మనరైల్వేల తీరు తెన్నులు

గత సంవత్సరం రైల్వే బడ్జెట్‌లో రూ 15.27 కోట్లు తగుగుచూపారు. బొగ్గు, మడి ఇనుము, ఉక్కుయంత్రాలు మొదలగు వాటి రవాణాపుదంగాసాగుట మూలంగానే యీ తరుగు యేర్పడిందంటున్నారు. ఇప్పుడు ఒక మిలియన్ (10 లక్షల) టన్నుల ఉక్కు తయారుకావాలంటే 4 మిలియన్ టన్నుల ముడిసరుకు రవాణాకావాలి. అందువల్ల - దేశం ఒక మిలియన్ టన్నుల ఉక్కును ఉత్పత్తి తయారుచేయటంలో విఫలమైనదంటే. రైల్వేలు 5 మిలియన్ టన్నుల ప్రాపిక్ (రవాణాను) నష్టం పొందుచూ వుంది. రైల్వేలు తప్పితే మిగతా రవాణా దారులు బాలస్వల్పం. రైల్వేవాగన్, కోచీలు, ఇతర పరికరాల నిర్మాణాలకు భారతదేశంలో తయారయ్యే ఉక్కు ఉత్పత్తులను ఉపయోగించుకొనే సంస్థలలో రైల్వేలు బాల ప్రధాన పాత్రను వహిస్తున్నాయి. అలాంటి రైల్వేలే తమ అవసరాలను తగ్గించుకోటానికి నిర్ణయించు కొన్నప్పుడు ఇక రవాణా పుంజుంటుందని మేము అనుకోగలం: అందుచేతనే ఈ సంవత్సరం రైల్వేబడెట్‌లో రు 15.17 కోట్లు తరుగు చూపారు.

ఏమైనా, రైల్వేల ఆర్థిక పరిస్థితులు అంత ఆధ్వాన్నంగా లేవనిచెప్పాలి. ప్రయివేటు రైల్వేల వద్దతులలో రైల్వేల మీద ఖర్చులను తయారు చేస్తున్నారు. లాభాలను గుప్తపరుస్తున్నారు. అభివృద్ధి నిధులు (డెవలప్‌మెంటు ఫండు) తరుగుల (డిప్రిషియేషన్). రాబడి నిల్వ నిధులు (రెవెన్యూ రిజర్వుఫండు) ఒక కేమిటీ. ఈ నిధులరూపంలో కోట్లకొలది రూపాయలు మూలుగుతున్నాయి. ఇవన్నీ రైల్వేల మూలంగా వచ్చిన లాభమే. తృతీయ పంచవర్ష ప్రణాళికా కాలంలో రు 5 కోట్లు, రెవెన్యూలకు చేర్చటం. సాధారణ రేటుకంటె హెచ్చువడ్డీని చెల్లించటం జరుగుతూవుంది. ఇని కన్వెన్షన్ కమిటీ సిఫారసుల ప్రకారమే జరుగుతున్నాయి ద్వితీయ పంచవర్ష ప్రణాళికాకాలంలో రు 30 కోట్లు చెల్లించటంజరిగింది. మొత్తంమీద గత పదిసంవత్సరాల కాలంలో రైల్వేలు జనరల్ రెవెన్యూలకు గాను రూ 81 కోట్లకుపైగా చెల్లించటం జరిగింది. అందుచేత - రైల్వేల ఎరిస్తితి అంత ఆధ్వాన్నంగా యేమీలేదు ఉన్న ఆధ్వాన్న పరిస్థితంతా రైల్వేలను నిర్వహించటంలోనే వుంది. అభివృద్ధి పథకాలలో ఎక్కువ కోతలే నేటి రవాణాలోటుకు (ట్రాఫిక్) ప్రధాన కారణం. అందుచేత తిరిగి మార్చవలసి వుంటుంది. కొత్త అభివృద్ధి పథకాలను చేపట్టాలి. వాటికి పెట్టుబడులను పెటాలి. అలా చేయటానికి బడులు తగ్గించవేళాలు.

శ్రీ పి. కె. కుమారన్

ఇదిచాలా తప్పుడు విధానం. అభివృద్ధి చెందుచూవున్న దేశాలలో యిటువంటి తప్పుడు విధానాలు జరుగుతూవున్నవి. ఎందుచేతనంటే రైల్వేలు బాల ప్రధానమైనవి. కొత్త ప్రాంతాలను అభివృద్ధి చేయటానికి రైల్వేలు ముఖ్యసాధనాలు. రైల్వేలు లేని చోటుకు మెరవరూపోరు. ఉదాహరణకు ఉత్తర మెహూరు ప్రాంతంవుంది. అక్కడికి రైల్వేల మూలంగా ఏ వస్తువులునూడా తీసుకు పోవటానికి అవకాశాలు లేవుకుడు అక్కడి పరిశ్రమలను ప్రారంభించటానికి యెవరు ముందుకు వస్తారు? అలానే ఏ ప్రాంతంగానైతే రైల్వేలైను వుండదో అక్కడికి ఎవరూ గూడపోయి పరిశ్రమలను స్థాపించరు. ప్రభుత్వం మాత్రం వెళ్లకుంటాడా?

రైల్వే మంత్రిత్వశాఖ, రైల్వేలలో అభివృద్ధి కార్యక్రమాలను సాగించటంలో అవలంబించే పద్ధతుల మూలంగా. అభివృద్ధికి కారణ మూలంగా భారతదేశ పారిశ్రామికాభివృద్ధిని గూడా దెబ్బదీస్తుంది. గత పంచవర్షమే చూసుకుంటే రూ 117.82 కోట్లు లాభం వచ్చింది. లోటు ఎందుకు వస్తుందంటె పాసింజరు టాక్సు మొదలగునవి చెల్లించటం మూలంగా. అలా చెల్లించిన మొత్తం రూ. 133.07 కోట్లు వుంటుంది. ఇది వాస్తవమైన లోటు కూడగాదు. ఇది కాగితంపై లోటు. ఇలా చూపటంలో కొన్ని ప్రధాన విషయాలు వున్నాయి. గత పది సంవత్సరాల కాలంలో రెండు సార్లు మాత్రమే పాసింజరు టిక్కెటు చార్జీలను పెంచారు. అలా పెంచిన తరువాత గోరు రు 15, 27 కోట్లు నష్టం వచ్చింది. ఈ సాకుతో తిరిగి రైల్వే టికెటు చార్జీలను పెంచటానికి ప్రయత్నాలు సాగవచ్చును. నిజంగా రైల్వే టిక్కెట్లు చార్జీలను పెంచవసరం లేదు. అవసర మనుకొంటే కేంద్రానికి (ప్రభుత్వానికి) బిల్లుమొత్తము 5.75 శాతానికెన్న యించాలి. ప్రస్తుత పరిస్థితులలో ప్రయాణ నడుపులను చేయనిదే ప్రయాణ టిక్కెట్లు, రవాణా చార్జీలను పెంచగూడదు. మొదటి తరగతి ప్రయాణీకులు గూడ సంతృప్తి పొందటంలేదు. ఇతర దేశాల రైల్వేలతో పోల్చిచూస్తే ప్రయాణీకులకు కలిగించే నడుపాయాల్లో అధికంగా కలిగించిందేమీ లేదు.

యాంత్రీకరణ. జోతిలైజేషన్: విద్యుదీకరణలను ప్రవేశ పెట్టడానికి యెక్కువ అవకాశం చూపుతున్నారు ఇప్పటికే 11 శాతంరవాణాడీజిలైజేషన్. ఎల్క్ట్రిఫికేషన్‌లు జరుగుతూవుంది. అతి త్వరగా దేశం అభివృద్ధి కావాలని ప్రతివారూ కోరుకుంటారు. దేశంలోని ఆర్థిక, సాంఘిక పరిస్థితులను దృష్టిలో పెట్టుకొని ఎత్తకాలను చేసేట్లు లేదు మనం అతిత్వరితగతిని డీజిలైజేషన్‌ను అమలు పర్చాం. అందుమూలంగా స్టాపను ఒకచోటనుండి మరొకచోటకు మార్చవలసిన పరిస్థితి యేర్పడింది. చాలమంది నిపుణులైన (స్కిల్డు) పనివారిని కలాసీలుగా (అన్‌స్కిల్డు పనిచేయమంటున్నారు. స్కిల్డు శ్రమవర్గపు మంటక్కువగా పనిచేయ మంటున్నారు. ఇవన్నీ జరుగుతూ వున్న వాస్తవవిషయాలే అయితే డీజిల్ ఆయిల్స్ మనం దిగుమతి చేసుకొంటున్నాం మనకు లభ్యమయ్యే డీజిల్ ఉపయోగించు కొంటూ మన స్థోమతను అనుసరించి పోతున్నట్లు కనిపించటంలేదు.

ఇటువంటిపి ఐ.బి.ఎం. వారి కంప్యూటరైజేషన్‌మనం ఈ కంప్యూటరు యంత్రాలను ఉత్పత్తి చేయటంలేదు. అమెరికా కంపెనీలు వాటిని అమ్మవుూనూ. వారు యంత్రాలను పనకు అడ్డేసు మాత్రమే యిస్తాయి. వారు ఆ యంత్రాల అభివృద్ధిని, లాభాన్ని అడ్డేమూనంగా పొందిన తరువాత, తిరిగి ఆ యంత్రాలను తమ దేశానికి తరలించుకు పోతారు. మనం వాటిని పుంచుకోగూడదు. ఈ యంత్రాన్ని ఉపయోగించటం మూలంగా ఆడిట్ ఆఫీసులలో అనేకమంది గుమస్తాలు అవసరం లేకుండా పోతున్నారు చిత్తిరంజన్‌లో వాటిని అమర్చారు. సుద్రాసు. కలకత్తా - ప్రతిచోటా వాటిని అమర్చటం జరిగింది. నిలిపం? అనేకమంది గుమస్తాలు మూర్చబడ్డారు ప్రమోషన్లు లేకుండా పోయాయి. ఈ యంత్రానికి కావలసిన కార్బన్ పేపరు. ప్రత్యేకమైనకాగితం. విదేశీమారకం ఉపయోగించి విదేశాలనుండి దిగుమతి చేసుకోవాలి. ఈ యంత్రాన్ని అమర్చే గదిని ఏర్ కండిషన్ చేయాలి. ఈ యంత్రానికి నరైన మైంటెనెన్సు పని చెప్పవలసినదానికి ఆలస్యమైన రైల్వే రికార్డులను విమానాల మూలంగా పంపవలసి వస్తుంది. అంతకు పూర్వం (దేశ వాన్నులో గొప్పల మూలంగా పంపబడేవి. ఈరికార్డు విమానాల ద్వారా ప్రయాణం చేయటానికి కారణ మేమంటే యంత్రాలకు పనిలేకుండా ఖాళీగా పెటటానికి వీలులేదు. మన దేశంలో మంచి ఇంజనీర్లు వున్నారు టెక్నికల్ అవకాశాలు గూడ వున్నాయి. చిన్నమెత్తున మనం యీ కంప్యూటర్లను తయారు చేయవచ్చును. అనంతరం పెద్ద పనేమి కాదు. ఎలక్ట్రానిక్ బ్రెయిన్‌లను మనం ప్రవేశ పెట్టనవసరం లేదు. వాటిని పది లేక పదిహేనుసంవత్సరాల అనవసరం - అదీ దేశం వాటిని వినియోగించు కొనే స్థితిలో వున్నప్పుడు ఉపయోగించుకొందాం. చిన్నరకం కంప్యూటరు యంత్రాలను. అదీ మనం తయారుచేసుకొనే యంత్రాలను సులభంగా లెక్కలు పని సాగటానికి ఉపయోగించు కోవచ్చును, అంతేగాని కంప్యూటరును అవరణాలని దూసుకు రావడం సరిగాదు. అలా చేయటమంటే దేశంలోని సాంఘిక పరిస్థితులను యెదురీదటమే అవుతుంది. మనకిక్కడ ప్లానింగువుంది. మన కన్నదే మూడు పంచవర్ష ప్రణాళికలు గడిచిపోయాయి. ప్రతి ప్రణాళికాంతరం పది లక్షల మంది, నిరుద్యోగుల సంఖ్యను చేయస్తూనేవున్నది. ఇది మన ప్రణాళికల తీరుతెన్నులు.

ప్రమాదాల వివరణ సంపం (యాక్సిడెంటుఎంక్వయిరీకం పెని)అనేకనిపారసులను చేసింది. చాలావరకు అమలు జరపబడ్డాయి. కాని, ఆచరణలో మనం కింతకంటా వెళ్ళి చూస్తే మనకు డి. ఎస్. ఓ (డివిజనల్ సేఫ్ ఆఫీసరు), డి. ఓ. ఎస్. (డివిజనల్ ఆపరేటింగు సూపరెండెంటు)ల మధ్య తగాదాలు కనిపిస్తాయి.

నిన్న శిక్షలకుఎంక్వయిరీ జరుగనవసరం లేదనే మరకు వుంది. ఇంక్రిమెంటు నొక్కివేయటమనేది చాల చిన్న శిక్ష రైల్వే అధికారుల దృష్టిలో. బండి ఆలస్యమైతే, యాజమాన్యం ఫిక్కరిస్తే ఉద్యోగికి బార్జీమీద ఇస్తారు. అతడిసంజాయిషీ ఆఫీసు చేరిన వెంటనే ఆఫీసు దాన్ని చదవటానికి నిర్లక్ష్యం చేస్తారు. అతడిదగ్గర "సలాహా దానికి సలాహా లేదేమి నీ విచ్చిన సంజాయిషీ అంగీకరించదలచలేదు. ఈ సంవత్సరంలోపల ఈ సంవత్సరంవరకు నీ యింక్రిమెంటును నొక్కివేయటం జరిగింది" అంటూ అప్పు డనిన పాఠం సిద్ధంగా వుంటుంది. దానిమీద సంతకంచేసి పంపేస్తారు. గత పది సంవత్సరాలనుండి ఇంక్రిమెంటులను బాందనివారనేకమంది వున్నారు.

సేఫ్టీరూల్సు అవసరమే, సామర్థ్యం కూడ అవసరం. అయితే వీటిని నిర్వహించటానికి అర్డినెన్సు కావాలి. ఏదైనా ప్రమాదంలో కొంతమంది గాయపడితే అది ప్రమాదం కింద లెక్క. ఎవరూ గాయపడటం జరగనప్పుడు అది చిన్న ప్రమాదంకింద లెక్క. ఇది సరైన పద్ధతి గాదు. ఏప్రమాదమైనా అది న్యాయ విచారణకు రావలసిందే. రూల్సు, నలహాలు, పనివారి బదిలీ మొదలగు అన్ని స్వతంత్ర న్యాయమూర్తి చేత పరిశీలించబడి, ప్రమాదానికి కారణం యేవరో నిర్ణయించబడుతుంది. ఈ తతంగం యేమీలేకుండా అప్పుడేయబడిన మెమోలను జారీచేసి శిక్షించటంలాంటి తప్పుడు పద్ధతి ఈపద్ధతి అవరణలో సాగితే పనివారిని నిరుత్సాహ పరుస్తూంది.

పనివారల పరిస్థితి చాల పని భారంతో కూడివుంది. రాజమండ్రి ట్రాఫిక్ యూనిటు ఉదాహరణకు తీసుకొందాం 1949 సం॥ లో ఇద్దరు షంటింగ్ జమేదార్లు, ముగ్గురు పాయింట్సుమన్. ముగ్గురు కప్లింగ్ పోర్టర్లు వుండేవారు. పీరు యార్డులోని షంటింగ్ పనుల నన్నిటిని నిర్వహించేవారు. ఈ మధ్య కాలంలో పనిచేయ వలసిన వాగన్ల సంఖ్య, పరుగు తైతే బండ్ల సంఖ్య రెండున్నర రెటుకు పెరిగిందనేదు-ఒక యార్డు మాష్టరు, డిప్యూటీ యార్డు మాష్టరు, అసిస్టెంటు యార్డు మాష్టరు తరువాత షంటింగ్ జమేదార్లు పాయింట్సుమన్‌లు వున్నారు. ప్రతి వాగన్‌కు కప్లింగ్‌లుచేతితో వేయాలి. కాని, కప్లింగ్‌పోర్టర్ల సంఖ్యఏమీ పెరగకుండా ఇద్దరు దగ్గరనేవుండి నేటికి కూడ పనిమీద వుండేవి ఇద్దరు మాత్రమే

అమలాయిషీ చేసే ఉద్యోగుల సంఖ్య మాత్రం పెరిగింది. ఆయనలో పనిచేసేవారి సంఖ్య మాత్రమే పెరగలేదు. నిజంగా చెప్పాలంటే.పూర్వ ఎంత సంఖ్యలో పని వారున్నారో ఇప్పుడుకూడా అదే సంఖ్యలో వున్నారు. బాలా జంక్షన్‌లో ఇదే పరిస్థితి.

క్యాప్ సెంట్రల్ రైల్వేలోవున్న నీటి గుంటలో ఒకపెద్దపెద్దు నిర్మింపబడింది. దాని మీదకోట్లకొలదిరూపాయలుఖర్చు పెట్టబడ్డాయి. బడ్డాయి. ఆషెడులో 110 ఇంజన్లు పుండటానికి యేర్పాట్లు ఉన్నాయి. ఉన్నట్లుండి ఒకరోజున డివిజనల్ మెకానికల్ ఇంజనీయరో, చీఫ్ మెకానికల్ ఇంజనీయరో క్షౌరోదయం మెరుపులా కలిగి పుంటుంది. ఎక్స్‌ప్రెస్ బండ్లకు నడుగెత్తే ఇంజన్ల లింకును మార్పు చేయటం జరిగింది. గతంలో గాన్లు. ప్రయివేట్లు ఎక్స్‌ప్రెస్ బండ్లకు వెళ్లకూ బీటగుంట లోనేవుండేవారు. మద్రాసు, విజయవాడ లేక రాజమండ్రికి వెళ్లి తిరిగి యింజన్లకు చేరుకొనేవారు. పై అధికారుల ఆలోచన భోరణం మూలంగా అందరూ డివిజనల్ హెడ్ క్వార్టర్సు అయిన విజయవాడలోనే వుండాలన్నారు. విజయవాడ ఇంజన్ షెడులో 48 ఇంజన్లకు మించి తగిన యేర్పాటు లేదు. బీటగుంటలో మైనస్ రిపేర్లు జరుగుతూ వుండేవి కూడా. అనేక కోటు ఖర్చుచేసి నిర్మించిన వలసూ కారపు షెడు ఎందుకూ పనికిరాకుండా పోయింది. విజయవాడలో బండ్లనుండి దిగిన రన్నింగ్ స్టాఫ (డ్రయివర్లు, గార్డులు మున్నగువారు) నిద్రపోవటానికి తిరిగి బీటగుంటకు వెళ్ళవలసి వస్తుంది. వారందరికి కావలసిన గృహవసతి విజయవాడలో లేదు. స్థానిక పరిస్థితులను గమనించకుండా అధికార్లు చేసే పిచ్చి తుగ్లక్ పనులివి ఇటువంటి సిచ్చిపనులకు స్వస్తి చెప్పాలి. అన్ని సమస్యాయిలు అటు బీటగుంటలోను, ఇటు రాజమండ్రిలోనూ వున్నాయి. అక్కడ పెద్ద షెడులు కూడా వున్నాయి. వాటిని ఉపయోగించటంలేదు.

48 ఇంజన్ల కంటె హెచ్చు యింజనులు వుండటానికి అవకాశం లేదోటో ఎక్స్‌ప్రెస్ మెయిల్ బండ్ల ఇంజన్లను వుంచటం జరగటం లేదు. ఇటువంటి ఉదాహరణలను ఎన్నిమో ఇవ్వవచ్చు.

డీజిలైజేషన్, ఎలక్ట్రిఫికేషన్ మూలంగా స్టాఫువలా దెబ్బతగిలింది నియమించబడిన పనివారి సంఖ్య బడిపోతూవుంది. అంతేగాదు - ప్రస్తుతమున్న వారిలో అక్కడక్కడ అధికమైందికూడా వారిని అక్కడక్కడనుండి కదిపి, మరోచోటికి మార్చి పస్తున్నారు. ఒక్కొక్కప్పుడు వారికి పని లేకపోతే వారిని యిక్కడికి అక్కడికి బదిలీ చేస్తున్నారు. ఎల్బీ రైల్వేలోని 48 మంది ఇనస్పెక్టర్లు ఆఫీసర్లు (ఐ. ఓ. డబ్ల్యు) రిక్రూట్‌మెంటు నోటీసులను జారీచేశారు. అదే కాలంలో పర్యవేక్షణ ఇనస్పెక్టర్లు కావాలంటూ ఉత్తర రైల్వేలో అడ్వర్టైజ్ చేశారు. వారిని ఉద్యోగులు లోనికి తీసుకొన్నప్పుడు వారికి తగిన బయిలింగు నిచ్చి ఉద్యోగాలను అప్రెంటిస్‌గా తయారు చేయటానికి ప్రతి ఒకరిపై 5, 6 వేల రూపాయలు ఖర్చుపెట్టారు. వారినిప్పుడు పంపేస్తున్నారు. సదరన్ రైల్వేలోని గుంతకల్లులో ఎస్. ఎస్. ఎల్. ఎ పాస్టి, తర్ఫీదు పొందిన స్విచ్‌మెన్‌లు 25నుండి 18 వరకు వున్నారు. వారిని అసిస్టెంటు స్టేషన్ మాస్టర్లుగా ప్రమోషు చేయ వచ్చును. కాని, వారు ఆ పని మాత్రం చేయరు. రైల్వే అధికారులకు యేమిచేయాలి. ఎలాచేయాలి అనే పూర్తి అందనామాత్రం వుండాలి, రైల్వే నిర్వహణ ఒక పద్ధతిలో పట్టటానికి ముందుకు పోనాలి. అయితే, దేశంలోని ఆర్థిక, సాంఘిక పరిస్థితులనుగూడ దృష్టిలో పుంచుకోవాలి. లేకపోతే అది ఏపలనుగుటతో బాటు అభివృద్ధి యేమీవుండదు. ద్వితీయ, తృతీయ పంచవర్ష ప్రణాళికల తరువాత మనదేశంయొక్క ఆర్థికపరిస్థితి పతనమైంది. ఇదే పరిస్థితి రైల్వేలనుగూడ వ్యాపిస్తుంది.

కాన్పూర్‌లోని రైల్వే కాంటీను విషయం యాద్దాం రైల్వే సిబ్బంది. సమయానుసమిత్తం యీ కాంటీనులు యేర్పాటు చేయబడ్డాయి. ఈ కాంటీన్ పనివారికి కొన్ని యిబ్బందులు వున్నాయి. వాటిపై వారు సమ్మె చేశారు అందుచేత వారు పనినుండి బర్తరఫ్ చేయబడ్డారు. రైల్వే వారంటారు వారు రైల్వేపనివారు కారని, ప్రదేశీ లేబరు కమిషనర్ దగ్గరకు వెళ్ళితే సెంట్రల్ లేబరు కమిషనరు దగ్గరకు వెళ్ళమంటారు. వారు అక్కడికివెళ్ళితే మీరు రైల్వేపనివారే కారంటారు. ఇదీ వారి పరిస్థితి వారికి వారభారాలని లోకోమోటివ్ వర్క్సుమేనేజరు అలాంటివారిని. అంటే కబ్బు పర్యవేక్షణలోనివున్నవి మేనేజరు శీతలను చెల్లిస్తారు. వారు కాంటీన్ సాఫ్ అయినప్పటికి వారు రైల్వే బాధ్యత పైనే పనిచేస్తూ వుండటంవల్ల బాధ్యతను రైల్వే అధికారవర్గపు తీసుకోవాలి. తమకోటి పర్యవేక్షణ బాధ్యతను కోర్కెలను, సమస్యలను చూస్తూవారు పూరకనే వుంటలేరు. వారూ బాధపడాలంటారు. వారు పరోక్షంగా నియమించ బడటంచేత వీరికి రైల్వే పనివారికి మధ్య వివక్షను తీసుకు రావాడు.

రైల్వే పిడిలెన్సు గురించిమాట్లాడాం. ఒక కేంద్రంలో ట్రాన్సిట్ మొబిలిటీలో పాలిరేటు విషయం సంప్రదిస్తూ వుంటే చీఫ్ కమర్షియల్ సూపరింటెండెంటు కలుగ చేయకోని. వారంతా నేరస్తులు (క్రిమినల్సు) వారిని గురించి ఎందుకు వాదిస్తున్నావన్నారు. వారు నేరస్తులని దేరిసినప్పుడు వారిని పనిలో పెట్టుకోవటం రైల్వే అధికార్ల బుద్ధితక్కువ తనముగాదా అని ప్రశ్నించటం జరిగింది తరువాత విచారిస్తే అసలు విషయం బయట పడింది. ఆ రైల్వే జంక్షన్‌లో బొగ్గును బ్రాడిగేజ్‌నుండి మీటర్‌గేజ్‌కు, మీటర్‌గేజ్ నుండి బ్రాడిగేజ్‌కు ఎగుమతి చేస్తూ వుంటారు. 4 వాగను భర్తీ చేయాల్సివుంటే వాగన్లు పెడతారు. బొగ్గు నిండిన తరువాత 4 వాగన్లు మాత్రం యార్డులోనికివెళ్ళాలి. నవ వాగనుమాత్రం వెడిగ్స్. పనిచేసి. పట్టుపగలే రైల్వే కంట్రాక్టరు కైతింగ్సు వంపుబడిన వాగను నుండి బొగ్గులు లారీలోనికి ఎంపుకొని తీసుకుపోయేవారు. అక్కడ విజిలెన్సు ఇన్‌స్పెక్టర్లు ఇతరులు వున్నారు. వారు కండ్లు మూసుకొని చేతులు చాస్తారు, వారికి ముడుపేట్లు నవిధ రకాలుగా వున్నాయి. ఇన్‌స్పెక్టరుకు ఒకరేటుయితే, హవల్దారుకు ఒకరేటు, ఆర్. పి. ఎఫ్. సిపాయికి ఒక రేటు, అక్కడ పట్టుపగలు జరిగే యీ చోడీ సహించబడుతూనే వుంటే దొంగిలించబడిన ఆస్తికి రైల్వే నష్టపరిహారాన్ని చెల్లిస్తూ వుంటే.

సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేజోన్ యేర్పడ ఆలంకంగా తయారైంది.

శాంతి స్వాగతం

సీతమ్మకు చేయిస్తి చింతాకు పతకం.....
ఆ పతకామునకు పట్టె పదివేల వరహాలు.....

[హరిదాసు పాట చిడతల శబ్దం దూరాన మంద్ర స్వరంలో వినవచ్చుతుంటుంది. పక్షుల కలకలం. పాలేళ్ళ హడావిడి]

అబ్బబ్బ ఏం చలి, యింత చలిలో యీ హరిదాసు ఒకడు, చక్కా పొద్దవక ముందే బయలుదేరుతాడు. వీళ్ళకు చలి ఎలా పుట్టదో, తమపులన్నీ బిగించుకుని వెచ్చని గదలో అమ్మ పొత్తిళ్ళలో పడుకున్నట్లు పడుకున్నా దీని కుంం తెలి, చలి యింకా ఒణికిస్తూ వుంటే. ఇంత చలిలో అమ్మకు ఏం పని? తెల్లవారుజామున లేచి వల్ల చిలకటం మొదలు పెడుతుంది ఆదేం అంటే. నీకులాగు నా కెలా పొద్దుపుంటే తల్లి. అంటూ దీన్లూ తీస్తుంది.

అమ్మో! నాన్నగారక లేకపోతే ఈ పాటికి నా ప్రాణాలు తీసి ముగ్గుచేయించేది కాదూ! ఏం పిచ్చో, యింటికి వచ్చినవాళ్ళకు భిక్ష వేయకుండా వాళ్ళ చేతులతో ఎంగిలు భిక్ష వేయటం సర్దారో. లేక వాళ్ళకేవ బలి పెట్టటం సర్దారో.

దీనవలంటే గుర్తు వచ్చింది, మొన్న కొత్తచీర కట్టుకుని, బావకు ఎంగి పాదాలకు దణ్ణం పెడితే ఒంటికాలిమీద నిలబడి అభయ ముద్రనుంటే, 'నీ కోర్కె ఏమిటి తల్లీ' అంటూ అడిగాడు బావ ఎన్నుమో యాంతే ఒట్టి చిలిపి. నాకు నవ్వాగ లేదు. "నాకు దక్కని భర్తను ప్రసాదించమని ఈ దీనురాలి మనవి" అంటూ నమస్కరించాను, బావ బుంగమూతిపెట్టి, భర్తలాగా నీకోర్కె ఈజన్మలో తీరనదికాదు: అంటూ పకపకా నవ్వాడు.

అబ్బబ్బ ఈ మనవళ్ళతో బాధొచ్చి పడింది బుజాలొకటోయిరే పనియా వెళ్ళిచేసుకునే వాళ్ళమేగా మరి ఎలాపడిస్తే వాళ్ళకెందుకు! బావతో వంటరిగా మాట్లాడాలి నీయిదు, మేం మాత్రం తప్పుచదివినట్టుగా

బోయేముందు సదరన్ లేకుకుగాని, తన స్వంత గ్రామాలలో వుంటూన్న కిమిజను లకుగాని వెళ్ళటానికి కోరుకుంటే వాటి విషయం ఆలోచిస్తామన్నారు, అలాగే వారు అన్నారు కొంతమంది. వారు వ్రాసుకొన్న పత్రకారం జరగనందుకు కొన్నిచోట్ల నిరాహార దీక్షలు సాగినట్లు బాగా తెలుస్తూవుంది. ప్రశాంతంగా వున్న పనివారిని కదిపింది, అటు తరువాత తరుకు పట్టదన్నట్లుగానే నిర్లక్ష్యం చేసింది.

ఇక కొత్తజోన్ యేర్పాట్ల వలన కలిగే యిబ్బందులను గురించి ఆలోచిద్దాం. షోలాపూరులోని పార్శ్వమిగాపనుకు షోలాపూర్ డివిజన్ సెంట్రల్ రైల్వేలో వుండాలని కోరుతున్నారు, వ్యాపారస్తులు. ప్రజలు గుంతకల్లు డివిజన్ సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేలో చేరాలని కోరుతున్నారు. సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే 6,079 కిలో మీటర్లు, సదరన్ రైల్వే 7,150 కిలో మీటర్లు, సెంట్రల్‌రైల్వే 5,774 కిలో మీటర్ల రైల్వే లైనులతో యేర్పడ్డాయి. ఈ మూడు రైల్వేలలో మూరంలో అసమానత్వం కనిపిస్తూంది. దీన్ని కొద్దిగా సవరించ వలసిన అవసరమెంతో వుంది. గుంతకల్లు డివిజనులోని పాలాల ప్రాంతం వ్యాపార రీత్యా మద్రాసులో సంబంధాలు కలిగివుండటం మూలంగా దాన్ని సదరన్ రైల్వే డివిజన్‌లో వుండబడింది, ఆ ప్రాంతాన్ని సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వే డివిజన్‌లో చేర్చి, షోలాపూర్‌ను సెంట్రల్ రైల్వే జోన్‌లో చేర్చాలి

గుంతకల్లు - బోస్టన్ లైను మాత్రంగాలాగ గందరగోళంతో కూడుకునివుంది. ఈ లైనులో బ్రాడ్‌గేజి, మీటరుగేజిలైనులు రెండూ వున్నాయి. బ్రాడ్‌గేజి సదరన్ రైల్వేకి, మీటర్‌గేజి సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేకి చెందివున్నాయి. రెండు రకాల ఆఫీసర్లు వున్నారు, గుంతకల్లు ప్లాట్‌ఫారం యీప్రక్కను సదరన్ రైల్వేది, ఆ ప్రక్క సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేదీను. ఈ విషయంకూడ చాల దిక్కులేనిదిగా ఆలోచించాలి.

సదరన్, సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేకు గూడూరుజంక్షన్ మార్చివేస్తలం. ఈజంక్షను కావలసిన స్థలంగూడూరులోలేదు. అయితే రైల్వేబోర్డుమాత్రం 11 గంటలుండి 4 1 గంటవరకు అక్కడికి చేరుకున్న (గూడ్సు బండ్లు) 12 గంటలను చేరుకున్నట్లు వ్రాసుకొని రైల్వేబోర్డుకు అబద్ధాలతో కూడిన రిపోర్టులు పంపుచూ వుండటం జరుగుతూవుంది, తండియార్‌పేట మార్షలింగ్‌యార్డ్ నార్త్ వెస్టు లైను బండ్లను తీసుకోటానికి బాగా ఉపయోగపడేది. సదరన్ రైల్వేకు ఉపయోగపడేది రాయపురం నార్త్ వెస్టు లైనులు మాత్రమే. అయితే, ఇతర కొన్ని కారణాల మూలంగా తండియార్‌పేట మార్షలింగ్ యార్డ్ సదరన్ రైల్వేలోనే వుండబడింది పూర్వం పెజయవాడ డివిజన్‌కు సంబంధించిన భాగాన్నతటిని సౌత్ సెంట్రల్ రైల్వేలు కలిసి సర్దుబాటుచేస్తే గూడూరులో ప్రస్తుతం జరుగుతూవున్న యిబ్బందులు తొలగటానికి అవకాశంవుంది.

ఒక విషయాన్ని యిక్కడ తప్పనిసరా పేర్కొనవలసివుంది. అది మా రైల్వేకు సంబంధించిన సమస్య. పశ్చిమపుణం బిల్లు కలెక్టరు కనీస వేతనం రేటును పెంచినట్లు సౌత్ యీస్టరన్ రైల్వే అధికార్లను ప్రత్యేకంగా పని గట్టుకొని తెలియజేసినా. వాటిని ఇ.ఎల్.ఆర్. లేబరును అమలు జరపటానికి తయారు కావటం లేదు. పాత రేటునే యిస్తున్నారు.

2.12.63 వ తేదీన విశాఖపటనం షెడులో లాకౌటు జరిగితే, అందు మూలంగా సర్వీసులో బ్రేక్ వచ్చింది, అనేకస్టేషన్లు రైల్వేమంత్రి. రైల్వేబోర్డుల దృష్టికి తీసుకు వెళ్ళినా దాన్ని సవరించటానికి వీలు పూదు కోలేదు. పైగా పేది సమ్మెకాదు. లాకౌటు కేసు వలన భవిష్యత్తులో కార్మికులకు బాలా యిబ్బందులు కలుగుతాయి. ఇదీ రైల్వే మంత్రిత్వశాఖ, రైల్వే అధికార్ల యొక్క ధోరణి. ఇది రైల్వేల అభివృద్ధికి యెంతో ఆటంకం తయారైంది.

అప్పూరి చౌదరాణి

అంతవక్కగా 'శ్రీమద్రమారమణ గోవిందా అంటూ ఎటుచ్చున లేచి గిరున తిరుగుతాను. అలా తిరుగుటానే ఆశ్చర్యాలు ముసలు ఎదురౌతాయి. ఆ సంబరానికి బలేగా వుంటాయి. ఒకవైపు సిగ్గేస్తుంది. వినాలనీ వ్రాశాం కొన్నుపుంటుంది. ఎందర్కా దీని వ్రాశాం? నేనేదు రాజారాణీ సవ్వాలట పనుపు. కుంకాలతో నిరి, సంపదలతో ప్రతి సంవత్సరం యిలాగే భిక్ష వేయాలట.

ఏమోవ్వా! ఈ చలిలో లేవాలంటే కష్టంగావుంది లేవకపోతే అమ్మవస్తే ఇక అసలుబతుకోనివ్వదు. మాకోర్కెలు ఓకోలు అమ్మలాంటి వాళ్ళకు ఎలా తెలుస్తవి ఇవాళ భోగి కాబాలని నిమ్మం కానీ పూలు. నాన్నబంతిపూలూ యివ్వమని రాత్రే తప్పలో పేసి వుంచింది

హొమ్మయ్య! అమ్మ చూడకుండా హరిదాసు భిక్ష వేసినట్టాసు ఏం! చలి! ఏం! చలి! వణికిస్తావుంది. అమ్మ చూస్తేనా. ముసుగు వేయమంటుంది. ఈ ధనుర్మాసం చలిలో వెచ్చగా నిద్రపోని వదుకోక ఈ ముగ్గులేమిటి? పాపం బావ ఏం చేస్తున్నాడో! నాయనమ్మ మరీను, ముగ్గులోంటి దగ్గరనుంచే వెంకటేశ్వర సుప్రభాతం మొదలు పెడుతుంది. బావ చక్కని కలలు కనే సమయం నిద్ర చెడినందుకు ఎంత విసుక్కుంటూనో తనకేమేమిటి కలలువచ్చేది అంతకన్నా పంచికలలు నాకూవస్తవి, కాని కలలుకనే టైమేది? ఇంకానేవు యిలాగే గుమ్మపిట్టలాగ దుప్పట్లో వున్నానంటే తాతయ్య బాకా పట్టుకు

ఈ ఏడు బావ పాసయితే మూడుముళ్లూ వేయిస్తాడట మొన్న నాన్న మామయ్యతో అంటుంటే విన్నాను. అసలు తను వేయించే దేమిటి! ఈసారి పాసయిన లేకపోయిన గాంధర్వం, అని చల్లని పెళ్ళి బట్టో చంద్రుడి సాక్షిగా మల్లెపందిరి దాటున ప్రామిస్ చేసుకున్నాం గా. పాపం! బావ ఏం చేస్తున్నాడో, నాయనమ్మ నుపవాతం వింటూ; పుస్తకం చేత్తో పట్టుకుని నన్ను తలచుకుంటూ నిట్టూర్పులు విడుచుతూ వుంటాడు కామోసు. పిచ్చిబావ! నిట్టూర్పులంటే గుర్తుకు వచ్చింది.

మొన్న భలేనమ్మకం జరిగింది. తల్పు నుంచే, బావముఖం జ్ఞాపకంవచ్చేసరికు. బావ కాలేజీ నుంచి వస్తుంటే మంచి ఎర్ర గులాబీలు కనపడినవట. వాటినివరలబుద్ధికాక కొనుక్కుపూలు తీసుకున్నాడు. వచ్చినవాడు బాబుగా యివ్వబడ్డాడు. అమ్మ ఎక్కడో లోపల వుంటుందనుకొని దగ్గాగా పూ