

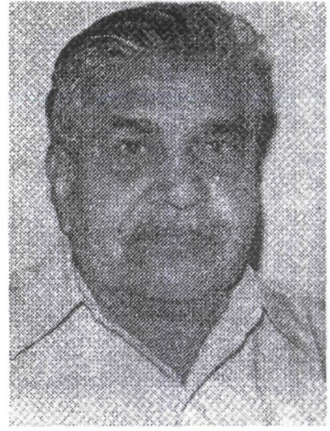
रेलवे पर मजदूर आन्दोलन और  
भारतीय रेलवे मजदूर संघ  
का अभ्युदय



अमलदार सिंह



प्रथम अध्यक्ष  
स्व० श्री विनय कुमार मुखर्जी



वर्तमान अध्यक्ष  
श्री दत्ता रावदेव

भा०म०सं० के संस्थापक



श्रद्धेय श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी

## हमारे प्रेरणा के श्रोत

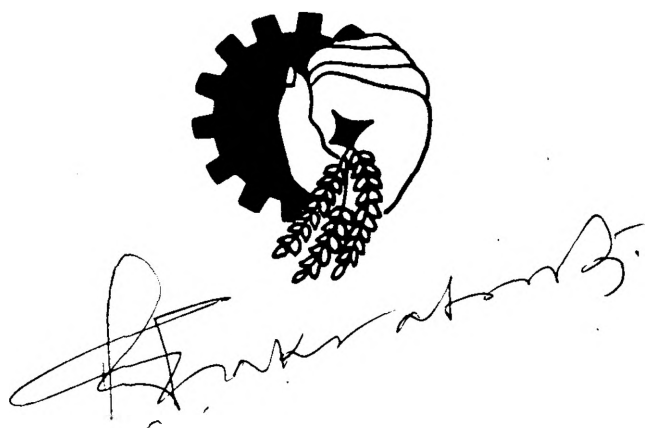


स्व० श्री शरद देव धर



स्व० श्री रामनरेश सिंह (बड़े भाई)

रेलवे पर मजदूर आन्दोलन और भारतीय  
रेलवे मजदूर संघ का अभ्युदय



अमलदार सिंह

प्रस्तावना

श्री मुकुन्द राव गोरे

राष्ट्रीय मंत्री भारतीय मजदूर संघ

सर्वाधिकार सुरक्षित : भारतीय रेलवे मजदूर संघ

संस्करण : २५ सितम्बर २००० (पू० पंडित दीनदयाल उपाध्याय जयन्ती)

प्रकाशक : भारतीय रेलवे मजदूर संघ

एवं (सम्बद्ध : भारतीय मजदूर संघ)

वितरक रामनरेश भवन, तिलक गली चूना मण्डी, पहाड़गंज  
नई दिल्ली ११००५५

मुद्रक : शिवा आफसेट प्रेस,

१४ ऑल्ड कनाट प्लेस, देहरादून

अक्षर संयोजन : एल०पी० जायसवाल

सह संयोजन : प्रमोद बड़थवाल

सहयोग राशि : १००/- रू०

## समर्पण

यह ग्रन्थ ट्रेड यूनियन आन्दोलन के माध्यम से मजदूरों की सेवा एवं राष्ट्रोत्थान में अनेक प्रकार के संकटों को झेलते हुये भी जो नेता एवं कार्यकर्ता जीवन पर्यन्त इस काम में जुटे रहे और तदन्तर काल के कपाल पर अपना पद चिन्ह अंकित करते हुए गोलोक सिधार गये हैं, उन सबकी स्मृति में नम्रतापूर्वक सादर समर्पित है।

१  
समर्पण

अमृता सिन्हा

## अनुक्रमणिका

क्र०सं०	विषय	पृष्ठ सं०
1.	निवेदन	ix
2.	कृतज्ञता ज्ञापन	x
3.	लेखक का परिचय	xi
4.	भारतीय मजदूर संघ से मेरा सम्पर्क	xiii
5.	प्रस्तावना — श्री मुकुन्द राव गोरे	xiv

### भाग—1 (भारतीय रेलवे मजदूर संघ स्थापना पूर्व)

1.	रेलवे पर पहली हड़ताल	1
2.	रेलवे पर पहला संगठन	1
3.	रेलवे पर पहला वेतन आयोग	2
4.	रेलवे बोर्ड का गठन	2
5.	रेलवे पर दूसरा वेतन आयोग	2
6.	प्रथम विश्व युद्ध (1914-1918)	3
7.	रेलवे पर मजदूर संघों की स्थापना	4
8.	ऑल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस की स्थापना	4
9.	कर्मचारी मुआवजा अधिनियम 1923	4
10.	ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन की स्थापना	5
11.	भारतीय ट्रेड यूनियन अधिनियम 1926	
	स्थानान्तरण और छँटनी के विरोध में लगातार हड़तालें	5
12.	औद्योगिक विवाद अधिनियम 1929	6
13.	रायल कमीशन (विहटले कमीशन)	7
14.	मरफी जाँच अदालत की नियुक्ति	7
15.	छटनी उपसमिति की नियुक्ति	8
16.	संघीय रेलवे प्राधिकरण का गठन	8
17.	वेतन भुगतान अधिनियम '1936	9
18.	द्वितीय विश्व युद्ध एवं साम्यवादियों का देश के साथ गद्दारी	9
19.	आजाद हिन्द फौज का गठन	10
20.	महंगाई भत्ता जाँच आयोग नियंत्रित मूल्य की दुकानें और युद्ध बोनस	11
21.	राजाध्यक्ष पंचाट की नियुक्ति	12

22.	प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति	12
23.	साउथ इंडियन रेलवे पर आम हड़ताल	13
24.	नियोगी समिति की नियुक्ति	14
25.	ग्रेन शॉप (गल्ला दुकान) जांच समिति	14
26.	इंडियन नेशनल रेलवे वर्कर्स फेडरेशन की स्थापना	15
27.	महंगाई भत्ते में वृद्धि	16
28.	कारखाना अधिनियम 1948	16
29.	1949 की साम्यवादी हड़ताल और ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन से राष्ट्रद्रोही कम्युनिस्टों का निष्कासन	16
30.	रेलवे संयुक्त सलाहकार समिति की नियुक्ति	17
31.	रेलवे का पुर्नगठन	18
32.	महंगाई भत्ते में पुनः वृद्धि	20
33.	स्थायी वार्ता तंत्र (पी.एन.एम.) की स्थापना	20
34.	महंगाई भत्ता विलीनीकरण - गाडगिल समिति	22
35.	शंकर सरन तदर्थ पंचाट	23
36.	नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन्स की स्थापना	24
37.	न्युडील	25
38.	रेलवे का पुनः पुर्नगठन	25
39.	वर्दी समिति	26
40.	चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी पदोन्नति समिति	26
41.	द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग	26
42.	जुलाई 1960 की आम हड़ताल	27
43.	चीन का आक्रमण और साम्यवादियों की गद्दारी	30
44.	समय-समय पर मिलने वाले महंगाई भत्ते की अपर्याप्तता	32
45.	एस०के० दास समिति की नियुक्ति एवं भा०रे०म०सं० की यूनियनों का योगदान	33
46.	पाकिस्तान का आक्रमण	35
47.	रेल कारखानों में प्रोत्साहन योजना का क्रियान्वयन	37
48.	संयुक्त सलाहकार समिति का गठन	37

## भाग-2 (भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना)

1.	भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना	40
2.	भारतीय रेलवे मजदूर संघ का स्थापना अधिवेशन	42
3.	गजेन्द्र गड़कर महंगाई भत्ता आयोग की नियुक्ति	43
4.	छंटनी विरोधी सप्ताह	45

5.	केन्द्रीय कार्य समिति की बैठक (प्रथम से सातवा)	46
6.	भा०रे०म०सं० का प्रथम वार्षिक अधिवेशन	50
7.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (आठवां एवं नौवां)	50
8.	कुजरू कमेटी - (रेल दुर्घटना जाँच समिति) को ज्ञापन	52
9.	रेलवे मजदूर पंचाट 1999	53
10.	केन्द्रीय कार्य समिति की 10वीं बैठक	53
11.	भा०रे०म०सं० की प्रथम सर्वोच्च परिषद	54
12.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (ग्यारहवीं एवं बारहवीं)	54
13.	तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति	55
14.	केन्द्रीय कार्य समिति 13वीं की बैठक	57
15.	द्वितीय द्वैवार्षिक अधिवेशन	57
16.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 14वीं बैठक	59
17.	राष्ट्रपति को ज्ञापन	59
18.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (पन्द्रहवीं से सत्रहवीं)	59
19.	प्रधानमंत्री को ज्ञापन	60
20.	प्रतिनिधि सभा का विशेष अधिवेशन	61
21.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (18वीं से 20वीं)	62
22.	भा०रे०म० संघ का तीसरा द्वैवार्षिक अधिवेशन	64
23.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 22वीं बैठक	65
24.	मई 1974 की ऐतिहासिक हड़ताल	65
25.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 23वीं बैठक	76
26.	भा०रे०म०संघ का चतुर्थ अधिवेशन	76
27.	आपात्त काल की घोषणा	77
28.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (24वीं से 32वीं)	78
29.	भा०रे०म०संघ का पाँचवा अधिवेशन	81
30.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (33वीं एवं 34वीं)	82
31.	अभ्यास वर्ग	83
32.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (35वीं से 41वीं)	83
33.	भा०रे०म०संघ का छठवां द्वैवार्षिक अधिवेशन	86
34.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 42वीं बैठक	87
35.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 43वीं बैठक	
	भा०रे०म०संघ स्थापना दिवस एवं विश्वकर्मा दिवस	87
36.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 44वीं बैठक	88
37.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 45वीं बैठक :	
	षडयंत्र विरोधी सप्ताह	89



38.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (46वीं से 48वीं)	89
39.	चतुर्थ वेतन आयोग की नियुक्ति	91
40.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (49वीं एवं 50वीं)	93
41.	भा०रे०म०संघ का सातवाँ अधिवेशन	94
42.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (51वीं से 53वीं)	95
43.	श्रीमति इन्दिरा गांधी की निर्मम हत्या	97
44.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (54वीं से 58वीं)	98
45.	भा०रे०म०संघ का आठवाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन	100
46.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (59वीं से 66वीं)	101
47.	भा०रे०म०संघ का नवाँ अधिवेशन	106
48.	आतंकवाद की चपेट में श्री राजीव गाँधी	107
49.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (67वीं एवं 68वीं)	107
50.	रेल मंत्री के निवास पर धरना	109
51.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (69वीं से 71वीं)	111
52.	सर्वोच्च परिषद की बैठक	113
53.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (72वीं एवं 73वीं)	114
54.	भा०रे०म० संघ का दसवाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन	115
55.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 74वीं बैठक	116
56.	सर्वोच्च परिषद की बैठक	116
57.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 75वीं बैठक	117
58.	प्रधानमंत्री को ज्ञापन	117
59.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (76वीं से 78वीं)	118
60.	स्नेह सम्मेलन	120
61.	पांचवे केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति	121
62.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 79वीं से 82वीं बैठक	121
63.	उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन की अभूतपूर्व क्रमिक भूख हड़ताल	125
64.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 83वीं बैठक	127
65.	भा०रे०म० संघ का 11वाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन	127
66.	केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक (84वीं से 90वीं)	130
67.	बारहवाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन	137
68.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 91वीं से 93वीं बैठक	140
69.	दूसरा त्रिदिवसीय अभ्यास वर्ग	142
70.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 94वीं एवं 95वीं बैठक	144
71.	भा०रे०म०संघ का रेल भवन पर प्रदर्शन	145

72.	केन्द्रीय कार्यसमिति की 96वीं बैठक	148
	<b>परिशिष्ट क्रमांक-1:</b> केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठकें	149
	<b>परिशिष्ट क्रमांक-2:</b> भा०रे०म०संघ के पदाधिकारी एवं उनका कार्यकाल	152
	<b>परिशिष्ट क्रमांक-3:</b> भा०रे०म०संघ के स्थापना से अब तक अधिवेशनों का विवरण	159
	<b>परिशिष्ट क्रमांक-4:</b> विभिन्न वेतन आयोगों द्वारा दिया गया वेतनमान एक दृष्टि में	160

### भाग-3 विविध

1.	भा०रे०म० संघ के नवें, दसवें, ग्याहरवें एवं बारहवें अधिवेशनों में दिए गये अध्यक्षीय अभिभाषण का सारांश	164
2.	बारहवें अधिवेशन में पारित प्रस्ताव	182
3.	रेलवे पर बोनस का इतिहास	187
4.	रेल सेवा को और अधिक सुरक्षित, तेज एवं सस्ती बनाने के उपाय	190
5.	रेलवे उद्योग के लिए पृथक स्थायी उभयपक्षी सामूहिक सानुपातिक वेतन वार्ता यंत्र का औचित्य	194
6.	असली वेतन की सुरक्षा के लिए महंगाई भत्ते की प्रथा समाप्त होनी चाहिए	198
7.	रेलवे उद्योग को स्वावलंबी और आत्मनिर्भर बने रहने दो	200
8.	बीसवीं सदी की अभिनव रेल सेवा और नदारत ट्रेड यूनियन का रेखांकन	203
9.	विचित्र रेलवे बोर्ड का सच्चित्र वर्णन	205
10.	अन्तिम वेतन राशि के बराबर पेंशन	210

## निवेदन

भारतीय रेल मजदूर संघ के पूर्व संगठन मंत्री स्व० श्री शरद देवधर एवं पूर्व सहायक महासचिव स्व० श्री गणेश दिनकर सोहनी की प्रेरणा और प्रोत्साहन से इस अनूठे कार्य को प्रारंभ करने का विचार मन में आया। और नहीं तो स्वान्तः सुखाय के ही हेतु कुछ लिखने का साहस हुआ।

अस्तु, इस ग्रन्थ का अभिप्राय प्रबुद्ध रेल कर्मचारियों की जिज्ञासा की पूर्ति करना है। इसका उद्देश्य व्यक्ति, व्यक्ति समूह अथवा किसी संस्था की दलगत निन्दा या स्तुति करना नहीं हैं। वरन घटनाक्रम के परिप्रेक्ष्य में तत्कालीन आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक और राजनीतिक परिस्थितियों में अदा की गई भूमिका का निरपेक्ष भाव से तथ्यात्मक वर्णन करना मात्र है। यदि इन आलोचनात्मक तथ्यों से किसी व्यक्ति, व्यक्ति समूह अथवा दल विशेष की भावनाओं को अनायास ठेस पहुंचती हो तो वे इसके लिये क्षमा करने की कृपा करेंगे। इस रचना में उपन्यास की रोचकता, लघुकथा, कहानी के चुटकुले, ललित काव्य की सरसता और माधुर्य तो कतई नहीं है। साहित्य का पांडित्य भी इसमें नहीं है। यह एक नीरस और शुष्क इतिहास मात्र है। इसमें उन्नीसवीं और बीसवीं सदी के डेढ़ सौ वर्षों का, रेलवे पर मजदूर आन्दोलनों और उनके संगठनों का संक्षिप्त वर्णन है जिसमें आन्दोलनात्मक कार्यक्रमों, मांगपत्रों और प्रस्तावों तथा ज्ञापनों की पुनरावृत्ति होना अपरिहार्य है। वाक्य रचना, शब्द विन्यास, व्याकरण की त्रुटियाँ, अभिव्यक्ति की शैली एवं मात्रा की अशुद्धियों पर इतिहास के मर्मज्ञ पाठकगण ध्यान नहीं देंगे, ऐसी उनसे विनम्र विनती है।

30/11/2012

## कृतज्ञता ज्ञापन

भारतीय रेल मजदूर संघ के पूर्व उपसचिव श्रीराम सोनी ने एतदर्थ पुराने अभिलेख फटी विखरी पत्रावलियों से ढूँढकर एकत्रित करने का कष्ट उठाया। कुछ सामग्री पुस्कालय, वाचनालय और सरकारी कमेटी की रिपोर्टों से भी मुहैया की गई। कार्याध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने इधर उधर से कुछ भूली बिसरी जानकारी याद दिलाई। अध्यक्ष श्री दत्ताराव देव एवं पूर्व महामंत्री श्री श्रीनिवास जोशी का योगदान सराहनीय एवं काबिले तारीफ रहा। संगठन मंत्री श्री कैलाश नाथ शर्मा एवं राष्ट्रीय मंत्री श्री अशोक शुक्ला का परामर्श उत्साहवर्धक रहा। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के अध्यक्ष एवं भारतीय रेलवे मजदूर संघ के प्रशासनिक संपर्क अधिकारी तथा पूर्व उपाध्यक्ष श्री महेश कुमार पाठक ने मेरे जीवन वृत्तांत पर तथ्यात्मक प्रकाश डालकर अपनी घनिष्टता और आत्मीयता का अच्छा परिचय दिया है। भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय मंत्री एवं श्रमशोध मंडल के प्रभारी श्री मुकुन्द गोरे ने इस पुस्तक की प्रेरणादायक, रोचक प्रस्तावना लिखने का कष्ट उठाया है। टाइपिंग का कठिन कार्य पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद मुम्बई के टाईपिस्ट श्री वी०सिंह और भारतीय मजदूर संघ दिल्ली के टाईपिस्ट श्री अंजनी कुमार सिंह ने पूरा किया। भारतीय रेल मजदूर संघ के सहायक महासचिव श्री लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल ने अपनी मासिक पत्रिका रेलवे श्रमिक वार्ता में किश्तवार प्रकाशित करके इस कार्य को सरल और सुविधाजनक बनाने में पूरा योगदान किया है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ के पूर्व कार्यालय सचिव श्री सुरेश कुमार सिंघल, सुखचैन सिंह जी एवं काली कुमार जी ने समय समय पर लेखन कार्य को पूरा करने के लिये बार-बार दिल्ली आने जाने के लिए साधन और सुविधा प्रदान करने में विशेष योगदान किया है। अतः हम इन सभी सुहृदय बंधुओं के प्रति तहे दिल से शुक्रगुजार हैं।

## लेखक का परिचय



भारतीय रेल मजदूर संघ के प्रथम महामंत्री श्री अमलदार सिंह का जन्म १२ मार्च, १९२४ को उत्तर प्रदेश में जौनपुर जनपद के एक छोटे से ग्राम हैदरपुर में एक मध्यम वर्गीय जमींदार परिवार में हुआ। बाल्यकाल कठिनाई में बीता क्योंकि उनकी बारह वर्ष की आयु में ही उनके पिता का स्वर्गवास हो गया। अतः वे उच्च शिक्षा से वंचित रह गये। फिर भी जब वे उच्च माध्यमिक विद्यालय में पढ़ रहे

थे तभी १९४२ का भारत छोड़ो स्वतंत्रता संग्राम छिड़ गया और वे तथा उनके बड़े भाई जमींदार सिंह जो उसी विद्यालय में उनसे एक कक्षा आगे थे, इस आन्दोलन में कूद पड़े। उनके ज्येष्ठ भ्राता श्री जमींदार सिंह १६ अगस्त १९४२ को धनियामऊ पुल कांड में पुलिस इंस्पेक्टर जौनपुर की गोली के शिकार होकर घटना स्थल पर ही शहीद हो गये। उन्हीं के वजीफे पर छोटे भाई अमलदार सिंह की पढ़ाई चल रही थी। अतः वह भी सहारा समाप्त हो गया और अमलदार सिंह के भी पीछे पुलिस पड़ गई अतः वे पढ़ाई लिखाई छोड़कर फरार हो गये और भटकते-भटकते १६ जून १९४५ को मुम्बई आ गये। वहां वे तत्कालीन जी०आई०पी० रेलवे के परेल कारखाने में ५ सितंबर १९४५ को लिपिक के पद पर नियुक्त हो गये। वहीं जी.आइ.पी. रेलवे मेन्स यूनियन की सदस्यता ग्रहण कर ली। १९४८ में जब जी०आई०पी० रेलवे मजदूर पंचायत की स्थापना हुई तो वे उसके परेल शाखा के मंत्री चुने गये और शनैः शनैः नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (सेंट्रल) के केंद्रीय मंत्री बने। उन्होंने जयप्रकाश जी के नेतृत्व में १९४६ की रेल हड़ताल का जोर-शोर से प्रचार किया जो अंत में समझौता हो जाने के कारण वापस ले ली गई। इसी प्रकार १९५४ में भी हड़ताल के लिये मतदान करवाया गया था, वह हड़ताल भी कुछ आश्वासन मिलने के बाद ही वापस ले ली गई थी। किंतु जुलाई १९६० में हड़ताल हो ही गई जिसमें अमलदार सिंह ने बढ़ चढ़कर भाग लिया और सबसे पहले बरखास्त हुए। हड़ताल के अंतिम दिन अर्थात् १६ जुलाई, १९६० को गिरफ्तार हो गये और हड़ताल समाप्त होने के कुछ महीनों के बाद नौकरी पर पुनः वापस लिये गये। १९६४ में जब भारतीय मजदूर संघ ने रेलवे

पर अपना संगठन बनाने का निर्णय लिया तब वे माननीय ठेगड़ी जी के विशेष आग्रह पर नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन जिससे अब तक उनका हार्दिक लगाव था और जहां वे सम्मान की दृष्टि से देखे जाते थे, से त्यागपत्र देकर मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के प्रथम महामंत्री बने और १९६५ में भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना होने पर उसके प्रथम महामंत्री निर्वाचित हुए। मई १९७४ की ऐतिहासिक रेल हड़ताल का संचालन उन्होंने भूमिगत रहकर अच्छी तरह से किया और तत्कालीन रेल राज्य मंत्री मोहम्मद शफी कुरेशी के मजदूर विरोधी दुष्प्रचार का जबाब उन्होंने दूरदर्शन पर साक्षात्कार देकर दिया। यद्यपि प्रारंभ से ही पुलिस उनकी तलाश करती रही पर वे संगठन चातुर्य के माध्यम से गिरफ्तारी से बचते रहे और २४ मई को श्री रमनभाई शाह जी के साथ दिल्ली आकर २८ मई को हड़ताल का समापन करवाया। ३० जून १९७७ को वे रेल सेवा से निवृत्त होकर निरंतर मजदूर सेवा में लगे हुए हैं। २८ अक्टूबर १९८० से १२ अक्टूबर १९९८ तक वे भारतीय रेलवे मजदूर संघ के अध्यक्ष के पद पर रहे। संप्रति वे १९७५ से भा०म०संघ के उपाध्यक्ष, १९८४ से सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के अध्यक्ष तथा १९९८ से भा०रे०म०संघ के मार्गदर्शक के रूप में मजदूरों का नेतृत्व कर रहे हैं। इस प्रकार वे अपने जीवन काल के ७६ वर्ष पूरा करके ७७वें वर्ष में प्रवेश कर चुके हैं। और १९४६ से आज तक ट्रेड यूनियन फील्ड में विभिन्न पदों पर रहते हुए ५४ वर्ष का लंबा कार्यकाल व्यतीत कर चुके हैं।

महेश कुमार पाठक

अध्यक्ष

उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन

एवं

प्रशासनिक संपर्क अधिकारी

भारतीय रेल मजदूर संघ

## भारतीय मजदूर संघ से मेरा संपर्क

इसे संयोग कहे कि भवितव्यता, हमारे परम मित्र एवं अभिन्न साथी विश्वनाथ महाडेश्वर ने वर्ष १९६३-६४ में मेरा प्रथम परिचय भारतीय मजदूर संघ, जिसे मैं तब तक नहीं जानता था, से करवाया। उन्होंने कहा कि भारत के श्रमिक क्षितिज पर एक और नये श्रमिक संघ का उदय हुआ है, जो राष्ट्रवादियों का गैरराजनीतिक विशुद्ध मजदूर संगठन है। उसके उद्देश्य और कार्य प्रशंसनीय है। क्योंकि श्रमशक्ति का देशभक्ति से मेल मिलाना ही उसका परम लक्ष्य है। शनैः शनैः मेरा परिचय नये बंधुओं से प्रगाढ़ होता गया और विचार साम्यता, सैद्धांतिक मतैक्य, आत्मसंयम एवं अनुशासनप्रियता तथा दृष्टिकोण में समानता के कारण आत्मीयता में बदल गया। और एक दिन भारतीय मजदूर संघ की पूना बैठक में मेरा पहला साक्षात्कार श्रद्धेय दत्तोपंत ठेंगड़ी जी से हुआ। इसका भी श्रेय श्री महाडेश्वर को ही है क्योंकि इस बैठक में वे ही आमंत्रित थे, किंतु उन्होंने स्वयं न जाकर मुझको अपना प्राक्सी बनाकर भेज दिया था। थोड़े ही अंतराल के पश्चात् १९६४ में श्री बाला साहेब साठे और श्री रमनभाई शाह के विशेष आग्रह पर मैंने अपनी मातृ संस्था नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन, जिसका मैं १९४५ से ही साधारण सदस्य, सक्रिय कार्यकर्ता और मुख्य पदाधिकारी रहा, से एकाएक बिना कारण भरे मन से विदा लेकर मध्य रेलवे कर्मचारी संघ की नींव डाली। यद्यपि महाडेश्वर ने मुझे नेशनल मजदूर यूनियन छोड़ने से बार बार मना किया और आखिर में यह कहा कि यदि मैं जानता कि आप मुझसे विछुड़ जाएंगे तो मैं उन लोगों से आपका परिचय ही नहीं करवाता। अंत में उन्होंने अश्रुपूरित नेत्रों से मेरे प्रति हार्दिक शुभकामना प्रकट करते हुये कहा कि आप उपयुक्त और अच्छे स्थान पर जा रहें हैं। किंतु यहाँ साम्यवादियों के कुचक्रों का समाना करने के लिये हम अकेले कितना सफल होंगे कह नहीं सकता। इस प्रकार उन्होंने मेरे जीवन की दिशा बदल दी है और सचमुच मुझे उस पवित्र गौरवशाली स्थान पर पहुंचा दिया है जहां मुझे जीवन की सार्थकता की अनुभूति हो रही है। आज भी जब हमदोनों आपस में मिलते हैं तो पूरी आत्मीयता के साथ एक पेड़ की दो शाखाओं की तरह और एक पुष्प की दो पंखुड़ियों की तरह अतीत का स्मरण और वर्तमान की समीक्षा करते हैं। हम आपस में किसका, किसलिये और किस प्रकार की कृतज्ञता का ज्ञापन करें, यह अबूझ पहेली की तरह हैं और अब हमदोनों दो धाराओं में सूखने के कगार पर हैं।

## प्रस्तावना

वर्तमान को संवारने और भविष्य को उज्ज्वल बनाने के लिये इतिहास से प्रेरणा लेना स्वाभाविक है। यद्यपि भारत का प्राचीन सुनहला इतिहास गौरवमयी, गरिमापूर्ण, वैभवशाली, प्रेरणादायक, गर्व करने लायक है और सबक सीखने योग्य है। किंतु आधुनिक काल के ट्रेड यूनियन और मजदूर आन्दोलन के विषय में यह कहना बहुत कठिन है। क्योंकि उन्नीसवीं सदी के उत्तरार्ध में भारत में स्थापित ट्रेड यूनियन और सभी नियम कानून जैसे-कारखाना कानून १८८१ जिसमें काम के घंटों का नियमन, वर्ष में अवकाश की अवधि, भोजन विश्राम की सुविधा, स्वास्थ्य, सफाई मनोरंजन आदि की व्यवस्था है, भारतीय श्रमिकों के आन्दोलन के कारण या उनके हित को ध्यान में रखकर नहीं बनाये गये थे। बल्कि यह ब्रिटेन के उद्योगों और उद्योगपतियों के मुनाफे की रक्षा के लिये, उन्हीं के दबाव के कारण बनाये गये थे। क्योंकि भारत के सस्ते कच्चे माल और सस्ते श्रम से तैयार उत्पाद, जिनकी लागत मूल्य, ब्रिटेन में बने उत्पादों के मूल्यों से बहुत कम पड़ते थे, और विश्व बाजार में मंहगे ब्रिटिश माल की खपत में सबसे बड़ी बाधा बन रहे थे। इंग्लैंड की मैनचेस्टर मिल में तैयार कपड़ों और भारत में मुंबई अथवा अहमदाबाद की मिलों में तैयार कपड़ों के मूल्य में भारी अंतर का कारण भी यही था, कि मैनचेस्टर के मजदूरों को सभी कानूनी सुविधायें प्राप्त थी और भारत के श्रमिकों को ऐसी कानूनी सुविधा के बिना परिवार सहित रात दिन काम करते रहने के कारण लागत मूल्य बहुत कम पड़ता था। इस की जांच पड़ताल करने के लिये १७७६ में लंकशायर चैम्बर ऑफ कॉमर्स का एक प्रतिनिधि मंडल भारत में आया था, जिसने, ब्रिटेन के कपड़ा उद्योग को भारत के कपड़ा उद्योग की प्रतिस्पर्धा से बचाने के लिये भारत के कपड़ा श्रमिकों के लिये भी ऊंचे वेतन आदि के साथ ब्रिटेन के कपड़ा मजदूरों की ही तरह कानून बनाने की सलाह दी थी। फलस्वरूप १८८१ का फैक्टरी एक्ट (कारखाना कानून) बना। यद्यपि इसका लाभ भारतीय मजदूरों को मिला, किंतु यह ब्रिटिश उद्योगपतियों की रक्षा करने की मंशा से बनाया गया था। यह भारत की परिस्थिति के अनुकूल न था और न आज है।

ऐसी ही कहानी ट्रेड यूनियन की स्थापना की भी है। रेलवे जैसे उद्योग में एक ही स्थान पर एक ही प्रकार का काम करने वाले गोरे चमड़ी वाले



अंग्रेज एंग्लो इंडियन कर्मचारी और काले भारतीय कर्मचारियों के वेतन और सेवाशर्तों में जमीन आसमान का अंतर था। क्योंकि गोरे लोग अपना संगठन बनाकर अपनी मांगे मनवा लेते थे, और भारतीय मजदूर असहाय बनकर हर लाभ से वंचित रह जाते थे। भारतीय श्रमिकों की इस दुर्दशा को देखकर राष्ट्र भक्त समाजसेवी कार्यकर्ताओं का ध्यान उनकी तरफ गया, और स्व० भीकाजी नारायण लोखंडे जैसे सुहृदय नेताओं ने सर्वप्रथम मजदूरों का संगठन खड़ा किया। इस प्रकार भिन्न भिन्न उद्योगों में, भिन्न भिन्न स्थानों पर अलग अलग कई मजदूर संगठन काम करने लगे थे। किंतु उनका कोई केन्द्रीय संगठन नहीं बना था। प्रथम विश्व युद्ध की समाप्ति के पश्चात जब आई०एल०ओ० (अंतरराष्ट्रीय श्रम संगठन) की स्थापना हुई तो, उसमें अपना वर्चस्व स्थापित करने के लिये अंग्रेजों ने अपने साम्राज्य के अंतर्गत देशों के श्रमिक संगठनों को अधिक से अधिक प्रतिनिधित्व दिलवाने के लिये हर देश में केन्द्रीय श्रमिक संगठन (मजदूर संघ) स्थापित करने की आवश्यकता महसूस की। फलस्वरूप १९२० में सर्वश्री एन० एम० जोशी, मोती लाल नेहरू, एनी बेसेन्ट आदि लोगों के प्रयास से स्व० लाला लाजपत राय की अध्यक्षता में आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस की स्थापना हुई। इसकी भी स्थापना भारत की आवश्यकता और हितों को देखते हुए नहीं, वरन् ब्रिटेन की आवश्यकता और हित को देखते हुए ही की गई थी। आगे चलकर भारत में १९२५ में साम्यवादी दल की स्थापना के पश्चात, जिसे रूस से वैचारिक खुराक, आर्थिक सहायता और मार्गदर्शन प्राप्त होता था, के कहने पर साम्यवादियों ने घुसपैठ करके अपना कब्जा जमा लिया। १९३० और १९३६ के दौरान कई बार ऑल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस में राजनीतिक कारणों से विभाजन और पुर्नमिलन होता रहा। फिर भी स्वतंत्रता प्राप्ति के पहले तक यही एक केन्द्रीय मजदूर संगठन मुख्य रूप से काम करता रहा। इसमें सभी विचारधारा के गेग भीतरी उठापटक करते हुए भी शामिल थे। द्वितीय विश्व युद्ध में इस संगठन ने रूस के कहने पर साम्राज्यवादियों और पूंजीवादियों का साथ दिया। और भारत के स्वातंत्र्य आन्दोलन के साथ गद्दारी की, तथा राष्ट्रभक्त नेताओं को गालियां देते हुए उन्हें गिरफ्तार करवाने के लिये अंग्रेजों की खुफियागिरी और दलाली की। परिणाम स्वभाविक था। आजादी मिलने के बाद कांग्रेस ने १९४७ में अपना अलग केन्द्रीय मजदूर संगठन, भारतीय राष्ट्रीय मजदूर कांग्रेस - इंटक (इंडियन नेशनल ट्रेड यूनियन

कांग्रेस) के नाम से बना ली। और उसके पश्चात् १९४८ में समाजवादी दल कांग्रेस से अलग होकर हिन्द मजदूर सभा की स्थापना कर डाली। पुनः उसमें से हिन्द मजदूर पंचायत पैदा हुई, और वामपंथियों में फूट पड़ने के कारण यू०टी०यू०सी० और फिर यू०टी०यू०सी० (लेनिन सारणी), तथा इंटक में फूट पड़ने के कारण ए०एल०ओ०, और साम्यवादी दल में फूट पड़ने के कारण ए०आई०टी०यू०सी० से निकलकर सीटू आदि की स्थापना हुई। ये सारी कसरतें विशुद्ध मजदूर आन्दोलन और स्वतंत्र ट्रेड यूनियन को ध्यान में रखकर नहीं की गई थी, बल्कि यह राजनीतिक खेल का ही परिणाम था।

ये सभी मजदूर संगठन पाश्चात्य देशों की विचारधारा से प्रभावित है। और उन्हीं का अनुकरण यहाँ भी करते हैं। क्योंकि इनका विश्वास है कि अर्थशास्त्र, औद्योगिक क्रांति और श्रमिक संगठन केवल पश्चिम की देन है। और मार्क्स उनके जन्मदाता है। उनका यह भी विश्वास है कि राजनीति से अलग श्रमिक संगठन चल ही नहीं सकता। अतः पश्चिम ही उन सबका प्रेरणा श्रोत है। भारत की प्राचीन संस्कृति, सभ्यता, विचारप्रवाह और व्यवहार, जो विश्व में सर्वश्रेष्ठ रहा है। गंगा, गीता, गायत्री जिसका अमर श्रोत है। जिसने आदि काल से आजतक अगणित महान विचारक, कर्मयोगी, समाज सुधारक, समाजसेवी ऋषि, मुनि और महर्षि पैदा किये हैं। जिन्होंने सारी दुनिया को विश्व बंधुत्व और बसुधैव कुटुम्बकम् का संदेश दिया है। उस देश के विषय में यह सोचना कि वहाँ अर्थशास्त्र, उद्योग और श्रमिक संगठन के विषय में कुछ विचार ही नहीं हुआ होगा। अनभिज्ञता की पराकाष्ठा है। इन विषयों पर तो शुक्रनीति, विदुर नीति और चाणक्य अर्थशास्त्र तभी से उपलब्ध है, जब पश्चिम में मानव सभ्यता का प्रारंभ ही नहीं हुआ था। किंतु खेद है कि भारत के वर्तमान ट्रेड यूनियन नेताओं का इनसे कोई सरोकार नहीं है। वे तो मजदूरों के मन और मस्तिष्क को विदेशी, विजातीय, विग्रह और विघटनकारी विचारों से प्रदूषित करते रहे हैं, और उन्हें मानसिक रूप से गुलाम बनाये रखना चाहते हैं। भारतीय संस्कृति, भारतीय सभ्यता और भारत के मौलिक चिन्तन के अलौकिक प्रकाश से वे उल्लू की भांति सदा भयभीत रहते हैं। मार्क्सवाद कहता है कि दुनिया में दो ही वर्ग हैं। एक बुर्जुआ और दूसरा सर्वहारा। एक के पास सब कुछ है, और दूसरे के पास कुछ भी नहीं है। इसलिये वर्ग संघर्ष होना

अनिवार्य है। शायद मार्क्स यह नहीं जानते थे कि भारत में मालिक और मजदूर, नियोक्ता और नौकर के अलावा बहुत बड़ी संख्या स्वरोजगारों का है, जो विश्वकर्मा कहलाता है। जिनका न कोई मालिक है और न जो किसी के नौकर है। वे स्वतः अपने उद्योग धंधों और उत्पाद के मालिक विक्रेता और उपभोक्ता है। इनके अलावा ऐसे बहुत से लोग हैं जो कहीं दूसरे उद्योग में काम करते हैं और अपना काम किसी नौकर से करवाते हैं। अर्थात् वे एक जगह नौकर हैं तो दूसरी जगह मालिक। उन पर मार्क्सवाद का सिद्धांत कैसे लागू होगा। इसका साम्यवादियों के पास कोई उत्तर नहीं है।

### भारतीय मजदूर संघ की स्थापना और उसकी विशेषतायें

२३ जूलाई १९५५ को दार्शनिक मजदूर नेता श्रद्धेय दत्तोपंत ठेंगड़ी के नेतृत्व में सियासी गर्दोगुवार से दूर हटकर गैर राजनीतिक "विशुद्ध स्वतंत्र मजदूर संगठन" सरकार नियोक्ता और मालिक के प्रभाव से मुक्त राष्ट्रहित के चौखट में उद्योग हित और मजदूर हितों की रक्षा के लिये "भारतीय मजदूर संघ" के नाम से स्थापित हुआ। भारतीय मजदूर संघ वर्ग संघर्ष के झूठे तत्त्वज्ञान को बिल्कुल नहीं मानता। बल्कि शोषण और अन्याय के विरुद्ध संघर्ष को अपरिहार्य मानता है। भारतीय मजदूर संघ राष्ट्रहित के चौखट में उद्योगहित और मजदूर हित का सजग प्रहरी है। अतः प्रति सहयोग उसकी घोषित नीति है। वह आवश्यकता पड़ने पर संघर्ष करता है, और संभव होने पर समन्वय करता है। वह न तो संघर्षवादी है और न समन्वयवादी। बल्कि संघर्ष सक्षम भी है, और समन्वयसक्षम भी।

### सर्वपंथ समादर मंच

भारतीय मजदूर संघ केवल ब्रेड बटर की ट्रेड यूनियनवाद पर ही चलने वाला मजदूर संगठन नहीं है। वरन पूरे समाज को जो कालान्तर में पंथ, सम्प्रदाय, जाति, भाषा, प्रान्त और पेशे के आधार पर विघटित हो गया है और गफलत तथा गलतफहमी के वशीभूत होकर परस्पर दंगा फसाद में फंस जाता है और अराजक तत्त्वों के हाथ में खेलने लगता है जो राष्ट्रीय एकता के लिये अत्यंत भयावह है। अतः राष्ट्रीय एकात्मता की दृष्टि से पूरे समाज में समग्रता एवं समरसता का सामुदायिक भाव जगाने के लिये भारतीय मजदूर संघ ने अपने अंतर्गत 'सर्वपंथ समादर मंच' की स्थापना की है।

## स्वदेशी जागरण मंच

भारत के आर्थिक स्वातंत्र्य को अक्षुण्ण बनाये रखने तथा उसे स्वावलंबी, आत्मनिर्भर, गतिशील और स्वयंस्फूर्ति से विकसित होने एवं विश्व बाजार और आर्थिक उदारीकरण के नाम पर विकसित राष्ट्रों के आर्थिक साम्राज्यवाद के हस्तक विश्व बैंक, अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष और बहुराष्ट्रीय कंपनियों के खुले आक्रमण और नग्न प्रहार से भारत की अर्थव्यवस्था की रक्षा करने के लिये स्वदेशी जागरण मंच की स्थापना हुई है जिसमें भारतीय मजदूर संघ का बहुत बड़ा योगदान है।

भारतमाता को परम वैभव के उच्च शिखर पर ले जाने के लिये विविध क्षेत्रों में भारतीय मजदूर संघ द्वारा किये जा रहे बहुआयामी कार्यकलापों के विषय में अभी बहुत कुछ कहना शेष है। जिसके बारे में स्वतंत्र लेखन की आवश्यकता है। इस छोटी सी प्रस्तावना में सबका विवरण देना न्यायोचित नहीं है। इसके लिये भारतीय मजदूर संघ के समग्र साहित्य का अवलोकन करना जरूरी है। भारतीय मजदूर संघ इन्हीं विशेषताओं और विशिष्टताओं के कारण अपनी अलग पहचान बनाये हुये हैं और थोड़े ही समय में मजदूर क्षेत्र में प्रथम क्रमांक प्राप्त कर चुका है।

भारत का प्राचीन सांस्कृतिक, सामाजिक, राजनैतिक और आर्थिक इतिहास अखंड प्रेरणादायी है। कठिनाई यह है कि उसके अनेक पक्ष अज्ञात हैं क्योंकि उस समय भारतीयों की मनोवृत्ति इतिहास लिखने की नहीं थी। पाश्चात्य देशों में जिस प्रकार छोटी मोटी सभी ऐतिहासिक घटनाओं को वहां के लोगों ने लिपिबद्ध करके रखा है भारत में वैसा नहीं हुआ है। बीसवीं सदी में जब भारत का अन्य देशों से अधिक संपर्क हुआ और वहां के अच्छे गुणों का स्वागत करने की मानसिकता बनी तो यहां के जिज्ञासुओं ने भी कई ऐतिहासिक घटनाओं को लिखना प्रारंभ किया। यद्यपि अंधपरानुकरण से बचना चाहिए तथापि उनमें जो अच्छाई है उसे अवश्य ग्रहण करना चाहिए।

ऋग्वेद की एक ऋचा का प्रथम चरण इस प्रकार है :-

**आन्वो भद्राः क्रतवो यंतुं विद्वताः**

हमें विश्व के सभी भागों से अच्छा ज्ञान प्राप्त हो। इसी का आधार लेकर भारत के कई विद्वानों ने अनेक घटनाओं को लिपिबद्ध करना प्रारंभ किया

है, उसी प्रकार का यह भी एक प्रयास है। जिसमें १८५३ से लेकर २००० तक अर्थात् लगभग १५० वर्षों से भारतीय रेलवे पर चल रहे मजदूर आन्दोलन और तत्संबंधी घटित घटनाओं एवं उसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ के योगदान का संक्षिप्त वर्णन है।

भारतीय इतिहास को समझने में एक कठिनाई और आती है। जिन आन्दोलनों में लेखक स्वयं सक्रिय रूप से शामिल रहे हैं और प्रमुख घटनाओं से उनका निजी संबंध रहा है। उसके प्रसंग पर वे संकोचवश बहुत कम प्रकाश डाले हैं। इसका कारण भारतीय लोगों की अनामीपन की मानसिकता है।

भारत में अनामित्व और अदमित्व ये सबसे बड़े गुण माने जाते हैं। स्वयं लुप्त होकर कार्य में विलीन हो जाना अर्थात् आत्मविलोपी मानसिकता के कारण भी ऐसी कई महत्वपूर्ण घटनाओं की जानकारी जो मार्गदर्शन और निर्देशन के लिये आवश्यक होती है, नहीं मिलती। इस पुस्तक में भी इसकी झलक स्पष्ट दिखाई देती है कि जिन जिन घटनाओं से श्री अमलदार सिंह स्वयं संबंधित रहे हैं, उन प्रसंगों के वर्णन में उन्होंने भी संकोच प्रकट किया है। क्योंकि उनमें भी वही 'आत्मविलोपी व्यक्तित्व' का गुण है, जिसका वर्णन ऊपर किया गया है। अतः ऐसे प्रसंग, जो उनसे संबंधित रहे हैं, को लिखते समय उनकी कलम रूक गई है। जिन पाठकों को ऐसे प्रसंगों की पूरी जानकारी है, उनको इस पुस्तक को पढ़ने से ऐसा ही महसूस होगा। अमलदार सिंह भारतीय रेल मजदूर संघ की स्थापना काल से ही उसकी हर गतिविधियों से अवगत हैं। और उसमें तन मन धन से संलग्न रहते हुए योगदान किया है और उसके योजनाकार भी रहे हैं, तथा भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना के पूर्व भी १९४५ से १९६४ अर्थात् लगभग बीस वर्षों तक नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन से संबंधित) के प्रमुख पदों पर रहकर रेलवे पर चल रहे मजदूर आन्दोलन में सक्रिय रूप से भाग लेते रहे हैं।

अतः उनके द्वारा संकलित इतिहास की यह पुस्तक विश्वसनीय और पठनीय है। यद्यपि रेलवे के इतिहास पर अत्यंत शत प्रतिशत सत्य पुस्तक प्राप्त होना दुर्लभ है फिर भी यह पुस्तक इस दुर्लभता को सुलभ बनाने का अनोखा प्रयास करती है।

मजदूर आन्दोलन के इतिहास को सुरुचिपूर्ण भाषा में लिखना बहुत कठिन काम है। पर अमलदार सिंह ने इस नीरस और शुष्क काम को भी अपनी धारा प्रवाह मधुर भाषा में सरस और सुबोध बना दिया है। सत्य और बारीक जानकारियों से भी यह ऐतिहासिक पुस्तक सर्वोच्च मानक की दृष्टि से उच्च कोटि की अनूठी रचना है।

### भारतीय मजदूर संघ की स्थापना

लगभग अर्द्धशताब्दी बीत चुकी है। पुरानी पीढ़ी तो वस्तु स्थिति को अच्छी तरह से जानती है। किंतु नई पीढ़ी को कई बातों की जानकारी नहीं है। ऐसी स्थिति में यह पुस्तक नई पीढ़ी के लिये पथप्रदर्शक और अनेक प्रकार की जानकारी प्रदान करने वाली होगी। भारतीय मजदूर संघ के केवल रेलवे में ही काम करने वाले कार्यकर्ताओं को ही नहीं अपितु अन्य क्षेत्र के कार्यकर्ताओं के लिये भी यह पुस्तक उपयोगी सिद्ध होगी।

भविष्य में भारतीय मजदूर संघ के कार्यकर्ताओं को मजदूर आन्दोलन का नेतृत्व करते समय बीसवीं सदी के मजदूर आन्दोलन विशेष करके रेलवे उद्योग पर चल रहे मजदूर आन्दोलन की समग्र जानकारी मिलेगी। इस दृष्टि से इस पुस्तक का बहुत बड़ा महत्व है। भारतीय मजदूर संघ से बाहर के लोगों को भी जिनका मजदूर आन्दोलन से संबंध है, यह पुस्तक एक ही स्थान पर, महत्वपूर्ण जानकारी, लिखित रूप में प्रदान करने वाली सिद्ध होगी, इसका मुझे पूर्ण विश्वास है।

श्री अमलदार सिंह ने इस पुस्तक को लिखने के लिये जो अथक प्रयास किया है, उसके लिये उनको हार्दिक बधाई देते हुये, इसे सभी कार्यकर्ता पढ़ेंगे ऐसा विश्वास प्रकट करता हूँ।

**मुकुन्द गोरे**

राष्ट्रीय मंत्री भारतीय मजदूर संघ एवं  
प्रभारी श्रमशोध मंडल

# प्रथम भाग

भारतीय रेलवे मजदूर संघ स्थापना पूर्व  
रेलवे पर मजदूर आन्दोलन  
(1853 से 1964)





# रेलवे पर मजदूर आन्दोलन और भारतीय रेलवे मजदूर संघ का अभ्युदय

भारत में ब्रिटिश राज्य को स्थायित्व प्रदान करने और सुदृढ़ बनाने के लिये १८५३ में तत्कालीन वाइसराय लार्ड डलहौजी ने देश भर से कच्चा माल इकट्ठा करके ब्रिटेन भेजने और ब्रिटेन में बने हुए माल को भारत के बाजारों में पहुँचाने के लिये एवं आवश्यकतानुसार युद्ध सामग्री, अस्त्र-शस्त्र और सैनिकों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक शीघ्र ले जाने के लिये देश भर में रेलवे यातायात का जाल बिछाने की योजना बनायी थी । भारत का विकास कम, अपना हित साधना अधिक उनका लक्ष्य था। परिणामस्वरूप भारत में पहली रेलगाड़ी १६ अप्रैल १८५३ को बम्बई वी.टी. से थाना तक चली थी जो आज देश भर में एक कोने से दूसरे कोने तक राष्ट्रव्यापी शरीर में जीवनरेखा के समान फैली हुई है।

## रेलवे पर पहली हड़ताल

रेल कर्मचारियों की पहली हड़ताल १८६२ में कलकत्ता में हुई थी। जिसमें हावड़ा के १२०० कर्मचारियों ने भाग लिया था। उनकी माँग थी प्रतिदिन ८ घंटे से अधिक काम न लिया जाय।

## रेलवे पर पहला संगठन

रेलवे के उपर यूरोपियन और एंग्लोइंडियन रेल कर्मचारियों का पहला संगठन १८६७ में अमलगमेटेड सोसाइटी ऑफ रेलवे सर्वेन्ट, इंडिया एन्ड वर्मा के नाम से बना था, जिसका पंजीकरण १८८२ के भारतीय कम्पनी कानून के अन्तर्गत हुआ था। आगे चलकर यह १९२८ में नेशनल यूनियन ऑफ रेलवे मेन में बदल गई थी। यह केवल यूरोपियन और एंग्लोइंडियन रेलवे कर्मचारियों का संगठन था, जिसका मुख्य उद्देश्य अपने हितों के लिये ब्रिटिश सरकार से सुसम्बन्ध बनाये रखना और विशेष सुविधायें प्राप्त करना था। वास्तव में यह कोई विशुद्ध ट्रेड यूनियन नहीं था। बल्कि यह एक परस्पर हितों की पूर्ति का माध्यम था। इसका भारतीय मूल के रेल कर्मचारियों से कोई सम्बन्ध नहीं था जब कि १८७० में रेल कर्मचारियों की कुल संख्या में भारतीय कर्मचारियों की संख्या ३० प्रतिशत थी किन्तु एक भी भारतीय कर्मचारी उच्च पद पर नहीं था। १९२० में रेल कर्मचारियों की

कुल संख्या ७ लाख १० हजार थी, जिसमें ७ लाख भारतीय कर्मचारी थे, किन्तु उनमें से एक भी उच्च श्रेणी में नहीं था। डिस्ट्रिक्ट इंजीनियर अथवा ट्रैफिक अधिकारी के रूप में केवल एक या दो व्यक्ति थे।

### वेतन विषमता और सेवा स्थिति में भेदभाव

यूरोपियन और एंग्लोइंडियन कर्मचारियों को भारतीय कर्मचारियों से अधिक वेतन और विशेष सुविधायें मिलती थीं, जो समान काम के लिये समान वेतन और समान सेवा शर्तों के सिद्धांत के विपरीत था। इससे आम कर्मचारी असन्तुष्ट थे। फलस्वरूप १८६२ से १९०५ तक भिन्न-भिन्न रेलों पर कुल छः बार हड़तालें हुई थीं।

### रेलवे पर पहला वेतन आयोग

रेलवे पर पहली बार अडिटेचेशन आयोग की सिफारिशों के अनुसार उच्च श्रेणी के अधिकारियों का वेतन बढ़ा दिया गया था, किन्तु साधारण कर्मचारियों को कोई लाभ नहीं मिला था। फलस्वरूप जी.आई.पी. रेलवे के सहायक स्टेशन मास्टर्स और तार बाबूओं ने १८६६ में ६ मई से १३ मई तक हड़ताल की। इसी प्रकार ईस्टर्न बंगाल और ईस्ट इंडियन रेलवे पर भी १९०६ में हड़तालें हुई। समस्तीपुर रेलवे कारखाने के कर्मचारियों ने ६ दिन की हड़ताल के पश्चात् कुछ अकाल राहत भत्ता प्राप्त किया था। एम.एस.एम रेलवे के कर्मचारियों ने यथोचित आर्थिक राहत की माँग के लिये पाँच सप्ताह की बड़ी हड़ताल की थी किन्तु विशेष सफलता नहीं मिली।

### रेलवे बोर्ड का गठन

१९०१ में रेलवे के कामकाज के बारे में जांच पड़ताल करने और सुधार लाने के लिये अपना सुझाव देने और रपट पेश करने के लिये प्रसिद्ध रेलवे विशेषज्ञ सर थॉमस रोबर्टसन की नियुक्ति हुई थी, जिनकी सिफारिशों के अनुसार १९०५ में रेलवे का प्रबन्धन और नियंत्रण पी.डब्ल्यू.डी. (लोक निर्माण विभाग) की रेलवे शाखा से बदलकर भारत सरकार के वाणिज्य और उद्योग विभाग के अन्तर्गत नवगठित रेलवे बोर्ड को सौंप दिया गया।

### रेलवे पर दूसरा वेतन आयोग

१९१२ में आइजमिगटन आयोग ने रेलवे में अच्छे कर्मचारियों की भर्ती के लिये उच्च श्रेणी के कर्मचारियों को अच्छा वेतन देने की सिफारिश की

थी जिसका साधारण श्रेणी के कर्मचारियों के मन पर बुरा प्रभाव पड़ा था और १९१३ में २६ मई को एम.एस.एम. रेलवे पर हड़ताल हो गई, इसके सहानुभूति में जी.आई.पी. रेलवे और बी.बी. एण्ड सी.आई. रेलवे पर भी हड़तालें हुई।

### प्रथम विश्व युद्ध १९१४-१९१८

१९१४ में प्रथम विश्व युद्ध छिड़ गया जिसके कारण जीवनावश्यक वस्तुओं की चौतरफा कमी महसूस होने लगी और महंगाई आसमान छूने लगी। भारत सरकार इस परिस्थिति का जायजा लेने के लिये रेलवे के भूतपूर्व महलेखाधिकारी हेसेल्टीन को नियुक्त किया जिन्होंने गहरी जांच पड़ताल के बाद कर्मचारियों के वेतन में १९१७ के आधार पर १० प्रतिशत से लेकर ३० प्रतिशत की वृद्धि करने की सिफारिश की। किन्तु सरकार ने ६०० रुपये तक मासिक वेतन पाने वाले सभी कर्मचारियों के वेतन में केवल १२ महीने के लिये ५ प्रतिशत की ही वृद्धि की। २५ जून १९१७ को जी.आई. पी. रेलवे के माटुंगा कारखाने के पाँच हजार मजदूरों ने हड़ताल किया जिनका साथ परेल कारखाने के मजदूरों ने भी दिया। १८ जुलाई १९१७ को परेल कारखाने के मजदूरों ने हड़ताल की जिसमें माटुंगा कारखाने के मजदूर भी शामिल हो गये। फलस्वरूप सरकार ने तालाबन्दी घोषित कर दी और ये कारखाने बम्बई के गवर्नर को ज्ञापन देने के पश्चात् २१ अगस्त १९१७ को पुनः खुले। इसी कालावधि में अवध रुहेलखण्ड रेलवे पर भी हड़तालें होती रहीं। १९१८ में प्रथम विश्व युद्ध की समाप्ति के पश्चात् युद्ध जनित अर्थव्यवस्था के कारण देश की आर्थिक स्थिति बंद से बंदतर हो गई। महंगाई आसमान छूने लगी, जीवन स्तर निरंतर गिरता गया, अतः अधिक वेतन के लिये कर्मचारियों के मन में असन्तोष बढ़ता गया। फलस्वरूप बंगाल और नार्थ वेस्टर्न रेलवे, रुहेलखंड और कुमायूँ रेलवे और ईस्ट इंडियन रेलवे में जोरदार हड़तालें हुई। जमालपुर रेलवे कारखाने में ७ दिसम्बर १९१६ से ६ जनवरी १९२० तक हड़ताल हुई जिसमें सोलह हजार कर्मचारी शामिल थे। जी.आई.पी. रेलवे के परेल कारखाने के सात हजार मजदूर अगस्त १९२० में दो माह तक हड़ताल पर रहे। इसी प्रकार की हड़तालें ईस्ट इंडियन रेलवे, एम. एस. एम. रेलवे और नार्थवेस्टर्न रेलवे पर भी हुई। १९२० में अप्रैल और मई माह में मोगलपुरा के लोको और सी. एण्ड डब्ल्यू. कारखाने तथा बहुत से स्टेशनों के कर्मचारी हड़ताल पर रहे और बी.बी.सी.आई. रेलवे के परेल कारखाने के सात हजार

मजदूर फरवरी १९२१ में पन्द्रह दिन तक हड़ताल पर थे। इन्हीं दिनों में जी. आई.पी. रेलवे रूहेलखंड और कुमायूँ रेलवे बी.बी.सी.आई. रेलवे और नार्थवेस्टर्न रेलवे पर भी छिटपुट हड़ताले होती रहीं। आसाम, बंगाल रेलवे पर २५ मई, १९२१ से ३१ अगस्त, १९२१ तक और २ फरवरी, १९२२ से १४ अप्रैल १९२२ तक हड़तालें हुईं। इस प्रकार १९२० तक रेलवे पर कुल २८ हड़तालें हो चुकी थीं।

### रेलवे पर मजदूर संघों की स्थापना

रेल मजदूरों का पहला संगठन १९१६ में एम.एस.एम. रेलवे पर बना। तत्पश्चात् बी.बी. एण्ड सी.आई. रेलवे इम्प्लाइज एसोसिएशन, अहमदाबाद और बी.बी. एण्ड सी.आई. रेलवे इम्प्लाइज यूनियन/परेल तथा जी.आई.पी. रेलवे वर्क्समैन यूनियन बनी। इसके तुरन्त बाद नार्थवेस्टर्न रेलवे यूनियन, ईस्ट बंगाल रेलवे इंडियन इम्प्लाइज यूनियन, कचरापारा वर्कर्स यूनियन, ईस्ट बंगाल रेलवे स्टाफ एसोसिएशन और साउथ इंडियन रेलवे लेबर यूनियन की स्थापना हुई। १९२१ में जी.आई.पी. रेलवे स्टाफ यूनियन की स्थापना हुई।

### आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस की स्थापना

प्रथम विश्वयुद्ध की समाप्ति के पश्चात् १९१६ में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन (आई.एल.ओ.) का निर्माण हो चुका था और उसमें भारत के श्रमिकों का प्रतिनिधित्व करने के लिये १९२० में लाला लाजपत राय की अध्यक्षता में ऑल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस की स्थापना हुई।

१९२० में रेलवे पर कुल २१ यूनियनें बन गई थीं। इसमें से ११ यूनियन ऑल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस से सम्बद्ध थीं।

### कर्मचारी मुआवजा अधिनियम १९२३

काम करते समय, दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण कर्मचारियों की मृत्यु हो जाने या चोट लगने के कारण अस्वस्थ हो जाने या अंग भंग हो जाने से काम करने की क्षमता में कमी आ जाने के कारण उनके आश्रितों अथवा उनको मिलने वाले वेतन के आधार पर नकद मुआवजा देने की जिम्मेदारी नियोक्ताओं पर डालने के लिये इस अधिनियम का निर्माण हुआ था। यह १ जुलाई १९२४ से लागू है और समय-समय पर इसमें मजदूरों के हित में संशोधन होते रहे हैं।

## आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन की स्थापना

विभिन्न रेलवे पर यूनियन बन जाने के पश्चात् १६ फरवरी १९२५ को गिरगाम बम्बई में राय साहेब चन्द्रिका प्रसाद तिवारी की अध्यक्षता में ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन की स्थापना हुई। इसके पहले महामंत्री श्री मुकुन्द लाल सिरकार बने। अभी तक रेलवे पर कुल २५ यूनियन बन चुकी थी जिनकी सदस्य संख्या लगभग पच्चास हजार थी। उनमें से केवल १३ यूनियन अब तक आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन से सम्बद्ध थीं। फेडरेशन की स्थापना के पाँच वर्ष पश्चात् १८ फरवरी १९३० को भारत सरकार के वाणिज्य और रेलवे विभाग के सचिव सर जार्जरेनी ने ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन को मान्यता प्रदान की। किन्तु इससे न तो रेल कर्मचारियों की स्थिति में कोई सुधार हुआ और न ही उनके असन्तोष में किसी प्रकार की कमी आई। बल्कि अभिनवीकरण और छंटनी के लिये नियुक्त रेवेन कमेटी की सिफारिशों से मजदूरों में असन्तोष बढ़ता ही गया, इसी समय नार्थ वेस्टर्न रेलवे के रावलपिंडी कारखाने में यूनियन कार्यकर्ता को नौकरी से निकाल दिये जाने के कारण २६ मार्च, १९२५ को हड़ताल हो गई जो १७ जून १९२५ को समाप्त हुई। इस हड़ताल में लगभग बाइस हजार मजदूरों ने भाग लिया जिसमें से लगभग आठ हजार मजदूरों को प्रताड़ित किया गया और नौकरी से निकाला गया। एक गोरे सहायक इंजीनियर के दुर्व्यवहार के कारण बंगाल नार्थवेस्टर्न रेलवे पर भी २० मार्च १९२५ से १३ जून १९२५ तक हड़ताल हुई जिसमें लगभग तीन हजार मजदूरों ने भाग लिया था।

### भारतीय ट्रेड यूनियन अधिनियम १९२६

ब्रिटिश ट्रेड यूनियन अधिनियम १९०६ की तरह भारतीय ट्रेड यूनियन अधिनियम १९२६ का निर्माण हुआ जिसके अन्तर्गत मजदूर संघों के पंजीकरण की व्यवस्था की गई और उसको कानूनी संस्था का दर्जा प्राप्त हुआ।

### स्थानान्तरण और छंटनी के विरोध में लगातार हड़तालें

६ फरवरी, १९२७ को बंगाल-नागपुर रेलवे के खड़गपुर कारखाने के मजदूरों ने अपनी यूनियन के मंत्री के स्थानान्तरण के विरोध में एक दिन की हड़ताल की और १२ फरवरी से अनिश्चितकालीन हड़ताल का निर्णय लिया जो १० मार्च, १९२७ तक चली और उसमें लगभग पचीस हजार कर्मचारियों ने भाग लिया। दूसरी बार पुनः उसी कारखाने में छंटनी के

विरुद्ध, जिसमें रेवेन कमेटी की सिफारिशों के आधार पर रेलवे ने ७ सितम्बर, १९२७ को १७०० मजदूरों को बरखास्तगी का नोटिस दिया था, लम्बी हड़ताल हुई जो सितम्बर से दिसम्बर तक चली किन्तु हड़ताल असफल रही और १७०० मजदूरों की एक मुश्त छंटनी हो गई पर यूनियन और फेडरेशन कुछ न कर सका।

१९२८ में स्थिति और भी खराब हो गई। वेतन कटौती, अधिकारियों के दुर्व्यवहार और नौकरी की असुरक्षा के विरुद्ध मजदूरों में असंतोष बढ़ता रहा फलस्वरूप ईस्ट इंडियन रेलवे के लिलुआ कारखाने के मजदूरों ने जनवरी १९२८ के अन्त में एक दिन की हड़ताल की और ५ मार्च १९२८ को ४ मजदूर नौकरी से निकाल दिये गये इसके विरोध में मजदूरों ने पुनः हड़ताल की। रेलवे ने ७ मार्च, १९२८ को कारखाने में तालाबन्दी घोषित कर दी जिससे बारह हजार मजदूर बेकार हो गये। २१ मार्च, १९२८ को एक सभा से वापस आते हुए ४०० निहत्थे मजदूरों पर पुलिस ने गोली चला दी जिसमें २ मजदूर मारे गये ३५ मजदूर घायल हो गये। परिणामस्वरूप सभी विभाग के कर्मचारियों में रोष व्याप्त हो गया। हावड़ा, आसनसोल, कलकत्ता, अन्डाल कारखाना आदि के कर्मचारियों ने क्रमशः २५ मई और ८ जून को सहानुभूतिक हड़तालें की और पुन ३० जुलाई, १९२८ से ८ अगस्त, १९२८ तक लगातार हड़ताल रही। इसी समय साउथ इंडियन रेलवे पर भी बड़े पैमाने पर छंटनी हो रही थी जिसके विरोध में वहां के मजदूरों ने २० जुलाई १९२८ से ३० जुलाई १९२८ तक हड़ताल की। इस हड़ताल में कुछ हिंसात्मक घटनायें भी घटीं और कुछ लोग गिरफ्तार भी हुए। निजाम स्टेट रेलवे के लालागुडा कारखाने के लगभग तीन हजार मजदूरों ने अपनी मांगों के लिये १६ अगस्त, १९२८ से २२ अगस्त १९२८ तक हड़ताल की।

### औद्योगिक विवाद अधिनियम १९२६

१९२६ में ट्रेड यूनियन डिस्प्यूट एक्ट (औद्योगिक विवाद अधिनियम) का निर्माण हुआ। इस अधिनियम के अन्तर्गत मजदूर और मालिक, नौकर और नियोक्ता के बीच उठे विवाद को हल करने के लिये समझौता समिति (कन्सीलियेशन बोर्ड) औद्योगिक न्यायालय (इंडिस्ट्रियल कोर्ट) आदि की व्यवस्था की गई। इसका लाभ रेलवे पर सर्वप्रथम बी०बी० एंड सी०आई रेलवे इम्प्लाइज यूनियन ने दोहद के विवाद में उठाया था।

## रायल कमीशन (व्हिटले कमीशन)

जुलाई १९२६ में भारत में कार्यरत मजदूरों की सेवा स्थिति और आर्थिक दशा की जांच करने और उस पर अपनी रिपोर्ट देने के लिये ब्रिटिश सरकार ने माननीय जे० एच० व्हिटले की अध्यक्षता में रायल कमीशन की नियुक्ति की जिसने १४ मार्च, १९३१ को अपनी रिपोर्ट पेश की। इस रिपोर्ट में बहुत सी लाभप्रद सिफारिशें भी शामिल थीं, जिनका कार्यान्वयन अभी तक नहीं हो सका है। रेल कर्मचारी के बच्चे को नौकरी देने की भी सिफारिश इसने की थी। १९३० में रेलवे कर्मचारी बड़े पैमाने पर छंटनी के शिकार होने के साथ-साथ काम के अधिक घंटे, कम वेतन, वर्ण और रंगभेद, बढ़ते हुए दमन और दंड से अत्याधिक परेशान हो रहे थे, उनमें असन्तोष बढ़ता जा रहा था। इसी विस्फोटक परिस्थिति में जी० आई० पी० रेलवेमेन्स यूनियन आर० एस० रुडकर की अध्यक्षता में हड़ताल की तैयारी कर रही थी तब तक उनके महमन्त्री पुरन्दरे को नौकरी से निकाल दिया गया और उपाध्यक्ष डी० वी० कुलकर्णी को निलम्बित कर दिया गया। अतः ४ फरवरी १९३० को हड़ताल हो गई। इस हड़ताल का समर्थन उस समय पंडित जवाहर लाल नेहरू ने भी किया था और यह हड़ताल १५ अप्रैल १९३० तक चली थी, जिसमें बाइस हजार छः सौ कर्मचारियों ने भाग लिया था। इस हड़ताल के दौरान कई स्थानों पर पुलिस ने लाठी चार्ज किया और गोली भी चलाई जिसमें दो मजदूर मारे गये और बहुत से गिरफ्तार हुए। परेल और माटुंगा कारखानों से दो हजार मजदूर नौकरी से निकाल दिये गये और लगभग इतने ही मजदूर झांसी और दूसरे कारखाने से भी निकाले गये। इसी प्रकार निजाम स्टेट रेलवे के लालागुडा कारखाने में भी सितम्बर १९३० में कुछ दिनों तक हड़ताल रही।

## मरफी जांच अदालत की नियुक्ति

१९३१ में सरकार ने मुम्बई उच्चन्यायालय के न्यायाधीश स्टीफन जेम्स मरफी की अध्यक्षता में सरकारी जाँच अदालत नियुक्त की, जिनकी सिफारिशें बिल्कुल असंतोषजनक रही। १९३१ में विश्वव्यापी आर्थिक मन्दी के कारण सभी उद्योग धंधे लड़खड़ाने लग गये थे। इसका कुप्रभाव रेलवे उद्योग पर भी पड़ रहा था। फलस्वरूप रेलवे के खर्च में मितव्ययता के नाम पर सभी रेल कर्मचारियों का वेतन १ दिसम्बर १९३१ से घटा दिया गया, सवेतन छुट्टी कम कर दी गई और पास की सुविधा में कटौती कर दी गई। शहर भत्ता वगैरह बिल्कुल बन्द कर दिया गया। बड़े पैमाने पर मजदूरों की छंटनी होने

लगी और बचे हुए मजदूरों पर काम के घंटे और काम का बोझ बिना किसी आर्थिक लाभ के बढ़ने लगा। बीच बीच में बिना वेतन बैठकी भी दी जाने लगी थी, जिसके कारण महीने के अन्त में मिलने वाला वेतन बराबर घटता जा रहा था। अब तक छंटनी के नाम पर चालीस हजार पांच सौ मजदूरों को नौकरी से निकाला जा चुका था और पांच हजार मजदूरों की पदावनति हो चुकी थी तथा बारह हजार मजदूरों को बैठकी दी जा चुकी थी।

### छंटनी उपसमिति की नियुक्ति

अब रेलवे ने शनभुगम शेटी की अध्यक्षता में छंटनी उपसमिति नियुक्त की तथा सात हजार पांच सौ और मजदूरों को नौकरी से निकालने की इच्छा जाहिर की और बैठकी का समय और बढ़ा देने की योजना बनाई। इन सब कारणों से रेल मजदूरों में असन्तोष की लहर दौड़ गई। इसी समय जी० आई० पी० रेलवे ने माटुंगा कारखाने में बैठकी का समय बढ़ा दिया। और काम का दिन महीने में मात्र १८ दिन रह गया। फलस्वरूप वहां स्वयं स्फूर्त हड़ताल हो गई और रेल प्रशासन ने ६ जनवरी १९३२ को तालाबन्दी घोषित कर दी जो २० जनवरी १९३२ तक लागू रहा। इसी प्रकार एम० एस० एम० और रूहेलखंड कुमायूँ रेलवे पर भी विरोध प्रदर्शन होते रहे। छंटनी और वेतन कटौती के विरोध में एम० एस० एम० रेलवे के पेरम्बूर, आरकोनम और हुबली कारखानों के मजदूरों ने २४ अक्टूबर, १९३२ से ७ जनवरी १९३३ तक लगातार हड़ताल की।

### संघीय रेलवे प्राधिकरण का गठन

रेलवे के कामकाज के बारे में भारत सरकार के कागजात के आधार पर भारत सरकार अधिनियम १९३५ के अर्न्तगत संघीय रेलवे प्राधिकरण के गठन की कानूनी व्यवस्था की गई। जुलाई १९३६ में रेलवे बोर्ड ने चार हजार और मजदूरों की छंटनी का आदेश दे दिया। लोक लेखा समिति की सिफारिशों पर रेलवे में मितव्ययता लाने के लिये २० अक्टूबर १९३६ को लन्दन एंड नार्थ ईस्टर्न रेलवे के चीफ जनरल मैनेजर की अध्यक्षता में वेजउड रेलवे जांच समिति की नियुक्ति हुई। यह समिति भारत में लगभग तीन महीने तक दिल्ली, कलकत्ता, बंबई, मद्रास, सिकन्दराबाद, लखनऊ, कानपुर और लाहौर का दौरा किया। जी० आई० पी०, बी०बी० एंड सी० आई०, एम० एस० एम०, ईस्ट इंडियन, ईस्टर्नबंगाल, बंगाल नागपुर आसाम बंगाल, बंगाल एंड नार्थवेस्टर्न रेलवे पर एजेन्टों और अधिकारियों से विचार-विमर्श किया तथा आसाम ,



बंगाल, बम्बई, मद्रास, पंजाब और यू० पी० प्रान्त की सरकारों के प्रतिनिधियों से परामर्श किया। २० फरवरी १९३७ को बम्बई से लन्दन रवाना हो गई। यद्यपि इस समिति ने मितव्ययता के लिए मजदूरों की छंटनी और उनके वेतनमान में कमी को अनुचित ठहराया। फिर भी रेलवे प्रशासन पर उसका कोई असर नहीं पड़ा और सभी मजदूर विरोधी कार्य ज्यों के त्यों चलते रहे। १ अगस्त १९३६ को खड़गपुर कारखाने के सात हजार मजदूरों ने ले - ऑफ (बैठकी) के विरोध में सत्याग्रह किया और १३ सितम्बर १९३६ को बंगाल नागपुर रेलवे के छब्बीस हजार मजदूरों ने हड़ताल की जो १० फरवरी १९३७ तक जारी रही। १९२४ से १९३६ तक के बारह वर्षों में लगभग पन्द्रह प्रतिशत अर्थात् एक लाख चौदह हजार मजदूरों की छंटनी हुई। कई हजार मजदूरों की पदावनति हुई और नवनि्युक्त मजदूरों का वेतनमान स्थायी रूप से दस से तीस प्रतिशत तक घटा दिया गया। उनके सवेतन अवकाश में कमी की गई और पास की सुविधाएं कम कर दी गई।

### वेतन भुगतान अधिनियम १९३६

यह अधिनियम नियुक्ताओं पर कुछ श्रेणी के मजदूरों के वेतन को निश्चित अवधि के अन्दर भुगतान करना अनिवार्य बनाता है तथा उनको वेतन भुगतान में विलम्ब करने तथा अनधिकृत कटौती करने से रोकता है।

### द्वितीय विश्वयुद्ध एवं साम्यवादियों का देश के साथ गद्दारी

१९३६ में एक ओर जर्मनी-इटली और जापान ( धुरी राष्ट्रों ) और दूसरी ओर ब्रिटेन फ्रांस और संयुक्त राष्ट्र-अमरीका (मित्र राष्ट्रों) के बीच में युद्ध छिड़ गया। इस युद्ध में साम्यवादी रूस, सम्राज्यवादी ब्रिटेन और फ्रांस तथा पूंजीवादी अमेरिका के साथ था। अतः भारत के साम्यवादियों ने अपने राष्ट्र की परतंत्रता या स्वतंत्रता की परवाह किये बिना इस सम्राज्यवादी और पूंजीवादी युद्ध को लोकयुद्ध और जनयुद्ध का नाम दिया तथा बिना शर्त ब्रिटेन के पिछलग्गू बन गये। साम्यवादियों ने अवसरवादियों को साथ लेकर अपने नेतृत्व वाली यूनियनों और आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन को ब्रिटिश सरकार का पिट्टू बना दिया तथा युद्ध प्रयासों में भरपूर सहयोग देने लगे, जिसकी पुष्टि १३ अप्रैल १९४२ को आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन और रेलवे बोर्ड की विशेष बैठक से होती है। रेलवे बोर्ड के चीफ कमिशनर ने जी.आई.पी. रेलवेमेन्स यूनियन द्वारा अपने सदस्यों से युद्ध प्रयासों में जी जान

से जुट जाने के लिये किये गये आवाहन की भूरि-भूरि प्रशंसा की और दूसरी यूनियनों से भी ऐसा ही करने की इच्छा प्रकट की। इसके उत्तर में आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन के तत्कालीन अध्यक्ष श्री जमनादास मेहता ने अपने सभी संलग्न संघों की और चीफ कमीशनर को तहेदिल से सहयोग देने का वचन दिया। रेलवे के तीन बड़े कारखाने अस्त्र-शस्त्र बनाने के लिये पूर्णतया सेना को सुपुर्द कर दिये गये और शेष कारखानों में भी सेल, ग्रेनेड आदि युद्ध सामग्री बनने लगी। बहुत से तकनीकी रेल कर्मचारी खाकी वर्दी में युद्ध सीमा पर सैनिकों के वेष में सैनिकों से कंधा मिलाकर काम करने लगे। रेलवे यातायात का प्राथमिकता के आधार पर भरपूर उपयोग युद्ध सामग्री, अस्त्र-शस्त्र और सैनिकों के आवागमन में होने लगा। बदले में यूनियन और फेडरेशन के नेता सरकारी मेहमान बनकर रुस, अमेरिका, ब्रिटेन और फ्रांस की सैर करते रहे। किन्तु आम रेल मजदूरों में देशभक्ति की भावना अब भी मौजूद थी जिसका प्रकटीकरण राष्ट्रीय नताओं की गिरफ्तारी, भारत छोड़ो आन्दोलन और नववहन कान्ति जैसे अवसरों पर स्वयं स्फूर्त हड़ताल के रूप में होता रहा।

### आजाद हिन्द फौज का गठन

यहाँ यह उल्लेखनीय है कि नेता जी सुभाष चन्द्र बोस जिनकी यह मान्यता थी कि अंग्रेजों से आजादी सोने की तस्तरी में सजा कर कभी नहीं मिलेगी उसके लिए हर प्रकार का त्याग और बलिदान करना ही होगा। वे १९२१ से १९४० तक ग्यारह बार जेल जा चुके थे। वे द्वितीय विश्व युद्ध को देश की स्वतंत्रता के लिए एक अच्छा अवसर समझकर जनवरी १९४१ में अंग्रेजों की तमाम कड़ी निगरानी और चौकसी के बावजूद जियाउद्दीन पठान का वेष धारण करके भारत से बाहर चले गये और आजाद हिन्द फौज का गठन किया। सिंगापुर से इम्फाल तथा कोहिमा तक फैली २७७५ मील के इस मोर्चे पर आजाद हिन्द फौज का मुकाबला डेढ़ लाख ब्रिटिश फौज तथा ६ हजार हवाई जहाज से हो रहा था। ६० हजार ब्रिटिश फौजी मारे गये तथा २६ हजार से अधिक आजाद हिन्द फौज के सैनिक शहीद हुए। परन्तु डेढ़ लाख वर्ग मील क्षेत्र पर आजाद हिन्द सरकार का कब्जा हो गया। अंडमान द्वीप को आजाद कराकर उसका नाम शहीद द्वीप और निकोबार द्वीप का नाम स्वराज द्वीप रखा गया। उधर आजाद हिन्द फौज के सेनानी भारत को मुक्त कराने के लिए शहीद हो रहे थे और इधर भारत के कम्युनिस्ट उन्हें "जपानी एजेन्ट" "तोजो का कुत्ता" "जैसी गालियां दे रहे

थे। द्वितीय विश्व युद्ध का परिणाम अनुकूल न रहने से आजाद हिन्द फौज को पीछे हटना पड़ा। परन्तु नेता जी के इस प्रहार ने निश्चित रूप से ब्रिटिश सरकार की नींव को हिलाकर रख दिया। कांग्रेसियों का यह भ्रम कि केवल कांग्रेस के आंदोलन के कारण भारत आजाद हुआ बिल्कुल निराधार है। वास्तव में उस समय विभिन्न प्रकार के क्रांतिकारी प्रयास हुए। उसके कारण अंग्रेजों को भारत छोड़ने पर विवश होना पड़ा। १९२५ में राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ की स्थापना हो चुकी थी। संघ के संस्थापक डा. हेडगेवार जी ने भी, सुभाष बाबू की तरह डाक्टरी की परीक्षा उत्तीर्ण कर अपना धंधा नहीं जमाया। लग गये समाज में व्याप्त रोग के निदान में। उनकी भी राष्ट्र सेवा की यात्रा कांग्रेस से प्रारम्भ होकर, क्रान्तिकारी संगठनों से होती राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ की स्थापना पर समाप्त हुई। डा० हेडगेवार तथा सुभाष बाबू में बहुत कुछ साम्य था। काश! दोनों राष्ट्रभक्त कुछ वर्षों तक साथ रहकर काम कर पाते तो आज देश का चित्र ही कुछ और होता।

बढते हुये राष्ट्रवादी प्रभाव के कारण अंग्रेजों को चिन्ता होने लगी थी। "फूट डालो और राज्य करो" के आधार पर शासन चलाने वाले अंग्रेजों को लगा कि यदि यहां के समाज में स्वाभिमान निर्माण हो गया, और एकता स्थापित हो गयी तो शासन करना दुष्कर हो जायेगा। अंग्रेज चाहते थे कि यहां से जाने के बाद भी भारत शक्तिशाली राष्ट्र के रूप में न उभरे, इसलिये देश का विभाजन चाहते थे। विभाजन को मूर्तरूप देने के लिये ही अंग्रेजों ने हमें जल्दीबाजी में आजादी दे दी। वास्तव में आजादी देने की निर्धारित तिथि १५ अगस्त १९४७ न होकर और आगे थी। परन्तु अंग्रेजों को यह विश्वास होने लगा कि हिन्दुत्ववादी शक्तियां बढ़ रहीं हैं। यदि कुछ समय और रुका तो भारत को खंडित कर आजादी देने का मन्सूबा कभी पूरा नहीं होगा अतः नियत समय से पूर्व आजादी देनी पड़ी यह बात तत्कालीन वायसराय लार्ड माउंटबेटन के प्रेस सलाहकार ने स्वयं अपनी पुस्तक में स्वीकार किया है।

**महंगाई भत्ता जांच आयोग, नियंत्रित मूल्य की दुकानें और युद्ध बोनस**

भारत सरकार ने १९४० में माननीय न्यायधीश श्री बी.एन. राऊ की अध्यक्षता में महंगाई भत्ता जांच आयोग की नियुक्ति की जिसकी सिफारिशों के अनुसार लगभग पांच लाख कर्मचारियों को पहली बार सितम्बर १९४० से क्रमशः दो रूपया, ढाई रूपया और तीन रूपया प्रतिमाह महंगाई भत्ता दिया

गया जो १ नवम्बर १९४१ से बढ़ाकर तीन रूपया, बारह आना और चार रूपया आठ आना प्रतिमाह कर दिया गया। तथा पुनः १५ जून १९४२ से ७ रूपया, आठ रूपया बारह आना और दस रूपया आठ आना प्रतिमास हुआ एवं १ फरवरी १९४३ से आठ रूपया, ग्यारह रूपया, चौदह रूपया और सोलह रूपया प्रतिमास हुआ। १ जुलाई १९४४ से वेतन का दस प्रतिशत किन्तु न्यूनतम नौ रूपया, ग्यारह रूपया, चौदह रूपया, सोलह रूपया और अठारह रूपया हुआ। १ सितम्बर १९४१ में सर्वप्रथम जी. आई. पी. और ईस्टर्न रेलवे पर नियंत्रित मूल्य की गल्ले की दूकानें खोली गईं जो बाद में धीरे-धीरे सभी रेलवे पर खुली जिनकी संख्या १९४२-४३ के अन्त तक एक सौ साठ हो गई थी। इनसे पांच लाख रेल कर्मचारी लाभान्वित हो रहे थे। अगस्त १९४३ तक इन दुकानों की संख्या तीन सौ चौदह हो गई थी तथा अक्टूबर १९४४ तक सात सौ उन्नीस हो गई।

इसके अतिरिक्त रेलवे के कारखानों में युद्ध सामग्री बनाने वाले मजदूरों को ३ सितम्बर १९३६ से युद्ध समाप्ति तक के लिये प्रतिमास एक दिन का अतिरिक्त वेतन युद्ध बोनस के रूप में मिलने लगा था।

### राजाध्यक्ष पंचाट की नियुक्ति

भारत सरकार ने १९४६ में रेल कर्मचारियों के लिये काम कें घंटे, साप्ताहिक और सावधिक अवकाश, सवेतन व अर्द्धसवेतन छुट्टी के नियम, समयोपरि भत्ता पाने की पात्रता, कन्टीन्यूअस, एसेन्सियल एवं इन्टरमिटेन्ट (निरंतरता, अनिवार्य एवं मध्यकालिक) कर्मचारियों की परिभाषा एवं उनके कार्यावधि, विश्राम और समयोपरि भत्ता आदि निर्धारण करने के लिये माननीय न्यायाधीश राजाध्यक्ष की अध्यक्षता में पंचाट नियुक्त किया।

### प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति

भारत सरकार ने १० मई, १९४६ को भूतपूर्व न्यायाधीश माननीय सर श्रीनिवास वरदाचारी की अध्यक्षता में सभी केन्द्रिय सरकारी कर्मचारियों के लिए आठ सदस्यों वाला प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्त किया, जिसके सदस्य सर्वश्री एस. हुसेन, एन.बी. गाडगील, फ्रैंक अन्थोनी, सरदार मंगल सिंह, एन.एम. जोशी, वाडीलाल भाई, सी. बी. एस राव और सचिव श्री के. आर.पी. आयंगर थे। रेलवे बोर्ड ने २५० रूपया तक प्रतिमास वेतन पाने वाले रेल कर्मचारियों को अगस्त १९४६ से चार रूपया आठ आना प्रतिमास अन्तरिम

राहत दिया। वेतन आयोग ने अपनी अन्तिम रिपोर्ट लगभग एक वर्ष में ३० अप्रैल १९४७ को प्रस्तुत कर दी जिसकी सिफारिशें १ जनवरी १९४७ से लागू की गई। भारत सरकार ने प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश १६ मई १९४७ को प्रकाशित किया था। आयोग ने १९४७ के प्रारम्भ में औसत जीवन मूल्य निर्देशांक २३५ (१९३६=१००) पर अकुशल मजदूरों और चपरासियों के लिये न्यूनतम वेतन ३० रूपया प्रतिमास तथा बाबूओं और कुशल कामगारों को ५५ रूपया प्रतिमास वेतन देने की सिफारिश की थी। वेतन आयोग ने पहली बार जीवन वेतन के लक्ष्य को सिद्धांत रूप में स्वीकार किया था। इस वेतन आयोग ने निम्न कोटि एवं उच्च कोटि के वेतन में व्याप्त भारी विषमता को कुछ हद तक कम किया और वेतन ढांचे में एकरूपता लाने का भी प्रयास किया था। कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों के बच्चों के लिये कुछ शैक्षणिक सहायता प्रदान करने की भी सिफारिश की थी। प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग ने मंहगाई भत्ते के बारे में सिफारिश की थी कि मंहगाई भत्ते का पुनरावलोकन प्रति छठवें मास किया जाय और जीवनमूल्य निर्देशांक में २० अंक की घट बढ़ के आधार पर मंहगाई भत्ते की रकम में परिवर्तन किया जाय। यद्यपि इस सिफारिश को भारत सरकार ने अपने १६ मई १९४७ की विज्ञप्ति ( डिकलरेशन) में पूर्णरूपेण स्वीकार किया था, किन्तु इस पर कभी भी अमल नहीं किया और हर बार रेल कर्मचारियों को मंहगाई भत्ते के लिये संघर्ष करना पड़ा तथा बारबार हड़ताल तक की नोटिस देनी पड़ी और कई अवसर पर डी.ए. कमीशन, डी.ए. कमेटी आदि की नियुक्ति होती रही।

### साउथ इंडियन रेलवे पर आम हड़ताल

यद्यपि रेलवे बोर्ड और ऑल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन के मध्य राजाध्यक्ष पंचाट प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति और अन्तरिम राहत की घोषणा के पश्चात् समझौता हो चुका था और फेडरेशन ने २७ जून १९४६ की अर्धरात्रि से प्रस्तावित आम हड़ताल की अपनी नोटिस वापस ले ली थी फिर भी साउथ इंडियन रेलवे के कट्टरपंथी साम्यवादियों ने २३ जुलाई १९४६ को कारखाने में अचानक हड़ताल करवा दी। पुनः एक माह पश्चात् लेबर यूनियन और स्टेशन मास्टर एसोसिएशन ने २४ अगस्त १९४६ की रात्रि से २२ सितम्बर १९४६ की शाम तक हड़ताल की जिसमें अधिकतम लगभग तेइस हजार मजदूरों ने भाग लिया।

## नियोगी समिति की नियुक्ति

रेल में कार्यरत कर्मचारियों की फालतू संख्या निर्धारित करने और उन्हें खपाने का तरीका ढूँढने के लिये नवम्बर १९४६ में के. सी. नियोगी की अध्यक्षता में भारतीय रेलवे जांच समिति नियुक्त की गयी थी जो कुछ दिनों बाद पंडित हृदय नाथ कुजुरू की अध्यक्षता में पुनर्गठित की गई। इसने जून १९४८ में अपनी रिपोर्ट पेश की जिसमें रेलवे की आमदनी बढ़ाने, रेल संचालन में मितव्ययता लाने और फालतू कर्मचारियों की संख्या निर्धारित करने तथा उन्हें रेलवे के अन्य कार्यों में समाहित करने के लिये बहुत से सुझाव दिये थे। इस समिति ने रेल कर्मचारियों की भर्ती के बारे में सिफारिश की थी कि तृतीय श्रेणी कि निम्न पदों पर उन कर्मचारियों के आश्रितों को भर्ती किया जाय, जिन्होंने १५ वर्ष का सेवाकाल पूरा कर लिया हो और इसके लिये रिक्त पदों का १० प्रतिशत आरक्षित रखा जाय। इसमें एक महत्वपूर्ण सुझाव यह भी था कि रेल कर्मचारियों के विवाद को सुलझाने के लिये संयुक्त सलाहकार समिति बनाई जाय। रेलवे बोर्ड ने इस सुझाव के अनुसार संयुक्त सलाहकार समिति नियुक्त की। इन्ही दिनों में मैसूर स्टेट रेलवे के कर्मचारी भी भारतीय रेल कर्मचारियों की सेवा शर्तों के समान सुविधायें प्राप्त करने के लिये संघर्ष कर रहे थे। गायकवाड बड़ौदा स्टेट रेलवे के कर्मचारियों ने १४ दिन की शानदार शान्तिपूर्ण हड़ताल की थी तथा बीकानेर स्टेट के रेल कर्मचारियों ने भी अपनी मांगों के लिये लम्बा संघर्ष किया था।

## ग्रेन शॉप (गल्ला दुकान) जांच समिति

रेलवे की रियायती गल्ला दुकानों के असन्तोषजनक कार्यों के बारे में बार बार शिकायतें आने के कारण सरकार ने ३ मार्च १९४८ को मोहनलाल सक्सेना की अध्यक्षता में ग्रेन शॉप जाँच समिति नियुक्त की जिसके सदस्य के. सन्तानम और खंडूभाई देसाई थे। समिति ने जून १९४८ में अपनी रिपोर्ट पेश की जिसके कारण आगे चलकर रेलवे पर से सस्ते गल्ले की सभी दुकानें धीरे धीरे बन्द हो गईं और रेल कर्मचारियों को भी अन्य सरकारी कर्मचारियों की तरह नकद मंहगाई भत्ता मिलने लगा। जबकि १९४८ तक रेल कर्मचारियों को रेलवे की सस्ते गल्ले की दुकानों से गेहूँ और चावल ढाई आना प्रति सेर, दाल चार आने प्रति सेर, खाने का तेल आठ आना प्रति सेर और नमक एक आना प्रति सेर मिलता था तथा इसके अतिरिक्त प्रतिमास कुछ नकद मंहगाई भत्ता भी मिलता था। इस सुविधा को उस समय के मजदूर संगठन बचा नहीं

सके। आज इन्हीं चीजों के मूल्य आसमान छू रहे हैं तथा शतप्रतिशत अंक दर अंक एवं मास प्रतिमास मंहगाई भत्ता न मिलने तथा निरन्तर बढ़ती मंहगाई के कारण असली वेतन में अप्रत्यक्ष कटौती होती जा रही है। फलस्वरूप कर्मचारियों का जीवन स्तर दिन प्रतिदिन गिरता जा रहा है।

## इंडियन नेशनल रेलवे वर्कर्स फेडरेशन की स्थापना

१५ अगस्त १९४७ के पहले सभी विचारधारा के लोगों एवं सभी राजनैतिक सामाजिक, सांस्कृतिक एवं श्रम संगठनों का मुख्य लक्ष्य स्वतंत्रता प्राप्ति का था। अतः सभी राजनैतिक और गैर राजनैतिक दल के लोग एक ही केन्द्रिय श्रमिक संगठन ऑल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस में काम कर रहे थे। इसी प्रकार रेलवे पर भी सभी विचारधारा के लोग ऑल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन में काम कर रहे थे। यद्यपि रेलवे की बहुत सी यूनियनों में साम्यवादियों का प्रभुत्व था और वे बार बार फेडरेशन पर भी अपना प्रभुत्व जमाना चाहते थे। इसके कारण १९३० में ही फेडरेशन में आपसी संघर्ष जारी हो गया था जो १९४२ की जनक्रांति के दौरान उभर कर सामने आ गया। सभी राष्ट्रवादी मजदूर कार्यकर्ता अंग्रेजों के कोपभाजन होने के कारण या तो जेल में बन्द कर दिये गये थे या फिर भूमिगत हो गये थे। परिणामस्वरूप देशद्रोही कम्युनिस्ट अंग्रेजों के समर्थक होने के कारण जेल से बाहर थे और उन्होंने इस समय का लाभ उठाते हुये अवसरवादियों की सहायता से ऑल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन पर अधिकार जमा लिया। यद्यपि १९४५ में जेल से बाहर आने के बाद राष्ट्रभक्त रेल कर्मचारियों के प्रबल समर्थन से कांग्रेसी समाजवादियों ने फेडरेशन पर पुनः अधिकार जमाना शुरू कर दिया था और १९४२ के गद्दार साम्यवादियों के हाथ से एक एक यूनियन छीनते जा रहे थे। किन्तु स्वतंत्रता प्राप्ति के तुरन्त पश्चात समाजवादी कांग्रेसियों और गांधीवादी कांग्रेसियों के भीतर भी गहरे मतभेद पैदा हो गये और अन्ततः समाजवादियों ने कांग्रेस से बाहर निकल कर १९४८ में अपना स्वतंत्र राजनैतिक दल स्थापित कर लिया। इधर देश स्वतंत्र हो जाने के तुरन्त बाद मई १९४७ में कांग्रेसी विचारधारा के मजदूर कार्यकर्ताओं ने आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस से निकल कर केन्द्रीय श्रम संगठन इंडियन नेशनल ट्रेड यूनियन कांग्रेस की स्थापना की जिसने मई १९४८ के अपने प्रथम वार्षिक अधिवेशन में सभी मुख्य मुख्य उद्योगों में औद्योगिक फेडरेशन बनाने का निर्णय लिया। फलस्वरूप १६ मई १९४८ को मुम्बई में श्री हरिहरनाथ शास्त्री की अध्यक्षता में इंडियन

नेशनल रेलवे वर्कर्स फेडरेशन की स्थापना हुई, जिसके महामंत्री श्री वी०पी० मापारा हुये। यह सरकार समर्थित संगठन होने के कारण रेलवे बोर्ड ने इसे उसके स्थापना वर्ष के अन्दर ही नवम्बर १९४६ में मान्यता प्रदान कर दी और सभी प्रकार की देय अदेय सुविधायें प्रत्यक्ष और परोक्ष रूप से देने लगा।

### मंहगाई भत्ते में वृद्धि

सरकार ने १ जनवरी १९४६ से नकद मंहगाई भत्ता पाने वाले कर्मचारियों के मंहगाई भत्ते में १० रूपया प्रतिमास और सस्ते गल्ले की दुकान का लाभ लेने वाले कर्मचारियों के मंहगाई भत्ते में पांच रूपया प्रतिमास की वृद्धि की घोषणा की तथा रेल मजदूरों के हित के लिये १० लाख रूपया विभिन्न भत्तों, अपग्रेडेशन और अन्य मदों पर व्यय करने के लिये आवंटित किया। रेलवे बोर्ड ने रेल कर्मचारियों की सेवा शर्तों में समानता एवं एकरूपता लाने पर विचार करने एवं सुझाव देने के लिये सर वी.टी. कृष्णमाचारी की अध्यक्षता में एक विशेष समिति नियुक्त की।

### कारखाना अधिनियम १९४८

वैसे तो यह अधिनियम १८८१ में ही पारित हो गया था और उसमें १८६१ तथा १९११ में संशोधन भी हुये थे। किन्तु स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात १९४८ में इस अधिनियम में व्यापक परिवर्तन कर कर्मचारियों की सुरक्षा, स्वास्थ्य और कल्याण संबंधी कानून का प्रावधान किया गया। इसमें काम का घंटा भोजनावकाश, साप्ताहिक छुट्टी, समयोपरि भत्ता, रात्रि भत्ता, कैंन्टीन, शौचालय और औषधालय की सुविधा, जोखिम का काम करने वालों को बचाव के लिये आवश्यक सुरक्षात्मक उपकरण जैसे गागल, इयरप्लग, गमबूट, दस्ताना, एप्रोन, आदि की व्यावस्था, कारखाने के अन्दर साफ सफाई और हाथ धोने आदि की समुचित सुविधा का कानूनी प्रावधान किया गया है। समय-समय पर इसमें आवश्यक संशोधन होते रहते हैं और यह फैक्टरी एक्ट १९४८ (कारखाना अधिनियम १९४८) के नाम से जाना जाता है।

१९४६ की साम्यवादी हड़ताल और आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन से राष्ट्रद्रोही कम्युनिस्टों का निष्कासन

द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान जिन साम्यवादियों ने साम्राज्यवादी मित्र राष्ट्रों रूस, अमरीका, और फ्रांस तथा ब्रिटेन के एजेन्ट के रूप में भारतीय स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों को गालियां दी थी; १९४२ की जनक्रांति में



जूझने वाले देशभक्तों को पकड़वाने और सजा दिलाने के लिये अंग्रेजी पुलिस प्रशासन की जासूसी की थी; महान क्रान्तिकारी स्वातंत्र्य योद्धा सुभाषचन्द्र बोस को जापानी कुत्ता और महात्मा गांधी को नाजी दलाल कहा था तथा जिसके तत्कालीन महामंत्री पी.सी. जोशी ने १९४६ में देशद्रोही सम्प्रदायवादी मुस्लिमलीगी मियां जिन्ना की मांग को अंग्रेजों की सह पर दंगाई मुस्लिम जनता के आत्मनिर्णय की मांग कहकर भारत मां को खंडित करके पाकिस्तान के निर्माण की वकालत की थी; वही साम्यवादी तानाशाह स्टालिन के नेतृत्व में विश्व भर में रूसी साम्राज्य स्थापित करने का (इन्सरेक्शन आफ कम्युनिज्म इन द वर्ल्ड) संसार में साम्यवाद के विस्तार का स्वप्न देख रहे थे। चीन में माओत्से तुंग की छापामार गुरिल्ला युद्ध नीति की बढ़ती हुई सफलता से प्रोत्साहित होकर रूस के विधाता स्टालिन द्वारा स्वतंत्र भारत को पश्चिमी देशों का उपनिवेश एवं भारत सरकार को पूंजीवादी सरकार की संज्ञा से प्रेरित होकर तथाकथित तेलंगाना क्रांति की षडयंत्रकारी व्यूह रचना में जुट गये और नव स्वतंत्रता पर खंडित भारत मां को छिन्न भिन्न करके रूसी वर्चस्व में लाने के लिये देशभर में अराजकता का माहौल तैयार करने लगे। इसी दुर्नीति के अन्तर्गत राष्ट्रव्यापी रेलवे यातायात को तोड़फोड़ कर छिन्न भिन्न करने और आवागमन को अवरुद्ध करने के लिये साम्यवादी यूनियनों, साउथ इंडियन रेलवे लेबर यूनियन, बी.बी. एंड सी.आई. रेलवे इम्पलाईज यूनियन, जी. आई. पी. रेलवेमेन्स यूनियन और फेडरेशन की कार्यसमिति के कुछ सदस्य, ज्योति बसु, सत्ययन गांगुली, कुमारन मौनिज और टी. अरमुगम आदि ने ६ मार्च १९४६ को रेलवे पर आम हड़ताल की घोषणा कर दी जब कि आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन ने श्री जयप्रकाश जी के नेतृत्व में हड़ताल की नोटिस पहले ही वापस ले ली थी। अतः ये सभी यूनियनों और इनके उपरोक्त नेतागण फेडरेशन से निष्कासित कर दिये गये। आम रेल मजदूरों के समर्थन के अभाव में और राष्ट्रवादी सक्रिय कार्यकर्ताओं के विरोध के कारण इनकी यह हड़ताल पूर्णतया असफल रही। इधर भारत के तत्कालीन गृह मंत्री सरदार पटेल ने अपने दृढ़ निश्चय और राजनीतिक सूझ बूझ से देशद्रोही कामरेडों को जेलों में ठूस कर तेलंगाना क्रान्ति को विफल कर दिया और इनके नापाक मंसूबे को कुचल डाला।

### रेलवे संयुक्त सलाहकार समिति की नियुक्ति

मई १९४६ में रेलवे बोर्ड ने प्रथम वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन से उत्पन्न वेतन विसंगतियों को दूर करने के लिये न्यायमूर्ति जी.

जी. भाई की अध्यक्षता में आठ सदस्यों की संयुक्त सलाहकार समिति की नियुक्ति की। इसने अपना कार्य १२ मई १९४६ से प्रारम्भ करके २० दिसम्बर १९५० तक समाप्त किया।

## रेलवे का पुनर्गठन

रेल संचालन को युक्तिसंगत एवं सक्षम बनाने तथा उसमें अधिकतम मितव्ययता और कार्यदक्षता लाने के दृष्टिकोण से रेलों के पुनर्गठन की आवश्यकता बहुत पहले से ही महसूस की जा रही थी। भारतीय रेल जांच (वूड) समिति १९३७ के विचाराधीन विषय सूची में भी रेलवे के पुनर्गठन का विषय शामिल था। वूड समिति ने ईस्ट बंगाल रेलवे और आसाम बंगाल रेलवे के एकीकरण, मद्रास सर्दन मराठा रेलवे और साउथ इंडियन रेलवे के परस्पर विलय की सिफारिश की थी। पुनः १९४४ में भी मद्रास सर्दन मराठा रेलवे और साउथ इंडियन रेलवे के एकीकरण का प्रश्न विचारार्थ उठा था। १९४७ में पंडित हृदय नाथ कुंजरू की अध्यक्षता में गठित भारतीय रेलवे जांच समिति ने रेलवे के पुनर्गठन संबंधी प्रस्ताव को कम से कम पांच वर्ष तक के लिये स्थगित करने का सुझाव दिया था। किन्तु १९४७ में भारत का विभाजन हो गया और भारतीय रेलों का पूर्वी और पश्चिमी भाग पाकिस्तान में चला गया। रेलवे भी विभाजित हो गई तथा देशी रियासतों का भारत में विलीनीकरण हो जाने से उनकी रेलों का प्रबन्ध भारत सरकार ने ले लिया। देश के औद्योगिक एवं वाणिज्यिक विकास को गति प्रदान करने एवं नव स्वतंत्र भारत की राष्ट्रीय एकात्मता को प्रोत्साहित करने के लिये भारतीय रेलों और विलीनीकृत रियासतों की रेलों के परस्पर एकीकरण और पुनर्गठन की आवश्यकता पुनः महसूस हुई। उस समय भारत में रेलवे की कुल १३ बड़ी और १८ छोटी प्रशासनिक ईकाइयां थी जो भिन्न भिन्न रेलवे यातायात का प्रबन्ध देखती थी। कुल रेलवे लाइनों की लम्बाई ३३००० मील थी जिसमें ब्राड गेज, मीटर गेज और नैरो गेज सभी प्रणाली शामिल थी। इन परिस्थितिजन्य आवश्यकताओं को देखते हुए जून १९५० में भारत सरकार ने ज्ञापन जारी करके तीन महीने के अन्दर अर्थात् ३१ अगस्त १९५० तक सभी सम्बद्ध हितों से रेलवे पुनर्गठन सम्बन्धी सुझाव मांगे। अप्रैल १९५० तक सभी देशी रियासतें अन्तिम रूप से भारत में विलीन हो चुकी थी और उनकी रेलों का अधिग्रहण भारत सरकार के द्वारा हो चुका था। अतः रेलों के पुनर्गठन में कोई बाधा शेष नहीं थी। इसके पहले अधिकांश रेलों का प्रबन्ध भारत सरकार द्वारा कुछ का प्रबन्ध

निजी कम्पनियों द्वारा और कुछ का प्रबन्धन देशी रियासतों द्वारा होता था। अन्त में भारत सरकार ने सभी रेलों को छः क्षेत्रों में पुनर्गठित करने का निर्णय लिया, जिसका ब्योरा इस प्रकार है :-

१. दक्षिण (सदर्न) रेलवे : इसका उद्घाटन १४ अप्रैल १९५१ को हुआ। इसमें सम्पूर्ण साउथ इंडियन रेलवे, मद्रास और सदर्न मराठा रेलवे और सम्पूर्ण मैसूर स्टेट रेलवे को शामिल किया गया। इसका मुख्यालय मद्रास में रखा गया।
२. मध्य (सेन्ट्रल) रेलवे : इसका उद्घाटन ५ नवम्बर १९५१ को हुआ। इसमें जी. आई. पी. रेलवे, निजाम स्टेट रेलवे, सिंधिया स्टेट रेलवे और धौलपुर स्टेट रेलवे शामिल हुआ। इसका मुख्यालय मुम्बई वी. टी. में रखा गया।
३. पश्चिम (वेस्टर्न) रेलवे : इसका उद्घाटन ५ नवम्बर १९५१ को हुआ। इसमें कानपुर आगरा संभाग को छोड़कर शेष बी.बी. एंड सी.आई. रेलवे, गायकवाड़ बड़ौदा स्टेट रेलवे तथा सौराष्ट्र जयपुर राजस्थान और कच्छ की रियासतों की रेलें शामिल हुई। इसका मुख्यालय मुम्बई (चर्चगेट) में रखा गया।
४. उत्तर (नार्दन) रेलवे : इसका उद्घाटन १४ अप्रैल १९५२ को हुआ। इसमें सम्पूर्ण पंजाब रेलवे, ईस्टर्न इंडियन रेलवे का पुराना अवध रूहेल खण्ड रेलवे का भाग जो वर्तमान में मुरादाबाद और लखनऊ संभाग कहा जाता है और जो १९२५ में ईस्ट इंडियन रेलवे में मिला दिया गया था, जोधपुर स्टेट रेलवे, बीकानेर स्टेट रेलवे और बी.बी. एंड सी.आई. का दिल्ली रेवाड़ी फाजिल्का भाग तथा ईस्ट इंडियन रेलवे का इलाहाबाद सम्भाग शामिल हुआ। इसका मुख्यालय बड़ौदा हाउस दिल्ली में रखा गया।
५. पूर्वोत्तर (नार्थ ईस्टर्न) : इसका उद्घाटन १४ अप्रैल १९५२ को हुआ। इसमें सम्पूर्ण अवध तिरहुत रेलवे, सम्पूर्ण आसाम रेलवे, बी.बी. एंड सी. आई रेलवे का फतेहगढ़ ट्राफिक डिस्ट्रिक्ट शामिल किया गया। इसका मुख्यालय गोरखपुर में रखा गया।
६. पूर्वी ईस्टर्न रेलवे : इसका उद्घाटन १४ अप्रैल १९५२ को हुआ। इसमें सम्पूर्ण बंगाल नागपुर रेलवे और ईस्ट इंडियन रेलवे का शेष भाग

(बनारस के पूर्व का ) शामिल किया गया। इसका मुख्यालय फेयरली प्लेस कलकत्ता में रखा गया।

इस प्रकार लगभग ३३००० मील लम्बी सम्पूर्ण रेलवे को छः क्षेत्रों (जोनों) में पुनर्गठित किया गया। (तालिका क्रमांक १)

रेलवे के पुनर्गठन के परिणामस्वरूप जहाँ देशी रियासतों के रेल कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों से उत्पन्न वेतनमान, महंगाई भत्ता और अन्य सेवा शर्तों का लाभ एवं सुविधायें प्राप्त हुईं। वहीं पर सभी रेल कर्मचारियों के सम्मुख एक रेलवे से दूसरी रेलवे पर, एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानान्तरण, अन्तरभूत (इन्टर सी) वरीयता क्रम, पदोन्नति सम्बन्धी जटिलतायें, फालतूपन और समायोजन की समस्याएं और कठिनाइयां भी उत्पन्न हुईं जिन्हें हल करने के लिये व्यक्तिगत विकल्प (आप्शन ) के अवसर दिये गये। फिर भी कुछ को कुछ कठिनाइयां तो झेलनी ही पड़ी और पुनर्गठित रेलों को प्रशासनिक स्थिरता एवं कार्यदक्षता प्राप्त करने में भी कुछ समय लगा।

### महंगाईभत्ते में पुनः वृद्धि

भारत सरकार ने २५० रूपया मासिक से कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों के महंगाई भत्ते में जून १९५१ से ५ रूपया मासिक वृद्धि का एलान किया जो उस समय तक बढ़े हुये जीवन मूल्य निर्देशांक के अनुपात में बहुत ही कम था और केन्द्रीय वेतन आयोग की तत्सम्बन्धी सिफारिशों के बिल्कुल प्रतिकूल था। फिर भी इंडियन नेशनल रेलवे वर्कर्स फेडरेशन ने अपने चरित्र के अनुकूल इसका स्वागत किया और आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन ने अपनी आदत के अनुकूल केवल हड़ताल का मतदान लेकर चुप बैठ गया।

### स्थायी वार्तातंत्र (परमानेन्ट निगोसिएटिंग मशीनरी) की स्थापना

रेलवे प्रशासन और रेल कर्मचारियों के बीच सम्पर्क स्थापित करके परस्पर सम्बन्ध को सामान्य बनाये रखने के लिये रेलवे पर पहले से ही वर्क्स कमेटी, स्टाफ कौन्सिल (कर्मचारी परिषद) आदि जैसी छोटी मोटी एजेन्सियां थी, किन्तु ये अधिकारियों की मर्जी पर निर्भर रहने के कारण कभी कारगर साबित नहीं हो सकी। अतः कर्मचारियों की बहुमुखी समस्याओं को परस्पर वार्ता के द्वारा विधिपूर्वक निपटाने और उनके बढ़ते हुए असंतोष को शान्त

तालिका-१ :

क्र.सं.	क्षेत्र (जोन)	निर्माण तिथि	मुख्यालय	ब्राड गेज	मीटर गेज	नैरो गेज	कुल
१.	दक्षिण (सदर्न)	१५.४.५१	मद्रास	१७५५	४१४२	१०२	५६६६
२.	मध्य (सेन्ट्रल)	५.११.५१	मुम्बई	४०६१	७४४	५६४	५३६६
३.	पश्चिम (वेस्टर्न)	५.११.५१	मुम्बई	१२६६	३३६५	७६२	५४२३
४.	उत्तर (नादर्न)	१४.४.५२	दिल्ली	३१३२	१६६६	१२८	५२५६
५.	पूर्वोत्तर (नार्थईस्टर्न)	१४.४.५२	गोरखपुर	७७४	४६६२	६१	५५५७
६.	पूर्वी (ईस्टर्न)	१४.४.५२	कलकत्ता	४६८०	—	६२५	५६०५
			कुल	१५६६८	१४६४२	२६०२	३३२४२

करने तथा आपसी सम्बन्ध को सामान्य बनाए रखने के लिए रेल मंत्रालय ने दिसम्बर १९५१ में दोनों फेडरेशनों और उनसे संलग्न यूनियनों के साथ तीन स्तरीय स्थायी वार्तातंत्र (श्री टायर परमानेन्ट निगोसियेटिंग मशीनरी) स्थापित करने का निर्णय लिया। यह मशीनरी तत्कालीन रेल मंत्री श्री गोपाल स्वामी आयंगर और आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन के तत्कालीन अध्यक्ष श्री जयप्रकाश नारायण के संयुक्त प्रयासों से जनवरी १९५२ से काम करना शुरू किया। किन्तु आगे चलकर रेल अधिकारियों के अहं और यूनियन की जी हजुरी के कारण आम रेल कर्मचारी इसके अपेक्षित लाभ से वंचित रह गये और अन्त में यह परमानेन्ट निगोसियेटिंग मशीनरी प्रिवेन्टिव निगेटिव मशीनरी बनकर रह गई।

### महंगाई भत्ता विलीनीकरण -गाडगील समिति

भारत सरकार ने केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के महंगाई भत्ते का कुछ अंश मूल वेतन में जोड़ने के विचारार्थ सांसद एन. बी.गाडगील की अध्यक्षता में दो गैर सरकारी सदस्य श्री खंडू भाई देसाई और श्री एस. गुरुस्वामी की महंगाई भत्ता विलीनीकरण (डी. ए. मरजर) समिति नियुक्त की। इस समिति ने १५ जुलाई १९५२ से अपना काम शुरू किया और ४ अक्टूबर १९५२ को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। इस समिति की सिफारिश के अनुसार ७५० रुपये तक मासिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों का ५० प्रतिशत महंगाई भत्ता उनके मूल वेतन में जोड़ दिया गया जिसका लाभ उनके भविष्य निधि, पेंशन, ग्रेच्युटी, (अनुग्रह राशि) यात्रा भत्ता पूरक भत्ता, शहर भत्ता और मकान किराया भत्ता की बढ़ोतरी में हुआ। सिफारिश में यह भी कहा गया था कि ये सिफारिशे जुलाई १९५२ से लागू की जाये और निम्न वेतन कोटि कि कर्मचारियों के महंगाई भत्ते में की गई तदर्थ वृद्धि को तब तक कम न किया जाय जब तक कि जीवन मूल्य निर्देशांक ३०५ अंक पर न पहुंच जाय। सरकार ने इस सिफारिश को मंजूर करके अप्रैल १९५३ में लागू किया। केवल सेवानिवृत्ति उपरान्त संबंधी लाभ १५ जुलाई १९५२ से दिया गया। ज्ञातव्य है कि भविष्य निधि और ग्रेच्युटी संबंधी तत्कालीन नियम के अन्तर्गत निजी क्षेत्र के औद्योगिक कर्मचारियों का सम्पूर्ण महंगाई भत्ता हमेशा मूल वेतन माना जाता था और यही नियम कारखाना कानून के अंतर्गत समयोपरि भत्ता एवं कर्मचारी क्षतिपूर्ति कानून के अन्तर्गत देय क्षतिपूर्ति पर भी लागू होता था और

यह तर्कसंगत भी था। किन्तु रेल कर्मचारियों को इसका पूरा लाभ न मिलकर केवल ५० प्रतिशत ही मिला।

## शंकर सरन तदर्थ पंचाट

भारत सरकार ने २२ जुलाई १९५३ की प्रेस विज्ञप्ति के द्वारा तदर्थ रेलवे पंचाट नियुक्त करने की घोषणा की। इस पंचाट के लिये इलाहाबाद उच्च न्यायालय के भूतपूर्व न्यायमूर्ति शंकर सरन को नियुक्त किया गया। पंचाट की पहली बैठक ४ सितम्बर १९५३ को हुई। इसमें यह निर्णय लिया गया कि पहले फेडरेशन अपनी मांग पत्र और उसके आधारभूत कारण का लिखित ज्ञापन जनवरी १९५४ के अन्त तक पंचाट के सामने प्रस्तुत करे। किन्तु फेडरेशन ने अपना पहला ज्ञापन १२ मई १९५४ को प्रस्तुत किया, जिस पर पंचाट ने रेलवे बोर्ड से उत्तर मंगवाया। रेलवे बोर्ड ने अपना उत्तर पंचाट के सामने फरवरी १९५५ में दिया। पंचाट ने फेडरेशन के लिखित मांग पत्र के ज्ञापन में से ३१४ मामले विचारार्थ छांटे। इसमें से रेलवे बोर्ड ने तकनीकी आधार पर २०६ मामलों को पंचाट को दी गई संदर्भ शर्तों से बाहर बताया। पंचाट ने अपनी दूसरी बैठक २८ अप्रैल १९५५ रखा, किन्तु संयुक्त फेडरेशन के अध्यक्ष श्री वसावडा ने उसे दो महीने के लिये स्थगित करवा दिया। पंचाट की तीसरी बैठक १७ सितम्बर १९५७ को हुई जिसमें उसे केवल ४१ विषयों पर अपना निर्णय देना था क्योंकि अधिकांश मामले या तो संदर्भ शर्त से बाहर घोषित कर दिये गये थे या वापस ले लिये गये थे और बहुत से मामले रेलवे बोर्ड और प्रशासन से बातचीत के लिये छोड़ दिये गये थे। इन तीन बैठकों के अलावा पंचाट ने १९५८ में ७ और बैठकें की। इस प्रकार मजदूरों की ज्वलन्त समस्याओं को सुलझाने और उनकी मांगों को हल करने के लिये मूल्यवान पांच वर्ष गंवा देने के बाद 'खोदा पहाड़ निकली चुहिया' की कहावत चरितार्थ हुई और इस पंचाट की नियुक्ति का अपेक्षित लाभ रेल मजदूरों को न मिल सका। इसके लिये उस समय एस० आर० बसावडा की अध्यक्षता में चल रहा संयुक्त फेडरेशन नेशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवेमेन उत्तरदायी है। श्री बसावडा ने रेलवे बोर्ड का कृपा पात्र बनने के लिये रेलवे के तत्कालीन वाच एंड वार्ड (वर्तमान सुरक्षा बल) विभाग के तीस हजार रेल कर्मचारियों को यूनियन की सदस्यता से बाहर निकलवाकर उनके सभी ट्रेड यूनियन अधिकार छिनवा लिये और उनको बिना किसी संरक्षण के निरंकुश रेल प्रशासन के मुंह में झोक दिया।

## नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन की स्थापना

तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री के० सन्तानम की प्रेरणा एवं ऑल इंडिया रेलवेमेन फेडरेशन तथा इंडियन नेशनल रेलवे वर्कर्स फेडरेशन के क्रमशः तत्कालीन अध्यक्ष श्री जय प्रकाश नारायण एवं श्री हरिहरनाथ शास्त्री के परस्पर सहयोग से रेलवे के ऊपर साम्यवादियों से मुक्त एक यूनियन और एक फेडरेशन स्थापित करने का प्रयास शुरू हुआ। फलस्वरूप ६ अप्रैल १९५३ को दोनों फेडरेशनों के परस्पर विलीनीकरण का निर्णय लिया गया और तत्संबंधी प्रक्रिया निश्चित की गई। एकीकृत फेडरेशन का नाम नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन रखा गया और इसके अध्यक्ष पद के लिये इंडियन रेलवे नेशनल वर्कर्स फेडरेशन के अध्यक्ष श्री हरिहरनाथ शास्त्री और महामंत्री पद के लिए आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के महामंत्री श्री एस. गुरुस्वामी मनोनीत किये गये। इसका मुख्यालय दिल्ली में रखने का निर्णय लिया गया। मनोनीत कार्य समिति का कार्यकाल एक वर्ष का रखा गया जिसमें तीन उपाध्यक्ष, दो सहायक मंत्री, एक कोषाध्यक्ष, चौबीस सदस्य, प्रत्येक क्षेत्रीय यूनियनों के दो दो तथा जय प्रकाश नारायण एवं खंडूभाई देसाई को मनोनीत किया गया। दोनों फेडरेशनों से सम्बद्ध क्षेत्रीय यूनियनों को परस्पर विलय के लिये छः महीने की अवधि निश्चित की गई। नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन की कार्यसमिति की पहली बैठक श्री हरिहरनाथ शास्त्री की अध्यक्षता में ३० जुलाई १९५३ को नई दिल्ली में हुई। क्षेत्रीय रेलों पर पूर्व फेडरेशनों से सम्बद्ध यूनियनों के परस्पर विलय की शीघ्र शुरुआत पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे पर हुई। किंतु शेष चार क्षेत्रीय रेलवे की यूनियनें परस्पर विलय को आखिर तक टालती रही जब कि निश्चित प्रक्रिया के अनुसार उनका भी एकीकरण छः महीने के अन्दर हो जाना चाहिये था। इस परिस्थिति में फेडरेशन की कार्यसमिति की दूसरी बैठक श्री हरिहरनाथ शास्त्री की अध्यक्षता में १५ नवम्बर १९५३ को हुई जिसमें क्षेत्रीय यूनियनों को शीघ्रतापूर्वक परस्पर एक में विलय हो जाने का निर्देश दिया गया और कहा गया कि यदि वे स्वयं एक न हो सकें तो इस उद्देश्य के लिये जनवरी १९५४ के पहले उन रेलों पर चुनाव करवाये जायें। किंतु दुर्भाग्यवश ११ दिसम्बर १९५३ को एक हवाई जहाज दुर्घटना में श्री हरिहरनाथ शास्त्री का देहांत हो गया और एकता के सभी प्रयास ढीले पड़ गये। कार्यसमिति की तीसरी बैठक १५ मई १९५४ को हुई, जिसमें अध्यक्ष को पद एस. आर. बसावड़ा ने हथिया लिया और वे पूरे संगठन को विश्वास में न लेते



हुए अकेले शासक दल का कृपा पात्र होने के कारण रेलवे बोर्ड के साथ सौदेबाजी में जुट गये। उनके दृष्टिकोण में मजदूरों का हित गौण और सरकार का हित सर्वोपरि रहता था। उनकी निरंकुश कार्यपद्धति के ही कारण पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे की भी एकता टूट गई। फेडरेशन पुनः दो भागों (मद्रास और वेजवाडा) में विभाजित हो गया। अन्त में १४ अगस्त १९५७ को पूना में ऑल इंडिया रेलवे मेन फेडरेशन से आये हुए लोगों ने नेशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवे मेन से निकल कर ऑल इंडिया रेलवे मेन फेडरेशन को पुर्नजीवित कर लिया। इसके प्रथम अध्यक्ष गुरुस्वामी और महामंत्री श्री पीटर अलवारिस निर्वाचित हुए।

## न्युडील

तत्कालीन रेल मंत्री श्री जगजीवनराम ने १० फरवरी १९५७ को रेल कर्मचारियों के लिए न्युडील का ऐलान किया जिसमें रेल कर्मचारियों के लाभ के लिये निम्न श्रेणी के पदों की संख्या घटाकर उच्च श्रेणी के पदों की संख्या बढ़ाई गई। अपग्रेडेशन किया गया। फलस्वरूप जहां तेईस हजार में से केवल तीन हजार स्टेशन मास्टर और सहायक स्टेशन मास्टर उच्च श्रेणी में थे, उनकी संख्या तीन गुणा बढ़ाकर नौ हजार कर दी गई और उनका जो भर्ती का वेतनमान रूपया ६४-१७० था उसे बढ़ाकर रूपया १००-१८५ कर दिया गया। इसी प्रकार ग्रेजुएट क्लर्क (स्नातक बाबू) की भर्ती का वेतनमान रूपया ६०-१३० से बढ़ा कर ८०-२२० कर दिया गया। गाड़ी परीक्षक का वेतनमान ८०-२६० से बढ़ाकर १८५-२६० कर दिया गया। इसी प्रकार अन्य श्रेणी के कर्मचारियों के वेतनमानों में संशोधन एवं वृद्धि की गई। सबसे बड़ी बात यह है कि इनका कार्यान्वयन लगभग दो वर्ष पूर्व १ अप्रैल १९५५ से लागू किया गया।

## रेलवे का पुनः पुनर्गठन

१ अप्रैल १९५६ को दक्षिण पूर्वी (साउथ ईस्टर्न) रेलवे का निर्माण हुआ जिसमें पूर्वी (ईस्टर्न) रेलवे से पुरानी बंगाल नागपुर रेलवे को निकाल कर शामिल किया गया। इसका मुख्यालय गार्डेनरीच कलकत्ता में रखा गया। १५ जनवरी १९५८ में पूर्वोत्तर सीमान्त (नार्थ ईस्ट फ्रंटियर) रेलवे का निर्माण हुआ जिसमें पूर्वोत्तर रेलवे से पुरानी आसाम रेलवे को निकाल कर शामिल किया गया। इसका मुख्यालय पांडु में रखा गया। दक्षिणमध्य (साउथ सेन्ट्रल) रेलवे

का निर्माण २ अक्टूबर १९६६ को हुआ। इसमें मध्य सेन्ट्रल रेलवे से निजाम स्टेट रेलवे को निकाल कर शामिल किया गया। इसका मुख्यालय सिकन्दराबाद में रखा गया। इस प्रकार रेलवे पर ६ जोन से बढ़कर ९ जोन बन गये।

### वर्दी समिति (यूनीफार्म कमेटी)

रेलवे कर्मचारियों को दी जाने वाली वर्दी के बारे में अखिल भारतीय स्तर पर समान नीति तय करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नियुक्त यूनीफार्म कमेटी ने १९५७ में अपनी रिपोर्ट पेश की।

### चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी पदोन्नति समिति (क्लास फोर्थ स्टाफ प्रमोशन कमेटी)

भारत सरकार ने ४ मई १९५७ की प्रेस विज्ञप्ति द्वारा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को पदोन्नति के और अधिक अवसर प्रदान करने के विचारार्थ सिफारिश हेतु श्री जी.डी. तपासे की अध्यक्षता में क्लास फोर्थ स्टाफ प्रमोशन कमेटी (चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी पदोन्नति समिति) नियुक्त किया। सर्वप्रथम कमेटी को अपना काम पूरा करने के लिए छः महीने का समय दिया गया। किन्तु काम की जटिलता और भार को देखते हुए कमेटी का समय ३१ मार्च १९५८ तक बढ़ा दिया गया।

कमेटी की पहली बैठक ३ जून १९५७ को नई दिल्ली में हुई जिसका उद्घाटन रेल मंत्री ने किया और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने इस बैठक को सम्बोधित किया। कमेटी ने विभिन्न क्षेत्रीय रेलों का सघन दौरा करके तत्संबंधी गवाहियां दर्ज करने के पश्चात् ३१ मार्च १९५८ को अपनी विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत की।

### द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग

भारत सरकार ने २१ अगस्त १९५७ को सर्वोच्च न्यायालय के न्यायाधीश श्री जगन्नाथ दास की अध्यक्षता में द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्त करने की घोषणा की। इसके सदस्य सर्व श्री वी.वी. गाडगिल, एन.के. सिद्धान्त, एम.एल. दांतवाला, एम. चन्द्रशेखर थे और सचिव एल.पी. सिंह (आई. सी. एस.) तथा सहायक सचिव एच.एम.वी. पाईस थे। वेतन आयोग ने ६ सितम्बर १९५७ को अपनी पहली बैठक में विचारार्थ संदर्भ से संबंधित प्रश्नावली प्रसारित करके केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के सभी संगठनों, तथा अन्य

संगठनों, संस्थाओं और व्यक्तियों से ज्ञापन आमंत्रित किया। नवम्बर १९५८ में तृतीय और चतुर्थ वर्ग के भिन्न भिन्न ७२७ श्रेणी के कर्मचारियों की ओर से गवाहियां दर्ज करने के पश्चात् २४ अगस्त १९५९ को अन्तिम रिपोर्ट प्रस्तुत की, जो १ जुलाई १९५९ से लागू हुई। वेतन आयोग ने (१९४९-१००) आठ बार वर्ष के औसत जीवन मूल्य निर्देशांक ११५ अथवा (१९३९-१००) आधार वर्ष के जीवन मूल्य निर्देशांक ४०८ पर नये वेतनमान निर्धारित किये जो अकुशल कामगारों के लिए न्यूनतम ७० रूपया से ८५ रूपया प्रतिमास और बाबूओं और कुशल कामगारों के लिए ११० रूपया से १८० रूपया प्रतिमास था। इस वेतन आयोग ने उस समय तक कर्मचारियों को मिलने वाले सम्पूर्ण महंगाई भत्ते को मूल वेतन में जोड़कर नये वेतनमान का पुनर्गठन किया, जिससे कर्मचारियों को कोई विशेष आर्थिक लाभ नहीं हुआ। उल्टे संयुक्त सलाहकार समिति (१९५०), न्यूडील (१९५७), शंकर सरन अवार्ड (१९५८) और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी पदोन्नति समिति (१९५८) द्वारा प्रतिपादित पदोन्नति संबंधी नीति भी समाप्त हो गई। इस वेतन आयोग ने समयोपरि भत्ते में कमी करने एवं काम के घंटे में वृद्धि तथा अवकाश और छुट्टियों में कटौती करने की सिफारिश करके राजाध्यक्ष पंचाट के निर्णय को भी निष्प्रभावित कर दिया जिससे रेल कर्मचारियों को तेइस करोड़ रूपये का नुकसान हुआ और बेरोजगारी के अवसर में वृद्धि हुई। इस वेतन आयोग ने प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग द्वारा संस्तुत महंगाई भत्ते के फार्मूले (जिसका पालन सरकार ने कभी नहीं किया) को भी मानने से इनकार कर दिया और जीवन वेतन के सिद्धान्त को भी नहीं स्वीकार किया। इस वेतन आयोग ने पन्द्रहवें त्रिपक्षीय श्रम सम्मेलन द्वारा सर्वसम्मति से स्वीकृत जीवनावश्यक न्यूनतम वेतन के निर्धारण के मूल आठ बार पर प्रश्नवाचक चिन्ह लगाकर विश्व भर में मान्य डाक्टर अक्रायड द्वारा प्रतिपादित कैलोरीज के आधार पर निर्धारित डाइट फार्मूले को भी चुनौती दे दी। इसने न्यूनतम और अधिकतम वेतन में व्याप्त विषमता को कम करने के सिद्धान्त को भी ठुकरा दिया तथा आइजमिगटन आयोग (१९१२) द्वारा प्रतिपादित सिद्धान्तों की वकालत करते हुए अधिकारी वर्ग को प्रदत्त सुविधाओं पर विशेष ध्यान देने और कर्मचारियों की विशेष चिन्ता न करने की नीति की सिफारिश की।

**जुलाई १९६० की आम हड़ताल**

यद्यपि आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन ने जून १९४६, फरवरी १९४९, अगस्त १९५१ और नवम्बर १९५७ में अनिश्चितकालीन हड़ताल के लिये

मतदान लेकर और हड़ताल की नोटिस देकर उसे हर बार वापस ले लिया था और वास्तव में हड़ताल संबंधी अपनी मंशा और निर्णय को ढकोसला और अविश्वसनीय बना दिया था। तथापि इस बार द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिशों से असंतुष्ट और दिन प्रतिदिन की बढ़ती मंहगाई से त्रस्त पारिवारिक खर्च के लिए कर्ज के बोझ से दबे हुए सरकारी कर्मचारियों ने बढ़ती हुई समस्याओं के प्रति सरकार का ध्यान आकर्षित करने के लिए ११ जुलाई १९६० की मध्य रात्रि से आम हड़ताल करने का निर्णय लिया। सरकार ने हड़ताल को रोकने के लिए बातचीत का रास्ता न अपनाकर ८ जुलाई १९६० को अनिवार्य सेवा अनुरक्षण अध्यादेश पारित करके हड़ताल को गैर कानूनी घोषित कर दिया। दुर्भाग्यवश प्रधानमंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू ने जिन्होंने फरवरी १९३० में जी.आई.पी. रेलवे के कर्मचारियों की हड़ताल का जमकर समर्थन किया था और उन्हें संघर्ष करने के लिए उकसाया था, मजदूरों की इस रोजी और रोटी की लड़ाई को कुटिल राजनीतिक रंग देते हुए नागरिक विद्रोह कहकर पुकारा और अपने ही देशभक्त कर्मचारियों को गद्दार घोषित किया। उनकी सरकार ने दमन चक्र को इस बर्बरतापूर्ण और तीव्रगति से चलाया जैसा कि अपने जीवनकाल में वे बाहरी शत्रुओं, पाकिस्तानी और चीनी हमलावरों के खिलाफ भी न चला सके थे। बाहरी हमलावरों के साथ पंचशील की दुहाई देने वाले प्रधानमंत्री ने अपने कर्मचारियों के साथ प्रपंचशील का जाल बिछा दिया। इस हड़ताल को तोड़ने के लिए सरकार द्वारा समझौता के स्थान पर हर तरह के दमन के हथकंडे अपनाये गये। सेवानिवृत्त कर्मचारियों एवं सैनिकों के द्वारा रेल संचालन जारी रखने का प्रयास किया गया। हड़ताल से विरत रहने के लिए कर्मचारियों को वेतनवृद्धि, पदोन्नति, नकद इनाम, आश्रितों की भर्ती आदि का प्रलोभन दिया गया। हड़ताली कर्मचारियों के साथ जोर जबरदस्ती करने के लिए पुलिस, अर्द्धसैनिक बल, होमगार्ड आदि का बेशर्मी के साथ प्रयोग किया गया। सरकार परस्त इंटक के मजदूर द्रोही नेताओं ने हड़ताली मजदूरों के खिलाफ पुलिस और प्रशासन की जासूसी करके उन्हें गिरफ्तार करवाया। सबसे दुःखद बात यह थी कि सरकारी आवासों से हड़ताली कर्मचारियों का सर सामान बाहर फेंकवा दिए गये और उनके बीबी बच्चों को घसीट घसीट कर बाहर निकाला गया। इस पूरे प्रकरण में एक लाख साठ हजार से अधिक हड़ताली कर्मचारियों की गिरफ्तारी के आदेश दिये गये और लगभग पचास हजार हड़ताली कर्मचारियों के उपर लाठी चार्ज किया गया और आंसू गैस के गोले

दागे गये। बहुत से हड़ताली कर्मचारी पुलिस की गोली के शिकार हुए। पश्चिम रेलवे के ऊपर दोहद में पांच रेल कर्मचारी सर्वश्री रणजीत, गिरधर, कृपाशंकर और खाड़े पुलिस की गोली लगने से तुरन्त शहीद हो गये और बहुत से मजदूर घायल हुए। इस तरह का बर्बरतापूर्ण आक्रमण उत्तर रेलवे पर पठानकोट और पूर्वी रेलवे के उपर वर्दवान में तथा अन्य स्थानों पर भी हुआ जिसमें बहुत से हड़ताली कर्मचारी गम्भीर रूप से घायल हुए। नेहरू सरकार की तानाशाही की यह नंगी नाच किसी युद्ध की विभीषिका से कम नहीं थी। संसद में तत्कालीन रेल मंत्री के कथनानुसार इस हड़ताल में छः हजार सात सौ आठ रेल कर्मचारी गिरफ्तार हुए जिसमें से पांच सौ सत्ताइस रेल कर्मचारियों को सजा हुई और दो हजार आठ सौ उन्नीस कर्मचारी जमानत पर छूटे। दस हजार आठ सौ कर्मचारी को नौकरी से निलम्बित हुये और चार सौ कर्मचारी बरखास्त हुये। अठारह हजार तीन सौ पचीस कर्मचारियों को नौकरी से निकालने के लिए अभियोग पत्र जारी किये गये और तीन सौ पचहत्तर रेल कर्मचारियों को अदालत में दोषी पाये जाने के पश्चात हल्की सजायें दी गईं। हड़ताल समाप्त होने के पश्चात बहुत से कर्मचारियों को पदावनत किया गया, एक स्थान से दूसरे स्थान पर ट्रान्सफर किया गया, वार्षिक वेतनवृद्धि रोकी गई, वेतन में कमी की गई, पास और पी. टी. ओ. बन्द किये गये आदि आदि। यह हड़ताल ११ जुलाई की मध्य रात्रि से १६ जुलाई की शाम तक चली और १६ जुलाई की रात्रि को बिना शर्त वापस ले ली गई। संसद में इस हड़ताल पर बहस के दौरान तत्कालीन प्रधानमंत्री जवाहरलाल नेहरू, गृह मंत्री गोविन्द बल्लभ पंत और वित्त मंत्री मोरारजी देसाई ने सरकारी जोर जुल्म और दमन को उचित ठाहराते हुए बड़े गर्व के साथ कहा कि रेल कर्मचारियों को ऐसा सबक सिखा दिया गया है कि वे अगले सौ वर्षों तक हड़ताल का नाम नहीं लेंगे। संसद में बहस का जबाब देते हुए श्री नाथ पर्ई ने ठीक ही कहा था कि जो आदर्शवादी जाहरलाल नेहरू १९२६ में ब्रिटेन के मजदूरों से द्रवित होकर आंसू बहाये थे वहीं प्रधानमंत्री जवाहरलाल नेहरू १९६० में अपने ही कर्मचारियों को न्याय दिलवाने के लिए उनकी आंसू भरी अपील से तनिक भी द्रवित नहीं हुए। इस हड़ताल में मैं स्वयं नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (सेन्ट्रल) का पदाधिकारी होने के नाते परेल कारखाने में हड़ताल का नेतृत्व करते हुए गिरफ्तार और निलम्बित हुआ था। इस हड़ताल के पश्चात आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन का नेतृत्व शनैः शनैः हासोन्मुख होता गया और आगे चलकर दलगत और ढुलमुल राजनीति के चक्कर में

फंसकर तथा व्यक्तिगत स्वार्थों के प्रलोभन एवं पदलोलुपता का शिकार होकर शासन के हाथ बिकने लगा और प्रशासन की छत्रछाया में पलने लगा। अब दोनों फेडरेशनों के बीच की होड़ मजदूरों के कल्याण के लिए नहीं बल्कि शासन और प्रशासन की जी हजुरी और चापलूसी में होने लगी।

### चीन का आक्रमण और साम्यवादियों की गद्दारी

द्वितीय विश्व युद्ध के पश्चात एक ओर तो एशिया और अफ्रीका के अधिकांश देश जो ब्रिटेन, फ्रांस, स्पेन, पुर्तगाल, बेल्जियम आदि जैसे साम्राज्यवादी गोरे देशों के गुलाम थे, शनैः शनैः आजाद होते गये और दूसरी ओर पूर्वी यूरोप के छोटे-छोटे राष्ट्र विस्तारवादी रुस के चंगुल में फंसते गये। ऐसी ही कुछ परिस्थितियों में सदियों से आजाद चीन भी साम्यवादियों का गुलाम हो गया और वहां माओ चाओ का विस्तारवादी शासन कायम हो गया। यद्यपि जनसंघ के तत्कालीन अध्यक्ष डाक्टर रघुवीर ने अपनी विदेश यात्रा (चीन, तिब्बत, साइबेरिया) से लौटने के बाद भारत सरकार को इस नये खतरे से पहले ही आगाह कर दिया था। सर्वश्री जयप्रकाश नारायण एवं अशोक मेहता जैसे समाजवादियों ने भी चीनी कम्युनिस्टों के विस्तारवादी मंसूबों को भांपते हुए दक्षिण पूर्वी एशिया में नव उपनिवेशवाद के नये खतरे की आशंका व्यक्त की थी, फिर भी रूसी विचारधारा से प्रभावित भारत सरकार के मुखिया पंडित जवाहरलाल नेहरू स्वप्न के संसार में विचर रहे थे। उन्होंने हिन्दी चीनी भाई का नारा देते हुए तथा पंचशील की राग अलापते हुए, शान्ति दूत बनने के स्वप्न में सदियों से आजाद पड़ोसी तिब्बत पर भी विस्तारवादी चीन का आधिपत्य स्वीकार कर लिया और असहाय मेमनों को खुंखार भेड़िये की मांद में फेंक दिया। उधर चाओ माओ ने भी चीनी हिन्दी भाई भाई के भ्रामक नारे की आड़ में भारत का उत्तरी भूभाग अकसाई चीन को हड़प लिया और वहाँ अपनी सामरिक महत्व की सड़कें बना कर पाकिस्तान से सम्पर्क कायम कर लिया। पंडित जवाहरलाल नेहरू ने इस तथ्य को भारत की जनता से तबतक छिपाये रखा, जब तक संसद में विपक्षी सदस्यों ने इस विषय पर प्रश्न नहीं पूछा और होहल्ला नहीं मचाया। संसद में भी पंडित नेहरू ने असलियत को छिपाने के लिए टाल मटोल करते रहे और यहां तक कह डाला कि जिस भूभाग पर चीन ने कब्जा किया है वहां घास का तिनका भी नहीं उगता। अर्थात् नेहरू की निगाह में वह निरर्थक बंजर जमीन का टुकड़ा मात्र था न कि भारत मां का अभिन्न अंग। यद्यपि राष्ट्र की सुरक्षा की दृष्टि से उस उंचे भूभाग का बहुत बड़ा महत्व है। नेहरू

सरकार की इस लुंज पुंज और अनभिज्ञता पूर्ण नीति से प्रोत्साहित होकर चीन ने अक्टूबर १९६२ में भारत की सम्पूर्ण उत्तरी पूर्वी सीमा पर अचानक धावा बोल दिया और बोमीडिला आदि पर कब्जा कर लिया। चीन के इस विश्वासघात से आहत नेहरू स्तब्ध होकर संज्ञा शून्य हो गये और उनका शान्तिदूत तथा विश्व नेता बनने का सारा सपना चकनाचूर हो गया तथा उन्हें पक्षाघात की प्राणान्तक बीमारी ने धर दबोचा। किन्तु चूँकि यह आक्रमण हमारी राष्ट्रीय स्वतंत्रता और अखंडता के लिए सबसे बड़ी चुनौती थी, अतः सम्पूर्ण भारत एक राष्ट्रपुरुष के रूप में खड़ा होकर इस संकट का मुकाबला किया। तत्कालीन रक्षा मंत्री श्री कृष्ण मेनन देश के आयुध कारखानों में गोला बारूद, बम, तोप और बन्दूक जैसे अस्त्र शस्त्र बनवाने के बजाय जूते और कपड़े सिलवा रहे थे तथा सैनिक सन्नद्धता की घोर उपेक्षा कर रहे थे। ऐसी विषम परिस्थिति में भी हमारे जवानों ने आवश्यक रक्षा कवच और सैन्य सामग्री के अभाव में भी अपने प्राणों की आहुति देकर सीमा की रक्षा में डटे रहे। जबकि नेहरूजी के चहेते मामा जनरल कौल को नजला हो गया था और वे लड़ाई के मैदान से हटकर सैनिक अस्पताल में विश्राम कर रहे थे जिसके लिए उन्हें युद्ध समाप्ति के पश्चात जापान का राजदूत बनाकर पुरस्कृत तथा सम्मानित किया गया। मातृभूमि की रक्षा के लिए रेल कर्मचारियों ने अपनी जान की बाजी लगाकर सैनिकों के साथ कंधा से कंधा भिड़ाकर सीमा पर खड़े रहे। सर्व साधारण रेलवे कर्मचारियों ने रेल उत्पादन को बढ़ाते हुए अबाध गति से रक्षा सामग्री और खाद्य वस्तुएं सीमा तक पहुंचाते रहे। रेल कर्मचारी ओवर टाइम आदि की परवाह किये बिना निरन्तर अपने काम पर डटे रहे और रेल सेवा को युद्ध स्तर तक संचालित करते रहे। १२ लाख रेल कर्मचारियों ने अपना एक दिन का पूरा वेतन और भत्ता स्वेच्छा से सुरक्षा कोष में दान किया। बहुत से रेल कर्मचारियों ने घायल जवानों की जीवन रक्षा के लिए सरकार द्वारा संचालित केन्द्रों पर रक्तदान किया। बहुत से रेल कर्मचारियों की पत्नियों ने अपना स्वर्ण आभूषण तक राष्ट्रीय सुरक्षा कोष में दान किया तथा जवानों के लिए ऊनी मोजा, जाकेट आदि अपने हाथों से बुनकर भेजा। इस विषय में यह घटना भी उल्लेखनीय है कि जिस समय तेजपुर (आसाम) का उपायुक्त (डिप्टी कमिशनर) अपना स्थान छोड़कर और भारतीय मुद्रा जलाकर बाहर भाग गया था उस समय भी रेल कर्मचारी श्री विष्णु सेन के जोशीले नेतृत्व में अपने स्थान पर डटे रहकर कार्यरत थे और रेल यातायात को चालू रखा था। अक्टूबर के अन्त में चीन ने एक तरफा युद्ध

विराम की घोषणा की। इस कालावधि में जो सबसे शर्मनाक घटना घटी थी, वह यह थी कि दक्षिण पूर्व रेलवे पर जिसका नेतृत्व रायलू और विश्वास कर रहे थे, उन्होंने रेल कर्मचारियों और मातृभूमि के साथ विश्वासघात करते हुए शत्रु देश चीन के पक्ष में पत्रक और पोस्टर निकालकर भारत को ही आक्रमणकारी घोषित किया था तथा अपने देशद्रोही कम्युनिष्ट परम्परा को उजागर करते हुए भारत के खिलाफ और चीन के पक्ष में प्रचार किया था जिसके लिए वे गिरफ्तार भी हुए थे। फिर भी आल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन ने न तो उस यूनियन को अपने से अलग किया और न ही उन गद्दारों को संगठन से निष्कासित किया। इस लज्जाजनक घटना ने १९४२ और १९४६ के गद्दारों को एक बार फिर बेनकाब कर दिया। यद्यपि सर्वसाधारण रेल कर्मचारी न तो कभी इन गद्दारों का नेतृत्व स्वीकार किया था और न इनके बहकावे में आया था। वह तो इनकी परवाह किये बिना देश के स्वतंत्रता संग्राम और मातृभूमि की रक्षा में हमेशा बढ़ चढ़ कर भाग लेता रहा है और कुर्बानी देने में किसी से पीछे नहीं रहा है।

### समय समय पर मिलने वाले मंहगाई भत्ते की अपर्याप्तता

प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग ने बढ़े हुए जीवन मूल्य निर्देशांक के निरस्तीकरण के लिए वर्ष (१९३६=१००) के आधार पर हर छठे मास ३ महीने के औसत प्रत्येक २० अंक की बढ़ोतरी पर ५ रूपया मंहगाई भत्ता देने की सिफारिश की थी और यह वृद्धि स्वयंमेव होनी चाहिए थी, इसके लिए कोई शर्त निर्धारित नहीं थी। किन्तु द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग ने इसे रद्द करते हुए यह सुझाव दिया कि वर्ष (१९४६=१००) के आधार पर पिछले १२ मास की औसत १० अंक की बढ़ोतरी पर सरकार यह तय करे कि कब और कितना मंहगाई भत्ता देना चाहिए। सन् १९३६ और १९४६ के जीवन मूल्य निर्देशांक का परिवर्तनीय अनुपात ३.५६ है अर्थात् द्वितीय वेतन आयोग द्वारा निर्धारित १० अंक प्रथम वेतन आयोग के ४० अंक के बराबर हुआ और वह भी तीन महीने का औसत अंक नहीं बल्कि पिछले १२ मास का औसत अंक। तिस पर मंहगाई भत्ते में अपने आप वृद्धि नहीं बल्कि सरकार की मर्जी पर वह जब जितना चाहे। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि जुलाई १९५७ के पन्द्रहवें त्रिपक्षीय भारतीय श्रम सम्मेलन के निष्कर्ष के अनुसार वर्ष १९५६ के जीवन मूल्य निर्देशांक पर न्यूनतम वेतन १२५ रूपया प्रतिमास होना चाहिए था जो १९६४ में १३८ के जीवन मूल्य निर्देशांक पर १५६ रूपया प्रतिमास बनता था।



किन्तु सरकार और केन्द्रीय वेतन आयोग ने जुलाई १९५६ में न्यूनतम वेतन ७० रूपया और मंहगाई भत्ता १० रूपया प्रति मास अर्थात् कुल ८० रूपया प्रतिमास दिया था तथा नवंबर १९६१ से ५ रूपया प्रतिमास मंहगाई भत्ता बढ़ जाने के बावजूद भी १९६४ में ७१ रूपया प्रतिमास का अंतर शेष रह जाता है। किन्तु सरकार ने १९६१ से २ रूपया, ५ रूपया और १० रूपया क्रमशः १४६, २०६ और २६६ रूपया तक प्रतिमास वेतन पाने वाले को मंहगाई भत्ता दिया, जो अति अल्प और असंतोषजनक था। एक तरह से यह मजदूरों के साथ क्रूर मजाक ही था। पुनः सरकार ने ७ फरवरी १९६४ को १ नवंबर १९६१ से जबकि जीवन मूल्य निर्देशांक १२६ अंक पर पहुंच चुका था, क्रमशः ५ रूपया और १० रूपया प्रतिमास मंहगाई भत्ता १५० रूपया से कम प्रतिमास वेतन पाने वालों और ३२० रूपया से कम प्रतिमास वेतन पाने वालों को दिया। यद्यपि नवंबर १९६२ में जीवन निर्देशांक १३८ अंक पर पहुंच चुका था, फिर भी सरकार ने इन वर्षों में कोई मंहगाई भत्ता नहीं दिया। जब कि महाराष्ट्र सरकार द्वारा नियुक्त लकड़ावाला समिति ने यह सिद्ध कर दिया था कि वास्तव में अखिल भारतीय जीवन मूल्य निर्देशांक प्रचलित निर्देशांक से ८ अंक अधिक होना चाहिए। अतः १९६१ में मूल्य निर्देशांक १३४ अंक १९६२ में १४१ अंक और १९६३ में १४६ अंक था और १९६१ से १९६४ तक मंहगाई भत्ता मिल रहा था केवल १२५ अंक पर।

### एस० के० दास समिति की नियुक्ति एवं भारतीय रेलवे मजदूर संघ की यूनियनों का योगदान

सरकार ने पुनः अगस्त १९६४ में कर्मचारियों को दिये जाने वाले मंहगाई भत्ते की जांच पड़ताल करने और सुझाव देने के लिए सर्वोच्च न्यायालय के सेवा निवृत्त न्यायाधीश श्री एस. के. दास का एक व्यक्ति का आयोग नियुक्त किया। यद्यपि अभी तक भारतीय रेलवे मजदूर संघ का विधिवत् गठन नहीं हुआ था, तथापि पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ, उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन, मध्य रेलवे कर्मचारी संघ और पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद की ओर से आयोग को लिखित ज्ञापन दिया गया और इन संगठनों की ओर से भारतीय मजदूर संघ के उत्तर प्रदेश के तत्कालीन अध्यक्ष विनय कुमार मुखर्जी ने आयोग के सामने मौखिक रूप से तथ्यात्मक और तर्कपूर्ण गवाही प्रस्तुत की। आयोग ने १ सितम्बर १९६४ से अपना काम शुरू किया और २८ सितम्बर से २८ नवम्बर तक दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता, मद्रास, कोचीन जैसे मुख्य मुख्य

स्थानों पर जा जा कर विभिन्न संगठनों, संस्थाओं और व्यक्तियों से मुलकात की तथा १ जनवरी १९६५ को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। १ अक्टूबर १९६४ से १४५ जीवन मुल्य निर्देशांक पर क्रमशः ७.५० रुपया, १६.५० रुपया, १२ रुपया और १४ रुपया प्रतिमास की वृद्धि की तथा ३०० रुपये से ५६६ रुपये प्रतिमास वेतन पाने वालों को जिन्हें अब तक ५० रुपये से एक सौ रुपये तक मारजिनल मंहगाई भत्ता मिलता था, उन्हें कुल ७० रुपया प्रतिमास और ६०० रुपया से १२०० रुपया प्रतिमास वेतन पाने वालों को जिन्हें अब तक मंहगाई भत्ता नहीं मिलता था, उन्हें क्रमशः ७६६ तक ८० रुपया और १००० से १२०० रुपया तक कुल ६० रुपया प्रतिमास मंहगाई भत्ता दिया गया। दास आयोग ने यह भी सुझाव दिया कि यदि औसत १० अंक पर ही वृद्ध करना हो तो औसत अवधि १२ महीने के बजाय ६ महीने की जाय। यदि अवधि १२ महीने रखनी हो तो अंक १० के बजाय ५ किये जायें। अथवा औसत की अवधि और अंक दोनो ही ६ महीने और ५ अंक किए जायें जिससे कर्मचारियों को बहुत लम्बी अवधि तक मूल्य वृद्धि के कारण असली वेतन में अप्रत्यक्ष कटौती का दुष्परिणाम न झेलना पड़े। किन्तु सरकार ने इन सिफारिशों और सुझावों की परवाह किये बिना १ मार्च १९६५ से १६५ की जगह १५५ मूल्य निर्देशांक पर केवल क्रमशः ५ रुपया, ८ रुपया, ११ रुपया और १५ रुपया प्रतिमास की वृद्धि की जो जले पर नमक छिड़कने जैसा था। क्योंकि इस समय तक कुल न्यूनतम वेतन ७०+३३=१०३ रुपया प्रतिमास मिला। जबकि पन्द्रहवें श्रम सम्मेलन के निष्कर्ष के अनुसार १६२ रुपया प्रतिमास होना चाहिए था। मार्च १९६६ में सरकार ने पुनः १ दिसम्बर १९६५ से मंहगाई भत्ते में क्रमशः ५ रुपया, ८ रुपया, ११ रुपया, और १० रुपया प्रतिमास की वृद्धि की। इस प्रकार दिसम्बर १९६५ को रेल कर्मचारियों को मिलने वाले मंहगाई भत्ते की कुल राशि क्रमशः ३८ रुपया, ५८ रुपया, ७६ रुपया, ९१ रुपया और १०० रुपया प्रतिमास थी। यह उल्लेखनीय है कि दास आयोग ने १ अक्टूबर १९६४ से दिये जाने वाले मंहगाई भत्ते के लिए ७० रुपये से लेकर ३६६ रुपये प्रतिमास वेतन पाने वालों के लिए क्रमशः ६० प्रतिशत, ८५ प्रतिशत, ८० प्रतिशत एवं ७० प्रतिशत के निरस्तीकरण की सिफारिश की थी जिसे सरकार ने आगे चलकर कम करके ६० प्रतिशत के स्थान पर ७५ प्रतिशत कर दिया। इस प्रकार मंहगाई भत्ते के गलत फार्मूले के कारण कर्मचारियों का असली वेतन दिन प्रतिदिन और वर्ष प्रति वर्ष घटता चला गया जिसकी पूर्ति सरकार आज तक नहीं कर सकी है।

## पाकिस्तान का आक्रमण

सितम्बर १९६५ में पाकिस्तान ने भारत की पश्चिमी सीमा पर अचानक आक्रमण कर दिया और कच्छ के रन में घुस आया। यद्यपि हमारे बहादुर जवानों ने उसे कच्छ के रन से बाहर खदेड़ दिया फिर भी देश को लम्बी लड़ाई के लिये सन्नद्ध होना पड़ा। तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री के "जय जवान जय किसान" नारे के साथ जब देश का बच्चा बच्चा मातृभूमि की रक्षा में सर्वस्व बलिदान करने के लिए तैयार हो गया तो भला रेल कर्मचारी किसी से पीछे क्यों रहते ? वे भी अपनी सभी समस्याओं और विपदाओं (आसमान छूती हुई मंहगाई के कारण घटता हुआ जीवन स्तर, दिन प्रतिदिन की आवश्यक वस्तुओं का अभाव, नौकरी की असुरक्षा का भय, प्रशासन द्वारा अनायास नारकीय प्रताड़ना आदि) को भूल करके रेलवे का उत्पादन बढ़ाने और रेल सेवा को शीघ्रगामी और त्वरित गति से चालू रखने का संकल्प लेते हुए लड़ाई के मैदान में कूद पड़े। तेरह लाख रेल कर्मचारी एकताबद्ध हो कर पूरे राष्ट्र और सरकार के साथ कंधा से कंधा लगाकर खड़े हो गये। उन्होंने रेल सेवा को पूरी तत्परता से चालू रखते हुये सीमा पर तैनात जवानों को हर आवश्यक युद्ध सामग्री और खाद्यान्न आदि पहुंचाने में कोई कोर कसर नहीं उठा रखी। सीमा पर शत्रु द्वारा की गई अन्धाधुन्ध बम वर्षा में ड्यूटी पर डटे हुए बीस रेल कर्मचारी मारे गये और बहुत से घायल हुये फिर भी काम पर से पीछे नहीं हटे। १३ सितम्बर १९६५ को गुरुदासपुर स्टेशन पर शत्रु ने एक मालगाड़ी पर जिसमें युद्ध सामग्री लदी हुई थी, हवाई हमला कर दिया और डीजल तेल से लदे तीन वैगन जलने लगे। इसे देखते ही फायरमैन चमनलाल ने झपट कर जलते हुये वैगन को शेष गाड़ी से अलग कर दिया और पूरी मालगाड़ी को जलने से बचा लिया। किन्तु इस प्रशंसनीय काम को करते हुए वे स्वयं आग की लपटों से घिर कर वहीं भस्म हो गये और दूसरों के लिये कर्तव्य पूर्ति हेतु प्रेरणा के स्रोत बनकर मातृभूमि की रक्षा में शहीद हो गये। इस प्रकार शत्रु के हवाई हमले में १४ और रेल कर्मचारी गम्भीर रूप से घायल हुये थे। इस युद्ध के दौरान प्रतिदिन ३४ स्पेशल गाड़ियां चल रही थी और रेलवे के चिकित्सा कर्मचारी एम्बुलन्स गाड़ियों के साथ साथ चल रहे थे। उदाहरण स्वरूप डा० (मेजर) एम. सिंह का नाम विशेष रूप से लिया जा सकता है। वे अपने विद्यार्थी जीवन में भारत छोड़ो आन्दोलन १९४२ की जनक्रान्ति में सक्रिय भाग लेने के कारण दो वर्षों तक जेल की यातना भोगी थी तथा स्वतंत्रता सेनानी

होने का गौरव प्राप्त किया था। वे चीन के आक्रमण के समय रेलवे में सहायक चिकित्सा अधिकारी थे जहां से सबसे पहले नवम्बर १९६२ में स्वेच्छापूर्वक प्रतिरक्षा सेवा में डेपुटेशन पर जाकर लेह और पट्टन जैसे कठिन मोर्चे पर सैनिकों को चिकित्सा सेवा प्रदान की थी। १९६५ में पाकिस्तानी आक्रमण के समय भी वे राजोरी, पूंछ, बालामुरा आदि के अग्रिम मोर्चे पर चिकित्सा कर्मचारियों और अधिकारियों का नेतृत्व करते हुये सैनिकों का उत्साह बढ़ाते रहे। युद्ध समाप्त होने के पश्चात जुलाई १९६७ में वे पुनः रेलवे की सेवा में वापस आ गये। वर्तमान में रेल सेवा से निवृत्त हो कर देहरादून में रहते हुए हर रविवार और गुरुवार को भारतीय सेवा संघ द्वारा संचालित विभिन्न विद्यालयों में निशुल्क चिकित्सा सेवा प्रदान कर रहे हैं। रेलवे की स्पेशल सशस्त्र पुलिस ने कई क्षेत्रों से पाकिस्तानी घुसपैठियों को मार भगाया था अथवा गिरफ्तार करके सीमा सुरक्षा सैनिकों के हवाले कर दिया था। ब्लैक आउट होने के बावजूद भी रेलवे बोर्ड में काम पूरी गति से चल रहा था और माल का जमघट नहीं होने पाया। गादरा रोड पर शत्रु के हमले के कारण रेलवे लाइन की भारी क्षति होने के बाद भी रेल कर्मचारी अपने काम पर डटे हुये थे। आवश्यक रेल सेवा चालू थी। फिरोजपुर हवाई हमले में छः रेल कर्मचारी सर्वश्री चमनलाल, फायरमैन, हरकिशन, विद्युत हेड लाइट परीक्षक, मुलतानी राम, स्टोर ईशुअर, सुन्दर लाल, लगेज पोर्टर, बनारसीदास, रोड क्लीनर और करतार सिंह, अर्द्ध कुशल टर्नर मारे गये थे। जोधपुर हवाई हमले में १४ रेल कर्मचारी सर्व श्री मुलतनी राम हेलपर टू पेन्टर, हेमा राम, ब्याईलर, खलासी, बनवारी, पाइंटमैन, नन्दराम, मेट गैंग नं० ८१, कीरमा, गैंगमैन, मेला, गैंगमैन, माधा, स्वस्टीच्यूट गैंगमैन, रावत, कैज्युअल गैंगमैन, थूना, कैज्युअल गैंगमैन, खेमराज कैज्युअल गैंगमैन, देवी सिंह कैज्युअल गैंगमैन और जेहा कैज्युअल गैंगमैन, गादरा रोड पर मारे गये थे। अन्ततः पाकिस्तान भारत के सामने टिक न सका और वह बहुत भारी मात्रा में अपने सैनिक और हथियार गंवा कर २३ सितम्बर १९६५ को युद्ध समाप्त कर दिया। तत्पश्चात मित्र देश रूस के परामर्श और आमंत्रण पर संधि को स्थायी बनाने के लिये हमारे शान्तिप्रिय विजयी प्रधानमंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री पाकिस्तान के पराजित राष्ट्रपति जनरल अयूब खां से मिलने जनवरी १९६६ में ताशकन्द गये, जहां १० जनवरी १९६६ की रात्रि में भोजन के पश्चात उनकी अकस्मात रहस्यमय मृत्यु हो गई। यह देश का दुर्भाग्य था कि उसने अपने परम वीर जवानों के रक्त से जीती हुई शत्रुओं की भूमि के साथ – साथ अपना

परम देश भक्त जन सेवक, लोकप्रिय प्रधानमंत्री भी गवां दिया। वह भी मातृभूमि से बहुत दूर दूसरे की धरती पर अनजान परिस्थिति और अनजान लोगों के बीच में। यह वेदना देशवासियों को सदैव सताती रहेगी। परम पूजनीय श्री लालबहादुर शास्त्री का दिया हुआ विजयी नारा "जय जवान जय किसान" आज भी हमारे लिये प्रेरणा का स्रोत और पथप्रदर्शक बना हुआ है। ऐसा विनम्र, दृढ़निश्चयी, जनसेवक प्रधानमंत्री जो राष्ट्र को परम वैभव के उच्च शिखर पर ले जाना चाहता था, भारत को आज तक कभी नहीं मिला।

### रेल कारखानों में प्रोत्साहन योजना का क्रियान्वयन

रेलवे के खर्च में मितव्ययता लाने और उत्पादकता को बढ़ाने के लिये, रेल प्रशासन ने कारखानों में उपलब्ध सभी वर्तमान साधनों, मानव, यंत्र और माल के अधिकतम उपयोग के लिए लगभग १९५६ से १९६५ तक एक एक करके प्रोत्साहन योजना लागू की जो सबसे पहले इंजन कारखाना चितरंजन और इन्टीग्रल कोच फैक्टरी परम्बूर में लागू हुई थी और धीरे-धीरे सभी निर्माण, मरम्मत और अन्य कारखानों में भी लागू हो गई।

### संयुक्त सलाहकर समिति (जे. सी. एम.) का गठन

१९६० की हड़ताल के पश्चात भारत सरकार ने अपने केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के संगठनों से सीधे परामर्श और वार्तालाप करने के लिये इंग्लैंड में चालू व्हीटले कौन्सिल के तर्ज पर यहां भी संयुक्त सलाहकार समिति गठित करने का निश्चय किया। यद्यपि सरकार ने इस संयुक्त सलाहकार समिति का निर्णय मानने या न मानने अथवा उसमें फेर बदल करने या एकतरफा निर्णय लेने या अनिर्णीत अथवा असहमति वाले मामलों को पंचाट के सुपुर्द करने या न करने का अन्तिम अधिकार अपने ही पास रखा है। इसका औपचारिक उद्घाटन २८ अक्टूबर १९६६ को तत्कालीन गृहमंत्री श्री गुलजारी लाल नन्दा ने नई दिल्ली में विज्ञान भवन के परिसर में किया जिसमें तत्कालीन श्रम मंत्री श्री जगजीवन राम भी उपस्थित थे। रेलवे पर चल रहे उस समय के दोनों मान्यता प्राप्त फेडरेशन इस समिति में शामिल हैं। यद्यपि यह संयुक्त सलाहकार समिति (जे.सी.एम.) भी स्थायी वार्तालाप तंत्र (पी. एन. एम.) की भांति ही रेल कर्मचारियों के लिए बेकार साबित हो चुकी है। इसका प्रत्यक्ष प्रमाण १९६० की आम हड़ताल की तरह १९७४ की आम हड़ताल है। जिस प्रकार पी. एन. एम. रेल कर्मचारियों की मौलिक समस्याओं, वेतन, भत्ता

सेवास्थिति, भर्ती, तरक्की, तबादला, बरखास्तगी आदि को हल करने में असफल रही और जुलाई १९६० की आम हड़ताल को न रोक सकी। उसी प्रकार जे.सी.एम. भी इन बुनियादी समस्याओं को सुलझाने में असफल रही और मई १९७४ की आम हड़ताल को न रोक सकी।



# द्वितीय भाग

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का अभ्युदय  
(1965 से 2000)

## भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना

आवश्यकता आविष्कार की जननी है। अतः किसी संस्था के जन्म का कारण बताना जरूरी नहीं है। तथापि जुलाई १९६० की आम रेल हड़ताल की दुर्दशा, सरकारी दमन, दंड और प्रताड़ना से भयभीत रेल कर्मचारियों के गिरते हुए मनोबल और उनमें फैलती हुई निराशा की भावना तथा तत्कालीन रेल कर्मचारी संघों और महासंघों की असमर्थता, अकर्मण्यता, दिशाहीनता और राजनीतिक चरित्र का ओछा प्रदर्शन, उनकी आपस की प्रतिस्पर्द्धा निजी स्वार्थ एवं नेतागिरी के चक्कर में परस्पर की खींचतान के कारण रेल सेवा और रेल कर्मचारियों की आर्थिक एवं सेवास्थिति में दिन प्रतिदिन गिरावट आती जा रही थी और आम मजदूरों की शोचनीय दशा तथा कार्य के प्रति उनकी उदासीनता के फलस्वरूप राष्ट्र की जीवन रेखा रेल सेवा अस्तव्यस्त हो रही थी। इससे उद्वेलित होकर सर्वप्रथम पूर्वोत्तर रेलवे के जागरूक रेल कर्मचारियों ने राष्ट्र हित के चौखट में उद्योग हित और मजदूर हित की भावना से प्रेरित होकर एक स्वतंत्र राष्ट्रवादी राजनीति निरपेक्ष, विशुद्ध मजदूर संगठन, मजदूरों द्वारा मजदूरों के लिए और मजदूरों का बनाने का निर्णय लिया। तदनुसार १७ सितम्बर १९६२ में गोरखपुर में पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ का निर्माण हुआ जिसके प्रथम अध्यक्ष रामकुबेर लाल श्रीवास्तव और महामंत्री विन्ध्यावासिनी प्रसाद श्रीवास्तव बने। उनकी देखादेखी उत्तर रेलवे पर २५ जनवरी १९६४ को दिल्ली में उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन का गठन हुआ जिसके प्रथम अध्यक्ष श्री गोविन्द राम मोतियानी और प्रथम महामंत्री श्री रघुवीर लाल देव निर्वाचित हुये। दिनांक १८ अप्रैल १९६४ को मुम्बई में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ का गठन हुआ। इसके प्रथम अध्यक्ष श्री विशम्भर नाथ शर्मा और प्रथम महामंत्री श्री अमलदार सिंह मनोनीत हुये। दिनांक ३० अगस्त १९६४ को अजमेर में पश्चिम रेलवे पर पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद का निर्माण हुआ। इसके प्रथम अध्यक्ष श्री गुमान मल राका और प्रथम महामंत्री श्री विजय चन्द आचार्य नियुक्त हुए। दिनांक १६.२.१९६५ को नागपुर में दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ की स्थापना हुई, जिसके प्रथम अध्यक्ष श्री रास बिहारी मैत्रा और प्रथम महामंत्री श्री एल.वी. ढवीर मनोनीत हुये। दिनांक १७ जून १९६५ को जमालपुर में पूर्वी रेलवे के ऊपर पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ की स्थापना हुई। इसके प्रथम अध्यक्ष श्री ऋषि कुमार नियोगी और प्रथम महामंत्री श्री बालेश्वर प्रसाद शर्मा को बनाया गया। दिनांक २७.८.१९६५ को



हुबली में दक्षिण रेलवे पर दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ की स्थापना हुई, जिसके प्रथम अध्यक्ष श्री प्रभाकर और प्रथम महामंत्री श्री आर.आर. बगलोरे निर्वाचित हुये। आगे चल कर चितरंजन रेलवे कारखाना में चितरंजन रेलवे इंजन कारखाना कर्मचारी संघ का गठन हुआ, जिसके प्रथम अध्यक्ष श्री पारितोष पाठक और प्रथम महामंत्री श्री आर.एन. सिन्हा हुये। डीजल रेलवे इंजन कारखाना वाराणसी में डी.एल.डब्ल्यू मजदूर संघ स्थापित हुआ जिसके प्रथम महामंत्री श्री वीरेन्द्र भटनागर और प्रथम अध्यक्ष श्री राम सागर बने। इंडियन रेलवे कोच फैक्ट्री पेरम्बुर (मद्रास) में आई.सी.एफ. कार्मिक संघ की स्थापना हुई। इसके प्रथम महामंत्री श्री जनक सुन्दरम बनाये गये। आर.डी.एस.ओ. लखनऊ में आर.डी.एस.ओ. इम्प्लाइज एसोसियेशन का गठन हुआ। श्री के. वी.एल. राव महामंत्री हुए। २ अक्टूबर १९६६ को जब मध्य रेलवे से निकल कर दक्षिण मध्य रेलवे का पुर्नगठन हुआ तब सिकन्दराबाद में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ से निकल कर दक्षिण मध्य रेलवे कार्मिक संघ अस्तित्व में आया। इसके प्रथम अध्यक्ष श्री जी. रामालू और प्रथम महामंत्री श्री कृष्णराव मनोनीत हुये। कालान्तर में कटिहार में पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे कर्मचारी संघ, पटियाला में डी. सी.डब्ल्यू कर्मचारी संघ, कपूरथला में आर.सी.एफ. कर्मचारी संघ, दिल्ली में काफमो मजदूर संघ और कलकत्ता में मेट्रो रेलवे कर्मचारी संघ की भी स्थापना हुई।

केन्द्रीय श्रम संगठन भारतीय मजदूर संघ से सम्बद्ध इन सभी रेलवे मजदूर संघों ने २४ दिसम्बर १९६५ को आगरा के माईथान धर्मशाला में सर्वसम्मति से अपना एक केन्द्रीय महासंघ बनाने का निर्णय लिया। इसका प्रस्तावित नाम भारतीय रेलवे मजदूर संघ रखा गया। इस महासंघ का विधान बनाने और मई १९६६ में इसका विधिवत उद्घाटन करने के लिये स्थापना अधिवेशन बुलाने हेतु आठ सदस्यों की एक संयोजन समिति नियुक्त की गई जिसके संयोजक भारतीय मजदूर संघ के उत्तर प्रदेश के अध्यक्ष श्री विनय कुमार मुखर्जी (दादा मुखर्जी) मनोनीत किये गए। अन्य सदस्य मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के तत्कालीन महामंत्री श्री अमलदार सिंह (मुम्बई), पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के अध्यक्ष श्री एम.एम. प्रताप (भावनगर), उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के अध्यक्ष श्री दुर्गाशंकर मिश्र (लखनऊ), पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के महामंत्री श्री रामजनम पांडे (वाराणसी), पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के महामंत्री श्री बालेश्वर प्रसाद शर्मा (जमालपुर), दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ के महामंत्री श्री एल.बी. ढबीर (नागपुर) और दक्षिण रेलवे कार्मिक

संघ के मंत्री श्री ए. सत्यानारायण (विजयवाड़ा) नामित किये गए। इसका अस्थायी कार्यालय भारतीय मजदूर संघ के संस्थापक महामंत्री तत्कालीन संसदसदस्य माननीय दत्तोपंत ठेंगड़ी का निवास स्थान ५७, साउथ एवेन्यू रखा गया और श्री वेद प्रकाश कोहली को कार्यालय मंत्री नियुक्त किया गया। संयोजन समिति ने अपना काम अप्रैल १९६६ के अन्त तक पूरा कर लिया।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का स्थापना अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का स्थापना अधिवेशन दिनांक २६ एवं २७ मई १९६६ को मुम्बई में रामायण ज्ञानमंदिर, मुलुंड में सुप्रसिद्ध राष्ट्रवादी मजदूर नेता मा. दत्तोपंत ठेंगड़ी की अध्यक्षता में सम्पन्न हुआ। अधिवेशन का उद्घाटन श्रीमति आशारानी, प्रथम श्रेणी अशोक चक्र विजेता पाकिस्तानी हवाई हमले में शहीद हुये रेल कर्मचारी चमनलाल, फायरमैन की विधवा पत्नी के करकमलों द्वारा हुआ। संघ का प्रस्तावित नाम और संविधान सर्वसम्मति से स्वीकृत होने के उपरान्त आगामी दो वर्षों के लिए निम्नलिखित पदाधिकारी सर्वसम्मति से निर्वाचित घोषित किये गये।

अध्यक्ष—श्री विनय कुमार मुखर्जी (लखनऊ), उपाध्यक्ष—सर्वश्री रामकुबेर लाल (गोरखपुर), एम. सोमशेखर राव (सिकन्दराबाद), महासचिव—श्री अमलदार सिंह (मुम्बई), उपसचिव—सर्वश्री वामनप्रभु देसाई (मुम्बई), ए. सत्यानारायण (विजयवाड़ा), वित्त सचिव—श्री बैजनाथ गोविन्द वर्बे (मुम्बई), और सभी सम्बद्ध संघों के महामंत्री केन्द्रीय कार्यसमिति के सदस्य घोषित किये गये। इस सम्मेलन में देश की तत्कालीन आर्थिक स्थिति की समीक्षा करते हुये तेजी से बढ़ती हुई मंहगाई और मुद्रास्फीति पर तीव्र चिन्ता व्यक्त की गई तथा मुद्रा स्फीति पर रोक लगाने के लिये कई कारगर सुझाव दिये गए। रेल सेवा को और अधिक सक्षम (सुरक्षित, तेज और सस्ती) बनाने के उपायों पर गम्भीरतापूर्वक विचार विमर्श हुआ। रेल कर्मचारियों की आर्थिक स्थिति एवं सेवाशर्तों में सुधार लाने के लिये कुल १७ प्रस्ताव पारित हुये, जिनमें रेल कर्मचारियों के असली वेतन की सुरक्षा के लिए शत प्रतिशत अंक दर अंक और मास प्रति मास मंहगाई भत्ता फार्मूला, वर्ष के अंत में न्यूनतम एक मास का कानूनी बोनस समय समय पर वेतन पुनर्निर्धारण के लिये स्थायी उभयपक्षी संयुक्त समानुपातिक वेतन मंडल का गठन, पदोन्नति के पर्याप्त अवसर, शहर भत्ता, मकान भाड़ा भत्ता, यात्रा भत्ता, माइलेज आदि

में उपयुक्त सुधार पास पी.टी.ओ. के लिए पिता की पात्रता, समयोपरि भत्ता और प्रोत्साहन योजना की दर में वृद्धि, मकान, स्कूल, अस्पताल, परिवार कल्याण केन्द्र, मनोरंजन केन्द्र, क्रीड़ा केन्द्र की सुलभ एवं समुचित व्यवस्था, भविष्य निधि की ब्याज दर, अनुग्रह राशि और पेन्शन में वृद्धि, कैज्युअल लेबर प्रथा और ठेकेदारी प्रथा का उन्मूलन, रेल सेवा में कर्मचारियों के आश्रितों की भर्ती, रेल कर्मचारियों को औद्योगिक विवाद अधिनियम की सभी धाराओं का लाभ, रेल सेवा आचरण नियम का उदारीकरण, रेल कर्मचारियों का अनायस स्थानान्तरण और उत्पीड़न पर रोक, रेल सेवा से अक्षमता और भ्रष्टाचार का उन्मूलन, अधिकारियों और नौकरशाहों की मनमानी, फिजूल खर्ची, मजदूरों का अधिकारियों द्वारा निजी काम में दुरुपयोग एवं शोषण तथा कर्मचारियों के साथ दुर्व्यावहार एवं अत्याचार पर शीघ्र प्रतिबन्ध, द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों का ठीक ढंग से त्वरित कार्यान्वयन तथा उससे उत्पन्न वेतन विसंगतियों का शीघ्र निवारण, नये वेतनमान में स्टेज टू स्टेज और प्वाइंट टू प्वाइंट वेतन निर्धारण आदि विषय शामिल थे।

### गजेन्द्र गडकर मंहगाई भत्ता आयोग की नियुक्ति

भारत सरकार ने २६ जुलाई १९६६ को भारत के भूतपूर्व मुख्य न्यायाधीश श्री पी.बी. गजेन्द्र गडकर की अध्यक्षता में तीन सदस्यों का एक मंहगाई भत्ता आयोग नियुक्त करने की घोषणा की। इसके अन्य दो सदस्य भारतीय रिजर्व बैंक के भूतपूर्व उप गवर्नर सर्वश्री एम.एन. रंगाचारी और डॉक्टर बी.एन. गांगुली थे। इस आयोग से कहा गया कि वह देश की सम्पूर्ण आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुये अर्थात् केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों को दिये जाने वाले मंहगाई भत्ते का राज्यों की आर्थिक स्थिति पर पड़ने वाले प्रभाव एवं अन्य आर्थिक समुदाय पर पड़ने वाले असर, गैर योजना व्यय में होने वाली वृद्धि और सरकारी राजस्व पर पड़ने वाले वित्तीय बोझ को देखते हुए द्वितीय वेतन आयोग द्वारा निर्धारित मंहगाई भत्ते के सूत्र का पुनरावलोकन करे और भविष्य में दिये जाने वाले मंहगाई भत्ते के नये सूत्र का सिद्धान्त निरूपित करे। आयोग की अन्तरिम रिपोर्ट के अनुसार भारत सरकार ने १ अगस्त १९६६ से मंहगाई भत्ते में पुनः वृद्धि की घोषणा की जिसे रेलवे बोर्ड ने अपने २६ अक्टूबर १९६६ के पत्र द्वारा रेल कर्मचारियों पर लागू किया और १ अगस्त से मंहगाई भत्ते की कुल राशि क्रमशः ४७ रूपया, ७० रूपया, ६०रूपया, ११० रूपया और १२० रूपया प्रतिमास हो गई जिसका रूपांकन इस प्रकार है।

आधार वर्ष १९४६ = १०० अंक

वेतनमान	मंहगाई भत्ता				
१.७.१९५६	१.२.१९६४	१.१०.१९६४	१.३.१९६५	१.१२.१९६५	१.८.१९६६
(११५ अंक)	(१३५ अंक)	(१४५ अंक)	(१५५ अंक)	(१६५ अंक)	(१७५ अंक)
७०-१०६	२०.५०	२८.००	३३.००	४१.००	४७.००
११०-१४६	२५.५०	४२.००	५०.००	६१.००	७०.००
१५०-२०६	४२.००	५४.००	६५.००	७८.००	९०.००
२१०-२६६	५०.००	६६.००	८१.००	९६.००	११०.००
३००-३६६	५०.००	६६.००	८१.००	९६.००	११०.००
४००-५६६	—	७०.००	९०.००	१०५.००	१२०.००
६००-७६६	—	८०.००	९०.००	१०५.००	१२०.००
८००-९६६	—	८५.००	९०.००	१०५.००	१२०.००
१०००-१२००	—	९०.००	९०.००	१०५.००	१२०.००

गजेन्द्र गडकर आयोग की नियुक्ति की घोषणा भारतीय रेलवे मजदूर संघ के निर्माण के तुरन्त पश्चात हुई थी। इसके विचारार्थ विषय बहुत ही प्रतिगामी, नकारात्मक एवं संकुचित थे। अतः भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने सभा, सम्मेलनों और प्रस्तावों द्वारा इसका घोर विरोध किया और कम से कम दास आयोग द्वारा निर्धारित मंहगाई भत्ता सूत्र को फौरन अमल में लाने की मांग की। फलस्वरूप गजेन्द्र गडकर आयोग ने अप्रत्यक्ष रूप से यह स्वीकार किया कि उसके विचारार्थ संदर्भ चाहे जो भी हो वह मजदूर संघों को ध्यान पूर्वक सुनेगा और उनके हित में उचित निर्णय देने का प्रयत्न करेगा। इस आश्वासन की प्राप्ति के पश्चात ही संघ ने आयोग के सामने लिखित ज्ञापन प्रस्तुत किया था। यह उल्लेखनीय है कि आयोग के सामने रेल कर्मचारियों की ओर से लिखित ज्ञापन केवल भारतीय रेल मजदूर संघ ने ही दिया था और तदोपरान्त उसी ने आयोग द्वारा प्रसारित प्रश्नावली का तर्कसंगत उत्तर भी दिया था। संघ के तत्कालीन अध्यक्ष श्री विनय कुमार मुखर्जी, उपमहामंत्री श्री वामन प्रभु देसाई एवं वित्त सलाहकार श्री गजानन गोखले ने क्रमशः दो बार १, २, ३ अक्टूबर १९६६ और ४ अप्रैल १९६७ को दिल्ली में आयोग की

बैठक के सामने मौखिक गवाही पेश की थी जो बहुत ही तर्कपूर्ण और प्रभावशाली था। असली वेतन की रक्षा के लिये बढ़े हुये जीवन मूल्य निर्देशांक के निरस्तीकरण हेतु शतप्रतिशत, अंक दर अंक और मास प्रतिमास मंहगाई भत्ता सूत्र का प्रतिपादन प्रथम बार भारतीय रेल मजदूर संघ ने ही किया था। अन्तरिम राहत की मांग के लिये संघ ने सारे देश में १६ सितम्बर १९६६ को मंहगाई भत्ता दिवस मनाया। स्थान स्थान पर द्वार सभाएं, प्रदर्शन और भूख हड़तालें हुईं। गोरखपुर के प्रदर्शन में लगभग दस हजार रेल कर्मचारियों ने भाग लिया। दिल्ली, मुम्बई, झांसी, भुसावल, नागपुर, कोटा, बड़ौदा रतलाम, राजकोट, भावनगर, जयपुर, अजमेर, कुर्दुवाडी, शोलापुर, सिकन्दराबाद, विजयवाड़ा हुबली आदि में हुये प्रदर्शन उल्लेखनीय हैं। फलस्वरूप आयोग ने अन्तरिम राहत देने की सिफारिश की और सरकार ने उसे स्वीकार किया। गजेन्द्र गडकर आयोग की अन्तिम सिफारिशें दास आयोग के मंहगाई भत्ता फार्मूले से भी गई गुजरी साबित हुईं। दास आयोग ने जीवन मूल्य निर्देशांक के प्रति दस अंक पर विभिन्न वेतन समूह के लिये मासिक मंहगाई भत्ता क्रमशः ६, ६, १२, १५ और २० रूपया निर्धारित किया था। गजेन्द्र गडकर आयोग ने उसे घटाकर क्रमशः ६, ७, ८, ९ और १० रूपया मासिक कर दिया। अर्थात् २, ४, ६ और १० रूपये की कटौती कर दी। तत्कालीन वित्त मंत्री महोदय मोरारजी देसाई ने इतना देने में भी असमर्थता प्रकट की और बकाया राशि देने से साफ इन्कार कर दिया। फलस्वरूप सभी मजदूर संगठनों को मजबूर होकर हड़ताल की नोटिस देनी पड़ी और ११ सितम्बर १९६७ से हड़ताल करने का निर्णय लिया गया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने हड़ताल को सफल बनाने के लिये पूर्व तैयारी के रूप में ४ सितम्बर १९६७ को प्रतीक संघर्ष दिवस मनाया और ४ सितम्बर से ११ सितम्बर तक मंहगाई भत्ता सप्ताह सारे देश में मनाया। जबकि अन्य दोनों मान्यता प्राप्त फेडरेशनों ने बिना कुछ प्राप्त किये ही हड़ताल की नोटिस ४ सितम्बर से पहले ही वापस ले ली थी।

### छटनी विरोधी सप्ताह

भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने ४ फरवरी १९६८ से ११ फरवरी १९६८ तक छटनी विरोधी सप्ताह सारे देश में स्थान स्थान पर सभा, सम्मेलनों और प्रदर्शनों का आयोजन करके मनाया जिसमें छटनी विरोधी प्रस्ताव पारित किये गये और ज्ञापन दिये गये।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की प्रथम बैठक

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के मुलून्ड अधिवेशन के पश्चात केन्द्रीय कार्यसमिति की पहली बैठक दिनांक १ और २ अगस्त १९६६ में दिल्ली में हुई जिसमें २६ जुलाई १९६६ को भारत सरकार द्वारा गजेन्द्र गडकर मंहगाई भत्ता आयोग की नियुक्ति एवं उसको दिये गये विचारार्थ विषय पर विस्तृत चर्चा हुई तथा तत्कालीन आर्थिक परिस्थितियों और रेल कर्मचारियों की जीवन यापन कठिनाइयों और सेवा संबंधी अन्य जटिल समस्याओं पर भी विस्तृत विचार विमर्श हुआ और चार भिन्न भिन्न प्रस्तावों द्वारा शासन और प्रशासन को गगनचुम्बी मंहगाई को नियंत्रित करने के लिए युक्ति युक्त पूर्ण सुझाव दिये गये तथा अपने सभी संलग्न यूनियनों को १६ सितम्बर १९६६ को विरोध दिवस मनाने का निर्देश दिया गया। इसका पालन देश भर में सभी रेलवे के ऊपर मांग दिवस, भूख हड़ताल, धरना, प्रदर्शन, द्वार सभा के रूप में किया गया और मांग संबंधी ज्ञापन संबंधित रेल अधिकारियों के माध्यम से रेल मंत्रालय को भेजे गये। प्राप्त सूचनाओं के अनुसार मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के नेतृत्व में महाप्रबंधक कार्यालय के सामने १०० कार्यकर्ताओं ने दिन भर भूख हड़ताल की और शाम को ५००० रेल कर्मचारियों ने जोरदार प्रदर्शन किया। भुसावल मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय के सामने आज तक का सबसे बड़ा प्रदर्शन हुआ। शोलापुर, हुबली और विजयवाड़ा में कर्मचारियों ने एक दिन की भूख हड़ताल की। पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के नेतृत्व में पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक के कार्यालय के सामने गोरखपुर में विराट प्रदर्शन हुआ, जिसमें दस हजार कर्मचारियों ने भाग लिया। पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के नेतृत्व में महाप्रबंधक के कार्यालय से लेकर मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय एवं शाखा स्तर के स्थानों पर जगह जगह भूख हड़तालें, जनमोर्चा, धरना, प्रदर्शन और द्वार सभाएं हुईं, जिसमें हजारों कर्मचारियों ने भाग लिया। पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के तत्वाधान में जमालपुर में भारी द्वार सभा हुई और प्रस्ताव पारित किए गये। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के द्वारा दिल्ली में सम्पन्न कार्यक्रम अतिउत्तम, उत्साहवर्द्धक एवं प्रभावशाली रहा। यहां यह उल्लेखनीय है कि बड़ौदा में हुई भूख हड़ताल के सिलसिले में पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के कुछ कार्यकर्ताओं को चार्ज शीटें दी गईं, जिसका प्रत्युत्तर परिषद ने इस प्रभावी ढंग से दिया कि प्रशासन को उन्हें बिना शर्त वापस लेना पड़ा। इसी कालावधि में पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ ने महाप्रबंधक के वाराणसी दौरे के समय उनके सामने यूनियन कार्यकर्ताओं के

स्थानान्तरण एवं प्रताड़ना के विरोध में भारी प्रदर्शन किया तथा अपनी मांगों को मनवाने कि लिये गोरखपुर में तत्कालीन रेल मंत्री श्री पुनाचा और गरहरा में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के सामने जोरदार प्रदर्शन किया। इसके कारण श्रमिक संघ के महामंत्री श्री राधेमोहन सक्सेना को चार्जशीट दी गई। विभिन्न श्रेणी के रेल कर्मचारियों की अलग अलग समस्याओं पर प्रकाश डालने और उनके समाधान के लिए पूर्वोत्तर रेलवे के फायरमैनो और अखिल भारतीय रेलवे के सिग्नल मेन्टेनरों का अधिवेशन वाराणसी में सम्पन्न हुआ तथा उत्तर रेलवे के फायरमैनो का विशाल प्रदर्शन प्रधान कार्यालय बड़ौदा हाउस पर हुआ। भारतीय रेलवे लोको रनिंग स्टाफ का सम्मेलन कोटा में, उत्तर रेलवे लोको रनिंग स्टाफ का सम्मेलन लखनऊ में और भारतीय रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ का सम्मेलन आगरा में सम्पन्न हुआ। इन आन्दोलनों के फलस्वरूप पश्चिम रेलवे के कोटा मंडल में काम के बढ़े हुये घंटे को कम करवाया गया। भरतपुर, दोहद और नवलखी में गर्मी के मौसम में पैदा होने वाली पेय जल की कमी की समस्या को हल करवाया गया। इस प्रकार भरतपुर रेलवे कालोनी में रहने वाले मजदूरों को बाढ़ की मुसीबतों से बचाया गया। दोहद के मकानों की समस्या को सुलझाया गया और दोहद के रेलवे अस्पताल को सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों के लिए नामजद करवाया गया। पश्चिम रेलवे के विभिन्न मंडलों में लेखा विभाग के कर्मचारियों की सभा हुई, पदोन्नति के रिक्त स्थानों की पूर्ति करवाने का काम चालू करवाया गया तथा बहुत से कर्मचारियों की वरीयता सूची में सुधार करवाया गया। गैर कानूनी ढंग से नौकरी से निकाले गये मजदूरों को पुनः काम पर वापस लगवाया गया। दक्षिण मध्य रेलवे के कुर्दूवाडी कारखाने के काम के समय को मजदूरों की सुविधा के अनुकूल बदलवाया गया। सिकंदराबाद के ६८ फायरमैनो की पदवानति को रोका गया। बहुत से कैज्युअल लेबर को नियमित करवाया गया। मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के प्रयास से स्कूल फीस संबंधी स्पष्टीकरण गृह मंत्रालय और रेल मंत्रालय से प्राप्त किया गया। कार्यालयों में बढ़े हुए आपातकालीन समय को समाप्त करवाया गया। नागपुर मंडल में और भुसावल मंडल में गाड़ी बाबू से तरक्की पाये हुये गाडो और विभागीय तरक्कीशुदा गाड़ी परीक्षकों की पदावनति को रोका गया और उन्हें वरीयता का लाभ दिलवाया गया। पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के प्रयास से बिहार और उत्तर प्रवेश के सूखा पीड़ित क्षेत्र को अकाल पीड़ित क्षेत्र घोषित करवाया गया। तदनुसार वहां के रेल कर्मचारियों को सब प्रकार की सुविधायें दिलवाई गई। रात्रि पाली का भत्ता

जिनको पहले नहीं मिलता था दिलवाया गया, यात्रा भत्ता में वृद्धि करवाई गई। स्टेशन मास्टर, सहायक स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर, आशुलिपिक, नक्शा नवीस, सहायक कल्याण निरीक्षक, सहायक कार्मिक निरीक्षक, गाड़ी परीक्षक के वेतनमान में सुधार हुआ। उनके पदोन्नति के अवसर बढ़े और तरक्की पाने पर वेतनमान में ऊंची दर पर वेतन निर्धारण का लाभ मिला।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की दूसरी बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की दूसरी बैठक ६ नवम्बर १९६६ को मुम्बई में हुई जिसमें गजेन्द्र गडकर (महंगाई भत्ता) आयोग के कार्यकलापों और संयुक्त सलाहकार समिति (जे.सी.एम.) जिसका उद्घाटन २८ अक्टूबर १९६६ को तत्कालीन गृह मंत्री गुलजारी लाल नन्दा ने किया था, के गठन की समीक्षा की गई और इन विषयों पर अगली कार्यवाही हेतु संघ के अध्यक्ष श्री विनय कुमार मुखर्जी (दादाजी) को प्राधिकृत किया गया। २४ दिसम्बर १९६६ को श्री गजेन्द्र गडकर की अध्यक्षता में राष्ट्रीय श्रम आयोग (नेशनल कमीशन ऑफ लेबर) का गठन हुआ जिसके समक्ष भारतीय रेल मजदूर संघ ने भारतीय मजदूर संघ के माध्यम से रेल उद्योग में नियोजित श्रम सम्बन्धों के बारे में अपना समग्र विचार प्रस्तुत किया। आयोग ने २८ अगस्त १९६६ को अपनी रिपोर्ट सरकार को दी।

### कार्यसमिति की तीसरी बैठक

कार्यसमिति की तीसरी बैठक दिनांक ७ अप्रैल १९६७ को सिकन्दराबाद में सर्वोच्च परिषद की विषय समिति के रूप में सम्पन्न हुई। इसके तुरंत पश्चात संघ की सर्वोच्च परिषद की पहली बैठक दिनांक ८ और ९ अप्रैल १९६७ को वहीं पर सम्पन्न हुई जिसमें रेल कर्मचारियों की विभिन्न मांगों के संबंध में कुल ११ प्रस्ताव पारित किये गये। रेल कर्मचारियों के लिये अलग स्थायी उभयपक्षी वेतन मंडल, महंगाई भत्ते में समुचित वृद्धि, न्यूनतम और उच्चतम वेतन में एक और दस का अनुपात, समान काम के लिए समान वेतन, रेल कर्मचारियों को बोनस, रिक्त स्थानों की पूर्ति, सबको मकान की सुविधा और मकान भाड़े में कमी आदि प्रमुख थे। इन्हें प्राप्त करने के लिए आन्दोलन तेज करने का निर्णय लिया गया।



## केन्द्रीय कार्यसमिति की चतुर्थ बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की चतुर्थ बैठक दिनांक ६ और १० जुलाई १९६७ को लखनऊ में हुई जिसमें गजेन्द्र गडकर मंहगाई भत्त आयोग के प्रतिवेदन पर विस्तृत विचार विमर्श हुआ और अन्त में उसे नकारा पाया गया। अतः उसके विरोध में दिनांक १४ अगस्त १९६७ को दिल्ली में रेल भवन पर प्रदर्शन करने का निर्णय लिया गया।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की पांचवी बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की पांचवी बैठक दिनांक १३ अगस्त १९६७ को दिल्ली में हुई जिसमें केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों की प्रस्तावित दिनांक ११ सितम्बर १९६७ की एक दिन की प्रतीक हड़ताल में भाग लेने का निर्णय लिया गया और इसकी पूर्व तैयारी के रूप में सभी रेलों के ऊपर दिनांक ४ सितम्बर १९६७ को उपवास, धरना, मोर्चा जुलूस आदि कार्यक्रमों का निर्देश सभी सलंगन इकाइयों को दिया गया।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की छठवीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की छठवीं बैठक दिनांक १४ जनवरी १९६८ को मुम्बई में हुई जिसमें ४ फरवरी से ११ फरवरी तक देशव्यापी छंटनी विरोधी सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया। २१ और २२ अप्रैल १९६८ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ की प्रतिनिधि सभा का प्रथम द्वैवार्षिक अधिवेशन विजयवाड़ा में करने का निर्णय लिया गया जिसकी तैयारी के लिये सर्वश्री वामनप्रभु देसाई (उपमंत्री), बैजनाथ गोविन्द बर्वे (कोषाध्यक्ष) और मनोहर फाटक (महामंत्री) मध्य रेलवे कर्मचारी संघ की त्रिसदस्यीय (क्रेडेन्सियल) समिति नियुक्त की गई।

## कार्यसमिति की सातवीं बैठक

कार्यसमिति की सातवीं बैठक प्रथम द्वैवार्षिक अधिवेशन के पूर्व दिनांक २१ अप्रैल १९६८ को विजयवाड़ा में हुई जिसमें अधिवेशन की सफलता के लिये की गई सब प्रकार की तैयारियों की छानबीन की गई। अधिवेशन के विचारार्थ विशेष विषय सूची, अध्यक्षीय अभिभाषण, महामंत्री द्वारा प्रस्तुत होने वाला प्रतिवेदन, वित्त मंत्री का लेखा जोखा और बैलेन्स शीट तथा प्रतिनिधि सभा में पेश होने वाले प्रस्तावों के प्रारूप का अनुमोदन किया गया।

## भा.रे.म.स. का प्रथम वार्षिक अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की प्रतिनिधि सभा का प्रथम द्वैवार्षिक अधिवेशन दिनांक २१ और २२ अप्रैल १९६८ को विजयवाड़ा में सम्पन्न हुआ जिसमें लगभग १३०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। अधिवेशन में रेल कर्मचारियों की विभिन्न मांगों और समस्याओं के संबन्ध में कुल २७ प्रस्ताव पारित हुए। अगामी दो वर्षों के लिए सर्वश्री विनय कुमार मुखर्जी अध्यक्ष, एम. सोमशेखर राव तथा रामककुबेर लाल श्रीवास्तव, उपाध्यक्ष, अमलदार सिंह, महामंत्री, राजकुमार रेलन तथा जी. रमन्ना उपसचिव और वामन प्रभुदेसाई वित्त सचिव निर्वाचित हुए। सभी संलग्न संघों के महामंत्री कार्यसमिति के सदस्य घोषित हुए। अधिवेशन का समारोह माननीय दत्तोपंत ठेंगड़ी ने अपने ओजस्वी एवं स्फूर्तिदायक उद्बोधन से किया। उन्होंने रेलवे पर मान्यता प्राप्त दोनों महासंघों की निष्क्रियता की चर्चा की। उनके प्रति मजदूरों में व्याप्त निराशा और क्षोभ पर प्रकाश डालते हुये कहा कि रेलवे मजदूर भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर बड़ी अत्मुकता से देख रहा है और उसमें अपना भविष्य तलाश रहा है। दोनों महासंघों से रिक्त हो रहे स्थान की पूर्ति करना आपका दायित्व बन जाता है। इसके लिए आपको कठोर परिश्रम करना होगा और मजदूरों का दिल जीतना होगा।

तत्पश्चात् नवनिर्वाचित कार्यसमिति की बैठक उसी स्थान पर दिनांक २२ अप्रैल १९६८ को हुई जिसमें अधिवेशन में पारित प्रस्तावों पर सरकार और रेलवे प्रशासन का ध्यान आकर्षित करने तथा मांगों को पूरा करवाने के लिये सितम्बर १९६८ में दिल्ली में रेल भवन पर प्रदर्शन करने का निर्णय किया गया तथा उसे सफल बनाने के लिए सभी रेलों पर पूर्व तैयारी करने के कार्यक्रम बनाये गये और सम्बद्ध संघों को तत्संबन्धी निर्देश दिए गये।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की आठवीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की आठवीं बैठक १४ और १५ जुलाई १९६८ को वाराणसी में सम्पन्न हुई जिसमें पूर्व निर्णयानुसार २३ सितम्बर १९६८ को दिल्ली में रेलभवन पर प्रदर्शन करने का निश्चय किया गया। किन्तु इन्हीं दिनों में गजेन्द्र गडकर (मंहगाई भत्ता) आयोग की सिफारिशों से निराश एवं क्षुब्ध सभी केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों ने १६ सितम्बर १९६८ को एक दिन की प्रतीक हड़ताल करने की नोटिस दे दी जिसमें ऑल इंडिया रेलवे मेन्स

फेडरेशन भी शामिल था। अतः रेलवे पर इन्हीं को हड़ताल की अगुआई करना था, जिसका भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने तहे दिल से समर्थन किया। किन्तु इस फेडरेशन से सम्बद्ध यूनियनों ने अपने स्वभावानुसार या तो ऐन वक्त पर हड़ताल की नोटिस वापस ले ली या अन्य कारणवश हड़ताल से विरत रहे जिससे रेल कर्मचारियों का मनोबल गिर गया और वे दुविधा के चक्कर में फंस गये। फिर भी भारतीय रेलवे मजदूर संघ से संलग्न उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन और पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ ने इस एक दिन की प्रतीक हड़ताल में बढ़ चढ़ कर भाग लिया। उत्तर रेलवे पर १८ सितम्बर १९६८ को दोपहर डेढ़ बजे सर्वश्री वेद मित्र विग, योगेश्वर दत्त शर्मा, हेमराज अग्रवाल, राम मनसारमानी तथा सुरेन्द्र गांधी आदि सभी उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के पदाधिकारी तथा अन्य ३६ कार्यकर्ताओं ने धारा १४४ का उल्लंघन करते हुए रेल कर्मचारियों को हड़ताल पर जाने के लिए ललकारा। फलस्वरूप पुलिस ने उन्हें अनिवार्य सेवा अनुरक्षण कानून के अन्तर्गत गिरफ्तार करके तिहाड़ जेल में भेज दिया। इसके फलस्वरूप उत्तर रेलवे प्रिन्टिंग प्रेस, प्रधान कार्यालय बड़ौदा हाउस तथा काश्मीरी गेट कार्यालय में १९ सितम्बर को उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के झंडे के नीचे विशाल द्वार सभाएं हुईं और कर्मचारी हड़ताल पर गये। दिल्ली में केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों का नेतृत्व करते हुये भारतीय मजदूर संघ के संस्थापक महामंत्री सुप्रसिद्ध मजदूर नेता माननीय दत्तोपंत ठेंगड़ी अपने अनन्य भक्त और मजदूर नेता श्री बैकुंठलाल शर्मा प्रेम तथा अन्य अनुयायियों के साथ जेल गये और दिल्ली में हड़ताल को शतप्रतिशत सफल बनाने में योगदान किया। पूर्वोत्तर रेलवे पर भी लगभग यही स्थिति रही। इन दोनों रेलवे पर भारतीय रेलवे मजदूर संघ के बहुत से कार्यकर्ता निलम्बित हुये, नौकरी से निकाले गये और उनका सेवाकाल खंडित हुआ। वास्तव में रेलों पर वहीं हड़ताल हुई जहां भारतीय रेलवे मजदूर संघ के लोगों ने हड़ताल में भाग लिया। इस संघर्ष में यह उल्लेखनीय है कि उस समय (१९ सितम्बर १९६८ तक) केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों की कुल सिविलियन संख्या २६ लाख ६० हजार थी जिसमें रेल कर्मचारियों की संख्या का भाग १३ लाख ५४ हजार था। और उनको अक्रायड डाइट फार्मूला के आधार पर पन्द्रहवें त्रिपक्षीय श्रम सम्मेलन (१९५७) द्वारा प्रतिपादित सिद्धान्त के अनुसार संकलित जीवनावश्यक न्यूनतम वेतन २२५ रुपये प्रतिमास की तुलना में मंहगाई भत्ता सहित १३५५ रु० प्रतिमास मिल रहा था। उस समय देश में कुल ६६ लाख औद्योगिक कर्मचारी थे और तीन करोड़ कृषि मजदूर

थे। केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र में चलने वाले उद्योगों में जो रेल उद्योग की तुलना में बिलकुल नये थे, और कुछ घाटे में भी चल रहे थे, उनके कर्मचारियों का वेतन और सेवा स्थिति रेल कर्मचारियों की तुलना में अधिक और उत्तम थी। उनके वेतन और रेल कर्मचारियों के वेतन में १५० से लेकर ३०० रूपये तक प्रतिमास का अन्तर था, जो १६ सितम्बर १९६८ की हड़ताल का एक मुख्य कारण था।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६ वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ६ वीं बैठक दिनांक २७ और २८ अक्टूबर १९६८ को भुसावल में हुई। इस बैठक में १६ सितम्बर १९६८ की हड़ताल की घटनाओं पर विस्तृत चर्चा हुई और हड़ताल के बाद की स्थिति की समीक्षा की गई। हड़ताल में प्रताड़ित कर्मचारियों के अदालती मामले में सहायता करने के लिए निधि जमा करने का निर्णय लिया गया और अनिवार्य सेवा अनुरक्षण कानून तथा हड़ताल पर पाबन्दी लगाने के सरकारी इरादे का विरोध करने के लिए देशव्यापी सभा, प्रदर्शन, धरना, जुलूस, मोर्चा आदि कार्यक्रम करने का निश्चय किया गया। सरकार के दमनात्मक कदमों के विरोध में प्रस्ताव पारित करके मांग की गई कि वह हड़ताल से उत्पन्न सभी समस्याओं का शीघ्र निराकरण करे।

### कुजरु कमेटी (रेल दुर्घटना जांच समिति) को ज्ञापन

भारतीय रेल मजदूर संघ ने कुजरु कमेटी (रेल दुर्घटना जांच समिति) के पत्रांक ६८/आर. ए. के दिनांक १३ सितम्बर १९६८ के प्रत्युत्तर में एक लिखित ज्ञापन दिया जिसमें रेल दुर्घटनाओं के कारणों, उनके निवारण संबंधी उपायों पर विस्तृत प्रकाश डाला गया और चर्चा की गई। रेलवे की पटरियों और उनके जोड़ों, इंजन और डिब्बों, लीवर और प्वाइंट्स, सिग्नल और क्रासिंग्स, प्लेटफार्म और यार्डों की समुचित देखभाल और इनके चुस्त और दुरुस्त रखरखाव, कलपुर्जों की जांच पड़ताल और मरम्मत के सुझाव दिये गये। लाइन पर जाने के पहले इंजनों के पूरे परीक्षण की बात कही गई, कलपुर्जों की पूर्व निरीक्षण का सुझाव दिया गया। स्वचालित सिग्नलों के अकस्मात बिगड़ जाने से सावधान किया गया और उससे बचाव के लिये ट्रैक सरकुटिंग को प्राथमिकता देने की बात कही गयी। इंजनों में स्पीडो मीटर लगाने और ब्रेक को और अधिक प्रभावशाली बनाने की आवश्यकता बताई

गई। रेल शासन में व्याप्त भ्रष्टाचार और अक्षमता कम करने के सुझाव दिये गये, अफसरशाही के शिकंजों को ढीला करने और कर्मचारियों की सेवा शर्तों में सुधार करने के सुझाव दिये गये। परिसंचालन (आपरेटिंग) विभाग में लगे कर्मचारियों के काम के बोझ को कम करने, उनके काम के घंटे को युक्तिसंगत बनाने, एतदर्थ कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने, उनकी उपयुक्त प्रशिक्षण की व्यवस्था करने, अप्रशिक्षित कर्मचारियों से जबरदस्ती तंत्रज्ञता का काम न लेने का आग्रह किया गया। यांत्रिक त्रुटियों के कारण घटित दुर्घटनाओं जैसे फिश प्लेट हट जाने, तार कट जाने, ब्रेक न लगने, सिग्नल बिगड़ जाने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के लिये केवल चालकों को दोषी ठहरा कर सजा देने और उच्च अधिकारियों को सभी जिम्मेदारियों से मुक्त रखने की साजिश का पर्दाफाश किया गया और ऐसी दुर्घटनाओं के लिए रेल अधिकारियों द्वारा विभागीय जांच के बजाय न्यायिक जांच करवाने के सुझाव दिये गये।

### रेलवे मजदूर पंचाट १९६६ ( मियां भाई आयोग की नियुक्ति )

२८ जनवरी १९६६ को रेल मंत्रालय ने न्यायमूर्ति एन. एम. मियांभाई आयोग नियुक्त किया। इसके विचारार्थ निम्नलिखित विषय दिये गये थे:—

१. रात्रिपाली भत्ता २. कारखाना कर्मचारियों के बारे में विभिन्न विषय ३. कैज्युअल (आकस्मिक) मजदूरों का वेतन ४. लिपिकों के काम के घंटे और राजपत्रित अवकाश ५. आवर्स ऑफ इम्प्लायमेंट नियम ६. गैंगमैन, की मैन, गैंग मेट्स, हेड ट्राली मैन के वेतन इत्यादि ७. रनिंग स्टाफ का वेतन। दोनों मान्यता प्राप्त फेडरेशनों के आपसी झगड़े के कारण मियांभाई आयोग ने एक लम्बी अवधि के बाद विभिन्न विषयों पर अपने निर्णय दिये जो सन्तोषजनक नहीं थे।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की दसवीं बैठक

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की केन्द्रीय कार्यसमिति की दसवीं बैठक सर्वोच्च परिषद के सम्मेलन के पूर्व दिनांक ७ जून १९६६ को मद्रास में हुई। सर्वोच्च परिषद की विषय सूची, महासचिव के प्रतिवेदन और प्रस्तुत होने वाले प्रस्तावों के प्रारूप पर चर्चा हुई तथा उसका अनुमोदन किया गया।

## भारतीय रेलवे मजदूर संघ की प्रथम सर्वोच्च परिषद :

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की सर्वोच्च परिषद का सम्मेलन दिनांक ७ व ८ जून १९६६ को चेन्नई में सम्पन्न हुआ जिसमें भारतीय मजदूर संघ द्वारा प्रस्तावित दिल्ली के विशाल प्रदर्शन में अधिक से अधिक संख्या में भाग लेने का निश्चय किया गया। एतदर्थ भारतीय मजदूर संघ से अनुरोध करने का निर्णय लिया गया कि वह इस ऐतिहासिक प्रदर्शन का कार्यक्रम नवम्बर मास में रखे जिससे अधिक से अधिक रेल कर्मचारी उसमें भाग ले सकें। सर्वोच्च परिषद ने सभी संलग्न यूनियनों को निर्देश दिया कि वे इस प्रदर्शन को सफल बनाने के लिये अभी से पूरी तैयारी शुरू कर दें और सभी रेलों पर स्थान-स्थान पर सभा सम्मेलन मोर्चा प्रदर्शन आदि के माध्यम से रेल कर्मचारियों को शिक्षित एवं जागृत करें।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ग्यारहवीं बैठक

भारतीय रेल मजदूर संघ की केन्द्रीय कार्यसमिति की ग्यारहवीं बैठक दिनांक २० और २१ सितम्बर १९६६ को कलकत्ता में हुई। १७ नवम्बर १९६६ को दिल्ली में भारतीय मजदूर संघ द्वारा किये जाने वाले प्रदर्शन के निर्णय का स्वागत किया गया और अधिक से अधिक रेल कर्मचारियों के भाग लेने के संकल्प को दुहराया गया। उसके लिये सभी संलग्न संघों को अधिक से अधिक संख्या में रेल कर्मचारियों को दिल्ली लाने का निर्देश दिया गया। इसी बैठक में भारतीय मजदूर संघ द्वारा महामहिम राष्ट्रपति जी को भारत के श्रमिकों की ओर से दिये जाने वाले राष्ट्रीय मांगपत्र के ज्ञापन में शामिल करने के लिये रेल कर्मचारियों की ओर से तैयार किये गये ५२ सूत्री मांगपत्र की पुष्टि की गयी। भारतीय मजदूर संघ ने २२ नवम्बर १९६६ को महामहिम राष्ट्रपति श्री बी.बी. गिरी को भारत के मजदूरों की ओर से राष्ट्रीय मांगपत्र (कर्तव्य और अनुशासन की अनुक्रमणिका) भेंट की।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की बारहवीं बैठक

कार्यसमिति की बारहवीं बैठक दिनांक १८ नवम्बर १९६६ को दिल्ली में हुई। कार्यसमिति ने भारतीय मजदूर संघ के नेतृत्व में दिल्ली प्रदर्शन में शामिल रेल कर्मचारियों की भारी संख्या पर संतोष प्रकट किया तथा इन सभी को हृदय से बधाई दी तथा रेल कर्मचारियों के लिये पृथक स्थायी संयुक्त

उभयपक्षी वेतन मंडल, की आवश्यकता पर पुस्तिका प्रकाशित करने का निर्णय लिया गया। ३१ दिसम्बर १९६६ को पृथक स्थायी संयुक्त उभयपक्षी वेतन मंडल की मांग के लिये सभी रेलवे पर देशव्यापी मांग दिवस मनाने का निर्णय भी लिया गया। इस अवसर पर पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के महामंत्री श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने अपनी रिपोर्ट में बताया कि प्रताप नगर कारखाने में रेलवे प्रशासन ने जिन कुशल कारपेंटरों को अर्धकुशल और अकुशल पदों पर पदावनत कर दिया था उन्हें एक लम्बे और शांतिपूर्ण संघर्ष के बाद पुनः कुशल पद दिलवाया गया। इसी प्रकार १२ सितम्बर १९६६ को मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के तत्वाधान में हजारों रेल कर्मचारियों ने मुम्बई वी. टी. में मध्य रेलवे के महाप्रबंधक के प्रधान कार्यालय के सामने प्रदर्शन किया और ६२ मांगों का मांग पत्र महाप्रबंधक श्री बालिगा को दिया। ६ अक्टूबर १९६६ को दक्षिण मध्य रेलवे कार्मिक संघ ने भारतीय रेल मजदूर संघ के उपाध्यक्ष श्री सोमशेखर राव के नेतृत्व में महामहिम राष्ट्रपति वी.वी. गिरी को राष्ट्रपति बनने के उपरान्त प्रथम बार हैदराबाद आने पर रेलवे कर्मचारियों की ओर से स्वागत किया और उन्हें कर्मचारियों की समस्याओं और मांगों से संबंधित लिखित ज्ञापन दिया।

### तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति

द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार जो वेतनमान और अन्य लाभ १ जुलाई १९५९ से कर्मचारियों को मिल रहे थे, वे सरकार की आर्थिक नीतियों से उत्पन्न मुद्रास्फीति की तीव्र गति और बार बार रूपये के अवमूल्यन के फलस्वरूप निरंतर बढ़ती हुई मंहगाई और जीवन मूल्य निर्देशांक में भारी वृद्धि के कारण कालातीत एवं संदर्भहीन हो चुके थे। अतः भारत सरकार ने कर्मचारियों में व्याप्त क्षोभ और बढ़ते हुये असंतोष को देखकर १० वर्ष के अन्तराल के पश्चात् दिनांक १६ नवम्बर १९६६ को संसद में तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्त करने की घोषणा की। इस आयोग का गठन भारत सरकार के संकल्प क्रमांक एफ. ७ (२५) ई १११ (ए)/६६ के द्वारा २३ अप्रैल १९७० को सर्वोच्च न्यायालय के पूर्व न्यायाधीश श्री रघुवर दयाल की अध्यक्षता में हुआ जिसके माननीय सदस्य सर्वश्री प्राध्यापक निहार रंजन राय, प्राध्यापक ए.के. दासगुप्ता और प्रध्यापक वी.आर. पिल्लई तथा सचिव सदस्य श्री एच.एन.रे, आई.सी.एस. मनोनीत हुये। इस आयोग की पहली बैठक १६ मई १९७० को हुई। भारतीय रेल

मजदूर संघ ने रेल कर्मचारियों के लिये स्थायी संयुक्त उभयपक्षी पृथक वेतन वार्ता तंत्र की अपनी मांग के अधिकार को सुरक्षित रखते हुए इस आयोग के सामने रेल कर्मचारियों के पक्ष को रखने के लिए लिखित ज्ञापन भेजा और आयोग द्वारा प्रसारित प्रश्नावली का तर्कपूर्ण व्यवहारिक उत्तर दिया तथा अपनी अन्तरिम राहत की मांग पर भी अलग से ज्ञापन देकर तुरन्त आन्दोलन छेड़ने की चेतावनी दी। वेतन आयोग को अपने लम्बे कार्यकाल के दौरान तीन बार अन्तरिम राहत देने का निर्णय लेना पड़ा जो इस प्रकार है।

जीवन मूल्य निर्देशांक आधार वर्ष १९४६=१०० के आधार पर

प्रथम बार अन्तरिम राहत भत्ता जीवन मूल्य निर्देशांक २१८ अंक पर १६. ६. ७० को घोषित हुआ जो १ मार्च १९७० से लागू माना गया।

८५ रु. प्रतिमास के कम वेतन पर	-	१५ रुपया प्रतिमास
८५ रुपया से २०६ रुपया प्रतिमास तक	-	२५ रुपया प्रतिमास
२१० रु. से ४६६ प्रतिमास तक	-	३० रुपया प्रतिमास
५०० रु. से १२५० रुपया प्रतिमास तक	-	४५ रुपया प्रतिमास।

दूसरी बार २२८ अंक पर २७. ११. ७१ को घोषित हुआ जो १ अक्टूबर १९७१ से लागू हुआ वह क्रमशः ८५ से कम ७ रुपया, ८५ से २०६ तक ८ रुपया और २१० से ४६६ तक १० रुपया प्रतिमास और ५०० से १२५० तक १५ रुपया प्रतिमास रहा। तीसरी बार २३८ अंक पर १२. ६. ७२ को घोषित हुआ जो १ अगस्त १९७२ से लागू हुआ। वह भी क्रमशः ८५ से कम ७ रुपया, ८५ से २०६ तक ८ रुपया और २१० से ५७५ तक १० रुपया प्रतिमास रहा। जिस प्रकार पहले वेतन आयोग ने अपनी अंतिम रिपोर्ट पूरे एक वर्ष के बाद दी थी, और दूसरे वेतन आयोग ने पूरे दो वर्ष के बाद दी थी, ठीक उसी प्रकार इस तीसरे वेतन आयोग ने पूरे तीन वर्ष के व्यायाम के बाद दिनांक ३१ मार्च १९७३ को अपनी अंतिम रिपोर्ट सरकार को दी। यह १ जनवरी १९७३ से लागू की गई। आयोग ने जीवन मूल्य निर्देशांक २१५ (१९४६=१००) पर वेतन मान निर्धारित किया जो अकुशल कामगारों के लिये न्यूनतम १६६ रुपया से २३२ रुपया और कुशल कामगारों व बाबुओं के लिये २६० रुपया से ४३० रुपया प्रतिमास था और उससे अधिक प्रति ८ अंक पर ३०० रुपया प्रतिमास वेतन तक ३.५ प्रतिशत न्यूनतम ७ रुपया और



३०० रूपये से उपर २.५ प्रतिशत न्यूनतम १० रूपयों और अधिकतम २० रूपया प्रतिमास मंहगाई भत्ता देने की सिफारिश की जो संशोधित होकर क्रमशः ४ प्रतिशत और ३ प्रतिशत हो गया। आयोग ने अपनी सिफारिश में यह भी कहा था कि जब जीवन मूल्य निर्देशांक २७२ अंक पार कर जाय तो वेतन पुनर्निर्धारण के लिये सरकार को पुनः विचार करना चाहिए। किन्तु सरकार ने इस पर तब तक विचार नहीं किया जब तक जीवन मूल्य निर्देशांक ६०० से अधिक नहीं हो गया और दस वर्ष पूरे नहीं हो गये।

### केन्द्रीय कार्यसमिति के १३वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की तेरहवीं बैठक दिनांक २६, २७ जून १९७० को अहमदाबाद में हुई। द्वितीय द्वैवार्षिक अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाली कार्य सूची एवं अध्यक्षीय अभिभाषण, महामंत्री के प्रतिवेदन, कोषाध्यक्ष के द्वारा तैयार आय व्यय का पत्रक एवं आगामी वर्ष के लिये अनुमानपत्र और अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाले प्रस्ताव के प्रारूप पर चर्चा हुई तथा अनुमोदन किया गया। इसके साथ ही अधिवेशन की तैयारी का जायजा लिया गया। हर काम के लिए अलग अलग उपसमिति गठित की गई।

### द्वितीय द्वैवार्षिक अधिवेशन

भारतीय रेल मजदूर संघ की संघीय प्रतिनिधि सभा का दूसरा द्विवार्षिक अधिवेशन दिनांक २७ और २८ जून १९७० को अहमदाबाद में सम्पन्न हुआ। जिसमें लगभग १७०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। इस अधिवेशन में सर्वप्रथम भारत सरकार द्वारा तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति, उसके विचारार्थ संदर्भ, रेल कर्मचारियों की वर्तमान आर्थिक स्थिति, ओवर लैपिंग वेतनमान, मंहगाई भत्ता फार्मूला, प्रोन्नति के अवसर आदि की समीक्षा की गई। इन सभी विषयों पर आयोग को लिखित ज्ञापन देने तथा बुलाने पर उसके समक्ष मौखिक गवाही देने का निर्णय लिया गया और सरकार से तुरन्त अतिरिम राहत देने की मांग की गई। इस अधिवेशन में रेल कर्मचारियों की मांगों से संबधित कुल १६ प्रस्ताव पारित हुये। इनमें १६६० और १६६८ की रेल हड़ताल में भाग लेने वाले कर्मचारियों की प्रताड़ना (विक्टीमाइजेशन) को पूर्णतः समाप्त करना, भारतीय रेलवे मजदूर संघ तथा उससे संलग्न यूनियनों को मान्यता देना, रेल कर्मचारियों के लिये पृथक स्थायी संयुक्त उभयपक्षी वेतन मंडल की नियुक्ति करना, असली वेतन की रक्षा के लिए

शतप्रतिशत एवं अंक दर अंक, मास प्रतिमास मंहगाई भत्ता फार्मूला स्वीकार करना, अंतरिम राहत देना, समान काम के लिए समान वेतन, और केन्द्रीय सरकार के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों के कर्मचारियों के बराबर वेतनमान देना, रेलवे पर बोनस कानून को लागू करना, रेल कर्मचारियों के आश्रितों को रेलवे में भर्ती करना तथा, रिक्त स्थानों की पूर्ति करना, बढ़ते हुये काम के अनुपात में नये पदों का सृजन करना, रेल सेवा आचरण नियम का उदारीकरण करना, कैज्युअल लेबर का स्थायीकरण करना, ठेकेदारी प्रथा का उन्मूलन करना, सभी रेल कर्मचारियों तथा उनके परिवार और बच्चों के लिये मकान, स्कूल, अस्पताल, मनोरंजन केन्द्र, व्यावसायिक प्रशिक्षण की समुचित व्यवस्था करना आदि प्रमुख थे।

दिनांक २७ जून १९७० की १० बजे रात्रि को सभी प्रतिनिधियों ने सभास्थल से कूच करके बारिश में भीगते हुए अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर तत्कालीन रेल मंत्री श्री गुलजारी लाल नन्दा के सामने शानदार प्रदर्शन किया और उन्हें रेल कर्मचारियों की मांगों से संबंधित ज्ञापन दिया। इस अधिवेशन में आगामी दो वर्षों के लिये सर्वश्री दुर्गा शंकर मिश्र, सहायक स्टेशन अधीक्षक, उ.रे., (लखनऊ) अध्यक्ष, एम. सोमशेखर राव, लिपिक (सिकन्दराबाद), राम कुबेर लाल श्रीवास्तव, वार्ड कीपर (गोरखपुर), रामस्वरूप विद्यार्थी (सांसद दिल्ली), सूरजभान (सांसद हरियाणा), उपाध्यक्ष, अमलदार सिंह, लिपिक (मध्य रेलवे, परेल) महासचिव, मनोहर फाटक, लिपिक (मध्य रेलवे, मांडुगा) संगठन महासचिव, वेद प्रकाश कोहली, आशुलिपिक (दिल्ली), वी.वी. एस.आर. शास्त्री, लिपिक दक्षिण मध्य रेलवे (सिन्दराबाद) उपमंत्री और एस. एम. चितराव, लिपिक पश्चिम रेलवे/चर्चगेट (मुंबई) वित्त सचिव निर्वाचित हुए तथा संलग्न यूनियनों के सभी महामंत्री कार्यसमिति के सदस्य घोषित हुये। अधिवेशन का समारोप करते हुये माननीय दत्तोपंत जी ठेंगड़ी ने कहा कि आगे आने वाला समय बहुत कठिन दिखाई देता है। देश की आर्थिक दशा दिन प्रति दिन बिगड़ती जा रही है। बढ़ती हुई मंहगाई के कारण गरीबों का खासकर वेतन भोगी मजदूरों का जीना दूभर हो रहा है। सरमायेदार और काले बाजारिये निर्भय हो कर जनता को लूट रहे हैं। सरकार इनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दे रही है। इस परिस्थिति में मजदूरों को अपने संगठन के सुदृढ़ बनाना चाहिए और भविष्य में संघर्ष के लिये सनद्ध रहना चाहिए।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की चौदहवीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की चौदहवीं बैठक दिनांक २५, २६ और २७ दिसम्बर १९७० को मुम्बई में सम्पन्न हुई जिसमें तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग को भारतीय रेलवे मजदूर संघ द्वारा दिये गये ज्ञापन और आयोग द्वारा प्रसारित प्रश्नावली के प्रत्युत्तर तथा अंतरिम राहत की मांग की समीक्षा की गई। इसके साथ ही रेल कर्मचारियों के सभी संगठनों को समान हित के लिए न्यूनतम कार्यक्रम के आधार पर समान मंच पर लाने हेतु पुरजोर प्रयास करने का निर्णय लिया गया।

### राष्ट्रपति को ज्ञापन

७ अप्रैल १९७१ को पुनः हैदराबाद में भारतीय रेलवे मजदूर संघ के उपाध्यक्ष श्री सोमशेखर राव के नेतृत्व में दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ का प्रतिनिधि। मंडल महामहिम राष्ट्रपति श्री वी.वी. गिरी से मिला और उन्हें ज्ञापन दिया। १७. ४. ७१ को पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के महामंत्री श्री दामोदर प्रसाद शर्मा के नेतृत्व में एक ग्यारह सदस्य प्रतिनिधि मंडल राष्ट्रपति भवन में तत्कालीन राष्ट्रपति श्री वी.वी. गिरी से मिल कर उन्हें एक लाख कर्मचारियों का हस्ताक्षरयुक्त ज्ञापन दिया जिसमें मुख्य मांग अनुशासन आवेदन नियम १९६८ की धारा १४ ए.बी.सी. को हटाने की थी।

१८ अगस्त १९७१ को मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के कार्याध्यक्ष श्री मनोहर फाटक, महामंत्री श्री लक्ष्मी दास ठक्कर, संगठन मंत्री श्री शरद देवधर और मुम्बई मंडल के संगठन मंत्री श्री एम. जी. खटावकर महामहिम राष्ट्रपति श्री वी. वी. गिरी से मुम्बई के राजभवन में मिले और कर्मचारियों की मांगों से संबंधित उन्हें लिखित ज्ञापन दिया। २४ सितम्बर १९७१ को दक्षिण मध्यरेलवे कार्मिक संघ के अध्यक्ष श्री डी.बी. चिन्बोलकर और महामंत्री श्री वी.वी.एस.आर. शास्त्री सिकन्दराबाद में रेल मंत्री श्री के. हनुमन्तैया से मिलकर उन्हें कर्मचारियों की समस्याओं से अवगत कराया और लिखित ज्ञापन दिया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की पन्द्रहवीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की पन्द्रहवीं बैठक २६ नवम्बर १९७१ को दिल्ली में हुई। सभी महामंत्रियों ने अपनी अपनी रेलवे पर महामहिम राष्ट्रपति श्री वी.

वी. गिरी एवं रेलवे मंत्री श्री हनुमन्तैया से की गई मुलाकातों और उन्हें दिये गये ज्ञापन की विस्तृत रिपोर्ट दी। २२ अप्रैल १९७२ को दक्षिण मध्य रेलवे कार्मिक संघ के उपाध्यक्ष श्री जी. रामन ने सिकन्दराबाद में रेल मंत्री श्री के हनुमन्तैया को ज्ञापन दिया और उनसे रेल कर्मचारियों की समस्याओं को हल करने की मांग की।

### **केन्द्रीय कार्यसमिति की सोलहवीं बैठक**

केन्द्रीय कार्यसमिति की सोलहवीं बैठक दि. २२ मई १९७२ को मुम्बई में हुई। क्षेत्रीय श्रमिक संघों के महासचिवों ने केन्द्रीय कार्यसमिति को अपनी अपनी रेलवे पर सम्पन्न कार्यक्रमों से अवगत कराया तथा नई नई समस्याओं की जानकारी दी।

### **बोनस सप्ताह**

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के निर्देश पर २३ जुलाई १९७२ से ६ अगस्त १९७२ तक देशव्यापी बोनस सप्ताह मनाया गया।

### **केन्द्रीय कार्यसमिति की सतरहवीं बैठक**

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की केन्द्रीय कार्यसमिति की सतरहवीं बैठक और सक्रिय कार्यकर्ताओं की अतिआवश्यक बैठक दि. १५ अगस्त १९७२ को विलासपुर में हुई। भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री माननीय श्री दत्तोपंत ठेंगडी के मार्गदर्शन के पश्चात सितम्बर, अक्तूबर और नवम्बर में त्रैमासिक जनसमर्पक अभियान चलाने का निर्णय लिया गया और तत्संबंधी विस्तृत कार्यक्रम बनाये गये।

### **प्रधानमंत्री को ज्ञापन**

७ सितम्बर १९७२ को मुम्बई में प्रधानमंत्री महोदया श्रीमती इंदिरा गांधी के शुभागमन पर भारतीय रेलवे मजदूर संघ के संगठन सचिव श्री मनोहर फाटक के नेतृत्व में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ और पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के प्रतिनिधियों ने उनका स्वागत किया और २० सूत्री मांगों का ज्ञापन दिया तथा मजदूरों को कम से कम जीवनावश्यक न्यूनतम वेतन देने की मांग की।

## प्रतिनिधि सभा की विशेष अधिवेशन

दिनांक २३ अक्टूबर १९७२ को दिल्ली में भारतीय रेलवे मजदूर संघ की प्रतिनिधि सभा का विशेष सम्मेलन संघ के अध्यक्ष श्री दुर्गा शंकर मिश्र की अनुपस्थिति में भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय मंत्री श्री रामनरेश सिंह (विधायक उत्तर प्रदेश) की अध्यक्षता में सम्पन्न हुआ। सम्मेलन में कुल ६०५ प्रतिनिधियों ने भाग लिया। संघ के राष्ट्रीय संगठन सचिव श्री मनोहर फाटक ने अपनी विस्तृत रिपोर्ट में संघ के अब तक के कार्यकलापों पर प्रकाश डाला। बोनस की मांग के लिये केन्द्रीय सरकार के विभागीय और औद्योगिक कर्मचारियों द्वारा बोट क्लब पर होने वाले जन जमावड़ा (मास रैली) के सम्बन्ध में विधिवत जानकारी दी। उस समय दिल्ली में धारा १४४ लगी हुई थी फिर भी लगभग ११.३० बजे प्रतिनिधियों के छोटे-छोटे समूह भारतीय रेलवे मजदूर संघ के झंडे के नीचे नारे लगाते हुये बोट क्लब की तरफ कूच किये। इस रैली में लगभग बीस हजार केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों ने भाग लिया जो बोट क्लब पर जनसभा के रूप में परिणित हुई। रैली की अध्यक्षता भारतीय मजदूर संघ के वरिष्ठ उपाध्यक्ष श्री गजानन गोखले ने की। इस रैली को सरकारी कर्मचारियों के राष्ट्रीय मंच के महासचिव श्री डब्ल्यू.एस. मिटकरी, भारतीय प्रतिरक्षा कर्मचारी संघ के महामंत्री श्री रमाकान्त शुक्ला, भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ, के श्री पी.एन. श्रीनिवासन ने सम्बोधित किया। भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी, संसद सदस्य ने रैली को सम्बोधित करते हुए सरकार से बोनस की मांग को मनवाने के लिये कर्मचारियों के सभी संगठनों से अपील की कि वे आपसी मतभेद भूलाकर बोनस की लड़ाई लड़ने के लिये एक मंच पर आ जायँ तथा एक जुट हो कर सब प्रकार के संघर्ष के लिये तैयार रहें।

रैली समाप्त होने के पश्चात ३ बजे पुनः भारतीय रेलवे मजदूर संघ की प्रतिनिधि सभा का सम्मेलन हुआ जिसमें केन्द्रीय कार्यसमिति को अधिकार दिया गया कि वह सभी संलग्न संघों को नियमानुसार काम करने से लेकर पूर्ण हड़ताल तक क्रमबद्ध कार्यक्रम निर्धारित करने का निर्देश दें। केन्द्रीय कार्यसमिति की आगामी बैठक ४ दिसम्बर १९७२ को नागपुर में करने का निर्णय लिया गया।

श्री गजानन गोखले ने प्रतिनिधि सभा के विचारार्थ नियमानुसार काम करने की प्रक्रिया और परिणामस्वरूप आन्दोलन की सफलता के बारे में

विस्तृत जानकारी प्रस्तुत की। भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी ने सभी मजदूर संघों को संयुक्त कारवाई हेतु एक मंच पर लाने के प्रयास की जानकारी दी और बोनस की लड़ाई के लिये, जिसका निर्णय नागपुर की बैठक में होने वाला है, अभी से तैयार रहने का आवाहन किया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की अठाहरवीं बैठक

२३ अक्टूबर १९७२ को केन्द्रीय कार्यसमिति की अठाहरवीं बैठक प्रतिनिधि सभा के सम्मेलन के तुरंत बाद ५७ साउथ एवन््यू नई दिल्ली में हुई। इस बैठक में भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय कोषाध्यक्ष श्री बालासाहब साठे उपस्थित थे। इस बैठक में उसी दिन दिल्ली में हुये प्रतिनिधि सभा के विशेष सम्मेलन में लिये निर्णयों की पुष्टि की गई। भारतीय रेलवे मजदूर संघ के संगठन सचिव श्री मनोहर फाटक ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ के उपप्रधान कार्यालय दिल्ली के काम की रिपोर्ट दी। कार्यसमिति ने इस कार्यालय को सक्षम बनाने के लिये पर्याप्त वित्त जुटाने और कार्यकर्ता रखने की स्वीकृति प्रदान की।

१३ नवम्बर १९७२ से २७ नवम्बर १९७२ तक देशव्यापी बोनस पखवाड़ा मनाने के पूर्व निर्णय पर विस्तार पूर्वक चर्चा हुई और उसके लिये सघन कार्यक्रम निश्चित हुये। रेल कर्मचारियों से व्यापक सम्पर्क करके उन्हें बोनस के बारे में शिक्षित करने और सब प्रकार की लड़ाई नियमानुसार काम से लेकर पूर्ण हड़ताल तक के लिये तैयार करने का निर्णय लिया गया। इतने व्यस्त कार्यक्रम को देखते हुए संघीय प्रतिनिधि सभा का द्वैवार्षिक अधिवेशन जो फरवरी १९७३ में वाराणसी में होने वाला था उसे १५ और १६ अप्रैल १९७३ में वाराणसी में ही करने का निर्णय लिया गया जिसके लिये पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ को सभी प्रकार की तैयारी करने का निर्देश दिया गया। इसके लिये पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ ने कार्यसमिति से स्मारिका निकालने की अनुमति मांगी जिसे स्वीकार कर लिया गया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की उन्नीसवीं बैठक

४ दिसम्बर १९७२ को केन्द्रीय कार्यसमिति की उन्नीसवीं बैठक नागपुर में हुई। इस कार्यसमिति के मार्गदर्शन के लिये भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी, उपाध्यक्ष श्री गजानन गोखले, कोषाध्यक्ष श्री

बालासाहब साठे, मंत्री श्री गोविन्द राव अठावले और श्री ओमप्रकाश अग्घी और अखिल भारतीय संगठन मंत्री श्री प्रभाकर घाटे उपस्थित थे। सर्वप्रथम अध्यक्ष श्री अमलदार सिंह ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ के पूर्व उपाध्यक्ष श्री राम स्वरूप विद्यार्थी (सांसद) के निधन पर शोक प्रस्ताव रखते हुये उन्हें अपनी भावभीनी श्रद्धांजलि अर्पित की और उनके द्वारा संगठन के लिये की गई सेवा का वर्णन करते हुये उनकी भूरि भूरि प्रशंसा की। शोक प्रस्ताव दो मिनट मौन रहने के बाद सर्वसम्मति से पारित हुआ। श्री दत्तोपंत टेंगड़ी ने बैठक का शुभारम्भ करते हुये २३ अक्टूबर १९७२ के बाद की श्रमिक जगत में घटित घटनाओं की समीक्षा प्रस्तुत की। महामंत्री ने १३ नवम्बर से २७ नवम्बर १९७२ तक के बोनस पखवाड़े में मनाये गये कार्यक्रमों की विस्तृत रिपोर्ट दी।

कार्यसमिति ने अन्य संगठनों द्वारा प्रस्तावित भावी कार्यक्रमों पर विशद चर्चा के पश्चात जनवरी १९७३ के दूसरे और तीसरे सप्ताह में हड़ताल के बारे में रेल कर्मचारियों की राय जानने और हड़ताल का मतदान लेने का निर्णय लिया तथा इसके लिये पूरी तैयारी करने का अपने सभी संलग्न संघों को निर्देश दिया।

### हड़ताल की पूर्व तैयारी : कार्यसमिति की बीसवीं बैठक

कार्यसमिति की बीसवीं बैठक दिनांक ३ मार्च १९७३ को दिल्ली में हुई। संलग्न संघों के सभी महामंत्रियों ने ७ जनवरी से २२ जनवरी तक अपनी रेलों पर हड़ताल के लिये किये गये मतदान के विषय में विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत की। कुल ३१४ स्थानों पर ५२७ मत केंद्रों में छः लाख से अधिक रेल कर्मचारियों ने मतदान में भाग लिया, जिसमें ६२ प्रतिशत ने हड़ताल के पक्ष में और ८ प्रतिशत ने विरोध में मत दिया। संसद में रेलवे बजट पेश होने पर २१ फरवरी को रेलवे के ऊपर मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के तत्वाधान में "इशारा दिवस" मनाया गया, जिसमें पचास हजार से अधिक कर्मचारियों ने भाग लिया। कार्य समिति ने सर्व सम्मति से रेलवे पर चलने वाले सभी छोटे बड़े मजदूर संघों से एक मंच पर आकर रेल कर्मचारियों के हित में संघर्ष करने की अपील की। इन्हीं दिनों में नागपुर में १२ किलो अनाज का आन्दोलन शुरू हो गया। जिसमें नेतृत्व मध्य रेलवे कर्मचारी संघ कर रहा था। रेल पटरी पर सत्याग्रह हुआ। उससे भी तीव्र आन्दोलन शोलापुर डिवीजन में हुआ। पूरा डिवीजन २६ दिन तक बन्द रहा। स्टेशन कार्यालय और कारखानों

में ताले लगे रहे। इसी समस्या को लेकर महाराष्ट्र, मध्यप्रदेश, बिहार, उत्तर प्रदेश आदि राज्यों में स्थान-स्थान पर तहसील और कचहरी के सामने घेराव, धरना और मोर्चे के कार्यक्रम होते रहे। इसके अलावा मान्यता जैसे और भी कई समस्याओं को लेकर आन्दोलन चलते रहे, जिसमें पश्चिम बंगाल, आसाम, बिहार, तमिलनाडु, कर्नाटक, दिल्ली की घटनायें विशेष उल्लेखनीय हैं। जहां कहीं दूसरी संघटनाओं ने मजदूरों से संबंधित सामान्य समस्याओं पर संघर्ष छोड़ा, वहां भारतीय रेलवे मजदूर संघ के कार्यकर्ता उनके साथ रहे जिसके लिये उन्हें प्रताड़ित भी होना पड़ा।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का तीसरा द्वैवार्षिक अधिवेशन

दिनांक १५ एवं १६ अप्रैल १९७३ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ का तीसरा द्वैवार्षिक अधिवेशन वाराणसी में सम्पन्न हुआ जिसमें १६०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। दीप प्रज्ज्वलन एवं झंडोत्तलन के पश्चात भारतीय मजदूर संघ के तत्कालीन महामंत्री बड़े भाई श्री राम नरेश सिंह जी ने सभागार में उपस्थित गणमान्य नागरिकों, रेलवे के कोने-कोने से आए हुये प्रतिनिधियों, मंच पर विराजमान प्रमुख अतिथियों और भारतीय मजदूर संघ तथा भारतीय रेलवे मजदूर संघ के पदाधिकारियों से स्वागताध्यक्ष का परिचय करवाया। स्वागताध्यक्ष ने माल्यापर्ण के साथ साथ सब का हार्दिक स्वागत किया। अपने स्वागत भाषण में काशी नगरी की प्राचीनतम सांस्कृतिक विरासत और धार्मिक महात्म्य का वर्णन करते हुये दर्शनीय स्थलों की चर्चा की तथा जान्हवी के पवित्र तट पर हो रहे अधिवेशन की सफलता के लिए शुभकामना प्रकट किया। अध्यक्षीय अभिभाषण के पश्चात महासचिव ने गत वर्षों का अपना विस्तृत प्रतिवेदन प्रस्तुत किया। वित्त सचिव ने गत दो वर्षों का आय व्यय का ब्यौरा और आगामी दो वर्षों के लिए बजट प्रस्तुत किया जो सार्थक चर्चा और विचार विमर्श के पश्चात सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। तत्पश्चात कर्मचारियों की समस्याओं से संबंधित विविध प्रस्ताव लम्बी बहस के बाद पारित हुये। वर्तमान परिस्थितियों के परिप्रेक्ष्य में आगामी कार्यक्रम की रूपरेखा निश्चित की गई। आगामी अधिवेशन की अवधि तक के लिए नये पदाधिकारियों का निर्वाचन सर्वसम्मत से सम्पन्न हुआ। अधिवेशन का समारोप माननीय श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी जी ने अपने ओजस्वी एवं प्रेरणादायक सम्बोधन से किया। उन्होने कहा कि रेल कर्मचारियों की सेवाशर्तों और वेतन भत्ते आदि में सुधार तथा बढ़ोतरी करवाने के लिए मान्यता प्राप्त संगठन भी



अपने आपको असमर्थ और असहाय महसूस कर रहे हैं। उनका पी.एन.एम. और जे.सी.एम. भी बेकार साबित हो चुका है। अतः संघर्ष वे अकेले नहीं कर सकते। ऐसी स्थिति में भारतीय रेलवे मजदूर संघ को रेलवे पर चलने वाले सभी छोटे बड़े संगठनों को समान उद्देश्य और कार्यक्रम के आधार पर एक मंच पर लाने की पहल करनी चाहिए। इसके पूर्व उसी स्थान पर दिनांक १४ अप्रैल १९७३ को केन्द्रीय कार्यसमिति की २१वीं बैठक सम्पन्न हुई थी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की २२वीं बैठक

दिनांक १ एवं २ दिसंबर १९७३ को केन्द्रीय कार्यसमिति की २२वीं बैठक बम्बई में हुई, जिसमें तत्कालीन परिस्थितियों की गहन समीक्षा की गई और आल इंडिया रेलवे इम्पलाईज कन्फीडरेशन के पत्र पर विचार विमर्श हुआ और फरवरी १९७४ में मद्रास में होने वाले उनके अधिवेशन में भाग लेने का निर्णय लिया गया। इसके लिये सर्वश्री वी.वी.एस.आर. शास्त्री, के. महालिंगम, पी. श्रीनिवासन और मनोहर फाटक को नामित किया गया। रेल मजदूरों में चौतरफा फैले हुये असंतोष को देखते हुये भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने एक बार पुनः सभी मजदूर संघों से संस्थागत अंहकार को छोड़कर और अपने सभी मतभेदों को भुलाकर समान उद्देश्य और न्यूनतम कार्यक्रम के आधार पर एक मंच पर आने की अपील दुहराई। क्योंकि भारतीय रेलवे मजदूर संघ का यह स्पष्ट मत बन चुका था कि मजदूरों की समस्याओं का निराकरण बिना संघर्ष के नहीं हो सकता और एकता के बिना संघर्ष प्रभावी नहीं हो सकता था। संघ की इस आवाज को धीरे-धीरे सभी ने स्वीकार किया और १९७४ के प्रारम्भ में इसके नतीजे सामने आने लगे। जो अन्ततः मई १९७४ की ऐतिहासिक रेल हड़ताल के रूप में दिखाई दिया।

### मई १९७४ की ऐतिहासिक रेल हड़ताल

यहाँ यह उल्लेखनीय है कि ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन अपने सदस्यों के गिरे हुए मनोबल को ऊँचा उठाने और संगठन में नई जान फूँकने के लिये १८ अक्टूबर १९७३ को अपने सिकन्दराबाद अधिवेशन में जाने माने लड़ाकू मजदूर नेता जार्ज फर्नांडिस को अपना अध्यक्ष चुना। जिसने २६ एवं २७ दिसम्बर १९७३ को नई दिल्ली में सभा की, जिसमें विभिन्न संगठनों के ५० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। इस सभा में तत्कालीन परिस्थितियों का विशद विश्लेषण किया गया और सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों की तुलना

में रेल कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि तथा सेवा शर्तों में उपयुक्त सुधार करवाने के लिये व्यापक संघर्ष की तैयारी की अपील की गई। तदनुसार २७ फरवरी १९७४ को रेल कर्मचारियों का राष्ट्रीय सम्मेलन दिल्ली में हुआ, जिसमें भारतीय रेल मजदूर संघ, ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन, ऑल इंडिया रेलवे इम्पलाईज कन्फीडरेशन, आल इंडिया रेलवे लोको रनिंग स्टाफ ऐशोसिएशन, आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस और सेन्टर आफ इंडियन ट्रेड यूनियन के प्रतिनिधियों ने भाग लिया। सम्मेलन ने सर्व सम्मति से प्रस्ताव पारित करके निम्नलिखित राष्ट्रीय संघर्ष अभियान समिति नियुक्त किया, जिसमें निम्नलिखित संगठन शामिल हुये। उन्होंने सर्वसम्मति से छः सूत्री मांगपत्र तैयार किया।

**राष्ट्रीय संघर्ष अभियान समिति (एन.सी.सी.आर.एस.) के सदस्य**

### संयोजक

१. श्री जार्ज फर्नाडिस                      अध्यक्ष                      आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन

### सदस्य

- |                           |              |                                      |
|---------------------------|--------------|--------------------------------------|
| १. श्री गजानन राव गोखले   | कार्याध्यक्ष | भारतीय रेलवे मजदूर संघ               |
| २. श्री मनोहर फाटक        | संगठन मंत्री | भारतीय रेलवे मजदूर संघ               |
| ३. श्री प्रियदास गुप्ता   | महामंत्री    | आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन        |
| ४. श्री जे.पी. चौबे       |              | आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन        |
| ५. श्री के. रामास्वामी    | अध्यक्ष      | आ.इंडिया रे. इम्पलाईज कनफेडरेशन      |
| ६. श्री एन. एस. भंगू      | महामंत्री    | आ.इंडिया रे. इम्पलाईज कनफेडरेशन      |
| ७. श्री एच.एस. चौधरी      | अध्यक्ष      | आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोशियेशन |
| ८. श्री एस. के घर         | महामंत्री    | आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोशियेशन |
| ९. श्रीमती पार्वती कृष्णन |              | आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस      |
| १०. श्री श्रीकृष्ण        |              | आल इंडिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस      |
| ११. श्री समर मुखर्जी      |              | सेन्टर आफ इंडियन ट्रेड यूनियन        |
| १२. श्री एन.एन. चक्रवर्ती |              | सेन्टर आफ इंडियन ट्रेड यूनियन        |

## छ: सूत्री मांगपत्र

१. क. सभी रेल कर्मचारियों को औद्योगिक कर्मचारी मानकर उन्हें वार्तालाप के अधिकार के सहित सभी ट्रेड यूनियन अधिकार प्रदान किये जाए।  
ख. रेल कर्मचारियों के काम की अवधि ८ घंटे प्रतिदिन से अधिक न हो।  
ग. रेल कर्मचारियों के काम का मूल्यांकन शास्त्रीय आधार पर किया जाय तथा उनका पुनः वर्गीकरण और मानकीकरण करते हुये निम्न वेतन भोगी कर्मचारियों का न्यूनतम वेतन निर्धारित किया जाय।  
घ. रेल कर्मचारियों को केंद्रीय सरकार के सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों जैसे हेल, भेल, तेल, सेल आदि के कर्मचारियों के बराबर वेतन शीघ्र दिया जाय।
२. हर छः महीने में जीवन मूल्य निर्देशांक के बढ़े हुये ४ अंक पर शत प्रतिशत अंक दर अंक महंगाई भत्ता दिया जाय।
३. १९७१-७२ और १९७२-७३ वर्ष के लिये १ माह के वेतन की दर से बोनस दिया जाय।
४. आकस्मिक (केजूअल) मजदूरों को स्थायी (परमानेन्ट) किया जाय और उन्हें पूरा किये हुये सेवा काल का सभी लाभ दिया जाय।
५. विभागीय दुकानों के माध्यम से पर्याप्त सहायता प्राप्त सस्ते अनाज और जीवनोपयोगी वस्तुओं की पूर्ति की व्यवस्था की जाय।
६. प्रताड़ना के सभी मामले वापस लिये जाय।

सम्मेलन ने रेलवे से मांग की कि १० अप्रैल १९७४ तक वार्तालाप करके सभी मांगों को स्वीकार करे वरना रेल कर्मचारी किसी भी दिन से अनिश्चित कालीन आम हड़ताल करने के लिये स्वतंत्र होंगे। सम्मेलन में भाग लेने वाले सभी संगठनों से अपील की गई कि वे सभी सम्भव स्तर तक संयुक्त कृति समिति का निर्माण करे और सामूहिक रीति से २ अप्रैल से ८ अप्रैल १९७४ तक मांग सप्ताह मनायें। केन्द्रीय श्रममंत्री के.वी. रघुनाथ रेड्डी ने समाचार पत्र द्वारा सम्भावित रेल हड़ताल का समाचार पढ़कर १० अप्रैल १९७४ को भारतीय

रेलवे मजदूर संघ के प्रतिनिधियों को बुलाया और ११ अप्रैल १९७४ को सभी ट्रेड यूनियन संगठनों से वार्तालाप की शुरुआत की। १२ अप्रैल १९७४ को रेलमंत्री के साथ जो बैठक हुई उसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ के प्रतिनिधियों ने एक प्रमुख घटक की हैसियत से भाग लिया। रेलमंत्री ललित नारायन मिश्र ने कहा कि वे बातचीत के माध्यम से मांगों पर समझौता करना चाहते हैं। इसके लिये उन्होंने रेलवे बोर्ड के कार्मिक सदस्य जी.पी. वारियर को नियुक्त किया। जी.पी. वारियर ने १५ अप्रैल १९७४ को वार्ता समिति के साथ, जिसमें प्रिय गुप्ता के स्थान पर डी.डी. वशिष्ठ को शामिल किया गया था, वार्तालाप करने के पश्चात कहा कि कोई भी मांग स्वीकार नहीं की जा सकती और आगे बातचीत करने का अधिकार उन्हें नहीं है। इस पर वार्ता समिति ने कहा कि २३ अप्रैल १९७४ को हड़ताल की नोटिस दे दी जाएगी और यदि मांगे नहीं मानी गईं तो ८ मई १९७४ को ६ बजे प्रातः से हड़ताल प्रारम्भ हो जाएगी।

१८ अप्रैल १९७४ को रेलमंत्री पुनः वार्तासमिति से मिले और उप रेलमंत्री शफी मुहम्मद कुरैशी को २० अप्रैल से वार्तालाप जारी रखने को कहा। वार्तालाप में कोई प्रगति नहीं हुई और इसी दौरान कुरैशी जी के पिता का देहान्त हो गया और वे कश्मीर चले गये। वार्तालाप २७ अप्रैल तक के लिये स्थगित हो गई। इस प्रकार वार्तालाप पूरे एक सप्ताह तक स्थगित रही और पूर्व निर्णयानुसार १५० संघों ने जो अभियान समिति में शामिल थे, २३ अप्रैल १९७४ को हड़ताल की नोटिस दे दी।

कश्मीर से वापस आने के बाद कुरैशी जी ३० अप्रैल तक वार्ता करते रहे, किन्तु कोई प्रगति नजर नहीं आई। ३० अप्रैल को रेलमंत्री ललित नारायन मिश्र वार्ता समिति से मिलने आये और कुछ आशा हुई। वार्ता समिति के सदस्यों ने उप रेलमंत्री के साथ अभी तक के हुये वार्तालाप का मिनिट्स तैयार करने का सुझाव दिया। रेलवे बोर्ड ने मिनिट्स तैयार करके १ मई को प्रस्तुत करना चाहा, सदस्यों ने सुझाव दिया कि १ मई, मई दिवस होने के कारण वे उपस्थित नहीं रह सकते अतः २ मई को मिलने का निर्णय किया गया। किन्तु २ मई को प्रातः जार्ज फर्नाडिस और एच.सी. चौधरी के गिरफ्तार हो जाने के कारण २ मई की मीटिंग नहीं हो सकी। देश भर में सभी लड़ाकू कार्यकर्ताओं को जो हड़ताल की तैयारी में जुटे थे, गिरफ्तार करके जेल में दूंस दिया गया और देशव्यापी दमन चक्र शुरु हो गया। वार्ता समिति के बचे हुये सदस्यों ने फौरन आपस में मिलकर सरकार के इस अलोकतांत्रिक और

उकसावे वाले कदम की निन्दा की और रेलमंत्री को पत्र लिखा कि वे विरोध स्वरूप २ मई की मीटिंग में भाग नहीं लेंगे। और रेल कर्मचारियों से अपील की कि वे शांत रहते हुये देशव्यापी विरोध दिवस मनाये। यहां यह उल्लेखनीय है कि ३० अप्रैल और १ मई को रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल मजदूर संघ के प्रतिनिधियों को अलग बुलाकर उन्हें हड़ताल में भाग न लेने के लिये मनाते रहे और पुरस्कार के रूप में मान्यता देने का प्रलोभन देते रहे, किंतु भारतीय रेल मजदूर संघ ने रेल मंत्रालय के इस प्रस्ताव को ठुकरा कर पूरे जोश के साथ हड़ताल में उतरने के दृढ़ निश्चय से रेल मंत्रालय को अवगत करा दिया।

२ मई और ३ मई को ललित नारायण मिश्र ने लोकसभा और राज्यसभा में अपनी आलोचना के उत्तर में वक्तव्य देते हुये कहा कि २ मई को जार्ज फर्नाडिस की गिरफ्तारी का मामला बहुत नाजुक था। जार्ज फर्नाडिस का रूख वार्तालाप में और बाहर भी बहुत नकारात्मक था उन्होंने वार्तालाप शुरू होने के बावजूद भी स्थान स्थान पर रेल कर्मचारियों को तोड़ फोड़ करने, रेलवे सम्पत्ति को जला देने, निष्ठावान कर्मचारियों को धमकाने, उन्हें हड़ताल के दौरान काम पर जाने से रोकने, एवं प्रादेशिक सेना के कर्मियों के साथ, यदि वे हड़ताल में हस्तक्षेप करने की जुरत करते हैं तो भिड़ जाने के लिये भी उकसाते रहे हैं। उन्होंने कहा कि जार्ज फर्नाडिस ने २४ और २५ अप्रैल को एलान किया था कि यह हड़ताल समूचे देश को अस्थिर करने के लिये जन विद्रोह का ही एक भाग है। संघर्ष अभियान की बदरपुर इकाई ने निर्णय लिया था कि हड़ताल पर जाने के ठीक पहले इंजन की आग बुझा देनी चाहिए। इन भड़काऊ भाषणों ने जगह जगह रंग दिखाना शुरू कर दिये थे। अतः इस पृष्ठभूमि में जार्ज फर्नाडिस को गिरफ्तार करना पड़ा। रेलमंत्री ने कहा कि केवल इस वर्ष में ७५ हड़तालें हो चुकी हैं। जिसमें रेलवे को ६५ करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। केंद्र सरकार की राजनीतिक मामले की समिति ने रेलमंत्री की रिपोर्ट पर संघर्ष समिति के नेताओं खासकर जार्ज फर्नाडिस के धनबाद में तथा अन्य स्थानों पर दिये गये भाषणों का अध्ययन करते हुये आरोप लगाया कि यदि रेल हड़ताल ७ दिन तक चल गई तो सभी बिजली घर बन्द हो जायेंगे और १२ दिन तक चली तो सभी इस्पात कारखाने ठप हो जायेंगे और २५ दिन तक चली तो भारत की आधी जनता भूखों मर जाएगी। इसलिये जार्ज फर्नाडिस को गिरफ्तार किया गया। क्योंकि भारत सरकार को इस बात का विश्वास हो गया था कि जार्ज फर्नाडिस के दिमाग

में हड़ताल से भी बड़ी कोई योजना काम कर रही थी। यह सरकार के लिये एक चुनौती थी, जिसे हर कीमत पर कुचल देना चाहिए था। अतः श्रम मंत्रालय ने एक आदेश के द्वारा हड़ताल पर पाबंदी लगा दी। तत्कालीन राष्ट्रपति महामहिम वी.वी. गिरी महोदय जो पहले आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के अध्यक्ष भी रह चुके थे, और इन्हीं मजदूर नेतृत्व की सीढ़ियों के माध्यम से इस सर्वोच्च गरिमापूर्ण पद पर पहुंचे थे, अपनी सरकार को समझौता करने का सुझाव देने के बजाय अध्यादेश द्वारा रेल कर्मचारियों की जायज हड़ताल को अवैध घोषित कर दिया। ३ मई को जार्ज फर्नांडिस ने तिहाड़ जेल से प्रधान मंत्री को लिखे गये पत्र में सभी आरोपों का खंडन करते हुये यह कहा कि अभी तक रेल मंत्रालय ने मांगों की पूर्ति के बारे में मुख्य बाधा पैसे की कमी को बताया है। लेकिन आप यह मानेगीं कि दुनिया में कहीं भी इस तर्क को कर्मचारियों की उचित मांगों को न पूरा करने के लिये ठोस कारण नहीं स्वीकारा गया है यदि निम्नलिखित तथ्यों पर ध्यान दिया जाय तो रेल मंत्रालय के इस बहाने में कोई दम नजर नहीं आता है।

१. गत १६ वर्षों में रेलवे ने केंद्र सरकार के सामान्य राजस्व में २००० (दो हजार) करोड़ रुपये का योगदान दिया है।
२. बाजार में उत्पादन की लागत और वस्तुओं के मूल्य को कम रखने के लिये रेलवे से साठ प्रतिशत की ढुलाई लागत से भी कम पर की जाती है।
३. चालू वर्ष में रेलवे ने २२५ दो सौ पच्चीस करोड़ रुपये का काम सामाजिक दायित्व के नाम पर किया है और १८५ करोड़ रूपया लामांश में दिया है। फिर भी रेल कर्मचारियों को केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों के उन कर्मचारियों के बराबर वेतन नहीं दिया जा रहा है जो कई वर्षों से लगातार घाटे में चल रहे हैं। जबकि रेल कर्मचारियों का काम अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारियों से कहीं अधिक क्लिस्ट, जटिल, जोखिम भरा, उच्च स्तर की कुशलता और दक्षता एवं उत्तरदायित्व का है। यहां यह उल्लेखनीय है कि सार्वजनिक क्षेत्र के कर्मचारियों का १९७२-७३ का वार्षिक औसत वेतन प्रति व्यक्ति ६३१३ रुपये था जबकि रेल कर्मचारियों का वार्षिक औसत वेतन प्रति व्यक्ति ३७१४ रुपये मात्र था।

आज जब रेल कर्मचारी सार्वजनिक क्षेत्र में चलने वाले अन्य औद्योगिक कर्मचारियों (हिन्दुस्तान स्टील, हिन्दुस्तान एन्टीवाय् टैक, हिन्दुस्तान मशीन टूल्स, हिन्दुस्तान एअरानयटिक, भारत हैवी इलैक्ट्रिकल, इंडियन टेलीफोन्स, इंडियन एअर लाइन्स, मार्डन बैकरी (पावरोटी के कारखाने) आदि के बराबर वेतन मांग रहे हैं तो उनके आन्दोलन को राजनीति से प्रेरित कहकर बदनाम किया जा रहा है। जार्ज ने ३ मई १९७४ को तिहाड़ जेल से रेलमंत्री को पत्र लिखकर लोकसभा और राज्यसभा में उन पर लगाये गये सभी आरोपों का ब्योरेवार खंडन किया। २४ मई १९७४ को जार्ज ने केंद्रीय वित्तमंत्री वाई.वी. चौहान को पत्र लिखकर कहा कि रेल कर्मचारी १६ दिन से हड़ताल पर हैं लेकिन सरकार उनकी वेतन वृद्धि की मांग को आंशिक रूप से भी स्वीकार करने के लिये तैयार नहीं है। जबकि इंडियन एअर लाइन्स ने अपने कर्मचारियों को अप्रैल १९७४ से ५० पचास रूपया प्रतिमास अन्तरिम राहत देने के लिये और वेतन पुनर्निर्धारण के लिये कहा है। जबकि अप्रैल १९७३ से उन्हें ५० रूपये प्रतिमास अन्तरिम राहत पहले से ही मिल रही है तथा यह भी उल्लेखनीय है कि दोनों एअर लाइन्स के कर्मचारियों की १९७२-७३ का वार्षिक औसत वेतन १४०७६ (चौदह हजार उन्चासी) रूपये था जबकि रेल कर्मचारियों का औसत वार्षिक वेतन केवल ३७१४ (तीन हजार सात सौ चौदह) रूपये था। गत पांच सप्ताह से इंडियन एअर लाइन बार बार कह रही है कि चालू वर्ष में उनका घाटा १६ करोड़ रूपये से अधिक होगा। जबकि रेलवे चालू वर्ष में १६८ करोड़ रूपये का लाभान्श देगी, २०० करोड़ रूपये अन्य खातों में जमा करेगी और २२५ करोड़ रूपये का काम सामाजिक दायित्व के निर्वाह के लिये करेगी अर्थात् कुल ६०० करोड़ रूपये का लाभ कमायेगी। फिर भी रेल कर्मचारी एअर लाइन्स के कर्मचारियों के बराबर वेतन नहीं मांग रहे हैं बल्कि मार्डन बैकरी (पाव रोटी बनाने वाले) जैसे सरकारी उद्योग के कर्मचारी के बराबर वेतन चाह रहे हैं।

७ मई को लोकसभा में सभी विपक्षी दलों ने गिरफ्तार नेताओं को बिना शर्त रिहा करने और वार्तालाप पुनः आरम्भ करने की मांग की लेकिन सरकार ने नहीं माना और अपनी हठ पर अड़ी रही। १५ मई को इंटक को छोड़कर सभी केंद्रीय मजदूर संगठनों ने राष्ट्रपति श्री वी.वी. गिरी से कर्मचारियों की मांगों को मनवाने के लिये हस्तक्षेप करने की मांग की और हड़ताल के समर्थन में अखिल भारतीय एकता दिवस मनाया। ६ मई को लोकसभा में बहुत से सांसदों ने जिसमें कांग्रेस के भी सांसद शामिल थे

ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से मांग की कि यदि जार्ज को रिहा नहीं किया जा सकता हो तो जेल के अन्दर ही वार्तालाप शुरू करने के लिये श्रममंत्री को प्रधानमंत्री, रेलमंत्री और गृहमंत्री को परामर्श देना चाहिये। पर श्रममंत्री ने यह कहते हुये इन्कार कर दिया कि सरकार ने उन्हें कहा है कि भारत रक्षा कानून के अन्तर्गत हड़ताल की नोटिस गैर कानूनी थी, अतः समझौता वार्ता नहीं हो सकती। हड़ताल शुरू होने के पहले ही अन्य संगठनों के प्रमुख कार्यकर्ताओं के जेल में चले जाने के कारण हड़ताल के संचालन की सारी जिम्मेदारी भारतीय रेल मजदूर संघ के ही ऊपर आ गई थी जिसे संघ के कार्यकर्ताओं ने कुशलता पूर्वक अच्छी तरह से निभाया। भारतीय रेल मजदूर संघ ने हड़ताल गैर कानूनी घोषित होते ही गिरफ्तारी की आशंका को भांपते हुये अपने प्रमुख कार्यकर्ताओं को भूमिगत होकर हड़ताल चलाने का निर्देश पहले से ही दे रखा था। यद्यपि संघ के संगठन मंत्री श्री शरद देव धर तथा विभिन्न रेलवे पर कुछ और कार्यकर्ता धोके से २ मई की रात्रि को ही सोते हुये गिरफ्तार कर लिये गये थे, फिर भी अधिकांश कार्यकर्ता पुलिस को चकमा देकर गिरफ्तारी से बचते हुये हड़ताल का संचालन ठीक ढंग से कर रहे थे। वे आम कर्मचारियों के बीच में उपस्थित होकर उनके मनोबल को बढ़ाते रहे और सरकार द्वारा फैलाई जा रही झूठी अफवाहों का खंडन करते रहे। भारतीय मजदूर संघ ने हड़ताल को ठीक ढंग से चलाने के लिए जो रणनीति बनाई थी उसके अन्तर्गत कहा गया था कि जहां तक सम्भव हो, गिरफ्तारी से बचते हुये भूमिगत रहकर कर्मचारियों का सही मार्गदर्शन करते हुये, शासन और प्रशासन के झूठे और भ्रामक प्रचारों का खंडन करते हुये हड़ताल चालू रखने का वातावरण बनाया रखा जाय। यद्यपि हड़ताल ८ मई से प्रारम्भ होने वाली थी तथापि २ मई को ही जार्ज फर्नाडिस के गिरफ्तार हो जाने से यह स्पष्ट हो गया था कि सक्रिय कार्यकर्ताओं की आम गिरफ्तारी प्रारम्भ हो गई है। अतः भारतीय रेलवे मजदूर संघ के महामंत्री (श्री अमलदार सिंह) अपना निवास स्थान छोड़कर पड़ोस में ही अपने विश्वसनीय सहकर्मी (श्री हृदय नारायण सिंह) जो हड़ताल में शामिल न होने वाली यूनियन के पदाधिकारी थे, के घर में जा छिपे। रात में पुलिस ने उनके घर में तलाशी ली लेकिन वे वहां नहीं मिले और पड़ोस के मकान के झरोखे से ही सारा तमाशा देखते रहे। सबेरे पुलिस उनकी गिरफ्तारी का वारंट उनके दरवाजे पर चिपका कर चली गई। वे ३ मई से ७ मई तक प्रतिदिन ८ बजे के पहले अपने उन्हीं साथी के द्वारा दफतर से हाजरी बुक मंगवाकर अपनी उपस्थिति



दर्ज करके पुनः कार्यालय में रखवा देते थे। कारखाना खुलने के बाद पुलिस जब हाजिरी बुक में उनका हस्ताक्षर देखकर शाला अधीक्षक से पूछती थी कि वे कब आये थे और कहाँ गये तो वह कह देता था कि यहीं कारखाने में मजदूरों के बीच में कहीं होंगे तो पुलिस पूरे कारखाने में दरवाजे के भीतर बाहर चक्कर लगाकर चुप हो जाती थी और दूसरे दिन उनके आने का इन्तजार करती रहती थी। ७ मई के शाम को मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के पूर्व कोषाध्यक्ष श्री नारायण राव भिडे ने उन्हें रोगी के रूप में टैक्सी में लिटाकर के.ई.एस. अस्पताल के सामने श्री रमण भाई शाह के घर में पहुँचा दिया। १२ मई तक वे वहीं से भारतीय मजदूर संघ के कार्यकर्ताओं और समर्थकों के माध्यम से हड़तालियों का दिशा निर्देशन करते रहे। १२ मई १९७४ की दोपहर में श्री नारायण राव भिडे ने पुनः उन्हें पहले ही की तरह रमण भाई शाह के यहां से उठाकर दादर में श्री गांगल अधिवक्ता, तत्कालीन राष्ट्रीय उपाध्यक्ष डाक तार कर्मचारी महासंघ के घर में पहुँचा दिया। वहीं से वे पत्रक आदि के माध्यम से हड़तालियों का मनोबल बढ़ाते रहे और प्रतिदिन समाचार पत्रों में समाचार देते रहे कि वे दिनभर लगातार घूम घूम कर कल्याण, डोम्बिवली, थाना, कुर्ला, दादर, अंधेरी जोगेश्वरी, कांदिवाली, वोरीवली, विरार आदि स्थानों पर कार्यकर्ताओं की बैठक लेते रहते हैं। यह समाचार पढ़ पढ़ कर पुलिस दिन भर उन्हें यहां से वहां दूँढ़ती फिरती थी जबकि वे घर में बैठ कर ही सभी समाचार कार्यकर्ताओं के माध्यम से प्रसारित करवाया करते थे।

१५ मई १९७४ को तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री शफी अहमद कुरेशी ने दूरदर्शन पर जाकर रेल कर्मचारियों पर अनरगल आरोप लगाते हुए उन्हें देशद्रोही तक कह डाला और कहा कि हड़ताल समाप्त हो चुकी है। पचानबे प्रतिशत रेल कर्मचारी काम पर वापस आ गये हैं। कलकत्ता, दिल्ली, मद्रास में रेल सेवा समान्य हो गई है आदि आदि। उनके इस झूठे प्रचार और प्रलाप का प्रतिवाद करने के लिये वे १६ मई १९७४ को माननीय बाला साहेब ... और रमण भाई शाह के बीच में बंद गाड़ी में बैठकर वर्ली के दूरदर्शन केन्द्र पर गये और वहां से पूर्व निश्चित कार्यक्रम के अनुसार कुरेशी साहेब को तुर्की बतुर्की जवाब दिये जिसे सभी हड़ताली कर्मचारियों के साथ-साथ दूसरों ने भी देखा, सुना और सराहा। इसके कारण हड़ताल ने और जोर पकड़ लिया। दूरदर्शन पर उन्हें देखकर पुलिस जब तक वर्ली केंद्र पर पहुंची तब तक वे वहां से निकलकर दादर अपने स्थान पर पहुंच गये और पुलिस हाथ मलती रह गयी।

जब पुलिस की सरगर्मी अत्याधिक बढ़ गई तो २५ मई को छद्म नाम से मैं श्री रमन जी के साथ दिल्ली चला गया। २८ मई १९७४ को जार्ज के परामर्श से हड़ताल वापस ले ली गई। यहां यह उल्लेखनीय है कि ए.आई.टी.यू.सी. के नेता अमृत पद डांगे ने १६ मई को ही अपने कार्यकर्ताओं को काम पर वापस चले जाने की सलाह देकर मजदूर एकता में दरार डाल दी थी और इंटक की तरह गद्दारी पर उतर आये थे। क्योंकि श्री ललित नारायण मिश्र ने श्रीमति इंदिरा गाँधी के कहने पर उनके कागजी फेडरेशन इंडियन रेलवे वर्कर्स को मान्यता देने का प्रलोभन दिया था जो अन्ततः सम्भव न हो सका। इस हड़ताल के दौरान पचास हजार से अधिक मजदूर मीसा, नासा, एस्मा और भारत रक्षा कानून के अन्तर्गत गिरफ्तार किये गये थे। उनके खिलाफ झूठे मनगढ़त और जाली आरोप लगाये गये थे और बचाव का अवसर न देते हुये सजा सुनाकर बन्दी बनाया गया था। दस हजार से अधिक मजदूरों को वरखास्तगी की नोटिस दी गई थी और लगभग तीस हजार मजदूरों को उनके मकान से बाल बच्चों और सर सामान सहित निकाल कर बाहर फेंक दिया गया था। महिलाओं को बेइज्जत किया गया था और बच्चों तक को नहीं बर्खासा गया था। आकाशवाणी, दूरदर्शन आदि के माध्यम से हड़ताल के विरुद्ध झूठा, अनरगल और अपमान जनक प्रचार धुआधार किया जा रहा था और हड़ताली मजदूरों के विरुद्ध सेना, अर्द्धसेनिक बल, केंद्रीय और राजकीय आरक्षी, पुलिस बल का प्रयोग बेशर्मी और बेरहमी के साथ किया गया। यद्यपि सरकार ने सभी प्रकार के तुच्छ हथकंडे अपनाकर रेल कर्मचारियों के साथ बर्बरतापूर्ण व्यवहार और जघन्य अपराध किया था फिर भी रेल कर्मचारी राष्ट्रहित में अपने कर्तव्य को समझते हुये तोड़ फोड़ और विध्वंसात्मक कार्यों से विरत रहते हुये उत्तेजना रहित शांति बनाये रहे और निर्विकार भाव से कर्तव्य पथ पर डटे रहे। यहां पर यह उल्लेखनीय है कि राजकोट में श्रम न्यायालय और ट्रिब्यूनल के जाने माने अधिवक्ता श्री हंसू भाई दबे जिनके पिता श्री राजकोट में स्टेशन मास्टर थे, २६ अप्रैल को ही हड़ताल की तैयारी की बैठक लेते हुये गिरफ्तार कर लिये गये थे। वे राजकोट के कारगार में पूरे एक माह तक बंद रहे तथा हड़ताल समाप्त होने के पश्चात् २६ मई को रिहा हुये। आप को आपातकाल में भी एक वर्ष तक कारगार में बन्दी बनाकर रखा गया था। आगे चलकर मार्च १९६४ में आप भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय महामंत्री पद पर सर्व सम्मति से निर्वाचित हुये।

दुनिया के मजदूर जगत के इतिहास में मई १९७४ की यह रेल हड़ताल सबसे बड़ी शांतिपूर्ण सफल हड़ताल मानी गई है। एक साथ इतनी बड़ी संख्या में इतने दिनों तक अब तक कहीं भी हड़ताल नहीं हुई थी। अतः इसे एक ऐतिहासिक हड़ताल कहा गया है।

इस हड़ताल में भाग लेने के कारण भारतीय रेलवे मजदूर संघ के बारह सौ कार्यकर्ता नौकरी से निकाले जा चुके थे, जिसमें पदाधिकारी से लेकर साधारण कार्यकर्ता तक सम्मिलित थे। इनमें से कुछ कार्यकर्ताओं पर अदालत में भी मुकदमे चल रहे थे। अतः उनको कानूनी सहायता प्रदान करने के लिए भारतीय मजदूर संघ से संबंधित अधिवक्ताओं की सलाहकार समिति गठित की गई थी जिसके संयोजक गांगल जी थे। आर्थिक सहायता के लिये निधि एकत्रित करने का कार्य बड़ी तत्परता से प्रारम्भ किया गया था। जिन कार्यकर्ताओं पर प्रशासन द्वारा विभागीय कार्यवाही की जा रही थी, उनके आरोप पत्रों का उत्तर देने और विभागीय जांच समिति के सामने उनका बचाव करने के लिये अनुशासन और अपील नियम के जानकार कर्मचारी जो नौकरी में थे, उन्हें लगाया गया था। जब तक बरखास्त कार्यकर्ता पुनः काम कर वापस नहीं आ गये तब तक के लिये उनके जीवन निर्वाह हेतु निधि इकट्ठा करने का काम बड़े पैमाने पर शुरू किया गया था जिसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ के सदस्यों ने खुले दिल से योगदान किया था और किसी भी बरखास्त कार्यकर्ता या साधारण सदस्य को आर्थिक कठिनाई नहीं झेलनी पड़ी। कई कार्यकर्ताओं ने तो चुपके से अपने जेवर तक बेच कर इस सहयोग निधि में योगदान किया था। अन्तोगत्वा वर्ष दो वर्ष के अन्दर ही नौकरी से निकाले गये सभी कार्यकर्ता पुनः काम पर वापस आ गये और किसी पर हड़ताल के अलावा कोई आरोप अदालत अथवा विभागीय जांच में सिद्ध नहीं हो सका।

पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद बड़ौदा के वरिष्ठ कार्यकर्ता सर्वश्री रामचन्द्र बच्चानी तथा उनके चौतिस सहकर्मियों जिन्हें हड़ताल के आरोप में गिरफ्तार कर लिया गया था और नियम १४(२) में नौकरी से निकाल दिया गया था, के मुकदमे में गुजरात उच्च न्यायालय के माननीय न्यायाधीश द्वारा दिया गया निर्णय यहां उल्लेखनीय है। निर्णय में भारत सरकार और रेल प्रशासन को अंधी, बहरी और गूंगी कहते हुये उन कर्मचारियों को पुनः काम पर वापस लेने के लिये आदेश पारित किये गये थे। अंधी इसलिए कि सरकार

परिस्थिति जन्य हड़ताल के कारणों के यर्थाथ को देख नहीं सकी थी । बहरी इसलिये कि सरकार कर्मचारियों की मांगों को समय रहते सुन नहीं सकी थी । गूंगी इसलिए कि आरोप को स्पष्ट शब्दों में व्यक्त नहीं कर सकी थी, अर्थात् स्पीकिंग आर्डर में नहीं दे सकी थी । इस निर्णय में विद्वान न्यायाधीश ने खेद और आश्चर्य प्रकट हुये यह भी कहा है कि जो सरकार पाकिस्तान के नब्बे हजार जघन्य अपराधी सैनिकों की जिनपर हत्या और बलात्कार का जुर्म लगा था, जवाँई की तरह मेहमान नवाजी करके सुरक्षित और ससम्मान वापस भेज दिया था, वही सरकार अपने निर्दोष कर्मचारियों को जो अपने हक के लिये अहिंसात्मक तथा शान्तिपूर्ण ढंग से हड़ताल पर थे, जिन पर तोड़फोड़ और विध्वंस का कोई आरोप नहीं है, को नौकरी से निकाल कर भूखा मार डालने पर तुली हुई है । यह निर्णय अपने आप में अति महत्वपूर्ण, ऐतिहासिक और स्मरणीय है तथा भविष्य के लिये पथ प्रदर्शक भी है । इस मुकदमे की पैरवी भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय उपाध्यक्ष श्री केशव भाई टक्कर, जो पूर्व रेल कर्मचारी भी रह चुके हैं, अन्य जाने माने अधिवक्ताओं को साथ लेकर किया था ।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की २३वीं बैठक :

केन्द्रीय कार्यसमिति की २३वीं बैठक दिनांक १७ और २० अप्रैल १९७५ को अमृतसर में हुई । चतुर्थ द्विवार्षिक अधिवेशन की तैयारियों का जायजा लिया गया और अधिवेशन सम्पन्न होने के पश्चात् भावी कार्यक्रमों की रणनीति की योजना बनाई गई ।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का चतुर्थ अधिवेशन

दिनांक १८ और १९ अप्रैल १९७५ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ का चतुर्थ द्विवार्षिक अधिवेशन अमृतसर में सम्पन्न हुआ । इसमें मई १९७४ की हड़ताल से संबन्धित सभी पहलुओं पर विस्तार पूर्वक विचार किया गया । हड़ताल के दौरान और उसके पश्चात् कार्यकर्ताओं द्वारा दिखाये गये सूझबूझ, धैर्य, साहस, दृढ़ निश्चय और कर्मकौशल की भूरि भूरि प्रशंसा की गई । यह गर्व के साथ अनुभव किया गया कि रेलवे पर भारतीय रेल मजदूर संघ सबसे नया संगठन होने के बावजूद इस ऐतिहासिक हड़ताल में सबसे आगे रहा और इसी कारण हड़ताल इतने लम्बे समय तक शांतिपूर्वक चल सकी । रेल प्रशासन ने भी मन ही मन इसे स्वीकार किया कि भारतीय रेलवे मजदूर संघ

की उपस्थिति के कारण कहीं भी तोड़ फोड़ जैसी विध्वंसात्मक घटनायें नहीं घटीं और रेलवे सम्पत्ति का नुकसान नहीं हुआ।

## आपातकाल की घोषणा

अमृतसर के अधिवेशन में देश भर में व्याप्त आर्थिक असंतोष के कारण कानून व्यावस्था की बिगड़ती हालत को देखते हुये यह आशंका प्रकट की गई थी कि भारत सरकार अपनी असफलताओं और त्रुटियों पर पर्दा डालने के लिये कभी भी कठोर और असंवैधानिक कदम उठा सकती है। यह आशंका दो महीने के अंदर ही सच साबित हो गई और २५ जून १९७५ को देश में आपातकाल की घोषणा हो गई। प्रधानमंत्री ने रात्रि के अंधेरे में इस काले दस्तावेज पर राष्ट्रपति की मोहर लगवा ली। अन्ततः महामहिम राष्ट्रपति श्री फकरुद्दीन ने भी सवेरा होने के पहले ही हृदय गति रूक जाने के कारण स्वर्ग सिंघार गये। अपने काम के अंजाम को नहीं देख सके। आपातकाल की घोषणा से लोकतंत्र सहमकर सिमट गया। नागरिकों के सभी मौलिक अधिकार छीन लिये गये और संविधान पर ताला लगा दिया गया। तानाशाही की ऐसी नंगी नाच शुरू हो गयी जिसकी मिसाल दुनिया के इतिहास में खोजने से नहीं मिलती, रात के अंधेरे में ही सभी विरोधी विचारधारा वाले लोगों को अंदर जेल में बंद कर दिया गया। बीस महीनों तक भारत में भी उन हिटलरों मुसोलिनिजियों और सालाजारों की निरकुंश तानाशाही चलती रही। जो भारतीय इतिहास में संजय, शुक्ला और वंशी लालों के नाम से याद किये जायंगे। किंतु यह बड़े गर्व और गौरव की बात है कि अवसर पाते ही भारत की प्रबुद्ध जनता ने एक बार पुनः भगवान वराह का अवतार धारण करके आपातकाल के सागर में डूबे हुये लोकतंत्र के सूर्य को पुनः खोज निकाला। अपनी खोयी हुई आजादी को बड़ी शान और शान्ति के साथ लोकतांत्रिक तरीके से हासिल कर लिया और मार्च १९७७ में आपातकाल समाप्त हो गया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ को अपनी दस वर्ष की इस अल्पावधि में ही दो बार कठिन परीक्षाओं में से होकर गुजरना पड़ा। प्रथम परीक्षा मई १९७४ की महान ऐतिहासिक हड़ताल में हुई थीं दूसरी परीक्षा आपातकाल में हुई। इन दोनों परीक्षाओं में भारतीय रेलवे मजदूर संघ शत प्रतिशत सफल रहा और अपने कर्म कौशल से तपे हुये सोने की भांति खरा उतरा। यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगा कि जब आपातकाल से भयभीत होकर आल इंडिया मेन्स फेडरेशन अपनी मान्यता को बरकरार बनाये रखने

के लिये सरकार के कहने पर अपने जुझारू नेता और निर्वाचित अध्यक्ष जार्ज फर्नांडीज पर विध्वंसात्मक कार्य का झूठा आरोप लगाकर अलोकतांत्रिक तरीके से अध्यक्ष पद से हटा दिया था और बीस सूत्री कार्यक्रम को लेकर रेल प्रशासन के साथ सेमीनार करने लगा था। इन्दिरा जी की प्रशंसा में "मां तेरे साकार करेंगे बीसों सपने" का गीत गा रहे थे। उस समय रेल मजदूर संघ के कार्यकर्ता स्थान स्थान पर माननीय टैंगडी जी और बड़े भाई राम नरेश सिंह जी के नेतृत्व में आपातकाल अविलम्ब समाप्त करने की मांग कर रहे थे। फलस्वरूप बहुत से कार्यकर्ता और सदस्य मीसा और भारत रक्षा कानून के अर्न्तगत आपातकाल के शिकार हुए थे। अनेक प्रकार की यातनाएँ सही थी। इसी आपातकाल में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ और पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद का संयुक्त अधिवेशन मुम्बई में सम्पन्न हुआ था। पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ का अधिवेशन गोरखपुर में और दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ का अधिवेशन रायपुर में सम्पन्न हुआ था जिसमें अन्य मांगों के साथ साथ आपातकाल हटाने की भी मांग की गई थी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की २४वीं बैठक

आपातकाल ही में दिनांक १८, १९ जुलाई १९७६ को केन्द्रीय कार्यसमिति की २४वीं बैठक मुम्बई में हुई थी, जिसमें अमृतसर की बैठक के पश्चात की परिस्थितियों का गहन विश्लेषण किया गया था। देश में लागू आपातकाल में हो रही ज्यादतियों पर घोर चिन्ता प्रकट की गई थी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की २५वीं बैठक

आपातकाल समाप्त होने के तुरन्त पश्चात दिनांक २५ अप्रैल १९७७ को केन्द्रीय कार्यसमिति की २५वीं बैठक पुनः मुम्बई में हुई थी। आपातकाल की समाप्ति का स्वागत किया गया था और २ मई से ८ मई तक मुक्ति सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया था जो देश भर में सभी रेलों के ऊपर सभा, जुलूस, पोस्टर और पत्रक जारी करके बड़ी धूमधाम से मनाया गया था। यहां यह उल्लेखनीय है कि तीस वर्ष की लम्बी अवधि के पश्चात प्रथम बार केन्द्र में कांग्रेस सरकार की जगह एक नई जनता सरकार बनी थी। यह भारत में लोकतांत्रिक परिपक्वता का सबूत था। इस परिवर्तन ने आम लोगों में एक नई आशा, अपेक्षा और आकांक्षा का भाव जगाया था। विशेषकर रेल कर्मचारियों में हर्ष, उल्लास और उमंग की लहर उमड़ रही थी क्योंकि उनके

मई १९७४ के हड़ताली नेता सर्वश्री जार्ज फर्नांडीज और मधु दंडवते नई सरकार में क्रमशः उद्योग और रेल मंत्री जैसे महत्वपूर्ण पद पर विराजमान हो गये थे। इन्हीं दोनों नेताओं ने मई १९७४ की हड़ताल का संचालन करते हुये छः सूत्री मांगों के औचित्य का प्रतिपादन किया था और कहा था कि यदि इन्हे एक दिन के लिये रेल मंत्रालय सौंप दिया जाय तो वर्तमान आर्थिक रत्रोतों से सभी मांगें पूरी कर देंगे। अब वे एक दिन के लिये नहीं बल्कि पुनः आने वाले निर्वाचन तक के लिये पदारूढ़ हो चुके थे।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की २६वीं बैठक

दिनांक ४ व ५ जुलाई १९७७ को केंद्रीय कार्यसमिति की २६वीं बैठक दिल्ली में हुई जिसमें रेलमंत्री से मिलकर उन्हें ज्ञापन देने का निर्णय लिया गया। तदनुसार ५ जुलाई १९७७ को रेलमंत्री महोदय के साथ बैठक हुई जो लगभग डेढ़ घंटे तक अत्यन्त सौहार्दपूर्ण वातावरण में चलती रही। जिसमें अनिवार्य जमा योजना की वापसी, बोनस की स्वीकृति, मंहंगाई भत्ते के फार्मूले में सुधार और विक्टीमाइजेशन की समाप्ति के विषय प्रमुख थे। २२ अगस्त से २८ अगस्त १९७७ तक सभी रेलों पर देशव्यापी मांग सप्ताह मनाया गया जिसमें हजारों रेल कर्मचारियों ने बड़े उत्साह से भाग लिया। सितम्बर में सभी केंद्रीय श्रम संगठनों का सम्मेलन दिल्ली में हुआ, जिसमें भारतीय रेल मजदूर संघ के नेतृत्व में रेल कर्मचारियों ने अच्छी संख्या में भाग लिया।

### कार्यसमिति की २७वीं बैठक

दिनांक ८ एवं ९ अक्टूबर १९७७ को केंद्रीय कार्यसमिति की २७वीं बैठक कलकत्ता में हुई। इस बैठक में रेलमंत्री से हुई वार्तालाप की रिपोर्ट दी गई और आगामी कार्यक्रम निश्चित किये गये।

२८ अक्टूबर १९७७ को रेलमंत्री महोदय ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ को बातचीत करने के लिये आमंत्रित किया। इस बैठक में भारतीय रेल मजदूर संघ के पदाधिकारियों ने भाग लिया और रेलमंत्री के साथ रेलवे बोर्ड के सभी अधिकारी भी बैठक में उपस्थित थे। लगभग तीन घंटे की लम्बी वार्ता में रेल कर्मचारियों की विभिन्न समस्याओं पर गहन विचार विमर्श हुआ और कुछ के निराकरण हेतु सुझाव भी दिये गये।

## कार्यसमिति की २८वीं बैठक

२८ एवं २९ अक्टूबर १९७७ को केंद्रीय कार्यसमिति की २८वीं बैठक दिल्ली में हुई। जिसमें रेलमंत्री के साथ हुई बातचीत का ब्योरा दिया गया। रेल मंत्रालय को सौंपे गये दस सूत्री मांग पत्र को कर्मचारियों के बीच में हस्ताक्षर अभियान चलाने के लिये प्रसारित करने का निर्णय लिया गया और यह तय किया गया कि इस मांग पत्र पर कम से कम पांच लाख रेल कर्मचारियों का हस्ताक्षर करवाया जाय। इसके लिये पुनः मांग पत्रवाड़ा मनाने का निर्णय लिया गया। इस बीच में रेल मंत्री महोदय जहाँ-जहाँ गये वहाँ भारतीय रेलवे मजदूर संघ की यूनियनों के पदाधिकारियों ने उनसे मुलाकात की और उन्हें स्थानीय समस्याओं से संबंधित ज्ञापन दिये। इस विषय में मद्रास, कलकत्ता, लखनऊ, सिकन्दराबाद, विजयवाड़ा, बंगलौर, बम्बई, नागपुर, कोटा और वाराणसी की मुलाकातें विशेष उल्लेखनीय हैं।

## कार्यसमिति की २९वीं, ३०वीं एवं ३१वीं बैठक

दिनांक १६ दिसम्बर १९७७ को केंद्रीय कार्यसमिति की २९वीं बैठक बड़ौदा में हुई और दिनांक १२ एवं १३ फरवरी १९७८ को ३०वीं बैठक दिल्ली में हुई। और दिनांक २२ अप्रैल १९७८ को ३१वीं बैठक जयपुर में हुई जिसमें दिनांक २३ एवं २४ सितम्बर १९७८ को भारतीय रेल मजदूर संघ का पांचवां द्विवार्षिक अधिवेशन चेन्नई (मद्रास) में करने का निर्णय लिया गया। यह देखते हुये कि यद्यपि मई १९७४ के रेल हड़ताल के जाने माने लड़ाकू नेता, जिन्होंने ६ सूत्री मांगपत्र को स्वयं तैयार किया था और हड़ताल का नेतृत्व किया था वे ही आज रेलमंत्री और उद्योगमंत्री के पद पर बैठे हैं, फिर भी न तो ६ सूत्री मांग की पूर्ति हो रही है और न ही उस पर वे ध्यान दे रहे हैं। अतः उन्हें याद दिलाने के लिये २ मई से ८ मई १९७८ तक 'याद दिलाओ सप्ताह' मनाने का निर्णय लिया गया। यह सप्ताह देश भर में बड़े धूमधाम से मनाया गया। स्थान-स्थान पर द्वार सभायें हुईं। पोस्टर लगाये गये, प्रदर्शन किये गये, धरना दिया गया। इश्तहार और पत्रक बांटे गये तथा मधु दंडवते और जार्ज फर्नांडिस "मई १९७४ याद करो" के नारे बुलन्द किये गये।

## कार्यसमिति की ३२वीं बैठक

दिनांक २२ सितम्बर, १९७८ को केंद्रीय कार्यसमिति की ३२वीं बैठक चेन्नई (मद्रास) में हुई। सर्व प्रथम अधिवेशन की तैयारियों का जायजा लिया



गया और दो दिनों के कार्यक्रम का ब्यौरा तैयार किया गया। अध्यक्षीय अभिभाषण, गत दो वर्षों की महामंत्री की रिपोर्ट, आय-व्यय का लेखा और प्रस्तावों का प्रारूप कार्यसमिति के सम्मुख रखा गया जिसका विचार-विमर्श और कुछ सुझावों के पश्चात् कार्यसमिति ने अनुमोदन किया।

### भा०रे०म० संघ का पाँचवा अधिवेशन

दिनांक २३ एवं २४ सितम्बर १९७८ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ का पाँचवा द्विवार्षिक अधिवेशन चेन्नई (मद्रास) में सम्पन्न हुआ। जिसमें स्वागताध्यक्ष के स्वागत भाषण के पश्चात् अध्यक्षीय अभिभाषण में तत्कालीन आर्थिक, सामाजिक और राजनीतिक परिदृश्य पर प्रकाश डाला गया। आपातकाल और उसके पश्चात् हुये जबरदस्त राजनीतिक परिवर्तन का विशद वर्णन करते हुये रेल कर्मचारियों की अपेक्षा, आकांक्षा और अनुभूति की चर्चा की गई। महामंत्री ने अपने प्रतिवेदन में गत दो वर्षों में हुये आन्दोलन की विस्तृत चर्चा की तथा दो वर्षों के आय-व्यय का लेखा प्रस्तुत किया जो कुछ सुझावों के पश्चात् सर्व सम्मति से स्वीकृत हुआ। प्रस्तावों पर चर्चा करते हुये प्रतिनिधियों ने आशा प्रकट की कि वर्तमान सरकार के रेलमंत्री और उद्योगमंत्री मई १९७४ की ६ सूत्री मांगपत्र को भूलेंगे नहीं और उसे पूरा करने का भरसक प्रयास करेंगे। वर्ना रेल कर्मचारी उनको भी वैसा ही सबक सिखायेंगे जैसा श्री ललित नारायण मिश्र और शफी मुहम्मद कुरेशी को सिखाया था। क्योंकि भारतीय रेलवे मजदूर संघ की नीति प्रति सहयोग की है। सरकार किसी की भी हो वह जितना हमारे साथ सहयोग करेगी हम भी उतना ही उसके साथ सहयोग करेंगे, वह हमारा जितना विरोध करेगी उतना हम भी उसका विरोध करने में पीछे नहीं हटेंगे। अर्थात् हम जैसे को तैसा की नीति पर चलने वाले हैं। सभी प्रस्ताव सर्वसम्मति से पारित हुये। तत्पश्चात् आगामी कालावधि के लिये नये पदाधिकारियों का चुनाव हुआ और धन्यवाद ज्ञापन के पश्चात् अधिवेशन समाप्त हुआ। श्रद्धेय दत्तोपन्त ढेगड़ी का समारोप उद्बोधन बहुत ही स्फूर्तिदायक और प्रेरणाप्रद रहा। उन्होने देश की वर्तमान आर्थिक परिस्थितियों विशेषकर मजदूर क्षेत्र में घट रही घटनाओं की विस्तृत चर्चा की और रेल कर्मचारियों से एक जुट होकर अपनी समस्याओं के निराकरण के लिये संगठन को मजबूत बनाने की अपील की।

दिनांक २५ सितम्बर १९७८ को कार्यसमिति की बैठक अधिवेशन के तुरन्त बाद चेन्नई (मद्रास) में हुई जिसमें अधिवेशन की सफलता पर संतोष प्रकट

किया गया और आगामी कार्यक्रम निश्चित किये गये। १६ नवम्बर १९७८ से २५ नवम्बर १९७८ तक "जागरण सप्ताह" मनाने का निर्णय किया गया।

### कार्यसमिति की ३३वीं बैठक

दिनांक १२ एवं १३ फरवरी १९७९ को केंद्रीय कार्यसमिति की ३३वीं बैठक दिल्ली में हुई। जिसमें १६ नवम्बर से २५ नवम्बर १९७८ तक देशभर में धूमधाम से मनाये गये "जागरण सप्ताह" की उत्साहजनक रिपोर्ट पर संतोष प्रकट किया गया। १३ फरवरी १९७९ को रेलमंत्री से होने वाली बातचीत के लिये एजेन्डा और ज्ञापन का प्रारूप तैयार किया गया तथा प्रतिनिधि मंडल में जाने वाले व्यक्ति मनोनीत किये गये। यह निर्णय लिया गया कि ८ मई १९७९ को रेल भवन के सामने एक विराट प्रदर्शन किया जाय, जिसमें कम से कम पचास हजार रेल कर्मचारी भाग लें। तत्पश्चात ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन और नेशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवे मेन्स के भारतीय रेलवे मजदूर संघ के साथ हुये पत्र व्यवहार को कार्यसमिति के सम्मुख रखा गया। कार्यसमिति ने यह निर्णय लिया कि जब तक भारतीय रेलवे मजदूर संघ की बोनस सम्बन्धी माँग रेलवे मंत्रालय द्वारा मान ली जाती तब तक इस सम्बन्ध में पत्र व्यवहार चालू रहना चाहिये।

### कार्यसमिति की ३४वीं बैठक

दिनांक ८ एवं ९ मई १९७९ को केंद्रीय कार्यसमिति की ३४वीं बैठक दिल्ली में हुई। ८ मई को रेल भवन के सम्मुख हुये प्रदर्शन पर, जिसमें मान्यता की केवल एक सूत्री मांग को लेकर पच्चीस हजार से अधिक कर्मचारियों ने भाग लिया था, सन्तोष प्रकट किया गया और रेल कर्मचारियों के प्रति आभार प्रदर्शित किया गया। यहां यह उल्लेखनीय है कि इसके एक दिन पहले ७ मई को ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन द्वारा किये गये प्रदर्शन की तुलना में यह प्रदर्शन बहुत अनुशासित एवं संख्या में बहुत अधिक रहा, जिसकी सराहना दिल्ली पुलिस के अधिकारियों ने भी की और स्थानीय समाचार पत्रों ने टिप्पणी लिखी। ९ मई को ४ बजे सांय भारतीय रेल मजदूर संघ के पदाधिकारी रेल भवन में रेलमंत्री से मुलाकात की और उन्हें अपनी मांगों से संबंधित ज्ञापन दिया। रेलमंत्री श्री मधु दण्डवते ने पदाधिकारियों को स्पष्ट आश्वासन दिया कि मान्यता का प्रश्न शीघ्र ही मतदान के द्वारा तीनों महासंघों को समान स्तर पर रखते हुये हल कर लिया जायगा। कार्यसमिति ने १२

जुलाई से १४ जुलाई तक नागपुर में पहला अखिल भारतीय अभ्यास वर्ग रखने का निर्णय लिया।

### प्रथम अभ्यास वर्ग

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का प्रथम अखिल भारतीय अभ्यास वर्ग १२, १३, १४ जुलाई १९७६ को नागपुर में सम्पन्न हुआ। इसमें २०० कार्यकर्ताओं ने भाग लिया। इस अभ्यास वर्ग में श्रम कानूनों के विशेषज्ञों ने अपने अपने विषयों की जानकारी प्रदान की। भारतीय मजदूर संघ के पदाधिकारी माननीय दत्तोपंत ठेंगड़ी जी, बड़े भाई श्री रामनरेश सिंह जी, श्री मनहर मेहता, बाला साहब साठे, ओम प्रकाश अग्धी आदि ने संगठनात्मक विषयों पर प्रकाश डाला और संगठन शास्त्र से अवगत कराया।

### कार्यसमिति की ३५वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ३५वीं बैठक दिनांक १२ एवं १३ जुलाई १९७६ को नागपुर में हुई। बोनस की मांग को लेकर निर्णायक संघर्ष करने का निर्णय लिया गया और संचालन समिति को प्राधिकृत किया गया कि वह इस विषय में सरकार के साथ एवं अन्य मजदूर महासंघों के साथ सार्थक वार्तालाप चालू रखें। क्षेत्रीय महामंत्रियों को निर्देश दिया गया कि वे अनिश्चित कालीन हड़ताल की तैयारी जोर शोर से करें और इसके लिये सितम्बर १९७६ के मध्य तक हड़ताल के लिये मतदान का कार्यक्रम पूरा कर ले।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ३६वीं बैठक

दिनांक २६, ३० सितम्बर १९७६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ३६वीं बैठक दिल्ली में हुई। १२ जुलाई से १४ जुलाई तक नागपुर में हुये अभ्यास वर्ग के परिणामों की समीक्षा की गयी। बोनस के प्रश्न पर अन्य महासंघों के साथ चल रहे पत्र व्यवहार तथा कार्यक्रमों पर विचार किया गया। रेलवे पर चल रहे सभी महासंघों का संयुक्त सम्मेलन दिल्ली में हुआ और उसमें एक सर्वसम्मत मांग पत्र तैयार किया गया। २४ अक्टूबर १९७६ को नेशनल फेडरेशन आफ रेलवे मेन्स के कार्यालय में सभी महासंघों की बैठक हुई और यह निर्णय लिया गया कि १ नवम्बर को सभी महासंघों की कार्यसमितियां दिल्ली में एक साथ बैठ कर इस प्रश्न पर विचार विमर्श करेगी और १० नवम्बर को सबकी अंतिम संयुक्त सभा होगी, जिसमें सर्वसम्मति से अंतिम निर्णय लिया जायगा।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ३७वीं बैठक

दिनांक २५, २६ अक्टूबर १९७६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ३७वीं बैठक चितरंजन में हुई। अन्य महासंघों के साथ हुई बैठक में लिये गये निर्णय पर विचार विमर्श हुआ। उनमें तैयार किये गये मांगपत्र का अनुमोदन किया गया तथा ६ और १० नवम्बर १९७६ को दिल्ली में केंद्रीय कार्यसमिति की बैठक बुलाने का निर्णय लिया गया। जब ६ नवम्बर १९७६ को बोनस के मामले पर सभी महासंघों की निर्णायक बैठक आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के दिल्ली स्थित कार्यालय में हुई तो उसमें अचानक आपसी मतभेद उभर कर सामने आने लगे। भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्पष्ट राय थी, कि यदि सरकार बोनस की मांग स्वीकार नहीं करती, तो चुनाव के पहले हड़ताल की नोटिस दे देनी चाहिये। इसका समर्थन नेशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवे मेन्स ने भी किया, किन्तु आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन मौन रहा और आल इंडिया रेलवे लोको रनिंग स्टाफ एशोसिएशन एवं उनके अन्य वामपंथी सहयोगियों ने इस प्रस्ताव का यह तर्क देते हुये कि वर्तमान सरकार संकट में है और चुनाव के दौरान हड़ताल का उस पर बुरा असर पड़ेगा, खुलकर विरोध किया। अतः हड़ताल की नोटिस चुनाव के पश्चात ही दी जाय। वामपंथियों की इस राजनीतिक चाल के कारण कोई सर्वसम्मत निर्णय नहीं हो सका। यहां यह ज्ञातब्य है कि वामपंथियों (जिनके अगुआ राजनारायण सिंह थे) के षडयंत्र से मोरारजी सरकार गिरी थी और चरण सिंह की सरकार पदारूढ़ हुई थी, जिसका कि वामपंथी दल भरपूर समर्थन कर रहा था।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ३८वीं बैठक : उत्पादकता बोनस की प्राप्ति

अतः १० नवम्बर १९७६ को भारतीय रेल मजदूर संघ की केंद्रीय कार्यकारिणी अपनी ३८वीं बैठक में हर पहलू पर विस्तृत चर्चा के उपरान्त २० दिसम्बर १९७६ से अनिश्चितकालीन हड़ताल का एक तरफा निर्णय घोषित कर दिया, जिसका प्रसारण आकाशवाणी, दूरदर्शन और समाचार पत्रों द्वारा देश के कोने कोने में हो गया। फलस्वरूप जहाँ शासन और प्रशासन में हलचल शुरू हुई, वहीं जे.सी.एम. के भी कान खड़े हो गये और चुनाव के दौरान समय की नजाकत को देखते हुये, सरकार ने आनन फानन जे.सी.एम. की बैठक बुलाकर उत्पादकता पर आधारित बोनस देने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसे जे.सी.एम. में बैठे अन्य संगठनों ने सहर्ष स्वीकार कर लिया और सरकार ने इसे जे.सी.एम. के साथ किये गये करार के रूप में १३

नवम्बर १९७६ को घोषित कर दिया। इस प्रकार बोनस के विषय में भारतीय रेल मजदूर संघ की प्रचंड विजय हुई। सर्वप्रथम भारतीय रेल मजदूर संघ ने ही बोनस की मांग उठाई थी और समय समय पर संघर्ष किया था तथा अन्त में भारतीय रेल मजदूर संघ ने ही इस मांग की पूर्ति के लिये अनिश्चितकालीन हड़ताल की नोटिस दी थी जिसके सामने झुक कर सरकार ने जे.सी.एम. में उत्पादकता बोनस देने का फैसला लिया। बोनस की लड़ाई हमेशा के लिये समाप्त हुई। इस प्रकार भारतीय रेल मजदूर संघ ने २० दिसम्बर से होने वाली अनिश्चितकालीन हड़ताल की नोटिस वापस ले ली।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ३६वीं बैठक

दिनांक २३, २४ अप्रैल १९८० को केन्द्रीय कार्यसमिति की ३६वीं बैठक दिल्ली में हुई जिसमें पिछले महीने के आन्दोलनात्मक कार्यक्रम पर विस्तृत प्रकाश डाला गया। बड़े भाई राम नरेश सिंह जी ने सदस्यता सत्यापन के विषय में श्रम मंत्रालय के साथ हुये वार्तालाप का विस्तृत ब्यौरा दिया। सदस्यों द्वारा पूछे गये प्रश्नों का उत्तर दिया तथा उनकी शंकाओं का समाधान किया। सदस्यता सत्यापन के काम में सर्तक रहने तथा पूरी तरह से तैयार रहने का आवाहन किया। कार्यसमिति ने २७, २८ अक्टूबर १९८० को लखनऊ में भारतीय रेल मजदूर संघ का छठवाँ द्विवार्षिक अधिवेशन बुलाने का निर्णय लिया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४०वीं बैठक

दिनांक १६ अगस्त १९८० को केन्द्रीय कार्यसमिति की ४०वीं बैठक लखनऊ में हुई। १२ सूत्री मांगपत्र तैयार किया गया:-

१. उत्पादकता बोनस की पात्रता और प्राप्ति की अधिकतम सीमा समाप्ति
२. रेल कर्मचारियों को केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिष्ठानों में काम करने वाले कर्मचारियों के बराबर वेतन
३. सम्पूर्ण वेतन राशि को जीवन मूल्य निर्देशांक के साथ जोड़ना
४. रेलवे के लिए पृथक स्थायी उभयपक्षी सानुपातिक, संयुक्त, वेतन मंडल गठित करने और २०० रूपये प्रतिमास अन्तरिम राहत
५. सवेतन और अर्द्धवेतन अवकाश की अवधि का नगद भुगतान

६. नगद चिकित्सा भत्ता
७. मैचिंग सरेन्डर समाप्त करके रिक्त स्थानों को भरना
८. रेल सेवा में कर्मचारियों के आश्रितों को भर्ती
९. कैजुअल कर्मचारियों को रेगुलर कैडर में लाने एवं ठेकेदारी प्रथा बंद करना
१०. नियम १४(२) को निरस्त करना
११. रेलवे प्रबन्धन में कर्मचारियों को प्रतिनिधित्व
१२. भारतीय रेलवे मजदूर संघ को मान्यता

उपरोक्त माँगों को लेकर रेलमंत्री तथा श्रममंत्री से मिलकर ज्ञापन देने का निर्णय लिया गया तथा २७, २८ अक्टूबर १९८० को लखनऊ में होने वाले छठवें द्विवार्षिक अधिवेशन की तैयारियों का जायजा लिया गया और उसके लिये हर क्षेत्रीय रेलवे से आने वाले प्रतिनिधियों की संख्या निश्चित की गयी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४१वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ४१वीं बैठक दिनांक २६ अक्टूबर को लखनऊ में हुई। अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाले गत वर्षों के आय व्यय का ब्योरा, महामंत्री के प्रतिवेदन, अध्यक्षीय अभिभाषण और प्रस्तावों के प्रारूप पर चर्चा हुई तथा उन्हें अनुमोदित किया गया।

### भारतीय रेल मजदूर संघ का छठवां द्विवार्षिक अधिवेशन

भारतीय रेल मजदूर संघ का छठवां द्विवार्षिक अधिवेशन दिनांक २७, २८ अक्टूबर १९८० को लखनऊ में सम्पन्न हुआ जिसमें सोलह सौ प्रतिनिधियों ने भाग लिया। गत अधिवेशन में हुई कार्यवाही की पुष्टि की गई और गत दो वर्षों के कार्यकलापों का प्रतिवेदन तथा आय-व्यय का ब्योरा सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। अध्यक्ष ने अपने अभिभाषण में तत्कालीन परिस्थितियों का विशद विश्लेषण प्रस्तुत किया और आगामी संकटों पर प्रकाश डालते हुये श्रमिक क्षेत्र में सम्भाव्य घटनाओं का सचित्र वर्णन किया। इन सभी समस्याओं से निपटने के लिये व्यापक पैमाने पर मजदूर एकता कायम करने की अपील

की। रेल कर्मचारियों की विभिन्न समस्याओं से सम्बन्धित प्रस्तावों पर प्रतिनिधियों ने अपने विचार प्रकट किये और प्रस्ताव पारित होने के पश्चात आगामी वर्ष के लिये पदाधिकारियों का निर्वाचन सर्वसम्मति से हुआ। इस अधिवेशन का समारोप माननीय श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी ने अपने ओजस्वी एवं प्रेरणादायक उद्बोधन से किया। २६ अक्टूबर को नव निर्वाचित कार्यसमिति की बैठक हुई जिसमें अधिवेशन की सफलता की समीक्षा की गई और आगामी कार्यक्रम की विस्तृत चर्चा के उपरान्त उसका ब्योरा तैयार किया गया। निर्णय लिया गया कि समस्याओं के समाधान हेतु यदि १५ दिसम्बर तक रेल मंत्रालय १२ सूत्री मांगों पर संघ के साथ वार्तालाप नहीं करता तो १५ दिसम्बर से २३ दिसम्बर तक देशव्यापी मांग पखवाड़ा मनाया जाय।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४२वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ४२वीं बैठक ८ मार्च १९८१ को कलकत्ता में हुई। इसमें अधिवेशन के पश्चात की घटनाओं का विवरण प्रस्तुत किया गया। १५ दिसम्बर से २३ दिसम्बर तक मनाये गये मांग पखवाड़े की समीक्षा की गई। वृत्त निवेदन में बताया गया कि २३ दिसम्बर १९८० को मुम्बई में हजारों मजदूरों ने स्थान स्थान पर एक दिन का धरना दिया और डी.एल.डब्ल्यू मजदूर संघ ने पांच हजार मजदूरों का प्रदर्शन किया। सभी क्षेत्रीय रेलवे पर पत्रक पोस्टर और द्वार सभाओं के माध्यम से यह पखवाड़ा धूमधाम से मनाया गया। लोको रनिंग स्टाफ के साथ सरकार द्वारा अपनाई गई दमन नीति का कार्यसमिति ने घोर निन्दा की और प्रस्ताव पारित करके उनकी वरखास्तगी निलम्बन और स्थानान्तरण तथा अन्य प्रकार की प्रताड़ना को रद्द करने की मांग की तथा उनसे निर्धारित कार्यावधि से अधिक काम लेने एवं सुरक्षा नियमों के विरुद्ध जबरदस्ती काम करवाने पर रोक लगाने की मांग की गई। प्रशासन से यह भी मांग की गई कि वह इन ज्वलंत प्रश्नों को द्विपक्षीय वार्तालाप के द्वारा शीघ्र सुलझाये।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४३वीं बैठक : भा.म. संघ स्थापना दिवस एवं विश्वकर्मा दिवस

केन्द्रीय कार्यसमिति की ४३वीं बैठक दिनांक १८, १९ जून १९८१ को सिकन्दराबाद में हुई जिसमें २३ जुलाई को भारतीय मजदूर संघ का स्थापना दिवस मनाने का निर्णय लिया गया। ज्ञातव्य है कि भारतीय मजदूर संघ की

स्थापना इसी दिन १९५५ में भोपाल में हुई थी। भारतीय रेल मजदूर संघ उसका एक अभिन्न अंग है। इसी प्रकार १७ सितम्बर को विश्वकर्मा दिवस को मेले और समारोह के रूप में मनाने का निर्णय लिया गया क्योंकि यह अनादिकाल से चला आ रहा भारत का राष्ट्रीय श्रम दिवस है। यह राष्ट्रहित में श्रमिक देवता विश्वकर्मा के त्याग तपस्या और बलिदान को याद दिलाता है तथा भौतिक समृद्धि के लिये ज्ञान विज्ञान और निर्माण कला के साथ साथ श्रम को प्रतिष्ठा प्रदान करता है। यह श्रमिकों को राष्ट्रनिर्माता की पदवी दिलवाता है तथा उन्हें शोषण से मुक्ति का मार्ग दिखाता है।

४ जून १९८१ के राष्ट्रीय अभियान समिति के सम्मेलन में किये गये निर्णयों पर विचार विमर्श किया गया और बढ़ती हुई महंगाई तथा सरकार की मजदूर विरोधी नीति की निन्दा की गई। महंगाई भत्ते की चार किश्तों का भुगतान न करने के सरकारी रवैये पर चिन्ता प्रकट की गई और इसके लिये लम्बा संघर्ष छेड़ने का निर्णय लिया गया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४४वीं बैठक

दिनांक २२ नवम्बर १९८१ को केंद्रीय कार्यसमिति की ४४वीं बैठक दिल्ली में हुई। २३ जुलाई और १७ सितम्बर को क्रमशः स्थापना दिवस और विश्वकर्मा दिवस मनाये जाने की समीक्षा की गई और कार्यक्रम की सफलता पर संतोष प्रकट किया गया। महामंत्री श्री रावदेव ने तत्कालीन परिस्थितियों में संयुक्त मजदूर आंदोलन की गतिविधियों पर प्रकाश डाला और केंद्रीय कार्यसमिति ने ७ दिसम्बर १९८१ को सभी महासंघों की होने वाली बैठक में भाग लेने का निर्णय लिया। कार्यसमिति ने एक प्रस्ताव पारित करके आसमान छूती महंगाई को रोक पाने में सरकार की असमर्थता तथा सरकार के अन्य मजदूर विरोधी कार्य जैसे एस्मा, नाशा, १४/११ आदि का घोर विरोध किया तथा सभी महासंघों को एकजुट होकर मजदूर हितों की रक्षा करने का आह्वान किया। यहाँ यह ज्ञातव्य है कि तीसरे केंद्रीय वेतन आयोग ने कर्मचारियों का मूल वेतन, जीवन मूल्य निर्देशांक २०० पर निर्धारित किया था और बढ़े हुए जीवन मूल्य निर्देशांक के प्रति ८ अंक पर क्रमशः ४ प्रतिशत और ३ प्रतिशत महंगाई भत्ता देने की सिफारिश की थी और अपने प्रतिवेदन में यह भी सिफारिश की थी कि जब जीवन मूल्य निर्देशांक २७२ अंक को पार कर जाय तब सरकार को अपने कर्मचारियों के लिए पुनः वेतन पुनर्निरीक्षण पर विचार करना चाहिये और सरकार ने इसे स्वीकार भी किया था। लेकिन



सरकार के कान पर तब तक जूँ नहीं रेंगी जब तक जीवन मूल्य निर्देशांक ४४४ अंक को पार नहीं कर गया अर्थात् दुगना नहीं हो गया। तिस पर भी सरकार ने मंहगाई भत्ते का वेतन में विलीनीकरण करने का प्रस्ताव लाया और अन्त में ४४४ अंक के बजाय ३२० अंक पर मिलने वाले मंहगाई भत्ते को वेतन में विलीन कर के वेतन पुर्नरीक्षण से छुटकारा पाने का षडयंत्र रचा। इस पर दोनों मान्यता प्राप्त महासंघों से संयुक्त सलाहकार समिति में हामी भी भरवा लिया।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ४५वीं बैठक : षडयंत्र विरोधी सप्ताह

केंद्रीय कार्यसमिति की ४३वीं बैठक २६, २७ फरवरी १९८२ को ग्वालियर में हुई। संयुक्त सलाहकार समिति (जे.सी.एम.) में दोनों मान्यता प्राप्त महासंघों द्वारा भारत सरकार से किये गये समझौते की समीक्षा की गई। जिसमें दोनों महासंघ सरकार की इस शर्त को स्वीकार कर लिये थे कि वे आगामी एक वर्ष तक रेल कर्मचारियों के लिये वेतन और मंहगाई भत्ता संबंधी कोई नई मांग सरकार के समक्ष नहीं रखेंगे। फलस्वरूप रेल कर्मचारियों की अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योग के कर्मचारियों के बराबर वेतन पुर्ननिर्धारण, मंहगाई भत्ते के फार्मूले में संशोधन और अन्तरिम राहत की मांग जो दिन प्रतिदिन जोर पकड़ती जा रही थी उस पर पानी फिर गया। सरकार का मंहगाई भत्ता एवं वेतन जाम का यह धिनौना षडयंत्र जिसमें दोनों मान्यता प्राप्त महासंघ शामिल था, उजागर हो गया। इस नापाक समझौते और धिनौने षडयंत्र का भंडाफोड़ करने के लिये कार्यसमिति ने १५ मार्च से २० मार्च १९८२ तक 'षडयंत्र विरोधी सप्ताह' मनाने का निर्णय लिया और तत्संबंधी देश व्यापी कार्यक्रम की रूपरेखा तैयार की। सभी संलग्न संघों को निर्देश दिया कि वे सभा, जुलूस, धरना, प्रदर्शन, पोस्टर और पत्रक के माध्यम से इस षडयंत्र का भंडाफोड़ करें और वेतन पुर्ननिरीक्षण के लिये उभयपक्षी सामुहिक संयुक्त वेतन मंडल की मांग करें।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ४६वीं बैठक

२१ सितम्बर १९८२ को लखनऊ में केंद्रीय कार्यसमिति की ४६वीं बैठक हुई जिसमें १५ मार्च से २० मार्च तक मनाये गये सप्ताह की समीक्षा की गई। इस कालावधि में स्थान स्थान पर द्वार सभायें हुई। धरना दिये गये, पोस्टर और पत्रक वितरित किये गये। पत्रक की प्रशंसा सभी रेल कर्मचारियों ने की और जे.सी.एम. के षडयंत्र के प्रति रोष प्रकट किया। ६ मई को उत्तर रेलवे

कर्मचारी युनियन ने महाप्रबंधक के कार्यालय (बडौदा हाउस) पर मोर्चा लगाया और विशाल प्रदर्शन किया। ३० अगस्त को रेलमंत्री की कोठी पर एक दिन का धरना दिया। २८ अप्रैल को दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ ने इंजन कारखाना मद्रास के सामने धरना दिया जिसमें एक सौ से अधिक कार्यकर्ता धरना पर बैठे। कार्यसमिति ने मांगे हासिल करने के लिये लम्बा संघर्ष छेड़ने का निर्णय लिया और ३१ दिसम्बर १९८२ तक हस्ताक्षर अभियान चलाने का निर्देश अपने सभी संलग्न संघों को दिया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४७ वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ४७ वीं बैठक ८, ९ जनवरी १९८३ को बम्बई में हुई। सभी संलग्न संघों के महामंत्रियों ने अपने अपने क्षेत्र में हुए आन्दोलनात्मक कार्यक्रमों पर प्रकाश डाला। दक्षिण मध्य रेलवे कार्मिक संघ ने सिकन्दराबाद में १६ अक्टूबर १९८२ को महप्रबंधक के कार्यालय पर जोरदार प्रदर्शन किया। पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ ने २६ नवम्बर को गोरखपुर में महाप्रबंधक के कार्यालय पर विशाल प्रदर्शन किया। प्रदर्शनकारियों को भारतीय रेलवे मजदूर संघ के अध्यक्ष (अमलदार सिंह) ने सम्बोधित किया। दिसम्बर माह में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ ने मुम्बई में और झांसी में धरना का कार्यक्रम सम्पादित किया। लखनऊ और गोरखपुर में रेल मंत्री महोदय को ज्ञापन दिये गये और मद्रास तथा लखनऊ में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन (अध्यक्ष) को मांग संबंधी ज्ञापन दिये गये। १२ सूत्री मांग पत्र पर कम से कम पांच लाख रेल कर्मचारियों का हस्ताक्षर करवाने हेतु महामंत्री रावदेव ने पूर्वोत्तर रेलवे का दौरा किया। लखनऊ, वाराणसी और गोरखपुर में रेल कर्मचारियों की द्वारा सभाओं को सम्बोधित किया और कार्यकर्ताओं की बैठकें लीं। डी.एल. डब्ल्यू. वाराणसी में भी रावदेव जी ने द्वारा सभा की और ३० नवम्बर को मद्रास में पेरम्बूर और लोको वर्क्स के कर्मचारियों को सम्बोधित किया। संगठन मंत्री श्री शरद देवधर ने दक्षिण रेलवे का दौरा किया, गोल्डेनरॉक और मद्रास के रेल कर्मचारियों को सम्बोधित किया तथा उन्हीं दिनों में उन्होंने बिलासपुर, हावड़ा, दानापुर, धनबाद और मुगलसराय का भी दौरा किया। उपसचिव श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने हस्ताक्षर अभियान को सफल बनाने के लिये कोटा और रतलाम का दौरा किया। कार्यसमिति ने नवम्बर १९८३ में नागपुर में भारतीय रेलवे मजदूर संघ का त्रिवार्षिक अधिवेशन करने का निर्णय लिया। अधिवेशन करने का दायित्व दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ के नागपुर डिविजन को सौंपा गया और व्यवस्था प्रमुख श्री वी.डी. ढोक को बनाया गया।

कार्यसमिति ने १५ फरवरी १९८३ तक हस्ताक्षर अभियान पूरा कर लेने का सभी संलग्न संघों को निर्देश दिया और १६ फरवरी से २८ फरवरी १९८३ तक एकत्रीकरण पखवाड़ा मनाने का निर्णय लिया।

इसी समय तत्कालीन वित्त मंत्री ने संसद में एक प्रश्न के उत्तर में यह कहा कि किसी भी केंद्रीय मजदूर संगठन ने चतुर्थ वेतन आयोग की मांग नहीं की है। उनका यह उत्तर शायद जे.सी.एम. में बैठने वाले मजदूर संगठनों के विषय में रहा होगा, क्योंकि भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने तो १९८१ के प्रारम्भ से ही रेलवे के लिये न्यूनतम २०० रूपये प्रतिमाह अन्तरिम राहत के साथ पृथक स्थायी, उभयपक्षी संयुक्त सानुपातिक वेतन मंडल की मांग करता आ रहा था और उसके लिये आन्दोलन भी करता रहा है। खैर सरकार वेतन पुनर्निरीक्षण की मांग को चाहते हुये भी मान्यता प्राप्त महासंघों की सांठगांठ के बावजूद अधिक दिनों तक टाल नहीं सकी और एक वर्ष के बाद ही बढ़ते हुये मजदूर आन्दोलन के दबाव के कारण २७ फरवरी १९८३ को संसद में चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग नियुक्त करने की घोषणा की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ४८वीं बैठक

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की केंद्रीय कार्यसमिति की ४८ वीं बैठक दिनांक २, ३, मई १९८३ को दिल्ली में हुई जिसमें वर्तमान परिस्थितियों के संदर्भ में गत वर्षों से रेलवे पर चल रहे मजदूर आन्दोलनों की विशद चर्चा की गयी। पहले, दूसरे और तीसरे वेतन आयोग के अनुभवों के आधार पर चौथे वेतन आयोग का सिद्धांततः विरोध करने और रेलवे के लिये पृथक उभयपक्षी संयुक्त वेतन मेडल की मांग पर जोर डालने का निर्णय लिया गया। केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिष्ठानों में काम करने वाले कर्मचारियों एवं रेल कर्मचारियों के वेतन में व्याप्त विषमता को कुछ हद तक कम करने के लिये दो सौ रूपये प्रतिमास की अन्तरिम राहत की मांग के साथ-साथ समयवद्ध वेतन पुनर्निरीक्षण की मांग के लिये सभी संलग्न संघों को देशव्यापी आन्दोलन छेड़ने का निर्देश दिया गया।

### चतुर्थ वेतन आयोग की नियुक्ति

भारत सरकार ने २६ जुलाई १९८३ को पूर्व न्यायाधीश श्री पी.एन. सिंघल की अध्यक्षता में चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति की। इसके सदस्य सचिव ए.के. मजूमदार और सदस्य सर्वश्री जे.पी. कक्कड़, डाक्टर गोपाल

दास नाथ और प्रवक्ता एम. वी. माथुर नामित हुये। आयोग ने १६ नवम्बर तक सभी संगठनों से ज्ञापन देने के लिये कहा। भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने रेल कर्मचारियों के लिये अपनी पृथक स्थायी उभयपक्षी संयुक्त वेतन मंडल की मांग के अधिकार को सुरक्षित रखते हुये आयोग के संदर्भ शर्तों के अनुसार रेल कर्मचारियों के वेतन, भत्ते, अन्य सेवा शर्तों से संबंधित विस्तृत ज्ञापन १६ नवम्बर के पहले ही भेज दिया और आयोग द्वारा प्रसारित प्रश्नावली का तर्क पूर्ण व्यवहारिक उत्तर भी दिया। जबकि दोनों मान्यता प्राप्त महासंघों ने ज्ञापन भेजने के लिये आयोग से ३ माह का समय और मांगा। दिनांक ७ जून १९८५ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ के चार प्रतिनिधियों को आयोग के सामने मौखिक गवाही देने के लिये आमंत्रित किया गया। इस अवसर पर भारतीय रेल मजदूर संघ की ओर से जीवन मूल्य निर्देशांक पांच सौ अंक पर न्यूनतम एक हजार रूपया प्रतिमाह की मांग रखी गई। भविष्य में असली वेतन की सुरक्षा के लिये पूरे वेतन राशि को जीवन मूल्य निर्देशांक से जोड़ने का तर्कपूर्ण सुझाव दिया गया ताकि बढ़ा हुआ जीवन मूल्य निर्देशांक शत प्रतिशत अंक दर अंक और मास प्रतिमास निरस्त होता रहे। उपर के वेतनमान शास्त्रीय पद्धति से कार्य विश्लेषण और कार्य मूल्यांकन के आधार पर निश्चित किये जाय तथा वर्तुल (ओवरलैपिंग) वेतनमान के स्थान पर प्रगतिशील वेतनमान लागू किये जाय। समान काम के लिये समान वेतनमान लागू किये जाय। केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों में काम करने वाले कर्मचारियों के बराबर रेल कर्मचारियों को वेतनमान दिये जाय। रेलवे में छोटे-छोटे ओवर लैपिंग वेतनमानों की जगह अभिनवी कृत प्रगतिशील वेतनमान लागू किये जाय, जैसा कि भारतीय बैंको में लागू है। न्यूनतम और अधिकतम वेतनमान में एक और दस का अनुपात हो जिससे वेतन विषमता घट सके। नये वेतनमान में वेतन निर्धारण का सूत्र स्तर दर स्तर और अंक दर अंक (स्टेज टू स्टेज एंड प्वाइंट टू प्वाइंट) हो तभी वरिष्ठ कर्मचारियों को न्याय प्राप्त हो सकेगा। वार्षिक वेतन वृद्धि मूल वेतन के पांच प्रतिशत से कम न हो। इसी प्रकार सेवा की अन्य शर्तों के विषय में भी जैसे शहर पूरक भत्ता, मकान किराया भत्ता, रनिंग और माइलेज भत्ता, समयोपरि भत्ता, रात्रि ड्यूटी भत्ता, स्थानान्तरण भत्ता, चिकित्सा भत्ता शिक्षण शुल्क भत्ता वर्दी आदि के विषय में भी तर्कसंगत सुझाव दिये गये। यहां यह उल्लेखनीय है कि भारतीय रेलवे मजदूर संघ पहले ही से न्यूनतम २०० रुपये प्रतिमास की अन्तरिम राहत की मांग करता आ रहा था जबकि दोनों मान्यता प्राप्त महासंघों ने पहले डेढ़ सौ

रूपये प्रतिमास की अन्तरिम राहत की मांग की थी और जब जे.सी.एम. में सरकार की तरफ से उन पर दबाव डाला गया तब पचहतर रूपये प्रतिमास की मांग करने लगे। किन्तु सरकार ने इसे भी स्वीकार नहीं किया। तब दोनों महासंघों ने पचास साठ और सत्तर रूपये प्रतिमास पर सरकार के साथ समझौता कर लिया और उस पर जे.सी.एम. की मुहर भी लगवा ली। यह तो ऊँट के मुँह में जीरा जैसा ही रहा। अन्ततोगत्वा आयोग ने अपनी पहली रिपोर्ट ३० जून १९८६ को दी और फाइनल रिपोर्ट १२ दिसम्बर १९८६ को प्रस्तुत किया। इस प्रकार इसने भी साढ़े तीन वर्ष का समय गंवाया और खोदा पहाड़ निकली चुहिया की कहावत चरितार्थ किया। पिछले आयोगों की तरह इसने भी समय लिया और उन्हीं के नकशे कदम पर चल कर उस समय तक मिल रहे वेतन और मंहगाई भत्ते और दो अन्तरिम राहत जोड़ कर मूल वेतन का २० प्रतिशत न्यूनतम पचास रूपये की वृद्धि के साथ नया वेतनमान निर्धारित कर दिया। जीवन मूल्य निर्देशांक ६०८ अंक पर न्यूनतम ७५० रूपये और अधिकतम ६००० रूपया वेतन दिया, जबकि ६०८ अंक पर १००३ रूपया प्रतिमास न्यूनतम वेतन होना चाहिये था क्योंकि उस समय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों में एक रूपया पैंसठ पैसे प्रति अंक मंहगाई भत्ता दिया जा रहा था। यह वेतनमान १ जनवरी १९८६ से लागू किया गया और बढ़े हुए मूल्य निर्देशांक के लिये प्रति छः अंक पर एक प्रतिशत मंहगाई भत्ता देने का सूत्र निर्धारित किया गया जो दिसम्बर और जून के अंत में बारह माह के औसत जीवन मूल्य निर्देशांक के आधार पर १ जनवरी और १ जुलाई से मार्च और सितम्बर के वेतन के साथ देय होगा। इस प्रकार कर्मचारियों को प्रति छः माह तक मंहगाई की मार को सहन करते रहना पड़ा। चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग ने अपनी साढ़े तीन वर्ष की कार्यावधि में दो बार अन्तरिम राहत देने की सिफारिश की।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ४६वीं बैठक

२६, २७ अगस्त १९८३ को नागपुर में केंद्रीय कार्यसमिति की ४६वीं बैठक हुई जिसमें चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति की पृष्ठभूमि पर विस्तृत प्रकाश डाला गया और यह महसूस किया गया कि संसद में और संसद के बाहर भारतीय मजदूर संघ और उससे सम्बन्ध सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के महसंघों द्वारा डाले गये दबाव के कारण ही सरकार को चतुर्थ वेतन आयोग नियुक्त करना पड़ा है। सरकार संयुक्त सलाहकार समिति में बैठे हुये

मान्यता प्राप्त महासंघों के साथ हीला हवाली ही कर रही थी और उन्हें रिस्ट्रक्चर आफ ग्रेडस के चक्कर में उलझाये रखना चाहती थी। यह भी कहा गया कि यद्यपि भारतीय रेल मजदूर संघ आयोग नहीं बल्कि उभयपक्षी संयुक्त वेतन मंडल चाहता था, फिर भी इस अवसर का अधिकतम लाभ उठाने के लिये आन्दोलन को तेज करते हुये, आयोग के सामने अपने विचार रखना चाहिये और १६ नवम्बर के पहले ही ज्ञापन भेज दिया जाना चाहये। अतः ज्ञापन का प्रारूप कार्यसमिति के सम्मुख रखा गया और कार्यसमिति ने उसका अनुमोदन किया। सभी संलग्न संघों को क्षेत्रीय और सम्भागीय स्तर पर विभागीय और श्रेणीगत सम्मेलन करने का निर्देश दिया गया जिसमें अधिक से अधिक रेल कर्मचारियों के साथ मांगों और समस्याओं पर विस्तृत विचार विमर्श हो सके ताकि उसे आयोग के सम्मुख जोरदार ढंग से उठाया जा सके। अन्त में १४, १५ नवम्बर, १९८३ को नागपुर में ही भारतीय रेल मजदूर संघ का सातवां त्रिवार्षिक अधिवेशन करने का निर्णय लिया गया। सभी संलग्न संघों को उनकी सदस्यता के अनुसार प्रतिनिधियों की संख्या का आवंटन किया गया। अधिवेशन को सम्पन्न करवाने की जिम्मेदारी दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ के नागपुर डिविजन को सौंपी गई।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५०वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ५०वीं बैठक १२, १३ नवम्बर १९८३ को नागपुर में हुई। अधिवेशन के पूर्व की सारी जानकारी प्राप्त की गई। अधिवेशन में प्रस्तुत किये जाने वाले अध्यक्षीय अभिभाषण और महामंत्री के प्रतिवेदन के साथ कोषाध्यक्ष के वार्षिक लेखा जोखा का अनुमोदन किया गया। अधिवेशन में रखे जाने वाले प्रस्तावों के प्रारूप को पढ़ कर सुनाया गया तथा अधिवेशन सम्पन्न करवाने के लिये दोनो दिन के कार्यक्रम निश्चित किये गये।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का सातवां अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का सातवां त्रिवार्षिक अधिवेशन पूर्व निश्चयानुसार १४, १५ नवम्बर १९८३ को नागपुर में सम्पन्न हुआ जिसमें कुल १३३५ प्रतिनिधियों ने भाग लिया। अधिवेशन में महामंत्री ने गत तीन वर्षों के कार्य कलापों का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया। कोषाध्यक्ष ने तीन वर्षों के आय व्यय का व्योरा रखा। अध्यक्ष ने तीन वर्षों में तत्कालीन आर्थिक सामाजिक और राजनीतिक परिस्थितियों में आये बदलाव तथा उसकी

पृष्ठभूमि पर प्रकाश डाला और इस अधिवेशन में रेल कर्मचारियों की समस्याओं से संबंधित अनेक प्रस्ताव विस्तृत चर्चा के पश्चात पारित हुये। प्रतिनिधियों ने चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति पर विचार प्रकट करते हुये ज्ञापन भेजने से लेकर प्रश्नावली का उत्तर देने एवं मौखिक गवाही पेश करने की अनुमति दी तथा इसके लिये कार्यसमिति को प्राधिकृत किया। तत्पश्चात तीन वर्षों के लिए नये पदाधिकारियों एवं कार्यसमिति के सदस्यों का निर्वाचन हुआ। अधिवेशन की सफलता के लिये दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ के नागपुर डिवीजन के कार्यकर्ताओं को हार्दिक बधाई दी गई और सभी सहयोगियों के प्रति धन्यवाद प्रकट किया गया। अधिवेशन का समारोप भारतीय मजदूर संघ के संस्थापक महामंत्री श्रद्धेय दत्तोपंत ढेंगड़ी ने अपने सारगर्भित, उत्साहवर्द्धक, प्रेरणास्पद उद्बोधन से किया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५१वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ५१वीं बैठक १८ अप्रैल १९८४ को दिल्ली में हुई। सर्वप्रथम नागपुर में हुये त्रिवार्षिक अधिवेशन की समीक्षा की गई और उसके सफलतापूर्वक सम्पन्न होने पर संतोष प्रकट किया गया। दिसम्बर १९८३ से मार्च १९८४ तक सभी रेलों पर संलग्न संघों द्वारा सम्पन्न किये हुये कार्यक्रमों पर विस्तृत चर्चा हुई। २६, २७ जुलाई १९८४ को दिल्ली में भारतीय मजदूर संघ से सम्बद्ध भारतीय रेलवे मजदूर संघ, भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक तार कर्मचारी महासंघ और केंद्रीय कर्मचारी संघ की समन्वय समिति की बैठक बुलाने का निर्णय लिया गया जिससे वर्तमान परिस्थितियों पर गहन विचार विमर्श हो सके और आगे के कार्यक्रम निश्चित किये जा सकें। तदनुसार इन सभी महासंघों की समन्वय समिति की बैठक दिनांक २६, २७ जुलाई १९८४ को दिल्ली में हुई। इसमें केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की मांगों को हासिल करने के लिये २६ सितम्बर १९८४ को एक दिवसीय सांकेतिक हड़ताल करने का निर्णय लिया गया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५२वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ५२वीं बैठक दिनांक २६ जुलाई १९८४ को दिल्ली में हुई। भारतीय रेलवे मजदूर संघ, भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक तार कर्मचारी महासंघ और सरकारी कर्मचारी संघ की समन्वय सभा में पारित हड़ताल सम्बन्धी प्रस्तावों का अनुमोदन किया गया और उक्त समिति

द्वारा लिये गये निर्णय का तहे दिल से स्वागत किया गया। इस बैठक का मार्गदर्शन भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री रामनरेश सिंह "बड़े भाई" ने किया। उन्होंने समन्वय समिति में लिये गये २६ सितम्बर १९८४ के सांकेतिक हड़ताल के निर्णय को ऐतिहासिक बताते हुये कहा कि इससे भारतीय मजदूर संघ की जिम्मेदारी बहुत बढ़ गई है। उन्होंने कहा कि अपनी जायज और बुनियादी मांगों के लिये द्वार सभाओं एवं अन्य सभी संभव आन्दोलनों के माध्यम से रेल कर्मचारियों को अधिक से अधिक संख्या में जागृत एवं एकत्रित करना चाहिये जिससे हड़ताल सफल हो सके। सभी संलग्न संघों को निर्देश दिया गया कि ११ सितम्बर १९८४ को विराट जुलूस के साथ रेल के महाप्रबंधकों को हड़ताल की नोटिस दे दें। सभी डिवीजन, कारखानों और अन्य प्रतिष्ठानों पर जहां जहां सम्भव हो बड़ी संख्या में प्रदर्शन करें और जुलूस निकालें। हड़ताल के पहले २८, २९ और ३० अगस्त को क्रमिक भूख हड़ताल करें और १४ सितम्बर को देश व्यापी आम सभायें करें। इस हड़ताल का निर्णय मंहगाई भत्ते की चार किशतों को जो जनवरी फरवरी, मार्च, और मई से देय थी को शीघ्र नकद दिलवाने, सभी कर्मचारियों को कानूनी बोनस और रेल कर्मचारियों को उत्पादकता बोनस दशहरा और दीपावली से पहले दिलवाने, अन्तरिम राहत की दूसरी किशत को शीघ्र घोषित करवाने, चतुर्थ वेतन आयोग की रिपोर्ट को अविलम्ब प्रकाशित करवाने, ई.डी. कर्मचारियों और कैजुअल मजदूरों को भी अन्तरिम राहत का लाभ दिलवाने तथा डाक और तार विभाग में हुये पुर्नगठन को रद्द करके यथास्थिति कायम करवाने के लिये लिया गया था। इसके लिए मेरी अध्यक्षता में दस सदस्यों की समन्वय समिति का निर्माण किया गया था। हड़ताल की नोटिस प्राप्त होने और देश व्यापी तैयारी को देखने के पश्चात सरकार की आंखे खुली और श्रम मंत्रालय ने सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ को समझौता वार्ता करने के लिये आमंत्रित किया। वार्ता में मंहगाई भत्ते की चारों किशतों की नकद अदायगी के आदेश दिये गये। पूजा पर्व के पहले बोनस देने का निर्णय लिया गया। अन्तरिम राहत की दूसरी किशत देने का वादा किया गया, हालां कि वेतन आयोग की रिपोर्ट प्रकाशित करने के लिये और समय की मांग की गयी। ई.डी. कर्मचारियों के प्रश्न पर विचार करने का आश्वासन दिया गया। फलस्वरूप २६ सितम्बर की सांकेतिक हड़ताल की नोटिस वापस ले ली गई। यह भारतीय मजदूर संघ से संलग्न सरकारी कर्मचारियों के सभी महासंघों की एक महत्वपूर्ण उपलब्धि रही।



## केन्द्रीय कार्यसमिति की ५३वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ५३ वीं बैठक दिनांक १६ अक्टूबर १९८४ को इन्दौर में हुई। २६ सितम्बर १९८४ की सांकेतिक हड़ताल की तैयारियों के लिये पूर्व निर्णयानुसार स्थान-स्थान पर हुये कार्यक्रमों की समीक्षा की गई। हड़ताल से पहले श्रम मंत्रालय द्वारा समझौता वार्तालाप की प्रक्रिया प्रारम्भ करने से लेकर हड़ताल के संदर्भ में की गई कुछ मांगों की पूर्ति और उसके फलस्वरूप हड़ताल की नोटिस वापस लेने तक की परिस्थिति पर प्रकाश डाला गया तथा आगे के कार्यक्रम निश्चित हुये।

## श्रीमति इन्दिरा गांधी की निमर्म हत्या

३१ अक्टूबर १९८४ को प्रातः भारत की प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी की उन्ही के अंगरक्षकों ने उनके निवास स्थान पर ही गोली मारकर निमर्म हत्या कर दी। इस दुखद घटना से केवल भारत ही नहीं पूरा विश्व स्तब्ध और आश्चर्यचकित रह गया। विश्वासघातियों और षडयंत्रकारियों ने अपने इस निकृष्टतम क्रूर कार्यों से पूरे देश के मुंह पर कालिख पोत दिया। इससे यह भी प्रकट हो गया कि देश उस समय आतंकवाद के काली छाया से किस हद तक घिरा हुआ था। इन्दिरा जी के जीवन गाथा के बारे में कुछ लिखना तो सूरज के सामने दीपक जलाना जैसा ही होगा। इतना ही कहना पर्याप्त होगा कि इतिहास को तो कई महान व्यक्तियों ने बनाया होगा, किंतु भूगोल शायद विरले ही ने बनाया होगा जिनमें श्रीमती इन्दिरा गांधी भी एक थी। उन्होंने आधुनिक काल में, भगवती, दुर्गा चण्डी का रूप धारण करके याहिया निकन्दनि, निक्सन मदर्मदनि की उपाधि से विभूषित हो कर बंगला देश का निर्माण किया था। शत्रु के नब्बे हजार सैनिकों को कैद करके हजार वर्ष तक लड़ते रहने की डींग हांकने वाले मियां भुट्टो की जबान बन्द कर दी थी। कहा तो यह जाता है कि भारत के ढाई हजार वर्ष के लम्बे इतिहास में चन्द्रगुप्त मौर्य के पश्चात केवल श्रीमती इन्दिरागांधी ने ही विदेशी आक्रमणकर्ता पर उसी की भूमि पर निर्णायक विजय प्राप्त की थी। इन्दिरा जी की मृत्यु से स्वतंत्र भारत में लगभग पचास वर्ष के लम्बे कांग्रेसी शासन का अन्त हो गया। देश में राजनीतिक अस्थिरता का दौर शुरू हो गया। इन्दिरा जी की राजनीतिक सूझबूझ और साहस का लोहा अमरीका और रूस जैसे शक्तिशाली राष्ट्र भी मानते थे और विश्व में भारत का मस्तक गर्व से ऊंचा उठा रहता था। जिस प्रकार श्री रामचन्द्र जी ने लंका जीत कर विभीषण को सौंपा

दिया था उसी प्रकार इन्दिरा जी ने भी बंगलादेश मुजीबुर रहमान को सौंप दिया ।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५४वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ५४ वीं बैठक दिनांक ६, ७ जून १९८५ को दिल्ली में हुई जिसमें विगत अवधि की गतिविधियों की समीक्षा की गई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने अपने अपने क्षेत्र में किये गये कार्यक्रमों और मजदूर आन्दोलनों पर प्रकाश डाला। चतुर्थ वेतन आयोग के १८ मई के पत्र पर जिसके द्वारा भारतीय रेल मजदूर संघ को ७ जून १९८५ को १०.३० बजे आयोग के सम्मुख मौखिक गवाही देने के लिये आमंत्रित किया गया था, विचार विमर्श हुआ। आयोग के सम्मुख गवाही देने के लिये चार प्रतिनिधियों को नामित किया गया तथा आयोग के सम्मुख गवाही प्रस्तुत किये जाने वाले विषयों पर विस्तृत चर्चा के पश्चात उन्हें व्योरेवार लिपिबद्ध किया गया। ७ जून को आयोग के सामने जो मौखिक गवाही दी गई वह बहुत ही प्रशंसनीय और संतोषजनक रही। आगे चलकर उसकी नकल दूसरे महासंघों ने भी अपने अपने ढंग से की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५५वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ५५ वीं बैठक ३, ४ दिसम्बर १९८५ को विले पार्ले मुम्बई में हुई। ७ जून १९८५ के पश्चात जो भी कार्यक्रम पूरे कर लिये गये थे जैसे १२ सितम्बर १९८५ को संविधान की धारा ३११ (२) बी के विरोध में महाप्रबंधक और डिवीजन के प्रबंधकों के कार्यालयों पर दिये गये धरने, द्वार सभाओं, प्रदर्शन आदि जिसमें भारी संख्या में रेल मजदूरों ने भाग लिया था, पर प्रकाश डाला गया। इसी प्रकार २० नवम्बर १९८५ को भारतीय रेल मजदूर संघ, भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक तार कर्मचारी महसंघ और सरकारी कर्मचारी संघ द्वारा संयुक्त रूप से स्थान स्थान पर दिये गये धरना और विरोध सभाओं की भी विस्तृत रिपोर्ट दी गई। ४ अक्टूबर १९८५ को मध्य रेलवे कर्मचारी संघ द्वारा मुम्बई वी.टी में और १६ अक्टूबर १९८५ को पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ द्वारा गोरखपुर में किये गये विरोध प्रदर्शन जिसमें बड़ी संख्या में मजदूरों ने भाग लिया था, की रिपोर्ट दी गई। विस्तृत चर्चा के पश्चात ३, ४, ५ फरवरी १९८६ को विजयवाड़ा में दूसरा अखिल भारतीय अभ्यास वर्ग लेने का निर्णय लिया गया जिसमें लगभग ३००

कार्यकर्ताओं के भाग लेने हेतु विभिन्न संलग्न संघों को संख्या का आवंटन किया गया और निर्देश दिया गया कि इसमें शाखा मंत्री अवश्य रहे। अभ्यास वर्ग के लिये निम्नलिखित विषय निर्धारित किये गये:—

१. ट्रेड यूनियन और सामाजिक दायित्व २. ट्रेड यूनियन और परिवार कल्याण ३. अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन ४. प्रगत तकनीक ५. ट्रेड यूनियन और वित्त ६. रेलवे में ट्रेड यूनियन ७. औद्योगिक दुर्घटना और संरक्षा ८. श्रम कानून ९. स्थापना नियमावली १०. रेल उद्योग के प्रबंध में कर्मचारियों की भागीदारी ११. सरकारी कर्मचारियों के सेवा संबंध में सवैधानिक प्रावधान १२. ट्रेड यूनियन और आन्दोलन।

उपरोक्त विषयों की अच्छी जानकारी रखने वाले प्रमुख व्यक्तियों को आमंत्रित करने का निर्णय लिया गया। श्री राजकुमार गुप्ता, जिन्होंने २५, २६ नवम्बर १९६५ को दिल्ली में २८ वें भारतीय श्रम सम्मेलन में पर्यवेक्षक की हैसियत से भाग लिया था, अपनी संक्षिप्त रिपोर्ट प्रस्तुत की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ५६वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ५६वीं बैठक दिनांक ३, ४ फरवरी १९६६ को विजयवाड़ा में हुई। अभ्यास वर्ग में भाग लेने वाले कार्यकर्ताओं के नामों की सूची तैयार की गई और यह पाया गया कि वास्तविक संख्या अपेक्षित संख्या से कुछ कम है। चतुर्थ वेतन आयोग की रिपोर्ट प्रकाशित होने में हो रहे विलम्ब, कर्मचारियों की संख्या में की जा रही ५ प्रतिशत की कमी, भर्ती पर लगे प्रतिबंध, रेलवे के काम में बड़े पैमाने पर ठेकेदारी प्रथा का प्रचलन, ५० वर्ष की आयु अथवा ३० वर्ष की सेवाकाल पूरा करने वाले कर्मचारियों के चरित्र पंजिका की निगरानी करके सेवामुक्त करने का षडयंत्र, अनुकम्पा के आधार पर भर्ती करने के लिये न्यूनतम योग्यता में वृद्धि आदि ज्वलंत समस्याओं पर घोर चिन्ता प्रकट की गई। गहन विचार विमर्श के पश्चात तीव्र आन्दोलन छेड़ने का निर्णय लिया गया। संलग्न संघों को निर्देश दिया गया कि वे ७ अप्रैल १९६६ से १४ अप्रैल १९६६ तक 'बरबादी विरोधी सप्ताह' मनाये। इन सभी समस्याओं पर विस्तृत प्रकाश डालने के लिये और जन जागरण करने के लिये पत्रक वितरित करें। प्रेस कांफ्रेंस बुलायें, धरना, प्रदर्शन और द्वार सभाओं का आयोजन करें। दौरे पर जाने वाले रेलमंत्री एवं रेलवे बोर्ड के अधिकारियों का घेराव करके उन्हें ज्ञापन अवश्य दें। वर्ष १९६६ को संगठन वर्ष मनाने का भी निर्णय लिया गया।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ५७वीं बैठक

दिनांक १४, १५ जुलाई १९८६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ५७वीं बैठक आगरा में हुई। रेल, प्रतिरक्षा, डाकतार और केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों की भारतीय मजदूर संघ से संलग्न महासंघों की जो संयुक्त बैठक १४ जुलाई को दिल्ली में हुई थी उसकी रिपोर्ट दी गई और उस पर विचार विमर्श तथा कर्मचारियों की ज्वलंत समस्याओं पर सरकार का ध्यान खींचने के लिये ११ अगस्त से १६ अगस्त तक विरोध सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया। संगठन मंत्री श्री शरददेवधर जो अमेरिका का दौरा करके वापस आये थे उन्होंने वहां की संक्षिप्त रिपोर्ट कार्यसमिति को दी। दूसरे संगठन मंत्री श्री कैलाशनाथ शर्मा, जिन्होंने ५ मई से ७ मई तक दिल्ली में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा आयोजित अभ्यास वर्ग में भाग लिया था ने भी अपनी रिपोर्ट कार्यसमिति के सम्मुख प्रस्तुत किया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ का आठवां त्रिवार्सिक अधिवेशन ११, १२ नवम्बर १९८६ को साबरमती (गुजरात) में करने का निर्णय लिया गया और उसकी सभी प्रकार की तैयारी का दायित्व पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद को दिया गया।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ५८वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ५८वीं बैठक १० नवम्बर, १९८६ को साबरमती में हुई। इस बैठक में त्रिवार्सिक अधिवेशन की तैयारियों का जायजा लिया गया। अधिवेशन के पूरे कार्यक्रम का ब्यौरा तैयार किया गया। गत तीन वर्ष के आय व्यय के लेखा के साथ महामंत्री के प्रतिवेदन का अनुमोदन किया गया। अध्यक्षीय भाषण और प्रस्तुत होने वाले प्रस्तावों के प्रारूप से कार्यसमिति के सदस्यों को अवगत करवाया गया और उस पर उनके सुझाव मांगे गये। अधिवेशन सुचारु रूप से सम्पन्न हो इसके लिये एक-एक सदस्यों को अलग अलग जिम्मेदारी सौंपी गई। ११ अगस्त से १६ अगस्त तक निषेद्ध सप्ताह कहां किस प्रकार मनाया गया, इसकी रिपोर्ट कार्यसमिति को दी गई।

## भारतीय रेलवे मजदूर संघ का आठवां त्रिवार्सिक अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का आठवां त्रिवार्सिक अधिवेशन दिनांक ११, १२ नवम्बर १९८६ को साबरमती (गुजरात) में सम्पन्न हुआ। अधिवेशन में दो हजार प्रतिनिधियों ने भाग लिया। स्वागताध्यक्ष के भाषण के पश्चात अध्यक्ष ने प्रतिनिधियों का अभिवादन करते हुये अपना अध्यक्षीय भाषण पढ़ा।

महामंत्री ने आय व्यय के ब्योरे के साथ तीन वर्षों का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जो सर्वसम्मति से स्वीकार कर लिया गया। तत्कालीन आर्थिक सामाजिक और राजनीतिक पृष्ठभूमि में मजदूर आन्दोलन और कर्मचारियों की समस्याओं पर व्यापक चर्चा हुई। चतुर्थ वेतन आयोग की आंशिक रिपोर्ट पर गहराई से विचार विमर्श हुआ। आयोग से कर्मचारियों की जो अपेक्षा थी उसकी पूर्ति न होने के कारण निराशा और घोर विरोध प्रकट किया गया। आम कर्मचारियों में व्याप्त क्षोभ को शासन और प्रशासन के ध्यान में लाने के लिये प्रस्ताव पारित किये गये। अधिवेशन में आगामी तीन वर्षों के लिये नये पदाधिकारियों को सर्वसम्मति से निर्वाचित किया गया। अधिवेशन का समारोप श्रद्धेय दत्तोपन्त टेंगडी ने वर्तमान परिस्थितियों पर विस्तृत प्रकाश डालते हुये मजदूर संगठन को मजबूत बनाने और आन्दोलन को तेज करने के आवाहन के साथ किया।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ५६वीं बैठक

केंद्रीय कार्यसमिति की ५६वीं बैठक दिनांक २१ फरवरी १९८७ को वर्धा में हुई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने अपने-अपने क्षेत्र में सम्पन्न हुए कार्यक्रमों पर विस्तृत प्रकाश डाला। आन्दोलन के माध्यम से तथा औद्योगिक अदालतों के माध्यम से जिन समस्याओं का समाधान करवा सके थे और उपलब्धियां प्राप्त की थी उसकी रिपोर्ट दी। ट्रेड यूनियन कानून और औद्योगिक विवाद अधिनियम में प्रस्तावित संशोधन, जो मजदूर आन्दोलन के बिल्कुल विपरीत थे, पर चर्चा हुई और यह महसूस किया गया कि इन संशोधनों के पारित हो जाने पर तो यूनियन गठित करना और यूनियनों को चलाना ही असम्भव हो जाएगा। अतः इनका डट कर विरोध करना चाहिए और निषेध दिवस मनाना चाहिए। चतुर्थ केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों से उत्पन्न विसंगतियों और बढ़ते हुए वेतन विषमता को ध्यान में रखते हुये आगामी आन्दोलनात्मक कार्यक्रम की रूपरेखा तैयार की गई। तत्कालिक रूप से २ मई से ८ मई तक वेतन समानता सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया। सभी संलग्न संघों को निर्देश दिया गया कि इस सप्ताह को हर प्रकार से प्रभावी ढंग से मनाये और मांगों की पूर्ति के लिये कर्मचारियों को लम्बे संघर्ष के लिये तैयार करें। यह सप्ताह सभी रेलवे पर शाखा स्तर से लेकर संभागीय एवं क्षेत्रीय स्तर तक धूमधाम से मनाया गया।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ६०वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ६०वीं बैठक दिनांक १८, १९ जुलाई १९८७ को विजयवाड़ा में हुई। महामंत्री ने विगत पांच महीनों की गतिविधियों पर प्रकाश डाला और संलग्न संघों के महामंत्रियों ने अपनी अपनी रेलवे पर हुये कार्यक्रमों की रिपोर्ट दी। रेलवे बोर्ड और मान्यता प्राप्त महासंघों की मिली भगत से रेल कर्मचारियों की मौलिक समस्याओं को नजरअन्दाज करने और मजदूर हित पर हो रहे कुठाराघात पर गहन विचार विमर्श करने के पश्चात १७ अगस्त से २४ अगस्त तक "धोखा घड़ी सप्ताह" मनाने का निर्णय लिया गया। इस कार्यक्रम के माध्यम से रेल प्रशासन और मान्यता प्राप्त महासंघों की मजदूर विरोधी हरकतों का पर्दाफाश करते हुये रेल कर्मचारियों को आन्दोलन तेज करने के लिये प्रोत्साहित किया जाय यह निर्णय हुआ।

यह धोखाघड़ी सप्ताह बड़े उत्साह के साथ सभी स्थानों पर सभा, सम्मेलन, प्रदर्शन, पोस्टर और पत्रक वितरण के माध्यम से मनाया गया। इसमें बड़ी संख्या में रेल मजदूर सम्मिलित हुये। जे.सी.एम. में बैठे हुये लोगों की भर्त्सना की गयी।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ६१वीं बैठक

दिनांक २० सितम्बर १९८७ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ६१ वीं बैठक दिल्ली में सम्पन्न हुई। श्री गणेश दिनकर सोहनी, सहायक महामंत्री, भारतीय रेल मजदूर संघ ने बताया कि की मान्यता के लिये जो याचिका १० नवम्बर १९८६ को दायर की गई थी वह २४ अगस्त को स्वीकार कर ली गई है। रेलवे बोर्ड को प्रत्युत्तर के लिये एक माह का समय दिया गया है जिसके पश्चात एक सुनवाई और होगी। तब सभी लोगों को परिणाम से अवगत कराया जाएगा। इस बैठक में थोड़ी देर के लिये सर्वोच्च न्यायालय के अधिवक्ता श्री आदर्श गोयल कार्यसमिति के विशेष आमंत्रण पर उपस्थित हुये। उन्होंने मामले से संबन्धी पूरी रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा सदस्यों द्वारा पूछे गये प्रश्नों का उत्तर देते हुये उनकी जिज्ञासा की पूर्ति की। महामंत्री ने कार्यसमिति को सूचित किया कि अदालत का मामला बहुत खर्चीला है अतः इसके लिये विशिष्ट कोष एकत्रित करना होगा। कार्यसमिति के सदस्यों ने इसे सहर्ष स्वीकार किया और सभी संलग्न संघों ने अपनी अपनी सदस्य संख्या के अनुसार न्यूनतम एक लाख की निधि एकत्रित करने का आवंटन स्वेच्छापूर्वक

आपस में कर लिया। यह निश्चित किया कि इसे संगठन निधि के नाम से बोनस अदायगी के समय एकत्रित करके धनादेश के द्वारा संघ के प्रधान कार्यालय मुम्बई को भेज दिया जायगा।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६२वीं बैठक

दिनांक २१ मार्च १९८८ को केंद्रीय कार्यसमिति की ६२ वीं बैठक पुनः दिल्ली में हुई। पूर्वनिश्चित कार्यक्रमों की समीक्षा की गई। संलग्न संघों, न्यायाधिकरणों, विभागीय जांच समितियों एवं अन्य स्थानीय संघर्षों से प्राप्त सफलता और उपलब्धियों पर प्रकाश डाला गया। आगामी अवधि के लिये आन्दोलनात्मक कार्यक्रम निश्चित किये गये। कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि सर्वोच्च न्यायालय में मान्यता के विषय में ४ अप्रैल १९८८ की तारीख पड़ी है।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६३वीं बैठक : प्राचीन हिन्दू (भारतीय) अर्थव्यवस्था पर सम्यक चिन्तन

दिनांक २२ अगस्त १९८८ को केंद्रीय कार्यसमिति की ६३वीं बैठक स्मृति भवन, रेशम बाग, नागपुर में हुई। इसके एक दिन पहले २१ अगस्त १९८८ को भारतीय रेल मजदूर संघ, भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक तार कर्मचारी महासंघ और केंद्रीय कर्मचारी संघ का चतुर्थ सम्मेलन माननीय टेंगड़ी जी की उपस्थिति में सम्पन्न हुआ था। इसमें नागपुर विश्वविद्यालय के उपकुलपति सुप्रसिद्ध अर्थशास्त्री माननीय वोकरे जी ने मार्क्स और कैन्स के द्वारा प्रतिपादित अर्थशास्त्र के सिद्धांतों की असफलता पर विस्तारपूर्वक अपनी अधिकारिक वाणी से प्रकाश डाला। उन्होंने कहा कि जो अर्थशास्त्री और राजनीतिज्ञ कृषि और उद्योगों के क्षेत्र में काम करने वाले गरीबों के जीवन स्तर को उन्नतिशील बनाने के लिये मार्क्स और कैन्स के आर्थिक सिद्धांत की ही वकालत करते थे, आज वे भी भ्रम की स्थिति में हैं। निरंतर मूल्य वृद्धि के कारण असली वेतन में गिरावट विश्व व्यापी बीमारी बन गई है। इसको कैसे रोका जाये इसका उपचार मार्क्स और कैन्स के आर्थिक सिद्धांतों में दूढ़ने से भी नहीं मिलता किंतु इसकी कुछ झलक शुक्राचार्य की अर्थनीति में अवश्य मिलती है। शुक्रीति में कहा गया है कि सन्तुलित अर्थ व्यावस्था कायम रखने के लिये उत्पादन की लागत के आधार पर विक्रय मूल्य निर्धारित होना चाहिए जिससे व्यापारियों और बिचौलियों की मुनाफाखोरी

की बढ़ती हुई प्रवृत्ति पर प्रतिबंध लग सके। अपने सम्बोधन में श्री वोकरे जी ने प्राचीन हिन्दू अर्थशास्त्र की अच्छाइयों पर विस्तृत प्रकाश डालते हुये शुक्रनीति, विदुर नीति और चाणक्य अर्थनीति का उदाहरण प्रस्तुत किया जिसमें ब्याज मुक्त ऋण, कर मुक्त व्यवसाय और निःशुल्क सेवा की आदर्श अर्थ व्यवस्था का वर्णन है। इसमें मालिक और सेवक (मजदूर) के परस्पर मधुर संबंध एक का दूसरे के प्रति कर्तव्य एवं अधिकार की भी अति सुन्दर व्याख्या की गई है। उन्होंने कहा कि उस समय सबके लिये सुलभ अर्थ व्यवस्था का मूल्यांकन मुद्रा प्रसार से नहीं बल्कि जीवनोपयोगी वस्तुओं की बहुलता और प्रचुर मात्रा में उपलब्धता से की जाती थी। वहां तेजी और मन्दी जैसा कोई संकट उत्पन्न ही नहीं हो सकता था। उन्होंने सभी मजदूर संघों से विशेष कर भारतीय मजदूर संघ से आग्रह किया कि वह मांगपत्र तैयार करते समय और उस पर वार्तालाप करते समय इसे आधार मानकर चले। मा० ठेंगड़ी जी ने वोकरे जी के सिद्धांतों की प्रशंसा करते हुये उनके प्रति हार्दिक आभार प्रकट किया और उन्हें विश्वास दिलाया कि भारतीय मजदूर संघ अपने निर्माण काल से ही राष्ट्रहित, उद्योगहित और मजदूर हित को एक दूसरे को अन्योनाश्रित और एक ही दिशा में जाने वाला मानता रहा है। इसमें अन्तर्भूत विरोधाभास नहीं है। बल्कि वह मानता है कि उपभोक्ताओं का हित ही राष्ट्र का हित है। भारतीय मजदूर संघ वर्ग संघर्ष में विश्वास नहीं करता। वह पूरे समाज को समग्रता की दृष्टि से देखता है।

कार्यसमिति में डी.एल.डब्ल्यू. मजदूर संघ ने भारतीय रेल मजदूर संघ का नवां त्रिवार्षिक अधिवेशन वाराणसी में करने के लिये आमंत्रित किया जिस पर संक्षिप्त विचार-विमर्श करने के पश्चात २५, २६ दिसम्बर १९६६ को अनुमानित तारीख निश्चित की गई। विस्तृत ब्यौरा आगामी कार्यसमिति में तय करने का निर्णय लिया गया। दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ ने फरवरी १९६६ में रायपुर में तीसरे अखिल भारतीय अभ्यास वर्ग का आयोजन करने का निमंत्रण दिया। अभ्यास वर्ग में लगभग २५० प्रतिनिधियों के शामिल होने का अनुमान लगाया गया और इसके लिये नियत तारीख शीघ्र निश्चित करने का दायित्व श्री व्यावहारे जी को सौंपा गया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६४वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ६४वीं बैठक दिनांक १०, ११ मार्च १९६६ को दिल्ली में हुई। अध्यक्ष ने सर्वोच्च न्यायालय में चल रहे मान्यता संबंधी



मामले की पूरी जानकारी कार्यसमिति को दी। क्षेत्रीय महामंत्रियों से सदस्यता की पंजी, शाखा तक के पदाधिकारियों की सूची पूरे विवरण के साथ अद्यतन तैयार रखने को कहा और जहां जहां अभी तक अपनी शाखायें नहीं हैं वहां अविलम्ब नई शाखा गठित करने का निर्देश दिया। डिवीजनल मंत्रियों की राय सुनने के बाद और कार्य समिति के सदस्यों के सुझाव के अनुसार ८ मई से २२ मई तक जागरण पखवाड़ा मनाने का निर्णय लिया गया और स्थान स्थान पर जागृति सम्मेलन आयोजित करने का निर्देश दिया गया। इस पखवाड़े के दौरान हर डिवीजन में किसी न किसी स्थान पर यह सम्मेलन अवश्य किया जाय जिसमें संगठनात्मक विषयों पर ही चर्चा हो। २५, २६ दिसम्बर १९८६ को डी.एल.डब्ल्यू. वाराणसी में भारतीय रेलवे मजदूर संघ का नवां त्रिवार्षिक अधिवेशन करने का निर्णय लिया गया और इसके लिये स्मारिका निकालने की अनुमति दी गई।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६५वीं बैठक

दिनांक १४ अगस्त १९८६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ६५वीं बैठक दिल्ली में सम्पन्न हुई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने अपनी रिपोर्ट पेश करते हुये बताया कि ८ मई से २२ मई तक जागरण पखवाड़ा प्रधान कार्यालय से लेकर शाखा स्तर तक बड़े धूमधाम से मनाया गया, जगह जगह पर पत्रक बांटे गये, द्वार सभायें की गई, धरना दिये गये, पोस्टर लगाये गये, बिल्ले लगाये गये और ज्ञापन दिये गये। इस कार्यक्रम का अनोखापन यह रहा कि कोटा में ५०० कर्मचारी स्वयं स्फूर्ति से धरना पर बैठे और जुलूस में शामिल हुये। पालघाट में कार्यकर्ताओं ने पदयात्रा निकाल कर हजारों कर्मचारियों से सम्पर्क किया, उनकी शिकायतें सुनी, द्वार सभायें की और डिवीजनल रेलवे प्रबंधक को ज्ञापन दिया। विजयवाड़ा और सिकन्दराबाद का डिवीजनल सम्मेलन विशेष उल्लेखनीय रहा। संगठन मंत्री श्री शरद देव धर ने सुझाव दिया कि अपने मांग पत्र पर १७ सितम्बर विश्वकर्मा दिवस से १७ नवम्बर तक देशव्यापी हस्ताक्षर अभियान चलाया जाय और कम से कम सात लाख रेल कर्मचारियों के हस्ताक्षर से युक्त ज्ञापन प्रधानमंत्री महोदय को दिया जाय।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक

दिनांक २४ दिसम्बर १९८६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक डी. एल. डब्ल्यू. वाराणसी में हुई जिसमें भारतीय रेल मजदूर संघ के नवें त्रिवार्षिक अधिवेशन की तैयारियों का जायजा लिया गया। अधिवेशन में दिये

जाने वाले अध्यक्षीय भाषण, महामंत्री की गत तीन वर्षों की रिपोर्ट, कोषाध्यक्ष द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले तीन वर्षों के आय व्यय का ब्यौरा और अधिवेशन में पारित होने वाले प्रस्तावों का प्रारूप कार्यसमिति के सम्मुख रखा गया, जिसका कार्यसमिति ने विस्तृत विचार विमर्श के पश्चात सर्वसम्मति से अनुमोदन किया। तत्पश्चात अधिवेशन के दो दिनों के कार्यक्रमों की विस्तार से चर्चा की गई और मंच से उन्हें सुचारू रूप से कार्यान्वित करने का दायित्व विभिन्न पदाधिकारियों को सौंपा गया।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का नवां अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का नवां त्रिवाषिक अधिवेशन दिनांक २५, २६ दिसम्बर १९८६ को डी.एल.डब्ल्यू. वाराणसी में सम्पन्न हुआ। स्वागताध्यक्ष के स्वागत भाषण के पश्चात अध्यक्ष ने आमंत्रित अतिथियों और प्रतिनिधियों का अभिवादन करते हुये अपने अभिभाषण में तत्कालीन आर्थिक परिस्थितियों पर प्रकाश डाला। तत्पश्चात महामंत्री ने गत तीन वर्षों की रिपोर्ट पेश की और कोषाध्यक्ष ने तीन वर्ष के आय व्यय का लेखा प्रस्तुत किया। लम्बे विचार विमर्श, सुझाव और संशोधन के साथ महामंत्री की रिपोर्ट और आय व्यय का ब्यौरा सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। चतुर्थ वेतन आयोग से उत्पन्न वेतन विसंगतियों, और समान काम के लिये असमान वेतनमान, केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में काम करने वाले कर्मचारियों के वेतन और रेल कर्मचारियों के वेतन में भारी विषमता पर घोर चिन्ता प्रकट करते हुये तत्सम्बन्धी प्रस्ताव पारित किये गये और शासन तथा प्रशासन को कड़ी चेतावनी दी गई कि यदि इन समस्याओं का समय रहते समाधान नहीं हुआ तो जिस प्रकार द्वितीय वेतन आयोग की रिपोर्ट के बाद १९६० में और तृतीय वेतन आयोग की रिपोर्ट के बाद १९७४ में आम हड़ताल हुई थी, उसी प्रकार निकट भविष्य में भी पहले से अधिक जोरदार आम हड़ताल की नौबत आ सकती है। सम्मेलन की समाप्ति के पहले आगामी तीन वर्षों के लिये नई कार्यसमिति का चुनाव सर्व सम्मति से सम्पन्न हुआ। २६ दिसम्बर को नई कार्यसमिति की बैठक, अधिवेशन के समारोप के तुरन्त बाद उसी स्थान पर हुई। दो दिन के कार्यक्रमों की समीक्षा के पश्चात अधिवेशन की सफलता पर संतोष एवं प्रसन्नता प्रकट की गई। अधिवेशन में पारित प्रस्तावों के प्रकाश में आगामी संगठनात्मक एवं आन्दोलनात्मक कार्यक्रम निश्चित किये गये। अधिवेशन का समारोप आदरणीय श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी जी ने किया।

## आतंकवाद की चपेट में श्री राजीव गाँधी

क्रूर काल की गति अकल्पनीय है। श्री लंका से उठी राक्षसी प्रवृत्ति की काली छाया का प्रभाव दक्षिण भारत के आंचल को भी कलुषित कर रहा था। बदनाम लिट्टे की सहचरी काली नागिन धनु मानव बम्ब बनकर किसी दुर्दिन के इन्तजार में घात लगाकर बैठी थी और अवसर पाते ही ११ मई १९६० को पेराम्बूर (तामिलनाडु) में भारत के राजनीतिक गगन पर नवोदित सूर्य को पूर्वाह्न के पहले ही डस लिया। भारत का इक्कीसवीं सदी का सुनहला स्वप्न चिरनिद्रा में विलीन हो गया। इस अकल्पित घटना की वेदना से केवल भारत का ही नहीं बल्कि विश्व का मानव हृदय मर्माहत हो गया। भारत तो अपना एक होनहार नव जवान महत्वाकांक्षी सरल हृदय और सौम्य स्वभाव के अति सज्जन एवं लोकप्रिय राजनेता के गतिशील नेतृत्व से वंचित हो गया। राजीव गाँधी की यह दुःखद मृत्यु भारत के इतिहास में चिर विस्मरणीय स्मृति बनकर रह गई है।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६७वीं बैठक

दिनांक २६, ३० जून १९६० को केंद्रीय कार्यसमिति की ६७वीं बैठक दिल्ली में सम्पन्न हुई। जोनल जनरल सिक्रेटरियों की रिपोर्ट से ज्ञात हुआ कि ८ मई का कार्यक्रम सभी रेलों पर प्रभावी ढंग से मनाया गया। उदाहरणार्थ उल्लेखनीय है कि उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के सभी डिवीजनो से आए हुए ५०० से अधिक कार्यकर्ताओं ने दिल्ली में उत्तर रेलवे के प्रधान कार्यालय बड़ौदा हाउस पर दिन भर धरना पर बैठे रहे और प्रदर्शन किया तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी से मिलकर उनको ज्ञापन दिया। इसी प्रकार सिकन्दराबाद, झांझा, पालघाट मद्रास में भी कार्यकर्ता धरने पर बैठे और प्रदर्शन किया और रेल अधिकारियों को ज्ञापन दिया। पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के कार्यकर्ताओं ने लखनऊ में रेल उपमंत्री श्री अजय सिंह को ज्ञापन दिया। आर. डी. एस. ओ. के कार्यकर्ताओं ने रेल मंत्री महोदय को ज्ञापन दिया। अप्रैल में पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के कार्यकर्ता भी रेलमंत्री से मिले और उन्हें ज्ञापन दिया। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन ने अपनी मान्यता के लिये औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत दिल्ली में क्षेत्रीय श्रमायुक्त के यहां विवाद दायर किया और मध्य रेलवे कर्मचारी संघ, पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद और पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ को भी शीघ्र ही ऐसा ही कदम उठाने का निर्देश दिया गया। लम्बे विचार विमर्श के पश्चात यह निर्णय

किया गया कि भारतीय रेलवे मजदूर संघ और उससे संलग्न सभी यूनियनों की मान्यता के लिये, केंद्रीय कार्यसमिति के सदस्य २३ जुलाई १९६० को रेलमंत्री श्री जार्ज फर्नांडिस के निवास स्थान पर धरना दें। इस कार्यक्रम के दूसरे चरण में १२ अक्टूबर १९६० को श्री जार्ज फर्नांडिस का उनके घर पर ही घेराव करें। इसके लिये पत्रक आदि वितरित किये जायें। इसकी विस्तृत कार्य योजना २२ जुलाई १९६० को होने वाली केंद्रीय कार्यसमिति की बैठक में निश्चित करने का निर्णय लिया गया। इन कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिये विशेष निधि एकत्रित करने का भी निर्णय लिया गया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६८वीं बैठक

दिनांक २२ जुलाई १९६० को केंद्रीय कार्यसमिति की ६८वीं बैठक दिल्ली में हुई। पूर्व निर्णयानुसार २३ जुलाई १९६० को रेलमंत्री श्री जार्ज फर्नांडिस के निवास स्थान पर धरना देने के संकल्प को दोहराया गया। इसके लिये सभी प्रकार की तैयारियों का जायजा लिया गया। यह भी संकल्प किया गया कि यदि इसके लिये पुलिस की अनुमति नहीं मिलती और प्रतिबंध लगाया जाता है तो प्रतिबंध का भी उल्लंघन करके धरने पर बैठा जाय। तब तक धरना चालू रखा जाय, जब तक जार्ज फर्नांडिस स्वयं आकर न मिले। १२ अक्टूबर के कार्यक्रम के लिये सबके सलाह मशविरे से पोस्टर का प्रारूप तैयार किया गया और इसकी प्रति संलग्न संघों के महामंत्रियों को दी गई तथा उनसे कहा गया कि वे स्थानीय भाषा में इसका अनुवाद करके प्रचुर मात्रा में छपवायें और उपयुक्त स्थानों पर लगावाने की व्यवस्था करें। अध्यक्ष ने कार्यसमिति को सम्बोधित करते हुये कहा कि ट्रेड यूनियन की असली पहचान और जान सतत संघर्षशीलता है। कानूनी लड़ाई, आवेदन प्रतिवेदन, कागजी लिखापट्टी और प्रतिनिधित्व तो रोजमर्रा का काम है। सामुहिक सौदेबाजी यूनियन का मुख्य आधार है जिसके लिये संगठन में शक्ति और संघर्षशीलता चाहिए। कर्मचारियों के हित के विरुद्ध बने हुये कानून कायदों को बदलवाना यद्यपि कठिन काम है तो भी इसके लिये संगठनात्मक शक्ति के साथ-साथ जन समर्थन और ट्रेड यूनियन आन्दोलन के गहरे अध्ययन और अनुभव की भी आवश्यकता है। इसके लिये देश के कोने कोने में भारतीय रेल मजदूर संघ और भारतीय मजदूर संघ जैसे विशुद्ध मजदूर संगठन की जाल बिछा देना नितान्त आवश्यक है।

## रेल मंत्री के निवास स्थान पर धरना

दिनांक २३ जुलाई १९६० को पूर्व योजनानुसार भारतीय रेल मजदूर संघ के सभी पदाधिकारी कार्यसमिति के सदस्य और आमंत्रित कार्यकर्ता प्रातः ६ बजे रेलमंत्री महोदय के निवास स्थान पर पहुंच गये। समय सुहावना और मौसम खुशगवार था। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन और भारतीय मजदूर संघ दिल्ली प्रदेश के कार्यकर्ताओं ने मंत्री महोदय के दरवाजे पर बैनर झंडे लहरा दिये और गगनभेदी नारों से आसमान गूंजने लगा। पुलिस की गाड़ी भी तब तक आ गई फिर भी धरना पर बैठे हुये लोगों के उमंग और उत्साह पर उसका कोई असर नहीं पड़ा और लगभग दो घंटे तक नारेबाजी होती रही। तब तक जौनपुर से निर्वाचित सांसद श्री यादवेन्द्र दत्त दूबे (राजा जौनपुर) धरना स्थान पर आ गये। उनका फूल मालाओं से हार्दिक स्वागत किया गया। उनका अभिवादन करते हुये सबसे परिचय कराया गया। राजा साहब ने धरने पर बैठे हुये सदस्यों और वहां एकत्रित जन समुदाय को सम्बोधित करते हुये कहा कि यह बड़े खेद का विषय है कि मान्यता संबन्धी सभी शर्तों को पूरा करने के बावजूद भी भारतीय रेलवे मजदूर संघ को मान्यता नहीं दी जा रही है।

स्वयं रेलवे मंत्रालय अपने ही बनाये हुये कानून का जो रेलवे स्टेब्लिशमेंट कोड में वर्णित है का उल्लंघन कर रहा है। समय समय पर रेल मंत्रियों द्वारा संसद में दिये गये वक्तव्यों और शर्तों को नहीं मान रहा है। रेल मंत्रालय श्रम मंत्रालय के निर्देश और सर्वोच्च न्यायालय के आदेश की भी अनदेखी कर रहा है। ट्रेड यूनियन अधिनियम, औद्योगिक विवाद अधिनियम और संविधान की १४वीं धारा का तो बड़ी बेशर्मी के साथ अपमान कर रहा है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि वर्तमान सरकार भी पुरानी सरकार द्वारा अपनाई गई भेदभावपूर्ण नीति का ही अनुसरण कर रही है और ट्रेड यूनियन क्षेत्र में भी राजनीतिक चालें चल रही हैं। अध्यक्ष ने अपने सम्बोधन में रेलमंत्री जार्ज फर्नांडीस को मई १९७४ की आम हड़ताल की याद दिलाते हुये कहा कि वे भारतीय रेल मजदूर संघ को अविलम्ब मान्यता प्रदान करें और १९७४ में अपने ही द्वारा प्रेषित ६ सूत्री मांगों की भी पूर्ति करें वरना १२ अक्टूबर को मंत्री महोदय के इसी निवास पर देश भर के रेल कर्मचारियों का विराट प्रदर्शन होगा। जार्ज साहब जहां जहां जायेंगे वहीं उनका घेराव किया जायगा और उन्हें मई १९७४ की याद दिलाई जायेगी। रेलमंत्री महोदय जो कहीं बाहर दौरे पर गये हुये थे, वापस

आते ही लगभग ११.३० बजे धरना स्थल पर स्वयं आये। कार्यसमिति के सदस्यों और पदाधिकारियों से मिले और कहा कि आप दरवाजे के बाहर बैठकर क्यों कष्ट उठा रहे हैं। अन्दर आकर बैठे होते, यह घर आप ही का है। खैर १८.१५ बजे रेल भवन में आकर मुझसे मिलिये। वहीं सभी समस्याओं पर विस्तार पूर्वक चर्चा होगी। भारतीय रेल मजदूर संघ के १० पदाधिकारियों का प्रतिनिधि मंडल ठीक १८.१५ बजे रेल भवन में रेलमंत्री से मिला और परस्पर परिचय और अभिवादन के पश्चात वार्तालाप प्रारम्भ हुई। अध्यक्ष ने मंत्री महोदय को धरने पर बैठने का कारण बताया और मान्यता के संबन्ध में रेलवे बोर्ड के रूख पर असंतोष प्रकट किया। मंत्री महोदय से नम्रता पूर्वक पूछा कि इसके लिये अब और क्या करना चाहिये। मंत्री महोदय ने कहा कि अब और कुछ करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि इस विषय में संसद में एक विधेयक आने वाला है जिसमें अन्य विषयों के साथ ट्रेड यूनियन को मान्यता देने के तौर तरीके भी शामिल होंगे। यह विधेयक इन्टक के अध्यक्ष रामानुजम के नेतृत्व में वर्कर्स कमेटी (श्रमिक समिति) द्वारा तैयार किया जा रहा है। आशा है कि शीघ्र ही पूरा होकर संसद में पेश हो जायगा और मैं श्रममंत्री श्री राम विलास पासवान जी से इसकी स्वीकृति का आश्वासन प्राप्त कर लेने के बाद संसद में केवल रेलवे के लिये अलग से पैकेज घोषित करूंगा। प्रश्न यह उठा कि क्या गुप्त मतदान से मान्यता देने के लिये कुछ संगठनों को प्राप्त विशेष सुविधा और सहूलियत जो अन्य संगठनों को नहीं प्राप्त है, के रहते हुये एक साथ प्रतियोगिता में उतारना न्यायोचित होगा या सभी को बराबर स्तर पर लाकर मतदान करवाना उचित होगा। इस पर मंत्री महोदय ने कहा कि वे स्वयं इस पर बड़ी गम्भीरता से विचार कर रहे हैं क्योंकि वे स्वयं रेलवे मजदूर यूनियन का अध्यक्ष होने के नाते नौकरशाहों द्वारा किये गये भेदभावपूर्ण व्यवहार से आहत हैं और उसके भुक्त भोगी रहे हैं। उन्होंने आश्वासन दिया कि गुप्त मतदान करवाने के पहले सभी संगठनों को समान स्तर पर लाया जाएगा। सभी संगठनों को कुछ ही समय के अन्दर प्रतिनिधित्व, वार्तालाप, चन्दा वसूली और द्वार सभाओं आदि का अधिकार दे दिया जायेगा। मंत्री महोदय ने कहा कि वे रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार से बेहद निराश और चिन्तित हैं और उसे दूर करने में अपने को असमर्थ पा रहे हैं। उनके विचार से रेलवे में फैले हुये गंदे भ्रष्टाचार से जनशक्ति ही लड़ सकती है जिसके लिये उसे टोली बनाकर काम करना होगा, जिसमें वे हर तरह से पूरा सहयोग देने के लिये वचनबद्ध हैं और आश्वासन देते हैं।

कुछ उदाहरण पेश करते हुये उन्होंने बताया कि जो सामान बाजार में एक रूपये में उपलब्ध है उसे रेलवे १६ रूपये में खरीदती है। बाहर जो रद्दी माल ५०० रूपये प्रति टन बिकता है उसे रेलवे अधिकारी ४०० रूपये प्रति टन पर ही नीलाम कर देते हैं। उन्होंने आश्चर्य प्रकट करते हुये कहा कि आखिर यह कैसे होता है कि जब बाजार में हर वस्तु मंहगी होती जा रही है किन्तु रेलवे का रद्दी माल सरते में नीलाम होता है। श्री जार्ज फर्नाडीस ने कहा कि इस प्रकार रेलवे में फैले भ्रष्टाचार के कारण प्रति वर्ष कम से कम दो हजार करोड़ रूपये का नुकसान हो रहा है। वास्तव में यह बड़ी भयावह स्थिति है। अतः राष्ट्रीय सम्पत्ति को बचाने के लिये इसमें सबके सहयोग की आवश्यकता है। अध्यक्ष ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से इस अच्छे काम में पूरा सहयोग देने का वचन दिया और कहा कि भा०रे० म० संघ शुरू से ही हर स्तर पर भ्रष्टाचार के विरुद्ध आवाज बुलन्द करता आ रहा है और आगे भी करता रहेगा। इस तरह सौहार्दपूर्ण वातावरण में लगभग एक घंटे तक वार्तालाप चलती रही। यह पहला अवसर था जब एक रेलमंत्री ने रेलवे विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार पर खुली वार्ता की और नौकरशाहों के रवैये का पर्दाफाश किया तथा केवल रेलमंत्री की हैसियत से नहीं बल्कि एक संगठन के अध्यक्ष की हैसियत से हमराही की तरह व्यवहार किया। देखना यह है कि इन आश्वासनों और भावनाओं की पूर्ति कब और कैसे होती है?

### केंद्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक

दिनांक २० फरवरी १९६१ को केंद्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक बड़ोदरा में हुई। जोनल जनरल सेक्रेटरियों ने रिपोर्ट देते समय विशेष कर १२ अक्टूबर १९६० के कार्यक्रम की सफलता के विषय में बताया कि बहुत से स्थानों पर धरना दिया गया और द्वार सभायें की गईं। सब जगह पोस्टर लगाये गये। लखनऊ-गोरखपुर और वाराणसी में ७०० से अधिक कर्मचारी धरना पर बैठे। मुम्बई और बलिया में रेल मंत्री से मुलाकात की गई और उन्हें ज्ञापन दिये गये। अध्यक्ष ने कार्यसमिति को बताया कि १६ अक्टूबर १९६० को रेल मंत्री जार्ज फर्नाडीस ने लोको रनिंग स्टाफ के बरखास्त कर्मचारियों को काम पर वापस लेने और अमान्यता प्राप्त यूनियनों से पत्र व्यवहार करने का आदेश जारी कर दिया था, किंतु शीघ्र ही सरकार का पतन हो जाने के कारण ये आदेश लागू नहीं हो सके। रेलवे बोर्ड ने मान्यता प्राप्त महासंघों के इशारे पर और मिलीभगत से इसे रद्दी की टोकरी में डाल दिया। गहन विचार विमर्श के पश्चात् निश्चित किया गया कि ८ मई को

मांग दिवस मनाया जाय जिसमें अब तक की बकाया सभी मांगो और रेल मंत्री द्वारा पारित आदेश की अवहेलना पर प्रकाश डाला जाय। यह भी निर्णय लिया गया कि सर्वश्री महेश कुमार पाठक और राजकुमार गुप्त ८ मई को भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से रेलमंत्री से मिलकर उन्हें रेल कर्मचारियों की ज्वलन्त समस्याओं से अवगत कराये।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ७०वीं बैठक

दिनांक ११ नवम्बर १९६१ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७०वीं बैठक दिल्ली में सम्पन्न हुई। श्री प्रभाकर घाटे ने श्रम मंत्रालय द्वारा केंद्रीय श्रम संगठनों की ३१.१२. १९६६ तक की सदस्य संख्या का सत्यापन करवाये जाने के बारे में अपनाई गई प्रक्रिया की विस्तृत जानकारी कार्यसमिति को दी और कहा कि इस बार १३ केंद्रीय श्रम संगठन मैदान में हैं। हिन्द मजदूर सभा ने भारतीय मजदूर संघ से अधिक संख्या होने का दावा किया है। उन्होंने तत्संबंधी अभिलेख आदि क्षेत्रीय श्रमायुक्त के सम्मुख प्रस्तुत करने की प्रक्रिया को भी स्पष्ट रूप से समझाया और कहा कि मान्यता प्राप्त यूनियनों की बोगस सदस्य संख्या को चुनौती देने के लिए ७ दिसंबर १९६१ के पहले लिखित विरोध दर्ज कराना चाहिए। उसकी प्रति भारतीय मजदूर संघ के दिल्ली कार्यालय ७ दिसम्बर १९६१ के पहले आ जाना चाहिये। उन्होंने सदस्यों द्वारा पूछे गये सभी प्रश्नों का उत्तर दिया और ३१ दिसम्बर १९६१ के पहले अभिलेख तैयार रखने की अपील की। श्री घाटे जी ने कार्य समिति को सूचित किया कि भारतीय मजदूर संघ २६ नवम्बर १९६१ को भारत बंद में भाग नहीं लेगा क्यों कि यह वामपंथियों का राजनीतिक स्टंट है। भारतीय मजदूर संघ बहुराष्ट्रीय कम्पनियों द्वारा उत्पादित माल के वहिष्कार का अभियान और तेज करेगा। घाटे जी ने कहा कि भारतीय मजदूर संघ ने सतत मूल्य वृद्धि को एक नया आयाम देते हुये चुनौती दी है और मांग की है कि सभी वस्तुओं के उत्पादन लागत को भी विक्रय मूल्य के साथ प्रकाशित करने के लिये आवश्यक कानून बनाया जाय। कार्यसमिति ने दिन प्रतिदिन बिगड़ती जा रही अर्थ व्यवस्था पर गहरी चिन्ता व्यक्त की और सरकार की उदासीनता पर रोष प्रकट किया।

इस समय संगठन को और अधिक मजबूत बनाने के लिये १७, १८ जनवरी १९६२ को कन्याकुमारी में सर्वोच्च समिति का सम्मेलन बुलाने का निर्णय लिया गया, जिसका उत्तरदायित्व दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ के



महामंत्री के राजेन्द्र बाबू को सौंपा गया। उनसे कहा गया कि यदि उनके लिये सम्भव न हो तो वे शीघ्र ही मुख्यालय को सूचित करें जिससे सम्मेलन का स्थान कन्याकुमारी से बदलकर लखनऊ कर दिया जाय जहां पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के महामंत्री श्री कैलाश नाथ शर्मा सभी प्रकार की व्यवस्था करने के लिये तैयार हैं। सर्वोच्च समिति में श्री टेंगड़ी जी और श्री राज कृष्ण भक्त जी ने उपस्थित रहने की सहमति प्रदान की है।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७१वीं बैठक

दिनांक १६, १७ जनवरी १९६२ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७१वीं बैठक लखनऊ में सम्पन्न हुई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने सदस्यता सत्यापन संबंधी सभी प्रारम्भिक तैयारियों की जानकारी दी। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के महामंत्री ने अम्बाला और इलाहाबाद में सम्पन्न हुए डिवीजनल कान्फ्रेंस की रिपोर्ट दी। नवम्बर में मनाये गये मांग पखवाड़े के दौरान दिल्ली स्टेशन पर उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के ६० कार्यकर्ताओं ने धरना दिया। २३ दिसम्बर १९६१ को मध्य रेलवे कर्मचारी संघ के ७०० कार्यकर्ताओं ने महाप्रबंधक के कार्यालय मुम्बई वी.टी. पर धरना दिया और मुख्य कार्मिक अधिकारी को ज्ञापन दिया। उसी दिन पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के १५० कार्यकर्ताओं ने पश्चिम रेलवे के मुख्यालय चर्च गेट पर धरना दिया। नवम्बर में ही डी.एल.डब्ल्यू मजदूर संघ के ५१ कार्यकर्ताओं ने वाराणसी में धरना दिया और २५ दिसम्बर को रेलवे बोर्ड के चेयरमैन का घेराव करके ज्ञापन दिया। पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद ने भी उसी दिन चर्च गेट में रेल मंत्री को ज्ञापन दिया। दिनांक १६, १७ अक्टूबर १९६२ को मुगलसराय में भारतीय रेलवे मजदूर संघ की रजत जयंती समारोह आयोजित करने का निर्णय लिया गया। इसकी पूर्व तैयारी का उत्तरदायित्व पूर्व रेलवे कर्मचारी संघ को सौंपा गया। इस अवसर पर स्मारिका प्रकाशित करने का निर्णय लिया गया, जिसके लिये अधिक से अधिक विज्ञापन जुटाने का निर्देश दिया गया और उस समारोह को दर्शनीय और स्मरणीय बनाने के लिये विशेष निधि एकत्रित करने का निर्णय लिया गया। मार्च तथा अप्रैल १९६२ में सभी क्षेत्रीय रेलवे पर अभ्यास वर्ग आयोजित करने का निर्णय लिया गया।

### सर्वोच्च परिषद की बैठक

दिनांक १७, १८ जनवरी १९६२ को सर्वोच्च समिति की बैठक लखनऊ में

उसी स्थान पर हुई। इसमें भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री राजकृष्ण भक्त और संस्थापक श्रद्धेय दत्तोपंत टेंगड़ी विशेष अतिथि के रूप में उपस्थित थे। बैठक का उद्घाटन श्री राज कृष्ण भक्त ने ध्वजारोहण और दीप प्रज्वलन के साथ किया और भारतीय मजदूर संघ की अब तक की उपलब्धियों पर प्रकाश डाला। अध्यक्ष ने अपने अभिभाषण में वर्तमान परिस्थितियों का विस्तृत वर्णन करते हुये रेल कर्मचारियों की कठिनाइयों और समस्याओं की ओर प्रतिनिधियों का ध्यान आकर्षित किया। बैठक में ३०८ प्रतिनिधि उपस्थित थे। एक स्वर से रेल प्रशासन द्वारा संगठन के प्रति और रेल कर्मचारियों की ज्वलन्त समस्याओं के प्रति अपनाई गई उपेक्षापूर्ण नीति की घोर भर्त्सना की गई। प्रशासन को कड़ी चेतावनी दी गई कि यदि समस्याओं का निराकरण शीघ्र नहीं हुआ तो भारतीय रेल मजदूर संघ कड़ा कदम उठाने के लिये बाध्य होगा जिसका उत्तरदायित्व रेल प्रशासन पर ही होगा। सर्वोच्च समिति ने कार्यसमिति द्वारा लिये गये निर्णयों का अनुमोदन किया और भावी कार्यक्रम बनाने का निर्देश दिया। इस बैठक का मार्गदर्शन श्रद्धेय टेंगड़ी जी ने किया। उन्होने अपने समारोप भाषण में देश की वर्तमान परिस्थितियों और सरकार की आर्थिक नीतियों का विस्तृत वर्णन करते हुये कार्यकर्ताओं से संगठन को और अधिक मजबूत बनाने की अपील की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७२वीं बैठक

दिनांक १३, १४ जुलाई १९६२ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७२ वीं बैठक डी.एल.डब्ल्यू वाराणसी के कल्याण केंद्र में सम्पन्न हुई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने गत छः माह के कार्यकलापों की रिपोर्ट पेश की। दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ ने ७ अप्रैल १९६२ को कलकत्ता में रेलवे के मुख्यालय गार्डनरीच पर विशाल प्रदर्शन किया जिसमें हजारों कर्मचारियों ने भाग लिया। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन ने ८ मई १९६२ को मुख्यालय बड़ौदा हाउस पर भोजनावकाश के समय विराट द्वार सभा की। अन्य रेलवे पर भी द्वार सभायें और धरने के कार्यक्रम होते रहे। पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद ने दोहद में, उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन ने अम्बाला में और पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ ने मुगलसराय में अभ्यास वर्ग का आयोजन किया। दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ ने २६, २७ जुलाई को रायपुर में अभ्यास वर्ग आयोजित करने की सूचना दी। कोटा में आन्दोलनरत कर्मचारियों ने रेल रोका और अनेक स्थानों पर रेल प्रशासन के विरुद्ध आन्दोलन चलाते रहे।

भारतीय रेल मजदूर संघ का दसवां त्रिवार्षिक अधिवेशन दिनांक १६, १७ अक्टूबर १९६२ को दीन दयाल नगर, मुगलसराय में लेने का निर्णय हुआ और इसका उत्तरदायित्व पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के कार्यकर्ता सर्वश्री लक्ष्मी नारायण मिश्र और एम.पी. तारा को सौंपा गया। अधिवेशन में भाग लेने वाले प्रतिनिधियों की बड़ी संख्या को ध्यान में रखते हुये विज्ञापन और विशेष शुल्क वसूली के माध्यम से पर्याप्त धनराशि एकत्रित करने की अपील की गई।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ७३वीं बैठक

दिनांक १५ अक्टूबर १९६२ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७३वीं बैठक दीन दयाल नगर मुगलसराय में हुई। भारतीय रेल मजदूर संघ के दसवें त्रिवार्षिक अधिवेशन को सुचारू रूप से सम्पन्न करने के लिये कार्यकर्ताओं की अलग अलग टोली बनाई गई और उन्हें दो दिन के कार्यक्रमों के संचालन की जिम्मेवारी दी गई। कार्यसमिति ने दोनों दिन का कार्यक्रम लिखित रूप से तैयार किया। अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाले अभिलेखों, अध्यक्षीय अभिभाषण, महामंत्री का प्रतिवेदन, कोषाध्यक्ष के आय व्यय का ब्यौरा, प्रस्तावों के प्रारूप का अनुमोदन किया गया। इस रजत जंयती को हर प्रकार से सफल बनाने का संकल्प लिया गया।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का दसवां त्रैवार्षिक अधिवेशन

दिनांक १६, १७ अक्टूबर १९६२ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ का दसवां त्रिवार्षिक अधिवेशन दीन दयाल नगर मुगलसराय में हुआ। यह अधिवेशन रजत जंयती वर्ष के रूप में बड़े शानदार ढंग से मनाया गया। अधिवेशन में २३०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। स्वागताध्यक्ष के स्वागत भाषण के पश्चात अध्यक्ष ने प्रतिनिधियों और विशेष आमंत्रित अतिथियों का अभिवादन करते हुये अपने अभिभाषण में तत्कालीन आर्थिक सामाजिक और राजनीतिक परिस्थितियों की चर्चा की और हर क्षेत्र में सरकार की असमर्थता, असफलता और उदासीनता पर चिन्ता प्रकट की तथा उनमें सुधार लाने के लिये आन्दोलन को तेज करने, और सरकार पर दबाव डालने की अपील की। महामंत्री ने गत तीन वर्षों की रिपोर्ट प्रस्तुत करते हुये सभी संगठनात्मक, आन्दोलनात्मक और संघर्षात्मक गतिविधियों से प्रतिनिधि सभा को अवगत कराया। गत तीन वर्षों में हुई उपलब्धियों पर भी प्रकाश डाला और संघर्ष के मैदान में डटे रहने के कारण शासन और प्रशासन द्वारा कार्यकर्ताओं के

उत्पीड़न की भी चर्चा की। पर्याप्त विचार विमर्श के पश्चात महामंत्री की रिपोर्ट गत तीन वर्ष के आय व्यय के लेखा के साथ सर्वसम्मति से पारित हुई। पर्याप्त बहस मुवाहिसों के बाद, जिसमें प्रचुर मात्रा में प्रतिनिधियों ने भाग लिया, अनेक प्रस्ताव पारित किये गये। एक प्रस्ताव मुगलसराय का नाम बदल कर दीनदयाल नगर करने के लिये था, जो अध्यक्षीय आसन से रखा गया और पारित हुआ। इसके उपरांत आगामी वर्षों के लिये नये पदाधिकारियों का चुनाव सर्व सम्मति से हुआ। अधिवेशन का समारोप भारतीय मजदूर संघ के संस्थापक महामंत्री श्रद्धेय दत्तोपंत ठेंगड़ी जी ने किया जिनका मार्गदर्शन सभी श्रोताओं के लिये अत्यन्त स्फूर्ति एवं प्रेरणा दायक रहा।

दिनांक १७ अक्टूबर १९६२ को नव निर्वाचित कार्यसमिति की बैठक अधिवेशन समाप्त होने के तुरन्त पश्चात उसी स्थान पर हुई। पर्याप्त चर्चा के पश्चात अधिवेशन की सफलता पर संतोष प्रकट किया गया और आगामी संगठनात्मक कार्यक्रमों की रूपरेखा निश्चित की गई। अध्यक्ष ने कार्यसमिति को मजदूरों की समस्याओं की ओर ध्यान आकर्षित करने और भारत सरकार को आदेश देने के लिये अप्रैल १९६३ में भारतीय मजदूर संघ द्वारा संसद भवन पर एक लाख कर्मचारियों के प्रदर्शन की योजना से अवगत कराया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७४वीं बैठक

दिनांक १६ मार्च १९६३ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७४वीं बैठक नागपुर में हुई। कार्यसमिति ने सर्वोच्च समिति की होने वाली बैठक की व्यवस्था का निरीक्षण किया और कार्यक्रम तय किये। दिनांक २० अप्रैल १९६३ को भारतीय मजदूर संघ द्वारा संसद भवन पर किये जाने वाले प्रदर्शन में भाग लेने के लिये कम से कम पचास हजार रेल कर्मचारियों की संख्या जुटाने का संकल्प लिया गया।

### सर्वोच्च परिषद की बैठक

दिनांक १७ मार्च १९६३ को सर्वोच्च समिति की बैठक नागपुर में सम्पन्न हुई जिसमें कुल ५०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। वर्तमान परिस्थितियों का जायजा लेने के पश्चात रेल कर्मचारियों से संबंधित समस्याओं पर गहन विचार विमर्श हुआ और उनके निराकरण के लिये प्रस्ताव पारित किये गये। संगठनात्मक विषयों की समीक्षा की गई और उसे सुदृढ़ बनाने की योजना बनाई गई।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ७५वीं बैठक

दिनांक २२, २३ जुलाई १९६३ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७५वीं बैठक दिल्ली में हुई। इस बैठक में भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री माननीय राज कृष्ण भक्त और सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवस्थी विशेष आमंत्रित अतिथि के रूप में उपस्थित थे। रेलवे पर व्याप्त वर्तमान परिस्थितियों की गहन समीक्षा के पश्चात कार्य समिति के सदस्यों ने गम्भीरता पूर्वक अनेक समस्याओं पर अपने विचार प्रकट किये। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने चेतना सप्ताह मनाये जाने की रिपोर्ट प्रस्तुत की और २० अप्रैल की रैली में जो भारतीय मजदूर संघ द्वारा दिल्ली में आयोजित की गई थी, भाग लेने वाले कर्मचारियों की संख्या की जानकारी दी। कार्यसमिति ने ६ अगस्त से २० अगस्त तक सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के झंडे के नीचे देशव्यापी संघर्ष पखवाड़ा मनाने का निर्णय लिया और इसके लिये भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक तार कर्मचारी महासंघ और केंद्रीय कर्मचारी संघ से सम्पर्क कायम करने का निर्णय लिया।

### प्रधानमंत्री को ज्ञापन

दिनांक २३ जुलाई १९६३ को सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ का एक शिष्ट मंडल भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री राज कृष्ण भक्त के नेतृत्व में भारत सरकार के प्रधानमंत्री माननीय नरसिम्हा राव से मुलाकात की। सरकारी पक्ष की ओर से कार्मिक मंत्री श्रीमति मार्गट अलवा, मुख्य सचिव श्री राजगोपाल नामित मुख्य सचिव श्री सफीउल्ला खान, एवं अन्य अधिकारीगण उपस्थित थे। परिसंघ की ओर से श्री राज कृष्ण भक्त के नेतृत्व में परिसंघ के अध्यक्ष, महामंत्री और संलग्न महासंघों के महामंत्री वार्ता में शामिल थे। इस अवसर पर प्रधानमंत्री महोदय को पांच लाख से अधिक केंद्रीय कर्मचारियों के हस्ताक्षर से युक्त ज्ञापन दिया गया। उभयपक्षी स्थायी संयुक्त समानुपातिक वेतन मंडल गठित करने, ५०० रूपये प्रतिमाह अन्तरिम राहत देने, पचास प्रतिशत मंहगाई भत्ते को वेतन में विलीन करने, बोनस की पात्रता बढ़ाने, मंहगाई भत्ते का नकद भुगतान करने, वेतन जाम न करने आदि की मांग की गई थी। वार्तालाप सौहार्दपूर्ण वातावरण में संतोषजनक रहा। प्रधानमंत्री ने पचास प्रतिशत मंहगाई भत्ते को मूल वेतन में विलीन करने और देय मंहगाई भत्ते का भुगतान करने का वचन दिया। किंतु वेतन मंडल गठित करने के बारे

में विचार करने को कहा और कहा कि वेतन जाम करने का कोई इरादा नहीं है।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७६वीं बैठक

दिनांक २३ सितम्बर १९६३ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७६वीं बैठक दिल्ली में हुई जिसमें सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ की बैठक में किये गये निर्णयों की पुष्टि की गई और उसमें पारित प्रस्तावों का समर्थन किया गया। कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि परिसंघ और प्रधानमंत्री में हुई वार्तालाप के पश्चात् दोनों मान्यता प्राप्त महासंघों ने जे.सी.एम. (संयुक्त सलाहकार समिति) में शासन और प्रशासन के दबाव में आकर केवल २० प्रतिशत मंहगाई भत्ते का मूल वेतन में विलीनीकरण और १०० रुपये मासिक अन्तरिम राहत के साथ पुनः वेतन आयोग गठित करने के प्रस्ताव को अंगीकार कर लिया है, जिसके कारण प्रधानमंत्री और परिसंघ के बीच हुये वार्तालाप जिसमें ५० प्रतिशत मंहगाई भत्ते का मूल वेतन में विलीनीकरण और ५०० रुपये प्रतिमास अन्तरिम राहत के साथ उभयपक्षी स्थायी समानुपातिक संयुक्त वेतन मंडल पर विचार हो रहा था, वह खटाई में पड़ गया है। कार्यसमिति ने सरकार और मान्यता प्राप्त महासंघों के इस साजिश की भर्त्सना की और उस पर गहरा रोष प्रकट किया। इसका भंडाफोड़ करने के लिये ४ अक्टूबर से ११ अक्टूबर तक धोखाधड़ी सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया। संलग्न संघों को निर्देश दिया गया कि वे द्वार सभा, प्रदर्शन, धरना, भूख हड़ताल और जन सभाओं के माध्यम से रेल कर्मचारियों को इस षडयंत्र से अवगत करायें, १२ अक्टूबर को धिक्कार दिवस मनायें और स्थानीय अधिकारियों के माध्यम से प्रधानमंत्री को ज्ञापन भेंजे। बैठक का समारोप भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय संगठन मंत्री श्री ओम प्रकाश अग्धी ने अपने ओजस्वी एवं प्रेरणादायक उद्बोधन से किया।

### केन्द्रीय कार्यसमित की ७७वीं बैठक : विभिन्न कार्यक्रमों की सक्षिप्त रिपोर्ट

दिनांक २०, २१ दिसम्बर १९६३ को केंद्रीय कार्यसमिति की ७७वीं बैठक चितरंजन में हुई। संलग्न संघों के महामंत्रियों ने जुलाई से लेकर दिसम्बर तक पूरे किये गये कार्यक्रमों की रिपोर्ट प्रस्तुत की। इस काल खंड में भारतीय, मजदूर संघ के अखिल भारतीय अध्यक्ष श्री रमन भाई शाह ने गोरखपुर की विराट द्वार सभा को सम्बोधित किया, जिसमें पांच हजार से अधिक कर्मचारी उपस्थित थे। लखनऊ, गोंडा, बीकानेर, इलाहाबाद, भोपाल आदि स्थानों पर

द्वार सभायें हुई। धरना दिया गया और जे.सी.एम. (संयुक्त सलाहकार समिति) का पुतला जलाया गया, पत्रक निकाले गये। स्थान स्थान पर पत्रकार सम्मेलन हुये। इलाहाबाद और बीकानेर में अभ्यास वर्ग का आयोजन हुआ। कार्यसमिति ने गहरे विचार विमर्श के पश्चात मान्यता प्राप्त महासंघो द्वारा जे.सी.एम. में घुटना टेकू समझौते पर हस्ताक्षर करने पर घोर आपत्ति प्रकट की और तत्सम्बन्धी प्रस्ताव पारित किया।

कार्यसमिति ने भारतीय रेल मजदूर संघ के उन कार्यकर्ताओं का जो रेल सेवा से निवृत्त हो चुके हैं, उनका दिनांक ८, ६ अप्रैल को स्मृति मंदिर नागपुर में सम्मेलन आयोजित करने का निर्णय लिया। सभी जोनल जनरल सेक्रेटरियों को उनके नामों की सूची पूरे पते के साथ ३१ जनवरी १९६४ के पहले मुख्य कार्यालय मुम्बई में भेजने का निर्देश दिया। इस बैठक का समारोप भारतीय मजदूर संघ के नव नियुक्त प्रभारी श्री राम दास पांडे ने अपने स्फूर्तिदायक ओजस्वी सम्बोधन से किया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७८वीं बैठक

दिनांक ७ अप्रैल १९६४ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ७८वीं बैठक रेशम बाग मंदिर, नागपुर में हुई। क्षेत्रीय महामंत्रियों की रिपोर्ट से पता लगा कि रेल प्रशासन रिक्त सथानों को बड़ी संख्या में समाप्त (सरेन्डर) करता जा रहा है। रेलवे का काम ठेकेदारों से करवाने की साजिश रच रहा है। अतः हमें यह पता लगाना चाहिए कि कौन से ऐसे काम बाहर से करवाये जा रहे हैं जो कम लागत पर रेलवे में होते रहे हैं और हो सकते हैं। ताकि प्रशासन पर दबाव डाला जा सके कि वह ऐसे उपकरण बाजार से खरीदना बन्द करे जो रेलवे के कारखानों में बनते रहे हैं और अब भी बन सकते हैं। रेलवे प्रशासन से कहा जाय कि वह स्वदेशी तकनीक अपनायें। इसके लिये कार्यसमिति ने निर्णय लिया कि रेलवे प्रशासन द्वारा खुली बाजार से और विदेशों से रेलवे उपकरण खरीदने के विरोध में ८ मई से १४ मई १९६४ तक 'स्वदेशी अपनाओ रोजगार बचाओ' सप्ताह मनाया जाय। यह भी निर्णय लिया गया कि रेलवे के सभी बड़े कारखानों से सम्पर्क स्थापित करके इस विषय में आवश्यक जानकारी एकत्रित कर आन्दोलन को प्रभावशाली बनाया जाय। दिनांक ८, ६ अप्रैल को रेशमबाग में होने वाले सेवा से निवृत्त कार्यकर्ता स्नेह सम्मेलन का दो दिवसीय कार्यक्रम बनाया गया। कार्याध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने कार्यसमिति को मान्यता के विषय में सरकार की नई नीति से अवगत

कराया और कहा कि सरकार द्वारा नवम्बर १९६३ में जारी नोटिस के तहत नई प्रक्रिया अपनाने का आदेश आ चुका है। अतः हर क्षेत्र में अपना वर्चस्व बनाये रखने और इस चुनौती को स्वीकार करने के लिये हमेशा तैयार रहना चाहिये।

इस बैठक में भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय संगठन मंत्री श्री रमन भाई शाह विशेष आमंत्रण पर उपस्थित थे। उन्होंने बहुराष्ट्रीय कम्पनियों द्वारा आर्थिक क्षेत्र में घुसपैठ की विस्तृत जानकारी दी और कहा कि भारत सरकार ने नमक बनाने के लिये कन्डाला में सैकड़ों एकड़ भूमि बहुराष्ट्रीय कारगील कम्पनी को दी थी जिसका वहां के निवासियों ने भारतीय मजदूर संघ के साथ मिलकर डटकर विरोध किया। अन्ततः सरकार को वह करार रद्द करनी पड़ी। अतः रेलवे को भी इस निजीकरण और विदेशीकरण के षडयंत्र से बचाने के लिये सदैव सतर्क और सन्नद्ध रहना चाहिये।

**स्नेह सम्मेलन :**

दिनांक ८, ९ अप्रैल १९६४ को रेलवे सेवा से निवृत्त भारतीय रेल मजदूर संघ के सक्रिय कार्यकर्ताओं का स्नेह सम्मेलन रेशम बाग नागपुर में सम्पन्न हुआ। इस कार्यक्रम में देशभर से ७५ सेवा निवृत्त कार्यकर्ताओं ने भाग लिया। यह कार्यक्रम अपने आप में अत्यंत अनूठा और अभूतपूर्व रहा। कई कार्यकर्ता जो आज अधिक अवस्था के कारण चलने फिरने में असमर्थ हैं, निमंत्रण पाकर भी यहां उपस्थित नहीं हो सके। सबने यह देखा कि भारतीय रेल मजदूर संघ अपने पुराने कार्यकर्ताओं को भूल नहीं सकता। श्रद्धेय दत्तोपंत ठेंगड़ी के समक्ष उन्हें अपने विचार रखने को कहा गया तो वे सब गदगद हो गये और प्रेम आश्रुओं के साथ पुरानी याद ताजी हो गई और वे अपने अनुभव सब को सुनाते हुये पूरे वातावरण को प्रेममय बना दिया। भारतीय मजदूर संघ और भारतीय रेल मजदूर संघ को धन्यवाद देते हुये भविष्य के लिये अपनी शुभ कामनायें प्रकट की। इन सभी बुजुर्गों को माननीय ठेंगड़ी जी ने अपने कर कमलों द्वारा टीका और चन्दन लगाकर फूल मालाओं से सम्मानित किया। उन सभी को भारतीय रेल मजदूर संघ का सुनहला स्मृति चिन्ह प्रदान किया गया।

इस कार्यक्रम की सफलता पर कार्यसमिति ने संतोष प्रकट किया। ऐसा ही स्नेह सम्मेलन मुम्बई के कार्यकर्ताओं ने कर्जत स्टेशन के पास



जनवरी १९६४ में आयोजित किये थे जिसमें ५० कार्यकर्ता उपस्थित थे। इस कार्यक्रम में भारतीय मजदूर संघ की ओर से माननीय रमन भाई शाह, श्री मुकुंद राव गोरे, श्री उदय राव पटवर्धन और श्री शरद देवधर जी उपस्थित थे तथा पुराने कार्यकर्ताओं को सम्मानित किया था।

### पांचवे केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति

भारत सरकार ने दिनांक ६ अप्रैल १९६४ को अपने प्रस्ताव क्रमांक ५ (१२)/६३ द्वारा न्यायमूर्ति श्री एस.आर. पांडियन की अध्यक्षता में केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों एवं अधिकारियों के वेतन भत्ता एवं अन्य सेवा शर्तों में फेरबदल और सुधार करने के लिये सिफारिश करने हेतु पांचवे केन्द्रीय वेतन आयोग की नियुक्ति की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ७६वीं बैठक : पांचवे वेतन आयोग को ज्ञापन

दिनांक २३, २४ अगस्त १९६४ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ७६ वीं बैठक आर.डी.एस.ओ. कालोनी लखनऊ के राजधानी हाल में हुई। पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के महामंत्री ने रिपोर्ट देते हुये कहा कि दिनांक ६ मई १९६४ को पूर्वी रेलवे के मुख्यालय फेयरीप्लेस कलकत्ता में एक दिवसीय धरना दिया गया जिसमें लगभग २०० कर्मचारियों ने भाग लिया। यह साम्यवादियों के गढ़ में भारतीय रेल मजदूर संघ की एक विशेष उपलब्धि थी।

कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि भारतीय रेल मजदूर संघ ने पांचवे वेतन आयोग को अपना ज्ञापन ११ जुलाई १९६४ को भेज दिया है। क्षेत्रीय महामंत्रियों को याद दिलाया गया कि वे भी अपना ज्ञापन शीघ्र भेजें। मध्य रेलवे कर्मचारी संघ, पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद, दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ, दक्षिण मध्य रेलवे कार्मिक संघ, आर.डी.एस. ओ. इम्प्लाईज एसोसिएशन के महामंत्रियों ने कहा कि उनका ज्ञापन तैयार है और वह हाथों हाथ आयोग को भेज दिया जाएगा। दूसरे महामंत्रियों ने भी कार्यसमिति को आश्वसान दिया कि उनका भी ज्ञापन २८ अगस्त १९६४ के पहले आयोग को भेज दिया जाएगा। कार्यसमिति ने जोनल महामंत्रियों को निर्देश दिया कि वे आयोग के सामने मौखिक गवाही देने के लिये पहले से ही अपनी टीम तैयार रखें।

कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि रेल प्रशासन, मैन पावर प्लानिंग कमेटी की सिफारिशों और टंडन कमेटी की रिपोर्ट को कार्यान्वित कर के रेल कर्मचारियों की संख्या कम करने और रेलवे उद्योग के निजीकरण की

नीति अपनाने पर अड़ा हुआ है। इस पर बड़ी गम्भीरता से विचार हुआ और महामंत्रियों को निर्देश दिया गया कि वे आगामी मांग सप्ताह में रेल प्रशासन के इस मजदूर विरोधी नीति का डटकर विरोध करें और इस षडयंत्र का भंडाफोड़ करें।

श्री गिरीश अवरस्थी महामंत्री, सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ, जो इस बैठक में विशेष रूप से आमंत्रित थे, अपने संक्षिप्त भाषण में भारतीय मजदूर संघ की योजनाओं से कार्यसमिति को अवगत कराया और पांचवे वेतन आयोग के सामने १६ अप्रैल १९६४ को भोजनावकाश के मध्य विराट रैली आयोजित करने की सूचना दी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८०वीं बैठक

दिनांक २६ से २८ नवम्बर १९६४ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ८०वीं बैठक पूना में हुई। इस बैठक का उद्घाटन भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय मंत्री श्री मुकुंद राव गोरे ने किया। उन्होंने कहा कि सदस्यता सत्यापन के परिणामस्वरूप भारतीय मजदूर संघ प्रथम क्रमांक पर आ गया है। अतः हम सबकी जिम्मेदारी कई गुना बढ़ गई है। भारतीय मजदूर संघ अपने ४०वें स्थापना वर्ष १९६५ में अनेकों प्रकार के कार्यक्रम करने की योजना बना रहा है। इसके लिये इस कार्यसमिति से भी दृढ़ निश्चय के साथ समयबद्ध कार्यक्रम बनाने की अपेक्षा है। उन्होंने आगे कहा कि भारतीय मजदूर संघ केवल एक मजदूर संगठन ही नहीं है बल्कि यह राष्ट्र की चतुर्दिश उन्नति के लिये वैभवशाली सामर्थ्यवान गौरवशाली एवं महिमामंडित भारत माता को समर्पित है। गोरे जी ने प्रशिक्षित और नव जवान कार्यकर्ता तैयार करने के लिये अभ्यास वर्ग की निरन्तरता पर जोर दिया।

श्री ओम प्रकाश चतुर्वेदी ने डी एल डब्ल्यू मजदूर संघ के कार्यकर्ताओं के स्थानान्तरण और पुनः उनके वापसी की विस्तृत रिपोर्ट दी। उन्होंने कहा कि अगस्त १९६४ में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष डी.एल.डब्ल्यू वाराणसी में एक महत्वपूर्ण कार्यक्रम में भाग लेने गये थे, जिसमें कर्मचारियों को भी शामिल करना चाहिए था, किन्तु प्रशासन ने अपनी कमियों को छिपाने के लिए रविवार (साप्ताहिक अवकाश) के दिन कार्यक्रम रखकर कर्मचारियों की उपेक्षा की। इससे असन्तुष्ट होकर कर्मचारियों ने घेराव किया और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष महोदय को कारखाने में नहीं घुसने दिया। इससे नाराज होकर

प्रशासन ने चार कर्मचारियों को जो घेराव की अगुआई कर रहे थे, स्थानांतरण देश के चार कोने (चितरंजन, पटियाला, पेरम्बुर और गुजरात में कर दिया। परन्तु डी.एल.डब्ल्यू. मजदूर संघ ने हड़ताल की धमकी देते हुए स्थानीय सांसद के माध्यम से इस विद्वेष पूर्ण स्थानांतरण को रद्द करने के लिये प्रशासन को मजबूर कर दिया। चारों कर्मचारियों को पुनः डी.एल.डब्ल्यू. में वापस लाया गया।

श्री अशोक शुक्ल ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ ने लम्बे संघर्ष के पश्चात लखनऊ के स्टीम लोको शेड के कर्मचारियों की नौकरी बचाने में सफलता प्राप्त की है। रिपोर्टिंग से पता लगा कि भारतीय रेल मजदूर संघ, भारतीय मजदूर संघ और सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ द्वारा दिये गये सभी कार्यक्रम सभी क्षेत्रीय रेलों पर जोरदार ढंग से मनाये गये। केंद्रीय वेतन आयोग के कार्यालय के सम्मुख १६ सितम्बर १९६४ को परिसंघ के नेतृत्व में शानदार प्रदर्शन किया गया और जनसभा हुई जिसे भारतीय मजदूर संघ के अध्यक्ष राजकृष्ण भक्त, श्री भगवान शंकर रावत, सांसद श्री बैकुंठ लाल शर्मा, सांसद, परिसंघ के अध्यक्ष एवं महामंत्री तथा परिसंघ से संलग्न महासंघों के महामंत्रियों ने सम्बोधित किया। सभा समाप्ति के पश्चात एक प्रतिनिधि मंडल वेतन आयोग के सचिव श्री काव से मिला और उन्हें ज्ञापन दिया तथा अन्तरिम राहत की दूसरी किश्त फौरन देने की मांग की। रेलवे उद्योग के लिये अलग से प्रकोष्ठ बनाने का आग्रह किया। श्री काव ने इस सुझाव को तुरन्त स्वीकार कर लिया।

परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवरथी ने ५ सितम्बर १९६४ को लोको वर्कशाप पेरम्बूर में द्वार सभा को सम्बोधित किया। त्रिची में भूख हड़ताल सम्पन्न हुई और पालघाट में धरना दिया गया। झांसी, शोलापुर और इलाहाबाद और मुम्बई में डिवीजनल कांग्रेस हुई। श्री आत्माराम भिड़े ने आकस्मिक मजदूरों (कैज्यूअल लेबर) के विषय में कागजात पेश करते हुये कहा कि इस सम्बन्ध में न्यायालय के आदेश के बावजूद अभी तक ढाई लाख कैज्यूअल मजदूरों को नियमित संवर्ग में लाना शेष है। जबकि रेलवे का बहुत सा काम ठेकेदारों से करवाया जा रहा है जिसके कारण रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि हो रही है। श्री वी.वी. कांगले ने कहा कि मैन पावर प्लानिंग के नाम पर अभियांत्रिक (इंजीनियरिंग) विभाग में कर्मचारियों की संख्या घटाई जा रही है और उसके फार्मूले का दुरुपयोग हो रहा है। अध्यक्ष ने अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी परिसंघ के महामंत्री श्री एन.एस. भंगू का वह पत्र

प्रस्तुत किया जिसमें रेल कर्मचारियों की मांगों के लिये संयुक्त कारवाई करने का सुझाव दिया गया था। कार्यसमिति ने इस पत्र का उत्तर तैयार करके उसे भेजने का निर्णय लिया। भारतीय मजदूर संघ के संगठन मंत्री श्री रमण भाई शाह ने भी इस बैठक को सम्बोधित किया। भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री हसु भाई दवे ने बैठक का समारोप किया। उन्होंने भारतीय मजदूर संघ को प्रथम क्रमांक पर लाने में भारतीय रेल मजदूर संघ द्वारा दिये गये योगदान की सराहना की और उसे बधाई दी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८१वीं बैठक

दिनांक १ फरवरी १९६५ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ८१ वीं बैठक आई. सी.एफ. कालोनी चेन्नई में हुई। बैठक का उद्घाटन श्री पी.एन. श्रीनिवासन पूर्व महामंत्री दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ एवं श्री सी. जनक सुन्दरम पूर्व महामंत्री आई.सी.एफ. कार्मिक संघ जो प्रतिकूल परिस्थिति में दक्षिण भारत में भारतीय रेलवे मजदूर संघ का कार्य प्रारम्भ करके लाल बावटा के गढ़ में भगवाध्वज लहराया था, ने क्रमशः ध्वजारोहण एवं दीप प्रज्वलन के साथ किया। कार्यसमिति को मान्यता के बारे में अधिवक्ता आदर्श गोयल से हुई बातचीत से अवगत कराया गया। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन का इस विषय में जो मामला क्षेत्रीय श्रमायुक्त नई दिल्ली में विचाराधीन है, उसके शीघ्र निपटारे का प्रयास करने का निर्णय लिया गया।

पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट का शीघ्र प्रकाशन, ४०० रुपये प्रतिमास अन्तरिम राहत की दूसरी किश्त की शीघ्र घोषणा एवं शत प्रतिशत मंहगाई भत्ते को मूल वेतन में विलीनीकरण आदि की मांगों के लिये, सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के नेतृत्व में १३ से १७ फरवरी १९६५ तक मांग सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया। कार्यसमिति की आपातकालीन बैठक बुलाने के बारे में जानकारी दी गई। पंचम वेतन आयोग द्वारा जारी की गई प्रश्नावली का उत्तर तैयार करने के लिये ४ फरवरी १९६५ को पूना में सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के पदाधिकारियों की बैठक बुलाने और मार्च के प्रथम सप्ताह में वेतन आयोग से वार्तालाप करने के प्रयास की भी जानकारी दी गई। श्री जी.डी. सोहनी ने अपने अध्यक्षीय भाषण में समस्याओं की गम्भीरता पर प्रकाश डाला। श्रद्धेय टेंगड़ी जी ने बैठक का समारोप करते हुये देश में आर्थिक गुलामी आने के कारणों पर विस्तृत प्रकाश डाला और नई उदारीकरण आर्थिक नीति के परिणाम से उत्पन्न संकट से निपटने के लिये आर्थिक

स्वांत्रय के दूसरे युद्ध की तैयारी की आवश्यकता पर जोर दिया, जो हथियारों से नहीं बल्कि स्वदेशी की भावना जागृत करके आत्म निर्भरता के बल पर लड़ा जाएगा। उनका कहना था कि बावजूद सभी संकटों और कठिनाइयों के होते हुये भी अंतिम विजय हमारी ही होगी।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८२वीं बैठक

दिनांक १८, १९ अगस्त १९६५ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८२ वीं बैठक लखनऊ में हुई। जोनल महामंत्रियों ने गत छः महीने की रिपोर्ट प्रस्तुत की और कहा कि भारतीय मजदूर संघ, भारतीय रेल मजदूर संघ और सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ द्वारा दिये गये सभी कार्यक्रमों को धार सभाएँ, धरना और प्रदर्शन आदि के माध्यम से अच्छी तरह से कार्यान्वित किया गया है। सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के आह्वान पर १३ फरवरी १९६५ से १७ फरवरी १९६५ तक पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट शीघ्र प्रकाशित करने और उसे १ जनवरी १९६४ से लागू करने तथा अन्तरिम राहत की दूसरी किश्त तुरंत धोषित करने के लिये देशव्यापी आन्दोलन चलाया गया। १७ फरवरी १९६५ को आयोग के कार्यालय के सम्मुख धरना देकर दोपहर में सभा की गई जिसमें हजारों कर्मचारियों ने भाग लिया। सभा के पश्चात एक प्रतिनिधि मंडल ने सचिव वेतन आयोग को उनके कार्यालय में भेंट करके ज्ञापन दिया।

### उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन का अभूतपूर्व क्रमिक भूख हड़ताल

उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के महामंत्री श्री जायसवाल ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के अध्यक्ष श्री महेश कुमार पाठक के नेतृत्व में उत्तर रेलवे के मुख्यालय बड़ौदा हाउस पर तम्बू और शामियाना लगाकर ८ मई १९६५ से १६ जून १९६५ तक ४० दिन तक निरंतर क्रमिक भूख हड़ताल का आयोजन किया गया जिसमें प्रतिदिन एक एक शाखा के पदाधिकारी और कार्यकर्ता बारी बारी से आकर भाग लेते रहे। इस क्रमिक भूख हड़ताल में कुल ४२ शाखाओं से ६६५ कार्यकर्ताओं ने भाग लिया। भोजनावकाश के समय हजारों लोग एकत्रित हो जाया करते थे। भारतीय रेल मजदूर संघ के पदाधिकारियों के अतिरिक्त सांसद सर्वश्री बैकुंठ लाल शर्मा, वीरेन्द्र सिंह, ओ.पी. कोहली, उमा भारती, सुमित्रा महाजन, विश्वनाथदास शास्त्री, चेतन चौहान, सत्यनारायण जाटिया आदि ने सभा को सम्बोधित किया। अन्त में दिनांक १६ जून १९६५ को बैकुंठ लाल शर्मा, वीरेन्द्र

सिंह, ओ. पी. कोहली, चेतन चौहान के नेतृत्व में भारतीय रेल मजदूर संघ के अध्यक्ष, उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के अध्यक्ष एवं भारतीय रेलवे मजदूर संघ के उपध्यक्ष श्री महेश मुमार पाठक, उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के महामंत्री श्री लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल का एक प्रतिनिधि मंडल उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री वी.के. अग्रवाल जी से मिला और उन्हें क्रमिक अनशन के उद्देश्य से अवगत कराया।

सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवस्थी जो इस बैठक में विशेष रूप से आमंत्रित थे, कार्यसमिति को अवगत कराया कि ८ अगस्त १९६५ को पंचम वेतन आयोग ने परिसंघ को मौखिक गवाही के लिये बुलाया था। वार्तालाप में १२ जुलाई १९६४ को दिये गये ज्ञापन और ३१ मार्च १९६५ को आयोग द्वारा प्रसारित प्रश्नावली के उत्तर में उल्लेखित मांगों पर विस्तृत चर्चा हुई जिसके औचित्य को आंकड़ों के साथ तर्कपूर्ण ढंग से सिद्ध किया गया। मौखिक गवाही के लिये यद्यपि ४५ मिनट का ही समय दिया गया था किंतु वार्ता डेढ़ घंटे तक चली। उन्होंने यह भी बताया कि भारतीय रेलवे मजदूर संघ को भी सितम्बर या अक्टूबर में मौखिक गवाही के लिये बुलाया जाएगा। अतः जो विषय छूट गये हों उन्हें १५ दिन के अन्दर तैयार कर लिया जाय। महामंत्री ने मार्च में पूना के बैठक में लिये गये निर्णय के अनुसार योजना प्रकोष्ठ के लिये निम्नलिखित कार्यकर्ताओं का नाम घोषित किया।

१. लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल	उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन
२. प्रेमचन्द शर्मा	उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन
३. चिन्मय शुक्ला	उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन
४. अशोक शुक्ला	पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ
५. सूर्यकांत शर्मा	पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद
६. विद्याधर	पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद
७. ए.के. झालटे	मध्य रेलवे कर्मचारी संघ
८. एस.जी. व्यवहारे	दक्षिण पूर्व रेलवे मजदूर संघ
९. वेन्कट रमन	दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ
१०. नारायण के के देवन	दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ

११. के. स्वयंभूवू	दक्षिण मध्य रेलवे मजदूर संघ
१२. दत्ता रावदेव	भारतीय रेलवे मजदूर संघ
१३. श्री निवास जोशी	भारतीय रेलवे मजदूर संघ
१४. दामोदर प्रसाद शर्मा	भारतीय रेलवे मजदूर संघ
१५. कैलाश नाथ शर्मा	भारतीय रेलवे मजदूर संघ

केंद्रीय कार्यसमिति ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ का ११वाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन दिसंबर १९६५ में विजयवाड़ा में करने का निर्णय लिया और इसकी व्यवस्था की जिम्मेदारी श्री पी.वी.एल.एन. शर्मा को सौंपी। इस अवसर पर रेलवे श्रमिक वार्ता का विशेष अंक निकालने का निर्णय लिया गया जिसके लिये सभी कार्यकर्ताओं से विज्ञापन जुटाने की अपील की गई।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८३वीं बैठक

दिनांक ८ दिसंबर १९६५ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८३वीं बैठक विजयवाड़ा में हुई। इस बैठक में माननीय टेंगड़ी जी और हँसु भई दवे विशेष रूप से उपस्थित थे। अधिवेशन के स्वागताध्यक्ष श्री सुब्बाराव जी का परिचय इन सबसे करवाया गया। अधिवेशन की व्यवस्था में लगी विभिन्न समितियों के कार्य की समीक्षा के बाद कार्यसमिति के एक एक सदस्य को एक एक समिति में देखभाल के लिये नामित किया गया। अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाले महामंत्री के तीन वर्ष के प्रतिवेदन और आय व्यय के ब्यौरे की पुष्टि की गई तथा अधिवेशन में पारित होने वाले प्रस्तावों के प्रारूप पर गहन विचार विमर्श और सुझावों के पश्चात उनका अनुमोदन किया गया। श्री हँसु भाई दवे ने अधिवेशन के लिये की गई व्यवस्था पर संतोष प्रकट करते हुये श्री सुब्बाराव जी के योगदान की भूरि भूरि प्रशंसा की।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का ११वाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन

भारतीय रेल मजदूर संघ का ११वाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन दिनांक ६ दिसंबर १९६५ को विजयवाड़ा के कारपोरेशन हाल कला कक्षम में प्रारम्भ हुआ, जिसमें सभी रेलों से १६०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया। स्वागताध्यक्ष श्री सुब्बाराव जी ने मंच पर उपस्थित सभी गणमान्य व्यक्तियों एवं हाल में बैठे हुये प्रतिनिधियों का भावभीनी उद्गारों से स्वागत किया और विजयवाड़ा के ऐतिहासिक एवं वर्तमान महत्व और महिमा की चर्चा की तथा मंच पर

विराजमान अतिथियों को पुष्पहार अर्पित किया। स्वागताध्यक्ष का परिचय श्री पी. वी. एल. एन. शर्मा ने करवाया और भारतीय रेल मजदूर संघ के अध्यक्ष ने स्वागताध्यक्ष को पुष्पाहार पहना कर उनके योगदान की प्रशंसा की। अधिवेशन का विधिवत उद्घाटन श्रद्धेय दत्तोपंत ठेंगड़ी जी ने किया। उन्होंने अपने उद्घाटन भाषण में भारत सरकार की मजदूर विरोधी नीति की कटु आलोचना की और कहा कि भूमंडलीकरण और उदारीकरण के नाम पर बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के घुसपैठ के कारण बेकारी की समस्या बढ़ से बढ़तर होती जा रही है। विदेशी आर्थिक एवं सांस्कृतिक आक्रमण से देश का वातावरण दूषित हो रहा है। विश्व बैंक अन्तर्राष्ट्रीय, मुद्रा कोष और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के षडयंत्र से देश आर्थिक गुलामी की कगार पर पहुंच चुका है और भारत के राजनेता कुर्सी की छीनाझपटी में लिप्त हैं तथा विदेशी आर्थिक शक्तियों के इस खतरे से बेखबर हैं। अतः आर्थिक स्वातंत्र्य का यह दूसरा युद्ध केवल मजदूर और किसान ही लड़ सकते हैं जिसे स्वदेशी जागरण मंच ने आरम्भ कर दिया है। इसकी चेतावनी भारतीय मजदूर संघ ने एक दशक पूर्व ही दी थी। तब यह बात लोगों की समझ में कम आ रही थी और वे डंकल प्रस्ताव, विश्व व्यापार संगठन तथा पेटेन्ट कानून में परिवर्तन में निहित खतरे को नजरान्दाज कर रहे थे। लगता है कुछ राजनेता और नौकरशाह अपने निजी स्वार्थ के कारण इन शक्तियों के हाथों बिक चुके हैं, जो प्रत्यक्ष और परोक्ष रूप से इनके समर्थन में तर्क कुतर्क प्रस्तुत करते हुये इक्कीसवीं सदी का सब्जबाग दिखा रहे हैं। ऐसे तथाकथित बुद्धिवादियों से सदैव सावधान रहना चाहिए। इस अवसर पर आन्ध्र प्रदेश के सांसद श्री वी. दत्तात्रय, जो मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित थे हिन्दी में अपना विचार प्रकट करते हुये रेलवे मंत्रालय और रेल प्रशासन की नीतियों की घोर निन्दा की और कहा कि वे रेलवे को निजीकरण की ओर ढकेलते जा रहे हैं, तथा ढेकेदारी प्रथा आदि के कारण रेल उद्योग को बरबाद करने पर तुले हैं। आज रेलवे की दुर्दशा के लिये रेल मंत्रालय और रेल अधिकारी ही जिम्मेदार हैं। अध्यक्ष ने अपने अध्यक्षीय भाषण में गत तीन वर्ष की घटनाओं पर विस्तृत प्रकाश डालते हुये आज की कठिन परिस्थिति के लिये सरकार की आर्थिक नीति को जिम्मेदार ठहराया जिसके लिये कई उदाहरण पेश किये और चेतावनी दी कि या तो सरकार वर्तमान समस्याओं को पूरी तरह से समझने का प्रयत्न करे अथवा दुष्परिणामों को भोगने के लिए तैयार रहे। महामंत्री ने गत तीन वर्षों का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया तथा कोषाध्यक्ष ने गत तीन वर्षों के आय व्यय का



ब्योरा प्रस्तुत किया, जो विचार विमर्श और प्रश्नोत्तर के पश्चात सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। कार्याध्यक्ष ने रेलवे बोर्ड के हिन्दी निदेशक श्री महेश चन्द्र गुप्त, का जो इस अधिवेशन में विशेष रूप से आमंत्रित थे, का परिचय करवाया और उनसे सभा को सम्बोधित करने का आग्रह किया। श्री गुप्ता ने रेलवे में हिन्दी को प्रोत्साहन देने के लिये उठाये गये कदमों से सभा को अवगत कराया और अहिन्दी भाषी क्षेत्रों में भी हिन्दी में कामकाज करने की आवश्यकता पर जोर दिया और इसके लिये भारतीय रेलवे मजदूर संघ से सहयोग करने की अपील की। सायंकाल एक लम्बा और संगीन जुलूस सभा स्थल से निकल कर एक घंटे तक विजयवाड़ा का चक्रमण करते हुए सभास्थल पर पहुंचकर सभा में परिणित हो गया जिसे श्रद्धेय ठेंगड़ी जी ने सम्बोधित किया। उन्होंने कहा कि सरकार की गलत आर्थिक नीति और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों की घुसपैठ के कारण छोटे और मझोले कुटीर उद्योग बन्द होते जा रहे हैं। इससे करोड़ों लोग बेकार हो जाएंगे। दूसरे दिन प्रतिनिधि सभा में वर्तमान आर्थिक नीति और रेल कर्मचारियों की समस्याओं से संबंधित कई प्रस्ताव गहन विचार विमर्श के पश्चात, जिसमें अधिकांश प्रतिनिधियों ने भाग लिया और अपने सुझाव और विचार प्रकट किये, पारित किये गये। भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय मंत्री एवं भारतीय रेल मजदूर संघ के प्रभारी श्री राम दास पांडे ने सभा को सम्बोधित करते हुये ग्रामीण बैंक वकर्स आर्गनाइजेशन द्वारा निकाली गई चेतना यात्रा की रिपोर्ट दी और रेल कर्मचारियों को आकर्षित करने के लिये भारतीय रेल मजदूर संघ से भी इस प्रकार के कार्यक्रम करने की अपील की। तत्पश्चात भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री श्री हसु भई दवे की अध्यक्षता में आगामी वर्ष के लिये नये पदाधिकारियों का निर्वाचन सर्वसम्मति से सम्पन्न हुआ।

अधिवेशन का समारोप श्रद्धेय ठेंगड़ी जी ने अपने उत्साहवर्द्धक एवं प्रेरणदायक सम्बोधन से किया। उन्होंने तत्कालीन परिस्थितियों में व्याप्त जटिल आर्थिक एवं सामाजिक समस्याओं पर विस्तृत प्रकाश डाला। उन्होंने चुनौति भरी कठिनाईयों पर विजय पाने के लिये कार्यकर्ताओं से संगठन मजबूत बनाने और संघर्ष के लिये तैयार रहने की अपील की। वे द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान श्री चर्चिल का और कोंडाना गढ़ पर विजय प्राप्त करने के लिये शिवाजी और श्री तानाजी मालसुरे का उदाहरण देते हुये संकट पर विजय प्राप्त करने के लिये खून और पसीने की मांग की।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ८४ वीं बैठक

दिनांक २६, ३० जून १९६६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८४वीं बैठक नजीबाबाद में हुई। महामंत्री ने अपनी रिपोर्ट में कहा कि सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के आह्वान पर १७ जून १९६६ से २२ जून १९६६ तक देशव्यापी मांग सप्ताह मनाया गया और परिसंघ के माध्यम से आयोग को ज्ञापन भेजा गया। संगठनात्मक विषयों की चर्चा के दौरान भारतीय रेल मजदूर संघ के सहायक महामंत्री श्री प्रेमचन्द्र शर्मा ने, रेलवे कोच फैक्टरी कपूरथला में हाल ही में घटी हुई घटनाओं का संक्षिप्त विवरण प्रस्तुत किया। विवरण में कहा गया कि कारखाने में होने वाले काम को निजी ठेकेदारों से करवाये जाने के विरोध में अपनी यूनियन ने आन्दोलन किया था फलस्वरूप प्रशासन ने पांच कार्यकर्ताओं को नौकरी से बरखास्त कर दिया था। इस पर आन्दोलन और भड़का और अंत में प्रशासन को मजबूर होकर यूनियन से समझौता करना पड़ा और नौकरी से निकाले हुये कार्यकर्ताओं को पुनः काम पर वापस लेने के लिये सहमत होना पड़ा। संगठन मंत्री दत्ता रावदेव ने कहा कि योजना प्रकोष्ठ के गठन का उद्देश्य युवा कार्यकर्ताओं को समुचित रूप से प्रशिक्षित करके भविष्य में भारतीय रेल मजदूर संघ के उत्तरदायित्व को ठीक ढंग से संभालने के लिये तैयार करना है। इसके गठन का निर्णय मार्च १९६५ में भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय मंत्री श्री मुकुंद राव गोरे के परामर्श से गहन विचार विमर्श के पश्चात् किया गया था। अभी तक इसकी दो बैठकें हो चुकी हैं। दोनों बैठकों का मार्गदर्शन श्री गोरे जी ने किया है। कार्यसमिति ने इसे चालू रखने के लिये सर्वसम्मति से सहर्ष सहमति प्रदान की। कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ का सम्मेलन दिनांक २०, २१ जुलाई १९६६ को आर. के. पुरम नई दिल्ली में होगा। इसमें प्रतिनिधित्व करने के लिये सर्वश्री महेश कुमार पाठक, लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल, प्रेमचंद्र शर्मा, सुरेश कुमार सिंघल, अशोक शुक्ला, काली कुमार, डी.एन. रस्तोगी, ए.के. चक्रवर्ती, नारायण केकादेवन, दिनेश बाबू, एम. वी. रामाराव, वी, एस. सुब्रह्मनियम, पारितोष पाठक, योगेश शर्मा का चयन किया गया। पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट के प्रकाशन में हो रहे विलम्ब के विरोध में १८ मई से २५ मई १९६६ तक निषेध सप्ताह मनाने का निर्णय लिया गया, जिसका क्रियान्वयन सभी रेलों पर बड़े जोरदार ढंग से हुआ।

बैठक का समारोप भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय मंत्री श्री मुकुंद राव गोरे ने अपने डेढ़ घंटे के भाषण में वर्तमान आर्थिक संकट के

कारणों पर विस्तृत प्रकाश डालते हुये विश्व बैंक, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्राकोष, विश्व व्यापार संगठन बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के माध्यम से भूमंडलीकरण के नाम पर आर्थिक साम्राज्यवाद के आक्रमण से आर्थिक स्वातंत्र्य को अक्षुण्ण बनाने की अपील की।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८५वीं बैठक

दिनांक १५, १६ दिसंबर १९६६ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८५वीं बैठक गार्डन रीच कलकत्ता में हुई। संगठन मंत्री दत्ता राव देव ने रिपोर्ट देते हुये कहा कि सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के आह्वान पर १६ सितम्बर १९६६ से २३ सितम्बर १९६६ तक सम्पूर्ण रेलवे पर काला बिल्ला लगाकर द्वारा सभाओं, धरना और प्रदर्शन के द्वारा मांग सप्ताह मनाया गया। किन्तु जब वेतन आयोग और भारत सरकार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा तब परिसंघ के नेतृत्व में २६, २७, २८ एवं २९ नवम्बर १९६६ को लगातार चार दिन तक आयोग के कार्यालय पर धरना दिया गया जिसमें भारतीय रेल मजदूर संघ, भारतीय प्रतिरक्षा मजदूर संघ, भारतीय डाक कर्मचारी महासंघ, भारतीय टेलीकॉम कर्मचारी संघ, केंद्रीय सरकारी कर्मचारी संघ आदि ने बारी बारी से भाग लिया। प्रतिदिन डेढ़ सौ से दो सौ लोग तक धरने पर बैठते रहे। भोजनावकाश के समय धरना स्थल पर हजारों कर्मचारियों की भीड़ को भारतीय मजदूर संघ के वरिष्ठ अधिकारियों सर्वश्री वेणू गोपाल, ओम प्रकाश अग्धी, राम प्रकाश मिश्र, प्रेमनाथ शर्मा, मुकुंद राव गोरे के अलावा सांसद सर्वश्री जगत वीर द्रोण, बैकुंठ लाल शर्मा, सत्य नारायण जाटिया, शंकर जायसवाल, सुषमा स्वराज आदि ने सम्बोधित किया और पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट शीघ्र प्रकाशित करने की मांग की। परिसंघ ने शीघ्र रिपोर्ट प्रकाशित करवाने के लिये ६ दिसम्बर १९६६ से देशव्यापी हड़ताल की नोटिस दी। परिणामस्वरूप २६ नवम्बर १९६६ को केंद्रीय श्रमायुक्त ने नई दिल्ली में परिसंघ के नेताओं को वार्ता हेतु श्रम शक्ति भवन में बुलाया। परिसंघ से सम्बद्ध महासंघों के महामंत्री भारतीय मजदूर संघ के वरिष्ठ नेता पूर्व महामंत्री और अध्यक्ष श्री राज कृष्ण भक्त के नेतृत्व में श्रम मंत्रालय से वार्तालाप में भाग लिया। सरकार की ओर से अतिरिक्त केंद्रीय श्रमायुक्त तथा पोस्टल व टेलीकॉम विभाग के अधिकारीगण उपस्थित थे। वार्तालाप के दौरान पंचम वेतन आयोग के अध्यक्ष न्यायमूर्ति पांडियन के इस आश्वासन पर कि आयोग की रिपोर्ट ३१ जनवरी १९६७ तक हर हालत में प्रकाशित कर

दी जायगी, हड़ताल की नोटिस वापस ले ली गई। केंद्रीय श्रमायुक्त ने ६ जनवरी १९६७ को पुनः परिसंघ को वार्ता हेतु आमंत्रित किया। इसमें आयोग के अध्यक्ष न्यायमूर्ति पांडियन स्वयं उपस्थित होकर ३१ जनवरी १९६७ के पहले रिपोर्ट प्रकाशित करने का वायदा किया और कहा कि इस विषय पर अब आगे और आन्दोलन की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। उन्होंने अपने वायदे के अनुसार ३० जनवरी १९६७ को पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट प्रकाशित करवा दी।

कार्यसमिति ने सर्वोच्च समिति जिसकी बैठक १५ दिसम्बर १९६६ को गार्डनरीच कलकत्ता में हुई थी, में लिये गये निर्णय की पुष्टि की और अक्टूबर या नवम्बर १९६७ में दिल्ली में विराट प्रदर्शन करने का निर्णय लिया। वर्ष १९६७ को 'संगठन वर्ष' मनाने का निश्चय किया गया। नई नई शाखाओं का गठन करने, प्रशासन के साथ अधिकाधिक पत्र व्यावहार करने और प्रचार के हर सम्भव साधनों को अमल में लाने का निर्णय किया गया। परिसंघ से आग्रह किया गया कि श्रम मंत्रालय और वेतन आयोग अपने वायदे को पूरा नहीं करता तो निरंतर भूख हड़ताल का आयोजन करें जिसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ दस दिनों तक लगातार भाग लेता रहेगा और किसी भी दिन ५१ प्रतिनिधि से कम भूख हड़ताल पर नहीं बैठेंगे। बैठक का समारोप श्री रामदास पांडेय ने अपने जोशीले और सारगर्भित भाषण से किया।

### केंद्रीय कार्यसमिति की ८६वीं बैठक : पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट पर प्रतिक्रिया

दिनांक २३, २४ अप्रैल १९६७ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८६वीं बैठक एम.पी. क्लब साउथ एवेन्यू नई दिल्ली में हुई जिसमें सर्वप्रथम पंचम केंद्रीय वेतन आयोग जिसकी रिपोर्ट ३० जनवरी १९६७ को प्रकाशित हो चुकी थी, के विशद विश्लेषण और गहन अध्ययन के पश्चात् गहरा असंतोष प्रकट किया गया। क्योंकि इस रिपोर्ट में न्यूनतम वेतन ३००० प्रतिमास के बजाय केवल २४४० रुपया प्रतिमास देने की सिफारिश की गई थी और लागू करने की तारीख १.१.६४ के बजाय १.१.६६ निश्चित की गई थी। अतः परिसंघ के आवाहन पर २४ फरवरी १९६७ से २८ फरवरी १९६७ तक देशव्यापी निषेध सप्ताह मनाया गया और परिसंघ के नेतृत्व में एक प्रतिनिधि मंडल, जिसमें कार्याध्यक्ष दामोदर प्रसाद शर्मा शामिल थे वित्त मंत्रालय के व्यय वित्त सचिव को मिलकर वेतन आयोग की सिफारिशों में निहित अनियमितताओं, आकस्मिक छुट्टी में कटौतियों और अन्य विसंगतियों को दूर करने तथा न्यूनतम वेतन

२४४० रुपये से बढ़ाकर ३००० रुपये प्रतिमास करने की मांग की और ज्ञापन दिया। व्यय वित्त सचिव ने प्रतिनिधि मंडल को आश्वासन दिया कि वे यह ज्ञापन वित्तमंत्री को तुरन्त भेज देंगे और रिपोर्ट का क्रियान्वयन शीघ्र किया जाएगा। इसी संदर्भ में २६, २७, २८, मार्च १९६७ को केन्द्र सरकार के सभी प्रतिष्ठानों पर धरना प्रदर्शन, द्वार सभा आदि करके चेतावनी दिवस मनाया गया। दि. २२, २३, अप्रैल १९६७ को जंतर मंतर, नई दिल्ली में परिसंघ के नेतृत्व में दो दिवसीय धरना दिया गया और सरकार को ज्ञापन दिया गया। इस धरने में भारतीय रेल मजदूर संघ के सैकड़ों कार्यकर्ताओं ने भाग लिया। संगठन मंत्री श्री दत्ताराव देव ने वेतन आयोग की रिपोर्ट पर चर्चा करते हुये कार्यसमिति को अवगत कराया कि २४ और २५ मई १९६७ को सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ की बैठक देहरादून में होगी। अतः उसमें परिचर्चा के लिये कार्यसमिति की समन्वित राय जानने की आवश्यकता है। जो भी कार्यक्रम निश्चित किये जाएंगे उनको प्रभावी ढंग से अमल में लाने के लिये अभी से तैयारी प्रारम्भ कर देनी चाहिये। महामंत्री श्री श्रीनिवास जोशी ने नागपुर में भारतीय मजदूर संघ की राष्ट्रीय कार्यसमिति द्वारा किये गये निर्णय से कार्यसमिति को अवगत कराया जिसमें २८ अगस्त १९६७ से ३० अगस्त १९६७ तक हैदराबाद में चिन्तन वर्ग लेने का निर्णय लिया गया था। इस चिंतन वर्ग में भाग लेने के लिये भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से २० पदाधिकारियों और कार्यसमिति के सदस्यों का चयन किया गया। इस बैठक को भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय मंत्री श्री प्रेम नाथ शर्मा और मुकुन्द राव गोरे ने सम्बोधित किया। श्री गोरे ने अपने सम्बोधन में कार्यकर्ता, कार्यालय, कोष, कार्यक्रम और कालवद्धता की विशेषताओं और आवश्यकताओं की रोचक व्याख्या की। प्रेमनाथ शर्मा ने अपने अब तक के कार्यालयी अनुभव से बैठक को लाभान्वित कराया। बैठक का समारोप राम दास पांडे ने किया और कहा कि जो भी कार्यक्रम निश्चित किये जाते हों वह सूझबूझ के साथ किये जाय तथा उनका क्रियान्वयन समय सीमा के अन्दर अवश्य किया जाय जिससे कर्मचारियों में संगठन की विश्वसनीयता बनी रहे।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८७वीं बैठक

दिनांक २०, २१ सितम्बर १९६७ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ८७वीं बैठक सिकन्दराबाद में हुई। कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि भारत सरकार द्वारा पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट को लागू करने के लिये आदेश पत्र जारी

करने में हो रहे विलम्ब से क्षुब्ध होकर सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ ने पुनः २५ जून १९६७ से देशव्यापी अनिश्चित कालीन हड़ताल की नोटिस भारत सरकार को दी थी और मान्यता प्राप्त महासंघों से जो संयुक्त सलाहकार समिति में प्रतिनिधित्व करते हैं, इस हड़ताल में साथ देने की अपील की थी किन्तु उन्होंने यह कहकर कि रिपोर्ट लागू होने में अभी बहुत विलम्ब नहीं हुआ है, हड़ताल में साथ देने से इंकार कर दिया। अतः परिसंघ ने अपने ही बलबूते पर देश भर में हड़ताल का वायुमंडल उत्पन्न कर दिया और सरकारी प्रतिष्ठानों के सभी उद्वेलित कर्मचारियों ने हड़ताल का जोरदार समर्थन करने का निश्चय कर लिया। परिणाम स्वरूप भारत के तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री आई.के. गुजराल ने २४ जून १९६७ को सायं ४ बजे परिसंघ के प्रतिनिधि मंडल को वार्ता हेतु आमंत्रित किया। परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवस्थी के नेतृत्व में आठ सदस्यीय प्रतिनिधि मंडल ने प्रधानमंत्री से भेंट करके वेतन आयोग द्वारा अनुशंसित २४४० न्यूनतम वेतन को ३००० प्रतिमास करने, आकस्मिक छुट्टी में की गई कटौती को वापस लेने, परिवहन भत्ता में वृद्धि करने, अन्य विसंगतियों को दूर करने तथा रिपोर्ट को तुरन्त लागू करने की मांग की। आधे घंटे के वार्तालाप के बाद प्रधानमंत्री महोदय ने न्यूनतम वेतन २४४० रुपये में कुछ वृद्धि करने और २० जुलाई १९६७ से पूर्व, रिपोर्ट को स्वीकार करके लागू करने का आश्वासन दिया और परिसंघ से प्रस्तावित हड़ताल की नोटिस वापस लेने की अपील की। इसका प्रसारण सारे देश में हुआ और प्रधानमंत्री ने अपने वायदे के अनुसार १८ जुलाई १९६७ को पंचम वेतन आयोग की रिपोर्ट को स्वीकार कर लिया तथा स्केल १ और स्केल २ को संशोधित करते हुये न्यूनतम वेतन २५५० और २६०५ रूपया प्रतिमास कर दिया और फिटमेंट फार्मूला २० प्रतिशत से बढ़ाकर ४० प्रतिशत कर दिया। कार्याध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री नरसिंहा राव की मुलाकात के पश्चात पंचम वंतन आयोग की नियुक्ति से लेकर अब तक की घटनाओं पर विस्तृत प्रकाश डालते हुये समय समय पर जे.सी.एम. में मान्यता प्राप्त महासंघों और सरकार की सांठगांठ से कर्मचारियों के साथ की गई गद्दारी का पर्दाफाश किया। इसे प्रचारित और प्रसारित करने के लिये अभिलेख और पत्रक तैयार करने की जिम्मेदारी श्री लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल को सौंपी गई। केंद्रीय कार्यसमिति ने नवम्बर १९६८ में भारतीय रेलवे मजदूर संघ का १२वाँ त्रिवार्षिक अधिवेशन मध्य रेलवे के ऊपर करने का निर्णय लिया और समय तथा स्थान निश्चित करने की जिम्मेदारी मध्य रेलवे

कर्मचारी संघ को सौंपी गई। अध्यक्ष ने बैठक का समारोप करते हुये कहा कि भारतीय रेल मजदूर संघ मजदूर हित की रक्षा के साथ साथ राष्ट्र निर्माण का भी माध्यम है अतः अन्य मजदूर संघों से इसकी तुलना नहीं की जानी चाहिये।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८८वीं बैठक

दिनांक २१, २२ मार्च १९६८ को केंद्रीय कार्यसमिति की ८८वीं बैठक त्रिची में हुई। जोनल महामंत्रियों की गत छः माह की रिपोर्टिंग के पश्चात कार्याध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने कार्यसमिति को अहमदाबाद उच्च न्यायालय द्वारा पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के पक्ष में दिये गये उस निर्णय से अवगत कराया जिसमें कहा गया है कि श्रम न्यायालय अथवा अन्य न्यायालय में रेल प्रशासन और रेल कर्मचारी के मध्य चालू विवाद में पैरवी करने के लिये रेल कर्मचारियों को चाहे वे अमान्यता प्राप्त यूनियन से संबन्धित ही क्यों न हों, स्पेशल कैज्यूअल लीव अवश्य देना चाहिये। किंतु रेल प्रशासन अभी तक उच्च न्यायालय के इस आदेश का पालन नहीं कर रहा है। अतः संघ पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के विरुद्ध न्यायालय की आदेश की अवज्ञा करने के लिये वाद दाखिल करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है। उन्होंने बताया कि मान्यता के लिये उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन द्वारा, श्रमायुक्त के न्यायालय दिल्ली में दायर मामला अपने अंतिम चरण में है। तत्पश्चात महासचिव ने प्रंचम वेतन आयोग की संस्तुतियों की विस्तृत चर्चा करते हुये ध्यान में लाई गई विसंगतियों पर प्रकाश डाला और इस संदर्भ में उप सचिव श्री श्रीराम सोनी द्वारा किये जा रहे पत्र व्यवहार से कार्यसमिति को अवगत कराया। अन्य सदस्यों ने भी विभिन्न श्रेणीगत उत्पन्न विसंगतियों से कार्यसमिति को अवगत कराया। श्री राम सोनी ने सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवस्थी का वह पत्र जिसमें सभी विभागों में एक जैसी विसंगतियों का उल्लेख किया गया है, कार्यसमिति के सम्मुख प्रस्तुत किया। परिसंघ ने अपने इस पत्र के द्वारा सभी संलग्न महासंघों को १३ अप्रैल से १६ अप्रैल १९६८ तक जागरण सप्ताह जोरदार ढंग से मनाने का निर्देश दिया है। महासचिव ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ का बारहवां त्रैवार्षिक अधिवेशन १२ और १३ अक्टूबर १९६८ को मुम्बई, दादर में करने की सूचना दी और कहा कि मुम्बई में अधिवेशन करना बहुत खर्चीला होगा। अतः अभी से धन एकत्रित करने और विज्ञापन जुटाने के प्रयास में तन मन धन से जुटना होगा।

इसके लिये कार्यसमिति ने कूपन छपवाने और स्मारिका निकालने की अनुमति प्रदान की। संगठन मंत्री श्री दत्ताराव देव ने कुछ जोनल रेलवे के नये नवजवान और साहसी निर्वाचित महामंत्रियों का अभिनन्दन करते हुये कार्यसमिति से उनका परिचय कराया और इच्छा प्रकट की कि इस प्रकार रचनात्मक परिवर्तन हर जोनल रेलवे और भारतीय रेल मजदूर संघ के पदाधिकारियों के चुनाव में भी होना चाहिये। रावदेव ने सम्पूर्ण परिदृश्य में बदलाव को देखते हुये आलस्य, निराशा, हताशा और कुंठा को त्याग कर अनुकूल परिस्थिति का भरपूर लाभ उठाने के लिये सदस्य, शाखा और सक्रिय कार्यकर्ताओं की संख्या बढ़ाने का आग्रह किया तथा आम कर्मचारियों को संगठन से जोड़ने के लिये उनकी समस्याओं और वेतन आयोग की विसंगतियों को एकत्रित करने के काम में पूरी तरह से जुट जाने की अपील की। श्री गनेशन ने त्रिची के कार्यकर्ताओं की ओर से कार्यसमिति के सदस्यों का सहर्ष अभिनन्दन किया और बैठक की सफलता के लिये कार्यकर्ताओं के परिश्रम और ईश्वरीय कृपा को ही एक मात्र कारण बताया। अध्यक्ष ने बैठक का समारोप करते हुये कार्यकर्ताओं से अधिकारों को प्राप्त करने और कर्तव्यों का निर्वाह करने के लिये नई कार्य संस्कृति अपनाने की अपील की और नये वातावरण में शासन और प्रशासन को प्रति सहयोग देते रहने का आश्वासन दिया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ८६वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमितिकी ८६वीं बैठक दिनांक ३०, ३१ जुलाई १९६८ को फराह (मथुरा) में हुई। क्षेत्रीय महामंत्रियों ने अपने अपने जोनल रेलवे पर सम्पन्न हुये कार्यक्रमों की रिपोर्ट प्रस्तुत की और आगामी कार्यक्रमों के बारे में सुझाव दिये। केन्द्रीय पदाधिकारियों के प्रवास का कार्यक्रम निश्चित हुआ। इसके अलावा भारतीय रेलवे मजदूर संघ के बारहवें त्रैवार्षिक अधिवेशन की तैयारियों पर विस्तार से चर्चा हुई।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ९०वीं बैठक

दिनांक ११ अक्टूबर १९६८ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ९० वीं बैठक दादर मुम्बई में हुई। इस बैठक में सर्वप्रथम १२, १३ अक्टूबर को होने वाले भारतीय रेल मजदूर संघ के बारहवें त्रिवार्षिक अधिवेशन की तैयारियों की पूरी जानकारी प्राप्त की गई। निधि संकलन और विज्ञापन से प्राप्त धन का अनुमान लगाया गया। अधिवेशन में भाग लेने वाले प्रतिनिधियों की संख्या



की गणना की गई और उनके रहने आदि की व्यवस्था की जानकारी संलग्न महासंघों के महामंत्रियों को पूरे ब्यौरे के साथ दी गई। महासचिव ने गत तीन वर्षों की रिपोर्ट और कोषाध्यक्ष ने आय व्यय का ब्यौरा कार्यसमिति के सम्मुख प्रस्तुत किया, जिसका कार्यसमिति ने सर्वसम्मति से अनुमोदन किया। अधिवेशन में पारित होने वाले प्रस्ताव का प्रारूप अध्यक्ष ने पढ़ कर सुनाया जिसे कार्यसमिति ने संक्षिप्त विचार विमर्श के पश्चात कुछ सुझावों और संशोधन के साथ अनुमोदित किया। संगठन सचिवों ने अपने अपने क्षेत्र की गत तीन वर्षों की गतिविधियों की रिपोर्ट दी। इस अवसर पर श्रद्धेय ठेंगड़ी जी, माननीय रमन भाई शाह के साथ सभागार में पधारे और अधिवेशन की व्यवस्था के विषय में तथा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे पर वर्तमान परिस्थितियों के बारे में पूछताछ की और पूरी जानकारी प्राप्त होने पर संतोष प्रकट किया। सर्वश्री ठेंगड़ी जी, रमन शाह जी, रामदास पांडे जी के प्रति धन्यवाद ज्ञापन के पश्चात बैठक समाप्त हुई।

### बारहवां त्रिवार्षिक अधिवेशन

भारतीय रेल मजदूर संघ का बारहवां त्रिवार्षिक अधिवेशन दिनांक १२, १३ अक्टूबर १९६८ को राजा शिवाजी विद्यालय दादर मुम्बई में सम्पन्न हुआ जिसमें २५०७ प्रतिनिधियों ने भाग लिया। झंडोत्तोलन एवं दीप प्रज्वलन के पश्चात अध्यक्ष ने विश्वकर्मा की प्रतिमा पर पुष्पहार चढ़ाया और स्वर्गीय श्री शरद देवधर एवं श्री गणेश दिनकर सोहनी के चित्र पर भी माल्यार्पण किया। कार्याध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने मंच पर उपस्थित श्रीमती गणेश दिनकर सोहनी का परिचय कराते हुये उनका गुणगान किया और सभागार में उपस्थित सभी प्रतिनिधियों की ओर से उनका अभिवादन करते हुये उन्हें गुलदस्ता भेंट किया। संगठन सचिव दत्तारावदेव ने स्वागताध्यक्ष श्री वामन प्रभु देसाई का परिचय सभागार में उपस्थित सभी सज्जनों एवं मंच पर विराजमान गणमान्य व्यक्तियों, पदाधिकारियों और प्रमुख अतिथियों से करवाया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ के प्रथम पूर्व सचिव एवं द्वितीय पूर्व कोषाध्यक्ष और आज के स्वागताध्यक्ष श्री वामन प्रभु देसाई ने मंच पर विराजमान महानुभावों एवं सभाकक्ष में विद्यमान आमंत्रित नागरिकों एवं प्रतिनिधियों का पुष्पहारों एवं हर्षित सुमन से स्वागत किया। उन्होंने अपने स्वागत भाषण में मुम्बई महानगर का महिमा गान करते हुये इसे भारत की आर्थिक एवं औद्योगिक राजधानी तथा भारत के प्रवेश द्वार के नाम से सम्बोधित किया और कहा कि सभी मजदूर महासंघों की जन्मस्थली मुम्बई ही है। स्वर्गीय नारायण मेघा जी

लोखड़े, श्री मा.ना. जोशी, श्री अमृत पाद डांगे और भारतीय मजदूर संघ के वर्तमान अध्यक्ष श्री रमन भाई शाह इसी शहर की देन हैं। स्वदेशी की सर्वप्रथम लड़ाई यहीं से प्रारम्भ हुई थी जिसमें श्री बाबू गेनू जैसे मजदूर शहीद हुये थे। ८ अगस्त १९४२ को महात्मा गांधी ने अंग्रेजों भारत छोड़ो आन्दोलन का नारा यहीं से बुलन्द किया था। आज जिस रेल उद्योग से हम सब जुड़े हैं उसकी शुरुआत भी १६ अप्रैल १८५३ को यहीं से हुई थी और पहली रेल गाड़ी मुम्बई से थाना तक चली थी। आप ने अपने भाषण में भारतीय रेल मजदूर संघ की स्थापना काल से लेकर आज तक की गई प्रगति का विहंगावलोकन करते हुये रेलवे पर दो मान्यता प्राप्त महासंघों के होते हुये भी भारतीय रेल मजदूर संघ के परिस्थितिजन्य निर्माण की आवश्यकता पर विस्तृत प्रकाश डाला और उसकी विशेषताओं का वर्णन करते हुये अन्य मजदूर संघों की तुलना में इसे एक अनूठा मजदूर संगठन बताया जो मजदूर हित, उद्योगहित और राष्ट्र हित को अन्योन्याश्रित मानते हुये वर्ग संघर्ष की कल्पना को अमान्य करके राष्ट्रीय समग्रता का उद्घोषक है। आपने मंच पर विराजमान रेल राज्य मंत्री माननीय राम नायक जी की ओर इशारा करते हुये भविष्य में उन्हें कैबिनेट स्तर का रेलमंत्री बनने और भारतीय रेलवे मजदूर संघ के साथ अब तक राजनीतिक आधार पर द्वेष भाव के कारण जारी मान्यता संबंधी अन्याय को शीघ्र दूर करने और रेलवे इस्टेब्लिशमेंट मैनुअल में उल्लिखित शर्तों के आधार पर मान्यता देने की प्रबल आशा और शुभ कामना प्रकट की। अध्यक्ष ने भी वामन प्रभु देसाई द्वारा भारतीय रेल मजदूर संघ की स्थापना से लेकर आज तक की की गई सेवा और योगदान की विस्तृत चर्चा करते हुये, उनका पुष्प हारों से स्वागत किया। उन्होंने कहा कि आप हमारे स्वागताध्यक्ष ही नहीं बल्कि हमारे निर्माता भी हैं। तत्पश्चात श्रद्धेय ठेंगड़ी जी ने रेल राज्य मंत्री जी का परिचय देते हुये स्पष्ट शब्दों में कहा कि राम नायक जी यहां केवल रेल मंत्री की हैसियत से नहीं बल्कि इस नगर के जन प्रतिनिधि और सामाजिक कार्यकर्ता के नाते यहां आमंत्रित हैं। श्री राम नायक जी अपने सम्बोधन में रेल कर्मचारियों की उचित मांगों की पूर्ति और उनकी समस्याओं को यथा सम्भव सुलझाने का आश्वासन दिया और रेलवे के काम काज में सुधार लाने तथा रेल सेवा को और सक्षम बनाने के लिये भारतीय रेल मजदूर संघ के सहयोग की आवश्यकता पर जोर दिया। श्रद्धेय ठेंगड़ी जी ने माननीय राम नायक जी के प्रति धन्यवाद ज्ञापन करते हुये कहा कि भारतीय रेल मजदूर संघ सदैव से ही प्रति सहयोग की नीति का पालन करता आ रहा है और भविष्य में भी करता रहेगा। महासचिव श्री श्रीनिवास जोशी

ने अधिवेशन की सफलता के लिये भारत सरकार के प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी, गृहमंत्री श्री एल.के. आडवाणी, श्रममंत्री श्री सत्य नारायण जटिया, महाराष्ट्र प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री मनोहर जोशी, उप मुख्य मंत्री श्री गोपी नाथ मुंडे एवं श्रम मंत्री राजपुरोहित तथा अन्य सांसदों, विधायकों भारतीय मजदूर संघ के पदाधिकारियों और गणमान्य व्यक्तियों द्वारा भेजी हुई शुभ कामनाओं के संदेश को पढ़कर सुनाया और उद्घाटन समारोह का प्रथम सत्र समाप्त हुआ। पन्द्रह मिनट के विराम के पश्चात दूसरा सत्र शुरू हुआ। अध्यक्ष ने अपने अभिभाषण में वर्तमान परिस्थितियों पर प्रकाश डालते हुये भारत के राजनीतिक क्षितिज पर शांतिमय, लोकतांत्रिक ढंग से हुये सत्ता परिवर्तन का स्वागत किया। उन्होने आशा प्रकट की कि इससे जन जीवन के आर्थिक सामाजिक और सांस्कृतिक दशा में वांछित सुधार होगा, विषमता और वैमनस्य समाप्त होगा। भय, भ्रष्टाचार और भूख से मुक्त नये समाज रचना का स्वप्न साकार होगा। स्वदेशी स्वाभिमान से युक्त आत्म निर्भर, आभाव मुक्त, समृद्ध और शक्तिशाली सार्वभौम राष्ट्र के निर्माण की प्रक्रिया की गति तेज होगी। आपने रेलवे में बढ़ रही बेरोजगारी असुरक्षा और दुर्घटनाओं पर चिन्ता प्रकट की। समाधान के लिए कई महत्वपूर्ण सुझाव भी दिये जिसमें निजीकरण और ठेकेदारी प्रथा आदि पर पूर्ण प्रतिबंध लगाने की मांग की। तत्पश्चात महासचिव ने गत तीन वर्षों की घटनाओं और गतिविधियों की रिपोर्ट प्रस्तुत की। कोषाध्यक्ष ने भी गत तीन वर्ष के आय व्यय का ब्यौर और आगामी वर्ष का अनुमान वजट पेश किया जो संक्षिप्त चर्चा एवं सुझावों के साथ सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। इस प्रकार भोजनावकाश के पहले दूसरा सत्र समाप्त घोषित हुआ। प्रथम दिन का तीसरा सत्र भोजन और विश्राम के पश्चात ३ बजे अपरान्ह प्रारम्भ हुआ जिसमें आमंत्रित प्रमुख अतिथियों के विद्वता पूर्ण सम्बोधन से प्रतिनिधि सभा को अमूल्य मार्ग दर्शन प्राप्त हुआ। हर क्षेत्र की वर्तमान परिस्थितियों की जानकारी हासिल हुई। चन्द मिनट के विराम के पश्चात लगभग सांय ७ बजे प्रस्ताव सत्र प्रारम्भ हुआ जो रात्रि ६ बजे तक चलता रहा। विभिन्न विषयों पर अनेक प्रतिनिधियों ने प्रस्ताव लाते हुये अपने विचार व्यक्त किये और सार्थक सुझाव प्रस्तुत किये। दूसरे दिन दिनांक १३ अक्टूबर १९६८ को प्रातः ६ बजे से दोपहर १२ बजे तक प्रस्तावों पर चर्चा होती रही और अन्त में सभी प्रस्ताव सर्वसम्मति से पारित किये गये। भोजनोपरांत ३ बजे अपरान्ह निर्वाचन सत्र शुरू हुआ।

निवर्तमान अध्यक्ष ने नये पदाधिकारियों के नामों की सूची प्रस्तावित की जिसका अनुमोदन निवर्तमान महामंत्री श्री निवास जोशी ने किया। विकल्प

में अन्य सूची या नाम प्रस्तावित न होने के कारण प्रतिनिधि सभा ने हर्षोल्लास एवं गगन भेदी नारों के साथ सर्व सम्मति से आगामी अवधि के लिये नये पदाधिकारियों का निर्वाचन किया।

इस ऐतिहासिक अधिवेशन का समारोप श्रद्धेय श्री दत्तोपंत ठेंगड़ी ने अपने एक घंटे के मार्मिक एवं संवेदनशील और ओजस्वी भाषण से किया, जिसमें अनेक प्रसंगों को स्मरण दिलाते हुये विभिन्न अवसरों पर घटी घटनाओं के उदाहरण और संगठन के उतार चढ़ाव तथा जुझारू कार्यकर्ताओं के मनोबल पर प्रकाश डाला। यह अधिवेशन ध्वजावतरण एवं वन्देमातरम गान के पश्चात समाप्त घोषित हुआ।

दिनांक १३ अक्टूबर १९६८ को केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठक अधिवेशन समाप्त होने के तुरन्त पश्चात उसी स्थान पर नव निर्वाचित अध्यक्ष श्री दत्ताराव देव की अध्यक्षता में हुई। सर्वप्रथम नवनिर्वाचित पदाधिकारियों का परस्पर अभिवादन एवं परिचय कराया गया। फिर अधिवेशन की व्यवस्था की समीक्षा की गई जिस पर सभी ने अपने अपने अनुभव और टिप्पणियों से कार्यसमिति को अवगत कराया। कार्यसमिति ने अधिवेशन की पूर्ण सफलता पर संतोष प्रकट किया। अध्यक्ष ने ३० नवम्बर १९६८ को दिल्ली भारतीय मजदूर संघ द्वारा निजीकरण के विरोध में बड़े पैमाने पर धरना दिये जाने की सूचना दी। भारी संख्या में रेल कर्मचारियों के भाग लेने के लिए आग्रह किया। दिनांक २३ नवम्बर से २८ नवम्बर तक निजीकरण के विरोध में सभी रेलवे पर देश व्यापी निषेध सप्ताह मनाने का प्रस्ताव रखा जो सर्वसम्मति से स्वीकृत हुआ। कार्यसमिति को अवगत कराया गया कि भारतीय मजदूर संघ का आगामी अखिल भारतीय अधिवेशन १५ फरवरी १९६९ से १७ फरवरी १९६९ तक नागपुर में होने वाला है जिसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से केवल केन्द्रीय कार्यसमिति के सदस्यों को ही भाग लेने की अनुमति दी गई है। बैठक का मार्गदर्शन भारतीय मजदूर संघ के अध्यक्ष श्री रमन भाई शाह ने अपने स्फूर्ति दायक शब्दों से किया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ को उन्होंने भविष्य में और अधिक शक्तिशाली होने की आशा प्रकट की। धन्यवाद ज्ञापन के पश्चात बैठक समाप्त हुई।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६१वीं बैठक

दिनांक ११, १२ जनवरी १९६९ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ६१ वीं बैठक गोटी धर्मशाला, इटारसी में हुई। उद्घाटन सम्बोधन के पश्चात गत तीन

महीने की गतिविधियों की समीक्षा प्रत्येक क्षेत्र के महामंत्रियों की रिपोर्टिंग के पश्चात की गई। वृत्त निवेदन से ज्ञात हुआ कि दि. २३ नवम्बर से २८ नवम्बर तक का निजीकरण विरोधी सप्ताह सभी रेलवे पर सम्भागीय स्तर से क्षेत्रीय स्तर तक जोरदार ढंग से मनाया गया जिसमें द्वार सभाओं, प्रदर्शनों, धरना आदि का कार्यक्रम रखा गया और सक्षम अधिकारियों को ज्ञापन दिये गये। ३० नवम्बर १९६८ को दिल्ली में भारतीय मजदूर संघ द्वारा आयोजित धरने में हजारों रेल कर्मचारियों ने भाग लिया। अध्यक्ष श्री दत्ता रावदेव ने आगामी कार्यक्रम निश्चित करने के लिये फरवरी माह में होने वाले भारतीय मजदूर संघ के अखिल भारतीय अधिवेशन तक इन्तजार करने का सुझाव दिया और कहा कि यह वर्ष लक्ष्य प्राप्ति वर्ष के रूप में मनाया जाना चाहिये। अर्थात् अब तक समय समय पर जो लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं और अभी तक आंशिक रूप में अधूरे हैं उनको इस वर्ष में पूरा करने के लिये आवश्यक कदम उठाये जायं जिससे अधिक से अधिक कार्यकर्ताओं के द्वारा अधिकाधिक सदस्य संख्या बढ़ाई जा सके और प्रत्येक स्टेशन पर अपनी शाखायें स्थापित हो सकें। पंचम वेतन आयोग की संस्तुतियों से उत्पन्न विसंगतियों के निवारण हेतु सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के माध्यम से प्रयास जारी रखना चाहिये। भारतीय रेलवे मजदूर संघ के मुम्बई और दिल्ली स्थित कार्यालयों को सक्षम और सक्रिय बनाये रखने के लिये पदाधिकारियों को और अधिक समय देने की नितान्त आवश्यकता है। दोनों कार्यालयों पर पूर्णकालिक कार्यकर्ता रखने का प्रयास होना चाहिए। बैठक का समारोप श्री रामदास पांडे, प्रभारी, भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने किया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६२वीं बैठक

दिनांक १५ फरवरी १९६९ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ६२ वीं बैठक रेशम बाग, नागपुर में हुई। कार्यसमिति ने भारतीय मजदूर संघ के अधिवेशन में प्रस्तुत होने वाले रेलवे संबंधी प्रस्ताव पर विस्तृत विचार विमर्श करते हुये उसे सर्वांगीण और सम्पूर्ण रूप देकर अधिवेशन में पारित करने की संस्तुति की। रेल प्रशासन द्वारा कार्यकर्ताओं का उत्पीड़न करने पर रोक लगाने की जोरदार मांग की गई। अध्यक्ष ने अखिल भारतीय स्तर पर अभ्यास वर्ग आयोजित करने का प्रस्ताव रखा जिसे सर्व सम्मति से स्वीकार किया गया। जुलाई १९६९ में तीन दिवसीय अभ्यास वर्ग रखने की पूरी व्यवस्था करने का निर्णय संचालन समिति को सौंप दिया गया। तत्पश्चात बैठक धन्यवाद ज्ञापन के पश्चात समाप्त हुई।

## केन्द्रीय कार्यसमिति की ६३वीं बैठक

दिनांक १८ अगस्त १९६६ को केन्द्रीय कार्यसमिति की ६३वीं बैठक भोपाल में सम्पन्न हुई। इसके पूर्व दि० १७.८.१९६६ को संचालन समिति की बैठक इसी स्थान पर हुई। सर्वप्रथम महामंत्री ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ के नव नियुक्त प्रभारी श्री गिरीश अवरथी का सदस्यों से परिचय करवाया और केन्द्रीय कार्यसमिति की ओर से उनका हार्दिक स्वागत किया। अध्यक्ष ने बैठक प्रारम्भ करते हुए अपने सम्बोधन में संगठन संबंधी वर्तमान अवस्था का सर्वेक्षण प्रस्तुत किया, और आगे आने वाली चुनौतियों का दृढ़ता के साथ मुकाबला करने के लिये संगठन को मजबूत बनाने और सक्रियता बढ़ाने की अपील की। क्षेत्रीय महामंत्रियों ने अपने अपने क्षेत्र पर गत दिनों में सम्पन्न हुये कार्यक्रमों की रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा भावी कार्यक्रमों से कार्यसमिति को अवगत कराया। श्री गिरीश अवरथी ने सदस्यता सत्यापन की प्रक्रिया पर प्रकाश डाला और पूर्व की भांति इस बार भी सदस्यता सत्यापन को भलीभांति सफल बनाने की अपील की। श्री जायसवाल ने तीन दिवसीय अभ्यास वर्ग (१६,२०,२१ अगस्त १९६६) की विषय सूची और वक्ताओं के नाम से कार्यसमिति को अवगत कराया। कार्यसमिति में यह निर्णय लिया गया कि भा.रे.म.सं. का कोई कार्यकर्ता किसी भी राजनीतिक दल के माइक, मंच तथा माला का उपयोग नहीं करेगा। परन्तु राष्ट्रनीति के तहत राष्ट्र के हित में अपने मताधिकार का प्रयोग करेगा। कार्यसमिति की बैठक के पूर्व कारगील के शहीदों के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित की गयी।

अभ्यास वर्ग तथा कार्यसमिति की बैठक की सभी व्यावस्था भा.म.सं. भोपाल के कार्यालय सचिव तथा सेवा निवृत्त रेल कर्मचारी श्री विष्णु कुलकर्णी ने किया। उनके सहयोगी के रूप में स्थानीय भोपाल मंडल के कार्यकर्ताओं ने दिन रात परिश्रम कर कार्यक्रम को सफल बनाया।

बैठक का समारोप सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के अध्यक्ष तथा भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय उपाध्यक्ष श्री अमलदार सिंह ने किया।

### दूसरा त्रिदिवसीय अभ्यास वर्ग

भारतीय रेलवे मजदूर संघ का त्रिदिवसीय अभ्यास वर्ग दि. १६,२०,२१ अगस्त १९६६ को दीन दयाल परिसर भोपाल में सुव्यवस्थित ढंग से सम्पन्न हुआ। सभी मंडलों से आये हुये ३०० प्रतिनिधियों ने भाग लिया।

वर्ग का उद्घाटन दि. १६ अगस्त को प्रातः १०.३० बजे भारतीय मजदूर संघ के उपाध्यक्ष, भार.म.संघ के मार्गदर्शक श्री अमलदार सिंह ने दीप प्रज्ज्वलित कर किया।

परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवरथी ने उद्घाटन सत्र में "वर्तमान राजनीतिक परिस्थिति की सार्थक समीक्षा एवं हमारी रणनीति" विषय पर प्रतिनिधियों का मार्गदर्शन किया। आपने कहा कि राजनैतिक दलों से संपर्क रखने वाले श्रमिक संगठन मजदूरों का भला नहीं कर सकते हैं, क्योंकि जब वे श्रमिकों की बात उठाते हैं तब उन पर राजनैतिक दलों का दबाव बढ़ जाता है। उन्होंने रेल कर्मचारियों को आह्वान करते हुए कहा कि उनका भला केवल गैर राजनैतिक श्रम संगठन ही कर सकता है। भारतीय रेल मजदूर संघ गैर राजनैतिक संगठन है। अभ्यास वर्ग की उपयोगिता पर प्रकाश डालते हुए श्री अवरथी ने कहा कि ऐसे नियमित अभ्यास वर्ग से किसी विषय विशेष के प्रति दृढता आ जाती है। श्री अवरथी ने देश की वर्तमान स्थिति की चर्चा करते हुए कहा कि १९४७ में देश को आजादी मिली थी, लेकिन देश अभी भी आर्थिक रूप से गुलाम है। इससे पहले उन्होंने आदि शिल्प विश्वकर्मा जी के चित्र पर माल्यार्पण एवं दीप प्रज्ज्वलित कर कार्यक्रम का शुभारम्भ किया।

इस अवसर पर भारतीय मजदूर संघ के अध्यक्ष दत्ताराव देव, महामंत्री श्री स्वयंभू सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के अध्यक्ष अमलदार सिंह, भारतीय मजदूर संघ के राष्ट्रीय मंत्री श्री मुकुन्द राव गोरे एवं केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड के क्षेत्रीय निदेशक एम.एस. खान उपस्थित थे।

अभ्यास वर्ग में कुल १३ सत्र तथा दो गटशः बैठकें हुईं। इसके अतिरिक्त प्रथम दिन रात्रि जौनशः बैठक हुई तथा दूसरे दिन संस्कार भारती के द्वारा सांस्कृतिक कार्यक्रम प्रस्तुत किया गया। वर्ग का समापन श्री अमलदार सिंह ने किया। दि० २० अगस्त को प्रातःकाल भोपाल दर्शन का भी कार्यक्रम रखा गया था।

निम्न विषयों पर निम्न पदाधिकारियों का मार्गदर्शन प्राप्त हुआ :-

"आर्थिक स्वतंत्रता का युद्ध" विषय पर तीन सत्रों में श्री मुकुन्द राव जी गोरे का मार्गदर्शन प्राप्त हुआ।

इसमें निम्न लिखित विषयों पर निम्न पदाधिकारियों का मार्ग दर्शन प्राप्त हुआ:-

प्रचारतंत्र	श्री दत्ताराव देव
समाचार लेखन	श्री एल.पी. जायसवाल
समझौता तंत्र (जे.सी.एम. एवं पी.एन.एम.)	श्री एल.पी. जायसवाल
हमारी प्रेरणाएं	श्री अरविंद मोघे
औद्योगिक विवाद अधिनियम	श्री वृत्तपाल गुप्ता
संगठन के आधारभूत तत्व एवं संगठन कौशल्य	श्री मांगी लाल पोरवाल
कल्याणकारी योजनाएं तथा पास नियम	श्री के.एन. शर्मा
संवाद कैसे, क्यों ?	श्री स्वयंभू के.
अनुशासनात्मक एवं अपील नियम	श्री दामोदर प्रसाद शर्मा
वित्तीय अनुशासन	श्री श्रीनिवास जोशी
सेवा निवृत्ति सुविधाएं	श्री सतीश कुशवाहा

लगभग सभी विषयों पर तैयार पेपर प्रतिनिधियों को दिया गया।

राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ के क्षेत्र (मध्य भारत, महाकौशल, छत्तीसगढ़) प्रचारक श्री नरमोहन जी का भी प्रेरणास्पद बौद्धिक वर्ग हुआ। सभी कार्यक्रमों का संचालन तथा आभार प्रदर्शन श्री एल.पी. जायसवाल, सहायक महामंत्री, भा.रे.म.सं. ने किया। सभी जोन, उत्पादन इकाई के महामंत्री, मंडल तथा कारखाना सचिव इस अभ्यास वर्ग में अपेक्षित थे।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६४वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ६४वीं बैठक दिनांक ६ और ७ दिसम्बर को चेन्नई में हुई। कार्यसमिति ने भोपाल में सम्पन्न हुये तीन दिवसीय अभ्यास वर्ग की उपलब्धि पर संतोष प्रकट किया। गत दिनों में सम्पन्न हुये संगठन सम्बन्धी कार्यक्रमों की समीक्षा की गई। सितम्बर २००० के अन्तिम सप्ताह में चितरंजन में सर्वोच्च समिति की बैठक करने का निर्णय लिया गया। माननीय श्री गोविन्दम, प्रांत प्रचारक, तामिलनाडु एवं श्री एल. गनेशन, जनरल सेक्रेटरी, भा.ज.पा. तामिलनाडु ने बैठक को सम्बोधित किया। उन लोगों ने भारतीय रेलवे मजदूर संघ की अब तक की प्रगति की प्रशंसा की। श्री अमलदार सिंह ने वर्तमान श्रमिक संबंधी समस्याओं और उनका समाधान जैसे विषय पर प्रकाश डालते हुये बैठक का समारोप किया।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६५वीं बैठक

दिनांक १४ और १५ अप्रैल २००० को केन्द्रीय कार्यसमिति की ६५वीं बैठक



राजकोट में सम्पन्न हुई। अध्यक्ष के सम्बोधन के साथ बैठक प्रारम्भ हुई। क्षेत्रीय महामंत्रियों ने अपने अपने क्षेत्र की विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत की। २५ और २६ सितम्बर २००० को चितरंजन में सर्वोच्च समिति की बैठक बुलाने का निर्णय लिया गया। भारतीय रेलवे मजदूर संघ की मान्यता संबंधी एक सूत्री मांग के लिये भारत सरकार तथा रेलवे मंत्रालय पर जोर डालने के लिये २३ जून २००० को रेल भवन पर विराट प्रदर्शन करने का निर्णय सर्वसम्मत से लिया गया। उसकी तैयारी के लिये श्री जायसवाल के नेतृत्व में तैयारी समिति गठित की गई। २६ मई २००० को दिल्ली में इस समिति की बैठक बुलाने का निर्णय लिया गया। भारतीय मजदूर संघ के पुणे बैठक में लिये गये उस निर्णय का अनुमोदन किया गया, जिसमें कहा गया था कि १५ जुलाई से २२ जुलाई तक बोनस सप्ताह और २३ जुलाई को स्थापना दिवस मनाया जाय। प्रभारी श्री गिरीश अवस्थी के दौरे के कार्यक्रम से बैठक को अवगत कराया गया और कहा गया कि जिस स्थान पर वे जाएं, रेलवे कर्मचारियों की बैठक बुलाकर और द्वार सभाएं आयोजित करके उनकी उपस्थिति का पूरा लाभ उठाया जाए।

बैठक का समारोप अमलदार सिंह उपाध्यक्ष भारतीय मजदूर संघ एवं अध्यक्ष सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ ने अपने उद्बोधन से किया। आपने ८ मई १९७६ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ द्वारा रेल भवन पर किये गये उस प्रदर्शन की याद दिलाई जिसमें मान्यता सम्बन्धी केवल एक सूत्री मांग को लेकर २५ हजार से अधिक रेल कर्मचारियों ने भाग लिया था। उन्होंने इस प्रदर्शन को उससे भी अधिक जोरदार और प्रभावशाली बनाने की अपील की।

### भारतीय रेलवे मजदूर संघ का रेल भवन पर प्रदर्शन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ तथा इससे सम्बद्ध सभी सोलह संगठनों के लगभग २३ हजार कार्यकर्ताओं ने २३ जून को रेलभवन नई दिल्ली के समक्ष विशाल प्रदर्शन किया। यह प्रदर्शन सरकारी मान्यता प्राप्त करने के लिए किया गया था। देश के कोने-कोने से सभी मंडलों तथा उत्पादन इकाईयों के कार्यकर्ताओं ने प्रदर्शन में भाग लिया। प्रदर्शनकर्ताओं के विशाल समूह को सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के महामंत्री श्री गिरीश अवस्थी, भा.म.संघ के उपाध्यक्ष श्री अमलदार सिंह, श्री के.जे. ठक्कर भा.म.सं. दिल्ली के अध्यक्ष श्री राजकुमार गुप्ता, करोलबाग संसदीय क्षेत्र से भा.ज.पा. सांसद श्रीमती (डॉ०) अनीता आर्य इत्यादि ने सम्बोधित किया।

पूर्वनियोजित कार्यक्रम के अनुसार एक दिन पहले से ही प्रदर्शनकारी दिल्ली में एकत्रित होने लगे थे। रेल भवन पर इस तरह १६७६ के बाद पहला प्रदर्शन था। उस समय भी भा.रे.म. संघ के २५ हजार कार्यकर्ताओं ने अपनी इसी मांग के साथ प्रदर्शन किया था। वस्तुतः संसद भवन तथा सभी मंत्रालयों का क्षेत्र पूर्णतः वर्जित क्षेत्र घोषित है। उस परिसर में धरना, प्रदर्शन, जुलूस इत्यादि पर प्रतिबंध लगा है। इसके लिए जन्तर मन्तर तथा बोट क्लब पर ही अनुमति दी जाती है। किन्तु भा.रे.म. संघ ने अपनी मांग पर अडिग रहकर अपना निश्चय पूरा किया।

यद्यपि इस कार्य में रेल प्रशासन, अन्य मान्यता प्राप्त संगठनों तथा दिल्ली प्रदेश सरकार ने कदम कदम पर तमाम बाधाएँ उत्पन्न करने में कोई कसर नहीं छोड़ी।

जब आवास जेल में तब्दील हुआ : नई दिल्ली स्टेशन से ढाई किलोमीटर दूर सनातन धर्महरि मन्दिर सीनियर सेंकेडरी गर्ल्स इंटर कालेज में प्रदर्शनकारियों का अस्थायी आवास बनाया गया था। प्रतः नौ बजे तक १० हजार कार्यकर्ता वहां इकट्ठा हो गये। जुलूस के साथ प्रदर्शन की तैयारी चल रही थी। कार्यकर्ता झंडे, बैनर्स सहेज रहे थे, तभी सदर थाना क्षेत्र के क्षेत्राधिकारी (दिल्ली पुलिस) ने जुलूस निकालने की अनुमति न देने की सूचना दी। यह खबर अति गोपनीयता बरतने के बावजूद आग की तरह कार्यकर्ताओं में फैल गयी। लोग उत्तेजित होने लगे। वरिष्ठ पदाधिकारियों ने पुलिस सहायक आयुक्त श्री रणवीर सिंह से संपर्क किया। उन्होंने भी रेल भवन पर प्रदर्शन की अनुमति नहीं दी जबकि एक दिन पहले वे मौखिक रूप से रेल भवन परिसर के अन्दर प्रदर्शन करने की अनुमति दे चुके थे। पुलिस विभाग की जिद्द थी कि जन्तर मन्तर पर ही प्रदर्शन किया जाय। दोनों पक्ष अपनी अपनी बात पर अड़े रहे। स्थिति की गम्भीरता को देखते हुए पुलिस बल की संख्या बढ़ा दी गयी। विद्यालय परिसर के बाहर सैकड़ों की संख्या में पुलिस कर्मी तैनात कर दिये गये। दमकल, घुडसवार पुलिस भी आ गयी। एक बार ऐसा लगा, जैसे किये कराये पर पानी फिर जायेगा। एक भी व्यक्ति को विद्यालय परिसर छोड़ने की अनुमति नहीं थी। पूरा क्षेत्र पुलिस छावनी में और विद्यालय जेल में तब्दील हो गया था।

गहमागहमी के माहौल में कोई न कोई रास्ता निकालने की तरकीब सोची ही जा रही थी कि स्थानीय कार्यकर्ताओं ने विद्यालय के पिछले हिस्से

की चहारदीवारी में छोटा सा मार्ग बना दिया। देखते देखते १५-१६ हजार कार्यकर्ता परिसर से बाहर निकल गये और पुलिस ताकती रह गयी।

**रेलभवन पर अभूतपूर्व दृश्य :** विद्यालय परिसर से निकलकर कार्यकर्ता विभिन्न मार्गों एवं साधनों द्वारा छिपते छिपते रेल भवन के आस पास, श्रमशक्ति भवन, प्रेस क्लब ऑफ इण्डिया, मावलंकर हॉल, पटेल चौक, वी. पी. हाऊस, अशोका रोड, रफी अहमद किदवई मार्ग पर शांतिपूर्वक यहां वहां बैठ गये और इन्तजार करने लगे किसी निर्देश का। एक अनुशासित, स्वनियंत्रित तथा अपने धुन के पक्के कार्यकर्ताओं का जमावड़ा बढ़ता ही गया। पूरे रेल भवन को पुलिस का दंगा नियंत्रण दस्ता, सी.आर.पी. के जवानों ने घेर रखा था। लगभग साढ़े बारह बजे छोटी ट्रक पर बना मोबाइल मंच रेल भवन के सामने पहुंच गया। श्री गिरीश अवरथी, श्री दत्ता रावदेव, श्री के. स्वयंभूवू, श्री एल.पी. जायसवाल, श्री अन्नत डाल्टे, श्री मंगेश देशपांडे आदि प्रमुख लोग भी तुरंत पहुंच गये। श्री अवरथी की एक घोषणा पर देखते ही देखते बीसों हजार भगवा झंडा, बैनर हवा में लहरा उठे। 'भारतीय रेलवे मजदूर संघ को मान्यता दो' के भीषण उद्घोष से दिशायें गूँज उठीं। रेल भवन का कमरा कमरा, गलियारा गलियारा नारों से गूँज उठा। हाथ की हर बंधी मुट्ठी संकल्प व्यक्त कर रहा था। प्रत्येक कार्यकर्ता अपने ३५ वर्षों की तपस्या की गाथा गा रहा था और देशहित, उद्योग हित, तथा मजदूर हित की रक्षा के लिए, रेलवे को दलालों से छुटकारा दिलाने तथा मान्यता प्राप्त संगठनों की मिलीभगत से प्रशासन की मनमानी पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए मान्यता की मांग कर रहा था। इसके अतिरिक्त भटककर तथा पुलिस द्वारा बहकाने पर लगभग ३ हजार कार्यकर्ता जन्तर मन्तर पहुंच गये। पुलिस द्वारा रोक लिए जाने पर उन्होंने वहीं पर धरना प्रारम्भ कर दिया। साथ ही बढ़ती भीड़ को नियंत्रित करने के उद्देश्य से बोट क्लब पर हजारों कार्यकर्ताओं को रोक लिया गया। फलतः एक साथ तीन जगह प्रदर्शन सफलतापूर्वक सम्पन्न हुआ।

**रेल राज्य मंत्री ने सच्चाई स्वीकार की :** प्रदर्शन लगभग दो घंटा चलता रहा। वरिष्ठ नेताओं का मार्गदर्शन मिलता रहा। तभी रेल राज्य मंत्री श्री बंगारू लक्ष्मण के आगमन की सूचना से नारों का उद्घोष तीव्रतर होता गया। मंत्री महोदय ने अपने वरिष्ठ अधिकारियों के साथ उसी ट्रक पर निर्मित मोबाइल मंच पर पधारकर श्री दत्तारावदेव के हाथों ज्ञापन स्वीकार किया तथा सबको सम्बोधित किया। उन्होंने माना कि भा.रे.म. संघ द्वारा सभी शर्तें

पूरा करने के बावजूद मान्यता न देकर उसके साथ अन्याय किया गया। उन्होंने अन्य संगठनों द्वारा मान्यता में की जा रही अड़ंगेबाजी तथा प्रशासन की दोहरी नीति को भी स्वीकार किया। उन्होंने कहा कि वे एक उद्योग एक संगठन की लुभावनी नीति से सहमत नहीं है और न प्रशासन द्वारा मान्यता सम्बन्धी तर्कों को ही उचित मानते हैं। मंत्री महोदय ने सच्चाई को स्वीकार करते हुए भा.रे.म. संघ को मान्यता देने के सन्दर्भ में हर प्रकार का सहयोग देने तथा रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी से सार्थक बातचीत का आश्वासन भी दिया। प्रदर्शन का कार्यक्रम तीन बजे तक चलता रहा।

### केन्द्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक

केन्द्रीय कार्यसमिति की ६६वीं बैठक २३ जून २००० को दिल्ली में हुई। कार्यसमिति ने रेल भवन पर श्री गिरीश अवरथी के नेतृत्व में हुये विशाल प्रदर्शन पर संतोष व्यक्त किया। प्रदर्शन में भाग लेने वाले कर्मचारियों तथा प्रदर्शन के लिये सुव्यवस्था करने वाले दिल्ली के कार्यकर्ताओं और दिल्ली प्रदेश भारतीय मजदूर संघ के पदाधिकारियों, जिन्होंने हर तरह का योगदान किया है, के प्रति हार्दिक आभार प्रकट किया। कार्यसमिति ने कार्यकर्ताओं से अपील की कि जब तक मान्यता न मिल जाय, संघर्ष चालू रखा जाय। रेलवे मंत्री और रेलवे अधिकारी जहां भी जाएं, उन्हें ज्ञापन दिये जायें तथा महाप्रबन्धकों और मंडल प्रबन्धकों का घेराव किया जाय। आवश्यकता पड़ने पर रेल रोकें, कार्यक्रम की भी तैयारी की जाय।

श्री अमलदार सिंह ने बैठक का समारोप करते हुये, रेलवे मंत्रालय को कड़ी चेतावनी दी कि वह भारतीय रेलवे मजदूर संघ को शीघ्र मान्यता प्रदान करे। अन्यथा भविष्य में रेलवे पर औद्योगिक सम्बन्ध बिगड़ने के उत्तरदायित्व से वह बच नहीं सकता।

यहां यह विशेष उल्लेखनीय है कि भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना से लेकर आज तक अधिकांश केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठकों, सर्वोच्च समिति की सभाओं, अधिवेशनों और अभ्यास वर्गों में श्रद्धेय ठेंगड़ी जी की उपस्थिति एवं मार्गदर्शन का लाभ प्राप्त होता रहा है। उन्हीं के प्रेरणा से यह संगठन प्रतिकूल परिस्थितियों में भी तमाम अवरोधों के बावजूद निरन्तर प्रगति के पथ पर अग्रसर है।



परिशिष्ट क्रमांक : १

केन्द्रीय कार्यसमिति की बैठकें

क्र. सं.	दिनांक	स्थान	
१.	१, २ अगस्त	१९६६	दिल्ली
२.	६ नवम्बर	१९६६	मुम्बई
३.	७, ८ अप्रैल	१९६७	सिकन्दराबाद
४.	६, १० जुलाई	१९६७	लखनऊ
५.	१३ अगस्त	१९६७	दिल्ली
६.	१४ जनवरी	१९६८	मुम्बई
७.	२१, २२ अप्रैल	१९६८	विजयवाड़ा
८.	१४, १५ जुलाई	१९६८	वाराणसी
९.	२७, २८ अक्टूबर	१९६८	भुसावल
१०.	७, ८ जून	१९६९	मद्रास
११.	२०, २१ सितम्बर	१९६९	कलकत्ता
१२.	१८ नवम्बर	१९६९	दिल्ली
१३.	२६, २८ जून	१९७०	अहमदाबाद
१४.	२५, २६, २७ दिसम्बर	१९७०	मुम्बई
१५.	२६ नवम्बर	१९७१	दिल्ली
१६.	२२ मई	१९७२	मुम्बई
१७.	१५ अगस्त	१९७२	बिलासपुर
१८.	२३ अक्टूबर	१९७२	दिल्ली
१९.	४ दिसम्बर	१९७२	नागपुर
२०.	३ मार्च	१९७३	दिल्ली
२१.	१४ अप्रैल	१९७३	वाराणसी
२२.	१, २ दिसम्बर	१९७३	मुम्बई
२३.	१७, २० अप्रैल	१९७५	अमृतसर
२४.	१८, १९ जुलाई	१९७६	मुम्बई
२५.	२५ अप्रैल	१९७७	मुम्बई
२६.	४, ५ जुलाई	१९७७	दिल्ली
२७.	८, ९ अक्टूबर	१९७७	कलकत्ता
२८.	२८, २९ अक्टूबर	१९७७	दिल्ली
२९.	१६ दिसम्बर	१९७७	बड़ौदा
३०.	१२, १३ फरवरी	१९७८	दिल्ली

क्र. सं.	दिनांक		स्थान
३१.	२२ अप्रैल	१९७८	जयपुर
३२.	२२,२४ सितम्बर	१९७८	मद्रास
३३.	१२, १३ फरवरी	१९७९	दिल्ली
३४.	८, ९ मई	१९७९	दिल्ली
३५.	१२, १३ जुलाई	१९७९	नागपुर
३६.	१६, २० सितम्बर	१९७९	दिल्ली
३७.	२५, २६ अक्टूबर	१९७९	चितरंजन
३८.	६, १० नवम्बर	१९७९	दिल्ली
३९.	२३, २४ अप्रैल	१९८०	दिल्ली
४०.	१६ अगस्त	१९८०	लखनऊ
४१.	२६, २९ अक्टूबर	१९८०	लखनऊ
४२.	८ मार्च	१९८१	कलकत्ता
४३.	१८, १९ जून	१९८१	सिकन्दराबाद
४४.	२२ नवम्बर	१९८१	दिल्ली
४५.	२६, २७ फरवरी	१९८२	ग्वालियर
४६.	२१ सितम्बर	१९८२	लखनऊ
४७.	८, ९ जनवरी	१९८३	मुम्बई
४८.	२, ३ मई	१९८३	दिल्ली
४९.	२६, २७ अगस्त	१९८३	नागपुर
५०.	१२, १३ नवम्बर	१९८३	नागपुर
५१.	१८ अप्रैल	१९८४	दिल्ली
५२.	२६ जुलाई	१९८४	दिल्ली
५३.	२६ अक्टूबर	१९८४	इन्दौर
५४.	६, ७ जून	१९८५	दिल्ली
५५.	३, ४ दिसम्बर	१९८५	मुम्बई
५६.	३, ४ फरवरी	१९८६	विजयवाड़ा
५७.	१४, १५ जुलाई	१९८६	आगरा
५८.	१०, १२ नवम्बर	१९८६	साबरमती
५९.	२१ फरवरी	१९८७	वर्धा
६०.	१८, १९ जुलाई	१९८७	विजयवाड़ा
६१.	२० सितम्बर	१९८७	दिल्ली
६२.	२१ मार्च	१९८८	दिल्ली
६३.	२२ अगस्त	१९८८	नागपुर

क्र. सं.	दिनांक		स्थान
६४.	१०, ११ मार्च	१९८६	दिल्ली
६५.	१४ अगस्त	१९८६	दिल्ली
६६.	२४, २६ दिसम्बर	१९८६	वाराणसी (डी.एल.डब्ल्यू)
६७.	२६, ३० जून	१९९०	दिल्ली
६८.	२२ जुलाई	१९९०	दिल्ली
६९.	२० फरवरी	१९९१	बड़ौदा
७०.	११ नवम्बर	१९९१	दिल्ली
७१.	१६, १७ जनवरी	१९९२	लखनऊ
७२.	१४, १४ जुलाई	१९९२	वाराणसी (डी.एल.डब्ल्यू)
७३.	१५, १८ अक्टूबर	१९९२	मुगलसराय
७४.	१६ मार्च	१९९३	नागपुर
७५.	२२, २३ जुलाई	१९९३	दिल्ली
७६.	२३ सितम्बर	१९९३	दिल्ली
७७.	२०, २१ दिसम्बर	१९९३	चितरंजन
७८.	७ अप्रैल	१९९४	नागपुर
७९.	२३, २४ अगस्त	१९९४	लखनऊ (आर.डी.एस.ओ.)
८०.	२६, २८ नवम्बर	१९९४	पूना
८१.	१ फरवरी	१९९५	मद्रास
८२.	१८, १९ अगस्त	१९९५	लखनऊ
८३.	८ १० दिसम्बर	१९९५	विजयवाड़ा
८४.	२६, ३० जून	१९९६	नजीबाबाद
८५.	१५, १६ दिसम्बर	१९९६	कलकत्ता
८६.	२३, २४ अप्रैल	१९९७	दिल्ली
८७.	२०, २१ सितम्बर	१९९७	सिकन्दराबाद
८८.	२१, २२ मार्च	१९९८	त्रिची
८९.	३०, ३१ जुलाई	१९९८	मथुरा
९०.	११, १३ अक्टूबर	१९९८	मुम्बई
९१.	११, १२ जनवरी	१९९९	इटारसी
९२.	१५ फरवरी	१९९९	नागपुर
९३.	१८ अगस्त	१९९९	भोपाल
९४.	६, ७ दिसम्बर	१९९९	चेन्नई
९५.	१४, १५ अप्रैल	२०००	राजकोट
९६.	२३ जून	२०००	दिल्ली

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के पदाधिकारी एवं उनका कार्यकाल

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
<b>अध्यक्ष :</b>				
१.	श्री विनय कुमार मुखर्जी	२७.५.१९६६	— २७.६.१९७०	पूर्व सांसद
२.	श्री दुर्गा शंकर मिश्र	२८.६.१९७०	— १५.४.१९७३	
३.	श्री हुकुम चंद्र कछवाई	१६.४.१९७३	— २७.१०.१९८०	सांसद
४.	श्री अमलदार सिंह	२८.१०.१९८०	— १२.१०.१९६८	सेवानिवृत्त
५.	श्री दत्ता रावदेव	१३.१०.१९६८	— —	सेवानिवृत्त
<b>कार्यकारी अध्यक्ष :</b>				
१.	श्री गजानन गोखले	१६.४.१९७३	— २३.६. १९७८	पूर्णकालिक
२.	श्री अमलदार सिंह	२४.६.१९७८	— २७.१०.१९८०	सेवानिवृत्त
३.	श्री वी.वी.एस. शास्त्री	१२.११.१९८६	— २५.१२.१९८६	तदैव
४.	श्री दामोदर प्रसाद शर्मा	२६.१२.१९८६	— —	तदैव
<b>उपाध्यक्ष :</b>				
१.	श्रीराम कुबेर लाल श्रीवास्तव	२७.५.१९६६	— १५.४.१९७३	तदैव
२.	श्री एम. सोम शेखर राव	२७.५.१९६६	— १५.४.१९७३	



क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
३.	श्री राम स्वरूप विद्यार्थी	२८.६.१९७०	— १५.४.१९७३	सांसद
४.	श्री सूरज भान	२८.६.१९७०	— १५.४.१९७३	सांसद
५.	श्री डा. सुब्रमनियम स्वामी	१६.४.१९७३	— २३.६.१९७८	सांसद
६.	श्री वी.वी.एस.आर. शास्त्री	१६.४.१९७३	— २७.१०.१९८०	
७.	श्री के. महालिंगम	१६.४.१९७३	— २३.६.१९७८	
८.	श्री रास बिहारी मैत्र	१६.४.१९७३	— १४.११.१९८३	
९.	श्री शिव नारायण सिरसुनिया	२४.६.१९७८	— १४.११.१९८३	सांसद
१०.	श्री वी. गंगाधरन	२४.६.१९७८	— २५.१२.१९८६	
११.	श्री दाउद खॉँ	२८.१०.१९८०	— ११.११.१९८६	
१२.	श्री वेद मित्र विग	१५.११.१९८३	— २५.१२.१९८६	
१३.	श्री लोक नाथ	१२.११.१९८६	— १६.१०.१९९२	
१४.	श्री गुलाब चन्द्र त्रिपाठी	१२.११.१९८६	— १६.१०.१९९२	
१५.	श्री राज कुमार गुप्ता	२६.१२.१९८६	— १६.१०.१९९२	
१६.	श्री ओम प्रकाश चतुर्वेदी	२६.१२.१९८६	— ६.१२.१९९५	
१७.	श्री महावीर प्रसाद तारा	१७.१०.१९९२	— ६.१२.१९९५	
१८.	श्री डी.के. गांगुली	१७.१०.१९९२	— ६.१२.१९९५	

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
१६.	श्री शिव कुमार एस. विभूते	१७.१०.१९६२	— ३१.१२.१९६३	
२०.	श्री भा. दि. ढोक	०१. ०१. १९६४	— ६. १२.१९६५	
२१.	श्री महेश कुमार पाठक	१०. १२.१९६५	— १२. १०. १९६८	
२२.	श्री पी. सी. घोष	१०. १२.१९६५	— १२. १०. १९६८	
२३.	श्री के. वी. सुब्रमनियम	१०. १२. १९६५	—	
२४.	श्री राजेन्द्र बाबू	१०. १२. १९६५	—	
२५.	श्री रामानन्द त्रिपाठी	१३. १०. १९६८	— —	
२६.	श्री ओ. पी. विश्वकर्म	१३. १०. १९६८	— —	
<b>महासचिव :</b>				
१.	श्री अमलदार सिंह	२७. ५. १९६६	— २३. ६. १९७८	
२.	श्री दत्ता रावदेव	२४. ६. १९७८	— १६. १०.१९६२	
३.	श्री श्रीनिवास जोशी	१७. १०. १९६२	— १२. १०. १९६८	
४.	श्री के. स्वयंभूवू	१३. १०. १९६८	— —	
<b>संगठन सचिव :</b>				
१.	श्री मनोहर फाटक	२८. ६. १९७०	— १७. ७. १९७६	

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
२.	श्री शरद देवधर	१६. ४. १९७३	— १२. ७. १९६२	
३.	श्री के. महालिंगम	२४. ६. १९७८	— १४. ११. १९८३	
४.	श्री आर. वी. रामाचारी	१५. ११. १९८३	— २५. १२. १९८६	
५.	श्री के. वी. सुब्रह्मनियम	२६. १२. १९८६	— १६. १०. १९६२	
६.	श्री कैलाश नाथ शर्मा	१३. ७. १९६२	— —	
७.	श्री दत्ता रावदेव	१७. १०. १९६२	— १२. १०. १९६८	
८.	श्री नारायण केकादेवन	१३. १०. १९६८	— —	
<b>सहायक महासचिव :</b>				
१.	श्री गणेश दिनकर सोहनी	२४. ६. १९७८	— १६. १०. १९६२	
२.	श्री के. वी. सुब्रह्मनयम	१७. १०. १९६२	— ६. १२. १९६५	
३.	श्री प्रेम चन्द्र शर्मा	१०. १२. १९६५	— ३१. १२. १९६६	
४.	श्री चिन्मय शुक्ला	१. १. १९६७	— १२. १०. १९६८	
५.	श्री लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल	१३. १०. १९६८	— —	
<b>उपसचिव :</b>				
१.	श्री वामन प्रभु देसाई	२७. ५. १९६६	— २१. ४. १९६८	

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
२.	श्री ए. सत्यनारायन	२७. ५. १९६६	२१. ४. १९६८	
३.	श्री राज कुमार रेल्लन	२२. ४. १९६८	— २७. ६. १९७०	
४.	श्री रामालू	२२. ४. १९६८	— २७. ६. १९७०	
५.	श्री वेद प्रकाश कोहली	२८. ६. १९७०	— १५. ४. १९७३	
६.	श्री रास बिहारी मैत्र	२८. ६. १९७०	— १५. ४. १९७३	
७.	श्री दत्ता राव देव	१६. ४. १९७३	— २३. ६. १९७८	
८.	श्री राम जन्म पांडे	१६. ४. १९७३	— २७. १०. १९८०	
९.	श्री तेजभान डोगरा	१६. ४. १९७३	— २७. १०. १९८०	
१०.	श्री दामोदर प्रसाद शर्मा	१६. ४. १९७३	— ११. ११. १९८६	
११.	श्री सुनील चटर्जी	२८. १०. १९८०	— ११. ११. १९८६	
१२.	श्री के. वी. एल. राव	२८. १०. १९८०	— २५. १२. १९८६	
१३.	श्री वी. आर. कुंठे	१५. ११. १९८३	— २५. १२. १९८६	
१४.	श्री अर्जुन देव ग्रोवर	१२. ११. १९८६	— ०६. १२. १९९५	
१५.	श्री शेष गिरी राव	२६. १२. १९८६	— १६. १०. १९९२	
१६.	श्री देवेश सन्याल	२६. १२. १९८६	— १६. १०. १९९२	
१७.	श्री पी. जी. कुरूप	२६. १२. १९८६	— ०६. १२. १९९५	

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
१८.	श्री सुनील पाल	१७. १०. १९६२	— ०६. १२. १९६५	
१९.	श्री श्रीराम सोनी	१७. १०. १९६२	— १२. १०. १९६८	
२०.	श्री अजित चकवर्ती	१०. १२. १९६५	— १२. १०. १९६८	
२१.	श्री के. नारायण	१०. १२. १९६५	— १२. १०. १९६८	
२२.	श्री के. स्वयंभूव	१०. १२. १९६५	— १२. १०. १९६८	
२३.	श्री अशोक शुक्ला	२१. ६. १९६७	—	
२४.	श्री प्रदीप अग्रवाल	१३. १०. १९६८	—	
२५.	श्री गोकुल चन्द्र टकसाली	१३. १०. १९६८	—	
२६.	श्री अन्नत झालटे	१३. १०. १९६८	—	
<b>कोषाध्यक्ष :</b>				
१.	श्री बैजनाथ वर्मे	२७. ५. १९६६	— २१. ४. १९६८	
२.	श्री वामन प्रभु देसाई	२२. ४. १९६८	— २७. ६. १९७०	
३.	श्री एस. राव. चितराव	२८. ६. १९७०	— १५. ४. १९७३	
४.	श्री दाउद खाँ	१६. ४. १९७३	— २७. १०. १९८०	
५.	श्री श्रीनिवास जोशी	२८. १०. १९८०	— १६. १०. १९६२	

क्र.सं.	नाम	कब से	कब तक	विशेष
६.	श्री गजानन एस. जगदाले	१७. १०. १९६२	— ६. १२. १९६३	
७.	श्री मंगेश देशपांडे	१०. १२. १९६५	—	
कार्यालय सचिव :				
१.	श्री गणेश दिनकर सोहनी	१६. ४. १९७५	— २३. ६. १९७८	
२.	श्री श्रीराम सोनी	२४. ६. १९७८	— १६. १०. १९६२	
३.	श्री सुरेश कुमार सिंघल	१०. १२. १९६५	— १२. १०. १९६८	

भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना से अबतक  
के अधिवेशनों का विवरण

निर्माण :- २४ दिसम्बर १९६५ माईथान धर्मशाला ,आगरा(उत्तर प्रदेश)

स्थापना अधिवेशन:- २६, २७ मई १९६६ रामायण ज्ञान मन्दिर मुलुंड, मुम्बई

प्रथम अधिवेशन	२१, २२ अप्रैल	१९६८	विजयवाड़ा
द्वितीय अधिवेशन	२७, २८ जून	१९७०	अहमदाबाद
तृतीय अधिवेशन	१५, १६ अप्रैल	१९७३	वाराणसी
चतुर्थ अधिवेशन	१८, १९ अप्रैल	१९७५	अमृतसर
पंचम अधिवेशन	२३, २४ सितम्बर	१९७८	चेन्नई
षष्ठम् अधिवेशन	२७, २८ अक्टूबर	१९८०	लखनऊ
सप्तम अधिवेशन	१४, १५ नवम्बर	१९८३	नागपुर
अष्टम अधिवेशन	११, १२ नवम्बर	१९८६	साबरमती
नवम् अधिवेशन	२५, २६ दिसम्बर	१९८९	वाराणसी
दशम् अधिवेशन	१६, १७ अक्टूबर	१९९२	मुगलसराय
ग्यारहवां अधिवेशन	६, १० दिसम्बर	१९९५	विजयवाड़ा
बारहवां अधिवेशन	१२, १३ अक्टूबर	१९९८	दादर

भा.रे.म.संघ के विशेष अधिवेशन

१. प्रथम	२२ मई १९७२	मुम्बई
२. द्वितीय	२३ अक्टूबर १९७२	दिल्ली

भा.रे.म.संघ सर्वोच्च परिषद की बैठकें

१. प्रथम	७, ८ जून १९६९	चेन्नई
२. द्वितीय	३० नवम्बर १९७१	दिल्ली
३. तृतीय	६ मई १९७६	दिल्ली
४. चतुर्थ	१३ जुलाई १९७६	दिल्ली
५. पंचम	२१, २२, २३ अगस्त १९८८	नागपुर
६. षष्ठम्	१७, १८ जनवरी १९९२	लखनऊ
७. सप्तम	१६, १७ दिसम्बर १९९६	कलकत्ता
८. अष्टम	२५, २६ सितम्बर २०००	चितरंजन

**परिशिष्ट क्र. ४**  
**विभिन्न वेतन आयोगों द्वारा दिया गया वेतनमान एक दृष्टि में**

<p>प्रथम केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्ति: १० मई १९४६ रिपोर्ट प्रस्तुति: १० अप्रैल १९४७ लागू तिथि: १ जनवरी १९४६ जीवन मूल्य निर्देशांक -२३५ (१९३६ = १००)</p>	<p>द्वितीय केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्ति: २१ अगस्त १९५७ रिपोर्ट प्रस्तुति: २४ अगस्त १९५६ लागू तिथि: १ जुलाई १९५६ जीवन मूल्य निर्देशांक-११५ (१९४६ = १००)</p>	<p>तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्ति: २३ अप्रैल १९७० रिपोर्ट प्रस्तुति: ३१ मार्च १९७३ लागू तिथि: १ जनवरी १९७३ जीवन मूल्य निर्देशांक- २०० (१९६० = १००)</p>	<p>चतुर्थ केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्ति: २६ जुलाई १९८३ रिपोर्ट प्रस्तुति: १२ दिसम्बर १९८६ लागू तिथि: १ जनवरी १९८६ जीवन मूल्य निर्देशांक-६०८ (१९६० = १००)</p>	<p>पंचम केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्ति: ६ अप्रैल १९९४ रिपोर्ट प्रस्तुति: २६ जनवरी १९९७ लागू तिथि: १ जनवरी १९९६ जीवन मूल्य निर्देशांक-१५१० (१९६० = १००)</p>
1	2	3	4	5
<p>1. 30-½-35 2. 35-1-50 3. 35-1-50-2-60 4. 50-5/2-80 5. 55-3-85 6. 55-3-85-4-105 7. 60-5/2-75 8. 60-5/2-75-3-105 9. 60-3-81-4-125-5-130 10. 61-3-85 11. 60-4-120-5-150 12. 64-4-120-5-170  13. 75-3-105 14. 75-3-105-5-120  15. 80-5-120-8-160 16. 80-4-120-5-170  17. 80-5-135-10-185 18. 80-5-120-8-200-10/2-220 19. 100-5-125-06-185  20. 100-5-150-8-190-10-250 21. 100-8-140-10-300  22. 110-5-125-6-185</p>	<p>1. 80-1-85-2-95 2. 80-1-85-2-95-3-110 3. 75-1-85-2-95-3-110 4. 100-3-130 5. 105-3-135 6. 110-3-131-4-155 7. 110-3-131-4-175-5-180 8. 110-4-170-5-200 9. 125-3-131-4-155 10. 130-4-158 11. 130-4-170-5-200 12. 130-5-175-6-212  13. 130-4-170-5-225 14. 130-5-175-6-205-7-240  15. 130-5-160-8-280  16. 130-05-160-8-280-10-300 17. 150-05-175-6-205-7-240 18. 150-5-175-6-205-7-240-8-280 19. 150-5-160-8-280-10-300 20. 160-8-280-10-300  21. 170-10-290-15-380</p>	<p>1. 196-3-232 2. 200-3-212-4-240 3. 200-3-206-4-250 4. 210-4-250-5-270 5. 210-4-226-4-250-5-290 6. 225-5-260-6-308 7. 225-5-260-6-326-8-350 8. 260-6-326-8-350 9. 260-6-326-8-390-10-400 10. 260-8-340-10-430 11. 290-6-326-8-350 12. 290-8-370-10-480  13. 330-8-370-10-480 14. 330-10-380-12-500-15-560 15. 380-12-500-15-530 16. 380-12-500-15-560  17. 380-12-440-15-560-20-640 18. 425-15-560-20-600 19. 425-15-560-20-640 20. 425-15-560-20-700 21. 425-15-560-20-700-25-750  22. 455-15-560-20-700</p>	<p>1. 750-12-870-14-940 2. 775-12-955-14-1025 3. 800-15-1010-20-1150 4. 825.15-900-20-1200 5. 950-20-1150-25-1400 950-20-1150-25-1500 6. 975-25-1150-30-1540- 975-25-1150-30-1660 7. 1200-30-1800 1200-30-1560-40-2040 1320-30-1560-40-2040 8. 1350-30-1440-40- 1800-25-2200 1400-40-1800-50-2300 9. 1400-40-1600-50- 2300-60-2600 1600-50-2300-60-2660 10. 1640-60-2600-75-2900  11. 2000-60-2120 12. 2000-60-2300-75-3200 2000-60-2300-75- 3200-100-3500 13. 2375-75-3200-100-3500 2375-75-3200-100-3500- 125-3750 14. 2500-4000</p>	<p>1. 2550-55-2660-60-3200 2. 2610-60-3150-65-3540 3. 2650-65-3300-70-4000 4. 2750-70-3800-75-4400 5. 3050-75-3950-80-4590  6. 3200-85-4900  7. 4000-100-6000  8. 4500-125-7000  9. 5000-150-8000  10. 5500-175-9000  11. 6500-200-6900 12. 6500-200-10500  13. 7450-225-11500  14. 7500-250-12000</p>



1	2	3	4	5
23. 120-8-200-10-300	22. 175-6-205-7-240	23. 470-15-530-20-650-25-750	15. 2200-75-2800-100-4000	15. 8000-275-9550
24. 125-6-185	23. 200-8-280-10-300	24. 500-20-700-25-900	2300-100-2800	
25. 150-7-185-8-225	24. 200-10-290-15-320	25. 550-20-650-25-700	16. 2630 Fixed	16. 9000 Fixed
26. 160-8-200-10/2-220	25. 205-7-240-8-280	26. 550-20-650-25-750	17. 2630-75-2780	17. 9000-275-9550
27. 160-10-250	26. 205-7-240-10-290-15-380	27. 550-20-650-25-800	18. 3150-100-3350	18. 10325-325-15200
28. 160-10-300	27. 210-10-290-15-320	28. 550-25-750-30-900	19. 3000-125-3625	19. 10000-325-15200
29. 160-10-330	28. 210-10-290-15-380	29. 650-90-740-35 -880-40-960	3000-100-3500-125-4500	
30. 170-10-200-225	29. 210-10-290-15-425	30. 650-30-740-35-880 40-1200	3000-100-3500-125-5000	
31. 200-10-300	30. 220-10-280-15-400	31. 650-30-710	20. 3200-100-3750-125-4700	20. 10650-325-15850
32. 200-15-350	31. 250-10-290-15-380	32. 650-30-740-35-880 -40-1040	21. 3700-150-4450	21. 12000-375-16500
33. 250-15-400	32. 250-10-290-15-425	33. 650-45-1100-50-1200	3700-125-4700-150-5000	
34. 250-10-300-15-450-25/2-500	33. 270-10-290-15-380	34. 700-30-760-35-900	22. 3950-125-4700-150-5000	22. 12750-375-16500
35. 260-15-350	34. 270-15-435-20-575	35. 740-35-880	23. 3700-125-4950-150-5700	23. 12000-375-18000
36. 260-15-440-20-500		36. 775-35-880-40-1000	24. 4000-125-4850-150-5300	24. 14300-400-18300
37. 275-25-500-30-800		37. 840-40-1040	4500-150-5700	
38. 300-20-400	35. 280-20-470-20-520	38. 840-40-1200	25. 4800-150-5700	25. 15100-400-18300
39. 300-20-500	36. 305-15-425		26. 5100-150-5700	26. 16400-450-20000
40. 350-15-380-20-500	37. 325-15-475-20-575		5100-150-6150	
41. 350-30-850	38. 335-15-425		5100-150-5700-200-6300	
42. 360-20-500	39. 335-15-485		27. 5100-150-6300-200-6700	27. 16400-450-20900
43. 360-25-550	40. 350-20-450-25-475		28. 4500-150-5700-200-7300	28. 14300-450-22400
44. 400-500	41. 370-20-450-25-475		29. 5900-200-6700	29. 18400-500-22400
45. 600-40-1000-1150	42. 370-20-450-25-575		5900-200-7300	
	43. 450-25-575			
	44. 350-25-500-30-830 -35-900		30. 7300-100-7600	30. 22400-525-24500
	45. 400-450-30-600-35-950		31. 7300-200-7500-250-8000	31. 22400-600-26000
	46. 435-20-575		32. 7600 Fixed 7600-100-8000	32. 24050-650-26000
	47. 450-25-575		33. 8000 Fixed	33. 26000 Fixed
	48. 700-40-1100-5/2-1250		34. 9000 Fixed	34. 30000 Fixed

# तृतीय भाग

विविध

# भा.रे.म.सं. के नौवें दसवें ग्याहरवें और बारहवें अधिवेशन में दिये गये अध्यक्षीय अभिभाषण का सारांश

## नवम अधिवेशन

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के इस अखिल भारतीय नवें अधिवेशन के शुभ अवसर पर जो डी०एल०डब्ल्यू० वाराणसी की रंगशाला में हो रहा है, आप सब महानुभावों का हार्दिक स्वागत करते हैं। यह वर्ष भारत माता के कई सपूत महापुरुषों का शताब्दी वर्ष रहा है, जिसमें तीन महामानव प्रमुख थे। परम पूजनीय डाक्टर केशव राव बलिराम हेडगेवार, श्रद्धेय पंडित जवाहर लाल नेहरू और आरदणीय आचार्य नरेन्द्र देव। एक ने युगों-युगों से गौरवमय महिमा मंडित विशाल भारत राष्ट्र को नैतिक, भौतिक, सांस्कृतिक और आध्यात्मिक संपदा से परिपूर्ण करके बलशाली राष्ट्र के रूप में परम वैभव के सर्वोच्च शिखर पर पुनर्स्थापित करना चाहा था। उन्होंने निरंतर चलनेवाला राष्ट्र भक्त, ध्येयनिष्ठ आदर्श व्यक्ति निर्माणशाला खोल रखा है। हममें से अधिकांश लोग उसी अखाड़े के अनुशासित शिष्य हैं। दूसरे ने नवस्वतंत्र भारत को भौतिक रूप से साधन संपन्न महान भारत और आधुनिक राष्ट्र बनाने का स्वप्न देखा था, जिसके लिए उन्होंने कई वैज्ञानिक अनुसंधान केन्द्र, बड़े-बड़े बांध, बिजली घर, औद्योगिक प्रतिष्ठान और अभिनवीकृत कल कारखानों का निर्माण किया है। जिसके हम सभी लोग शिल्पी, श्रमिक और कर्मचारी हैं। तीसरे ने कहा कि मनुष्य द्वारा मनुष्य का शोषण समाप्त होना चाहिए, और प्रत्येक व्यक्ति को उसकी योग्यता के अनुसार काम और आवश्यकता के अनुसार वेतन मिलना चाहिये। आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक प्रोन्नति के लिये सबको समान अवसर प्राप्त होना चाहिये। इसी के लिये हम और आप सभी प्रयत्नशील हैं। भारतीय रेल मजदूर संघ इन तीनों महापुरुषों से प्रेरणा लेकर भारत माता के सुनहले स्वप्न को साकार करने के लिये रेल कर्मचारियों के माध्यम से राष्ट्र की सेवा में समर्पित है।

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के निर्माण के पहले रेलवे के ऊपर भारत माता की जय का नारा नहीं लगता था, बल्कि स्टालिन, बुलगानिन और चाओमाओ को लाल सलाम का उद्देश्य होता था। ज्ञान और प्रकाश का प्रतीक त्याग,

तपस्या शौर्य और पुरुषार्थ के भक्ति भाव से रंगे हुए राणा प्रताप और शिवाजी के प्राचीन भगवा ध्वज के स्थान पर क्रोध, दमन और विद्वेष का प्रतीक मानव खून से रंगा हुआ लाल पताका फहराया जाता था। प्राचीन काल से चले आ रहे भारतीय शिल्पी और श्रमिकों के आदि देवता विश्वकर्मा की जयंती अर्थात् अपने परम पुनीत राष्ट्रीय श्रमिक दिवस को रेल के कर्मचारी भूल चुके थे और उनके स्थान पर अंतर्राष्ट्रीय फूट और षडयंत्र दिवस पहली मई को अपना श्रमिक दिवस मान बैठे थे। 'देश के हित में करेंगे काम, काम के लेंगे पूरे दाम' जैसे रचनात्मक नारे की जगह 'मांग हमारी पूरी हो, चाहे जो मजबूरी हो' जैसे नकारात्मक नारा लगाया जाता था।

शुक्र नीति में आदि काल से प्रतिपादित राजा के सेवकों अर्थात् सरकारी कर्मचारियों के लिए पर्याप्त जीवनयापन की समुचित व्यवस्था यानी पर्याप्त जीवन वेतन और वर्षान्त सेवा पुरस्कार अर्थात् अधिक बोनस की लोगों को कल्पना तक नहीं थी। कौटिल्य के प्राचीन अर्थशास्त्र में वर्णित आर्थिक सिद्धांत के अंतर्गत प्रत्येक नागरिक को सरल और सम्मानपूर्वक जीवन व्यतीत करने के लिए समुचित रोजगार की व्यवस्था और अवसर प्रदान करना राज्य का दायित्व है। इस महान राजधर्म को सभी लोग भूल चुके थे। राष्ट्र को भौतिक रूप से समृद्धशाली बनाने और चहुँ ओर शान्ति व्यवस्था कायम रखने के लिए सेवकों यानी कर्मचारियों को सदा संतुष्ट रखना, सेवा नियोजको का परमदायित्व है। इस प्राचीन तथ्य को आज के सेवा नियोजक और प्रबंधक जानते ही नहीं।

अतः भारतीय रेल मजदूर संघ राष्ट्र के नवनिर्माण के लिये एकात्म मानववाद के भारतीय दर्शन से प्रेरणा लेकर श्रमिक क्षेत्र में इन्हीं शाश्वत जीवन मूल्यों को पुनर्स्थापित करने के लिये कर्तव्य, चेतना और अधिकार भावना जागृत करने में लगा हुआ है। भारतीय रेल मजदूर संघ राष्ट्रवाद, लोकतंत्र और सामाजिक न्याय के त्रिविध सिद्धांतों पर चलकर श्रमिक क्षेत्र में काम कर रहा है। राष्ट्रवाद का अर्थ है - 'राष्ट्र हित के चौखट में मजदूर हितों की रक्षा और उनमें उत्तरोत्तर वृद्धि।

इसके लिये रेल मजदूरों में राष्ट्र धर्म यानी राष्ट्र के प्रति उनमें कर्तव्य की भावना विकसित करना। लोकतंत्र का तात्पर्य है कि विशुद्ध ट्रेड यूनियनवाद के आधार पर स्वतंत्र ट्रेड यूनियन यानि मजदूरों का संगठन जो मजदूरों का, मजदूरों के द्वारा और मजदूरों के लिये हो, तथा सभी प्रकार के राजनीतिक

एवं वाह्य प्रभावों से मुक्त हो। सामाजिक न्याय का तकाजा है कि मजदूरों की कार्यदशा और जीवन स्तर में निरंतर सुधार होता रहे।

भारतीय रेलवे मजदूर संघ इन उद्देश्यों को जहां तक संभव होगा वहाँ समझौतों के द्वारा और जहां अनिवार्य होगा वहां संघर्ष के द्वारा प्राप्त करने के लिये हमेशा तैयार रहेगा। इसके अलावा गरीबी, शोषण, अन्याय और विषमता को मिटाकर शोषण मुक्त, समता युक्त समाज निर्माण में भी संगठन शक्ति का उपयोग करना आवश्यक है। ये हमारे आदर्श, लक्ष्य और उद्देश्य हैं जिनको प्राप्त करना एक कठिन काम है। इस भगीरथ प्रयास को पूरा करने के लिए निस्वार्थ, ध्येयनिष्ठ और समर्पित कार्यकर्ताओं का मजबूत संगठन चाहिए। निहित स्वार्थवालों, यथास्थितिवादियों और पूंजीवाद समर्थकों के विरुद्ध निरंतर संघर्ष करते रहने के लिए लोग कृतसंकल्प हैं। इसके लिए आदर्शवाद, लोक संग्रह और संघर्ष सक्षम गुणों से युक्त संगठन खड़ा करना और आवश्यकता पड़ने पर संघर्ष छेड़ने के लिये सदैव तैयार रहना है।

भयंकर मुद्रा स्फीति, भीषण महंगाई और घनघोर बेकारी सरकार की गत चालिस वर्गों की गलत औद्योगिक और आर्थिक नीतियों और वित्तीय घोटालों की उपज है। सरकारी ताम-झाम और शाही ठाटबाट को बनाये रखने के लिये रिक्त खजानों को भरने की धुन में असंतुलित घाटे की अर्थव्यवस्था, भारी भरकम कराधान, देश विदेश से कर्ज उधारी घुसखोरी और कमीशनखोरी से उत्पन्न तस्करी, करचोरी, जमाखोरी, बेनामी धनराशि और अंत में बहुराष्ट्रीय कंपनियों की घुसपैठ ने भारतीय अर्थव्यवस्था को चौपट करके रख दिया है। हमारा देश आर्थिक दृष्टि से पिछड़े हुए राष्ट्रों का सिरताज बन बैठा है। जबकि हमारे प्राकृतिक साधन श्रोत और नैसर्गिक संपदा विश्व में सबसे अधिक है यदि कमी है तो केवल सही नेतृत्व और दृढ़ संकल्प की।

जब भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने रेलवे के ऊपर सर्वप्रथम समान काम के लिये समान वेतन के सिद्धांत के आधार पर वेतन समानता और प्रत्येक पद और श्रेणी के लिये छोटे-छोटे खंडित ओवर लैपिंग वेतनमानों के स्थान पर प्रगतिशील अच्छे वेतनमान, असली वेतन की सुरक्षा के लिए शत प्रतिशत अंक दर अंक और मास प्रतिमास महंगाई भत्ता फार्मूला या संपूर्ण वेतन राशि को जीवन मूल्य निर्देशांक के साथ जोड़ने, वर्ष के अंत में बोनस, कार्यस्थिति

और सेवा शर्तों में सुधार, रेल सेवा आचरण नियम, अनुशासन और दंड प्रक्रिया, नियम का उदारीकरण, सेवा निवृत्त के उपरांत प्रतिवर्ष की सेवा काल के लिए एक माह के कुल मासिक वेतन राशि के बराबर पेंशन कर्मचारियों के आश्रितों की रेल सेवा में नौकरी, सभी श्रेणी के कर्मचारियों को समान सुविधा, कैजुअल और ठेकेदारी प्रथा का उन्मूलन, मजदूरों के हित संबंधी कायदे, कानूनों, नियमों, उपनियमों, करारों व समझौतों का त्वरित पालन मजदूरों की कार्य दशा संवर्ग व वेतन पुर्नरीक्षण के लिए स्थायी उभयपक्षी, सानुपातिक संयुक्त सामूहिक समझौता वार्तायत्र और संकुचित स्वार्थ से प्रेरित सामूहिक सौदेवाजी के स्थान पर उत्तरदायित्व पूर्ण राष्ट्रीय प्रतिबद्धता एवं उद्योगों में मजदूरों का स्वामित्व यानी राष्ट्रीयकरण अर्थात् सरकारीकरण की जगह पर श्रमिकीकरण की मांग की तो पुराने ट्रेड यूनियनों के बहुत से नेता मजाक उड़ाते थे और अधिकारी वर्ग हम लोगों को आकाश कुसुम की मांग करनेवाला नौसिखिया मजदूर संगठन समझता था। किंतु ज्यों-ज्यों समय बीतता गया त्यों-त्यों ये सभी मांगे तर्क संगत साबित होती गई जिनका समावेश मई १९७४ की ऐतिहासिक रेल हड़ताल के मांग पत्र में स्पष्ट रूप से दिखाई देता है। बोनस की मांग तो आज से दस वर्ष पहले मिल चुकी है।

किंतु आज सबसे बड़ी समस्या कर्मचारियों और अधिकारियों के बीच में परस्पर सहयोग, सौहार्द और विश्वास के अभाव की है। जिसका मुख्य कारण हृदयहीन, मस्तिक विहीन, स्वेच्छाचारी, दकियानूस, भ्रष्ट, निरंकुश और निकम्मी नौकरशाही है जिसे प्रबुद्ध गतिशील, कार्यक्षम और संवेदनशील बनाने के लिये निरंतर संघर्ष और संभव प्रति सहयोग की आवश्यकता है।

सबसे बड़ी कठिनाई तो बढ़ती हुई मंहगाई के कारण घटता हुआ असली वेतन है। जीवनावश्यक वेतन न मिलने के कारण दिन प्रतिदिन जीवनयापन की गंभीर समस्या, वेतन विषमता की वजह से उत्पन्न क्षोभ, उदासीनता और वर्तमान व्यवस्था के प्रति अविश्वास, रिक्त स्थानों की पूर्ति न होने के कारण काम का बढ़ता हुआ बोझ और बेकारी के बढ़ते हुए अवसर, स्वचालित यंत्रीकरण और कंप्यूटरीकरण से उत्पन्न काम की जटिलतायें, विसंगतियों से भरे हुए छोटे-छोटे खंडित ओवर लैपिंग वेतनमान प्रोन्नति, स्थानान्तरण और प्रति नियुक्तियों में धांधली और भ्रष्टाचार समझौता का और करारों का पालन न करना, प्रशासन द्वारा सेवा स्थिति में प्रस्थापित नियमों का जान बूझकर उल्लंघन करना रेलवे के विभागीय काम को ठेकेदारों

से करवाना जिसके कारण बेकारी और शोषण में वृद्धि हो रही है। सरकारी क्षेत्र और सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिष्ठानों में काम करने वाले कर्मचारियों के वेतन में उत्तरोत्तर समानता लाने के बजाय उनमें वर्षानुवर्ष विषमता बढ़ती जा रही है। कैजुअल, सब्टीच्यूट और टेम्पोररी मजदूरों की नौकरी की सुरक्षा के लिए कोई गारंटी नहीं है। ट्रेड यूनियन कार्यकर्ताओं को अनावश्यक सताया और प्रताड़ित किया जाता है। रेल कर्मचारियों को अपने कर्तव्य निर्वाह के दौरान अराजक तत्वों का शिकार बनना पड़ता है। उनकी सुरक्षा के लिए कोई कारगर उपाय नहीं है, यह कानून और व्यवस्था के पतन की चरम सीमा है। जबकि कर्मचारियों के विधि सम्मत ट्रेड यूनियन अधिकारों और न्यायोचित आंदोलनों को कुचलने के लिये आसुका, रासुका नाशा, मीसा, एस्मा ३११ (२) बी एवं १४ (२) आदि जैसे अलोकतांत्रिक कठोर कानून बने हुये हैं। भारतीय रेलवे मजदूर संघ इन सभी चुनौतियों का सामना करने के लिए और इन विकट समस्याओं का हल खोजने के लिये दृढ़ संकल्प है। हमारे प्रबुद्ध कार्यकर्ताओं की टोली सभी कठिनाइयों का सामना करने के लिए संघर्ष सक्षम मजबूत संगठन बनाने में दिलो जान से जुटी हुई है।

यह वर्ष जन जागरण का वर्ष रहा है। जिसमें बहुत ही दिलचस्प और रोचक परिवर्तन हुये है। जनता जनार्दन ने अपनी मानसिक परिपक्वता और राजनीतिक सूझबूझ का अच्छा परिचय दिया है। यथा स्थिति वाद के खिलाफ शांतिमय लोकतांत्रिक परिवर्तन की शीतल मंद सुगन्ध बयार धारों तरफ बह रही है। जो किसी भी तूफानी क्रांति से कम महत्वपूर्ण और कम प्रभावशाली नहीं है। बल्कि कई अर्थों में तो उससे भी बढ़ चढ़कर है। उत्तर और दक्षिण दोनों दिशाओं में वर्तमान शासन में व्याप्त भ्रष्टाचार और निकम्मेपन को इंगित करते हुए उन्हें उखाड़ फेंका गया है। बैलेटे ने बुलेट से अधिक कमाल करके दिखाया है और जनता ने नेताओं को दूरगामी अच्छा सबक सिखाया है। इस जागृत जनमानस का हम हार्दिक अभिनंदन करते हैं और नव निर्वाचित राजनेताओं का सहर्ष स्वागत करते हुए उन्हें १६७७ से १६७६ की याद दिलाते हैं। इस जनादेश से लोगों की आशाओं, अभिलाषाओं, आकांक्षाओं और अपेक्षाओं की जो अभिव्यक्ति हुई है उसकी पूर्ति अवश्य होनी चाहिये। वर्ना इतिहास अपने को पुनः दुहराये बिना नहीं रहेगा।

**दशम् अधिवेशन :** आज जब हम यहां भारतीय रेल मजदूर संघ की रजत जयंती मना रहे हैं, तो हम इस अवसर पर अपने उन बंधुओं को जो आज

हमारे बीच में यहाँ नहीं है, संसार से जा चुके है, अथवा रेल सेवा से निवृत्त होकर अन्य सार्वजनिक और सामाजिक सेवा कार्यों में जुटे है, को कैसे भूल सकते है। उनकी त्याग, तपस्या और बलिदान के फलस्वरूप हम इस स्तर तक पहुंच कर रजत जयंती का जलसा मना रहे है। संगठन खड़ा करने की प्रारंभिक अवस्था में जिन-जिन कठिनाइयों, उपहास और अवहेलना को झेलना पड़ा था तथा शासन और प्रशासन का कोपभाजन बनकर जो जो उत्पीड़न और प्रताड़ना भुगतना पड़ा था, वह उन्हीं सिद्धांतप्रिय सेवा भावी और कर्तव्यनिष्ठ बंधुओं के बूते की बात थी, अनायास ट्रान्सफर, निलंबन, निष्कासन आदि की परवाह किये बिना हमारे उन बंधुओं ने प्रशासन तथा उनके चहेते तथाकथित मान्यता प्राप्त सघों का डट के मुकाबला किया था और अपने पथ से विचलित नहीं हुये थे। हम अपने ऐसे हजारों जवां मर्द और बहादुर कार्यकर्ताओं की स्मृति में नतमस्तक होकर उन्हें बार बार प्रणाम करते है।

हम आज से तीन वर्ष पहले २५, २६ दिसंबर १९८६ को डी०एल०डब्लू० वाराणसी के प्रांगण में एकत्रित हुये थे। तबसे अब तक राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय पटल पर बहुत बड़े-बड़े परिवर्तन हो चुके है जिसका असर विश्व के राजनीतिक, आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक हर क्षेत्र पर गहरा पडा है, और ट्रेड यूनियन तथा मजदूर क्षेत्र भी इनसे अछूता नहीं रहा। परिवर्तन का यह तूफान पूर्वी योरप में बड़े झटके और तीव्र गति से आया है। जिसमें गत तिहत्तर वर्ष से जमी हुई साम्यवादी अर्थव्यवस्था तिनकै की तरह उड़ गई है और महाशक्ति कहलाने वाला सोवियत संघ ताश के पत्ते की तरह विखर गया है। एक साम्यवाद की कोख से चौदह राष्ट्रवाद ने जन्म लिया है और सबने अपनी अपनी पहचान पुनः कायम कर ली है। यही दशा दूसरे साम्यवादी देशों, युगोस्लाविया और चेकोस्लाविया की हुई है। वे भी खंड खंड हो चुके है और जातीय गृह युद्ध के शिकार हो रहे है। पूर्वी जर्मनी साम्यवादी जूए को फेंककर और कृत्रिम दीवार को तोड़कर पश्चिमी जर्मनी से जा मिला है। उत्तर कोरिया, दक्षिणी कोरिया से मिलने के लिये छटपटा रहा है। दोनों वियतनाम पहले ही एक हो चुके है। इस प्रकार सारे विश्व के साम्यवादियों के काल्पनिक स्वर्गलोक का लोप हो चुका है और उनके विश्व विजय का सपना चकनाचूर हो गया है। अबतक लौहावरण से ढकी हुई साम्यवादी अर्थ व्यवस्था का जर्जर स्वरूप जगजाहिर



हो चुका है। साम्यवादियों की ढोल की पोल खुल गई है। साम्यवादी रूस भीख का कटोरा लेकर अपने प्रथम शत्रु पूंजीवादी अमेरिका के दरवाजे पर भिखारी बनकर खड़ा है और कल तक के शत्रुता की हर अपमानजनक शर्तों के सामने गिड़गिड़ाकर नाक रगड़ते हुए आत्मसमर्पण करता जा रहा है। यहां तक की अमेरिका के दबाव में आकर अपने अंतर्राष्ट्रीय मित्रों के साथ की हुई करारों और वादों से मुकरता जा रहा है तथा अपने अंतर्राष्ट्रीय दायित्व को भी निभाने में असमर्थ है।

इस परिवर्तन का असर ट्रेड यूनियन क्षेत्र में भी दिखाई देने लगा है। मास्को में संपन्न हुए साम्यवादी मजदूर संघों के सम्मेलन में पहली बार भारतीय मजदूर संघ को आमंत्रित किया गया था और वहां पर भारतीय मजदूर संघ के राजनीति निरपेक्ष स्वतंत्र मजदूर संगठन के सिद्धांत की खुलकर प्रशंसा की गई थी एवं एतदर्थ प्रस्ताव भी पारित हुये थे। सभी साम्यवादी देशों के मजदूर संगठनों ने अपनी पुरानी रूढ़िवादिता और राजनीतिक प्रतिवद्धता को छोड़कर इस सही सिद्धनाथ का समर्थन किया था। किंतु सबसे बड़ी विडंबना यह है कि भारत और लंका के साम्यवादी मजदूर संगठनों ने इसका विरोध किया और वे अब भी मजदूरों को राजनीति का मोहरा बनाये रखना चाहते हैं। जिसका सबूत उनका बार बार भारत बंद और औद्योगिक हड़ताल का खोखला नारा है। विश्व में घटित अन्य घटनाओं में कुबैत के मसले को लेकर अकेले ईराक पर अमेरिका के नेतृत्व में लगभग सभी साम्राज्यवादी देशों द्वारा किया गया आक्रमण जिसमें पाकिस्तानी सेना भी शामिल थी, उल्लेखनीय है।

गत तीन वर्ष की कालावधि हमारे देश के लिये बहुत दुखद और दुर्भाग्यपूर्ण रही है। पाकिस्तान की शह पर काश्मीर, पंजाब तथा उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्रों में आतंकवादी गतिविधियां पूर्वोत्तर में, उल्फा का उतपात और दक्षिण में लिट्टे की हिंसक वारदातें जिसमें हजारों निर्दोष व्यक्तियों के साथ साथ हमारे भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी की निर्मम हत्या हो गई जो अत्यंत दुखद और हृदय विदारक घटना थी। इसी कालावधि में बाबर के आधुनिक सिपाहसालार और मीरबांकी मुल्ला मुलायम ने अयोध्या में राम भक्त कार-सेवकों पर अपने चहेते मियां मुन्नन के गुंडों से पुलिस की वर्दी में गोली चलवा कर कब्र में धंसे हुए बाबर की मरी हुई आत्मा का तुष्टीकरण किया, और अपने इस पाप के मौन समर्थक तथा परोक्ष

सहयोगी कांग्रेस को भी ले डूबे। पहली बार उत्तर प्रदेश में राम भक्तों के आशीर्वाद से राष्ट्र भक्तों की सरकार बनी। जो भविष्य में होने वाली राजनीतिक परिवर्तनों के लिए शुभ संकेत है।

यद्यपि कांग्रेस ने अपने चुनाव घोषणा पत्र में सौ दिन के अंदर महंगाई कम करके जुलाई ६० के स्तर पर लाने की बात कही थी किंतु उसके केन्द्र में सत्ता में आने के बाद से महंगाई में जुलाई ६० की तुलना में ४३ प्रतिशत की वृद्धि हो चुकी है और अभी तक रुकने का नाम नहीं ले रही है। इसका सबसे बुरा असर बेरोजगार गरीबों और वेतनभोगी मजदूरों पर पड़ रहा है। केन्द्र सरकार की नई आर्थिक नीति जो विश्व बैंक और अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष के दबाव से बनी है, देश में बेकारी और महंगाई बढ़ानेवाली साबित हो रही है। बार बार रुपये का अवमूल्यन किया जा रहा है और उसे अब पूर्णरूपेण परिवर्तनीय बनाने की कोशिश हो रही है। रेल और बस का किराया बढ़ाया गया है। डीजल, पेट्रोल, रासायनिक खाद, खनिज पदार्थ, राशन के मूल्य और बिजली की दरें बढ़ाई गई हैं। तेल, साबुन, चाय, चीनी, डालडा, किरोसिन के भाव बढ़े हैं। सिगरेट, बीड़ी, माचिस, पान, तम्बाकू, छाते, जूते, कपड़े दिन प्रतिदिन महंगे होते जा रहे हैं। अर्थव्यवस्था में उदारीकरण के नाम पर बहुराष्ट्रीय कंपनियों को लूट की खुली छूट दी जा रही है। अभिनवीकरण, आधुनिकीकरण, स्वचालिकीकरण और कंप्यूटरीकरण से सेवा संस्थानों, कल कारखानों, दफतर दूकानों और बीमा बैंकों में कर्मचारियों की संख्या घटाई जा रही है और छंटनी को स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति का मनमोहक जामा पहनाया जा रहा है। सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र में चलने वाले सेवा संस्थानों और उद्योग धंधों में वर्षानुवर्ष घाटा दिखाकर तथा उन पर अक्षमता का आरोप लगाकर उनके निजीकरण की साजिश हो रही है और उन्हें माटी के मोल बेचा जा रहा है। कमीशनखोरी को बढ़ावा देने के लिये विदेशी पूंजीपतियों और देशी सरमायेदारों को आमंत्रित किया जा रहा है। अर्थव्यवस्था के उदारीकरण के नाम पर बहुराष्ट्रीय कंपनियों के अबतक के ४० प्रतिशत शेयर को बढ़ाकर ५१ प्रतिशत कर दिया गया है और अब उसे १०० प्रतिशत तक कर देने की तैयारी हो रही है; जिससे वे आगे चलकर रेलवे जैसे बड़े पूंजी वाले उद्योग को भी खरीद सकें। यों तो रेलवे का निजीकरण कई गुच्युप तरीकों से किया जा रहा है। विभागीय खान-पान की सेवा ठेकेदारों को दी जा चुकी है। सफाई का काम, माल लादने और उतारने का काम भी निजी अभिकरणों से करवाया जा रहा है। रेल पथों के

निर्माण, मरम्मत और अनुरक्षण के लिये निजी कंपनियों को निवदायें दी जा रही है। अब तक रेलवे के कारखानों में बनने वाले फालतू कल पुर्जे और उपकरण निजी कंपनियों से खरीदे जा रहे हैं। माल डिब्बे और सवारी डिब्बे भी निजी कंपनियों में बन रहे हैं। अब बिजली के इंजन भी बाहर से मंगाये जा रहे हैं। अर्थात् रेलवे संपत्ति के निर्माण, मरम्मत और अनुरक्षण जो काम अब तक विभागीय कर्मचारी करते थे, अब वे सभी काम ठेकेदारों से कराये जा रहे हैं, जिसमें कमीशन की भारी गुंजाइश है। अतः रेल सेवा में नयी भर्ती पर प्रतिबंध लगा हुआ है। संवर्ग सिकुड़ता जा रहा है। अतः प्रोन्नति के अवसर घटते जा रहे हैं।

चतुर्थ केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशें बदली हुई आर्थिक परिस्थिति में कालातीत हो चुकी हैं। नई तकनीक के प्रयोग से काम करने के तरीकों और कार्य स्थिति में भारी परिवर्तन हो चुका है। अतः संवर्ग पुर्नगठन की आवश्यकता है और काम के बोझ और काम धंधे के पुनः निरीक्षण की आवश्यकता है। किंतु बार बार मांग करने के बावजूद भी वेतन पुर्ननिरीक्षण और संवर्ग पुर्नगठन के लिये उभयपक्षीय सानुपातिक संयुक्त, सामूहिक स्थायी वेतन वार्ता यंत्र की स्थापना नहीं हो रही है। स्वाधीनता के ४५ वर्ष बीत जाने के बाद भी रेल कर्मचारियों के प्रजातांत्रिक नागरिक अधिकारों का हनन हो रहा है। अफसरों द्वारा उनकी प्रताड़ना और उत्पीड़न में कोई कमी नहीं आई है। न तो ब्रिटिश कालीन सेवा स्थिति संबंधी नियम, उपनियमों में भी कोई सुधार हुआ है। रेल सेवा आचरण नियम अनुशासनिक दंड और अपील नियम ज्यों के त्यों हैं। ऊपर से आसका, रासुका, नाशा, मीसा एस्मा और १४/२ की मार अलग से पड़ रही है। स्थानान्तरण, निलंबन, पदावन्नति आदि किसी कायदे कानून के अंतर्गत नहीं बल्कि अफसरों की मनमर्जी पर हुआ करते हैं। राष्ट्रीय वेतन नीति का निर्माण जिससे सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र में काम करने वाले सभी कर्मचारियों को समान काम के लिए समान प्रगतिशील वेतन मान, असली वेतन की सुरक्षा के लिये शत प्रतिशत अंक दर अंक और मास प्रतिमास मंहगाई भत्ता फार्मुला अथवा सम्पूर्ण वेतन राशि को जीवन मूल्य निर्देशांक के साथ जोड़ने की राजाज्ञा, जीवन वेतन की प्राप्ति तक वर्षान्त बोनस प्रति वर्ष के सेवा काल के लिये एक माह के कुल वेतन राशि के बराबर नान ग्रेच्यूटी और कंट्रीब्यूटरी मासिक पेंशन रिक्त स्थान पर कर्मचारियों के आश्रितों की भर्ती, रेल प्रबंधन में हर स्तर पर कर्मचारियों की सक्रिय और सार्थक भागीदारी की ओर अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया जा

रहा है। रेल कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान करने के लिये तथा उनकी न्यायोचित मांगों पर सार्थक वार्तालाप करने के लिये वर्षों पहले जिस पी०एन०एम० और जे०सी०एम० का निर्माण हुआ था उसमें रेल कर्मचारियों का वास्तविक प्रतिनिधित्व न होने के कारण वे निरर्थक हो चुकी है। और रेलवे प्रशासन तथा उनके चहेते तथा कथित मान्यता प्राप्त कर्मचारी संगठनों की परस्पर सांठगांठ से उनका अर्थ बदलकर प्रिवेन्टीव निगेटिव मशीनरी अर्थात् पी०एन०एम० और ज्वाइंट कंपनी ऑफ मिसचीफ मॉन्गर्स यानी जे०सी०एम० हो गया है। जहां आपसी लेन देन के आधार पर मजदूर हितों की सौदे वाजी होती है।

शासक और प्रशासक कहते हैं कि ज्यादातर मजदूर गैर जिम्मेदार और कामचोर हो गये हैं, इससे उत्पादन में बाधा पड़ रही है और उद्योग घाटे में चल रहे हैं। लेकिन वस्तुस्थिति यह है कि सरकार के मंत्री, राजनेता, अफसर और मालिक जितने गैरजिम्मेदार और हरामखोर हो गये हैं उतना मजदूर अभी तक नहीं हुआ है। ये बड़े लोग गैर जिम्मेदारी को राष्ट्रीय रोग और भ्रष्टाचार को शिष्टाचार बना दिये हैं जिससे बच पाना सभी के लिये कठिन है। मजदूर संघों और मजदूरों पर आरोप लगाने वाले यह भूल जाते हैं कि आये दिन बड़े बड़े आरोप तो इन्हीं कमीशनखोरों और घोटालेबाजों पर लगे हुए हैं। झूठे आश्वासन निम्न स्तर तक की शोषण प्रक्रिया, अपनी असफलता और निकम्मेपन और कमजोरियों को छिपाने के लिये दूसरों पर दोषारोपण, सत्ता हथियाने के लिये सिद्धांतों की दोहाई और कुर्सी पा जाने पर निजी स्वार्थ पूर्ति के लिए उन्हीं सिद्धांतों की बलि देना तथा रातों रात माला माल हो जाने के लिए हर किस्म की चोरी, घूसखोरी, तस्करी और करचोरी इन महानुभावों का राजनीतिक चरित्र बन गया है। बोफर्स कांड, पनडुब्बी कांड, हेलीकोप्टर कांड और अब रेल इंजन की ए०वी०वी० कांड जल. थल नभ में इनकी देश भक्ति कर्तव्यनिष्ठा और शुद्ध आचरण की कीर्ति पताका फहरा रहे हैं। धर्मवीर तेजा, हरिदास मूदड़ा और हर्षद मेहता की घोटालेवाजी उद्योगपतियों, शेयर दलालों की ईमानदारी की गाथा गा रहे हैं। अम्बानी और वाडिया जैसे प्रतिस्पर्धा पूंजीपति घरानों के हाथ बिके हुए राजनेता देश में राजनीतिक अस्थिरता पैदा करने में माहिर हो चुके हैं। इसका नजारा इनके खरीद फरोक्त और दलबदल में तथा बार बार मध्यावधि चुनाव में दिखाई देता है। विधान सभा और संसद भवन में हंगामा, गाली

गलौज,शोरशराबा, धक्का मुक्की और जूता पेजार इनके गैर जिम्मेदाराना व्यवहार और अराजक मनोवृत्ति का खुला हुआ इजहार है। इसका प्रभाव साधारण लोगों पर पड़ना स्वभाविक है क्योंकि यह कहा गया है कि जिस मार्ग पर बड़े लोग चलते हैं, उसी का अनुसरण साधारण लोग भी करते हैं।

रोटी, कपड़ा, मकान, शिक्षा, स्वास्थ्य, काम और विश्राम मनुष्य के जीवन की न्यूनतम आवश्यकता है। मनुष्य होने के नाते मजदूर भी यही चाहता है। सरकार और मालिकों से उसकी केवल एक ही मांग है कि उसे मनुष्य की तरह जिन्दा रहने और काम करने का मौलिक अधिकार दिया जाये काम करना उसका नैसर्गिक स्वभाव है और बिना काम किये वह अपनी रोजी नहीं कमा सकता। मगर आज अभिनवीकरण, कंप्यूटरीकरण, आधुनिकीकरण, स्वचालीकरण और मानवयंत्रों के अंधाधुंध प्रयोग के द्वारा रोजगार के अवसर घटाने और काम पर लगे हुए मजदूरों तथा उनकी आने वाली पीढ़ी को बेकार बनाने के सारे उपक्रम सरकार और मालिकों के द्वारा ही किये जा रहे हैं। फिर भी मजदूरों से वफादारी और स्वामी भक्ति की मांग की जा रही है। जबतक सरकार और मालिक स्वयं मजदूरों के प्रति संवेदनशील व ईमानदार नहीं बनेंगे तबतक उनकी इस मांग का कोई औचित्य नहीं है। केवल प्रतिसहयोग की भावना से ही दोनों पक्षों की संतुष्टि हो सकती है। और सेवा संस्थानों, कल कारखानों, दफ्तर, दूकानों और उद्योग धंधों में शांति, समृद्धि, उत्पादकता में वृद्धि और प्रगति का मार्ग प्रशस्त हो सकता है।

हम श्रमिक क्षेत्र में रेलवे के उपर राष्ट्रशक्ति के सैनिक की हैसियत से काम कर रहे हैं। रेलवे के उपर लाल झंडों और लाल सलाम की जगह भगवा ध्वज और भारत माता की जय हमारे वैचारिक विजय का द्योतक है। संघ में रेल कर्मचारियों में उनकी जायज मांगों की पूर्ति के लिए तथा उनके मौलिक अधिकारों की सुरक्षा के लिये संगठन के माध्यम से उनमें संगठनात्मक जागरूकता और संघर्ष क्षमता उत्पन्न करने के साथ साथ उनका राष्ट्र के प्रति समर्पण की भावना, कर्तव्यनिष्ठा, उतरदायित्व, बड़ी मेहनत और अनुशासनप्रियता की नवीन कार्य संस्कृति पैदा की है। जिससे राष्ट्रोत्थान में रेलवे अपनी उच्चतम भूमिका निभा सकें।

इस वर्ष मंहगाई वृद्धि को रोकने और नितर बढ़ते हुए मूल्यों पर प्रभावशाली नियंत्रण करने के लिये संघ ने भारत सरकार से हर वस्तु का

लागत मूल्य प्रकाशित करवाने के लिए कानून बनाने की मांग की है, जिससे अनाप सनाप मुनाफाखोरी और उत्पादकता शुल्क की चोरी को रोका जा सके। संघ ने, भारत की अर्थव्यवस्था पर बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा वर्चस्व स्थापित करने के लिये किये जा रहे आक्रमण को रोकने के लिये आर्थिक स्वाधीनता का दूसरा युद्ध लड़ने का ऐलान किया है। इसके लिए आम जनता में अभियान चलाने के लिए आवाहन किया गया है। इसका नेतृत्व विशेष रूप से मजदूर वर्ग को करना है। अतः संघ अपने सदस्यों से अपेक्षा रखता है कि वे विदेशी कंपनियों द्वारा उत्पादित उपभोक्ता सामानों का बहिष्कार करेंगे और स्वदेशी वस्तुओं का ही प्रयोग करेंगे।

आइये हमलोग भारत सरकार, विदेशी पूंजीपतियों, देशी सरमायेदारों और शोषक ठेकेदारों की साजिशों को नाकामयाब बनाने के लिये आम लोगों में स्वदेशी की भावना जागृत करने का अभियान चलायें और पुनः इस मंत्र का उच्चारण करे कि संघर्ष के लिये संगठन और संगठन के लिये संघर्ष तथा राष्ट्र के नवनिर्माण के लिये संगठन और संघर्ष दोनों होना चाहिए।

अंत में हम विजय की चाह लेकर अपने ध्येय पथ पर निरंतर बढ़ते रहने की ओर संगठित श्रमिक शक्ति के द्वारा अपने राष्ट्रीय उद्योग को समृद्ध, सक्षम और प्रगतिशील बनाते हुए राष्ट्र को शक्ति संपन्न वैभवशाली बनाकर भारत माता को परम वैभव के सर्वोच्च शिखर पर पहुंचाने का व्रत लें।

**ग्यारहवाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन :** हमारा दसवां अखिल भारतीय अधिवेशन दिनांक १६, १७ अक्टूबर १९६२ को दीनदयाल नगर, मोगलसराय के मानस नगर कालोनी में रजत जयंती के रूप में सम्पन्न हुआ था। तब से अब तक की घटनाओं की समीक्षा करना यहाँ समीचीन होगा।

गत तीन वर्षों में भारत के आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक एवं राजनैतिक क्षेत्र में अत्यधिक उलटफेर हुआ है। देश की सीमायें असुरक्षित एवं अशांत हो गई हैं। घुसपैठ एवं उग्रवाद की समस्या गंभीर से गंभीरतम हो चुकी है। अराजकता एवं गुंडागर्दी से जनजीवन असुरक्षित हुआ है। दैवी विपदाओं के साथ-साथ शासन और प्रशासन की लापरवाही से औद्योगिक क्षेत्र में भी दुर्घटनाओं की बाढ़ आ गई है। जिसमें जनसाधारण के साथ-साथ कर्मचारी भी बड़ी संख्या में मारे गये हैं। सत्तालोलुप राजनीतिज्ञों द्वारा सस्ती लोकप्रियता प्राप्त करने तथा वोट बैंक तैयार करने हेतु जातिवादी कारगुजारियों और

तुष्टीकरण की नीति अपनाने के कारण समाज विघटित होता जा रहा है और समरसता की जगह घृणा का वातावरण बन गया है। राजनीतिक अस्थिरता के कारण विकास कार्य अवरुद्ध हो गया है। भ्रष्टाचार का भस्मासुर विकास के लिये उपलब्ध पूंजी को निगलता जा रहा है। शासन और प्रशासन की अकर्मण्यता और लूट-खसोट की नीति राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को खोखला बना रही है। जाति-समूहों की आपसी लड़ाई और वैमनस्य तथा विदेशी शक्तियों के सांस्कृतिक हमले से वातावरण दूषित होता जा रहा है। प्रस्थापित जीवन मूल्यों का क्षरण हो रहा है और नई पीढ़ी अपनी पहचान को खोती हुई किंकर्तव्यविमूढ़ की अवस्था में पाश्चात्य सभ्यता और संस्कृति की नकल में दर दर भटक रही है। आज राष्ट्रीय अस्मिता और पहचान को जितना खतरा बाह्य सांस्कृतिक हमले से पैदा हुआ है उतना और किसी बात से नहीं।

भारत सरकार द्वारा अपनाई गई नई आर्थिक नीति जिसका सीधा अर्थ सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों का निजीकरण और विदेशीकरण करना है, अब औद्योगिक ईकाइयों को पार करके बीमा, बैंक, संचार सेवा के क्षेत्र में भी प्रवेश कर चुकी है। यहां तक कि सूचना और प्रसारण क्षेत्र भी इससे अछूता नहीं रह गया है। बहुराष्ट्रीय कंपनियों के माध्यम से विदेशी पूंजीपतियों और देशी सरमायेदारों का नापाक गठबंधन देश को आर्थिक रूप से गुलाम बनाने पर तुला हुआ है, जिसमें भारत सरकार शिखंडी का पार्ट अदा कर रही है। यद्यपि भारत की जागरूक जनता, मजदूर और किसान स्वदेशी जागरण मंच के माध्यम से इन षडयंत्रों का पर्दाफाश करने में जुटी हुई है। फिर भी आर्थिक आजादी की दूसरी लड़ाई को, जो लंबी खिंचने वाली है, सफल बनाने के लिये जनता को दृढ़ संकल्प होकर सतर्क रहने और एकजुट होने की जरूरत है।

इस निजीकरण की नीति का शिकार रेल उद्योग भी हुआ है। जिसे ठेकेदारों और कमीशनखोरों का चारागाह बना दिया गया है। जो काम पहले विभागीय कर्मचारियों से करवाया जाता था, वह ठेकेदारों से करवाया जा रहा है। रेल के कारखानों में बनने वाले कल पुर्जे निजी कंपनियों से खरीदे जा रहे हैं। यद्यपि रेल यातायत में उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है, किंतु कर्मचारियों की संख्या निरंतर घट रही है। विदेश से मंगाये जाने वाले उपकरणों और इंजनों में करोड़ों तक की कमीशनखोरी हो रही है।

भारत सरकार में रेल मंत्री का पद दुधारू गाय के रूप में इस्तेमाल किया जाता है। ए.वी.वी. इंजन की खरीद में घोटाले की गूँज पार्लियामेंट से लेकर सुप्रीम कोर्ट तक सुनी जा चुकी है। सरकार की सेकुलर छवि बनाये रखने के लिए रेलवे की बरबादी के गर्त तक पहुंचा देने के बाद ही मंत्री महोदय का पद मजबूरी में छीना गया है।

गत कई वर्षों से भारतीय रेलवे मजदूर संघ उभयपक्षी संयुक्त, सामूहिक स्थायी वेतन वार्ता तंत्र की मांग करता आ रहा था। किंतु भारत सरकार ने अपनी आदत के अनुसार १ अप्रैल १९६४ को पांचवें केन्द्रीय वेतन आयोग के नियुक्ति की घोषणा की है। इसके पहले २० अप्रैल १९६३ को भारतीय मजदूर संघ के नेतृत्व में डंकल प्रस्ताव और नई आर्थिक नीति के खिलाफ रेल मजदूरों ने अन्य सभी मजदूरों के साथ कंधा से कंधा मिलाकर दिल्ली की सड़कों पर लाल किला के मैदान में लाखों की संख्या में प्रदर्शन किया था और राष्ट्रपति द्वारा प्रधानमंत्री को उचित कार्रवाही के लिये भेजने हेतु आदेश-पत्र प्रस्तुत किया था। २३ जुलाई १९६३ को सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के नेतृत्व में भारतीय रेल मजदूर संघ ने प्रधान मंत्री महोदय से उनके कार्यालय में एक घंटे तक वार्तालाप की थी। पांच सौ रुपये प्रतिमाह अंतरिम राहत और ५१ प्रतिशत मंहगाई भत्ते को वेतन के साथ जोड़ने की मांग के साथ साथ अविलंब उभयपक्षीय स्थायी वेतन वार्ता तंत्र नियुक्त करने की मांग की गई थी। किंतु सरकार ने सितम्बर १९६३ से २० प्रतिशत मंहगाई भत्ता मूल वेतन में समाहित करने और १०० रूपया अंतरिम राहत देने की घोषणा की और १ अप्रैल १९६४ को वेतन आयोग नियुक्त किया। ११ जुलाई १९६४ को भारतीय रेल मजदूर संघ ने वेतन आयोग को रेलवे कर्मचारियों की मांगों से संबंधित एक विस्तृत ज्ञापन दिया। और २१ नवंबर १९६५ को मौखिक गवाही दी। इसके पूर्व भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के नेतृत्व में १६ सितंबर १९६४ को वेतन आयोग के सामने जोरदार प्रदर्शन किया। सचिव वेतन आयोग श्री एम.के.काव से उनके कार्यालय में मिलकर कर्मचारियों की मांगों पर सार्थक वार्तालाप किया। इसी संदर्भ में भारतीय रेल मजदूर संघ ने सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिसंघ के आह्वान पर १ अगस्त १९६३ से २० अगस्त १९६३ तक देशव्यापी संघर्ष पखवाड़ा बड़े धूमधाम से मनाया।



वेतन आयोग ने ६७ प्रतिशत मंहगाई भत्ता मूल वेतन में समाहित करने और मूल वेतन का १० प्रतिशत न्यूनतम १०० रूपया मासिक अंतरिम राहत देने की सिफारिश की थी जो १ अप्रैल १९६५ से लागू है। ऐसा लगता है कि वेतन आयोग की अंतिम रिपोर्ट अप्रैल १९६६ के बाद ही प्रकाशित हो सकेगी।

चार-चार वेतन आयोगों की नियुक्ति के बावजूद भी राष्ट्रीय वेतन नीति, राष्ट्रीय आय नीति और राष्ट्रीय व्यय नीति का निर्धारण अभी तक नहीं हो सका है। सरकारी क्षेत्र और सार्वजनिक क्षेत्र में काम करने वाले श्रमिकों के वेतन में विषमता कम होने के बजाय बढ़ती जा रही है। निजी क्षेत्र की तो बात ही छोड़ दीजिए। आवश्यकता पर आधारित न्यूनतम वेतन अभी तक नहीं मिल सका है, तो जीवन वेतन और अच्छे वेतन की बात तो बहुत दूर है। रेलवे का संचालन अंग्रेजों के बनाये हुए कानून कायदों से हो रहा है। सेवा सुरक्षा की कोई गारंटी नहीं है। श्रमिकों को लोकतांत्रिक नागरिक अधिकारों से भी वंचित रखा गया है। समान काम के लिये समान वेतन, समान सेवा शर्तें, जीवन मूल्य निर्देशांक से संलग्न संपूर्ण वेतन राशि का कोई भी प्रावधान नहीं है। रेल सेवा आचरण नियम, अनुशासन दंड और अपील नियम, पास और छुट्टी नियम में कोई सुधार नहीं हुआ है। स्थानांतरण, निलंबन, पदावन्नति आदि अधिकारियों की मनमानी पर हुआ करते हैं। पेंशन, ग्रेचुअटी के नियम कालातीत हो चुके हैं। मकान, स्कूल, अस्पताल, मनोरंजन केन्द्र की समुचित और आधुनिक सुविधा अभी तक नहीं हो सकी है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ बदलती हुई कार्य पद्धति के अनुसार संवर्ग के पुनर्गठन, आवर्स ऑफ इंपलाइमेंट में सुधार, काम के बोझ के अनुपात में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि और उच्चकृत कार्य के लिये पदोन्नति के पर्याप्त अवसर आदि की मांग निरंतर करता आ रहा है। इसके लिये संघर्षशील कार्यक्रम समय समय पर करता रहा है। भारतीय मजदूर संघ की स्थापना का यह चालीसवां वर्ष है। इस वर्ष को समारोहपूर्वक मनाने के लिये चालीस अभ्यास वर्ग चलाने, चालीस नई शाखाओं की स्थापना करने, चालीस हजार नये सदस्य बनाने और चार लाख रूपया एकत्रित करने का लक्ष्य रखा गया है। उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन ने अपनी मान्यता प्राप्ति के लिये चालीस दिन की क्रमिक भूख हड़ताल का भव्य कार्यक्रम, ८ मई से १६ जून तक उत्तर रेलवे के प्रधान कार्यालय बड़ौदा हाउस, नई दिल्ली के दरबाजे पर संपन्न किया है जिसमें उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन की ४२ शाखाओं से छः सौ पंचानवें पदाधिकारियों

ने भाग लिया था। इसी प्रकार के कार्यक्रम अन्य क्षेत्रीय रेलों पर भी चलाने की योजना है।

आज की परिस्थिति १९४७ से १९८५ तक की परिस्थितियों से भिन्न है। तब के शासक और प्रशासक पर्दे की आड़ में गलत काम करते थे किंतु समाज के अंदर अपने को आदर्शवादी और ईमानदार जनसेवक साबित करने का प्रयास भी जारी रखते थे। किंतु आज वे इतने पदलोलुप, भ्रष्ट और बेशर्म हो गये हैं कि सर्वोच्च न्यायालय तक की अवहेलना और अवमानना करने से भी संकोच नहीं करते। समाज में उनकी क्या छवि बन रही है इसकी उन्हें बिल्कुल चिंता नहीं है। गुंडों, तस्करों और माफिया सरगनाओं के बाहुबल एवं देशी-विदेशी सरमाएदारों के धन बल से अपनी कुर्सी बचाये रखने में उन्हें तनिक भी शर्म नहीं आती है। वे संविधान, प्रजातंत्र और नैतिक मूल्यों को तिलांजलि देकर सत्ता प्राप्त करने और पैसा बटोरने में इतने मशगूल हो गये हैं कि देश की राजनीतिक स्वतंत्रता, राष्ट्रीय अखंडता और आर्थिक स्वावलंबन को बहुराष्ट्रीय कंपनियों के हाथ बेच रहे हैं। ऐसे में जब सरकार ही प्रजातांत्रिक नहीं है, तो प्रजातांत्रिक ट्रेड यूनियन गतिविधियां स्वतः महत्वहीन हो गई हैं। अतः आज की विशेष परिस्थिति में विशेष प्रकार की ट्रेड यूनियन गतिविधियों का संचालन अनिवार्य हो गया है। पी०एन०एम० और जे०सी०एम० सभी नकारा साबित हो चुके हैं। अतः स्थानीय समस्याओं के निराकरण के लिये स्थानीय स्तर पर आंदोलन खड़े करने होंगे। मजदूरों को संगठन और संघर्ष के लिये सतत जागृत करते रहना होगा। भारतीय रेलवे मजदूर संघ श्रमिक क्षेत्र में रेलवे के ऊपर राष्ट्र शक्ति के सैनिक के रूप में सन्नद्ध है। अतः उसका पहला कर्तव्य है, रेलवे उद्योग को भारत सरकार की निजीकरण की नीति से जो विदेशी पूंजीपतियों, देशी सरमाएदारों, शोषक ठेकेदारों, विश्व बैंक, अन्तरराष्ट्रीय मुद्राकोष और बहुराष्ट्रीय कंपनियों की साजिश और दबाव से बनी हुई है, से बचाना। इसके लिये स्वदेशी जागरण मंच को अधिकाधिक सहयोग देना और रेलवे पर होने वाले शासकीय और प्रशासकीय घपलों का पर्दाफाश करना। रेल उद्योग को समृद्ध और रेल सेवा को सक्षम बनाने के लिये मजदूरों में नवीन कार्य संस्कृति की भावना पैदा करना आज की प्रथम आवश्यकता है। इसके लिये भारतीय रेल मजदूर संघ अंतिम विजय की चाह लेकर दृढ़ विश्वास के साथ ध्येय पथ पर निरंतर बढ़ रहा है।

बारहवाँ त्रैवार्षिक अधिवेशन : यह स्मरणीय है कि आज से ३२ वर्ष पूर्व इसी महानगरी में २६ और २७ मई १९६६ में रामायण ज्ञान मंदिर मुलुंड में प्रभुजी की अपार कृपा से भारतीय रेलवे मजदूर संघ का स्थापना अधिवेशन सफलतापूर्वक संपन्न हुआ था। तब इसके कर्ता धर्ता आज के स्वागताध्यक्ष प्रभु देसाई जी ही थे जिन्होंने इस महासंघ के प्रथम उपमहामंत्री का पद ग्रहण किया था और पुनः दो वर्ष पश्चात कोषाध्यक्ष के पद पर सर्वसम्मति से निर्वाचित हुए थे। आपका कार्यकाल शिशुरूपी संघ के पालन पोषण का काल था, जिसका निर्वाह आपने सक्षम एवं सुहृदय अभिभावक की भांति सफलतापूर्वक किया था। यह हमारा परम सौभाग्य है कि आज वही प्रभु देसाई जी हम सबका स्वागत कर रहे हैं। जबकि आज हम लागों को इनका कृतज्ञता पूर्वक हार्दिक अभिनंदन करना चाहिए था। इन ३२ वर्षों में राष्ट्र जीवन के हर क्षेत्र में काफी उतार चढ़ाव आये हैं। जिसका संपूर्ण वर्णन करना यहाँ न तो समुचित होगा और न संभव है। हाँ ट्रेड यूनियन के क्षेत्र में हुए परिवर्तन की चर्चा करना समुचित ही नहीं बल्कि आवश्यक भी है। इन ३२ वर्षों में प्रतिस्पर्धी यूनियन के विरोध और अफसरशाही के प्रताड़ना के कारण उत्पन्न प्रतिकूल राजनीतिक परिस्थितियों में भी भारतीय रेलवे मजदूर संघ निरन्तर प्रगति करते हुए अपने स्थापना दिवस के समय पचास हजार से कम सदस्य संख्या से आगे बढ़ कर पांच लाख से अधिक सदस्य संख्या पर पहुँच चुका है। सरकार द्वारा अमान्य होते हुये भी दोनों सरकारी कृपा प्राप्त और मान्यता प्राप्त फेडरेशनों से बहुत आगे निकल चुका है। इसके लिये रेलवे के राष्ट्रभक्त मजदूर और संघ के प्रतिभावान साहसी और संघर्षशील कार्यकर्ता धन्यवाद और बधाई के पात्र हैं।

गत वर्षों में भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने संगठनात्मक क्षेत्र में गुणात्मक और संख्यात्मक दोनों प्रकार से संतोषजनक और प्रशंसनीय प्रगति की है।

फिर भी रेल प्रशासन इंडियन रेलवे स्टेब्लिशमेंट मैनुअल में उल्लेखित मान्यता संबंधी कायदे, कानूनों नियमों और उपनियमों, औद्योगिक विवाद अधिनियम के तहत आचरण और अनुशासन संहिता में वर्णित मान्यता संबंधी उपबंधों, पन्द्रहवें भारतीय श्रम सम्मेलन में सर्वसम्मति से पारित मान्यता संबंधी प्रस्तावों, सदस्यता सत्यापन के पश्चात भारत सरकार के श्रम मंत्रालय द्वारा, सभी नियोक्ता मंत्रालयों को दिये गये दिशा निर्देशों, भारतीय संविधान की चौदहवीं धारा और लोकतांत्रिक सिद्धांतों में निहित भावनाओं

का जानबूझ कर उल्लंघन कर रहा है तथा संघ को मान्यता देने से इंकार करता जा रहा है। नयी सरकार भी नौकरशाही के शिकंजे में फंसकर पुरानी सरकारों के तर्कहीन लकीर को पीट रही है तथा बदले हुए परिवेश को अनदेखा कर रही है।

२१वीं सदी दुनिया के दरवाजे पर खड़ी प्रवेश की प्रतीक्षा में है। वह अपने साथ संक्रान्तियों और परिवर्तनों का पाथेय लिये है जो नयी सभ्यता का वितान सृजित करने में सक्षम है। इसी अंतराल की कालावधि अनेक प्रकार के आकर्षण और विकर्षण के प्रयोग प्रस्तुत करती है। उनकी क्या उपयोगिता होगी यह तो कहना संभव नहीं है लेकिन उनका सापेक्ष या परोक्ष प्रभाव तो भविष्य में प्रत्यावर्तनों में पड़ेगा ही। भारत की व्यवस्था उसी प्रसव पीड़ा से ग्रसित है तथा समाज एक विचित्र धुंध में हाथ टटोल रहा है। ऐसा प्रतीत हो रहा है कि एक विचित्र बिखराव इस सहस्राब्दि के अंतिम चरण में दीख रहा है जो अपने प्रकार को स्थिर नहीं कर पा रहा है। किन्तु गतिशील नेतृत्व विरोधाभास के बीच से मार्ग तलाश लेता है।

नयी पीढ़ी इसी सामाजिक विप्लव के मध्य से नयी दिशा का पथ प्रशस्त करने में समर्थ होगी। प्राचीन शाश्वत मूल्य युगधर्म के अनुसार विविध आयामों के माध्यम से नवीन रूप धारण करते रहते हैं। पेड़ पौधों पर पतझड़ के पश्चात ही नवपल्लव की बहार आती है और एक फसल के बाद दूसरी फसल आती है। परिवर्तनों के झंझावत में आत्मविस्मृत होना उचित नहीं, आत्म-संयम और विवेक के औजारों को प्रभावी और धारदार बनाना जरूरी है ताकि नया निर्माण एक नये मंगलमय युग का सृजन कर सके।



## बारहवें अधिवेशन में पारित प्रस्ताव

इस (१९६८) वर्ष देश ने स्वतंत्रता की पचासवीं वर्षगांठ बड़े धूमधाम से मनाया है। संसद का विशेष सत्र बुलाकर अतीत का गौरवगान किया है। वर्तमान की समीक्षा की है और भविष्य का सुनहला स्वप्न संजोया है। परन्तु चौबीस घंटे के पश्चात् ही सभी तामझाम तमाशा मात्र बन कर रह गया है। और ढाक के वही तीन पात वाली आपाधापी। एक दूसरे को नीचा दिखाने के लिए सभी रचनात्मक सोच, संकल्प और सहयोग तिरोहित हो कर रह गया। यद्यपि आधी सदी का लम्बा कालखंड किसी राष्ट्र के जीवन में काफी मायने रखता है। इसी कालखंड में ध्वस्त जापान, जर्मनी, चीन और नवस्थापित इजराइल, भारत से हर क्षेत्र में बहुत आगे निकल गये जब कि भारत सभी प्रकृतिक साधन स्रोतों और नैसर्गिक सम्पदा से सम्पन्न होते हुए भी मन्थर गति से कछुए की चाल चलकर यथास्थिति बनाये रखा है और हर क्षेत्र में पिछड़ गया है। कारण स्वयं की विस्मृति और पर की अनुकृति, स्वावलम्बन, स्वाभिमान से शून्य, पराभव और पराभूत से ग्रस्त, परानुकरण और परावलम्बन की फिसलन भरी उथलपुथल के साथ मौलिक परिवर्तन हुआ और सत्ता के केन्द्र पर प्रखर राष्ट्रवादी दल प्रस्थापित तो हुआ किन्तु काफी घालमेल के साथ और अपनी बहुत सी मान्याताओं के सत्ता में भागीदार दलों के मनुहार में त्यागते हुए। अतः परिणाम उतना अच्छा नहीं रहा जितनी की अपेक्षा थी। फिर भी भारतीय रेलवे मजदूर संघ वर्तमान सरकार द्वारा राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में सफल परमाणु परीक्षण किये जाने का स्वागत करता है और इसे सही दिशा में उठाया गया एक साहसी और निर्णायक कदम मानता है। इन परीक्षणों ने न केवल यह दिखा दिया है कि भारत के वैज्ञानिकों की प्रतिभा विश्व में किसी से कम नहीं हैं। बल्कि इनके द्वारा राष्ट्र ने परमाणु प्रतिरोधक क्षमता भी प्राप्त कर ली है। इसके लिए वैज्ञानिक और सरकार दोनों प्रशंसा और बधाई के पात्र हैं जिन्होंने राष्ट्रीय सुरक्षा को अन्य सभी बातों के ऊपर रखा है और ऐसी सरकारों के दबाव में नहीं आये जो भारत पर भेदभावपूर्ण नियंत्रणकारी व्यवस्था लादने की पुरजोर कोशिश करती रही है। जो स्वयं परमाणु अस्त्रों का विशाल भंडार जमा कर रखा है तथा हमारी राष्ट्रीय स्वतंत्रता, अखंडता और सम्प्रभुता के लिए वास्तविक खतरा बनी हुई थी जिनकी तरफ अब ध्यान दिया गया है। इस परीक्षण से लोगों में अभूतपूर्व देशभक्ति की भावना का प्रसार हुआ है और देश विदेश में

राष्ट्रगौरव का भाव जागृत हुआ है। रक्षा बलों की शक्ति एवं मनोबल में भी वृद्धि हुई है तथा परमाणु सम्पन्न राष्ट्रों की दादागिरी को दी गई चुनौती से उनका दम फूल गया है और वे बौखलाकर भारत पर आर्थिक प्रतिबन्ध लगाने पर उतारू हो गये हैं। उनकी यह नकारात्मक प्रतिक्रिया भारत के लिये विपत्ति में वरदान बनकर आई है जो भारत को अपने पैरों पर खड़ा होने का सुअवसर प्रदान करती है। इसका भरपूर लाभ भारत स्वदेशी और स्वावलम्बन की भावना को कार्यरूप में परिणित करके उठा सकता है और पराश्रय की बैशाखी से हमेशा के लिए मुक्त हो सकता है। पर लगता है कि भारत सरकार इस अवसर का लाभ उठाने में हिचकिचा रही है और विदेशी के प्रलोभन तथा हिरण्य की मायाजाल से मुक्त होकर पूर्णरूप से स्वदेशी अपनाने में संकोच कर रही है। सरकार को चाहिए कि आर्थिक प्रतिबन्धों को भी चुनौती के रूप में स्वीकार करे तथा प्रतिबन्ध लगाने वालों को मुँहतोड़ जबाब देने के लिए विदेशी पूँजी को बाहर ले जाने पर रोक लगा दे। बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को जिन्होंने अपनी लागत पूँजी से कई गुना मुनाफा बाहर भेज चुकी है, उपभोक्ता बाजार से खाली हाथ बाहर खदेड़ दे। विदेशों से ऐशो आराम, सौन्दर्य प्रसाधन सामग्री, प्रतिष्ठा प्रदर्शन की अनावश्यक वस्तुओं के आयात पर प्रतिबंध लगा दे। देश में विदेशी कम्पनियों के विज्ञापन पर रोक लगा दे तथा अपनी अर्थव्यवस्था को स्वयंस्फूर्ति, स्वावलम्बी और समर्थ बनाने के लिए स्वदेशी की अवधारणा को आत्मसात करते हुए पूँजी प्रधान लम्बी कालावधि के बजाय श्रमप्रधान छोटी अवधि की कार्ययोजना अविलम्ब चालू करे और उसमें स्थानीय पूँजी प्रबन्धन, श्रम, कच्चे माल और प्रौद्योगिकी का उपयोग करे। कुटीर, छोटे और मझोले उद्योगों को बाजार की सुविधा और प्रोत्साहन प्रदान करे। पूँजी निवेश के लिए देशी उद्यमियों और प्रवासी भारतीयों को सुविधा और संरक्षण प्रदान करते हुए आकर्षित एवं प्रोत्साहित करे। आधारभूत ढांचे का विस्तार गांव से लेकर शहर तक प्राथमिकता के आधार पर तीव्र गति से करे। दैनिक उपभोक्ता सामग्रियों का प्रचुर मात्रा में अधिकतम उत्पादन अधिकतम हाथों से करवाये जिससे गरीबी, भूखमरी, और बेकारी का उन्मूलन हो सके और हर हाथ को काम मिल सके। विदेशी पूँजी से सम्बन्ध विच्छेद का सबसे बड़ा लाभ यह होगा कि विदेशी पूँजी के साथ आर्थिक गुलामी और सांस्कृतिक आक्रमण का जो प्रदूषण देश में आ रहा है वह बन्द हो जायेगा। देश में उच्च स्तर पर बढ़ रहे आर्थिक भ्रष्टाचार में कमी आयेगी। क्योंकि नीति निर्णायक सौदेबाज नौकरशाहों और भ्रष्ट

राजनेताओं की कमीशनखोरी का रास्ता बन्द हो जायेगा। यूरिया कांड और ए.वी.वी. इंजिन खरीद कांड जैसे घोटाले की पुनरावृत्ति के अवसर समाप्त हो जायेंगे।

देश में प्राचीन और प्रमुख आधारभूत ढांचे के रूप में विद्यमान रेलवे जो यातायात का सबसे बड़ा साधन है, उसे मजबूत और सरल बनाने के लिए आमान परिवर्तन के साथ साथ एकहरी पटरी को दोहरी और दोहरी पटरी को तेहरी और चौहरी बनाने का काम फौरन शुरू कर देना चाहिए। इससे यात्री गाड़ी और मालगाड़ी का आवागमन बिना दुर्घटना और विलम्ब के तीव्र गति से हो सकेगा तथा रेलवे में रोजगार के अवसर बढ़ने से अधिक हाथों को काम मिलेगा। रिक्त स्थानों की पूर्ति होगी और रेल कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि होने के साथ साथ उनके आश्रितों को भी भर्ती होने का अवसर प्राप्त होगा। इसके लिए रेलवे में प्रयोग होने वाले फालतू कलपुर्जों का निर्माण पहले की तरह रेलवे कारखानों में ही करवाया जाय और कल कारखानों और यंत्रों की वर्तमान क्षमता का भरपूर उपयोग करते हुए रेलवे की चल एवं अचल सम्पत्ति का निर्माण, मरम्मत और रखरखाव, अनुरक्षण विभागीय कर्मचारियों से ही करवाया जाय। कैजुअल लेबर और ठेकेदारी प्रथा को फौरन समाप्त किया जाय जिससे शोषण समाप्त हो सके। ठेका देने तथा बाहर से उपकरण और कल पुर्जे खरीदने में जो भ्रष्टाचार, कमीशनखोरी और घूसखोरी होती है ओर जिसके कारण रेल उपकरणों की गुणवत्ता में गिरावट से दुर्घटनायें बढ़ती हैं, का रास्ता बन्द हो सके।

दैनिक उपयोग की वस्तुओं, खाद्य पदार्थ, तेल, साबून, शाक सब्जी आदि की आसमान छूती कीमतें इस सदी की रिकार्ड तोड़ मंहगाई ने आम जनता और वेतनभोगी श्रमिकों का जीना मुश्किल कर दिया है। मुद्रास्फीति और रूपये के अवमूल्यन से क्रयशक्ति में तीव्र ह्रास के कारण पांचवे वेतन आयोग द्वारा प्रदत्त समस्त परिलब्धियाँ ऊंट के मुंह में जीरा बनकर रह गई है। जिस पर आयोग की सिफारिशों को लागू करने से उत्पन्न वेतन विसंगतियाँ और उनके सुधार में विलम्ब कोढ़ में खाज बन गया है। इससे कर्मचारियों में आक्रोश बढ़ रहा है जो रनिंग स्टाफ, मोटरमैनो, उच्च कुशल कारीगरों, लेखा विभाग के लिपिकों, टाइपिस्टों, स्टेनोग्राफरों आदि में फैले असंतोष से प्रकट हो रहा है। इन वेतन विसंगतियों को सुसंगत बनाने में सबसे बड़ी बाधा जे. सी. एम. और मान्यता प्राप्त यूनियनों हैं जो अपने को

मजदूर हितों का ठेकेदार समझ बैठी है और उनके नाम पर प्रशासन से सौदेबाजी करती है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ, भारत सरकार से मांग करता है कि वेतन विसंगति सुधार समिति में जे.सी.एम. की सीमा लांघ कर और मान्यता अमान्यता का भेदभाव त्याग कर सभी मजदूर संघों को शामिल किया जाय क्योंकि पांचवे वेतन आयोग के कार्य में सभी संघ समान रूप से शामिल रहे हैं। भारतीय रेलवे मजदूर संघ शासन और प्रशासन से मांग करता है कि गगनचुम्बी महंगाई को कम करने के लिए जीवनोपयोगी वस्तुओं के मूल्य को १.१.१९६६ के स्तर पर लाने के लिये शीघ्र कारगर उपाय करे। मुनाफाखोर, कालाबाजारी और अपमिश्रण करने वाले कारखाना मालिकों और व्यापारियों के विरुद्ध कठोर कदम उठाये। खाद्य पदार्थों और तेल में अपमिश्रण के कारण होने वाली मौत से लोगों में दहशत और घबराहट फैल गई है। कारखानादारों और व्यापारियों पर से विश्वास उठ गया है और उनके प्रति जनमानस क्षुब्ध हो गया है। जनता में फैल रहा आक्रोश कभी भी लूटपाट और दंगाफसाद का कारण बन सकता है।

भारतीय रेलवे मजदूर संघ देश भर में व्याप्त अराजकता, गुंडागर्दी, लूटपाट और दिन दहाड़े हो रही हत्याओं पर घोर चिन्ता प्रकट करता है जिसका दुष्परिणाम रेल कर्मचारियों और यात्रियों को भी भोगना पड़ रहा है। साधारण लोग अपने को असुरक्षित महसूस कर रहे हैं। इस स्थिति ने कानून व्यवस्था पर प्रश्न चिन्ह लगा दिया है। सीमा पार से आंतकवादियों का निन्तर आना जारी है और देश में छिपे बैठे एजेन्ट उनको संरक्षण देकर देशद्रोही विध्वंसक कार्य करवा रहे हैं। घुसपैठियों के कारण शान्ति व्यवस्था भंग होने के साथ साथ अर्थव्यवस्था पर भी भारी दबाव पड़ रहा है। दुःख और आश्चर्य इस बात का है कि वोट के सौदागार सत्तालोलूप, स्वार्थी राजनेता इन जघन्य अपराधियों का भी खुलेआम समर्थन करने से नहीं चूकते। इन सब विकट समस्याओं के रहते हुए भय, भूख और भ्रष्टाचार मुक्त समाज रचना की घोषणा उपहासास्पद चुनावी नारा मात्र बन कर रह गयी है। इस पर शासन और प्रशासन को विशेष ध्यान देने और अविलम्ब उपाय करने की आवश्यकता है।

भारतीय रेलवे मजदूर संघ भारत सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता है कि संघ मान्यता सम्बन्धी उन सभी शर्तों को बहुत पहले ही पूरा कर चुका है जिनका उल्लेख तत्संबन्धी रेलवे इस्टेब्लिशमेन्ट



मैनुअल में किया गया है और जो बार बार रेल राज्य मंत्रियों के द्वारा संसद के प्रश्नोत्तर काल में बताया गया है। पन्द्रहवें भारतीय श्रम सम्मेलन में सर्व सम्मति से पारित प्रस्ताव में और औद्योगिक विवाद अधिनियम के तहत आचरण और अनुशासन संहिता में निहित है और जिसका पालन करने के लिए बार बार लिखा है, फिर भी पूर्वाग्रह से ग्रसित शासन और प्रशासन संघ को मान्यता देने से इन्कार करता रहा है और रेलवे पर एक यूनियन और एक फेडरेशन बनाने के प्रयास में योगदान करने की नसीहत देता रहा है। जबकि पूर्व सरकारों ने स्वयं एक से दो यूनियनों और दो फेडरेशनों को मान्यता दे रखी है। यहां यह ज्ञातव्य है कि किसी भी श्रम कानून में एक उद्योग में एक ही यूनियन का प्रावधान नहीं है और न तो यह लोकतंत्र में सम्भव ही है। केन्द्र सरकार स्वयं केन्द्रीय स्तर पर सात श्रमिक संघों को मान्यता दे रखा है जिसमें भारतीय मजदूर संघ प्रथम क्रमांक पर है। हमारे लोकतांत्रिक संविधान की चौदहवीं धारा में सभी नागरिकों एवं उनकी संस्थाओं को कानून सम्मत समानता का अवसर प्रदान करने का प्रावधान है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ के बारे में इसका जानबूझकर उल्लंघन हो रहा है। मान्यता प्राप्त संघों के उकसाने पर रेल प्रशासन द्वारा जगह-जगह पर भारतीय रेलवे मजदूर संघ के कार्यकर्ताओं का उत्पीड़न हो रहा है और उन्हें ट्रेड यूनियन का विधि सम्मत काम करने से भी रोका जा रहा है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ की यह प्रतिनिधि सभा भारत सरकार से मांग करती है कि वह संघ को मान्यता प्रदान करके लम्बे अरसे से हो रहे अन्याय को अविलम्ब दूर करे।



## रेलवे पर बोनस का इतिहास

भारतीय रेलवे मजदूर संघ के निर्माण के पहले अर्थात् १९६५ के पूर्व रेल कर्मचारियों को बोनस की कोई कल्पना नहीं थी। जुलाई १९६० की ऐतिहासिक रेल हड़ताल के मांग पत्र में बोनस की मांग का न होना इसका प्रत्यक्ष प्रमाण है। अन्य उद्योग धंधों में बोनस की अदायगी दूसरे विश्व-युद्ध के दौरान अर्थात् १९४२-४३ से ही प्रारंभ हो चुकी थी। इसके अतिरिक्त रेलवे के कारखानों में युद्ध सामग्री बनाने वाले मजदूरों को ३ सितंबर १९३९ से युद्ध की समाप्ति तक प्रति मास एक दिन का अतिरिक्त वेतन युद्ध बोनस के रूप में मिलता था, जिसे ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन शायद भूल चुका था।

दिसम्बर १९६५ में भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने अपने स्थापना अधिवेशन में जब रेल कर्मचारियों की अन्य मौलिक मांगों के साथ बोनस की मांग को प्रमुख रूप से उठाया और प्रस्ताव पारित किया तो रेल शासन और प्रशासन के साथ-साथ ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के नेताओं ने भी इस मांग की पूर्ति को असंभव बताया और उपहास करते हुये कहा कि जिस प्रकार "नया मुल्ला ज्यादा प्याज खाता है" उसी प्रकार यह नया संगठन अनोखी और अनहोनी मांग उठा रहा है। किंतु भारतीय रेलवे मजदूर संघ अपनी इस मांग पर डटा रहा और समय समय पर आन्दोलन करता रहा। साथ ही अब तक जो लोग बोनस को मुनाफे का एक भाग मानते रहे, उनको समझाता रहा कि उद्योग धंधे चाहे निजी हो या सरकारी उनमें काम करने वाले कर्मचारी जब तक जीवन वेतन नहीं पाते (जो अभी तक नहीं पा रहे हैं) तब तक बोनस विलंबित वेतन के रूप में मिलना ही चाहिये।

बोनस की इस परिभाषा को अंत में बोनस कमीशन तथा औद्योगिक न्यायालयों और बहुत से उच्च न्यायालयों के न्यायाधिशों ने भी स्वीकार किया और सरकार ने भी १९६५ के बोनस अधिनियम में इस सिद्धांत का अंगीकार किया। फलस्वरूप सरकारी क्षेत्र को छोड़कर सभी निजी और निगमीकृत उद्योगों में न्यूनतम बोनस की अदायगी अनिवार्य कर दिया। बोनस के मामले में भारतीय मजदूर संघ की यह पहली विजय थी, जिसमें भारतीय मजदूर संघ के बोनस संबंधी सिद्धांत और परिभाषा को मान्यता मिली। इसी सिद्धांत को लेकर भारतीय रेलवे मजदूर संघ रेलों के उपर बोनस की मांग को बार बार दुहराता रहा है और आंदोलन करता रहा है। रेलवे पर चल रहे अन्य मजदूर संगठनों की ओर से पहली बार मई १९७४ की

ऐतिहासिक रेल हड़ताल के मांगपत्र में, जिसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा था, भारतीय रेलवे मजदूर संघ के आग्रह पर वेतन समानता के साथ-साथ बोनस की मांग को भी प्रमुख स्थान मिला।

देश में प्रथम बार कांग्रेस सरकार के पतन के बाद जब जनता सरकार बनी तब भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने बोनस की मांग को पुनः जोरदार ढंग से उठाया और जनता सरकार में बैठे हुए उन मंत्रियों को जिन्होंने मई १९७४ की रेल हड़ताल का नेतृत्व किया था, उस हड़ताल के मांग पत्र में उल्लेखित बोनस की मांग की याद दिलाते हुए आन्दोलन प्रारंभ किया। उस समय रेलवे पर के अन्य सभी तथाकथित वामपंथी मजदूर संगठन जो जनता सरकार में विभिन्न दलों के समर्थक थे खामोश रहे और किसी प्रकार का आन्दोलन नहीं छेड़ना चाहते थे। जनता सरकार भी अपनी पूर्ववर्ती कांग्रेस सरकार की नीति के अनुसार रेल कर्मचारियों को बोनस देने से इंकार कर रही थी। १९७६ के उत्तरार्ध में जनता सरकार अपने अंतर्द्वंद्व के कारण चरमराने लगी और मोरारजी भाई की जगह चौधरी चरण सिंह प्रधानमंत्री बने, जिनको संसद का विश्वास प्राप्त करना तो दूर रहा उसका सत्र बुलाने तक की हिम्मत नहीं हुई और उन्होंने भयवश आम चुनाव करवाने की तैयारी प्रारंभ कर दी। तब भारतीय रेलवे मजदूर संघ ने सशक्त सरकार बनने के पहले ही रेल कर्मचारियों के लिए बोनस प्राप्त करने के अपने संकल्प को दुहराया तदनुसार १६ सितंबर से ३० सितंबर १९७६ तक सभी रेलवे पर "बोनस पखवाड़ा" मनाया और १ अक्टूबर से १५ अक्टूबर १९७६ तक हड़ताल के लिए मतदान करवाया। रेलवे पर चल रहे सभी मजदूर संगठनों से एकजुट होकर संघर्ष की तैयारी हेतु दिल्ली में संयुक्त बैठक बुलाने का आग्रह किया। फलस्वरूप १० नवंबर १९७६ को भारतीय रेलवे मजदूर संघ, ऑल इंडिया रेलवे मेंस फेडरेशन, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवे मेन, ऑल इंडिया रेलवे इम्पलाइज कंफेडरेशन की केंद्रीय कार्यसमितियों की संयुक्त बैठक हुई। इसमें भारतीय रेलवे मजदूर संघ की ओर से सुझाव रखा गया कि यदि वर्तमान सरकार रेल कर्मचारियों को बोनस देने से इन्कार करती है तो आम चुनाव के ही दौरान रेलवे के ऊपर आम हड़ताल की जाय। इस सुझाव का सबसे कड़ा विरोध ऑल इंडिया रेलवे लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन के नेता ने किया और ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के नेतागण सावधानीपूर्वक मौन साधे रहे। अंततः भारतीय रेलवे मजदूर संघ को हड़ताल का एक तरफा निर्णय लेना

पड़ा और यह घोषित करना पड़ा कि यदि रेल कर्मचारियों को बोनस न मिला तो २० दिसंबर १९७६ से रेलवे पर आम हड़ताल होगी। भारतीय रेलवे मजदूर संघ की कार्यसमिति का यह प्रस्ताव जब चरण सिंह की सरकार तक पहुँचा तो उनके चरण डगमगाने लगे। जिस चरण सिंह ने १४ फरवरी १९७६ को वित्तमंत्री की हैसियत से रेल कर्मचारियों को बोनस देने का विरोध किया था, उसी चरण सिंह ने अपने शासन काल के अंतिमचरण में, प्रधान मंत्री की हैसियत से १३ नवंबर १९७६ को उत्पादकता पर आधारित बोनस देना स्वीकार कर लिया, जिसका फल सभी रेल कर्मचारियों को प्राप्त हो रहा है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ की बोनस संबंधी यह सबसे बड़ी विजय है क्योंकि रेलवे के उपर बोनस की मांग सबसे पहले उसी ने उठाई और उसे प्राप्त करने के लिए निर्णायक संघर्ष की अंतिम घोषणा भी उसी ने की। आज बोनस दिलवाने का श्रेय लूटनेवाला ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन बोनस के प्रश्न पर हमेशा खाभोश और उदासीन रहा।



## रेल सेवा को और अधिक सुरक्षित तेज एवं सस्ती बनाने के उपाय

भारत जैसे जनसमुदाय बहुल विशाल देश में यातायात का प्रमुख साधन रेल प्रणाली को राष्ट्र की जीवन रेखा तथा देश की रक्षा की द्वितीय पंक्ति कहना कोई अतिशयोक्ति नहीं है। देश के शासक, प्रशासक और जनता रेलों से सुरक्षित, तेज और सस्ती (Safer, Quicker and cheaper) सेवा की अपेक्षा रखे यह भी स्वाभाविक है। राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को गतिशील बनाये रखने, देश की औद्योगिक प्रगति को निरंतर चालू रखने, राष्ट्रीय सामाजिक एवं सांस्कृतिक एकात्मता को बढ़ावा देने में भी रेलों का योगदान मिलता रहे, यह एक राष्ट्रीय आकांक्षा है। इन सभी जन आकांक्षाओं और अपेक्षाओं की पूर्ति का दायित्व रेल उद्योग में कार्यरत सभी कर्मचारियों, अधिकारियों, रेलमंत्री, प्ददेशिक सरकारों तथा रेल उपभोक्ता के सम्मिलित एवं सामूहिक प्रयास तथा सतर्कता पर ही निर्भर है। रेलवे उद्योग में १५ लाख से अधिक कर्मचारी कार्यरत हैं जो चार वर्गों तेरह विभागों और सात सौ श्रेणियों में बँटे हुए हैं। प्रत्येक विभाग और श्रेणी का कार्य विभिन्न विविधताओं, दुरुहताओं, विशिष्टताओं और सश्लिष्टताओं से भरा हुआ है। रेलवे का काम बहुत जटिल एवं पेचीदा है जिसमें प्वाइंट सेट कराने से लेकर झंडी दिखाने, सिग्नल देने और इंजन चलाने तक में पूर्ण सतर्कता बरतनी पड़ती है। सिग्नलिंग व्यवस्था में जरा सी भी गड़बड़ी हो जाने से बड़ी रेल दुर्घटना हो जाती है और सारा रेल यातायात अस्त व्यस्त हो जाता है। रेल के काम में किसी भी श्रेणी के अधिकारी अथवा कर्मचारी के लिये जरा सी लपरवाही बरतने की गुजांइश नहीं है। केवल परिचालन के ही काम में नहीं बल्कि रेल के उपकरणों, कलपुर्जों, रेल पटरियों आदि के निर्माण, अनुरक्षण, मरम्मत और रखरखाव में भी पूरी सतर्कता बरतने की नितांत आवश्यकता है। आज के आधुनिक युग में बढ़ते हुए यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिये रेलों के स्वचालीकरण, आधुनिककरण और मानकीकरण के फलस्वरूप उच्च स्तर के सामान का चयन, बारीक से बारीक कलपुर्जों का निर्माण, त्रुटिहीन उपकरणों का प्रयोग बहुत आवश्यक हो गया है। रेल पटरियों की भारवहन एवं तीव्रगति सहने की क्षमता को बढ़ाना भी जरूरी हो गया है। हजारों किलोमीटर लम्बी घिसीपिटी पुरानी पटरियों के नवीनीकरण के बिना रेल दुर्घटनाओं को रोक पाना तथा रेल सेवा में और वृद्धि करना असम्भव है। बड़ी मात्रा में सवारी डिब्बे माल डिब्बे टूट

फूट कर पुराने हो चुके हैं और अपनी निर्धारित आयु और दूरी पूरी कर चुके हैं जो अब भी काम में लाये जा रहे हैं। अक्सर वे दुर्घटना और विलम्ब के कारण बनते हैं, उन्हें बदलना जरूरी हो। इनमें से कुछ सवारी डिब्बे और माल डिब्बे भारी मरम्मतलायक हो चुके हैं। रेलवे की चल सम्पत्ति के अद्यतन निर्माण, मरम्मत, अनुरक्षण एवं रखरखाव के बिना रेल यात्रा को सुरक्षित, तीव्र गतिशील और सस्ती नहीं बनाया जा सकता। इसका प्रारम्भिक उत्तरदायित्व रेलवे के उन तकनीकी अफसरों पर है जो भंडार विभाग को विविध सामानों, कलपुर्जों, उपकरणों और कच्चे माल आदि का मांगपत्र प्रस्तुत करते हैं और क्रय करने के बाद उसका निरीक्षण करके उसे स्वीकार करते हैं। भंडार विभाग पर यह भी जिम्मेदारी है कि वह आवश्यक और उपयुक्त स्तर के सामानों कलपुर्जों उपकरणों और स्टैन्डर कच्चे माल की उपलब्धता निरन्तर बनाये रखे तथा उनकी आपूर्ति में विलम्ब न होने दे। प्रमाणिक माल की जगह अप्रमाणिक माल और आवश्यक की जगह अनावश्यक, उपयुक्त की जगह अनुपयुक्त, सामान्य स्तर की जगह निम्न स्तर के सामानों और उपकरणों में रेलवे की पूंजी फंसाकर न रखें। फालतू सामान और माल आवश्यकतानुसार न्यूनतम और अल्पकालिक समय तक ही रखे जाय। इसके लिये स्टोर इन्वेन्टरी दूरदर्शितापूर्ण एवं चुस्त होनी चाहिये। भंडार नियंत्रक अधिकारियों को भ्रष्ट मुनाफाखोर निजी व्यापारियों के मायाजाल से मुक्त रहना चाहिए। रेलवे में मितव्ययिता बरतने की जिम्मेदारी अधिकांशतः भंडार विभाग पर ही है। स्टोर इन्वेन्टरी जितनी अच्छी रहेगी रेलवे की सम्पत्ति के निर्माण मरम्मत और अनुरक्षण पर लागत उतनी ही कम होगी। आजकल प्रमाणिक माल की जगह अप्रमाणिक वैकल्पिक माल का उपयोग अधिक हो रहा है। फरस्वरूप एक ओर तो यांत्रिक त्रुटियों के कारण दुर्घटनाएँ बढ़ रही हैं और दूसरी ओर भंडार में लम्बी अवधि तक जमा फालतू और अनावश्यक स्टॉक में रेलवे की पूंजी फंसे रहने के कारण रेलवे की लागत बढ़ती जा रही है। नानस्टैन्डर और सव्स्टीच्यूट माल से बने कलपुर्जों और उपकरणों के उपयोग से यांत्रिक गड़बड़ी के कारण रेल दुर्घटनाओं की सम्भावना बढ़ जाती है और रेल संचालन में विलम्ब और बाधा उत्पन्न होती है। अतः स्टोर की आपूर्ति और स्टोर की नीलामी क्रय एवं विक्रय में कठोर वित्तीय अनुशासन एवं पूर्ण ईमानदारी बरती जानी चाहिए। ठेके और टेन्डर में भी प्रभावशाली व्यक्तियों के हस्तक्षेप और भ्रष्ट हथकंडों से बचना चाहिए तथा मूल्य नियंत्रण व गुण नियंत्रण पर विशेष ध्यान देना चाहिए। जहाँ पर त्रुटिहीन उपयुक्त उपकरणों

और कलपुर्जा के निर्माण के लिए उन्हें पुनः कार्य योग्य घोषित करने वाले निरीक्षकों पर भी विशेष दायित्व है कि वे योग्यता का प्रमाणपत्र देते समय पूर्ण सतर्कता बरते अन्यथा यांत्रिक त्रुटि के लिये वे ही जिम्मेवार ठहराये जाय। लोको फोरमैनों और इन्सपेक्टरों को चाहिए कि वे ड्राइवरों को सुरक्षा नियम के विरुद्ध डिफेक्टिव इंजन और वैगन चलाने के लिए अनुशासन की धमकी देकर बाध्य न करें जो आये दिन अक्सर हुआ करता है। रेलों के लिये विदेशों से मंगाये जाने वाले आवश्यक सामान का समय पर न मिलना भी रेल सेवा को पंगु बना देता है जिसकी जिम्मेदारी रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड पर है। अतः रेल सेवा को सक्षम बनाने के लिये इन बाधाओं को दूर करना जरूरी है।

रेलवे बोर्ड की माल की दुलाई में शीघ्रता एवं वृद्धि की महात्वाकांक्षा के कारण माल गाड़ियों के डिब्बे में निर्धारित बोझ से अधिक माल लादने, भार क्षमता से अधिक वैगन जोड़ने, पर्याप्त ब्रेकपावर के बिना नान वैकुम गाड़ी चलवाने और प्वाइन्ट टू प्वाइन्ट ट्रेन चलाने के लिये सावधानी सूचक और गतिरोधक उपकरणों को हटा दिये जाने से भी दुर्घटनाओं के अवसर बढ़ जाते हैं। अप्रशिक्षित बिना योग्यता प्राप्त निम्न श्रेणी के कर्मचारियों से अनुशासन की धमकी देकर जबरदस्ती उच्च श्रेणी का काम करवाने से भी दुर्घटनाएँ होती हैं। इसके लिये जिम्मेदार तो काम करवाने वाले उच्चाधिकारी होते हैं, किन्तु सजा के पात्र काम करने वाले निम्न श्रेणी के कर्मचारी बनाये जाते हैं। अतः जो कर्मचारी जिस काम के लिये नियुक्त है उनसे वही काम करवाना चाहिये। रेल सेवा में हो रही चौतरफा वृद्धि और विस्तार के कारण नई नई गाड़ियाँ चलाने, गाड़ियों की दूरी, गति और भार क्षमता बढ़ाने आदि के कारण निरन्तर बढ़ते हुए काम के बोझ के अनुपात में कर्मचारियों की संख्या नहीं बढ़ाई जाती उल्टे पहले से स्वीकृत रिक्त स्थान भी नहीं भरे जाते। फलस्वरूप कर्मचारियों की मानवीय क्षमता से अधिक कार्यभार और लम्बी कार्यावधि के कारण होने वाली शारीरिक और मानसिक थकावट दुर्घटना का कारण बनती है। अतः काम के बढ़ते हुये बोझ और बदलते हुये तरीको को ध्यान में रखकर पुराने मापदंड में सुधार किया जाय और बढ़े हुए काम के लिए कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि की जाय। रिक्त स्थानों की पूर्ति अविलम्ब की जाय। कर्मचारियों का दुरुपयोग अफसरों के निजी और घरेलू काम में न किया जाय। किसी भी कर्मचारी को उसकी मानवीय क्षमता से अधिक और निर्धारित कार्यावधि (रोस्टर ड्यूटी आवर) से अधिक काम करने के

लिए बाध्य न किया जाय। निम्न श्रेणी के कर्मचारियों से जबरन उच्च श्रेणी का काम न करवाया जाय। अफसरों की संख्या बढ़ाने के लिये मैचिंग सरेन्डर की प्रथा समाप्त की जाय। दुर्घटनाओं के कारणों को कम करने के लिए रेल कर्मचारियों से सुझाव मांगे जाय और उन पर अमल किया जाय। कर्मचारियों के साथ सौहार्दपूर्ण व्यवहार किया जाय और उन्हें वेतनभोगी गुलाम न समझा जाय बल्कि रेल उद्योग में उन्हें भागीदार माना जाय। अधिकारियों और कर्मचारियों के बीच में विश्वास का वातावरण उत्पन्न किया जाय। आर्थिक संकट और जीवन निर्वाह की चिन्ता से मुक्त रखने के लिये उनके वेतन, भत्ते, बोनस और अन्य सुविधाओं में समय समय पर समुचित सुधार किया जाय। उससे वे हीन ग्रन्थि से मुक्त होकर रेल सेवा में गर्व और गौरव का अनुभव कर सकें तथा एकाग्रचित्त से अपने काम को ठीक ढंग से अंजाम दे सकें।

रेलों के देर से चलने और दिनप्रतिदिन मंहगी और असुरक्षित होने में रेल उपभोक्ता और प्रदेश की सरकार कम दोषी नहीं है। बिना टिकट यात्रा करना, रेलवे के सामान की चोरी करना रेल कर्मचारियों के साथ गुंडागर्दी करना, स्थान स्थान पर जंजीर खींचना, वैकुम निकालना, तोड़फोड़ करना, रेल पटरियों पर अवरोध खड़ा करना, धरना देना, तार काट लेना, वैगन तोड़ना और चोरी करना आदि रेल सेवा में सबसे बड़ी बाधा बनती जा रही है। प्रदेश सरकार इस अराजकता को रोक सकने में या तो असमर्थ है या इस ओर पूरा ध्यान नहीं देती। दूसरे रेल उपभोक्ता, उद्योगपति या व्यापारी कम भाड़ा देकर माल ढुलवाने, झूठे डेमरेज क्लेम करने, गलत तरीकों से वैगन एलॉट करवाने आदि से कभी नहीं चूकते। जबकि उन्हें रेलवे की वित्तीय स्थिति को सुधारने के लिए पूरा सहयोग देना चाहिए, जिससे सबके परस्पर सहयोग से रेल सेवा को और अधिक स्वस्थ, सक्षम, सुरक्षित, तेज और सस्ती बनाया जा सके।





# रेलवे उद्योग के लिये पृथक स्थायी उभयपक्षी सामूहिक सानुपातिक वेतनवार्ता यंत्र का औचित्य

रेलवे देश का सबसे पुराना और सबसे बड़ा राष्ट्रीय यातायात का औद्योगिक सेवा प्रतिष्ठान है। रेल कर्मचारियों की संख्या सरकारी कर्मचारियों की कुल संख्या का पचास प्रतिशत अर्थात् अर्धांश है। लगभग सोलह लाख रेल कर्मचारी चार वर्गों — 'क' 'ख' 'ग' 'घ' और बारह विभागों — अभियांत्रिक, यांत्रिक, विद्युत, संकेत एवं दूरसंचार, वाणिज्य, परिवहन (यातायात), कार्मिक, लेखा, भंडार, मुद्रण, चिकित्सा, और सुरक्षा तथा सात सौ श्रेणियों में भिन्न भिन्न पदनामों पर कार्यरत है। इनमें प्रवक्ता से अधिवक्ता तक चिकित्सक से अभियंता तक, पुलिस से प्रशासक तक, चपरासी से प्रबंधक तक, कुली से कामगार तक तंत्रज्ञ से वैज्ञानिक तक, दर्जी से मोची तक, भंगी से रसोइये तक, नाई से धोबी तक, निरीक्षक से परिवेक्षक तक, कंडक्टर (परिचालक) से ड्राइवर(चालक) तक हर तरह के पेशे के लोग रेल परिवार में अपना अपना कर्तव्य मुस्तैदी के साथ निभा रहे हैं। इसलिये रेलवे को इस्टेट विदिन इस्टेट कहा जाता है। इसपर भारत सरकार के श्रम विभाग, गृह विभाग अथवा अन्य विभागों के कानून लगभग नहीं के बराबर लागू होते हैं। इसका अपना स्वयं का भारी भरकम कानून संहिता है जो समय समय पर संशोधित एवं परिवर्धित होती रहती है। रेलवे अपनी विशेष कार्यशैली और विशिष्ट चरित्र के कारण भारत सरकार के अन्य विभागों जैसे—गृह, वित्त, रक्षा, विदेश आदि से बिल्कुल भिन्न है। यह नागरिक सेवा(सिविल सर्विस) नहीं बल्कि यातायात का औद्योगिक उपक्रम एवं सेवा प्रतिष्ठान है। इसकी अपनी अलग पहचान है और यह अपनी संपत्ति को स्वयं अर्जित करता है तथा इसके आय—व्यय का अपना अलग वार्षिक बजट होता है। रेलवे कर्मचारी रेलवे यातायात के उत्पादन, निर्माण, मरम्मत, अनुरक्षण और विक्रय से रेलवे के लिये धनराशि अर्जित करने के साधन श्रोत स्वयं उत्पन्न करते हैं। वे अन्य नागरिक सेवाओं और सरकारी विभागों के कर्मचारियों की तरह, जो सामान्य राजस्व से वेतन प्राप्त करते हैं, सरकारी खजाने अथवा सरकार के अन्य साधन श्रोतों पर आश्रित नहीं हैं। बल्कि रेलवे अपने सभी कार्यगत व्यय की पूर्ति कर लेने तथा विभिन्न आरक्षित

निधियों जैसे घिसाई आरक्षण निधि, विकास आरक्षण निधि, राजस्व आरक्षण निधि, पेंशन निधि आदि में देय राशि को जमा कर देने के पश्चात् देय पूंजी पर साढ़े छः प्रतिशत की व्याज दर से भारत सरकार को लाभांश प्रदान करता है। इसके उपरांत रेलवे से सामाजिक दायित्व के नाम पर भारत सरकार के अन्य विभागों के लिये जैसे — खेलकूद, शिक्षा, निर्यात-आयात, खाद्यान्न, चारा, उद्योगों के लिये कच्चा माल, अपंग, वृद्ध, बालक, विधायक, सांसद, सामाजिक कार्यकर्ता, आपदा राहत आदि के लिये कई सौ करोड़ों रूपयों का काम मुफ्त या रियायती दर पर करवाया जाता है। अतः रेलवे की तुलना अन्य सरकारी विभागों जिनका खर्च आम जनता से उगाहे गये करों, घाटे की अर्थव्यवस्था अथवा देशी विदेशी ऋणों से विनिर्मित सामान्य राजस्व से चलता है, से नहीं की जा सकती। यदि रेलवे की तुलना किसी से करनी है तो सार्वजनिक क्षेत्र में चलनेवाले अन्य औद्योगिक सेवा प्रतिष्ठानों, व्यवसायिक उपक्रमों जैसे—हेल, भेल, सेल, रासायनिक उर्वरक, कोयला खदान, बिजली घर, ओ.एन.जी.सी., औषधि निर्माण कारखाना, एच०एम०टी०, बीमा, बैंक आदि से ही करना चाहिए और रेलवे कर्मचारियों के वेतन, बोनस, और अन्य परिलब्धियों तथा सेवा शर्तों आदि का निर्धारण सार्वजनिक क्षेत्र के उपरोक्त उद्योग धंधों की समानता के मापदंड से की जानी चाहिए। रेलवे के विस्तृत आकार और प्रकार तथा उसमें कार्यरत कर्मचारियों की भारी संख्या और उनके कार्यों की विविधता, विचित्रता, विभिन्नता, विशिष्टता, संश्लेषता, जटिलता, दुरुहता, निपुणता और उच्च कोटि की योग्यता एवं उसमें निहित जोखिम जिम्मेदारी शैक्षणिक योग्यता, व्यवसायिक प्रशिक्षण, व्यवहारिक ज्ञान और अनुभव, प्रगत तकनीक और आधुनिक विज्ञान की जानकारी एवं ग्रहणशीलता, कार्य में तत्परता और सतर्कता को देखते हुए उसके लिये पृथक स्थायी, उभयपक्षी वेतनवार्ता यंत्र की नितांत आवश्यकता है जो रेलवे कर्मचारियों की सेवा स्थिति की पूरी जांच प्रडताल करते हुए उसका गहन अध्ययन करके कार्य विश्लेषण और कार्य मूल्यांकन का शास्त्रीय सिद्धांतों के आधार पर वेतन एवं अन्य परिलब्धियों और सेवा शर्तों का निर्धारण कर सके।

तृतीय केन्द्रीय वेतन आयोग १९७३ ने भी अपनी रिपोर्ट में अध्याय ६६ पैरा १६, २१, और २२ में यह कहा है कि वेतन आयोगों द्वारा केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के वेतन का सावधिक पुनर्निरीक्षण और पुनर्निर्धारण की पद्धति संतोषजनक नहीं है। उनका कहना है कि इसके लिये विस्तृत जानकारी और

संदर्भ आंकड़ों का गहन अध्ययन और उनके विश्लेषण की जरूरत है जो सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों, जिनकी संख्या बहुत बड़ी है के बारे में सीमित समय में कर पाना संभव नहीं है। अतः उनका सुझाव है कि इसके लिये सर्वोच्च न्यायालय अथवा उच्च न्यायालय के सेवारत या सेवा निवृत्त न्यायाधीश के नेतृत्व में एक स्थायी वेतन और सेवा समिति की रचना होनी चाहिए जिसमें वेतन निर्धारण, कार्य मूल्यांकन आदि समस्याओं के विशेषज्ञ चार गैर सरकारी सदस्य हो जो सरकार के संवर्ग पुनर्निरीक्षण, कार्य मूल्यांकन के आधार पर कर्मचारियों के वर्गीकरण, वेतन के पुर्ननिर्धारण और नये वेतनमानों की संरचना के बारे में सलाह दे सकें। उन्होंने कहा है कि इससे एक राष्ट्रीय वेतन ढांचे का प्रादुर्भाव हो सकेगा।

राष्ट्रीय श्रम आयोग द्वारा नियुक्त रेलवे परिवहन संबंधी अध्ययन दल ने भी पेज ४६ में रेलवे कर्मचारियों के लिये पृथक वेतन निश्चित करने की सिफारिश की है।

अंतरराष्ट्रीय श्रम संगठन की अंतरदेशीय परिवहन समिति ने अपनी आठवीं बैठक में रेलवे कर्मचारियों के वेतन निर्धारण के विषय में कुछ विशेष आधार निश्चय करने का सुझाव दिया है जो रेलवे कर्मचारियों का वेतन निश्चित करने के लिये अलग मापदंड दर्शाता है।

प्रशासन सुधार आयोग ने रेलवे की व्यवस्था के लिये सामान्यतः एक स्वायत्तशासी निगम गठित करने का सुझाव दिया है और ऐसे सभी सार्वजनिक क्षेत्र के औद्योगिक एवं व्यवसायिक निगमों, उपक्रमों और प्रतिष्ठानों के लिए समान वेतन नीति अपनाने पर जोर दिया है।

वेतन आय और मूल्य संबंधी अध्ययन दल ने भी अपनी रिपोर्ट में रेलवे के औद्योगिक कर्मचारियों के वेतन निर्धारण के लिये अलग वेतन समिति नियुक्त करने की सिफारिश की है। इसके अलावा समय समय पर नियुक्त किये जानेवाली अनेकों समितियों जैसे तपासे समिति (क्लास फोर्थ प्रमोशन कमेटी), वेतन विसंगति निवारण समिति, कर्मचारी वर्गीकरण पंचाट, गाडगिल समिति, दास समिति, वर्दी समिति, गजेन्द्र गडकर आयोग, मियां भाई पंचाट, न्यूडील, कैंडर रिस्ट्रक्चरिंग (संवर्ग पुर्नरचना) आदि के निष्कर्षों से यह साफ प्रकट होता है कि सभी केंद्रीय वेतन आयोग रेलवे कर्मचारियों के लिये निरर्थक और समय गंवाने वाले साबित हो चुके हैं और रेलवे सेवा संबंधी शर्तों

एवं वेतन आदि परिलब्धियों का संतोषजनक समाधान करने में असफल रहे हैं।

अतः रेलवे कर्मचारियों के लिये पृथक स्थायी उभयपक्षी, सानुपातिक, सामूहिक, संयुक्त वेतन वार्ता यंत्र की मांग हर प्रकार से तर्कपूर्ण, न्याय संगत और सर्वथा उचित है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ अपनी स्थापना काल से ही मांग करता आ रहा है और भविष्य में भी इसके लिये संघर्ष करने रहने के लिए कृतसंकल्प है।



## असली वेतन की सुरक्षा के लिये मंहगाई भत्ते की प्रथा समाप्त होनी चाहिये

श्रमिक जगत के लिये मंहगाई भत्ते की प्रथा द्वितीय विश्व महायुद्ध की अनेक बुराइयों में से पैदा हुई एक बीमारी है। युद्ध ग्रसित अधिकांश देशों की अर्थव्यवस्था मुद्रास्फीति के कारण अस्त व्यस्त हो गई थी और जीवन निर्देशांक मूल्यों में निरंतर वृद्धि को रोक सकने में वहां की सरकारें असमर्थ थी। यद्यपि श्रमिकों के गिरते हुये जीवन स्तर को बचाने के लिये जीवन निर्देशांक मूल्यों में वृद्धि के अनुपात में वेतन वृद्धि भी होनी चाहिये थी, किंतु उस समय की भयानक परिस्थिति में उनके लिये यह असंभव था। अतः श्रमिकों ने इसे एक राष्ट्रीय विपत्ति मानकर, अस्थायी रूप में बढ़ते हुये जीवन निर्देशांक मूल्यों के कष्ट से राहत पाने के लिये मंहगाई भत्ते के फार्मूले को स्वीकार कर लिया था। युद्ध समाप्ति के पश्चात् जब उन देशों की अर्थव्यवस्था पुनः सामान्य हो गई, तो मंहगाई भत्ते का यह आपातकालीन फार्मूला भी समाप्त हो गया और संपूर्ण वेतन जीवन निर्देशांक के साथ जोड़ दिया गया। अब वहां जीवन निर्देशांक में होने वाली वृद्धि स्वयंमेव और सानुपातिक वेतन वृद्धि से पूर्णतया निरस्त हो जाती है। इससे वहां के कर्मचारियों की क्रय शक्ति में कोई कमी नहीं आती और उनका असली वेतन हर हालत में सुरक्षित रहता है। जीवनोपयोगी वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि के कारण उनके वेतन में अप्रत्यक्ष कटौती, अवमूल्यन अथवा जीवन स्तर में गिरावट की संभावना समाप्त हो गई है। किंतु यह बीमारी भारत में जो तत्कालीन अंग्रेज सरकार ने पैदा की थी अभी तक केवल जारी ही नहीं है वरन दिन प्रतिदिन और गहरी होती जा रही है। कारण अंग्रेजी सरकार की उत्तराधिकारी सरकारों ने इसे दूर करने के बजाय अपने लिये वरदान समझ रखा है और इसके पक्ष में नये तर्क और बहाने ढूँढ निकाले हैं। कहा जा रहा है कि विकासशील अर्थव्यवस्था में मुद्रास्फीति और जीवन निर्देशांक मूल्यों में निरंतर वृद्धि अपरिहार्य है और उसका भार सभी को बर्दाश्त करना चाहिये। अतः श्रमिकों के असली वेतन की सुरक्षा की गारंटी नहीं दी जा सकती और संपूर्ण वेतन को जीवन मूल्य निर्देशांक के साथ नहीं जोड़ा जा सकता। इस तर्क का लाभ केवल सरकार ही नहीं वरन उद्योगपति और मालिक भी भरपूर उठा रहे हैं। वे अपने उत्पादन का मूल्य मनमानी ढंग से बढ़ाकर मुनाफे की दर में तो वृद्धि कर लेते हैं, पर मजदूरों के पसीने और

परिश्रम के मूल्य को अर्थात् उनके वेतन को कम से कम रख कर उनका भरपूर शोषण करते हैं। बहुत वाद-विवाद लड़ाई झगड़े और आन्दोलनों के बाद बढ़े हुए जीवन निर्देशांक मूल्यों को बारह बारह महीनों के अंतराल से कुछ अंश तक मंहगाई भत्ते के रूप में निरस्त किया जाता है। अतः मजदूरों की क्रय शक्ति में ह्रास उनके असली वेतन में अप्रत्यक्ष कटौती और जीवन स्तर में गिरावट निरंतर जारी है। कार्यरत मजदूरों को मंहगाई भत्ते का लाभ सभी सेवा शर्तों के रूप में नहीं मिलता। सेवा निवृत्त मजदूरों को तो बिल्कुल नहीं मिलता क्योंकि उनकी पेंशन और ग्रेच्युटी मूल वेतन के आधार पर ही निश्चित होती है। मंहगाई भत्ते में सुधार आदि को लेकर औद्योगिक क्षेत्र और श्रमिक जगत में हमेशा अशांति और झगड़े होते रहते हैं, जिसका दुष्प्रभाव समूची अर्थव्यवस्था और राष्ट्रीय जीवन पर पड़ता है। अतः सरकार से आग्रह है कि श्रमिकों के शोषण, औद्योगिक विवाद और अशांति के प्रमुख श्रोत, अंग्रेजों द्वारा लाई गई और सरकार द्वारा अपनाई गई और पनपाई गई बीमारी, मंहगाई भत्ते की प्रथा समाप्त करके संपूर्ण वेतन को जीवन निर्देशांक मूल्यों के साथ जोड़ दें जिससे वेतन में सानुपातिक वृद्धि स्वयंमेव होती रहे और मूल्य वृद्धि के कारण उसके क्रय शक्ति में ह्रास न हो सके। इसका सुखद परिणाम यह होगा कि उद्योगपति और मालिक मजदूरों के वेतन में सानुपातिक वृद्धि के भय से अपने उत्पादनों के मूल्य में अंधाधुंध वृद्धि करने से डरेंगे और बाजार में वस्तुओं के मूल्य स्थिर रखने में सरकार से सहयोग करेंगे। इस प्रकार असली वेतन की सुरक्षा अपने आप हो जायेगी और आर्थिक जगत में स्वस्थ वातावरण का निर्माण होगा। औद्योगिक शान्ति के कारण उत्पादकता बढ़ेगी और राष्ट्र वैभव सम्पन्न होगा।



## रेलवे उद्योग को स्वावलंबी और आत्मनिर्भर बने रहने दो

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् रेलवे उद्योग को स्वावलंबी बनाने के लिये तरह तरह की परियोजनायें शुरू की गई थी। जैसे निर्माण, सुधार मरम्मत एवं अनुरक्षण के लिये कल-कारखानों का विस्तार, इंजन, सवारी डिब्बे (कोचेज)। पहिया धुरी (व्हील एक्सेल) कमानी (स्प्रिंग) स्लीपर (पटरी) तथा सिग्नल उपकरणों आदि के उत्पादन के लिये नये-नये कारखाने जैसे चित्तरंजन, वाराणसी, पटियाला, कपूरथला, पेरम्बूर (मद्रास) बंगलोर, ग्वालियर, खालिसपुर आदि की स्थापना की गई थी। इसी के साथ साथ रेलवे को पूरी तरह से आत्मनिर्भर बनाने के लिये अनुसंधान, विकास एवं मानकीकरण संगठन, लखनऊ की स्थापना हुई थी तथा प्रिंटिंग प्रेस, मण्डार व्यवस्था, समानांतर दूरसंचार व्यवस्था, रेलवे विद्युतीकरण परियोजना, मेट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट परियोजना, कोंकण रेलवे परियोजना आदि शुरू की गई थी तथा यात्रियों के लिये खान-पान की व्यवस्था, रेलवे परसिर एवं स्टेशनों आदि की सफाई की व्यवस्था, कर्मचारियों, उनके बच्चों और परिवार के लिये स्कूल, अस्पताल एवं मनोरंजन केन्द्र आदि की व्यवस्था की गई थी। रेल संपत्ति की सुरक्षा के लिये रेलवे सुरक्षा बल की स्थापना हुई थी।

यदि इनमें से किसी भी काम को बंद किया जाता है या ठेकेदारों को सौंपा जाता है तो उससे रेलवे की सक्षमता और आत्मनिर्भरता कम होने के साथ-साथ यात्रियों की सेवा और कर्मचारियों की संख्या पर बुरा प्रभाव पड़ता है और रेल कर्मियों की संख्या में कमी होती है तथा रेलवे में रोजगार के अवसर घट जाते हैं।

किंतु भारत सरकार अपनी नई आर्थिक नीति के अंतर्गत विश्व बैंक और अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष तथा विदेशी ऋणदाता महाजनों के दबाव में आकर स्वावलंबन एवं स्वदेशी की भावना को तिलांजलि दे चुकी है। और एक-एक करके रेलवे का काम ठेकेदारों तथा निजी देशी, विदेशी कंपनियों को सौंपती जा रही है। इस मजदूर विरोधी, रेलवे उद्योग विरोधी और राष्ट्रविरोधी काम को अंजाम देने के लिये सरकार ने १९६३ में प्रकाश टंडन की अध्यक्षता में एक रेलवे विशेषज्ञ समिति की नियुक्ति की थी। जिसकी सिफारिशों के अनुसार सभी प्रकार के निर्माण का कार्य चल और अचल

संपत्ति की मरम्मत और अनुसूचना का काम, खान-पान और सफाई आदि की व्यवस्था, माल की बोझाई और उतराई का काम ठेकेदारों से करवाया जा रहा है। मण्डारण व्यवस्था को धीरे-धीरे समाप्त करके चल संपत्ति में लगने वाले कल-पुर्ज, खुली बाजार से निजी अभिकर्ताओं के माध्यम से खरीदे जा रहे हैं। रेलवे के कारखानों में बनने वाले कल-पुर्ज और उपकरणों का उत्पादन बंद करके उन्हें निजी कंपनियों से खरीदा जा रहा है। चित्तरंजन जैसे आधुनिक विद्युत इंजन कारखाना के होते हुए भी विद्युत इंजन विदेश की ए०वी०वी० कंपनी से खरीदे जा रहे हैं। सवारी डिब्बे और माल डिब्बे निजी कंपनियों में बन रहे हैं। दूर संचार के काम को समाप्त करने के लिये सूचना की सेटेलाइट पद्धति अपनाई जा रही है जिसके निजीकरण के फलस्वरूप हजारों कर्मचारी बेरोजगार हो रहे हैं। जबकि फैंक्स के आ जाने के कारण रेलवे का तार (टेलिग्राफ) विभाग लगभग समाप्त हो चुका है और सैंकड़ों कर्मचारी बेरोजगार हो गये हैं जिन्हें यदावन्त या यदमुक्त किया जा रहा है। इसी प्रकार दफ्तरों के अंघाघुंघ संगणकीकरण (कम्प्यूटरीकरण) के कारण लाखों कर्मचारियों के मुँह की रोटी छीनी जा रही है और आने वाली पीढ़ी के लिये रोजगार के अवसर समाप्त किये जा रहे हैं। जबकि उच्च लागत के इन संगणकों (कम्प्यूटरों) और विदेश से आयात होने वाले इन उपकरणों और इनके रखरखाव पर होने वाला खर्च विस्थापित कर्मचारियों के वेतन राशि से कहीं अधिक पड़ रहा है और मितव्ययिता के बजाय अपव्ययता ही बढ़ रही है। कुछ अलाभकारी लाइनों को बंद करने के लिए तथा मरम्मत की अवधि बढ़ा देने के कारण लोको, कैरिज, डीजल और इलेक्ट्रिकल शेड बंद होते जा रहे हैं और उनमें काम करने वाले हजारों रेल कर्मचारी बेकार हो रहे हैं। इसके कारण रेलवे में रोजगार के अवसर समाप्त होते जा रहे हैं।

यह तो निजीकरण और विदेशीकरण की एक झलक मात्र है। पूरा चित्र तो अवर्णनीय और अत्यंत भयावह है, जिसकी कुछ झलक रेलवे की मैनपावर प्लानिंग से मिलती है। रेलवे पर हर जगह और हर विभाग में स्टाफ फालतू घोषित होता जा रहा है। सेवानिवृत्ति आदि के कारण होने वाले सभी रिक्त पद समाप्त किये जा रहे हैं तथा नयी नियुक्तियों पर प्रतिबंध लगा हुआ है। फलस्वरूप गत एक वर्ष के अंदर कर्मचारियों की संख्या ५० हजार घट गई है और १६८६ से लेकर आज तक लगभग ३ लाख घटकर करीब १७.५ लाख से १४.५ लाख पर पहुंच गई है। इन सबका परिणाम यह हो रहा है कि रेल गाड़ियाँ समय से नहीं चल पा रही हैं तथा यार्ड में उनकी



समुचित सफाई वगैरह और पानी आदि की व्यवस्था नहीं हो पा रही है। रेल दुर्घटनायें बढ़ती जा रही हैं। रेल की बहुमूल्य चल और अचल संपत्ति कौड़ियों के भाव में नीलाम की जा रही है। स्टोर और इंजनों के खरीद और आयात में करोड़ों की कमीशनखोरी हो रही है जिसकी आवाज संसद भवन से लेकर सर्वोच्च न्यायालय तक गूँज रही है, लेकिन शरीफों के कान पर जूं तक नहीं रेंग रही है। हर स्तर पर भ्रष्टाचार, कमीशनखोरी, कामचोरी और हरामखोरी बढ़ती जा रही है। रेलवे की अपनी आत्मनिर्भरता समाप्त होती जा रही है और वह स्वावलंबन से परावलंबन की ओर तीव्रगति से बढ़ रही है। कार्यक्षमता घट रही है। उपभोक्ताओं और यात्रियों को वर्ष-प्रतिवर्ष अधिक किराया भाड़ा देने के बाद भी सुविधा नाम की कोई चीज नहीं रह गई है। वे लूटे और सताये जा रहे हैं। यहाँ तक कि दुर्घटनाओं में फँसकर गंतव्य स्थान की जगह सुरधाम को पहुंच रहे हैं। और इधर अंधाधुंध विदेशीकरण के कारण देश पर विदेशी ऋण का बोझ बढ़ता जा रहा है। इसके कारण देश आर्थिक रूप से गुलाम होकर विश्व बैंक और अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष तथा बहुराष्ट्रीय कंपनियों के माध्यम से नवआर्थिक साम्राज्यवादी शक्तियों के चंगुल में फंस जायगा और अपनी राजनैतिक स्वतंत्रता भी खो देगा तथा उस दुर्गति को प्राप्त होगा जो दक्षिण अमेरिकी और अफ्रीका के कुछ देशों जैसे चिली, ब्राजिल, अर्जेन्टाइना, फिलिपिन, मोरक्को आदि की हो रही है। अतः रेल कर्मचारियों के भविष्य के साथ-साथ रेलवे उद्योग के राष्ट्रीय स्वातंत्र्य, स्वाभिमान, स्वावलंबन और आत्मनिर्भरता को बनाये रखने के लिये एक मात्र मार्ग उसे ठेकेदारों से काम करवाने, निजी कंपनियों से उपकरण खरीदने और बाहर से इंजन, सवारी तथा माल डब्बे मंगायें जाने पर तुरंत रोक लगा देनी चाहिये। इससे घूसखोरी और कमीशनखोरी के अवसर अपने आप समाप्त हो जायेंगे और रेलवे उद्योग की आत्मनिर्भरता भी बनी रहेगी।



## बीसवीं सदी की अभिनव रेल सेवा और नदारत ट्रेड यूनियन का रेखांकन

इक्कीसवीं सदी में जिस प्रकार वायुयान, आकाश से भी उपर उठकर अंतरिक्ष में उड़ेंगे उसी प्रकार रेल गाड़ियां धरती से उपर उठकर यानी रेल पटरी को छोड़कर आकाश में दौड़ने लगेगी। यद्यपि उस समय रेल सेवा और अधिक सुरक्षित द्रुतगामी और सस्ती (safer, quicker, and cheaper) हो जायेगी। रेल सेवा रहेगी और रेल यात्री रहेंगे किन्तु रेल कर्मचारी नहीं रहेंगे। रेल की पटरियां और इंजन के पहिये इलैक्ट्रॉनिक मैग्नेटिक (विद्युत चुम्बकीय) धातुओं के बने होंगे, जिसके कारण एक दूसरे को स्पर्श न करते हुए परस्पर के आर्कषण शक्ति से मर्यादा कक्ष में धरती के ऊपर दौड़ते रहेंगे। ये पटरियां मीटीका मशीन, रिलेइंग मशीन आदि से बिछाई जायेगी और इनकी जांच पड़ताल अल्ट्रासोनिक मशीनों से होती रहेगी। जिसके लिये मानव शक्ति (गैंग मैनु) की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। रेल के इंजन भाप डीजल और बिजली के नहीं होंगे बल्कि एटामिक (आणविक) इंजन होंगे जो गाइडेड मिजाइल से युक्त रहेंगे। अतः उनके संचालन के लिए गार्ड ड्राइवर और सहायकों की आवश्यकता नहीं रहेगी। आटोमेटिक सिगनलिंग (स्वचालित सिगनल) और ट्रेक सर्क्यूटिंग का प्रयोग तो शुरु हो ही गया है, टेलीविजनाइज्ड रेल व्यवस्था हो जाने से सिगनल और दूर संचार विभाग में कर्मचारियों की आवश्यकता नहीं रह जायेगी। आधुनिकतम रेल उपकरणों का उत्पादन, निर्माण, मरम्मत, अनुरक्षण और रख रखाव का काम कल करखानों में आटोमेटिक मशीनों (स्वचालित यंत्रों) से रोबट (मानव यंत्रों) के द्वारा होगा। दफ्तरों का काम कम्प्यूटरों से होगा। अतः कारीगरों और क्लर्कों की आवश्यकता समाप्त हो जायेगी। टिकट बुकिंग और टिकट चेकिंग भी कम्प्यूटर ही करेंगे। अतः बुकिंग क्लर्क, टिकट परीक्षकों और टिकट कलक्टरों की भी आवश्यकता नहीं रहेगी। माल की लोडिंग अनलोडिंग (लादना और उतारना) स्वचालित क्रनों और कन्टेनरों से होगा। अतः उसके लिए भी आदमियों की आवश्यकता नहीं रह जायेगी। बुकिंग, बिल इश्युइंग, रिसीविंग सभी कम्प्यूटर ही करेंगे, अतः इसके लिए बाबुओं की आवश्यकता समाप्त हो जायेगी। लेखा विभाग का सारा काम हिसाब किताब, अभिलेखन आदि कम्प्यूटर ही करेंगे, अतः वहां भी बाबुओं की आवश्यकता नहीं रह जायेगी। सभी रेल गाड़ियों का संचालन एक वृहत केन्द्रीय नियंत्रण कक्ष जो टेलीविजनाइज्ड और आटोमेटिकाइज्ड

रहेगा से बटन दबा कर हुआ करेगा, इससे स्थान स्थान पर स्टेशन मास्टरो की आवश्यकता भी समाप्त हो जायेगी। दोहरी (डबल) रेल लाइनों पर एक दिशा से आने वाली और दूसरी दिशा को जाने वाली रेल गाड़ियां एक के पीछे एक मूविंग प्लेटफार्म पर रुकती हुई चलती रहेंगी जिनका पूरा मूवमेंट, कौन गाड़ी किस प्लेटफार्म पर कहां है यह नियंत्रण कक्ष के टेलीविजन पर साफ दिखाई देता रहेगा। उस पर कौन चढ़ रहा है, कौन उतर रहा है, कौन छेड़छाड़ कर रहा है कहां किसका कौन समान लादा और उतारा जा रहा है, यह भी नियंत्रण कक्ष में टेलीविजन के ऊपर स्पष्ट दिखाई देता रहेगा। अतः मार्ग में उनको हैण्डल करने (हाथ लगाने के लिए) किसी भी कर्मचारी की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। इस प्रकार रेलों पर आज चल रहे सभी विभाग आपरेटिंग (परिवहन) कमर्शियल (वाणिज्य), इंजिनियरिंग (अभियांत्रिक) मेकैनिकल (यांत्रिक) इलेक्ट्रीकल (विद्युत) सिग्नल एण्ड कम्युनिकेशन (संकेत दूरसंचार) स्टोर (भंडार) प्रिंटिंग अकाउंट (लेखा) परसनल (कार्मिक) आदि अपने आप समाप्त हो जायेंगे और जब ये ही नहीं रहेंगे तो मेडिकल (चिकित्सा) और सुरक्षा विभाग की भी आवश्यकता नहीं रहेगी। अतः वह भी स्वयं समाप्त हो जायेंगे। इस प्रकार इक्कसवीं सदी में रेल सेवा बगैर रेलवे कर्मचारी के ही चलेगी।

फिर न रहेगा बांस न बजेगी बांसुरी। न रेल मजदूर होंगे न मजदूर आन्दोलन होगा न उन्हें चलाने के लिये ट्रेड यूनियन होंगी। न भविष्य में उनके लिये इतिहास लिखने की आवश्यकता रह जायेगी।



## विचित्र रेलवे बोर्ड का सचित्र वर्णन

भारत सरकार के सबसे भारी भरकम तामझाम वाली अफसरशाही से बोझिल महकमें रेलवे बोर्ड पर भी एक नजर तो डलिये और देखिये वहां क्या हो रहा है ? रेल भवन की भूल भूलैया वाली अट्टालिका के वातानुकूलित कमरे में बैठे हुये भारत सरकार के सचिव स्तर के रेलवे बोर्ड के सदस्य गण झरोखों से झांक रहे हैं कि रेले जमीन पर बिछी पटरियों के उपर ठीक समय और तीव्र गति से रेंग रही है कि नहीं ? वे यह भी जानने के लिये उत्सुक हैं कि सुबह से शाम तक कितनी माल गाड़ियां सवारी गाड़ियां पर चढ़ गईं, कितनी आपस में ही प्रेमालाप करके टकरा गईं, कितनी आंधी के कारण नदी में कूद पड़ी, कितनी बाढ़ के कारण पुल की दीवारें तोड़ चुकीं और कितने कोहरे के कारण सिग्नल उखाड़ चुकीं। क्योंकि ऐसे ही मौकों पर तो इन उच्चाधिकारियों को चार्टर्ड विमान से पहुचकर माइलेज, ओवरटाइम, ब्रेकडाउन और दैनिक भत्ता कमाने का तथा दुर्घटना की जांच पड़ताल के लिये कमेटियों में बैठकर समय गंवाने और पैसा कमाने का बढ़िया अवसर मिलता है। जनहित के इस काम से भला इन साहबों को फुरसत ही कहां है कि अपनी मेंजों पर पड़े हुये जरूरी कागजातों को देखें और क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों को आवश्यक निर्देश दें या उनके द्वारा पूछे हुये मुद्दों का ठीक समय पर उत्तर दें और उनकी समस्याओं को सुलझाने में सहायक हों। ये तो समस्याओं को सुलझाने में नहीं बल्कि उलझाने में ही माहिर हैं। रेल चलाने का काम तो महाप्रबंधकों और सम्भागीय रेल प्रबन्धकों का है। इनका काम तो रेलवे बोर्ड चलाना है। इनके एक एक आदेश और निर्देश के अनेकानेक भावार्थ निकलते हैं। कहा जाता है कि गीता के श्लोक और रामायण की चौपाइयों का जितनी बार गहन अध्ययन किया जाय उतनी बार उनमें नये नये बोध अर्थ और भाव प्रकट होते हैं। उसी प्रकार रेलवे बोर्ड से जारी होने वाले हुक्मनामों और फरमानों का जितनी बार वगौर मुताला किया जाय उतने ही मुखतलिफ मायने और मतलब दरपेश आते हैं। इनके स्पष्टीकरण के लिये बार बार रेलवे बोर्ड के दफ्तर में झांकना पड़ता है। आखिरी फैसला होने तक वे सभी आदेश और निर्देश कालातीत और अप्रसांगिक हो जाते हैं जिसे कार्मिक शब्दों में डिलेइंग टैक्टिक्स कहा जाता है। कार्य संबन्धी मामलों में डिले और डिनायल की संज्ञा दी जाती है। इस प्रकार रेलवे बोर्ड द्वारा किसी भी बात की स्वीकृति अथवा अस्वीकृति का कोई मतलब ही नहीं होता क्योंकि

समय रहते उस पर अमल करने की नौबत ही नहीं आती और जब तक उसका खुलासा होता है तब तक उसी विषय पर परस्पर विरोधाभासी नये नये हुक्मनामों और फरमान जारी हो जाते हैं जो देखने में तो समानार्थी प्रतीत होते हैं पर उनमें निहित भाव बिल्कुल एक दूसरे के विपरीत होते हैं। बोर्ड में अफसरों के चैम्बरों की भूल भुलैया और व्यस्त बाबूओं की मेंजों पर कितने जरूरी कागज पत्र गुम हो जाते हैं, उनकी खोज खबर लेने की फुर्सत किसी को नहीं है और न कोई पूछने वाला ही है। पश्चिम बंगाल के लिये आवंटित कोयले का वैगन भले ही बंगला देश पहुंच जाय और अमृतसर के लिये बुक की हुई इस्पात की चादरें और लोहे की छड़े लाहौर ही क्यों न पहुंच जाय। इन बेचारों को इसके लिये दोष देना ठीक नहीं है। दोषी तो चतुर्थ श्रेणी का वह कर्मचारी है जो लेबल पढ़ना नहीं जानता, जासूसों के सूत्रधार चाहे रेलवे बोर्ड में ही क्यों न बैठे हों। ये हुक्मरान तो रेलवे के लिये अमरीका और जापान से साज समान खरीदने के लिये गहरी और पेचीदा सौदेबाजी के निपटान और भुगतान में ही मशगूल रहते हैं। उन्हें छोटी मोटी बातों की ओर देखने की फुर्सत ही कहाँ है। यह सब काम तो क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों और उनके मातहत कर्मचारियों को सौंप दिया गया है। अब यदि क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों को भारत सरकार से रेल यातायात से संबंधित सार्वजनिक विषयों पर मार्ग दर्शक नीति और निर्देश सीधे मिलते रहें और सभी महाप्रबंधक आपसी तालमेल से अन्तर क्षेत्रीय रेलवे परिवहन को बेरोकटोक संचालित करते रहें तो रेलवे बोर्ड का महत्व और उसके अस्तित्व का औचित्य ही कहाँ रह जाएगा। तो भला गरीब रेल कर्मचारियों और रेल उपभोक्ताओं के खून पसीने की गाढ़ी कमाई पर चलने वाला यह शोभायमान सफेद हाथी किस म्युजियम में रखा जाएगा। यह सफेद हाथी अपने स्वभाव से ही उदंड, अंहकारी, आडम्बरयुक्त और निरंकुश रहा है। इसके सदस्यों का पद भारत सरकार के सचिव पद के समकक्ष है और अध्यक्ष का पद प्रधान सचिव (प्रिंसिपल सेक्रेटरी) के समकक्ष है जिसे पहले मुख्य रेल आयुक्त कहा जाता था। रेलवे बोर्ड में छः सदस्य (सचिव) पता नहीं अब कितने ? और एक अध्यक्ष (प्रधान सचिव) होते हैं। शेष अनेकों निदेशक (डायरेक्टर), अतिरिक्त निदेशक (एडिसनल डायरेक्टर), संयुक्त निदेशक (ज्वाइंट डायरेक्टर), उप निदेशक (डिप्टी डायरेक्टर) सलाहकार औद्योगिक संबंध, वित्त सदस्य और सलाहकार, महालेखाकार और अगणित अफसरों की लम्बी चौड़ी आलीशान फौज हुआ करती है। सभी का दफ्तरी तामझाम देखने लायक है। सर्वप्रथम

पूर्ण स्वतंत्रता प्राप्ति के पहले ही तत्कालीन मुख्य रेल आयुक्त श्री इमरसन का मतभेद अन्तरिम भारत सरकार के प्रधानमंत्री स्वर्गीय पंडित जवाहर लाल नेहरू से हुआ था। श्री इमरसन, आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के तत्कालीन अध्यक्ष स्वर्गीय श्री जयप्रकाश नारायण जी से मिलना तक नहीं चाहते थे। अतः प्रधानमंत्री श्री जवाहर लाल नेहरू ने इमरसन के इस दम्भी रुख पर अपनी नाराजगी जाहिर की थी। फलस्वरूप इमरसन त्याग पत्र देकर भारत छोड़कर आस्ट्रेलिया चले गये थे। दूसरा मनमुटाव १९५१ में रेल मुख्य आयुक्त श्री आर. सी. वाखले और तत्कालीन रेल मंत्री श्री गोपाल स्वामी आर्यंगर के बीच में रेलों के पुनर्गठन के प्रश्न को लेकर हुआ था, जिसके परिणाम स्वरूप श्री वाखले ने समय पूर्व अवकाश ग्रहण करके अपने अहंकार का परिचय दिया था। तीसरी बार की नंगी नाच रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री गांगुली को श्री हनुमन्तैया के हाथ अपमानित होकर सेवामुक्त होना पड़ा था। चौथी बार कांग्रेसी शासन बदल जाने के पश्चात श्री के. सुन्दराजन का मतभेद तत्कालीन रेलवे मंत्री श्री मधु दंडवते से हुआ था और उन्हें रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष पद से हटाकर विकास सचिव बना दिया गया था। पांचवीं बार रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री एम० मैनेजिज और रेलवे मंत्री श्री केदार पांडेय में पटरी न जम सकने के कारण श्री मैनेजिज को अध्यक्ष पद से हटा जाना पड़ा था। श्री पांडेय ने ही श्री मोहिन्दर सिंह गुजराल को क्षेत्रीय रेलों से उठाकर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष पद पर बैठाया था। श्री गुजराल के समाप्त हुये सेवाकाल में तत्संबंधी सभी नियमों को तिलांजलि देकर और उनका उल्लंघन करके वृद्धि की गई थी। श्री गुजराल ने अपना अध्यक्ष पद संभालते ही बदमिजाजी दिखाना शुरू कर दिया था। सर्व प्रथम लोको रनिंग स्टाफ को बुरी तरह से कुचल डाला था। हजारों बेगुनाह रेलवे कर्मचारियों को बिना कारण बताये नियम १४(२) के तहत बरखास्त कर दिया था। बहुसंख्यक रेलवे कर्मचारी संगठनों से बातचीत करना बन्द कर दिया था। सुरक्षा नियम को बलाये ताक रखकर अन्धाधुंध माल ढुलाई की धुन में ऐसे आदेश जारी किये थे जिससे दुर्घटनाओं में वृद्धि होने लगी थी। वैकूम रहित प्वाइंट टू प्वाइंट मालगाड़ियाँ चलवाई थी। सवारी गाड़ियों को बन्द करके और उनके उपर माल गाड़ियों को प्राथमिकता देकर यात्रियों के कष्ट को बढ़ा दिया था। इसके कारण रेलवे महकमें के बारह बजने लगे थे। गुजराल की बदमिजाजी इस हद तक बढ़ गई थी कि वे रेल मंत्री के पीठ पीछे प्रधानमंत्री महोदया से सीधी सांठगांठ करके सुपर पोलिटिशियन बन गये थे। अपनी सलतनत में

बेजा दखल देने वाले रेल मंत्री श्री गनी खान चौधरी से सीधे टकरा गये थे। रेल पटरी पर होने वाली दुर्घटना और रेलों का आपसी टकराव रेलवे बोर्ड का दरवाजा तोड़कर अन्दर घुस गई थी। रेलमंत्री तथा रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष में जहां परस्पर कन्सलटेशन हुआ करता था, वहां कन्फ्रटेशन होने लगा था, जहां दोनों में कोलोयुजन (collusion) था वहां कोलीजन (collision) हो गया। मंत्री और अध्यक्ष के बीच की पटरी खिसक जाने से रेलवे बोर्ड पटरी से उतर गया था। प्रधानमंत्री तक गुहार मची थी। अब इस दुर्घटना से देश को कौन बचाये और रेलवे को कौन बचाये। यह मालगाड़ी और सवारीगाड़ी की भिडन्त नहीं थी, प्रधान मंत्री के दो चहेते अल्पसंख्यक लाड़लों की भिडन्त थी। किसे खुश किया जाय और किसे नाखुश। वह भी ऐसे नाजुक समय में जब आंध्र और कर्नाटक में चुनाव का घमासान जनयुद्ध मचा था। प्रधान मंत्री महोदया वोट बटोरने और कुर्सी हथियाने के अभियान में मशगूल थीं। उनके साथ अदना रेलवे वजीर जाफर शरीफ भी सऊदी रेलवे की अमला सियासत में दखल देकर अपने आला रेल वजीर को ही मात देना चाहते थे। इधर आला रेलवे वजीर गनी साहब चौधरी अपनी चौधराहट को सलामत मुश्तकिल रखने के लिये सनकी महावत की तरह पागल हाथी पर सवार होकर पूरी रेलवे व्यावस्था को अपने अंकुश में रखना चाहते थे और उधर निरंकुश सफेद हाथी इस महावत को ही कुचल डालना चाहता था।

इस बार एक मजेदार घटना और घटी। बड़े मियां तो बड़े मियां थे, छोटे मियां सुभानअल्ला बन गये थे। उधर आला वजीर गनी खान चौधरी अपने पुरानी रंजिश की वजह से रेलवे बोर्ड से खार खाये बैठे थे और उर्जा मंत्री से रेलवे मंत्री बनते ही उन्होंने श्री गुजराल को सबक सिखा देने के लिये कोयले की काली राजनीति रेलवे बोर्ड में भी खेलना शुरू कर दिया था। इधर अदना रेलवे वजीर मियां जाफर शरीफ ने भी गुजराल से मिलकर रेलवे बोर्ड की गिरोह बाजी और गुटबाजी की गन्दी सियासत में शरीक होकर अपनी शराफत का परिचय देने लगे थे। किन्तु अंतिम विजय बड़े मियां गनी खान चौधरी की ही हुई। मगरूर गुजराल को बड़े वेआबरू होकर रेलवे बोर्ड की गलियों से निकलना पड़ा था। रेल कर्मचारियों को बिना आरोप पत्र दिये नियम १४/२ में बरखास्त करने वाले रेलवे बोर्ड के सदर और उनके हमदर्द मेम्बर, रेलवे मंत्री की मर्जी से बरखास्त कर दिये गये थे तथा उनके गिरोह के वफादार निदेशक और अन्य अधिकारी दिल्ली से भगाकर दूर दूर फेंक दिये गये थे। कर्मचारियों से नाराज होकर उन्हें सताने के लिये नाहक

ट्रांसफर करके प्रशासन के हित में बताने वाले ये हुक्मरान अब मंत्री की नाखुशी के शिकार होकर ट्रांसफर कर दिये जाने पर उसको प्रशासन के हित में मानकर दुर्भावनापूर्ण बतलाते हुए उसे रद्द करवाने के लिये गुहार मचा रहे थे और तिलमिला रहे थे। ऐसा लगता था मानो कर्मचारियों की पीड़ा का अनुभव अब इनको भी हो रहा था। उच्चश्रृंखल अधिकारियों को नियम १४/२ और दुर्भावनापूर्ण ट्रांसफर का मजा चखाने के लिये रेलवे का साधारण कर्मचारी रेलवे मंत्री महोदय की खैर मकदम करते हुये उनकी तहें दिल से शुक्रिया अदा कर रहे थे और मुबारकवाद दे रहे थे।

लोग चाहते हैं कि देश के हित में और रेलवे के हित में ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो इसके लिये रेलवे बोर्ड के काम काज में मौलिक सुधार लाया जाय तथा अधिकारियों और कर्मचारियों में परस्पर समझदारी सहयोग और सामंजस्य स्थापित किया जाय, किन्तु आह! आज रेलवे अधिकारी अपनी उस पीड़ा को भूल गये हैं। काश, एक बार फिर ऐसा कोई रेलवे मंत्री आता जो इन्हें पुनः सबक सिखा जाता।





## अन्तिम वेतन राशि (Last Pay drawn) के बराबर पेंशन - क्यों और कैसे ?

आर्थिक और सामाजिक परिस्थिति में तीव्र गति से परिवर्तन होने के कारण तथा संयुक्त परिवार के टूटने से हर व्यक्ति अकेला रह जाने वाला है, जिस का बुढ़ापे में कोई मददगार नहीं होगा। यदि वह आर्थिक रूप से स्वावलम्बी नहीं होगा तो सभ्य समाज में सम्मानजनक जीवन नहीं जी सकेगा। अतः ऐसे प्रत्येक व्यक्ति के लिए आर्थिक रूप से आत्मनिर्भर होना बहुत जरूरी है। खासकर उन वरिष्ठ नागरिकों के लिए जिन्होंने अपनी पूरी जवानी सरकारी सेवा में खपाई है और समाज की सेवा तथा राष्ट्र के नवनिर्माण में योगदान दिया है। अब यदि बुढ़ापे में उन्हें दूसरों के ऊपर आर्थिक रूप से बोझ बनकर आश्रित रहना पड़े और लाचारी में किसी के आगे हाथ पसारना पड़े तो यह उसके लिए बहुत कष्टदायक और अपमानजनक स्थिति होगी। जिस परिवार और समाज में वे सेवारत रहते हुए सरकारी पद और अच्छे वेतन के कारण प्रतिष्ठित व्यक्ति माने जाते थे, उसी परिवार और समाज में वे पद विहीन और अर्थहीन होकर हेय दृष्टि से देखे जायेंगे। इस स्थिति से उबरने के लिए भारत के संविधान के निर्देशक तत्व की धारा ३६(क) राज्य को निर्देश देता है कि वह अपनी नीति का विशेषतया इस प्रकार संचालन करेगा कि सुनिश्चित रूप से पुरुष और स्त्री सभी नागरिकों को समान रूप से जीविका के पर्याप्त साधन प्राप्त करने का अधिकार हो। इससे आगे बढ़कर भारत के सर्वोच्च न्यायालय ने १७ दिसम्बर, १९८२ के अपने निर्णय में पैरा ३१ में कहा है कि "पेंशन न तो भिक्षा है और न ही नियोक्ताओं की मर्जी पर दिया जाने वाला अनुदान है, बल्कि १९७२ के पेंशन नियमानुसार संविधान की धारा ३०६ के उपबन्ध ५ और अधिनियम १४८ के अन्तर्गत पेंशन कर्मचारियों का मौलिक अधिकार है"। उसी निर्णय के पैरा २६ में माननीय न्यायमूर्तियों ने कहा है, कि "उपलब्ध स्रोतों के अनुसार पेंशन की राशि इतनी होनी चाहिए कि पेंशन भोगी कर्मचारी जरूरतों से मुक्त रहकर स्वतंत्र और सम्माननीय जीवन उसी प्रकार से व्यतीत कर सके, जिस प्रकार से वह सेवा में अवकाश ग्रहण करने से पूर्व जीवन व्यतीत करता था। यह निर्णय 'नानकन्द्रीब्यूटरी पेंशन के बारे में दिया गया है क्योंकि पैरा २१ में कहा गया है कि पेंशन सम्बन्धी सारा मामला सरकारी कर्मचारियों के नानकन्द्रीब्यूटरी

पेंशन के बारे में ही विचाराधीन था और उसी सम्बन्ध में यह निर्णय है। इस तर्कपूर्ण निणय के अनुसार पेंशन की राशि अन्तिम वेतन राशि के बराबर होनी चाहिए। पेंशन भोगी कर्मचारियों की यह मांग सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयानुसार विधि सम्मत बन गई है।

वृद्धावस्था में स्वास्थ्य रक्षा के निमित्त चिकित्सा पर होने वाला व्यय पहले की अपेक्षा बहुत अधिक बढ़ जाता है। विलम्ब से पैदा होने वाले बच्चों के पालन-पोषण, पढ़ाई-लिखाई और विवाह का भार भी पेंशन भोगी अभिभावक पर ही पड़ता है तथा उन्हें वरिष्ठ नागरिक होने के नाते समाज में प्रचलित रीति-रिवाजों को सम्मानपूर्वक निभाना पड़ता है। इन सबमें खर्चा घटने के बजाय बढ़ता ही जाता है। अतः एकाएक सेवानिवृत्ति पर आय का घट कर आधी रह जाना, शेष जीवन व्यतीत करने के लिए पर्याप्त नहीं होती। इसलिए सेवाकाल की आय (अन्तिम वेतन राशि) को बरकरार रखने के लिए पेंशन की राशि भी उतनी ही होनी चाहिए, जितनी सेवाकाल में थी। इसके लिए नानकन्द्रीब्यूटरी पेंशन योजना के साथ-साथ कन्द्रीब्यूटरी पेंशन योजना भी लागू की जा सकती है। वैसे तो बहुत से पाश्चात्य देशों में पेंशन की राशि वेतन की राशि का सत्तर से अस्सी प्रतिशत तक दी जाती है। जबकि भारत में यह राशि अन्तिम वेतन राशि का केवल पचास प्रतिशत ही है। अतः इसमें भी बढ़ोतरी होनी चाहिए।

कर्मचारियों को सेवा निवृत्ति के पश्चात सरकारी मकान छोड़ कर निजी मकान में रहना पड़ता है और अपना मकान बनाने के लिए अतिरिक्त रूपये की जरूरत पड़ती है। जिसके लिए भविष्य निधि और अनुग्रह राशि से प्राप्त होने वाला धन पर्याप्त नहीं होता। इसलिए पेंशन कम्प्यूटेशन करने की वर्तमान सीमा १/३ से बढ़ाकर १/२ कर देनी चाहिए और रूपये के निरन्तर घटते हुए मूल्य को देखते हुए कम्प्यूटेशन मूल्य प्रति रूपया १२५.२५ से बढ़ाकर २०० रूपया होना चाहिए। कम्प्यूटेशन पेंशन राशि के पुनः रिस्टोरेशन की अदालत १५ वर्ष से घटाकर १० वर्ष की जानी चाहिए।

जहाँ तक उन पेंशन भोगी कर्मचारियों का प्रश्न है, जो पाँचवे वेतन आयोग की सिफारिशों के लागू होने के पूर्व ही सेवा निवृत्त हो चुके हैं, उनको भी उन्हीं आर्थिक परिस्थितियों और कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है, जिन परिस्थितियों में से पाँचवे वेतन आयोग द्वारा निर्धारित वेतनमान लागू

होने के पश्चात् सेवानिवृत्त पेंशन भोगी कर्मचारी गुजर रहे हैं। अतः समान काम और समान पद के लिए समान वेतन नीति के अनुसार न्यायोचित यही होगा कि सभी पेंशन भोगी कर्मचारियों की (जो पहले, दूसरे, तीसरे और चौथे वेतनमान में जिस पद पर और वेतनक्रम से सेवानिवृत्त हो चुके हैं) पेंशन की राशि पांचवे वेतनमान में उसी पद और समतुल्य वेतन क्रम पर से सेवानिवृत्त होने वाले पेंशन भोगी कर्मचारियों की पेंशन राशि के बराबर पुनः निर्धारित की जाय, ताकि विभिन्न वेतन आयोगों द्वारा निर्धारित समतुल्य वेतन क्रमों में एक ही पद पर सेवारत कर्मचारियों की पेंशन राशि की विषमता समाप्त हो सके।



स्व० बड़े भाई जी द्वारा स्वलिखित

## भारतीय रेलवे मजदूर संघ की स्थापना की प्रथम कार्यवाही

आगरा की माईथान धर्मशाला में भारतीय मजदूर संघ से सम्बन्धित रेल कर्मचारी यूनियनों के प्रथम अखिल भारतीय सम्मेलन का आयोजन दि० २४ व २५ दिसम्बर, ६५ को किया गया। इस सम्मेलन में उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन, पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ, पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ, मध्य रेलवे कर्मचारी संघ, पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद, दक्षिण पूर्व रेलवे कर्मचारी संघ तथा दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ की कुल ५० हजार सदस्य संख्या से १५० प्रतिनिधि सम्मिलित हुये थे। सम्मेलन के स्वागताध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा एवं स्वागत मंत्री श्री लॉकनाथ चुने गये थे। सम्मेलन का उद्घाटन किया था - भारतीय मजदूर संघ के महामंत्री संसद सदस्य श्री दत्तोपन्त ठेंगडी ने तथा अध्यक्षता की भारतीय मजदूर संघ उत्तर प्रदेश के अध्यक्ष श्री विनयकुमार मुखर्जी ने।

दि० २४ दिसम्बर प्रातःकाल आगरा फोर्ट स्टेशन से रेल कर्मचारियों का एक विशाल जुलूस निकला और उसी दिन सांयकाल सुभाष चौक में श्री जगदीशस्वरूप सक्सेना की अध्यक्षता में खुले अधिवेशन का आयोजन हुआ। दो दिन के प्रतिनिधि सम्मेलन में परिचय व वृत्त निवेदन के पश्चात प्रस्ताव, सुझाव, संगठनात्मक व आन्दोलनात्मक कार्यक्रमों के संबंध में विचार किया गया।

### 'भारतीय रेलवे मजदूर संघ' की स्थापना

प्रतिनिधि सम्मेलन ने सर्वसम्मति से अखिल भारतीय महासंघ के निर्माण का प्रस्ताव पारित किया और उसका नाम 'भारतीय रेलवे मजदूर संघ' रखा गया। महासंघ के विधान आदि की रूपरेखा निश्चित करने के लिए सम्मेलन ने श्री विनयकुमार मुखर्जी की अध्यक्षता में ८ सदस्यों की एक समिति का निर्माण किया। जिसमें उत्तर रेलवे कर्मचारी यूनियन के श्री डी.एस. मिश्रा (लखनऊ), पूर्वोत्तर रेलवे श्रमिक संघ के श्री रामजन्म पाण्डेय (वाराणसी), दक्षिण पूर्व रेलवे कर्मचारी संघ के श्री एल०जी० ढबीर (नागपुर), पश्चिम रेलवे कर्मचारी परिषद के श्री एम०एम० प्रताप (भावनगर), पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ के श्री बालेश्वर प्रसाद शर्मा (जमालपुर), दक्षिण रेलवे कार्मिक संघ से श्री ए० सत्यनारायण (विजयवाड़ा) तथा मध्य रेलवे कर्मचारी संघ से श्री अमलदार सिंह (बम्बई) सदस्य चुने गये हैं। यह तय किया गया कि समिति १ अप्रैल, ६६ के पूर्व महासंघ के विधान का प्रारूप तैयार करेगी तथा संगठन सम्बन्धी सभी प्रारम्भिक बातें निश्चित करेगी।

मई मास में प्रथम अधिवेशन: सम्मेलन ने महासंघ का प्रथम अधिवेशन आगामी मई मास में करने का तय किया। तथा इस बीच कार्यालय मंत्री के नाते श्री वेदप्रकाश

कोहली को नियुक्त किया और आवश्यक पत्र व्यवहार करने के लिए श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी एम०पी० का वर्तमान निवास स्थान ५७ साउथ एवेन्यु, नई दिल्ली निश्चित किया।

**सुझाव :** श्री राधेश्याम (कोटा) व श्री उमाशंकर व्यास (अजमेर) ने महासंघ की ओर से एक अखिल भारतीय स्तर की योग्य पत्रिका निकालने का सुझाव दिया जो कि Official organ के रूप में रहे। श्री व्यास ने विभिन्न रेल कर्मचारी प्रतिनिधियों के दौरे का भी सुझाव दिया और प्रति वर्ष २४ दिसम्बर— महासंघ की स्थापना दिवस को धूमधाम से पर्व के रूप में मनाने का परामर्श दिया। श्री देवकृष्ण (अजमेर) ने श्रमिक शिक्षा वर्गों व विशेष कार्यक्रमों के आयोजन करने का मत व्यक्त किया और सबके साथ अपनत्व का व्यवहार रखने का परामर्श दिया, भले ही वे विरोधी यूनियन से ही सम्बन्धित क्यों न हों। श्री सहस्रबुद्धे (नागपुर) व श्री शुभकरण (गोरखपुर) ने नवस्थापित महासंघ में सभी श्रेणियों (कैटेगरीज) के प्रतिनिधित्व का सुझाव दिया। श्री शुभकरण (गोरखपुर) ने यह भी सुझाव दिया कि धन संग्रह का अभियान लेकर नवस्थापित महासंघ के लिये धन एकत्रित करना चाहिये। श्री सरजूप्रसाद यादव (गोरखपुर) ने निकाले व सताये गये कर्मचारियों की सहायता के लिए कोष की योजना करने व सहायता समिति बनाने का परामर्श दिया। श्री जैन (कोटा) ने सदस्यता वृद्धि के लिये अभियान लेने का सुझाव दिया। श्री सुरेशचन्द्र (आगरा) ने कैटेगरी वाइज यूनियन बनाने व श्री सुन्दर दास (आगरा) ने कैटेगरी वाइज यूनियन न बनाने का परामर्श दिया।

श्री सुन्दरदास (आगरा) ने कार्य को प्रभावी बनाने के लिये रेलवे से सम्बन्धित अन्य विभाग जैसे कुली व पोर्टर्स की यूनियन बनाने तथा रेलवे की दुकानों को स्वयं लेकर चलाने का सुझाव प्रस्तुत किया। श्री बी०डी० तिवारी (लखनऊ) ने अखिल भारतीय स्तर पर भी कोआर्डिनेटिंग कमेटी के निर्माण के लिये परामर्श दिया तथा सभी प्रमुख ज्वलन्त प्रश्नों जैसे— महंगाई, व्हिटले कौन्सिल विधेयक व संविधान की धारा ३११ के उपनियम के प्रस्तावित संशोधन आदि हैं, उन पर अपनी स्पष्ट नीति के निर्धारण का सुझाव दिया तथा उसके प्रचार के लिये योजना बनाने का परामर्श प्रस्तुत किया। उन्होंने आकर्षक, प्रतीकात्मक व आन्दोलनात्मक कार्यक्रमों की योजना बनाने का भी मत व्यक्त किया और बताया कि प्रारम्भ में चाहे एक ही दिन का कार्यक्रम लेना हो पर संगठित होकर समूचे देश में एक साथ 'मांग—दिवस' को मनाने का कार्यक्रम बनाना चाहिये। श्री वी०एल० वर्मा (लखनऊ) ने महासंघ की न केवल अपितु उसके सम्बन्ध में सभी विषयों को तुरन्त निश्चित कर देने का परामर्श दिया ताकि आज से पूरी तौर से यह महासंघ अपना कार्य करना प्रारम्भ कर दे।

**प्रस्ताव :** सम्मेलन ने अपने प्रथम प्रस्ताव में भारत माता की रक्षा में आहत हुये

शूरवीर फौजी जवानों और उन रेल कर्मचारियों के प्रति जिन्होंने पाकिस्तानी हवाई हमलों व बमबारी की परवाह न करते हुए सप्लाई लाईन को कायम रखने में अपनी जान की बाजी लगा दी, उनके प्रति अपनी हार्दिक श्रद्धांजलि समर्पित की और इस बात पर गौरव व्यक्त किया कि उन्होंने पाकिस्तानी फौजों के दांत खट्टे करके दुनिया में हिन्दुस्तान का सिर ऊँचा किया है।

सम्मेलन ने धारा ३११ के प्रस्तावित संशोधन और व्हिटले कौंसिल विधेयक की आलोचना करते हुये सरकार की भर्त्सना की और हड़ताल के अधिकार को प्रतिबन्धित करने एवं केन्द्रीय कर्मचारियों की शिकायतों पर द्वितीय सुनवाई पर रोक लगाने को तानाशाही बताया। सम्मेलन ने प्रस्ताव में यह कहा कि व्हिटले कौंसिल में उल्लिखित पंच निर्णय को अन्तिम व बन्धन कारक माना जाना चाहिये। एक अन्य प्रस्ताव द्वारा सम्मेलन ने रेलवे संस्थान में भी बोनस देने की मांग की और रेलवे का स्वायत्त निकाय बनाने की अपील की।

प्रारम्भ में स्वागताध्यक्ष श्री दामोदर प्रसाद शर्मा ने अपने भाषण में प्रतिनिधियों का स्वागत करते हुए प्रस्तावित महासंघ के निर्माण पर प्रसन्नता व्यक्त की और यह आशा प्रकट की कि यह तीसरा अखिल भारतीय महासंघ रेलवे कर्मचारियों के अधिकारों की रक्षा में सदैव जागरूक रहेगा तथा उन्हें जनता व देश की भलाई के लिये भी सन्नद्ध रखेगा। सम्मेलन की कार्यवाही वन्दे मातरम् से आरम्भ हुयी।

उद्घाटन : दि० २४ दिसम्बर की प्रातःकाल भारतीय मजदूर संघ से सम्बन्धित रेलवे कर्मचारी यूनियनों के अखिल भारतीय सम्मेलन का उद्घाटन करते हुये श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी ने कहा कि आज कर्मचारियों तथा देश की आवश्यकता है कि रेलवे कर्मचारियों का राष्ट्रवादी व गैर राजनैतिक फेडरेशन बने, क्योंकि रेलवे कर्मचारियों के दोनों मान्यता प्राप्त फेडरेशन अपने-अपने कार्य में असफल रहे हैं। वे न तो मजदूरों का संगठन मजबूत बना सके न कम्युनिस्टों के बढ़ते हुए प्रभाव को ही रोक सके। जुलाई १९६० की असफल राष्ट्रव्यापी हड़ताल मौजूदा फेडरेशनों की अयशस्विता की परिचायक है। देश-भक्ति पूर्ण, रचनात्मक कार्य में रेल कर्मचारियों की शक्ति को केन्द्रित करने का काम भी वे नहीं कर सके। आज स्थिति यह है कि उनके संगठन शक्ति के आधार पर उनकी मान्यता नहीं, अपितु मान्यता के आधार पर कुछ सदस्य संख्या उनके पास है। यद्यपि सदस्य संख्या के उनके आंकड़े अतिशयोक्ति है। अतएव मजदूरों की सही मांगों की प्राप्ति, देश की सच्ची सेवा तथा कर्मचारियों का रचनात्मक मार्ग दर्शन तीनों विषयों में मौजूदा फेडरेशन घर अबलम्बित नहीं रहा जा सकता।

उस परिस्थिति में भारतीय मजदूर संघ के तत्वावधान में हर जोन में नई यूनियनों का निर्माण देश तथा मजदूरों के लिये आशा की किरण के रूप में सिद्ध हो रहा है। मुझे पूरा विश्वास है कि इन यूनियनों का आगे बनने वाला फेडरेशन रेल

कर्मचारियों को संगठन के सुदृढ़ सूत्रों में बांधेगा, देश के प्रति कर्तव्य निर्वाह करने के लिये कर्मचारियों को प्रोत्साहित करेगा और उनकी मांगों के लिये सफल संघर्ष करेगा।

भारतीय मजदूर संघ की यह मांग है कि रेलवे कर्मचारियों को औद्योगिक विवाद अधिनियम का संरक्षण प्राप्त हो, बोनस का अधिकार मिले तथा रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में सहस्वामित्व की प्रतिष्ठा प्राप्त हो। रेलवे कर्मचारियों को रेलवे का सहस्वामी बनाना यही हमारा अंतिम उद्देश्य है।

## भारतीय रेलवे मजदूर संघ के वर्तमान पदाधिकारी

(1998-2001)

मार्गदर्शक	- श्री अमलदार सिंह	- जौनपुर/CR	- सेवानिवृत्त
अध्यक्ष	- श्री दत्ता राव देव	- मुम्बई/CR	- सेवानिवृत्त
उपाध्यक्ष	- श्री राजेन्द्र बाबू	- चेन्नई/DRKS	-
	- श्री सी० सुब्रह्मनयम	- सिकन्दराबाद/DMRKS	-
	- श्री रामानन्द त्रिपाठी	- चितरंजन/CLW	-
	- श्री ओ०पी० विश्वकर्मा	- गुवाहटी/NF	-
महामंत्री	- श्री के० स्वयंभूव	- विजयवाड़ा/SCR	-
स० महामंत्री	- श्री एल०पी० जायसवाल	- देहरादून/NR	-
उप महामंत्री	- श्री अशोक शुक्ला	- लखनऊ/NER	-
	- श्री गोकुल चन्द टकसाली	- जयपुर/WR	-
	- श्री प्रदीप कु० अग्रवाल	- इलाहाबाद/NR	-
	- श्री अनन्त झालटे	- मुम्बई/NER	-
संगठन मंत्री	- श्री कैलाश नाथ शर्मा	- लखनऊ/CR	-
वित्त सचिव	- श्री मंगेश देशपांडे	- मुम्बई/CR	-
आडीटर	- श्री श्रीनिवास जोशी	- मुम्बई/CR	- "
स्थाई आमंत्रित			
सदस्य	- श्री पी०वी०एल०एन० शर्मा	- विजयवाड़ा/SCR	- "
प्रभारी :-			
प्रशा० सर्मक	- श्री महेश कु. पाठक	- दिल्ली	-सेवानिवृत्त
कारखाना	- श्री चिन्मय शुक्ला	- लखनऊ	
वाराणसी क्षेत्र	- श्री सोमेश्वर राम	- वाराणसी	-सेवानिवृत्त
कलकत्ता क्षेत्र	- श्री अजीत चक्रवर्ती	- कलकत्ता	- सेवानिवृत्त