

रेलवे के ड्रैकोनियन कदम को हराना

RBE नं के खिलाफ विरोध। (NIL)/ 2022

प्रिय कामरेड,

रेलवे बोर्ड ने उपरोक्त आदेश दिनांक 30/08/2022 जारी किया है, जिसमें पीढ़ियों के टॉगथर के कष्टों और झगड़ों के माध्यम से हमने जो कुछ भी अर्जित किया था, उसे विफल करने की क्षमता है।

1) एकतरफा और गैरकानूनी एंटी रनिंग स्टाफ ऑर्डर।

आदेश में कहा गया है कि कार्यकारी निदेशकों की एक समिति को 8/2/22 पर क्रू रिव्यू (कैंडर स्ट्रेंथ की समीक्षा) की वर्तमान प्रणाली की जांच करने और डिवीजन/ ज़ोनल रेलवे के बीच ऐसे कर्मचारियों की अधिकता/ कमी के समय-समय पर संतुलन के लिए तौर-तरीकों की सिफारिश करने के लिए नियुक्त किया गया था। सिफारिशों को रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकार किया गया था और केवल छह महीने की बहुत कम अवधि के भीतर जारी किए गए आदेश!

ऐसी समिति की नियुक्ति, इसके संदर्भ की शर्तें, और सिफारिशें गुप्त रखी गईं। किसी भी हिस्सेदारी धारकों से परामर्श या प्रतिनिधित्व करने की अनुमति नहीं थी। सिफारिशों का खुलासा नहीं किया गया और मान्यता प्राप्त यूनियनों के साथ चर्चा की गई, प्रबंधन में रेलवे कर्मचारियों की घोषित भागीदारी के सकल उल्लंघन में। यह खुद रेलवे बोर्ड के नापाक इरादे को प्रकट करता है।

हमारे पास हाल के दिनों में एचपीसी, एचएसएलआरसी और टास्क फोर्स कमेटी का अनुभव है। एचपीसी को नियुक्त करने के लिए रेलवे को छह साल लग गए, समिति को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने में 3 साल लग गए और रेलवे बोर्ड ने फिर से इस पर निर्णय लेने में 2 साल लग गए।

यह गुप्त समिति, इसकी जल्दबाजी में पुनर्मूल्यांकन और बहुत तेजी से स्वीकृति उन समितियों के छोटे लाभों को रद्द करने के लिए है और चल रहे कर्मचारियों को पूर्व -स्वतंत्रता युग में भी धकेलने के लिए है, जबकि देश अज़ादी का अमरुत महोत्सव मना रहा है!

हमें गैरकानूनी, अन्यायपूर्ण और अमानवीय एकतरफा निर्णय की निंदा करनी चाहिए।

2) 10% लोकोनिंग स्टाफ का सही आत्मसमर्पण

आदेश का पैरा 'ए' क्रमशः 10% और 3.5% अतिरिक्त मंजूरी देकर 10,000 लोको रनिंग स्टाफ के एकमुश्त आत्मसमर्पण को लागू करता है, जो क्रमशः यातायात में वार्षिक वृद्धि के लिए ट्रेनों के असमान प्रवाह और भत्ते के कारण मनुष्य की शक्ति के नुकसान की भरपाई करता है।

पिछले 30 वर्षों की नई आर्थिक नीति के शासन के दौरान, रेलवे बाजार के सिद्धांत पर एक वाणिज्यिक संस्थान के रूप में परिवर्तित हो गए। संपूर्ण नियम- बीपीसी नियम, नियम, रोलिंग स्टॉक, सिग्नल, ट्रेक आदि के रखरखाव कार्यक्रम को लचीला और मलाईदार बनाया गया। अप और डाउन ट्रेनों (ट्रैफिक में उतार -चढ़ाव) की संख्या के बीच भारी अंतर दिन का क्रम बन गया। ट्रैफिक उतार -चढ़ाव के कारण 10% अतिरिक्त पोस्ट संतुलन के लिए पायलट आंदोलन पर मैन पावर के नुकसान की भरपाई के लिए है। अब RB रनिंग स्टाफ को निचोड़कर 10%चकनाचूर करना चाहता है।

अपेक्षित वृद्धि के कारण 3.5% अतिरिक्त मंजूरी यदि यातायात स्वयं बहुत अपर्याप्त थी क्योंकि वास्तविक वृद्धि 10% से अधिक थी। वित्तीय वर्ष 2022 के लिए रेलवे बोर्ड की यातायात वृद्धि (माल) का प्रक्षेपण 9.4% है और कोचिंग राजस्व 100% से अधिक है। अल्प 3.5% भत्ता पूरी तरह से अपर्याप्त है।

उसी क्रम के पैरा नो 'पी' का समर्थन करते हैं कि आरआरबी चयन 3 साल की लंबी प्रक्रिया है। दूसरे शब्दों में, 2022 में बनाई गई एक पोस्ट 3 या 4 साल तक खाली रहेगी। रनिंग कैडर में चिरस्थायी विशाल रिक्ति इस तरह के विलंबित चयन का परिणाम है। 3.5% अतिरिक्त पदों के उन्मूलन के परिणामस्वरूप चिरस्थायी रिक्तियों को वर्तमान में 20/25% से 30/35% तक बढ़ जाएगा। फास्ट ट्रेक कमेटी 2019 की सिफारिश आरआरबी के माध्यम से 200% उम्मीदवारों को एम्पेनल करने के लिए ताजा हाथों की तैयार उपलब्धता की सुविधा के लिए अभी भी फाइलों में बनी हुई है।

3) 30% अवकाश रिजर्व और 10% प्रशिक्षु रिजर्व पर अमानवीय हमला।

आदेश के पैरा 'ब' से जोनल रेलवे से 30%के बजाय वास्तविक अवकाश दिनों और प्रशिक्षण के दिनों के आधार पर रिजर्व रिजर्व को मंजूरी देने के लिए कहा जाता है। कोई भी जहां छुट्टी को 10% से ऊपर की कमी और गाड़ियों के भारी प्रवाह का हवाला देते हुए मंजूरी दी जाती है। कोई भी चालक दल नियंत्रक या रेलवे डॉक्टर अपनी सेवा के माध्यम से एक ही दिन के लिए सभी अनुरोधों के लिए छुट्टी देने से खुश महसूस नहीं कर सकता है। स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के लिए सैकड़ों आवेदन प्रतिस्थापन के लिए अधिकारियों की तालिकाओं पर आराम कर रहे हैं।

रनिंग स्टाफ के लिए लीव रिजर्व की उच्चतम दर अतीत में जोरदार आंदोलन के माध्यम से प्राप्त की जाती है। यह स्टेशन मास्टर्स के लिए 20% और दूसरों के लिए 12% है। इसका कारण यह है कि, रनिंग जॉब को एक घंटे तक लंबित नहीं रखा जाएगा। कोई भी बॉडी रात में चलने के लिए कल या एक दिन की ट्रेन चलाने के लिए आज की ट्रेन का फैसला नहीं कर सकता है। एक कार्यालय फ़ाइल को वर्षों तक लंबित रखा जा सकता है। (एचपीसी की नियुक्ति में 6 साल की देरी हुई। रेलवे बोर्ड को अपनी रिपोर्ट का अध्ययन करने में 3 साल लग गए।) विशेष रूप से अधिकारियों के लिए कार्यालय के कर्मचारियों के लिए एक दिन में 100% अवकाश

देने के लिए कोई नुकसान नहीं होगा। हम हर शनिवार और रविवार को ऐसा करते हैं। एक आदमी कार्यालय को खुला रखने और आपातकालीन कार्य करने के लिए पर्याप्त है। यहां तक कि रेलवे अप्रभावित साबित हुए, अगर रेलवे में पूरे अधिकारियों ने एक दिन में 100% अवकाश लिया, जब उन्होंने सबसे शर्मनाक गिजल दुर्घटना के लिए अधिकारियों के साथ जिम्मेदारी तय करने के विरोध में बड़े पैमाने पर आकस्मिक छुट्टी का सहारा लिया। एक वाणिज्यिक क्लर्क या एक तकनीशियन को दूसरे के लिए अवकाश देने के लिए दोहरी ड्यूटी लेने के लिए कहा जा सकता है। अब पूरे भारतीय रेलवे में स्टेशन मास्टर्स श्रेणी का भाग्य भी हो गया, जो वास्तव में एक सुरक्षा खतरा है। लोको पायलटों के काम पर सबसे खतरनाक है। यही कारण है कि रनिंग रिजर्व का उच्चतम प्रतिशत रनिंग श्रेणी को प्रदान किया गया।

लीव रिजर्व अकेले लीव के लिए नहीं है। पीएमई, सस्पेंशन, ड्यूटी, इंकवायरी, लनिंग रोड, एब्सेंट, एलडब्ल्यूपी और अन्य ड्यूटी से भी ड्यूटी (बुक ऑफ) को रिजर्व रिजर्व के तहत आते हैं।

रेलवे बोर्ड ने एचपीसी से पहले ड्यूटी के घंटे की कमी पर आपत्ति जताई और सभी पहले की समितियों ने कर्मचारियों की तीव्र कमी का हवाला देते हुए काम के घंटों से अधिक का कारण बताया। लेकिन तथ्य यह है कि वे पूरी तरह से रिक्तियों को बनाए रखते हैं।

अब हर जहां उच्च ग्रेड में 25/30% रिक्ति है, जबकि आल्प्स पर्याप्त हैं या यहां तक कि गार्ड के रूप में बुक करने के लिए अधिशेष हैं।

वास्तव में रेलवे प्रशासन यह कहने की कोशिश कर रहा है कि छोटा पिंजरा एक शेर जंगल के राजा के लिए पर्याप्त है, उसे एक चिड़ियाघर में देखकर।

4) क्यूबीट का विस्तार और डिपो के स्थानांतरण संदर्भ की शर्तों से परे पुनर्संयोजन हैं। समिति के संदर्भ की शर्तें केवल एक थीं- चालक दल की समीक्षा की वर्तमान प्रणाली की जांच करने के लिए। लेकिन ऑर्डर के पैरा 'सी' ने चालक दल को कम

से कम 250kms तक बढ़ाने के लिए कहा और पैरा 'd' के बीच में 250 किलोमीटर के साथ क्रू बुकिंग डिपो को स्थानांतरित करने के लिए कहा। रेलवे बोर्ड ने दावा किया कि अपर्याप्त लाइन क्षमता, बोटल गर्दन, लाइन भीड़ आदि की खराब इन्फ्रा संरचना के कारण 8hours ड्यूटी हासिल नहीं की जा सकती (और इसलिए नियम नहीं बदला जा सकता है) हर खिंचाव और हजारों लोगों को अपने घर और परिवार को दूर के स्थान पर स्थानांतरित करने के लिए केवल यह सुनिश्चित करने के लिए कहा जाता है कि 8 घंटे की ड्यूटी पर राहत पाने के लिए कोई नहीं।

5) बाहर स्टेशन आराम की कमी

ऑर्डर का पैरा 'i' अपने कर्मचारियों को स्वतंत्रता देने के लिए इतना शानदार है कि आउटस्टेशन से 8 घंटे के बजाय 6 घंटे कम के साथ काम करने के लिए। आउट स्टेशन पर न्यूनतम 8 घंटे का आराम एचपीसी के अनुकूल परिणाम में से एक था। लेकिन रेलवे ने कर्मचारियों को लाभ की अनुमति नहीं दी, हालांकि यह निर्णय 2018 में लिया गया था। अब वे उस बीमार कर्मचारी पर उचित आराम के बिना काम करने की जिम्मेदारी को ठीक करना चाहते हैं, जो रेलवे प्रशासन के दबाव में काम करने के लिए आराम से काम करता है, वर्णन करके, वर्णन करके यदि कोई दुर्घटना होती है, तो उसके लाभ के लिए कर्मचारी के विकल्प के रूप में काम कर रहे हैं।

5) अतिरिक्त/ अधिशेष रनिंग स्टाफ के प्रबंधन के लिए मानदंड हैं, हास्यास्पद

पांच कार्यकारी निदेशकों और बोर्ड के सदस्यों के प्रमुखों को तोड़ना निश्चित रूप से हास्यास्पद है कि हर जगह तीव्र कमी होने पर अतिरिक्त रनिंग स्टाफ का प्रबंधन कैसे किया जाए और अधिशेष का कोई पिछला इतिहास नहीं था। लेकिन रेलवे अधिकारियों ने अपने दिमाग को गर्म कर दिया है और ऑर्डर के पैरा 'k' को 'n' तक इसका परिणाम है।

राष्ट्रीय मुद्रीकरण पाइपलाइन KRCL, 4HILL रेलवे, 638 किलोमीटर समर्पित गलियारे और 2023 में रेलवे ट्रैक के 1400 किलोमीटर की दूरी के मुद्रीकरण की परिकल्पना

करता है। KRCL के मुद्रीकरण का मतलब है कि 800 रनिंग स्टाफ अधिशेष बन जाता है। मुद्रीकरण 1400 किलोमीटर ट्रैक का मतलब ईस्ट कोस्ट रेलवे के 5000 रनिंग स्टाफ या कुछ अन्य छोटे जोनल रेलवे का अधिशेष हो सकता है। ऑर्डर के पैरा 'k' से 'n' का उद्देश्य संबंधित PCPS को सशक्त बनाना है ताकि उन कर्मचारियों को अन्य दूर के रेलवे में अस्थायी रूप से या स्थायी रूप से स्थानांतरित किया जा सके।

कॉमरेड्स, यह ऑर्डर एक बहु प्रबल राक्षस है जो पहले चल रहे कर्मचारियों पर हमला करने और हमारे रेलवे को भी ध्वस्त करने के लिए सबसे खराब खतरनाक दिमाग द्वारा बनाया गया है। हमें इसे दांत और नाखून का विरोध करना होगा।

हमारे विरोध को बढ़ाएं

लड़ने के लिए एक साथ जुड़ें

हमारी नौकरी की रक्षा के लिए लड़ाई

और रेलवे को बचाने के लिए

RAISE OUR PROTEST

JOIN TOGETHER TO FIGHT

FIGHT TO PROTECT OUR JOB

AND TO SAVE THE RAILWAYS

K. C. James

Jt. Secretary