

## हरियाणा रोडवेज कर्मचारियों का आन्दोलन कई मायनों में अभूतपूर्व बन गया

सबसे खास बात ये है कि कर्मचारी अपनी तन्ख्वाह बढ़ाने या बोनस के लिये नहीं बल्कि हरियाणा रोडवेज को बचाने के लिये इस आन्दोलन को चला रहे हैं. आन्दोलन का विशेष चरित्र समझने के लिये यही एक बात काफी है कि सभी रोडवेज कर्मचारी अपनी एक महीने की पगार और दो साल का बोनस हरियाणा रोडवेज को बचाने के लिये फण्ड में देने को तैय्यार हैं लेकिन सरकार कर्मचारियों के सहयोग को ठुकरा रही है।

सरकार ने इन कर्मचारियों पर न केवल लाठीचार्ज जैसे हिंसक तरीके अपनाये हैं बल्कि एस्मा के तहत सैकड़ों कर्मचारियों को गिरफ्तार किया है और सैकड़ों कर्मचारियों को बर्खास्त भी कर दिया है।

हरियाणा रोडवेज देश की बेहतरीन रोडवेज है जो अपनी बढ़िया सेवा के लिये 19 बार पुरस्कृत हो चुकी है. इस सरकारी बस सेवा को खत्म करने के इरादे से 700से अधिक निजी बस परमिट जारी कर दिये गये हैं. सैकड़ों प्रशिक्षित, अनुभवी और सैकड़ों कच्ची नौकरी वालों को बर्खास्त करके आनन-फानन में ऐसे नौसिखिए आउटसोर्सिंग द्वारा रख लिये गए जिन्होंने आते ही बस भिड़ाने और दुर्घटना के खाते खोल दिये हैं. निजी बस सरकार को महीने में 12 हजार रुपये टैक्स देती है जबकि सरकारी बस 36 हजार रुपया महीना टैक्स देती है. सरकार बस सेवा का निजीकरण करके यह घाटा क्यों उठाना चाहती है?

एक सवाल कर्मचारी ये भी उठा रहे हैं कि प्राइवेट बसें खरीदने के लिये बैंक लोन मिल सकता है तो सरकार भी नई बसें खरीदने के लिये बैंक से लोन क्यों नहीं ले सकती? कुल मिलाकर कर्मचारियों का रुख सहयोगपूर्ण है, वे सरकारी बस सेवा बचाना चाहते हैं लेकिन सरकार ही अपनी बस-सेवा नहीं बचाना चाहती।

हरियाणा की बड़ी आबादी जो कार-कैब आदि का खर्चा नहीं उठा सकती वह सरकारी बस-सेवा के सहारे ही चलती है. इसके अलावा 45 श्रेणियां ऐसी हैं जो सरकारी बस सेवा के कारण बिना टिकट यात्रा कर सकते हैं, इसमें विकलांग भी शामिल हैं. खासकर गांव की गरीब या आम आबादियों में छात्र, डेली पैसेंजर आदि भी पास की सुविधा पाते हैं, पूरी तरह प्राइवेट बस सेवा में खतरा ये है कि सभी लाभ देर-सबेर जनता के हाथ से जाते रहें. अगर कर्मचारियों पर दमन और हिंसा करने के बजाय उनके सहयोग से सरकारी बस-सेवा को संभाल लिया जाता है तो 84 हजार सरकारी नौकरियों की ठोस संभावना है।

सरकारी बस-सेवा के सहारे ही बड़ी आबादियां शिक्षा, नौकरी, नाते-रिश्तेदारी, स्वास्थ्य के लिये ज़रूरी यात्रा-सेवा पाते हैं. सरकारी बस-सेवा के अभाव में इनका और अधिक कष्टकारी होने वाला है. यही वजह है कि सरकारी बस सेवा को बचाने के लिये रोडवेज कर्मचारियों को भारी समर्थन मिल रहा है. शिक्षक संगठनों, सर्वकर्मचारी संघ से लेकर पंचायत समितियों और पंचायतों तक का सक्रिय

समर्थन यहां मौजूद है. अध्यापक समर्थन में दो दिन की हड़ताल पर जा रहे हैं. छात्र जगह-जगह भूख हड़ताल धरने -जुलूस आदि का आयोजन कर रहे हैं। इस आन्दोलन को चलाने के लिये अलग-अलग महकमों की यूनियनों ने मिलकर आन्दोलन चलाने के लिये एक ऐसी समन्वय समिति बना ली है जो कर्मचारियों और नागरिकों के महत्वपूर्ण बड़े हिस्से का प्रतिनिधित्व कर रही है।

हरियाणा में अध्यापक और कर्मचारी आन्दोलन का बड़ा संघर्षमय इतिहास रहा है. चुनावों में उनका समर्थन निर्णायक भूमिका अदा करता रहा है. इमर्जेंसी के खिलाफ भी अध्यापकों ने निर्णायक लड़ाई लड़ी और उसके बाद भी हरियाणा के कर्मचारी गांवों का अटूट हिस्सा हैं 55-60 के करीब ऐसी एजेंसी गांव में है जिनके कर्मचारियों का उठना-बैठना, नाते-रिश्तेदारियां और घर-बार सब गांव ही है. गांव के जत्थे इस आन्दोलन के समर्थन में आ रहे हैं और कर्मचारियों के जत्थे भी सरकारी बस सेवा बचाने की अपील के साथ गांव जा रहे हैं।

- साइबर नजर

### रोडवेज हड़ताल का संज्ञान हाईकोर्ट को ही लेना पड़ा

चंडीगढ़ (म.मो.) रोडवेज की हड़ताल दो सप्ताह पूरे कर गयी परन्तु मनोहर सरकार ने इसकी गंभीरता का कोई संज्ञान लेने की अपेक्षा व तमाम उल्टे-पुल्टे करतब किये जिससे बसों में सफ़र करने वालों की समस्या दिन ब दिन बढ़ती चली गयी। जनता की बढ़ती समस्या व मनोहर सरकार की मूर्खता का संज्ञान पंजाब एवं हरियाणा हाई कोर्ट ने स्वतः ले लिया।

हाईकोर्ट के निर्देश पर रोडवेज कर्मचारियों ने शनिवार से तमाम बसों को सुचारु रूप से चलाने का निर्णय लिया है। हड़ताल के दौरान कर्मचारियों के विरुद्ध की गयी तमाम दमनात्मक कार्यवाही को रद्द करने के साथ-साथ हाईकोर्ट ने सरकार से कहा है कि वह कर्मचारियों की बात को ध्यान से सुन कर कोई उचित निर्णय ले अन्यथा हाईकोर्ट स्वयं कर्मचारियों की मांगों व सरकार की हठधर्मी को देख कर कोई निर्णय लेगी।

## हाशिमपुरा की जीत दरभंगा के इस नौजवान की वजह से है...



आयरन मैन सरदार पटेल को जन्मदिन पर नमन. आयरन लेडी इन्दिरा गान्धी को उनकी पुण्यतिथि पर नमन. साथ ही लौह इरादों वाले दरभंगा के बाबूदीन को आज सलाम. जीयो बिहारी...

साल 2015. तीस हजार कोर्ट से फैसला आया था. पीएसी के सारे आरोपी बरी हो गए थे. पीड़ितों से सवाल पूछा जाता था कि बताओ सामने जो जवान है, उसे पहचान सकते हो. जबकि कल्लेआम की वह घटना

आधी रात को हुई थी और जवानों ने हेलमेट से अपना चेहरा भी ढका था। फैसले के अगले दिन में हाशिमपुरा मोहल्ले में था. पीएसी की गोली लगने के बाद, गंगनहर से बच निकले चार गवाहों से मुलाकात हुई। इनमें से दो बिहार, दरभंगा के हैं। बाबूदीन और मुजीबुर्रहमान। पावर हैडलूम के कारीगर। 1987 में 15-16 साल की उम्र थी बाबूदीन की. करीब 5 फीट का कद. चेहरे पर चेचक के दाग। 15 साल की उमर में ही नौकरी करने मेरठ आ गया था, दरभंगा से भाग कर। ट्रक में लाद कर जब अन्धेरी रात को पीएसी वाले लोगों को ले जा रहे थे, तब उसी ट्रक में कहीं कोने में दुबका था बाबूदीन. गंगनहर पर उतार कर, लाइन में खड़ा कर सबको गोली मार दी गई. बाबूदीन को सीने और पैर में गोली लगी थी। जब पीएसी वाले चले गए तब घायल बाबूदीन नहर से बाहर निकला. तब शायद उसकी मुलाकात किसी सिविल पुलिस वाले से हुई। पुलिस वाले उसे तत्काल गाजियाबाद अस्पताल ले गए।

बाबूदीन के नाम से ही पहली एफआईआर गाजियाबाद में हुई। दरभंगा का ये गरीब आदमी 31 सालों से हाशिमपुरा में ही रह कर वहाँ के लोगों और खुद के लिए भी इंसफ की लड़ाई लड़ रहा है. आज इंसफ मिला, हालांकि, उसे मुआवजा भी नहीं मिला था, क्योंकि दो गोली खाने के बाद भी वो जिन्दा बच गया था।

तो बोलिए जय बिहार। ये एक गरीब, अर्ध साक्षर बिहारी का ही जज्बा है कि गोली खाने के बाद भी डटा रहा मैदान में। सत्ता-शासन-प्रशासन से लड़ता रहा. न धमकी से डरा न लालच से झुका. और आखिरकार पीएसी के 16 आरोपियों को आजीवन कैद की सजा दिलवा कर ही माना। उम्मीद है, अब सुप्रीम कोर्ट से भी इसी तरह का फैसला आएगा। सलाम बाबूदीन...

- शशि शेखर

## प्रदूषण सरकारी हरामखोरी, रिश्वतखोरी व भ्रष्टाचार की देन है

मजदूर मोर्चा ब्यूरो फ़रीदाबाद

आज जिस प्रदूषण को लेकर सरकारी भोंपू चिल-पों मचा रहे हैं, वह सब इन्हीं सरकारों की देन है। चिल-पों मचाने के अतिरिक्त प्रदूषण सरकारी लूट एवं आय का एक अच्छा-खासा साधन बन चुका है। प्रदूषण नियंत्रण के नाम पर तमाम राज्यों में जो बोर्ड बनाये गये हैं उसका चयनमैन बनने के लिये करोड़ों की बोली लगती है। इसी तरह बोर्ड की सदस्यता भी लूट कमाई का एक साधन है। जिलों में तैनात होने वाले बोर्ड के अधिकारी प्रदूषण नियंत्रण के नाम पर मोटी उगाही करने के यंत्र बन चुके हैं।

प्रदूषण नियंत्रण के नाम पर 10 साल पुरानी डीजल व 15 साल पुरानी पेट्रोल गाड़ी को सड़क पर नहीं चलने दिया जायेगा खास कर दिल्ली एनसीआर में, तो फिर जहां वे चलेंगी वहां क्या प्रदूषण नहीं फैलेगा? क्या एनसीआर में रहने वाले शासक वर्ग को ही प्रदूषण से मुक्ति की जरूरत है? वास्तव में यह फ़र्मान वाहन निर्माता कम्पनियों का कारोबार बढ़ाने का ही एक तरीका है। इस बात की क्या गारंटी है कि पुरानी घोषित गाड़ियों की अपेक्षा नई गाड़ियां कम प्रदूषण करेंगी? इस बेहूदा फ़र्मान की अपेक्षा प्रत्येक वाहन से निकलने वाले प्रदूषण (धुएँ) का एक स्तर रखा जाता जो वाहन, नया हो या पुराना उस स्तर से अधिक प्रदूषण करे उसे सड़क से हटाया जाय। परन्तु शासक वर्ग में व्याप्त भ्रष्टाचार के चलते यह संभव नहीं। यह तथ्य बखूबी उन प्रदूषण जांच केन्द्रों ने सिद्ध कर दिया जो अपनी फ़ीस लेकर जांच की पर्ची काटते थे। इसी जांच के नाम पर बीसियों वर्ष पूर्व दिल्ली सरकार ने जो सैकड़ों करोड़ के प्रदूषण जांच वाहन खरीदे थे वे उसी दिन से बुराड़ी के जंकयार्ड में

खड़े हैं।

सड़कों पर लगने वाले लम्बे-लम्बे जामों से जो प्रदूषण बढ रहा है उसका हल निकालने में शासक वर्ग पूरी तरह से असफल है। इसके लिये छोटे शहरों व कस्बों में सुविधायें प्रदान करके उन्हें विकसित करने की अपेक्षा बड़े महानगरों में ही सड़क के नीचे सड़क, सड़क के ऊपर सड़क, फ़लाई ओवर के नीचे फ़लाई ओवर और उसके ऊपर फ़लाई ओवर। इसमें पैसा भी ज्यादा बरबाद होता है और महानगरों का बढ़ता घनत्व सड़कों पर भीड़ एवं जाम का कारण बनता है। दिल्ली, मुम्बई जैसे महानगरों के उदाहरण सामने हैं।

सड़कों पर उड़ती टेलकॉम पाउडर से भी महीन धूल इतनी घातक होती है जिसका कोई मुकाबला नहीं। इसकी रोकथाम के नाम पर सड़कों पर पानी के छिड़काव का ड्रामा किया जा रहा है जिसका कतई कोई लाभ नहीं हो रहा, हां लाखों के बिल जरूर बन जायेंगे। सवाल यह है कि छिड़काव की नौबत ही क्यों आती है? पक्की सड़क के पास धूल उड़ाने वाली कच्ची जगह क्यों रखी जाती है? इसके अलावा टूटी व गड्डों वाली सड़कों से धूल तो उड़ती ही है तेल भी ज्यादा फुंकता है और नई से नई गाड़ी भी पुरानी बन जाती है। शासक वर्ग के लोग आये दिन सैर सपाटे पर जब विदेशों में जाते हैं तो उनको नजर नहीं आता कि आवश्यक पक्की सड़क के बगल में कच्ची जमीन पर घास लगी होती है तो धूल कहां से आयेगी? इसके अलावा यहां जो सड़क सफ़ाई के नाम पर झाड़ू लगाया जाता है उससे तो धूल उड़ कर वापस वहीं पर आ जाती है जबकि विदेशों में वाहन-

मशीनों से सड़क पर पड़ी धूल-मिट्टी व कूड़े आदि को सक्शन प्रेशर से खींच लिया जाता है और उसके बाद डिटरजेंट से सड़कों को धोया जाता है। लेकिन इस देश में जनता के पैसे को डकारने से फुसंत मिले तो ये सब काम हों ना। चंडीगढ़ व दिल्ली के लुटियन इलाके में जरूर सड़कों की कुछ बेहतर धूल रहित सफ़ाई होती है क्योंकि वहां शासक वर्ग रहता है।

दिल्ली को प्रदूषण से बचाने के नाम पर ट्रकों की एंटी शहर में बंद कर दी गयी। उत्तर से दक्षिण या पूर्व से पश्चिम जाने वाले तमाम वाहनों का रास्ता दिल्ली से होकर जाता है। तमाम भारी वाहन शहर के भीतर से होकर न गुजरें इसके लिये 20-25 वर्ष पूर्व केजीपी व केएमपी जैसे बाइपास चालू हो जाने चाहिये थे। लेकिन शासक वर्ग के निकम्मेपन व भ्रष्टाचार के चलते ये दोनों मार्ग अब कहीं जाकर चालू हो पाये हैं। इस बीच भारी वाहनों को जो लम्बे चक्कर काट कर आना-जाना पड़ता था, वह भी टूटी-फूटी सड़कों से, उसके कारण दिल्ली शहर तो शायद प्रदूषण से कुछ बचा हो या न बचा हो परन्तु कुल प्रदूषण तो बढा ही था। इतना ही नहीं जिन ट्रकों का दिल्ली में घुसना बहुत जरूरी था, उन पर सरकार ने हजार से दो हजार तक का अतिरिक्त टैक्स लगा दिया और पुलिस जो वसूली करती वह अलग से।

1960 के दशक में जब दुनिया भर के देशों ने अपनी रेलवे का विद्युतीकरण लगभग पूरा कर लिया था तो भारत के कमीशनखोर बेइमान शासक वर्ग ने अपने यहां भी विद्युतीकरण करने की अपेक्षा बड़े पैमाने पर डीजल इंजनों का आयात शुरू किया। दरअसल विकसित देशों में बन चुके एवं बन रहे डीजल इंजनों की वहां

तो कोई जरूरत रह नहीं गयी थी, इसलिये भारत ही उनके लिये बेहतरीन बाजार था। इतना ही नहीं आज भी देश के बड़े हिस्से में रेलवे का विद्युतीकरण केवल इसलिये रोका हुआ है कि मुकेश अम्बानी का डीजल बिकता रहे। जी हां रेलवे को जो डीजल पहले सरकारी कम्पनी इंडियन ऑयल से आता था आजकल अम्बानी की रिलायंस कम्पनी से आता है। दुनिया के बड़े शहरों में आज बसें तक इलेक्ट्रिक हो गयी हैं, वहीं यहां बसें तो दूर रेलवे तक डीजल से खींच रहे हैं।

दिल्ली के प्रदूषण का ठीकरा हरियाणा, पंजाब व यूपी के किसानों द्वारा पराली जलाये जाने पर फोड़ा जा रहा है। यह ठीक है कि पराली नहीं जलाई जानी चाहिये लेकिन यह किसानों की मजबूरी है। दूसरे दिल्ली की हवा में पराली के जिस धुएँ का रोना रोया जा रहा है, वह उनके अपने शहर का है। पता नहीं सरकार व सुप्रीम कोर्ट को कूड़े के ढेरों में हमेशा जलने वाली आग क्यों दिखाई नहीं देती? शहर में जगह-जगह सामान्य कूड़े व औद्योगिक कचड़े के जलते हुये ढेर क्यों दिखाई नहीं देते? न केवल दिल्ली में आस-पास के सभी शहरों में कूड़े-कचड़े का निस्तारण आग लगा कर ही किया जाता है। यह सब इसलिये हो पा रहा है कि जिम्मेदार शासक वर्ग महाहरामखोर व रिश्वतखोर है। यदि वे अपने कर्तव्य का सही ढंग से निर्वहन करने हेतु अपनी शक्तियों का प्रयोग करें तो कूड़े के ये ढेर जलाये नहीं जा सकते।

दिल्ली एनसीआर ही क्या पूरे देश को सड़ा रहा है नाकारा सीवरेज सिस्टम व इसके ट्रीटमेंट प्लांट। सैकड़ों-हजारों करोड़ की लागत से बने सीवरेज सिस्टम व ट्रीटमेंट प्लांट इसलिये काम नहीं करते क्योंकि

इनके नाम पर खर्चा गया अधिकांश पैसा शासक वर्ग खुद डकार गया। बरसाती नदियां नाले तो प्रदूषित हो ही रहे हैं, इससे उठने वाली दुर्गंध पूरे वातावरण को अलग से प्रदूषित करती है। दिल्ली-फ़रीदाबाद की कच्ची कॉलोनियों को तो छोड़िये पांश एवं आधुनिक सेक्टरों तक में सीवेज की सड़ांध को महसूस किया जा सकता है। इन शहरों के किसी भी ट्रीटमेंट प्लांट के पास निकलने पर ही पता चल जाता है कि ट्रीटमेंट प्लांट आ गया। फ़रीदाबाद में तो ऐसे ट्रीटमेंट प्लांट भी हैं जिनका पता कई किलोमीटर दूर से चल जाता है। दुर्गंध के अलावा कई एकड़ों में पानी के तालाब भरे खड़े हैं।

सरकार पटाखा उद्योग को बंद नहीं कर सकती क्योंकि यह 6000 करोड़ का कारोबार है और इसमें 5 लाख लोग काम करते हैं परन्तु भवन निर्माण कार्य व स्टोन क्रैशरों को बंद करा सकती है। ऐसे में कार्यरत मजदूर क्या खायेंगे, इसकी कोई चिंता नहीं सरकार को। यदि प्रशासन सही व ईमानदारी से काम करे तो बिना धूल उड़ाये भी भवन निर्माण व स्टोन क्रशिंग हो सकती है।

पर्यावरण संरक्षण के लिये पेड़ लगाये जाने का ढोल तो पीटा जाता है परन्तु दिल्ली जैसे शहर में रातों-रात हजारों पेड़ काट दिये जाते हैं। यदि जागरूक नागरिक कड़ा विरोध करते हुये सड़कों पर न उतरते तो लाखों पेड़ अब तक कट चुके होते। फ़रीदाबाद में भी सड़क चौड़ाने के नाम पर पेड़ों की बलि दी जा रही है। इन हालात में समझा जा सकता है कि सरकार पर्यावरण संरक्षण के नाम पर केवल पाखंडतंत्र चलाने व इसकी आड़ में अपनी लूट-कमाई बढ़ाने में अधिक रुचि रखती है।