ALL INDIA LOCO RUNNING STAFF ASSOCIATION

Regd. No. 17903 H/Q Aravindapalli, Lower Beniasole, Post. – Adra .Distt. Purulia (W.B.) Pin 723121

Central Office : AILRSA BHAWAN, H.No. 333, Bhoor Bharat Nagar, Ghaziabad – 201001.Tel. No. : 0120-2740025

S. J. NIGADE
Divisional President, Solapur
Phone: 9503014070

PINTU ROY
Divisional Secretary, Solapur
Phone: 9503113820

ailrsasur@gmail.com

Office:- Flat no. B-102, Swapna Ratna Appartment, Defence Colony,Daund,PUNE, 413801

पत्र सं.- AILRSA/GM/01/01/2024 **Date :- 08-01-2024**

सेवा में,

श्रीमान महाप्रबंधक (GM) महोदय,

मध्य रेल, CSMT ।

विषय :- ट्रेन परिचालन में असुरक्षित कार्यों के अभ्यास एवम् लोको रनिंग स्टॉफ के विभिन्न समस्या और रेल प्रशासन द्वारा कर्मचारियों पर उत्पीड़न के सम्बंध में ।

आदरणीय महोदय,

ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टॉफ असोसिएशन (AILRSA), सोलापुर मंडल आपको लोको रनिंग स्टॉफ के कार्य और सुविधा से संबंधित विभिन्न समस्याओं से अवगत कराना चाहता है । जिसका प्रभाव सीधा **रेलवे के सुरक्षा, पब्लिक की सुरक्षा एवम् कर्मचारी की सुरक्षा** पर पड़ता है । लोको रनिंग स्टॉफ की समस्या को लम्बे समय से नजरंदाज किया जाता रहा है । जिससे रनिंग कर्मचारी तनावपूर्ण स्थिति में ट्रेन संचालन करते हैं । महोदय संगठन निम्नलिखित बिन्दुओं पर आपका ध्यान आकर्षित करते हुए अपनी मांग प्रस्तुत करता है **:-**

1. रजत चौधरी ALP/WADI के मृत्यु के सम्बंध में :-

महोदय, सोलापुर मंडल में एक दुखद घटना हुई जिसमें रजत चौधरी **ALP/WADI,** का देहांत दिनांक 22**/10/2023** को हुआ । दस्तावेजों के द्वारा संगठन के संज्ञान में यह आया है कि मृत्यु रेलवे अस्पताल के लापरवाही से हुआ है । इस सम्बंध में संगठन द्वारा घटना की जानकारी आदरणीय **DRM/SUR** महोदय, को भी दिया गया और निष्पक्ष जांच कराने का निवेदन भी किया था । और दोषियों पर तुरंत कार्यवाही करने का मांग किया था तथा मृतक को उचित न्याय के साथ इसके परिवार को क्षतिपूर्ति के लिए सम्मानजनक कंपनसेशन दिया जाना चाहिए । परन्तु 75 दिन बीत जाने के बावजूद भी अभी तक जांच की कोई रिपोर्ट नहीं आई है । यह प्रशासन द्वारा रेलवे अस्पताल की लापरवाही और ढीले व्यवस्था को छिपाने का प्रयास किया जा रहा है । इसलिए संगठन यह आग्रह करता है कि इस घटना का संज्ञान लेते हुए जल्द ही जांच पूरी कर मृतक के परिवार को न्याय दिया जाय ।

2. सोलापुर मंडल के सभी रेलवे अस्पताल का दैनीय व्यवस्था के सम्बंध में :-

महोदय, मंडल एवम् ब्रांच के सभी रेलवे अस्पताल में उचित व्यवस्था का अभाव है जिसके कारण कर्मचारी को स्वास्थ की उचित सुविधाएं नहीं मिल पाती है । जिस वजह से कई कर्मचारी की मृत्यु भी हुई है । रेलवे अस्पताल की निम्न समस्या इस प्रकार है

A संबंधित रोग विशेषज्ञ डॉक्टर की कमी । (जैसे हृदय रोग, शिशु रोग, स्त्री रोग)

B जांच संबंधित मूलभूत सुविधाएं की कमी ।(जैसे **-** ब्लड जांच, सोनोग्राफी, **CT** स्कैन,**)**

C मरीज के लिए बेड की कमी **।**

D लोको रनिंग स्टॉफ को बीमार स्थिति में भी सुपरवाइजर या अधिकारियों के दबाब में सिक में नहीं रखना ।

E. दवाखाना में दवा की अनुपलब्धता होना ।

F. मरीज की स्थिति नाजूक हो जाने तक रेफर नहीं करना ।

G. मरीज को ब्रांच रेलवे अस्पताल से सीधा प्राइवेट अस्पताल रेफर करने के बजाय उसे मंडल रेलवे अस्पताल होते हुए लंबी प्रक्रिया करते हुए प्राइवेट अस्पताल रेफर करना ।

H. अस्पताल के रूम , बाथरूम, शौचालय, और बेडरोल, का अस्वच्छ होना ।

3. रनिंग स्टॉफ से अत्यधिक ड्यूटी कराने के सम्बन्ध में :-

महोदय, जब बार बार रेलवे बोर्ड के निर्देश, सेफ्टी प्रिवेंशन एवम् मंडलीय निर्देश के साथ साथ हाई पावर कमिटी के निर्णय में कहा गया है कि "रनिंग स्टॉफ की ड्यूटी सामान्यतः 09 घंटे होनी चाहिए । और असामान्य परिस्थिति में उसे 2 घंटे पूर्व सूचना देकर कुल 11 घंटे तक बढ़ाया जा सकता है । एवम् मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में 08 घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए ।" फिर भी प्रशासन द्वारा दबाब बना कर एवम् डर का माहोल बनाकर रनिंग स्टॉफ से लगातार 12**/14/16** घंटे कार्य कराया जा रहा है और मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में भी 09**/10** घंटे ड्यूटी कराई जा रही है जो कि रेल की सुरक्षित संचालन के लिए सही नहीं है । इस तरह लगातार अत्यधिक ड्यूटी करने से कर्मचारियों के स्वास्थ पर कुप्रभाव पड़ रहा है । इसमें सुधार लाते हुए निर्धारित समय के अंदर ही ड्यूटी करायी जानी चाहिए ।

4. CMS में रनिंग स्टॉफ की ड्यूटी Hours को मेन्यूप्लेट कर गलत डाटा प्रदर्शित करना :-

महोदय, रनिंग स्टॉफ की ड्यूटी की गणना **sign on** से **sign off** तक की जाती है । परन्तु **CMS** द्वारा रनिंग स्टॉफ की ड्यूटी को मेन्यूप्लेट कर दिया जाता है और उसकी ड्यूटी को टुकड़ों में अलग अलग कर प्रदर्शित किया जाता है । जिससे उच्च अधिकारियों तक सही रिकॉर्ड नहीं पहुंच पाता है और रनिंग स्टॉफ **Long hours duty** के शिकार होते रहते हैं ।

5. मेल/एक्सप्रेस लोको पायलट के द्वारा शंटिंग कार्य :-

महोदय, नियमतः जिस स्टेशन/यार्ड में शंटर उपलब्ध हो वहां शंटिंग का कार्य लोको पायलट से ना करवा कर शंटर के द्वारा किया जाना चाहिए । परन्तु मेल/एक्सप्रेस लोको पायलट के द्वारा **300 से 400 किलोमीटर तक ट्रेन संचालन करने (08 घंटे से अधिक ड्यूटी के साथ)** के पहले या बाद लोको पायलट मेल से शंटिंग कार्य करवाना **सुरक्षा एवम् संरक्षा** के ख्याल से उचित नहीं है । इसलिए शंटिंग कार्य के लिए शंटर का उपयोग किया जाना चाहिए ।

6. बिना ट्रेन मैनेजर के गाड़ियों का संचालन और GDR जांच :-

महोदय रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार आपातकाल स्थिति में या कम दूरी के लिए बिना ट्रेन मैनेजर का गाड़ियों का संचालन किया जा सकता है । परन्तु हमारे सोलापुर मंडल में लगभग 80% गाडियां बिना ट्रेन मैनेजर के ही चलाई जाती है । महोदय यह सुरक्षा एवम संरक्षा के विरुद्ध संचालन है और इससे **LOCO PILOT** पर भी अतिरिक्त कार्य का बोझ पड़ता है जिससे वह अपने ड्राइविंग स्किल शत प्रतिशत नहीं दे पाता है ।

इतना ही नहीं **GDR जांच** भी बिना ट्रेन मैनेजर के कराया जाने का गलत अभ्यास है । एक पॉइंट्स मैन जो कि इस बैगन के बारे कोई जानकारी भी नहीं रखता है ना ही उसे किसी प्रकार का प्रशिक्षण दिया गया है । ऐसे कर्मचारी से गाड़ियों के **GDR** जांच करवाई जाती है और उसके भरोसे ही गाड़ी हजारों किलोमीटर चलाई जाती है । ऐसा करना नियमों का उलंघन है और जानबूझ कर दुर्घटना को निमंत्रण देना भी है । ऐसे अभ्यास पर जल्द ही रोक लगाए जाने चाहिए ।

7. बिना ट्रेन मैनेजर के गाड़ियों में BP प्रेशर जांच के बिना कंटीन्यूटी जांच का गलत अभ्यास :-

महोदय, बिना ट्रेन मैनेजर के गाड़ी संचालन के दौरान **BP** गेज के अभाव में गाड़ी के अंतिम वाहन में निर्धारित **BP** प्रेशर के जांच किए बिना कंटीन्यूटी जांच कराई जाती है जो सेफ्टी के विरुद्ध है और **G&SR** का उलंघन भी है । ऐसे असुरक्षित कार्य प्रणाली के अभ्यास को रोकना चाहिए जिससे संभावित दुर्घटना को टाला जा सके ।

8. Higher officiating में लंबे समय से मालगाड़ी लोको पायलट से नियमित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का संचालन :-

महोदय, आपातकाल स्थिति या **Diverted** गाड़ियों के लिए उपयोग में लाने के लिए वरिष्ठ मालगाड़ी लोको पायलट को **screening** कर रखा जाने का प्रावधान है । ताकि विपरीत परिस्थिति में उनका उपयोग कोचिंग ट्रेन के लिए किया जा सके । परन्तु यह देखा जा रहा है कि लंबे समय से ज्यादातर नियमित मेल/एक्सप्रेस ट्रेन को मालगाड़ी लोको पायलट के द्वारा कार्य कराया जा रहा है । जो कि स्किल, अनुभव, और संरक्षा की दृष्टि से यह उचित नहीं है । इससे कर्मचारियों के पदोन्नति पर प्रभाव पड़ता है एवम् मालगाड़ी चालक पर कार्य के अतिरिक्त भार का बोझ पड़ता है तथा उनके विश्राम में कमी आती है । इसलिए रिक्त पदों को जल्द पुरा किया जाना चाहिए और पद के अनुसार ही कार्य का निर्वहन कराया जाना चाहिए ।

9. मालगाड़ी चालक को नियम के विरुद्ध मुख्यालय बायपास कर कार्य करने का दवाब देना :-

(i) E(LL)/2016/HPC/1, dated 28/11/2016, item-(vi)

(ii) 2007/Elect(TRS)/225/7, dated 26/04/2023, item-(vi)

(iii) 2023/TT-1/76/Staff/07/duty hours, dated 12/10/2023, item-(xvi)

महोदय, उपर्युक्त संदर्भित पत्र में रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट कहा है कि crew **के इनकमिंग ट्रिप के कार्य के घंटे को ध्यान दिए बिना उसके मुख्यालय में 16 घंटा का विश्राम दिया जायेगा ।** इसके बावजूद भी मंडल के अधिकारी महोदय द्वारा **crew** को मुख्यालय पहुंचने पर रिलीफ न देकर मुख्यालय बायपास कर कार्य करने का दवाब दे रहे हैं । महोदय मालगाड़ी के वर्किंग में मुख्यालय आने का समय निर्धारित नहीं है । इसलिए यह मनोवैज्ञानिक स्थिति भी रहती है कि मुख्यालय पहुंचने पर **crew** अपने पारिवारिक आवश्यक कार्य को पूरा करे । ऐसे में दबाव देकर **crew** को मुख्यालय आने के बाद मुख्यालय से दूर भेजकर कार्य करवाना **crew** के तनावपूर्ण मनासिकता के साथ गाड़ियों का संचालन कराना होगा । जो कि दुर्घटना का कारण बन सकता है। इसलिए मुख्यालय बायपास वर्किंग को रोकना आवश्यक है और नियमसंगत भी है ।

10. एक से अधिक रनिंग रूम या एक ही रनिंग रूम में बार बार रोकना :-

महोदय, मंडल में गुड्स ट्रेन वर्किंग के लिए **Average train speed** के आधार पर निर्धारित किलोमीटर (**150-200 Km)** के अनुसार **crew changing point** बनाए गए हैं जहां रनिंग रूम की भी व्यवस्था है । **Crew** से एक ट्रिप में एक रनिंग रूम में रेस्ट करने के बाद **crew** से वापस अपने मुख्यालय की ओर कार्य कराने का प्रावधान किया गया था । परंतु वर्तमान में **crew** को एक से अधिक विभिन्न रनिंग रूम ज्वाइन कराया जाता है जिससे **crew** निर्धारित समय पर अपने मुख्यालय वापस नहीं आ पाते हैं । जबकि रनिंग रूम में विश्राम की व्यवस्था और भोजन की गुणवत्ता उतनी अच्छी नहीं है कि रनिंग स्टॉफ ज्यादा समय रनिंग में बिताए और सुरक्षित ट्रेन संचालन का भरोसा दे सके । **Out station** में ज्यादा समय रहने पर मुख्यालय में भी **crew** की **availablity** में कमी आती है । इसलिए रनिंग स्टॉफ के स्वास्थ और पारिवारिक जिम्मेदारी को ध्यान रखते हुए एक से अधिक रनिंग रूम में न रोका जाय ।

11. हेडक्वार्टर रेस्ट एवम् आउटस्टेशन रेस्ट के सम्बन्ध में :-

महोदय, रेलवे बोर्ड के निर्देश के अनुसार रनिंग स्टॉफ को **मुख्यालय विश्राम 16 घंटे** एवम् **मुख्यालय के बाहर का विश्राम 08 घंटे** होने चाहिए तथा कंप्लीट रेस्ट के बाद ही कॉल नोटिस समय देकर बुक किया जाना चाहिए । परन्तु महोदय निर्धारित समय के पहले ही विश्राम में बाधा पहुंचाते हुए गाड़ी संचालन के लिए बुक किया जाता है । ऐसे में एक लोको पायलट से गाड़ियों के सुरक्षित संचालन का उम्मीद करना सही नहीं होगा ।

12. आवधिक विश्राम में कटौती करना एवम् नियमों के विरुद्ध आवधिक विश्राम देना :-

महोदय, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए एवम् कर्मचारियों के स्वास्थ तथा पारिवारिक जिम्मेदारियों के लिए रनिंग स्टॉफ को निम्न निर्देशानुसार आवधिक विश्राम देने का प्रावधान है **:-**

(i) रेलवे एक्ट -1989 के पारा 133(2)**I,**

(ii) **R.B. letter no. E(LL)/2009/HER, dt 07.10.2016**

(iii) **HOER** के नियम 12(3),

(iv) **RLC** बंगलोर, दिनांक 20-10-2001, **order no.- 95/1/2000-02,**

(V) **CAT** बंगलोर, दिनांक 01-04-2010, **OA No.- 33 of 2008,** एवम्

(Vi) **High court Karnataka circuit bench at DHARWAD on date 13-04-2012.**

परन्तु महोदय आवधिक विश्राम 22**/30** घंटे को क्रमवर्ती रूप से ना रखते हुए उसे मुख्यालय विश्राम 16 घंटे को ही मोडिफाइड कर उसमे 06 या 14 घंटे जोड़ते हुए कुल 22 या 30 घंटे का आवधिक विश्राम दिया जाता है । और मोडिफाइड विश्राम में भी निर्धारित आवधिक विश्राम में कटौती कर महीने में **2** या **3** विश्राम ही दिया जाता है । इतना ही नहीं **crew** जब हेडक्वार्टर डिटेल में अधिक समय रह जाता है तो उस हेडक्वार्टर डिटेल को आवधिक विश्राम में कन्वर्ट कर रिकॉर्ड मेंटेन किया जाता है जिसका उपयोग **crew** अपने कार्यों के लिए नहीं कर पाता है ।

इस तरह **crew** के आवधिक विश्राम में छेड़छाड़ करना उपर्युक्त नियमों का उलंघन है। एवम् विश्राम में कटौती करते हुए रनिंग स्टॉफ से ट्रेनों का संचालन करवाना यह रेल दुर्घटना की संभावनाओं को प्रबल करना है । जो कि अपराध की श्रेणी में आता है ।

महोदय, आवधिक विश्राम को उपर्युक्त नियमों के अनुसार पूर्व सूचना के साथ दिया जाने का निर्देश दिया जाय ताकि रनिंग स्टॉफ आवधिक विश्राम का सही उपयोग कर सके ।

13. LEAVE की समस्या :-

रनिंग स्टॉफ को व्यक्तिगत, पारिवारिक एवम् सामाजिक जीवन जीने का भी पूरा अधिकार है। जिसके लिए **LEAVE** आवश्यक है जो उसे समय समय पर मिलना चाहिए । जिससे वह रिफ्रेश भी महसूस करता है और कार्य पर लौटने के बाद वह अधिक ऊर्जा के साथ अपना कार्य करता है । परन्तु वास्तविक में **crew** के **leave** को प्रतिबंध कर दिया जाता है जिस कारण **crew** के पारिवारिक अतिआवश्यक कार्य पूरा नहीं हो पाता है जिससे **crew** मानसिक तनाव में कार्य करता है । और यदि कभी **crew** प्रशासन को सूचित करते हुए अपने पारिवारिक कार्य का निर्वहन करने **absent** में जाता है तो उसे चार्जशीट जारी कर **DAR** की कार्यवाही करते हुए दंडित किया जाता है । यह कर्मचारियों का शोषण है **।**

अतः महोदय रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार **leave** को 30% तक मेंटेन किया जाना चाहिए और रनिंग स्टॉफ को लाइन पर वर्किंग कर रहे **crew** के संख्या के अनुसार ही **leave** रिजर्व करना चाहिए ।

14. CREW का सही उपयोग एवम् crew प्रबन्धन के सम्बन्ध में :-

प्रशासन के द्वारा **crew** का मैनेजमेंट सही नहीं होने के कारण गाड़ियों का डिटेंशन होता है जिससे रेलवे का हर रोज आर्थिक नुकसान लाखों रुपया का होता है । साथ ही **crew** को इसी कारण से मुख्यालय में उचित विश्राम, आवधिक विश्राम एवम् अवकाश की समस्या का सामना करना पड़ता है। प्रशासन और **crew controller** के द्वारा कुप्रबंधन के कुछ उदाहरण इस प्रकार हैं

(i) **Crew** को आउटस्टेशन में 8 घंटे के बदले 20 से 30 घंटे तक विश्राम होने बाद भी कोई योजना नहीं बनाना ।

(ii) इनरूट में **crew** को रिलीफ मिलने पर पहली गाड़ी से मुख्यालय नहीं ले जाना जिससे **crew** अनावश्यक रूप से ड्यूटी **hours** बढ़ता है और **OT** बनता है । और **crew** समय पर मुख्यालय में भी नहीं मिलता है ।

(iii) **Crew controller** के पास आधुनिक सिस्टम होने के बाबजूद **crew** की बुकिंग गाड़ी आने के काफी पहले ही कर दिया जाता है जिससे **crew** का अनावश्यक ड्यूटी **hours** बढ़ता है । और निर्धारित समय पर गाड़ी भी गंतव्य स्थान तक नहीं जा पाता है ।

(iv) रनिंग कर्मचारियों को नॉन रनिंग स्टॉफ के रूप में उपयोग करने से गाड़ियों के परिचालन में कमी आयी है । गाड़ियों का अनावश्यक डिटेंशन **crew** की कमी के कारण होता है। ऐसी स्थिति में रनिंग स्टॉफ को स्टेशनरी वर्क में उपयोग करना रेलवे के आर्थिक नुकसान को बढ़ाना है।

(v) **Controll office** में **ALP** का पद ना रहते हुए **ALP** को अनावश्यक उपयोग करना जबकि **ALP** के कारण सोलापुर मंडल में फिलहाल कई गाड़ियों का डिटेंशन हुआ है ।

(vi) डाटा एंट्री में **ALP** का उपयोग करना

(vii) **CCCOR** कार्यालय में सहायता के लिए एक **ALP** के बजाय 3 से 4 **ALP** और मेल/एक्सप्रेस **loco Pilot** का भी उपयोग करना ।

(viii) **SPAD** में **Reverted staff** को नॉन रनिंग में कार्य कराया जा रहा है जिसे नियमानुसार रनिंग ड्यूटी लगाया जाना चाहिए । इससे **crew** की संख्या में वृद्धि होगी रेल उत्पादन में भी वृद्धि होगी । इत्यादि **.....**

15. Drafted रनिंग स्टॉफ का tenure समाप्त हो जाने पर भी पद पर बने रहना :-

महोदय मंडल में **CCOR,CCCOR,PCOR, TLC,** और **CREW CONTROLLER** का पद **Drafted post** है जिसे 3 वर्ष के लिए अस्थाई रूप से नियुक्त किया जाता है । परन्तु सोलापुर मंडल में ऐसे भी कर्मचारी हैं जिन्हे लाइन पर कार्य करने में असहज महसूस होती है और लगभग अपनी आधे से अधिक कार्यकाल ऑफिस में ही बिता दी है । समस्या यह है कि वह उस पद को स्थाई समझ कर पद का दुरुपयोग कर रहे हैं तथा स्टॉफ के साथ अव्यावहारिक तरीके से पेश आते हैं । और 10-**10** साल से कंट्रोल ऑफिस में कार्य कर रहें हैं । जो कि गलत है यह प्रत्येक 3 वर्ष के **tenure** में बदलते रहना चाहिए ।

16. Running Room सुविधाओं की समस्या

(i). running staff के लिए **bed** की कमी के कारण उसे **long hours duty** के बाद भी आराम करने के लिए बिस्तर नहीं मिल पाता है ।

(ii) रनिंग स्टॉफ को अच्छी गुणवत्ता के भोजन का नहीं मिल पाना , जिस कारण रनिंग कर्मचारी अधिक संख्या में बीमार और डिकेटराइज (**unfit**) हो रहे हैं ।

(iii) **cubical bed room** का ना होना जिससे रेस्ट में बाधा होती है ।

(iv) क्वालिफाइड कुक, किचन की स्वच्छता, और ब्रांडेड राशन होना आवश्यक है और इसकी अधिकारी और हेल्थ इंस्पेक्टर द्वारा हमेशा जांच होते रहना चाहिए ।

17. सभी डिपो के शिकायत पुस्तिका के शिकायतों के संबंध में

महोदय , ऐसा पाया गया है कि किसी भी डिपो के शिकायत पुस्तिका में शिकायत दर्ज होने पर उस पर अधिकारी द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की जाती है और ना ही कोई टिप्पणी दी जाती है । केवल डिपो इंचार्ज द्वारा **forwarded** का रिमार्क देकर छोड़ दिया जाता है । जिससे कर्मचारियों की समस्या का समाधान नहीं हो पा रहा है ।

18. अनुशासनिक अधिकारी महोदय के द्वारा रनिंग कर्मचारी पर नियमों और DAR के विरुद्ध चार्जशीट जारी करना एवम् दंडित करना :-

महोदय, पिछले कुछ महीनो से कर्मचारियों द्वारा नियम पूर्वक कार्य करने पर अनुशासनिक अधिकारी महोदय द्वारा मामले की जांच किए बिना मनगढ़ंत सोच के आधार पर चार्जशीट जारी किया जाता है । और जब कर्मचारी द्वारा स्पष्टीकरण दिया जाता है तो उसे नजरंदाज कर दंडित भी किया जाता है । जबकि कर्मचारी की कोई गलती भी नहीं रहती है । ऐसा मालूम होता है कि माननीय अनुशासनिक अधिकारी महोदय द्वारा दंडित करने का दृढ़ संकल्प लिया हो और ऐसा करने में उन्हें आनंद मिलता हो ।

महोदय बेवजह दंडित करने से ना केवल उस कर्मचारी का आर्थिक नुकसान होता है बल्कि उसके साथ उसका पूरा परिवार भी इस तनावपूर्ण स्थिति से सफर करता है । इसलिए महोदय कर्मचारी पर किया जा रहा इस अत्याचार और हरासमेंट पर रोक लगाना आवश्यक है । कहीं कोई कर्मचारी तंग आकर कोई अप्रिय घटना ना कर बैठे फिर इसके जिम्मेदार प्रशासन ही होंगे ।

महोदय, उपर्युक्त सभी समस्याएं काफी ज्वलंत हैं और पूरे रनिंग स्टॉफ में नाराजगी और आक्रोश है । अतः यह संगठन महोदय से निवेदन करता है कि उपर्युक्त सभी समस्याओं को संज्ञान में लेते हुए सकारात्मक दृष्टिकोण से समाधान करने की कृपा करें । महोदय संगठन ने विभिन्न समस्याओं के बारे में प्रशासन से कई बार बातचीत और पत्राचार के माध्यम से अवगत कराया है किन्तु प्रशासन के तरफ से ना तो कोई सकारात्मक प्रतिक्रिया मिली है या ना ही समाधान का प्रयास किया जा रहा है । इसलिए इस आखिरी प्रयास के बाद यदि रनिंग स्टॉफ की समस्या का निराकरण नहीं हुआ तो "ऑल इंडिया लोको रनिंग स्टॉफ असोसिएशन" आंदोलन का रास्ता चुनने के लिए मजबूर होगी ।

सधन्यवाद !

आपका

PINTU ROY
DIVISIONAL SECRETARY
AILRSA, SOLAPUR