

दिल्ली मेट्रो में मारे गये मजदूर हादसे के शिकार या मुनाफ़े के! डी.एम.आर.सी. और सरकार की हत्यारी नीतियाँ और ठेका कम्पनी की मुनाफ़ाख़ोर हवस!

दिल्ली मेट्रो में कार्यरत मजदूरों की जीवन स्थितियाँ आज हमें सोचने के लिए मजबूर कर रही हैं कि देश की आज़ादी के 63 साल बाद भी क्या सचमुच देश की मेहनतकश आबादी आज़ाद है? अगर वह आज़ाद है तो 10-12 घण्टे हर रोज़ मौत के साये तले गुलाम की तरह काम करने के लिए, जिसमें अगर ज़िन्दा रहा तो उसे पगार मिल जायेगी वरना वे भी काम के दौरान हर रोज़ देश में मरने वाले 6000 मजदूरों की गिनती में शामिल हो जायेंगे। दूसरी तरफ़ इन तमाम बेकसूर मेहनतकशों की मौत के ज़िम्मेदार हत्यारों की न तो गिरफ्तारी होती है, न ही सज़ा मिलती और न ही मजदूरों को इन्साफ़ मिलता है। जमरूदपुर मेट्रो हादसे की ताज़ा घटना उसी का एक और प्रमाण है।

पिछली 12 जुलाई की सुबह दिल्ली के जमरूदपुर इलाक़े में मेट्रो रेल का बन रहा पुल गिर जाने से 6 मजदूरों की मौत हो गयी और करीब 20 से 25 मजदूर घायल हो गये। उस जगह पर काम करने वाले मजदूरों और उनके सुपरवाइज़र ने मेट्रो प्रशासन और ठेका कम्पनी गैमन को बहुत पहले ही बता दिया था कि इस जगह पर काम करना ख़तरे से ख़ाली नहीं है। मालूम हो कि पुल के पिलर न. 67 में कुछ महीने पहले दरार आ गयी थी जिसके चलते करीब तीन महीने पहले काम रोकना पड़ा था। लेकिन 2010 के कॉमनवेल्थ गेम्स से पहले मेट्रो रेल का काम पूरा करके वाहवाही लूटने के चक्कर में मेट्रो प्रशासन ने ठेका कम्पनियों को मजदूरों का शोषण करने, सभी श्रम क़ानूनों का उल्लंघन करने और तमाम सुरक्षा उपायों की अनदेखी करने की पूरी छूट दे रखी थी। इसीलिए ठेका कम्पनी गैमन इण्डिया ने मेट्रो प्रशासन के इंजीनियरों की जानकारी और इजाज़त से उस दरार की थोड़ी-बहुत मरम्मत करवाकर दो-तीन दिन में ही फिर से काम शुरू करा दिया। 11 जुलाई की रात भी पुल के टूटने के डर से काम को रोकना पड़ा था। लेकिन मुनाफ़े की हवस में अन्धी कम्पनी ने 12 जुलाई की सुबह 4.30 बजे फिर से काम शुरू करवा दिया। कुछ ही देर में दरार वाला खम्भा टूट गया और पुल में लगने वाला लोहे का कई सौ टन का लांचर टूटकर गिर पड़ा जिसके नीचे करीब 35 मजदूर आ गये। इनमें से कुछ ने दुर्घटनास्थल पर और कुछ अस्पताल पहुँचते-पहुँचते मौत की गोद में समा गये। इस दुर्घटना के तुरन्त बाद दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन के प्रबन्ध निदेशक ई. श्रीधरन ने प्रेस कांफ़्रेस में इस्तीफ़ा देने की घोषणा कर दी। जैसाकि तय ही था, शीला दीक्षित की सरकार ने इस्तीफ़ा नामंजूर कर दिया। साफ़ है कि यह इस्तीफ़ा इस

भयंकर दुर्घटना से ध्यान हटाने के लिए की गयी एक नौटंकी थी ताकि मुख्य बात से लोगों को ध्यान हटाया जा सके ऐसे में यह सोचने की बात है कि इन मौतों का ज़िम्मेदार कौन है?

इस घटना के अगले ही दिन उसी जगह पर टूटे लांचर को हटाने के लिए लगायी गयी 4 क्रैन्स पलट गयीं जिससे पूरा लांचर और ढेरों मलबा फिर नीचे गिर पड़े। इस दुर्घटना में तीन इंजीनियर और तीन मजदूर घायल हो गये। कारपोरेट जगत की आँखों के तारे बने श्रीधरन महोदय से पूछा जाना चाहिए कि इन मजदूरों को ठेका कम्पनियों की मुनाफ़े की हवस के भरोसे छोड़ देने के समय उनकी नैतिकता कहाँ चली गयी थी?

इस हादसे के दो दिन बाद ही 14 जुलाई की सुबह मुम्बई मेट्रो का भी पिलर गिर गया। यहाँ पर भी गैमन इण्डिया काम करवा रही थी। यही वह ठेका कम्पनी है जिसके द्वारा निर्मित एक फ्लाईओवर पिछले वर्ष हैदराबाद में ध्वस्त हो गया था, जिसमें दो लोगों की मौत हो गयी थी। गैमन इण्डिया द्वारा बनाये गये कई ढाँचे पिछले सालों के दौरान क्षतिग्रस्त हो चुके हैं। इन सबके बावजूद गैमन इण्डिया को हमेशा 'क्लीन चिट' मिल गयी। इसी से ठेका कम्पनियों और सरकार में बैठे अधिकारियों के अपवित्र गठबन्धन के बारे में साफ़ पता चल जाता है।

मेट्रो रेल के निर्माण में होने वाली यह पहली दुर्घटना नहीं है। इससे पहले अक्टूबर, 2008 में लक्ष्मीनगर, सितम्बर 2008 में चांदनी चौक और जुलाई 2008 में राममनोहर लोहिया अस्पताल के पास भी मेट्रो निर्माण स्थल पर दुर्घटनाएँ हो चुकी हैं, जिनमें बेगुनाह मजदूर और नागरिक मारे गये थे। छोटी-छोटी दुर्घटनाओं की तो कोई गिनती ही नहीं है। एक घटना में तो मेट्रो के एक डम्पर ने सोते हुए मजदूरों पर मिट्टी से भरा ट्रक पलट दिया था, जिससे कई मजदूरों की दबकर मौत हो गयी थी। इन घटनाओं की सबसे बड़ी दिक्कत यह है कि इस पूरे निर्माण में किसी की ज़िम्मेदारी तय नहीं है ठेका कम्पनियों सुरक्षा मानकों का पालन नहीं करती हैं। ऐसे में कोई भी दुर्घटना होने पर सरकार डी.एम.आर.सी पर ज़िम्मेदारी डालती है, डी.एम.आर.सी ठेकेदार पर और ठेकेदार छोटे ठेकेदार या छोटे कर्मचारी को ज़िम्मेदार ठहरा कर पल्ला झड़ा लेते हैं। और बलि का बकरा बनता है एक अदना सा कर्मचारी जबकि हकीकत में मूल ज़िम्मेदारी डी.एम.आर.सी की बनती है क्योंकि डी.एम.आर.सी ही सुरक्षा तन्त्र और ठेका कम्पनियों की निगरानी के लिए ज़बाबदेह है।

श्रम क़ानूनों का यह नंगा उल्लंघन सिर्फ़ निर्माण मजदूरों के साथ ही नहीं हो रहा है। मेट्रो में काम करने वाले समस्त

ठेका मजदूरों के श्रम अधिकारों का डी.एम.आर.सी. और ठेका कम्पनियों बेशर्मी के साथ मखौल उड़ा रही हैं। कुछ और तथ्यों पर निगाह डालिए। मेट्रो स्टेशनों और डिपो पर काम करने वाले करीब 3000 सफाई कर्मचारी नौ ठेका कम्पनियों के तहत काम कर रहे हैं, जिन्हें 2800 से 3300 रुपये तक तनख्वाह मिलती है, जबकि कानूनन उनकी तनख्वाह 5300 रुपये होनी चाहिए। इस पर जब मजदूरों ने 'मेट्रो कामगार संघर्ष समिति' बनाकर आन्दोलन किया तो आन्दोलन में शामिल मजदूरों को डी.एम.आर.सी. और ठेका कम्पनियों ने निकालना शुरू कर दिया। जब इससे भी बात नहीं बनी तो दिल्ली प्रशासन के साथ मिलकर डी.एम.आर.सी. ने उन्हें दो दिनों के लिए जेल में भी डलवाया। यह आन्दोलन अभी भी जारी है।

इस तरह के सैकड़ों आँकड़े गिनाये जा सकते हैं जिसके जरिये डी.एम.आर.सी. और ठेका कम्पनियों द्वारा श्रम कानूनों, सुरक्षा उपायों और कार्यस्थितियों की उपेक्षा का प्रमाण मिलता है। यह कोई अनजाने में होने वाली उपेक्षा नहीं है। इसके पीछे डी.एम.आर.सी. और ठेका कम्पनियों की मुनाफे की हवस और उनका भ्रष्टाचार है। 'मेट्रो कामगार संघर्ष समिति' ने निर्माण मजदूरों को आन्दोलन में साथ लेते हुए ठेका मजदूरों के ऊपर हो रहे अन्याय के खिलाफ प्रदर्शन का रास्ता अख्तियार किया। जमरूदपुर हादसे पर निर्माण मजदूरों की मेट्रो कामगार संघर्ष समिति के नेतृत्व में बड़ी संख्या में मेट्रो मजदूरों और मजदूर अधिकार कार्यकर्ताओं ने जन्तर-मन्तर पर प्रदर्शन किया। जमरूदपुर साइट के चालीस मजदूर ठेकेदारों की धौंसपट्टी के बावजूद प्रदर्शन में शामिल हुए, अपने मारे गये साथियों के इन्साफ के लिए आवाज उठायी और माँग रखी कि :

1. जमरूदपुर में हुई दुर्घटना की उच्चस्तरीय न्यायिक

दिल्ली मेट्रो की चकाचौंध के पीछे निर्माण मजदूरों की जिन्दगी में अंधेरा

मेट्रो के मजदूरों के जीवन की नारकीय तस्वीर — अगर मजदूरों के काम की परिस्थितियों की बात की जाये, तो वह दिल दहला देने वाली हैं। मेट्रो के दूसरे चरण में 125 कि.मी लाइन के निर्माण के दौरान 20 हजार से 30 हजार मजदूर दिन-रात काम करते हैं। मजदूरों से श्रम कानूनों को तोड़ते हुए 12 से 15 घण्टे काम करवाया जाता है। इन्हें न तो न्यूनतम मजदूरी दी जाती है, और न ही साप्ताहिक छुट्टी, ई.एस.आई. और पी.एफ. तो बहुत दूर की बात है। सरकार और मेट्रो प्रशासन ने दिल्ली का चेहरा चमकाने और कॉमनवेल्थ गेम्स से पहले निर्माण कार्य को पूरा करने के लिए ठेका कम्पनियों को मजदूरों को जानवरों की तरह निचोड़ने की पूरी छूट दे दी है। मजदूरों से अमानवीय स्थितियों से काम कराया जाता है। उनके सुरक्षा उपायों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मजदूरों की जान से खिलवाड़ करते हुए मुनाफा कमाने का यह नंगा खेल लगातार जारी रहता है। इनके सुरक्षा के क्या इन्तजाम किये गये हैं यह तो जमरूदपुर में हुई दुर्घटना ने दिखला ही दिया। सुरक्षा के नाम पर इन्हें एक प्लास्टिक की टोपी और फ्लोरिसेण्ट जैकेट दे दिया जाता है जो इन्हें पत्थर की चोट से

जाँच हो, न कि डी.एम.आर.सी. द्वारा विभागीय जाँच।

2. दुर्घटना में पीड़ित मजदूरों और उनके परिवार को डी.एम.आर.सी. भी हरजाना दे और साथ ही परिवार के काम करने योग्य सदस्य को नौकरी भी।

3. गैमन इण्डिया को सरकार तत्काल ब्लैकलिस्ट करे।

4. जमरूदपुर की साइट पर काम को जारी रखने की अनुमति देने वाले डी.एम.आर.सी. अधिकारी को तत्काल बरखास्त किया जाय, उसके खिलाफ आपराधिक मामला दर्ज किया जाय और उसके खिलाफ जाँच करवाई जाय।

5. डी.एम.आर.सी. मेट्रो के निर्माण और प्रचालन में लगे सभी श्रमिकों को श्रम कानून प्रदत्त सभी अधिकार दे और श्रम कानूनों का उल्लंघन बन्द करे।

6. मेट्रो में ठेका प्रथा को समाप्त करके सभी मजदूरों को स्थायी किया जाय।

7. आगे ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए डी.एम.आर.सी. ऐसी प्रणाली बनाए जिसमें ठेकेदारों और डी.एम.आर.सी. के अधिकारियों के प्रतिनिधित्व के अलावा मजदूर प्रतिनिधि और नागरिक प्रतिनिधि भी हों।

मेट्रो कामगार संघर्ष समिति ने डी.एम.आर.सी. को चेतावनी दी कि अगर मेट्रो प्रशासन मजदूरों की इन माँगों को नहीं मानता है तो उसके खिलाफ आन्दोलन को और तेज किया जाएगा। मजदूर डी.एम.आर.सी. और ठेका कम्पनियों के अत्याचार के विरुद्ध चुप नहीं रहेंगे। मेट्रो प्रशासन को इस मामले में कोर्ट में भी घसीटकर लाया जाएगा। मेट्रो मजदूरों की नारकीय जिन्दगी से वाकिफ़ कराने के लिए हम आपको कुछ तथ्यों से परिचित कराना चाहते हैं।

भी नहीं बचा सकता। बात सिर्फ़ इतनी ही नहीं है। आज मजदूर ठेकेदारों के रहमोकरम पर इतना निर्भर है वह कम्पनी द्वारा एक ठेकेदार या आगे उप-ठेकेदारों द्वारा रखे जाते हैं, इन्हें ठेकेदार जॉबर भी कहा जाता है वह अपने गाँव के लोगों को व्यक्तिगत सम्बन्धों के तौर पर लेकर आता है और उनके गाँव की गरीबी का फायदा उठाते हैं। जिनकी गिनती 10 से 100 तक भी होती है। वह खुद उनके रहने का इन्तजाम करता है। इन कमरों में 10 से 15 मजदूर होते हैं जहाँ पर साफ़ हवा, पानी, बिजली, सीवरेज आदि सुविधाएँ मजदूरों को उपलब्ध नहीं जो जिन्दगी को ओर अधिक नर्क बना देती हैं, क्योंकि अगर मजदूर की किसी भी सूत में अपने हक के लिए बात करता है यानि श्रम कानूनों व सुरक्षा उपायों को लागू करने के लिए तो तुरन्त डीएमआरसी और ठेका कम्पनी द्वारा उस जॉबर को बुलवाकर मजदूरों की आवाज को दबा दिया जाता है या काम से निकलवा दिया जाता है और जॉबर मजदूरों से जगह खाली करवा लेता है। ऐसे में मजदूर तुरन्त सड़क पर आ जाते हैं। उनके सामने सीधा अस्तित्व का सवाल खड़ा हो जाता है। या तो वह इसका सामना करने के लिए खड़ा हो या फिर समझौता

कर ले। ज्यादातर ऐसी परिस्थिति मजदूरों को झुकने के लिए तथा सब कुछ सहन करने के लिए मजबूर कर देती है। मेट्रो प्रशासन तथा ठेका कम्पनी साफ बच निकलती है। मजदूरों की अपनी कोई यूनियन न होने की वजह से वे सीधे ठेकेदार से हक मांगना तो दूर वह कोई सवाल तक नहीं कर पाते।

मजदूरों की मजदूरी का भुगतान और पहचान का सवाल - ठेकेदारों द्वारा काम पर रखे गए मजदूरों में से किसी को भी कानूनी रूप से तयशुदा न्यूनतम मजदूरी और अन्य सुविधा नहीं दी जाती है। मजदूरों को मिलने वाली मजदूरी में काफी अन्तर है क्योंकि ये मजदूरी मनमाने ढंग से ठेकेदारों द्वारा तय की गई है मेट्रो रेल में अकुशल मजदूरों को 12 घण्टे के काम के लिए 100 से 140 रुपये प्रतिदिन तक दिये जाते हैं जबकि कानूनन न्यूनतम वेतन के अनुसार एक अकुशल मजदूर को 12 घण्टे काम के 284 रुपये मिलने चाहिए। इससे साफ है मजदूरों का उनकी न्यूनतम मजदूरी से 150 रुपये कम मिल रहे हैं। मजदूरों को कोई वेतन पर्ची या भुगतान रसीद भी नहीं दी जाती। इस तरह उनके पास अपने रोजगार या उसकी अवधि का कोई सबूत नहीं होता है। पहचान के नाम पर मजदूरों के पास हेलमेट और जैकेट होती है वैसे नाम के लिए ठेका कम्पनियाँ कुछ मजदूर को पहचान पत्र देती भी हैं जो सिर्फ खानापूर्ति होती है क्योंकि इस कार्ड पर न तो मजदूरों का जॉब नम्बर होता है न ही काम पर नियुक्ति की तिथि होती है दूसरी तरफ मेट्रो के लिए काम करनेवाले निर्माण मजदूरों को डी.एम.आर.सी ने कोई पहचान पत्र नहीं दिया है और वह उन्हें अपना मजदूर तक भी नहीं मानता। जबकि कानूनन मेट्रो के निर्माण से प्रचलन तक में लगे सभी ठेका मजदूरों का प्रमुख नियोक्ता डी.एम.आर.सी है। जोकि 1971 के ठेका मजदूर कानून का सरासर उल्लंघन है। न्यूनतम मजदूरी कानून, ट्रेड यूनियन एक्ट और वर्क मेन्स कम्पेशंसन एक्ट जैसे कानूनों को लागू करवाना प्रमुख नियोक्ता की जिम्मेदारी बनती है।

पारदर्शिता का दावा ठोकने वाली मेट्रो के पहियों और खम्भों में न जाने कितने मजदूरों की लाश दफन है। इसका खुलासा अब धीरे-धीरे हो रहा है मेट्रो का चेहरा अन्दर से कितना क्रूर है इसकी तस्वीर एक दैनिक अखबार की रिपोर्ट बताती है जिसके अनुसार मेट्रो के दस साल के निर्माण कार्य में 200 से ज्यादा मजदूर मारे गए हैं। अब तक हुए मेट्रो हादसे में जब भी एक से अधिक मजदूरों, कर्मचारियों और लोगों की मौत हुई है तो उस पर हल्ला मचा है। इस हल्ले के शोर को कम करने के लिए मेट्रो ने हर बार मुआवजे की घोषणा की है। लेकिन दूसरी तरफ किसी अकेले मजदूर, कर्मचारी या राहगीर की मौत होने पर मेट्रो उससे पल्ला झाड़ने में जुट जाता है। इन इक्का-दुक्का मौत पर मुआवजा भी नहीं दिया जाता। नांगलोई में मजदूरों के मरने की बात हो या मन्दिर मार्ग हादसा कहीं भी मेट्रो ने मुआवजा नहीं दिया। और यही नहीं 22 जुलाई को इन्द्रलोक-मुंडका लाइन पर मारे गए मजदूर विक्की की मौत पर भी मेट्रो पल्ला झाड़ता नजर आया।

ठेका कम्पनियों के प्रति डी.एम.आर.सी की वफादारी- दिल्ली मेट्रो के द्वितीय चरण के निर्माण एवं अन्य

कार्यों में करीब 215 कम्पनियाँ शामिल हैं, जिसमें एलिवेटेड लाइन के निर्माण में गेमन इंडिया, एल एंड टी, एफकॉन, आईडीबीबी, सिम्प्लेक्स कम्पनी लगी हुई है जबकि भूमिगत लाइनों के निर्माण में एफकॉन, आईटीसीएल, आईटीडी, सेनबो इंजीनियरिंग कम्पनियाँ लगी हुई हैं इन कम्पनियों का उद्देश्य सिर्फ लाभ कमाना है, सामाजिक जिम्मेदारी से इनका कोई सरोकार नहीं है। यही वजह है कि मेट्रो की कार्य संस्कृति भी सामाजिक सरोकारों से बहुत दूर है। तभी तो मजदूर के शरीर पर लांचर गिरे, पुल टूटकर मजदूर को दफनाए या जिन्दा मजदूर मिट्टी में दफन हो जाए लेकिन मेट्रो निर्माण में लगी कम्पनियों की सेहत पर कोई फर्क नहीं पड़ता। जिसका उदाहरण लक्ष्मीनगर हादसे की दोषी एफकॉन कम्पनी है क्योंकि लक्ष्मीनगर हादसे के बाद डी.एम.आर.सी ने एफकॉन कम्पनी पर 10 लाख का जुर्माना लगाने के साथ ही उसे काली सूची में डाल दिया था, लेकिन फिर भी एफकॉन कम्पनी को दूसरे चरण के किसी निर्माण कार्य से अलग नहीं किया गया।

कैग रपट के अनुसार मेट्रो प्रशासन की काली करतूतें

1. मेट्रो रेल फल और लाईन बनाने में प्रयुक्त सामानों की गुणवत्ता की जाँच अवैध प्रयोगशालाओं में होती है। जाँच के समय डी.एम.आर.सी के अधिकारी भी मौजूद नहीं रहते।

2. रपट में कहा गया कि डी.एम.आर.सी की सीधी जबाबदेही न तो केन्द्र सरकार के शहरी विकास मन्त्रालय के प्रति है और न ही साफ तौर पर दिल्ली सरकार के प्रति। दूसरी तरफ डी.एम.आर.सी पर केन्द्र व राज्य की ओर से कोई नियमित निगरानी तन्त्र का अभाव है।

3. समय पर काम पूरा करने के लिए जाँच के नाम पर होती है खानापूर्ति और जाँच पूरी तरह ठेकेदारों के हवाले।

4. लक्ष्मीनगर हादसे की दोषी एफकॉन इण्डिया पर 10 लाख का जुर्माना लगाने के साथ ही उसे काली सूची में डाल दिया था। लेकिन फिर भी एफकॉन को दूसरे चरण के काम से हटाया ही नहीं गया।

5. मेट्रो ने सरकार से 14 से 354 फीसद अधिक जमीन ली थी लाइन बिछाने के लिए, लेकिन वहाँ बना दिये शॉपिंग मॉल और शोरूम ताकि मुनाफा पिट सके। और एक आरटीआई के जबाब में मेट्रो ने बताया है कि डी.एम.आर.सी एक माह का शुद्ध मुनाफा 17 करोड़ है।

मेट्रो प्रशासन जरूरत से ज्यादा जमीनें खरीदकर व्यापार कर रहा है। और उसका बर्ताव उसी तरीके का है जैसे कि किसी पूँजीपति का होता है। असलियत तो यह है कि डी.एम.आर.सी मजदूरों की जान की कीमत पर दिल्ली को "विश्वस्तरीय" शहर बनाने में लगा हुआ है। जैसा कि कैग की रिपोर्ट भी बताती है कि मेट्रो प्रशासन सुरक्षा मानकों के साथ खिलवाड़ करता रहा है। ठेका कम्पनियों को मेट्रो प्रशासन ने श्रम कानूनों का मखौल उड़ाने की पूरी आजादी दे दी है। जिससे बेहद कम मजदूरी पर सस्ते श्रम को निचोड़ा जा सके। यह अकारण नहीं है कि सारा शासक वर्ग अमीर जमातें और खाता-पीता मध्यवर्ग श्रीधरन के गुणगान करते नहीं थकता।

- अजय