति है और वह स्वयं रघुनाथ की स्मृति से जुड़े प्राचीन सेतु को तोड़ने के षडंत्र में मुख्य भूमिका निभा रहे हैं। उनके और टी.आर. बालू के इस पूरे कार्य में व्यापारिक हितों की सीबीआई से जांच कराई जानी चाहिए।





सेतु समुद्रम परियोजना के इस चित्र में भारत और श्रीलंका के मध्य गहरे काले रंग की रेखा सेतुसमुद्रम परियोजना मार्ग दर्शाती है, इसी स्थान पर सागर में रामायणकालीन सेतु होने के उपग्रह चित्र प्राप्त हुए हैं नक्शे में नीचे दिख रही रेखा इस वक्त जलपोतों द्वारा प्रयोग में लाया जा रहा मार्ग दर्शाती है।



सेतु समुद्रम : प्रस्तावित मार्ग

१. १९६१ में प्रस्तावित मार्ग २. १९६८ में प्रस्तावित मार्ग
 ३. १९९९ की रफ्ट में प्रस्तावित मार्ग ४. बंगाल की खाड़ी में प्रस्तावित मार्ग ५. १९९८ में
 'केरी' द्वारा इस मार्ग पर विचार किया गया ६. बतलाव से 'केरी' के यह मार्ग सुझाया है
 किलोकरल ने कहा है कि बंगाल की खाड़ी द्वारा सुझाए गए (क. ६) पर नजर बतलाने के
 रामेश्वरम को नुकसान नहीं पहुंचेगा और यह अत्यंत लाभदायक और सौकर्य है।

१९६१ से सेतु समुद्रम के लिए सुझाए गए विभिन्न मार्ग

Sethusamudram Canal: **An Expensive Voyage?**

The economic viability of the Sethusamudram Canal rests on weak grounds, for the savings in time for ships travelling from the east to west coasts are not as large as advertised and some shipping companies may even find the tariffs too expensive to make it worth switching from the current shipping lanes.

The Sethusamudram Ship Canal Project (SSCP) envisages the creation of a navigable canal from the Gulf of Mannar to the Bay of Bengal to facilitate movement of ships. The project documents claim that ships moving from the west coast to the east coast of India do not need to navigate around Sri Lanka but can use the channel to save 36 hours of shipping time and 570 nautical miles. The advantage provided by the project includes the creation of a shipping channel from the west to east coasts of India through the territorial waters of the country.

This article scrutinises the claims made by the project proponents, reviewing how significant the savings are for ships using the canal. It also looks at the changed scenario after the project especially with the hardening of interest rates globally, and alternative possibilities for India to boost its shipping industry especially around the Tamil Nadu coast. The repeated claims of the project that it will save up to 30 hours of shipping time, sounds suspiciously like a shoe sale that offers a discount of up to 50 per cent. Like the discount sale, where the offer is probably for a few items in the store, the savings of up to 30 hours are valid for just a single journey: between Tuticorin and Chennai (and vice versa).

Upon closer inspection, one finds that the savings on offer are considerably less than one initially imagined. A journey from Kanyakumari to Kolkata for example saves just 18 hours, while the average savings (after reducing pilotage) is around 22 hours. It is only upon closer inspection of the shoe sale that one realises the up to 50 per cent discount was a method to grab your attention, in the hope that you will buy something from the store. Similarly strategic was the careful selection of origin-destination pairs in order to show you the possibility of great savings.¹

Overstating Gains

The voyages that are used as reference points in the draft project report (DPR) start either at Kanyakumari (point C in map) or Tuticorin (point D) and move to the east coast. While this might be true for journeys that originate along the west coast of India, for other voyages, the choice of these starting points overstates the distance saved. Many naval hydrographers and navigation experts are of the opinion that with the exception of voyages from ports on the Indian west coast to the Indian east coast, there are unlikely to be any significant gains for ships that are making the voyage through the Sethusamudram canal. For voyages from other destinations, including Europe and Africa (Mauritius), ships can deviate at points A and B, which means that the savings in distance will not be significant. Ships from these places will save just 215 and 70 nautical miles respectively: significantly lower than what is stated in the DPR. Importantly, over 60 per cent of the revenue from this project is to come from ships that are to come from ports other than on the Indian coast (and referred to as non-coastal destinations in the project documents). Without considering the differences in distance savings for different voyages, the DPR concludes that these ships will use the canal and even calculates a steady revenue stream from them. Not specifying the savings for different origin-destination pairs is a critical weakness in the DPR that makes the project appear beneficial for ships that may not normally use the canal. In order to calculate the differences in distances saved, the

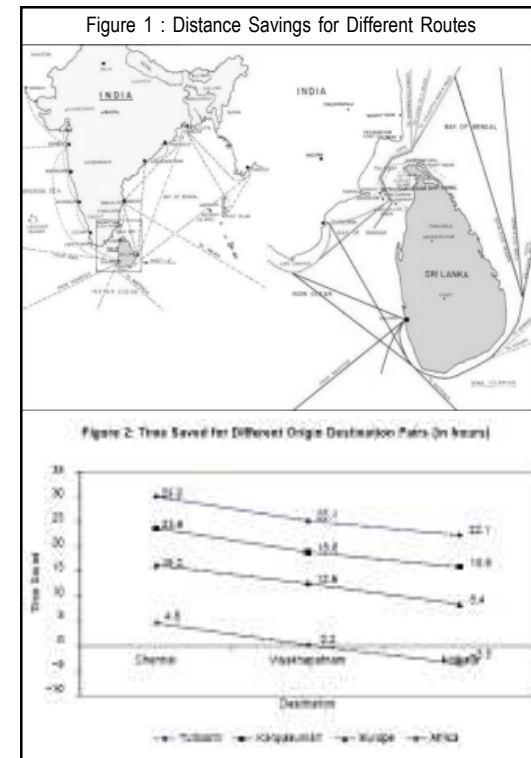
distances were mapped using Google™ Earth software and validated by both hydrographers and marine geographers for accuracy. This was further validated using the distance calculator on the world shipping register, where the deviation between the calculated figures was very small.³ After calculating the distances, the method followed in the DPR to calculate time savings for journeys to Kolkata from different origins was used.⁴ In open sea, the speed that ships travel at is around 12 knots while this speed is restricted for the 82 nautical miles (nm) within the canal to 8 knots. Two hours of pilotage also need to be added for travel through the canal. For ships making a voyage from Tuticorin, the savings in time can be significant: around 22 hours (including pilotage). For journeys from Europe, the savings for ships making the voyage is significantly lower: around 8 hours. For journeys from Africa (Mauritius) the savings in time are nearly four hours. Using the method above, it is then possible to calculate time savings for different origin- destination pairs (Figure 2). When compared for different destinations (like Tuticorin and Kanyakumari), over 60 per cent of the ships that the DPR claims will use the canal save much less than projected. For destinations like Europe or Africa (Mauritius), the savings in time are on average just over 6 hours. There is a substantial difference between coastal ships (originating from Tuticorin/Kanyakumari) and non-coastal ships (originating from Aden/Mauritius and points outside the Indian peninsula). The primary claim of the SSCP is that less time at sea will mean both lower time charter rates (to hire ships) and lower

Table 1: Calculating Time Saved

From	To	Existing Route		SSC Route					Savings in Time (Hours)	
		Distance (nm)	Time @ 12nm (Hours)	Distance (nm)	Canal Length (nm)	Time @ 8 nm (Hours)	Open Sea (nm)	Time @ 12 nm (Hours)		Total Time Required (Hours)
Tuticorin	Kolkata	1371	114.3	1041.0	82	10.3	959	79.9	90.2	22.1
Europe	Kolkata	3301	275	3135	82	10.3	3053	254.4	264.7	8.4
Africa	Kolkata	3217	268	3194	82	10.3	3112	259.3	269.6	-3.5

fuel expenses as less distance has to be covered. The reduced expenditure by using the canal can then be charged as a tariff by the SSCP. In order to calculate the validity of this claim, the first step was to calculate potential time and fuel saved for different classes of ships. Savings made by a 20,000 dead weight tonne (DWT) ship are

used as an example. A comparison is made of the savings of the same ship making two different kinds of voyages: one coastal and the other non-coastal. The average distances for each of these voyages and time taken during these voyages are considered. Savings are calculated in time charter rate: or the savings in hiring a ship for a particular amount of time. For the two categories of ships: coastal and non-coastal, the differences in time charter rates are significantly different. The same ship of 20,000 DWT saves almost four times the amount when making a voyage that is coast to coast, when compared to voyages that start in Europe and Africa. A similar calculation for fuel savings shows us that the total fuel savings for both coastal voyages and non-coastal voyages are similarly different. The method used in the DPR is illustrated in the table below. The DPR uses a consumption figure of 29.2 kg/km of fuel for a 20,000 DWT ship. When using the canal, it



has to use the more expensive marine diesel oil (MDO) when compared to open sea when it can use the less expensive intermediate fuel oil (IFO). By calculating the fuel used for coastal as well as non-coastal voyages, one sees that coastal voyages (Kanyakumari and Tuticorin) on average save almost ten times more when using the canal as non-coastal voyages (Aden and Mauritius).

The savings in fuel costs and savings in time charter rates are added to get the total savings for ships going through the canal. The result one obtains gives an idea of why stores pitch up to 50 per cent off everything on sale. The 20,000 DWT coastal ships (the ones that were covered in the DPR) save on average \$ 17,962 by using the canal. Non-coastal ships (the ones that were not covered in the DPR) save on average \$ 3,989 by using the canal. What this means is that the total savings for the same ship making two different kinds of voyages is dramatically different. Noncoastal ships save just 28 per cent of the amount saved by coastal ships by using the canal, but are to be charged the same (or very similar) tariff and constitute over 60 per cent of the revenue stream of the SSCP. In dollar terms, the DPR hopes to charge up to 50 per cent of the calculated savings as a tariff for using the canal. The saving as calculated by the DPR for a 20,000 DWT ship will give a canal tariff of around \$ 8,981. On average, non-coastal ships, that constitute 70 per cent of the projected users, will lose \$ 4,992.1 if they use the canal at the current tariff structure. Many from the shipping industry opine that ships will go around Sri Lanka rather than have to go through a canal with draught restrictions and with a need for a pilot to embark and disembark from the ship. If on the other

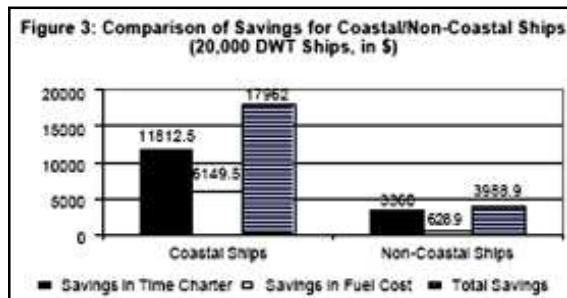
	Coastal Ships	Non-Coastal Ships
Savings in time (hours)	22.5	6.4
Time charter rate (In \$ per day)	12,600	12,600
Savings in time charter (\$)	11812.5	3360

hand, the company charges the total savings made by the ship (around \$ 4,000), the pre-tax internal rate of return (IRR) of the project falls to just 4.5 per cent. On the other hand, if the SSCP charges 50 per cent of the amount saved by these ships, the pre-tax IRR falls to just 2.6 per cent!

Lack of Support?

For a project like the SSCP, that is to be completed by November 2008,⁵ it is time to ask the company why it has not been signing up customers to use the canal or published possible sea lanes around the canal. The focus has been proclamations on how the canal would be beneficial for ship users, but there is little evidence in terms of customers (especially foreign shipping lines). Despite appeals by the finance minister that the shipping industry shares the costs of building the canal,⁶ there have been no takers for this proposal. In fact, if it is, as many report, the fulfilment of a 100-year-old dream, why are there no shipping companies lining up outside the SSCP office waiting to sign contracts with the company? Even on the assumption that ships will use the canal for practically negligible gains (and losses for some ships), other critical issues remain. As retired hydrographer from the Indian Navy John Jacob Puthur states in an unpublished article ('Sethusamudram Ship Canal Project... Where Is It Headed?', circa January 2006), the canal practically runs on the median line between India and Sri Lanka. However, the data that has been collected in order to study the site of the project uses points only on the Indian side of the median line. There are no studies on the Sri Lankan side of the median line, thereby exposing the canal to effects that have not been studied or accounted for anywhere in the DPR. Many studies suggest that the lack of serious study could mean an underestimation of the total amount of maintenance dredging. Currently estimated at 2 million cubic metres per annum, the total amount of maintenance dredging could in fact go up significantly due to the fact that the Palk Bay is a sediment sink for the rivers of the southern peninsula as well as due to the action of the sea on the coastline of Tamil Nadu.⁷ Even the capital

dredging costs could be underestimated by a significant amount. After two rounds of international bidding, there were no bidders for the project that would meet the specified costs in the project documents! At the end of the first round, the winning bidder insisted on an advance payment of Rs 200 crore resulting in the contract being cancelled.⁸ At the end of the second round, the winning bids quoted well in more than double the projected project costs: Rs 5,000 crore.⁹ Given the likelihood of overestimation of the revenues and underestimation of costs, it is a big question on whether the project will be viable on the grounds it was granted approval. Therefore, do mechanisms need to be built into project design, that stop projects that have significantly changed vis-a-vis the original approval documents? For example, if the project



costs go up by more than 20 per cent of the figures that were used to gain approval, should it go through a re-approval process that requires it to gain all the clearances all over again? Or if the project gets 20 per cent less than the revenues that were projected, should it be continued at all? At the heart of this debate is the way many projects are projected to give stratospheric gains for the economy, employment, GDP, etc, but in reality there is little check once the entire project has been approved and operationalised. While many in the industry might refer to built-in clauses for review of projects as anti-industry, there is a duty of those promoting projects to consider the impacts it has on people, and allow people to review these impacts especially in the early years of a project. For example, how many jobs has a particular special economic zone (SEZ) generated as against its promise? What kind of jobs were these and how many of the people were local? If this process is built into the project

design itself, it is then possible to ask for accountability for companies setting up industrial centres and governments that approve them.

Need for Reconsideration?

Even if the costs of the SSCP are correctly calculated and revenues are accurate, is there a need for a reconsideration of the project? The cost of debt financing has currently been factored in with an Indian rupee loan at 8 per cent and a US dollar loan at 4 per cent. While this might have been true at the time of writing the

DPR, interest rates are today significantly higher than what was factored in the DPR. The prime lending rate for the US dollar is around 8 per cent, while the comparable benchmark in India is around 13 per cent. The cost of credit has been significantly underestimated and if current figures are used, the project is likely to constantly drain the Indian economy. Given this increase, what might actually be more economically prudent would be to invest the entire capital cost of the Sethusamudram project either in a project that provides a greater return or place the funds in a bank account. The returns on this other financially viable project, or

the interest on the investment, could provide a subsidy to all ships that reach the Indian east coast after going around Sri Lanka. This will firstly provide a greater economic return, and secondly provide a boost to the shipping industry! In fact, due to the economics of the project, if the government wants to seriously encourage

Table 3: Fuel Savings for a 20,000 DWT Ship

	Coastal Voyages	Non-Coastal Voyages
Fuel consumption (kg/km)	29.2	29.2
Fuel rate IFO (\$ per 1000 l)	180	180
Fuel rate MDO (\$ per 1000 l)	350	350
<i>Existing route</i>		
Distance (km)	1943	5400
Fuel consumption (kg)	56735.6	157692
Fuel consumption (\$)	10212.4	28384
<i>Canal route</i>		
Canal distance (km)	151.9	151.9
Fuel consumption (kg)	4435.5	4434
Fuel consumption (\$)	1552.4	1552.1
Open sea (km)	1170	1233.4
Fuel consumption (kg)	34164.0	145576.3
Fuel consumption (\$)	6149.5	26203.7
Total fuel Cons (\$)	16361.9	27755.8
Savings in fuel cost (\$)	6149.5	628.9

Note: * Calculations done as per method of DPR.

more ships to call on Tuticorin and Chennai, they should simply pay a subsidy for these ships, rather than spending so much money on a project that has environmentalists up in arms for damage to the Gulf of Mannar Biosphere Reserve, and is likely never to be economically viable. This review of the SSCP has been on economic and financial grounds. The promises of the project may be valid for some ships, but there has been a serious deficiency in studying its impact for other ships. This deficiency is likely to make the project economically unviable and more expensive for some ships to use. It is a project that is also likely to cost considerably more than what was originally proposed due to a lack of study on the amount of dredging needed. Given the likely escalation of costs and its extremely limited benefit, there is a need for mechanisms that ensure accountability of the project to its original claims.

(Courtesy: The Economic & Political Weekly)

Special Interview

Rama Sethu a man-made structure : Dr Badrinarayanan

Dr Badrinarayanan is a well-known Geologist who had been the director of the Geological Survey of India. He was also former coordinator of the survey division of the National Institute of Ocean Technology, Ministry of Earth Science, in Chennai.

As a geologist who has done studies on the geological aspects of the area where Sethu Samudram Canal Project is being undertaken, Dr. Badrinarayanan puts forth some interesting findings on the area in an interview to Shobha Warriar. Excerpts:

As a geologist, how do you describe Ram Sethu? Is it a man-made structure or natural formation?

It is not a natural formation; the top portion of it appears to be a man-made structure. To understand what I am saying from the geological point of view, you have to get to know several things.

What is known as Adam's Bridge is originally a natural grade divide separating the Bay of Bengal and the Indian Ocean to the south. So, the geological aspects are different on either side.

About 18,000 years ago, we had Ice age when the sea level was lower by 130 metres than what it is now. Due to de-glaciation, the sea level rose.

Around 7,300 years back, there was major flooding and the sea level rose to 4 metres more than what it is today. This has been verified by several researchers throughout the world. But the bridge that connects India and Sri Lanka is different; it is not just a sand dune.

Have studies been done on this particular phenomenon?

We (Geological Survey of India) were asked to carry out surveys for locating the Sethu Samudram Canal project by the project authorities in 2004-05.

Any startling revelations?

When we reached near Adam's Bridge, there was sudden rise in the land level. From about 10-12 metre, it rose one metre to half a metre. So, our vessel could not go and survey the area. In some areas, we did survey using small boats.

The northern side of Adam's Bridge is the rough Palk Bay, which is prone to periodic cyclonic storms, and the tranquil southern side is the Gulf of Mannar, which is unpolluted and pristine.

Corals grew in the tranquil Gulf of Mannar but not in the turbulent Palk Bay as they grow only in tranquil waters. There are about 21 islands full of corals in the Gulf of Mannar side but not even a single coral on the northern side of Adam's Bridge.

I would say no proper geological survey was done in the area. Normally before any major engineering project, GSI conducts engineering geological study, geological study, geo-tectonic study, seismic study, etc so that we will know whether the project is safe or not.

You mean no such studies were done before this project?

Earlier, GSI had done some drilling but only at the deeper level of about 180-200 metres, but they have not mentioned anything about what was happening at the top portion.

We did a study from NIOT on our own connecting between Rameswaram and the international waters. We did around 10 bore holes along the Adam's Bridge alignment. Four of the bore holes were along the islands (where sands go on shifting) and six in the water.

Everywhere, after top 6 metres, we found marine sands on top and below that was a mixed assemblage of corals, calcareous sand stones, and boulder like materials. Surprisingly below that up to 4-5 metres, again we found loose sand and after that, hard formations were there.

How do you explain the presence of loose sand?

It shows the structure is not natural. I will explain. Corals are found only on rocks and such hard surfaces. Here, below the corals

and boulders, we are getting loose sand, which means it is not natural.

And, on top of the loose sand, which was formed when the sea level was low, our divers found boulders. Boulders normally occur on land and they are a typical riverine character.

Does that mean the boulders were brought there from somewhere?

That is exactly what I am saying. The boulders are not in-situ. They are not a marine local formation. We feel somebody dumped the boulders to use it as a causeway. The boulders on top of the loose sand are transported to that place. As they are found above loose sand, it is quite obvious that they were brought and dumped there by somebody.

How old were the boulders?

I told you earlier that 7,300 years ago, sea level was 4 metres above what it is today. In Rameswaram, Pamban, Tuticorin, etc, we see old corals on the land, and they are not raised by any geological process. It happened because sea level was higher (at the time they were formed). We did dating on them and found that they are 7,300 years old.

From 7,300 to 5,800 years ago, the sea level was high. From 5,800 to 5,400 years ago, the sea level was low. Again, from 5,400 to 4,000, the sea level was higher by 2 metres than what it is today. That is why we are getting two sets of corals at two levels. Dr P K Bannerji has carried out a lot of studies on the raised corals and his papers have appeared in reputed international scientific journals. His arguments are backed by very good scientific data.

So, either between 5,800 to 5,400 years ago, or (some time since) 4,000 years ago, somebody appeared to have brought all the boulders and dumped them there. All the aerial pictures show that Adam's Bridge is 2 to 3 kilometres wide. On the eastern side, it is high. So, anyone could take advantage of the raised portion and must have dumped these boulders so that he could cross the bridge.

How do the boulders look, and from what were they made?

The shape of the boulders and the type of material clearly indicate that this is a man-made structure. We saw similar rocks on Rameswaram islands and also in Pamban. On either side of the

railway bridge, you can see these formations as well as the raised corals. There are indications of quarrying also there.

All these things lead us to believe that 2 to 2.5 metres of packed rubble or material appears to be a modern day causeway. For 30 km, nobody dumps materials like that. Obviously, it was dumped to use it to cross the sea. Moreover, they are compact and light.

It is also quite obvious that the boulders were used to cross over because in all the bore holes we made in the entire stretch of Adam's Bridge, we saw the same material. It appears like a rock-filled structure.

If it is a geological phenomenon, you will find the oldest formation below and the newer ones on top. I would rather call it an anthropogenic (pertaining to the effect of human beings on the natural world) causeway rather than a bridge.

What else have you learnt from the studies you have conducted along Ram Sethu?

We have found that geologically and geotectonically, this area is very sensitive. Many people are not aware of it. All around the north, there are spots where there is very high temperature below. When we drilled, we encountered hot springs of 60 to 70 degrees Celsius.

Whenever there are earthquakes in Sri Lanka, we get the vibrations in the Indian side also. That means a major fault is running there and it is very sensitive. This area is also known to have earthquakes and they had happened one or two centuries back. To the north and the south, there are indications of old volcanoes.

Because of these hot springs and presence of volcanic zones, do you feel if disturbed, it will affect the equilibrium of the entire area?

What you said is correct. That is why, before venturing into anything, you have to make a comprehensive study. This area has attained some sort of equilibrium over many centuries, and all the drilling and blasting of rocks may activate the fault and may trigger seismic activity or earthquakes.

It may also trigger other events, which may be very detrimental. That is because the hot water from the north, which is blocked by the Adam's Bridge, will come to the south and will disturb the coral islands. The result will be the destruction of the corals.

Not only that, whenever there is a major tsunami or cyclones in the Bay of Bengal, it is blocked by the so called bridge. Out of 18 depressions in the Bay of Bengal at least six turn into cyclones.

When we interviewed the tsunami expert Dr Tad S Murty, he said if not for the bridge, the entire southern part of Kerala would have been affected badly.

Yes, it would have completely affected the entire south India. We were the people who suggested it. We had done a study, of course not knowing tsunami is coming, and felt the structure will prevent the Tuticorin area, the southern part of Kerala and all the coral islands from getting affected.

The calm tranquil water in the Gulf of Mannar full of coral islands is because it is protected all around. Why do you want to destroy it when nature has blessed you with something so beautiful? This is the first declared marine national park in the country.

Another point I want to make is, some dams trigger earthquakes. There is a possibility it can happen here also. So, it is prudent on part of the government to study all these aspects before taking a major decision.

Do you feel the construction of Sethu Samudram project was initiated in a hurry without conducting proper study?

I think so. This portion is not like any sand dune. This is a very sensitive heat flowing area. I feel the Geological Survey of India should be asked to do a survey.

Was the Geological Survey of India not asked to do a study on this project?

No. Nobody has carried out any survey at all. We only did a survey to locate the alignment. So, but what is needed is a comprehensive study.

What has been formed over centuries by nature cannot be disturbed. In foreign countries, even a hundred-year-old structure is preserved and this looks like it is thousands of years old. No doubt such a canal is essential but not at the cost of nature. We are definitely for progress but our progress should be sustainable.

(Courtesy: Rediff.com)

सेतु समुद्रम नहर:

एक महंगी यात्रा की तरफ बढ़ते कदम

आर्थिक रूप से सेतु समुद्रम नहर की व्यवहारिकता कमजोर आधारों पर टिकी है क्योंकि पूर्वी तटों से पश्चिमी तटों की तरफ जहाजों की यात्रा के समय में विज्ञापन करते समय जितनी बचत दिखाई गई थी, उतनी बचत हो नहीं रही है और कुछ शिपिंग कम्पनियों को तो ये टेरिफ इतने महंगे लगेंगे कि वे वर्तमान, शिपिंग लेनों से तबदील करना फायदेमंद नहीं समझेंगी।

सेतु समुद्रम जहाजरानी नहर परियोजना (एसएससीसी) के अंतर्गत मन्नार खाड़ी से लेकर बंगाल की खाड़ी तक जहाजों की आवाजाही के लिए एक नहर बनाने का प्रस्ताव है। परियोजना के दस्तावेजों में दावा किया है कि पश्चिमी तटों से भारत के पूर्वी तटों तक चलने वाले जहाजों को श्रीलंका का चक्कर लगाने की जरूरत नहीं होगी और वे इस चैनल का प्रयोग कर जहाज-यात्रा के समय में ३६ घण्टों और ५७० समुद्री मील की दूरी की बचत कर पाएंगे। परियोजना में जिन लाभों का जिक्र है उसमें इसके द्वारा भारत के पश्चिमी तटों से पूर्वी तटों तक जहाजरानी चैनल का गठन किया जाएगा। लेख में परियोजना निर्माताओं ने दावा किया है कि इस नहर का उपयोग करने से जहाजों को बहुत भारी लाभ होगा। उन्होंने कहा है कि इस परियोजना के पूरी होने के बाद बड़ा भारी बदलाव आ जाएगा, विशेष रूप से जब हम इस परिप्रेक्ष्य में देखते हैं कि पूरे विश्व की ब्याज दरों में बढ़ोतरी होगी तथा भारत में विशेष रूप से तमिलनाडु तट के आसपास जहाजरानी उद्योग को बढ़ावा देने में वैकल्पिक संभावनाएं पैदा हो जाएंगी। परियोजना में इस बात का बार-बार दावा किया है कि इससे जहाज-यात्रा के समय में ३० घण्टे तक की बचत होगी जो कि बिल्कुल वैसा ही आभास देता है जैसे कोई शू-कम्पनी ५० प्रतिशत तक की छूट देकर अपने जूते बेचने की कोशिश करती है। इस प्रकार की छूट बिक्री का प्रस्ताव भी ऐसी ही शू-कम्पनी स्टोर जैसा है, क्योंकि ३० घण्टे की बचत भी तूतीकोरिन और चेनैई के बीच अपने-जाने की एक सिंगल यात्रा पर ही सही बैठती है। अगर ध्यान से इस परियोजना पर नजर डालें तो पता चलता है कि जितने समय की बचत की

परिकल्पना की गई है, इतनी बचत हो नहीं पाएगी। उदाहरण के लिए कन्याकुमारी से कोलकाता के समय में केवल १८ घण्टे की बचत होगी, जबकि औसत बचत लगभग २२ घण्टे की ही हो पाएगी। शू-सेल की तरह ही निकट से नजर डालने पर पता चलता है कि यह ५० प्रतिशत की छूट लोगों का ध्यान बंटाने की तरफ इस आशा में अधिक रहता है कि जो कोई भी स्टोर में आएगा तो वह कुछ न कुछ खरीद कर ले जाएगा। इसी प्रकार की रणनीति कुछ मूल ठिकानों तक जाने के लिए चुनिंदा रूप में चुन कर भारी समय की बचत की संभावनाएं दिखाई गई हैं।

अतिशयोक्तिपूर्ण लाभ

परियोजना की प्रारूप रिपोर्ट (डीपीआर) में कन्याकुमारी (मानचित्र में सी बिन्दु) या तूतीकोरिन (डी बिन्दु) से शुरू करते हुए और पूर्वी तट की तरफ बढ़ते हुए संदर्भ बिन्दुओं के रूप में इन यात्राओं को दर्शाया गया है। भारत के पश्चिमी तट से चलने वाली यात्राओं पर यह ठीक हो सकती है, परन्तु अन्य यात्राओं के लिए इन यात्राओं की शुरूआत के बारे में तय दूरी की बचत को बढ़ाचढ़ा कर बताया गया है। बहुत से नेवल हाइड्रोग्राफर्स और नौचालन विशेषज्ञों का मानना है कि भारतीय पश्चिमी तट की बंदरगाहों से भारतीय पूर्वी तट की यात्राओं को छोड़ कर सेतुसमुद्रम की यात्रा से की जाने वाली यात्राओं में कोई खास अंतर नहीं आएगा। यूरोप तथा अफ्रीका (मारीशस) सहित अन्य गंतव्य स्थलों की यात्राओं के लिए जहाज बिन्दु 'ए' और 'बी' से राह बदल सकते हैं, जिसका मतलब है कि कोई खास बचत नहीं हो पाएगी। इन स्थानों से जहाजों को क्रमशः मात्र २१५ और ७० समुद्री मील की बचत हो पाएगी जो प्रमुखतः डीपीआर में दी गई बचत से कहीं कम होगी। महत्वपूर्ण बात यह है कि इस परियोजना का ६० प्रतिशत राजस्व उन जहाजों से प्राप्त होना है जो भारतीय तटों (और जिनका उल्लेख परियोजना दस्तावेजों में गैर-तटीय गंतव्यस्थलों के रूप में किया है) के अलावा अन्य बंदरगाहों से चलते हैं। विभिन्न यात्राओं के लिए दूरी में बचत के अंतर पर विचार किए बिना डीपीआर इस निष्कर्ष पर पहुंच जाती है कि ये जहाज इस नहर का उपयोग करेंगे और इनसे प्राप्त राजस्व का आकलन कर लेती है। विभिन्न गंतव्य स्थलों के मूल स्थानों का बचत का उल्लेख न करना डीपीआर की विशेष कमजोरी है जिसके द्वारा परियोजना में उन जहाजों के लिए लाभकारी लगने लगता है, जो भले ही सामान्यतः इस नहर का उपयोग न करें। दूरी में बचत का आकलन करने के लिए इन दूरियों को 'गूगल टीएम अर्थ साटवेयर' का उपयोग करते हुए नक्शे में दिखाया है और हाइड्रोग्राफर्स और मेरीन ज्योग्राफर्स दोनों ने ही इसे सही ठहरा दिया है। तय दूरी का आकलन करने के बाद विभिन्न मूल गंतव्य स्थलों से कोलकाता की तरफ

यात्रा के लिए समय में बचत का आकलन करने के लिए पद्धति अपनाई गई है। खुले समुद्र में जहाज की गति लगभग 92 'नॉट' मील रहती है जबकि नहर में यह गति 22 समुद्री मील के लिए 1 'नाट' तक ही सीमित रहती है। नहर में से यात्रा के लिए पायलेटज के दो घण्टों को भी जोड़ना आवश्यक है। तूतीकोरिन से जहाज की यात्रा के लिए समय की बचत का विशेष महत्व हो सकता है: लगभग 22 घण्टे (जिसमें पायलेटज शामिल है)। यूरोप से यात्रा के लिए जहाजों की समय बचत काफी कम रहेगी: लगभग 1 घण्टे। अफ्रीका (मारीशस) से यात्रा के लिए बचत लगभग 4 घण्टे होगी। उपर्युक्त पद्धति समय की बचत करते हुए विभिन्न मूल दो-तरफा गंतव्य स्थलों के बीच अलग-अलग होगा (चित्र 2)। जब हम अलग-अलग गंतव्य-स्थलों (जैसे तूतीकोरिन और कन्याकुमारी) से तुलना करते हैं हम 60 प्रतिशत जहाजों द्वारा इस नहर का इस्तेमाल करने का जो दावा करते हैं, उससे स्पष्ट है कि आशा से कहीं अधिक कम समय की बचत हो पाएगी। यूरोप और अफ्रीका (मारीशस) गंतव्य स्थलों के लिए औसतन समय मात्र 6 घण्टे के आसपास रहेगी। तटीय जहाजों (जो टूटीकोरिन/कन्याकुमारी से चलते हैं) और गैर-तटीय जहाजों (जो अदन/मारीशस तथा भारतीय प्रायद्वीपों के बाहर स्थलों से चलते हैं) के बीच पर्याप्त अंतर है।

एसएससीपी का प्रमुख दावा यही है कि समुद्री यात्रा में कम समय खर्च होने का मतलब (जहाजों को किराए पर लेने में) कम समय की चार्टर दरें तथा कम दूरी तय करने के कारण कम ईंधन की खपत में दोनों तरह से लाभ होगा। नहर के इस्तेमाल करने से तब एसएससीपी कम किराया ले सकती हैं। इस दावे के सही होने का आकलन करने के लिए पहला कदम यही है कि हम देखें कि जहाज की विभिन्न श्रेणियों में कितने समय और ईंधन का संभावित बचत होगी। उदाहरण के लिए 20000 कुल भार टन (डीडब्ल्यूटी) के जहाज वाले इस्तेमाल में बचत देखें। इसी जहाज द्वारा दो अलग-अलग प्रकार की यात्राओं के बचत की तुलना को देखें—एक तटीय यात्रा और एक गैर-तटीय यात्रा में देखा जाए। इन यात्राओं में से प्रत्येक यात्रा की औसत दूरी तथा लिए गए समय पर विचार करें। देखें कि टाइम चार्टर दर में कितनी बचत होती है या यो कहें कि किसी खास समय के लिए जहाज को किराये पर लेने पर कितनी बचत होती है। तटीय तथा गैर-तटीय जहाजों को किराये पर लेने पर कितनी बचत होती है। तटीय तथा गैर तटीय जहाजों की दो श्रेणियों में टाइम चार्टर दरों पर पर्याप्त अन्तर रहता है।

जब 20000 वाले कुल भार के इसी जहाज की यात्रा को एक तट से दूसरे तट तक ले जाया जाता है तो लगभग चार गुना राशि बचती है, और इस हालत में हम इसकी तुलना यूरोप और अफ्रीका से शुरू की गई यात्राओं

से करते हैं। इसी प्रकार ईंधन की बचत से पता चलता है कि तटीय और गैर-तटीय यात्रा दोनों में ही कुल ईंधन की बचत अलग अलग होती है। डीपीआर में प्रयुक्त विधि का उदाहरण नीचे की सारणी में दिया गया है। डीपीआर में 20000 वाले कुल भार टन के जहाज के लिए 26.2 कि. ग्रा/कि.मी की खपत का आंकड़ा दिया गया है। नहर का इस्तेमाल करने पर अधिक महंगा समुद्री डीजल (एमडीओ) का इस्तेमाल करना होता है, जबकि खुले समुद्र की मात्रा में कम महंगा इंटरमीडिएट ईंधन तेल (आईएफओ) का इस्तेमाल हो सकता है। तटीय और गैर-तटीय यात्राओं में प्रयुक्त ईंधन का हिसाब लगाने पर हम पाएंगे कि जब गैर-तटीय यात्राओं (अदन तथा मारीशस) के रूप में नहर का इस्तेमाल होने पर तटीय यात्राओं (कन्याकुमारी और तूतीकोरिन) में लगभग दस गुणा अधिक बचत होती है।

ईंधन की कीमत की बचत और टाइम चार्टर दरों की बचत को जोड़ कर ही नहर से गुजरने वाले जहाजों की कुल बचत निकाली जा सकती है। निष्कर्ष यह निकलने लगता है कि जब हर चीज 50 प्रतिशत बिक्री में मिलती हो तो भण्डारण की आवश्यकता क्या है? 20000 कुल भार टन वाले तटीय जहाज (जिन्हें डीपीआर में शामिल रखा है) नहर का इस्तेमाल कर औसतन 99,662 डालर बचाते हैं। गैर-तटीय जहाज (जिन्हें डीपीआर में शामिल नहीं रखा है) नहर का इस्तेमाल करने पर औसतन 3666 डालर बचाते हैं। इसका मतलब यह हुआ कि एक ही प्रकार के जहाजों की कुल बचत दो अलग-अलग किस्म की यात्राओं में एक दम भिन्न प्रकार की रहती है। नहर का इस्तेमाल कर तटीय जहाजों की गई बचत की तुलना में गैर-तटीय जहाज मात्र 26 प्रतिशत की बचत में गैर-तटीय जहाज मात्र 26 प्रतिशत की बचत करते हैं, परन्तु वह वही (या उसी के बराबर का) टेरिफ लेते हैं और यह एसएससीपी की कुल राशि का 60 प्रतिशत से अधिक बनता है। डालर के रूप में, डीपीआर को नहर का इस्तेमाल करने से टेरिफ के रूप में केवल अनुमानित बचत का 50 प्रतिशत होने की आशा रहती है। 20000 कुल भार वाले टन के जहाज के लिए डीपीआर के जिस बचत का अनुमान लगाया है, उसमें नहर का उपयोग करने के लिए लगभग 1669 डालर का टेरिफ देना होगा। औसतन गैर-तटीय जहाजों का उपयोग के लिए डीपीआर ने जिस बचत का अनुमान लगाया है, उससे लगभग 1669 डालर नहर का टेरिफ देना होगा। औसतन गैर तटीय जहाजों का उपयोग करने वालों की संख्या 90 प्रतिशत बनती है, उन्हें 8662 डालर का नुकसान होगा, यदि वे वर्तमान टेरिफ दरों पर नहर का इस्तेमाल करते हैं। जहाजरानी उद्योग के अनेक लोगों का यही मत है कि इन 'ड्राट प्रतिबंधों' के रहते और जहाजों द्वारा सामान ढोने और उतारने की आवश्यकता को देखते हुए जहाज नहर

से गुजरने की बजाए श्रीलंका की तरफ से जाना बेहतर समझेंगे। उधर दूसरी तरफ, कम्पनी जहाज की कुल बचत (लगभग ४००० डालर) ले लेगी तो परियोजना का टैक्स-पूर्व आईआरआर मात्र ४.५ प्रतिशत रह जाता है। दूसरी तरफ, यदि एसएससीपी इन जहाजों की बचत का ५० प्रतिशत लेती है तो टैक्स पूर्व आईआरआर मदद की कमी का मात्र २.६ प्रतिशत रह जाता है।

एसएससीपी जैसी परियोजना के लिए जिसे नवम्बर २००८ तक पूरा किया जाना है, कम्पनी से यह पूछना आवश्यक है कि वह नहर का इस्तेमाल करने के लिए ग्राहकों से समझौते पर हस्ताक्षर क्यों नहीं कर पा रही है या नहर के आस-पास संभावित 'समुद्री-लेन' का प्रकाशन क्यों नहीं कर पा रही है। उद्घोषणाओं पर ध्यान दिया जा रहा है कि किस प्रकार से नहर जहाज-प्रयोक्ताओं के लिए लाभप्रद रहेगी, परन्तु कोई ग्राहक (विशेष रूप से विदेशी जहाज कम्पनियों) इस योजना में शामिल होती दिखाई नहीं पड़ती। वित्त मंत्री द्वारा अपील करने के बाद भी कि जहाजरानी उद्योग की नहर निर्माण में हिस्सेदारी होगी, कोई इस प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं है। यदि वास्तव में ऐसी बात है कि १०० वर्षों का सपना पूरा होने वाला है तो क्यों अभी एसएससीपी के कार्यालय पर जहाजरानी कम्पनियों इन ठेकों पर हस्ताक्षर करने के लिए उतावली नहीं हो पा रही हैं?

मान भी लिया जाए कि नाम मात्र लाभ या कुछ जहाजों के लिए हानि के बावजूद जहाज नहर का इस्तेमाल करेंगे तब भी अनेक महत्वपूर्ण प्रश्न बने रहते हैं। भारतीय नौसेना के रिटायर्ड हाइड्रोग्राफर जॉन जेकब पुथुर ने अपने एक अप्रकाशित लेख में कहा है कि यह नहर लगभग भारत और श्रीलंका के मध्य में बहती है। किन्तु परियोजना के स्थल के अध्ययन के लिए जो स्थल इकट्ठे किए गए हैं, वे सभी इस मध्यस्थ रेखा के भारतीय पक्ष की ओर हैं। श्रीलंका सम्बंधी कोई अध्ययन नहीं हो पाया है, इसलिए डीपीआर में इस नहर का कहीं कोई अध्ययन या उल्लेख नहीं है। बहुत से अध्ययनों में कहा भी गया है कि किसी प्रकार का गम्भीर अध्ययन न होने के कारण तलहट से मिट्टी आदि निकालने सम्बन्धी विषयों को पूरी तरह से नकारा गया है। आज के अनुमान के अनुसार लगभग प्रति वर्ष २० लाख घन मीटर मिट्टी निकालने की लागत बहुत हद तक बढ़ सकती है क्योंकि दक्षिणी प्रायद्वीप की नदियों और तमिलनाडु की तटरेखा पर समुद्री-गतिविधियों के कारण समस्याएं खड़ी हो सकती हैं। यहां तक कि मिट्टी खुदाई की पूंजीगत लागत को भी बहुत कम करके दिखाया गया है। दो बार अन्तर्राष्ट्रीय बोली के आमंत्रण के बावजूद भी परियोजना दस्तावेज में इस लागत को पूरा करने के लिए कोई बोली लगाने वाला सामने नहीं आया है। पहले दौर की बोली

के बाद विजेता बोली लगाने वाले ने २०० करोड़ रूपए की अग्रिम भुगतान की मांग की जिसके कारण, यह ठेका रद्द करना पड़ा। दूसरे दौर के बाद विजेता बोली लगाने वाले ने ५००० करोड़ रूपए को प्रत्याशित परियोजना की लागत की दुगुनी से भी अधिक कर दिया। राजस्व के बारे में आवश्यकता से अधिक अनुमान तथा लागत के मामले में इसे कम आंकने के कारण एक बड़ा प्रश्न खड़ा हो गया है कि क्या यह परियोजना जिस आधार पर स्वीकृत की गई थी अब यह कारगर भी है या नहीं। अतः परियोजना डिजाइन के निर्माण में तबदीली की जरूरत पड़ गई है। उदाहरण के लिए यदि परियोजना की लागत पहले दी गई स्वीकृति से २० प्रतिशत से अधिक पहुंच जाती है तो क्या फिर से इसकी स्वीकृति के लिए पूरी प्रक्रिया से फिर से नहीं गुजरना होगा? या फिर यदि प्रत्याशित राजस्व २० प्रतिशत से कम रह जाते हैं तो क्या इसे जारी रखना भी उचित होगा? इस बहस के बीच ऐसी कई परियोजनाएं बनाई गई हैं जिनसे अर्थव्यवस्था, रोजगार, जीडीपी आदि के बारे में लाभ दिखाया जाए, परन्तु वास्तव में जब एक बार इन परियोजनाओं को स्वीकृत और कारगर बनाया जाता है तो इन पर कोई नियंत्रण नहीं रह पाता है। सम्भव है कि उद्योग के बहुत से लोग उद्योग-विरोधी के रूप में परियोजनाओं की समीक्षा में निहित निर्मित खण्डों का उल्लेख करें, परन्तु जो लोग इन परियोजनाओं को प्रमोट करते हैं, उनका कर्तव्य है कि वे इस बात पर विचार करें कि इन परियोजनाओं का लोगों पर क्या प्रभाव होगा और लोगों को ही इन प्रभावों की समीक्षा करने का अधिकार स्वयं परियोजना के आरम्भ में ही दिया जाए। उदाहरण के लिए, किसी विशेष क्षेत्र (एसईजेड) में जितने रोजगार देने का वायदा किया था, क्या उसे पूरा किया जा रहा है? ये किस प्रकार के रोजगार होंगे और इनमें कितने स्थानीय लोग शामिल रहेंगे? यदि यह प्रक्रिया स्वयं परियोजना डिजाइन में ही बन जाए तो आप उन कम्पनियों से, जो औद्योगिक केन्द्र स्थापित कर रहे हैं, उनसे जवाबदेही की मांग कर सकते हैं और सरकार को भी उत्तरदायी ठहरा सकते हैं जिन्होंने इनकी स्वीकृति दी है।

पुनः विचारण की आवश्यकता

यदि एसएससीपी की लागत का अनुमान सही भी हो और राजस्व के आंकड़े भी सही हों तो क्या परियोजना पर पुनः विचार हो सकता है? इस समय ऋण वित्त-पोषण की लागत भारतीय रूपए के ऋण में ८ प्रतिशत और अमरीकी डालर ऋण में ४ प्रतिशत रखी गई है। हो सकता है कि डीपीआर लिखते समय यह सच हो, परन्तु आज ब्याज दरें डीपीआर में दी गई दरों से पर्याप्त अधिक है। अमरीकी डालर की प्राइम लैण्डिंग दर लगभग ८ प्रतिशत है, जबकि इसकी तुलना में भारत की यह दर अब लगभग १३

प्रतिशत है। ऋण की लागत बहुत कम आंकी गई है और यदि वर्तमान आंकड़ों का इस्तेमाल करें तो इस परियोजना से भारतीय अर्थव्यवस्था पर निरन्तर गहरा दबाव बना रहेगा।

वृद्धि को देखते हुए जो वास्तव में आर्थिक रूप से कहीं अधिक समझदारी की बात होगी, वह यह है कि सेतुसमुद्रम की पूरी पूंजीगत लागत का निवेश किसी ऐसी जगह किया जाए जहां से अधिक लाभ मिल सके या इस धन को किसी बैंक खाते में डाला जाए। किसी अन्य कारगर वित्तीय परियोजना से लाभ, या निवेश के ब्याज को ऐसे सभी जहाजों की सब्सिडी के लिए रखा जा सकता है जो श्रीलंका का चक्कर काट कर भारतीय पूर्वी तट पर पहुंचते हैं। पहली बात, इससे अधिक आर्थिक लाभ मिलेगा और दूसरे, इसमें जहाजरानी उद्योग को प्रोत्साहन प्राप्त होगा। वास्तव में यदि सरकार गम्भीरता से तूतीकोरिन और चेन्नैई में और अधिक जहाज लाने की इच्छुक है तो उसे इन जहाजों को मात्र सब्सिडी देने की जरूरत है, न कि वह किसी अन्य परियोजना पर धन खर्च करे जिससे मन्नार बायोस्फीयर रिजर्व के पर्यावरण को क्षति पहुंचे और जिनकी कभी भी आर्थिक रूप से कारगर होने की संभावना नहीं है।

एसएससीपी की समीक्षा का आधार आर्थिक और वित्तीय है। परियोजना के वायदे कुछ जहाजों के लिए सही हो सकते हैं, परन्तु अन्य जहाजों पर पड़ने वाले प्रभाव के अध्ययन पर गहन गम्भीर कमी को प्रदर्शित करती है। इस कमी के कारण आर्थिक रूप से यह परियोजना कारगर नहीं हो पाएगी और कुछ जहाजों के इस्तेमाल करने में बहुत महंगी पड़ेगी। यह परियोजना इस कारण भी कहीं अधिक लागत की बन जाएगी क्योंकि मिट्टी निकालने की आवश्यकता पर खर्च होने वाली राशि पर गम्भीरता से अध्ययन नहीं किया गया। लागत के बढ़ने की सम्भावना तथा अत्यंत सीमित लाभ को देखते हुए ऐसा तंत्र तैयार करने की जरूरत है जिससे परियोजना की जवाबदेही सुनिश्चित हो सके जिसका मूल परियोजना में दावा किया गया था।

Avoid hasty decision on Ramsetu

By R. Brahamchari

Whosoever has visited the small town of Rameswaram in southern India has noticed that the Indian mainland ends at Pamban, a place few km before Rameswaram, and there lies shallow water that separates these two places. A rail bridge and a newly constructed road bridge connect Rameswaram with Pamban. In fact, Rameswaram is a small island and about a distance of 3 km southward from the township, one reaches a place called Dhanuskoti, wherefrom a bridge starts that connects India and Sri Lanka at a place called Talai Mannar.

It is not a bridge in the modern sense and more appropriately a highway, about 30 km long. Time has put its signature on this road bridge and it now looks like a train of small islets. This road bridge is called Ramsetu or Setubandha as, according to the epic Ramayana, Lord Ram had built this road with the help of the army of Kiskindha and led his army to Sri Lanka to get back his wife Sita, who had been abducted by Ravana, the kind of Lanka.

Some Indians also call it Nal-setu, as according to the Ramayana, the Ramsetu was planned and built under the guidance of Nal, the celebrated civil engineer of Kiskindha. Today, the sea in the north of the Ramsetu is called the Palk Strait, and on the other side it is called the Gulf of Mannar. The sea in the entire area is shallow and teeming with innumerable marine creatures.

Up to the 14th century, people used to cross the Ramsetu on foot. Later on, some portions went below the sea level, not more than 3 to 5 metres, due to natural wear and tear and hence it now looks like a train of small islets.

A few years ago, the USA's National Aeronautic and Space

Administration (NASA) took photographs of an area spread over 1.25 million square kilometres with the help of the Gemini-11 satellite from 410 miles above the earth, using the remote sensing technique, and these photographs clearly show that the Ramsetu is a continuous structure spreading between Dhanuskoti and Talai Mannar. Though the bridge was known as the Ramsetu or Ram's bridge from time immemorial, in 1804, James Rennell, the Surveyor General of the East India Company, renamed it as Adam's bridge. This Adam refers to the Adam of the Old Testament.

A close examination of this territory reveals that a ship, while sailing from the Bay of Bengal to the Arabian Sea, has to bypass the island of Sri Lanka and if a canal could be dug between Palk Strait and Gulf of Mannar, the sea route could have been shortened by a considerable extent. So, nearly 150 years ago, AD Taylor, the British naval commander, suggested that such a canal be dug but no action was taken. After obtaining independence, the Indian government formed a panel called the Setusamudram Project Committee and asked it to look into the viability of the project. The committee in its report suggested five different routes for digging such a canal. But the proposal was dropped for want of money and lack of infrastructure.

The matter was raised again in 2001, when the National Democratic Alliance (NDA) government, led by the BJP, was in power. The government constituted a fresh committee to look into the matter and the panel in its report said that such a canal would shorten the sailing distance between the Bay of Bengal and the Arabian Sea by 424 nautical miles or 780 km, reduce the sailing time by nearly 30 hours and the total cost of fuel thus saved would be about Rs 1,000 crore per year. But the NDA government went out of power before finalising the project and selecting the route of the proposed canal.

However, after the present UPA government came to power, a project called the Setusamudram Ship Canal Project (SSCP), with an expected cost of Rs 2,427 crore has been floated that

aims to dig a 167 km long canal through the middle of the Ramsetu or the Adam's bridge. As the sea in the area is very shallow, a considerable amount of soil has to be removed using dredgers to give shape to the project. It should be pointed out that the previous committee had suggested five different routes; damage to the Ramsetu could have been averted if a route passing through Pamban and Rameswaram had been selected.

But the proponents of the project are not ready to alter their plan and argue that there is no evidence that the said bridge was built by Ram, or more pointedly, there is no evidence that the bridge is a result of human activity. They try to assert that it is a natural structure and hence it does not matter if it is damaged for the sake of national interest. But another group of people of this country firmly believe that the structure was built by Lord Ram and many ancient scriptures provide evidence in this regard.

It is important to note here that a reputed scientific organisation like NASA has come forward with scientific evidence that says that the bridge is an outcome of human activity. The NASA document, which is still there on the Internet (<http://www.rense.com/general30/nasa.htm> and http://en.wikipedia.org/wiki/Adam%27s_Bridge), says that i) it is a manmade structure and ii) it is 1.75 million years old.

NASA has come to the first conclusion by examining the base of the bridge. The large chunks of stones with which the base is made could not have been placed in that position by a natural process and hence humans had to carry them from somewhere else.

Secondly, the type of the stone, a special kind of sandstone with high percentage of calcium carbonate, called calcareous sandstone, with which the base is made, is not locally available. These lead one to conclude that they were carried by humans from elsewhere.

Early this year, the Centre sent a team of scientists to examine the bridge and verify NASA's conclusions. On 28 July, the team submitted its report that echoed exactly what the scientists of

NASA had said. In addition to that, our scientists examined the coral formation on the bridge and found that it is quite different from naturally formed coral, which suggests that the bridge is the result of human activity.

The second conclusion of NASA is that the structure is 1.75 million years old. NASA has not disclosed how it arrived at this conclusion, but in all probability they may have used the thermoluminescence technique. Whatever the method, the conclusion is important from several points of view.

Firstly, it has shattered the Darwinian view that man appeared, through evolution of apes, only about 100,000 years ago. Secondly, it has also exposed Max Muller's mistaken observation that says that civilised people, called Aryans, were not children of this country and came from outside India in about 2000 BC. Thirdly, it has served a severe shock to those Indian scholars who say that the Ramayana and the Mahabharata have no historical value, these are poets' fancy and people like Ram or Krishna never lived on earth, they are simply mythical. Fourthly, it has established the truth that the Ramsetu, or Adam's bridge, is the oldest historical relic of the humankind.

It should be mentioned here that a special bench of Madras High Court, while hearing the public interest litigation filed by Mr Subramanian Swami and the Hindu Munnani, observed that the government should keep itself away from causing any harm to the Ramsetu till it is proved beyond doubt that it is not a manmade structure. The HC Bench has also clarified its stand and said that it is to be treated as its advice to the government in this matter and not a verdict, as the matter is lying before the Supreme Court.

Early this month, a Press report in a Bengali daily in Kolkata said NASA had reversed its previous stand and now says that the structure called Adam's bridge grew as a natural process and was not linked to any human activity. According to the report, NK Raghupati, director of the Setusamudram Project and chairman of the Tuticorin Port Trust, convened a Press conference on 28 July, and told journalists about this development. But at

that time Mr Subramanian Swami was in Harvard and inquired from NASA scientists in this regard. NASA confirmed to him that they still stuck to their original opinion and nothing had happened to alter that decision.

On a PIL filed by Swami Vidyananda Bharati of the Dandi Math, a Supreme Court Special Bench on 10 August observed that the government should keep away from causing any damage to the Ramsetu till it is proved beyond doubt that no human activity was involved in its construction. Otherwise, it would be liable for prosecution under Article 295 of the IPC for destruction of a historical relic.

Dr Madhavan Nair, director of the Indian Space Research Organisation (ISRO), has recently expressed a similar opinion in this regard. On 7 August, while announcing the launching of spacecraft Chandrayan in connection with India's moon mission next year, he said the Ramsetu should not be touched unless rigorous scientific investigation finds it free from human activity.

The government should refrain from doing anything in haste. It should form a committee of scientists to find out how the structure came into being. If it is found to be a manmade one, it would be the responsibility of UNESCO to protect it and declare it a world heritage site.

Many feel that the structure should not be damaged to protect the Kerala coast from a possible tsunami. The sand in the Kerala coast contains deposits of thorium, the nuclear fuel that is used as an alternative to uranium. A tsunami may wash away the valuable deposits.

(The author is Professor,
Department of Applied Physics, Calcutta University)
Courtesy : *The Statesman*