ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಪುನರುಜ್ಜೀವನ ಖಂಡಿತ ಸಾಧ್ಯ ಎಂದು ಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದು ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಪ್ರಯೋಗ. ಸಂಘಟಿತ ಪ್ರಯತ್ನದಿಂದ ಪರಿಶ್ರಮ ಹಾಕಿದರೆ ಉತ್ತಮ ಫಲ ಸಿಗಬಲ್ಲದು ಎಂಬುದರ ಜೊತೆಗೆ ನಮ್ಮ ತಂತ್ರಜ್ಞರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನೂ ಇದು ಸಾರಿ ಹೇಳಿತು. ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ದಿನಾಚರಣೆಯಂದು ಮಾಡಿದ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಿ ನರೇಂದ್ರ ಮೋದಿ ಅವರು ಟ್ರೇನ್ 18 ಅಥವಾ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಸೆಮಿ ಹೈ ಸ್ಪೀಡ್ ಇಂಟರ್‌ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿದ್ದರು. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನದಲ್ಲಿಯೇ ಇರುವ ಒಂದು ಕಾರ್ಖಾನೆಯ ಕೆಲ ತಂತ್ರಜ್ಞರ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದ ರೈಲದು. ಫೆ.15ಕ್ಕೆ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಗಿ ವರ್ಷ ಕಳೆಯಿತು.

ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಪ್ರಯೋಗ ಹಲವು ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಮುಖ್ಯ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಜಡ ಸರ್ಕಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ನಡುವೆಯೂ ಚೆನ್ನೈನ ಇಂಟೆಗ್ರಲ್ ಕೋಚ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಯ (ಐಸಿಎಫ್) ಕೆಲ ಎಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳು ರೈಲ್ವೆ ಮಂಡಳಿಯ ಮನವೊಲಿಸಿ ಆಧುನಿಕ ವಿನ್ಯಾಸದ ರೈಲೊಂದನ್ನು ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾದರು. ಕೇವಲ 18 ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ, ಸುಮಾರು 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ರೈಲಿನ ವಿನ್ಯಾಸ ಮಾಡಿ, ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನೂ ಮುಗಿಸಿದರು. ವಿನ್ಯಾಸ ಅಂತಿಮಗೊಳ್ಳಲು ವರ್ಷಗಟ್ಟಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಉದಾಹರಣೆಗಳ ನಡುವೆ ಇದು ಅಪವಾದ ಎನಿಸಿತ್ತು. ಯಾವುದೇ ವಿದೇಶಿ ಕಂಪನಿ ಇಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲವೆನ್ನುವಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ರೈಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿತ್ತು.

ಮುಂದಿನ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 40 ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸಿ, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನೂ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ರೂಪಿಸಿತ್ತು. ದೆಹಲಿ ವಾರಾಣಸಿ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿ ಕಟ್ರಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆಯಿಲ್ಲದೆ ಈ ರೈಲುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಎಲ್ಲವೂ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ, ಭವಿಷ್ಯ ಆಶಾದಾಯಕವಾಗಿದೆ ಎಂದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವಾಗಲೇ ರೈಲ್ವೆ ಮಂಡಳಿ ಈ ರೈಲುಗಳ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಕಂಬಾವುಟ ತೋರಿಸಿತು. ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ಸಂಶೋಧನೆ, ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ಗುಣಮಟ್ಟ ಮಂಡಳಿಯು ವಂದೇ ಭಾರತ್‌ನ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಮರುರೂಪಿಸಿತು. ಇದರ ಜೊತೆಜೊತೆಗೆ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ತಂಡದಲ್ಲಿದ್ದ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಜಾಗೃತ ದಳದ ತನಿಖೆಯೂ ಆರಂಭವಾಯಿತು.

ಇದೀಗ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯು ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರೈಲುಗಳಿಗಾಗಿ ಜಾಗತಿಕ ಟೆಂಡರ್ ಕರೆಯುವುದಾಗಿ ಘೋಷಿಸಿದೆ. ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷೆ ವಿಭಾಗದ ಮುಖ್ಯ ಆಯುಕ್ತರು ಸೂಚಿಸಿರುವ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಈ ಟೆಂಡರ್ ಷರತ್ತುಗಳಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದೆ. ಈ ಮೊದಲು ಇದೇ ಆಯುಕ್ತರ ಕಚೇರಿ ಮೂಲ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ರೈಲುಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತ ಎಂದು ಹೇಳಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದಂತೆ ಅವರಿಗೆ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಬೆಂಕಿ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದಾದರೂ ಹೇಗೆ? ಇತರ ಸುದಾರಣಾ ಕ್ರಮಗಳೆಂದರೆ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ವೇಗವರ್ಧನೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಆರಾಮದಾಯಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸುಲಭ ನಿರ್ವಹಣೆ.

ಸುರಕ್ಷೆ ಮುಖ್ಯ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಆದರೆ ಸುಧಾರಣೆಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷೆಯಷ್ಟೇ ಅನಿವಾರ್ಯ ಎಂದು ಒಂದೇ ತಕ್ಕಡಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ತೂಗುವುದು? ಒಂದು ವೇಳೆ ಅಂಥ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಮೂಲ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಅಳವಡಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನೇ ಮುಂದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮೂಲ ವಂದೇ ಭಾರತ್ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಹಳಿತಪ್ಪಿಸಿದ್ದನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವೇ? ಹೊಸದಾಗಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಮತ್ತೆ ಮೊದಲಿನಿಂದ ಶುರು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ಎಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಸಮಯ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಬೇಕಾದೀತು? 'ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದುದೇ ಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಉತ್ತಮವಾದುದರ ಶತ್ರು' ಎಂಬ ನಾಣ್ಣುಡಿಯನ್ನು ಇದು ನೆನಪಿಸುತ್ತದೆ.

ನಮ್ಮ ದೇಶವು ವಂದೇ ಭಾರತ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಯೋಗವನ್ನು ಒಂದು ಯಶಸ್ವಿ ತಂಡದ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಸರ್ಕಾರದ ಜಡ ಅಧಿಕಾರಶಾಹಿ, ನೂರೆಂಟು ತರ್ಲೆ ತಾಪತ್ರಯಗಳು, ಶಿಷ್ಟಾಚಾರಗಳು, ಸಂಕೀರ್ಣ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು, ಇಲಾಖೆಯೊಳಗಿರುವವರ ಕಾಲೆಳೆಯುವ ಬುದ್ಧಿ, ಹಲವು ಇಲಾಖೆಗಳ ನಡುವಣ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಕೊರತೆ ಹೀಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಬಹುತೇಕ ಮಿತಿಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಒಂದು ತಂಡ ಹೊಸತೊಂದನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದ್ದು ಕಡಿಮೆಯೇನಲ್ಲ. ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕರೆ ಈಗ ಇರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯನ್ನೇ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಅದ್ಭುತವಾದುದನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಲ್ಲದು ಎಂಬುದನ್ನೂ ಇದು ನಿರೂಪಿಸಿತ್ತು. ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯ ವಿನ್ಯಾಸ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ದೇಶೀಯವಾಗಿಯೇ ಪೂರೈಸಬಹುದು. ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಮುನ್ನಡೆಸಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಭರವಸೆಯೂ ಈ ಪ್ರಯೋಗದಿಂದ ಸಿಕ್ಕಿತ್ತು.

ಆದರೆ ಈ ಪ್ರಯೋಗಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕ ಅಗೌರವವನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ನೌಕರರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕೆಟ್ಟ ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿ ನೆನಪಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವ ಅಪಾಯವಿದೆ. ಉತ್ಸಾಹಿ ತಂಡದ ಸಾಧನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಬೆಲೆ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಮುಂದೆಂದೋ ತೊಂದರೆಯಾಗಬಹುದು ಎಂಬ ಭಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಿಸ್ಕ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದ ಜಡ ಮನಸ್ಥಿತಿಯಿಂದಾಗಿ ಹೊಸತನಕ್ಕೆ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳದ ಕೆಟ್ಟ ಪರಂಪರೆಯ ಮುಂದುವರಿಕೆಯಂತೆ ಇದು ಭಾಸವಾಗುತ್ತದೆ. ನಡೆಯುವವರು ಎಡವಬಹುದು, ಎಡವುವ ಭಯದಿಂದ ಕುಳಿತೇ ಇದ್ದರೆ ಹೊಸ ಕಾಲಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಸಾಧ್ಯವೇ? ಯಾವ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಭಾರತೀಯರೆಲ್ಲರೂ ಹೆಮ್ಮೆಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಿತ್ತೋ, ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಹೆಮ್ಮೆಯ ಮಾದರಿ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕಿತ್ತೋ ಅದಕ್ಕೆ ಈಗ ಮಸಿಬಳಿಯಲಾಗಿದೆ.

ರೈಲಿಗೆ ಹೊಸ ಬಣ್ಣ, ನಿಲ್ದಾಣದ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರ್ಮ್‌ಗೆ ಗ್ರಾನೈಟ್, ವೈಫೈನಂಥ ಜುಟ್ಟಿನ ಮಲ್ಲಿಗೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸ್ನೇಹಿ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಗೌರವಿಸುವ ಮನಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆ ಆಳುತ್ತಿರುವ ದೊರೆಗಳು ಇನ್ನಾದರೂ ರೂಢಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಿದೆ. ■