

राष्ट्र को प्राण-धारा को रक्षा करें



रेल मंत्रालय, भारत सरकार  
नई दिल्ली - 110001

कुछ समय से रेलों पर जो कुछ हो रहा है, उसे देखकर मुझे बहुत अधिक चिन्ता हो उठी है। कर्मचारी-आंदोलनों की बाढ़-सी आ गई है। 'धीरे काम करो', 'नियम की लीक पर काम करो', 'पदानुसार सीमित काम करो' आंदोलनों और बड़े पैमाने पर गैरहाजिरी तथा एकाएक की गई हड़तालों से रेलों के परिचालन में बहुत अधिक उलझन पैदा हो गई है।

इस छोटी-सी पुस्तिका के द्वारा स्थिति का चित्र जनता तथा रेल कर्मचारियों के समक्ष प्रस्तुत करने का प्रयत्न किया गया है।

जब समय का तकाजा है कि उत्पादन बढ़ाया जाय, तब इस प्रकार के मन-मौजोपन को उचित नहीं ठहराया जा सकता।

श्रमिकों के अधिकारों में अटूट विश्वास रखने वाला तथा मेहनतकश लोगों का अभिन्न मित्र होने के नमते मैंने हमेशा सभी श्रेणी के कर्मचारियों की स्थिति में सुधार करने का प्रयत्न किया है। मेरी चेष्टा रही है कि वार्ता-तंत्र को बेहतर बनाया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि रेल कर्मचारियों को दिये गये सभी आश्वासन शब्दशः एवं निहित भावना के अनुरूप पूरे किये जाएं।

लेकिन राष्ट्र भी यह अपेक्षा करता है कि रेल कर्मचारी इस महान राष्ट्रीय प्रतिष्ठान—हमारी रेल प्रणाली—के प्रति अपने कर्तव्य को समझें। उन्हें राजनीतिक खेल खासकर वामपक्षी उग्रवादिता एवं दक्षिणपंथी प्रतिक्रियावाद के हाथों में कठपुतली नहीं बनना चाहिए।

उत्पादन का पहिया तभी तक चलता रह सकता है, जब तक रेलों के माल-डिब्बे भी पटरी पर चलते रहें।

रेल-सेवा से सम्बन्धित हम लोग राष्ट्र को कभी नीचा नहीं देखने देंगे।



ल लित नारायण मिश्र

## राष्ट्र की प्राण-धारा की रक्षा करें

भारतीय रेलों राष्ट्र का प्रधान परिवहन साधन हैं। यह देश में सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा प्रतिष्ठान हैं। जनता की चार हजार करोड़ रुपये से अधिक की पूंजी रेलों में लगी हुई है।

राष्ट्र की अर्थ-व्यवस्था और रक्षा के लिए अत्यन्त आवश्यक सभी वस्तुओं को रेलों एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाती हैं। इनमें से कुछ वस्तुएं हैं—खाद्यान्न, कोयला, उर्वरक, पेट्रोलियम पदार्थ, रक्षा-सामग्री, सीमेंट, इस्पात कारखानों के लिए कच्चा माल तथा वहां तैयार माल और निर्यात के लिए माल।

इस महत्वपूर्ण सामान का लगभग 5.5 लाख मीट्रिक टन माल रेलों प्रतिदिन होती है। दिन-रात चलती रेल गाड़ियों में 70 लाख से अधिक यात्री प्रतिदिन चलते हैं। बम्बई, कलकत्ता, मद्रास और दिल्ली चारों महानगरों के 38 लाख दैनिक उपनगरीय यात्री रेल परिवहन पर निर्भर करते हैं।

### रेलों पर निर्भरता

रेलों पर 14 लाख कर्मचारी काम करते हैं। इनके अलावा 3.2 लाख नैमित्तिक कर्मचारी भी हैं। दूसरे शब्दों में 17 लाख परिवार अर्थात् 85 लाख व्यक्ति अपनी रोटी के लिए रेलों पर निर्भर करते हैं जो हमारी कुल आबादी का 1.5 प्रतिशत हैं। इनके अलावा असंख्य लोग अप्रत्यक्ष रूप से रेलों पर निर्भर हैं।

प्रमुख बिजली घर तथा बड़े उद्योग, कृषि, विदेश व्यापार, नगर, कस्बों और गांवों के उपभोक्ता यानी लगभग हर कोई रेलों पर निर्भर करता है।

इस प्रकार रेलें राष्ट्र की प्राण-धारा हैं। क्या हम रेलों पर काम रोकना, धीरे काम करो' आन्दोलन या एकाएक हड़तालें होना बरदाश्त करते रह सकते हैं? क्या हम रेलों का पहिया सर्वथा रुक जाना सह पायेंगे? क्या हम देशवासियों को इस प्रकार बंधक बनने देंगे?

### आशा के प्रतिकूल

क्या यही रेलों पर हो नहीं रहा है?

अप्रैल से अक्तूबर, 1973 तक अर्थात् चालू वित्त वर्ष 1973-74 के पहले 7 महीनों में रेलों पर आने वाले 46.4 लाख टन माल का भाड़ा मारा गया। रेल मंत्री ने अपने बजट में अनुमान लगाया था कि इस वर्ष राजस्व अर्जक आरम्भिक माल यातायात में पिछले वर्ष ढोये गये 17 करोड़ 52.8 लाख टन माल से 1 करोड़ टन अधिक माल ढोया जा सकेगा।

अप्रैल से अक्तूबर की अवधि में जो ढुलाई की गई वह पिछले वर्ष की इसी अवधि में हुई ढुलाई से भी कम थी। बजट अनुमान के अनुसार इस अवधि में अक्तूबर तक जो 60 लाख टन माल अधिक ढोया जाना चाहिए था, उसे ढोने का तो प्रश्न ही नहीं पैदा होता।

गैर-उपनगरीय यात्री यातायात में भी कमी आ रही है। चालू वर्ष में यात्री संख्या में 3 प्रतिशत की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया था लेकिन इसके स्थान पर पिछले वर्ष की तुलना में 3.5 प्रतिशत कम लोगों ने रेलों से यात्रा की अर्थात् इस वर्ष यात्री यातायात अनुमानित वृद्धि की अपेक्षा और भी कम रहा।

### आय में कमी

रेलों की आमदनी के इन दो मुख्य साधनों में जब गिरावट का रुख हो तो रेलों का उपाजन कम रहना स्वाभाविक ही है। अप्रैल से अक्तूबर, 1973 तक की अवधि में बजट अनुमान की तुलना में 52.52 करोड़ रुपये की आय कम रही है। नवम्बर, 1973 के जोड़ लगाये जा रहे हैं, लेकिन संकेत यही है कि इस मास में भी आमदनीगत वर्ष के इसी महीने की अपेक्षा थोड़ी कम ही रहेगी।

इस वित्त वर्ष के आरम्भ में बिजली की लम्बी-चौड़ी कटौती, भीषण अन्नाभाव तथा देश के कुछ भागों में पड़े सूखा के कारण कृषि और औद्योगिक उत्पादन में गिरावट आई जिससे रेलों की आमदनी भी घटी। लेकिन रेलों को सबसे अधिक हानि रेल-कर्मचारियों द्वारा 'धीरे काम करो' आंदोलनों, बड़े पैमाने पर गैरहाजिरी, 'नियम की लीक पर काम करो' या 'पदानुसार सीमित काम करो' आंदोलनों और एकाएक हड़तालों के कारण हुई।

मई में इंजन ड्राइवरो, फायरमैनो, शंटरो तथा अन्य लोको कर्मचारियों ने पश्चिम, उत्तर और पूर्वोत्तर रेलों पर आंदोलन छेड़ दिया। जून और जुलाई में थोड़ा शांत रह कर ये लोको कर्मचारी ही अगस्त में बड़े पैमाने पर गैरहाजिर रहे जिसका प्रभाव एक क्षेत्रीय रेलवे को छोड़ कर सभी रेलों पर पड़ा।

## अधिक गड़बड़ी का संकेत

उनकी 12 दिन की हड़ताल अन्य श्रेणी के कर्मचारियों जैसे ईजन अनुरक्षण कर्मचारी, डिब्बा-वेगन कर्मचारियों, गाड़ी परीक्षकों और लिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों के लिए आंदोलन छेड़ने का दिशा-संकेत ही थी। यही नहीं, स्वयं लोको कर्मचारियों ने अनेक खंडों पर योजनानुसार काम बंद कर दिया।

लोको कर्मचारियों की अगस्त में हुई हड़ताल के बाद शायद ही कोई दिन ऐसा बीता जब रेलों को इस या उस आंदोलन का सामना नहीं करना पड़ा।

रेल-पथ पर बंठ जाने, व्यापक पैमाने पर अनुपस्थिति, घेराव, एक खंड के कर्मचारियों की सहानुभूति में दूसरे खंड के कर्मचारियों की हड़ताल या अन्य रूपों में किये गये आंदोलनों के फलस्वरूप माल परिवहन में गड़बड़ी पड़ी और यात्री सेवाएं भी कम करनी पड़ीं।

सितम्बर में विभिन्न रेलों पर 26 आंदोलन हुए जो 3 घंटों से लेकर 6 दिनों तक चले। अक्टूबर की स्थिति इससे कुछ बेहतर नहीं थी क्योंकि उस मास में भी 30 आंदोलन हुए।

नवम्बर और दिसम्बर में ये आंदोलन, घटनाएँ और गाड़ियाँ रोकने का क्रम चलता ही रहा। नवम्बर में कर्मचारियों के 31 आंदोलन हुए और दिसम्बर के पहले 6 दिनों में इनकी संख्या 15 रही।

मोटे तौर पर हिसाब लगायें तो अप्रैल से अक्टूबर, 1973 तक रेलों को 4.5 लाख जन-दिनों की हानि हुई जो इससे पिछले समूचे वर्ष में हुई हानि से करीब दुगुना है। 1971-72 में 1,23,742 जन-दिनों की हानि हुई थी जबकि 1972-73 में 1,25,000 जन-दिनों की।

## आखिर हानि किसकी ?

इन हड़तालों तथा आंदोलनों का परिणाम क्या होता है ?

अप्रैल और मई में हुए आंदोलनों में रेलों की 2.25 करोड़ रुपये की आमदनी मारी गई। अगस्त में लोको कर्मचारियों की हड़ताल से 14.5 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। रेलों के पास जितने माल डिब्बे हैं, उसका एक चौथाई भाग अर्थात् एक लाख माल डिब्बे रुके खड़े रह गये।

साल तथा यात्री यातायात से रेलों को हुई हर एक रुपये की हानि का परिणाम राष्ट्र की दस रुपये की हानि होना है।

इस्पात कारखानों को उत्पादन की रफ्तार धीमी करनी पड़ी। अन्य क्षेत्रों में उपभोक्ताओं के कष्ट का ख्याल न करते हुए बिजली घरों को चलाना जारी रखना पड़ा। अन्न की कमी वाले इलाकों के लिए गल्ले की अनिवार्य दुलाई तो की गई लेकिन इससे अन्य यातायात के आवागमन पर प्रभाव पड़े बिना न रहा।

उपनगरीय यात्री की दिहाड़ी चली जाती है और वेतन मारा जाता है। कड़ी आवश्यकता के समय लोग अपने संगे-सम्बन्धियों के पास तक नहीं पहुँच पाते। व्यापारी लोग निर्धारित समय पर वातचीत के लिए नहीं जा पाते। यहां तक कि सैनिक कर्मचारियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने में भी रुकावट आ सकती है।

इस प्रकार इन आंदोलनों से रेलों पर चोट पड़ती है, राष्ट्र की हानि होती है और सामान्य व्यक्ति का संपर्क टूटता है। क्या इन सबसे रेल कर्मचारियों का भला होता है? हड़तालों और आंदोलनों से किसे लाभ होता है?

तब यह प्रश्न सहज ही उठता है कि रेल कर्मचारी ऐसे कार्यों पर क्यों उतर आते हैं? क्या इसका कारण यह है कि उनको वेतन कम मिलता है या वे समाज के उपेक्षित अंग हैं? क्या कोई उनके दुख-दर्द को सुनने वाला ही नहीं है?

ये सब जायज़ सवाल हैं। इस सम्बन्ध में तथ्य ये हैं:—

—रेल कर्मचारियों में से अधिकांश उद्यमी, ईमानदार तथा देशभक्त हैं। उनका प्रशिक्षण ऐसा है और उनका स्वभाव यही है कि राष्ट्र का काम रुकने न दिया जाए। उनका आदर्श है—  
'काम करते चलो।'

### सबसे अच्छा वेतन

—इन कर्मचारियों को हमारे समाज में सबसे अच्छा वेतन मिलता है और अनेक प्रकार की सुख-सुविधाएं सुलभ हैं। रेलवे के खर्च का 60 प्रतिशत भाग कर्मचारियों पर खर्च होता है। रेलवे के विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों के वेतनों में कुछ का अन्तर बहुत अधिक है। अक्सर सीनियर सुपरवाइजर या डाक गाड़ी का ड्राइवर उस अधिकारी की अपेक्षा अधिक वेतन जब में डालकर ले जाता है, जिसके अधीन वह काम करता है। कुछ सीनियर इंजन ड्राइवरों को कुल मिलाकर 1000 रुपये और कुछ को तो 1500 रुपये से भी अधिक वेतन मिलता है।

- पिछले एक दशक में प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के रेलवे अफसरों के कुल वेतन में केवल 29 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जबकि वर्कशापों के तृतीय श्रेणी तथा कारीगर कर्मचारियों के वेतन में 103 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। रनिंग स्टाफ का वेतन 123 प्रतिशत, तृतीय श्रेणी के अन्य कर्मचारियों का 92 प्रतिशत और चतुर्थ श्रेणी के वर्कशाप-कर्मचारियों एवं कारीगरों के वेतन में 96 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। चतुर्थ श्रेणी के अन्य कर्मचारियों का वेतन 93 प्रतिशत बढ़ा है।
- छुट्टी जाने वाले कर्मचारियों के एवज़ काम करने वाले कर्मचारियों की संख्या पिछले वर्षों में बढ़ी है। सैकड़ों पदों को ऊंचा किया गया है। कई हजार कर्मचारियों को स्थायी बनाया गया है। समय-समय पर महंगाई-भत्ता तथा वेतन आयोग की सिफारिशों से होने वाले लाभ भी पूर्णरूप में उन्हें प्राप्त होते रहे हैं।
- इनके अतिरिक्त रेलवे, क्वार्टर बनाने पर प्रतिवर्ष औसतन 7.5 करोड़ रुपये, चिकित्सा-सुविधाओं पर 20 करोड़ रुपये और कर्मचारियों की अन्य सुविधाओं पर 5 करोड़ रुपये खर्च करती है। रेलवे की आवास वस्तियों में सामुदायिक जीवन, खेल-कूद, चिकित्सा एवं शिक्षा की शानदार सुविधाएं विद्यमान हैं।
- क्रीडा और खेलों के क्षेत्र में भी रेलें सदैव आगे रही हैं और उन्होंने हाकी, फुटबाल तथा खेल-कूद के अन्य क्षेत्रों में श्रेष्ठ खिलाड़ी दिये हैं।

### वार्ता-तंत्र

- भारतीय रेलों पर सदैव बंध मजदूर आंदोलन को सम्माननीय स्थान मिलता रहा है। हमारे सर्वोत्तम श्रमिक नेताओं में अनेक नेता जिनमें हमारे राष्ट्रपति श्री वी० वी० गिरि भी शामिल हैं, रेलवे मजदूर आंदोलन से सम्बन्धित रहे हैं।

अनेक वर्षों तक काम करते-करते रेलों ने बड़ा अच्छा वार्ता-तंत्र बना लिया है, जिसके अनुसार सभी स्तरों—मंडलीय स्तर, क्षेत्रीय प्रधान कार्यालय एवं रेलवे बोर्ड के स्तर—पर प्रबन्धकों और कर्मचारियों के साथ बराबर बातचीत होती रहती है।

समय-समय पर होने वाले इन बैठकों में जिन विषयों का सर्वोच्च स्तर पर भी निबटारा नहीं हो पाता, उनको स्थायी पंच बोर्ड को या

किसी न्यायाधिकरण को सौंप दिया जाता है। इस बोर्ड और न्यायाधिकरण के निर्णयों पर ईमानदारी से अमल किया जाता है।

इस वार्ता-तंत्र का ही सुपरिणाम है कि लगभग दो दशकों तक रेलों पर वस्तुतः बिना कोई हड़ताल हुए काम चलता रहा। कर्मचारियों की जो भी शिकायतें होतीं, उन पर तुरन्त ध्यान दिया जाता और जो कुछ प्रश्न निचले स्तर पर नहीं सुलभ पाते, उन्हें जनरल मैनेजर अथवा रेलवे बोर्ड को सौंप दिया जाता और ठीक तरह से निबटा दिया जाता। 1969 से संयुक्त परामर्शदातृ व्यवस्था किये जाने के बाद, विभागीय परिषद् की बैठकें रेलवे बोर्ड के स्तर पर होने लगीं जिनमें रेलवे के मान्यता प्राप्त दोनों महासंघों से बातचीत की जाती। अपनी कठिनाइयों को अभिव्यक्ति देने, मांगें रखने तथा उनका निबटारा करने के लिए कर्मचारियों को यह एक और मंच सुलभ हो गया।

लगातार बातचीत होने की सफलता इसी बात से आंकी जा सकती है कि रेल कर्मचारियों को पिछले तीन वर्षों में प्रतिवर्ष औसतन लगभग 10 करोड़ रुपये के बराबर लाभ मिले हैं।

### अशांतिकारक प्रवृत्तियां

दुर्भाग्य से, हाल के वर्षों में कुछ तत्व, अच्छी तरह जम गई इस वार्ता-व्यवस्था से अप्रसन्न होकर अलग-अलग श्रेणी के कर्मचारियों की यूनियनों बनाने लगे हैं। रेलों को चलाना एक समन्वित प्रक्रिया है। हालांकि रेलों पर 700 से अधिक श्रेणियों के लोग काम करते हैं, फिर भी यह नहीं कहा जा सकता कि एक श्रेणी दूसरी श्रेणी से सर्वथा अलग होकर काम कर सकती है।

अतः रेलवे प्रशासन ने यह बात बखूबी स्पष्ट कर दी है कि वह सभी कर्मचारियों की एक प्रतिनिधि संस्था का होना अच्छा समझता है और वह वर्तमान दो महासंघों के स्थान पर एक ही महासंघ से बातचीत करके अधिक प्रसन्न होगा।

रेल परिचालन की दृष्टि से यह तो बहुत ही घातक होगा कि रेलवे प्रशासन को श्रेणी अनुसार 700 यूनियनों—यहां तक कि 70 यूनियनों से भी, बातचीत करनी पड़े। श्रमिक आंदोलन का वर्गों में बँटना और बहुत सी यूनियनों का होना न केवल कर्मचारियों की एकता पर करारी चोट करने वाला होगा, वरन् रेलों का संचालन एक प्रकार से असंभव ही बना देगा।



लेकिन इससे हमारा यह अर्थ कदापि नहीं है कि कर्मचारियों की तकलीफों को—चाहे वे मान्यता प्राप्त यूनियन के हों, चाहे मान्यताविहीन यूनियन के—अनदेखा या अनसुना कर दिया जाए। सभी लोगों के अभ्यावेदनों और जापनों को प्राप्त किया जाता है और उन पर सावधानी से विचार किया जाता है।

### क्रियान्वयन कक्ष

रेल मंत्री ने हाल ही में घोषणा की थी कि रेलवे बोर्ड में मूल्यांकन एवं क्रियान्वयन कक्ष (इवैल्यूएशन एण्ड इंप्लीमेन्टेशन सैल) स्थापित किया जा रहा है। इस कक्ष की जिम्मेदारी यह देखना होगा कि वर्तमान रेल मंत्री या उनके पूर्ववर्ती रेल मंत्रियों या रेलवे प्रशासन ने जो भी आश्वासन रेल कर्मचारियों को दिये हैं, उन्हें शब्दशः तथा मूल भावना के अनुसार क्रियान्वित किया जाए। इससे कर्मचारियों की इस आशय की शिकायत भी दूर हो जाएगी।

रेलें यह सहन नहीं कर पाएंगी कि विरोध की तीव्रता के प्रदर्शन में प्रतियोगिता हो, बेसमझे-बूझे लम्बी-चौड़ी मार्गें रखी जाएं और उनकी पूर्ति के लिए जोर-जबर्बंती वाले कार्य किये जाएं।

वेतन आयोग की सिफारिशों तथा समय-समय पर घोषित की गई विभिन्न रियायतों के फलस्वरूप रेलों का खर्च वैसे ही बेतहाशा बढ़ गया है। रेलों में जो पूंजी लगी है, उसके लिए हम सब राष्ट्र के प्रति उत्तरदायी हैं। जन-साधारण को यह पूरा-पूरा अधिकार है कि वह हमसे न केवल कुशल, किफायत तथा सौजन्यपूर्ण सेवा की अपेक्षा करे; बल्कि रेलों में लगी पूंजी पर उचित लाभांश की भी आशा करे।

### हमारा लक्ष्य—एक महासंघ की स्थापना

यह दावा तो कोई नहीं करता कि जो वार्ता-तंत्र बना हुआ है, वह सर्वथा आदर्श ही है। जैसा कि रेल मंत्री बार-बार कह चुके हैं, रेलों का यह प्रयत्न होगा कि रेलों पर एक ही महासंघ बने जैसी कि राष्ट्रीय श्रमिक आयोग ने सिफारिश की है कि एक उद्योग के लिए एक ही यूनियन होनी चाहिए।

इस प्रकार के महासंघ में सभी दृष्टिकोणों के लिए स्थान हो सकता है; बशर्ते कि राष्ट्र की इस परिवहन प्रणाली को कुशलतापूर्वक चलाने में सब लोगों की रुचि हो। रेल कर्मचारियों को, युद्ध एवं शान्तिकाल में, रेलों द्वारा की गई राष्ट्र-सेवा पर गर्व है। उन्हें वर्तमान स्थिति पर ठंडे दिमाग से गम्भीरतापूर्वक विचार करना है।

---

संयुक्त निदेशक, जन संपर्क, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा प्रकाशित और  
रिकार्डर प्रैस, एन०डी०एस०ई० भाग - 1, नई दिल्ली - 110049 में मुद्रित ।