

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 322

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 अक्टूबर 2015

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

देबाय समिति की सिफारिशों को यथावत लागू करना संभव नहीं

चे यरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल का अजमेर, मेहसाणा, विरामगाम, राजकोट, द्वारका, ओखा, सोमनाथ, वेरावल, अहमदाबाद और वड़ोदरा का सघन निरीक्षण कार्यक्रम जारी है. सीआरबी के जारी अधिकृत कार्यक्रम के अनुसार श्री मितल गुरुवार, 24 सितंबर को 19032 योग एक्स. से 22.30 बजे दिल्ली से रवाना होकर शुक्रवार, 25 सितंबर को 6.40 बजे सुबह अजमेर पहुंचे. श्री मितल ने अजमेर मंडल कार्यालय में उत्तर पश्चिम रेलवे मुख्यालय एवं मंडल अधिकारियों के साथ बैठक भी की. मगर समय की कमी के कारण श्री मितल अजमेर से अहमदाबाद के लिए प्रस्थान कर गए. इस वजह से वह डीआरएम/अजमेर नरेश सालेचा का महत्वपूर्ण



सोमनाथ मंदिर में दर्शन के समय पत्नी के साथ जलार्पण करते हुए सीआरबी ए. के. मितल. उनके साथ पत्नी सहित उ.प.रे. के महाप्रबंधक अनिल कुमार सिंहल तथा डीआरएम नरेश सालेचा भी उपस्थित हैं.

-सीआरबी ए. के. मितल

प्रजेंटेशन भी नहीं देख पाए. बैठक में डीआरएम नरेश सालेचा सहित उ.प.रे. मुख्यालय से अपर महाप्रबंधक नवीन अग्रवाल, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक दीपक छाबड़ा, प्रमुख मुख्य इंजीनियर पी. एस. सांची, मुख्य परिचालन प्रबंधक अरविंद कुमार, अपर मंडल रेल प्रबंधक आर. के. मूंदड़ा, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर जी. आर. कुमावत, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक मुकेश सैनी, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक जस्राम मीणा आदि सभी वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे. इससे पहले अजमेर स्टेशन पर किए गए निरीक्षण में श्री मितल स्टेशन शेष पेज 7 पर...

अजीत सक्सेना को एचएजी मिला, विवेक सहाय की सारी कोशिशों पर पानी फिरा



दस और अन्य वरिष्ठ आईआरटीएस अधिकारियों को भी मिला एचएजी

संजय गौयल सीएफटीएम/प.रे., मनोज सेठ सीसीएम/प.म.रे., एस.सी.जेठी बने एएम/सी/रे.बो.

अजीत सक्सेना

मुंबई : बिना किसी प्रयास के और बिना कोई सोर्स-सिफारिश लगाए आखिर अजीत सक्सेना को हायर एडमिनिस्ट्रेटिव ग्रेड (एचएजी) भी मिल गया. इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने 24 सितंबर, 2015 को जारी आदेश (पत्र संख्या ई(ओ)III-2015/58) में अब इसको प्रमाणित भी कर दिया है और यूपीएससी की उनकी पुरानी सीनियरिटी भी बरकरार रखी है. श्री सक्सेना वर्तमान में दक्षिण रेलवे, चेन्नई में सीटीएम के पद पर पदस्थ हैं. अब विवेक सहाय के दिल में यह शेष पेज 4 पर...

वर्षों से संवेदनशील पदों पर बैठे अधिकारियों के कारण गहरी हुई रेलवे में भ्रष्टाचार की जड़ें

- रेलवे बोर्ड को नहीं है प्रतिदिन रेलवे को हो रहे करोड़ों रुपए के भारी नुकसान की कोई फिक्र
- रेलवे बोर्ड ने माना कि संवेदनशील श्रेणी के हैं सीएफटीएम, सेक्रेटरी/जीएम, डीजीएम/जी के पद
- जोड़-तोड़ के तहत संवेदनशील पदों पर लंबे समय से बैठे अधिकारियों को नहीं हटा रहा है रेलवे बोर्ड

सुरेश त्रिपाठी

रे लवे बोर्ड को वर्षों से एक ही जगह और एक ही शहर में जमे हुए तमाम रेल अधिकारियों को दर-बदर करने की तो कोई परवाह नहीं है, जबकि इसी वजह से रेलवे में बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार और मनमानी हो रही है. अधिकारियों के मामले में रेलवे की पीरियॉडिकल ट्रांसफर पालिसी पूरी तरह धूल चाट रही है. जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा शेष पेज 7 पर...

RPSF में ट्रांसफर के प्रस्ताव पर RPF कर्मियों में भारी असंतोष

दिल्ली : आरपीएफ सिपाहियों, खासतौर पर हेड कास्टेबल, को आरपीएफ में ट्रांसफर किए जाने के डीजी/आरपीएफ के प्रस्ताव (पत्र संख्या 2015/सिक्सेरिटी/ई(ओ)टीआर-3/362, दि. 23.09. 2015) पर समस्त रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में भारी असंतोष व्याप्त हो गया है. ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) ने आरपीएफ रूल्स, 1987 की विभिन्न धाराओं का हवाला देते हुए और इसे डीजी/आरपीएफ के अधिकार क्षेत्र से बाहर बताते हुए आरपीएफ प्रशासन के इस घोर आरपीएफ विरोधी कदम का पुरजोर विरोध किया है. इस संबंध में एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा ने 28 सितंबर को रेल राज्यमंत्री को पुनः एक ज्ञापन सौंपते हुए आरपीएफ जवानों के इस घोर उत्पीड़न को अविचार से रोक



- डीजी/आरपीएफ का आदेश वापस नहीं लिए जाने पर एआईआरपीएफ ने दी धरना-मोर्चा आंदोलन शुरू करने की चेतावनी
- आरपीएफ एसोसिएशन ने रेल राज्यमंत्री को ज्ञापन देकर डीजी/आरपीएफ को नियमों का लगातार उल्लंघन करने से रोकें जाने की मांग
- ट्रांसफर/पोस्टिंग के जरिए आरपीएफ अधिकारियों और डीजी/आरपीएफ के कदाचार पर रोक नहीं लगाई गई, तो भंग हो सकती है औद्योगिक शांति
- आरपीएफ स्टाफ की कैडर रिस्ट्रक्चरिंग की तरफ डीजी/आरपीएफ अथवा किसी भी जोनल सीएससी का कोई ध्यान नहीं है

जाने की मांग की है. ज्ञापन में कहा गया है कि आरपीएफ रूल्स, 1987 में डीजी/आरपीएफ को ऐसा कोई अधिकार नहीं दिया गया है. आरपीएफ और आरपीएसएफ दोनों के स्टाफ का कैडर और वरिष्ठता अलग-अलग है. यह बात आरपीएफ रूल्स, 1987 की धारा 7.5, 16.3, 42.2 और 87 में स्पष्ट रूप से उल्लेखित है. इसके अलावा मिड-टर्म में आरपीएफ सिपाहियों को दर-बदर किए जाने से न सिर्फ उनके बच्चों की स्कूलिंग बरबाद होगी, बल्कि उनका परिवार भी बिखर जाएगा. इसके साथ ही ऐसा किया जाना मानवीयता के भी खिलाफ है. ज्ञापन में यह भी कहा गया है कि कुछ स्टाफ का स्कूलिंग ग्राउंड पर ट्रांसफर रद्द किया जाना और कुछ का इसी ग्राउंड पर कोई सुनवाई न करना भी अंदरखाते कई प्रकार की शेष पेज 6 पर...

द.पू.म.रे. बना भ्रष्टाचार का गढ़

रिश्वत लेते पकड़ा गया एसएसई/सेप्टी-सह-मजदूर नेता

'कांतारू' की भ्रष्ट परिपाटी का पूरी ईमानदारी से पालन कर रहे हैं द.पू.म.रे. के कुछ अधिकारी/कर्मचारी

बिलासपुर : दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के कुछ अधिकारी और कर्मचारीगण अपने पूर्व जोएम अरुणेंद्र कुमार उर्फ 'कांतारू' की बनाई गई परिपाटी का पूरा पालन कर रहे हैं. पहले एक सहायक विद्युत् अभियंता (एईई) को अपने मातहत के माफत मातहतों से रिश्वत लेने के मामले में पकड़ा गया. उसके बाद एक उप मुख्य सामग्री प्रबंधक (डिप्टी सीएमएम) को अपने मातहतों के साथ 'साहकारी' यानि व्याज पर उधारी चलाने (मनी लॉन्ड्रिंग) के लिए पुलिस द्वारा पकड़कर जेल भेजा गया था. अब बिलासपुर मंडल में पदस्थ संरक्षा विभाग के वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) एवं संरक्षा सलाहकार (सेप्टी कार्डसिलर) राजीव कटिहार को सीबीआई ने 19 सितंबर को एक सहायक लोको पायलट (एएलपी) से 25 हजार रुपए की रिश्वत लेते डीआरएम ऑफिस, बिलासपुर के परिसर से ही रोहदा गिरफ्तार किया है.

सीबीआई की भिलाई टीम के सूत्रों ने बताया कि शहडोल में कार्यरत सहायक रेल चालक विजय कुमार के खिलाफ संरक्षा नियमों के उल्लंघन का मामला चल रहा था, जिसकी जांच आरोपी राजीव कटिहार कर रहा था. इस मामले में आरोपी राजीव कटिहार ने एएलपी विनोद कुमार को बचाने के नाम पर 25 हजार रुपए की रिश्वत मांगी थी. सीबीआई की टीम ने एसएसई/सेप्टी राजीव कटिहार को मंडल प्रबंधक कार्यालय के सामने शनिवार, 19 सितंबर को रिश्वत लेते पकड़ा है. आरोपी कटिहार के कार्यालय तथा निजी निवास पर सीबीआई अधिकारियों द्वारा देर रात तक जांच-पड़ताल की गई. जांच के बाद उसे रायपुर के सीबीआई कोर्ट में पेश किया गया. बताया गया है कि आरोपी राजीव कटिहार



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मजदूर कांग्रेस (एसईसीआरएमसी) का जौनल कार्यकारी अध्यक्ष भी है. इसी के चलते उसे मंडल में संरक्षा सलाहकार भी बनाया गया था.

बताया जा रहा है कि शहडोल में पदस्थ एएलपी विनोद कुमार के खिलाफ सेप्टी से जुड़े एक बोगस मामले की जांच चल रही है, जिसे रफादफा करने के लिए राजीव कटिहार ने उससे 25 हजार रुपए की मांग की थी. बातचीत की रिकॉर्डिंग से पता चलता है कि विनोद कुमार के खिलाफ अप्रैल 2015 में जिस कथित रेड सिग्नल पर करने की जांच चल रही थी, उस वक्त जो मुख्य चालक (लोको पायलट) था, वही राजीव कटिहार का मध्यस्थ बना हुआ था. जबकि यदि कोई रेड सिग्नल पार हुआ भी था, तो उसके लिए सर्वप्रथम वह लोको पायलट ही जिम्मेदार था, जबकि एएलपी को इसके लिए उसी लोको पायलट के माध्यम से सीनियर डीएसओ के घर पर दो एसी लगाने के नाम पर पैसा उगाही के लिए ब्लैकमेल किया जा रहा था. बताते हैं कि उक्त लोको पायलट भी एसईसीआरएमसी का सक्रिय पदाधिकारी है. एएलपी विजय कुमार को जब इस बारे में अपने कुछ वरिष्ठ साथियों से ज्ञात हुआ, तो उसने पैसा देना स्वीकार करते हुए इसकी लिखित शिकायत सीधे सीबीआई से कर दी.

सीबीआई ने भी शिकायत को गंभीरता

से लेते हुए दोनों के बीच हुई बातचीत को रिकॉर्ड ('यह रिकॉर्डिंग 'रेलवे समाचार' के पास भी मौजूद है) करने के बाद आरोपी राजीव कटिहार को गिरफ्तार करने का जाल बिछाया. शनिवार, 19 सितंबर की शाम 6 कटिहार ने विनोद कुमार को रुपए लेकर डीआरएम कार्यालय के सामने बुलाया. विनोद कुमार ने जैसे ही कटिहार को डीआरएम कार्यालय के सामने केमिकल लगे हुए नोट दिए, जैसे ही सीबीआई अधिकारियों ने उसे दबोच लिया. हालांकि आरोपी कटिहार ने सीबीआई से बचकर अपनी मोटर साइकिल से भागने का प्रयास भी किया, मगर जल्दबाजी में गिर पड़ा. डीआरएम कार्यालय के गेट पर आरपीएफ के सिपाही उसे उठाने भी दौड़े, मगर तब तक सीबीआई ने उसे पुनः दबोच लिया था. ताजा जानकारी के अनुसार आज 30 सितंबर तक भी मजदूर नेता राजीव कटिहार की जमानत नहीं हो पाई थी.

जिस रेलवे में सीएफटीएम, सीओएम, सीईई जैसे अन्य कुछ पदों पर कई एचओडी पांच-पांच, छह-छह साल से लगातार एक ही पद पर जमे हों, सीसीएम, सीसीएम/एसएफ, सीपीटीएम, सीटीपीएम जैसे महत्वपूर्ण पद महीनों से खाली पड़े हुए हों, और रेलवे बोर्ड कान में तेल डालकर सो रहा हो, सम्बंधित रेलवे बोर्ड मेंबर्स भी तमाम फाइलें अपनी टेबल पर डंप करके चैन की उबासी ले रहे हों, जहां एचओडी की गलती की सजा पिछले दस सालों से एक कनिष्ठ अधिकारी को भुगतनी पड़ रही हो, और रेलवे बोर्ड विजिलेंस से लेकर सीबीसी तक आंख के अंधे बने हुए हों, जिन्हें अनुशासनिक अधिकारी (डीए) का खिला कुछ भी दिखाई न देता हो, जहां गधे पंजीरी फांक रहे हों और घोड़े अस्तबल में जबन बांधकर रखे गए हों, वहां 'कांतारू' की परिपाटी का ही पालन होना अवश्यंभावी है. इसी कदाचार और भ्रष्टाचार के चलते कभी नं.1 रही द.पू.म.रे. की न सिर्फ लोडिंग घट गई है, बल्कि उसकी आय में भी भारी गिरावट दर्ज हो रही है.

रेलवे ने खत्म की सांसदों के एक साथ कई ट्रेनों में आरक्षण लेने की सुविधा

दिल्ली : रेलवे बोर्ड ने सांसदों द्वारा एक साथ कई ट्रेनों में आरक्षण करा लेने और आवश्यकता नहीं होने पर आरक्षण रद्द नहीं करने से रेलवे एवं आम यात्रियों को होने वाली परेशानी को ध्यान में रखते हुए सांसदों द्वारा एक साथ कई ट्रेनों में आरक्षण लेने की सुविधा खत्म कर दी है. रेलवे बोर्ड एक उच्च अधिकारी ने बताया कि सांसद अक्सर कई-कई ट्रेनों में एक साथ आरक्षण लेकर एसी प्रथम श्रेणी और एसी द्वितीय श्रेणी के कोचों में सीटें बुक कर लेते हैं. चूंकि उन्हें इसके लिए कोई नकद पैसा नहीं देना होता है, इसलिए आवश्यकता नहीं होने पर भी दूसरी ट्रेनों में बुक किया हुआ टिकट रद्द भी नहीं

कराते हैं. ऐसे में उनके आरक्षण के दुरुपयोग होने की भी संभावना रहती है और रेलवे को दूसरे यात्री को टिकट नहीं आवंटित कर पाने के कारण राजस्व की हानि होती है. अधिकारी का कहना था कि सांसदों को एक फोन पर उनकी मर्जी से टिकट बुक करने एवं कन्फर्म सीट पाने की सुविधा होती है. ऐसे में उन्हें अनेक ट्रेनों में टिकट बुक करने की कोई जरूरत नहीं है.

उल्लेखनीय है कि रेलवे ने हाल ही में पूर्व सांसदों एवं विधायकों को अतिविशेष यात्रियों की श्रेणी से भी हटा दिया है. ज्ञातव्य है कि हाल ही में रेलवे बोर्ड ने इमरजेंसी कोटे (ईक्यू) में सम्बंधित यात्री का मोबाइल नंबर

लिखना अनिवार्य करते हुए इसके आवंटन पर भी कई सखियां लागू की हैं. इससे अब इस कोटे का पुनरीक्षण कभी-भी किया जा सकता है. इस नई व्यवस्था से फिलहाल ईक्यू में हो रही धांधली पहले से काफी कम हो गई है. रेलवे बोर्ड द्वारा लिए गए उपरोक्त दोनों महत्वपूर्ण निर्णयों से इमरजेंसी कोटे सहित सांसदों की ऐसी मनमानियों के खिलाफ गत कई वर्षों से चलाई जा रही 'रेलवे समाचार' की मुहिम कामयाब हुई है. तथापि रेलवे बोर्ड सहित सभी जौनल रेलों में रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री के नाम पर यह धांधली आज भी जारी है. इस पर भी कोई न कोई पाबंदी लागू होनी चाहिए.

प्रधानमंत्री द्वारा वाराणसी में यात्री आरक्षण केंद्र का लोकार्पण



वाराणसी के रामनगर एवं आसपास की बड़ी आबादी को मिली कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण की सुविधा

गोरखपुर ब्यूरो : प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने वाराणसी के रामनगर टाउन स्थित उप डाकघर में 18 सितंबर को डीएलडब्ल्यू, वाराणसी से वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से यात्री आरक्षण केंद्र (पीआरएस) का लोकार्पण किया. यात्री आरक्षण सुविधा का लोकार्पण के इस महत्वपूर्ण मौके पर उत्तर प्रदेश के राज्यपाल राम नाईक, केंद्रीय राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) विद्युत, कोयला एवं नवीकरण ऊर्जा पीयूष गोयल तथा उत्तर प्रदेश के कारागार मंत्री बलराम उपस्थित थे. इस अवसर पर पूर्वोत्तर के महाप्रबंधक राजीव

मिश्रा एवं पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय तथा वाराणसी मंडल के मंडल रेल प्रबंधक सहित सभी वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे. इस अवसर पर विशाल जन-समुदाय को सम्बोधित करते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने कहा कि वाराणसी में गंगा तट के पूर्वी छोर पर बसे रामनगर के लोगों को रेलवे आरक्षण केंद्र की सुविधा उनके क्षेत्र में ही उपलब्ध हो गई है. इस सुविधा के उपलब्ध हो जाने से रामनगर एवं आसपास की बड़ी आबादी को कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण टिकट प्राप्त करने की सुविधा हो गई है और उन्हें अब आरक्षित टिकट के लिये कहीं अन्यत्र नहीं जाना पड़ेगा.

इस आरक्षण केंद्र का कार्य-समय प्रतिदिन सुबह 10.00 बजे से शाम के 16.00 बजे तक होगा तथा रविवार को यह आरक्षण केन्द्र पूर्णतः बंद रहेगा.

नोटिंग एवं पत्राचार में हिन्दी के सरल एवं सहज शब्दों का प्रयोग किया जाए -ओ. पी. अग्रवाल



गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर ओ. पी. अग्रवाल की अध्यक्षता में 29 सितंबर, को इंजीनियरिंग विभाग सभाकक्ष में हिन्दी कार्यशाला का आयोजन किया गया. कार्यशाला को संबोधित करते हुए प्रमुख मुख्य इंजीनियर श्री अग्रवाल ने कहा कि हम अपने अधीनस्थ कर्मचारियों को जो भी निर्देश दें, वह उनकी समझ में पूरी तरह से आए, इसके लिए सरल हिन्दी का प्रयोग किया जा सकता है. श्री अग्रवाल ने कहा कि नोटिंग एवं पत्राचार का ड्राफ्ट तैयार करते

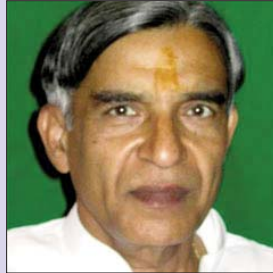
करते हुए कहा कि इंजीनियरिंग विभाग सरल एवं सहज शब्दों का प्रयोग किया जाए. उन्होंने कहा कि सामान्य लोगों द्वारा प्रयोग की जाने वाली भाषा का ही प्रयोग करें. इंजीनियरिंग विभाग के राजभाषा समर्पक अधिकारी सह उप मुख्य इंजीनियर/टीएमसी एस. के. सिंह ने कार्यालय में उपस्थित अधिकारियों एवं कर्मचारियों का स्वागत

पूर्वोत्तर रेलवे, इंजीनियरिंग विभाग में हिन्दी कार्यशाला का आयोजन

अपनी निरीक्षण रिपोर्ट हिन्दी में जारी करते हैं. कुल मिलाकर इंजीनियरिंग विभाग में राजभाषा हिन्दी के प्रयोग की स्थिति काफी संतोषजनक है. इस अवसर पर मुख्यालय के राजभाषा अधिकारी ध्रुव कुमार श्रीवास्तव ने राजभाषा प्रोत्साहन एवं पुरस्कार योजनाओं के विषय में विस्तृत जानकारी दी. समारोह का संचालन एस. के. सिंह, उप मुख्य इंजीनियर/टीएमसी एवं समन्वय रतन लाल सैनी, वरिष्ठ लिपिक एवं स्वाति दुबे, कनिष्ठ अनुवादक द्वारा किया गया. इस अवसर पर इंजीनियरिंग विभाग के सभी अधिकारी एवं कर्मचारी मौजूद थे.

ऐसा लगता है कि भारतीय रेल ठहर-सी गई है : पवन कुमार बंसल

- केंद्र सरकार में नैतिकता का भारी आभाव परिलक्षित हो रहा है
- रेल दुर्घटनाओं के लिए किसी की भी जिम्मेदारी तय नहीं की गई
- भारतीय रेल में व्यापक सुधार के बजाय इसको पटरी से उतारने पर तुली है मोदी सरकार
- विभिन्न समितियों पर जनता के करोड़ों रूपए बरबाद करने के लिए सरकार को इसका जवाब देना चाहिए
- जोनल सीएससी का कोई ध्यान नहीं है



चंडीगढ़ : पूर्व रेलमंत्री पवन कुमार बंसल ने कहा कि वर्तमान मोदी सरकार भारतीय रेल में कोई व्यापक सुधार करने के बजाय उसको पटरी से उतारने पर तुली हुई है। उन्होंने कहा कि पिछले करीब डेढ़ साल में मोदी सरकार ने रेलवे को लेकर बहुत सारी बयानबाजी की है, परंतु उसमें से आज तक उनकी कोई भी बात खरी साबित नहीं हुई है। उन्होंने यह भी कहा कि सत्ता में आने के बाद से ही वर्तमान केंद्र सरकार ने रेलवे पर तमाम सारी समितियों का गठन करके

यह संदेश देने की कोशिश की थी कि अब भारतीय रेल का सम्पूर्ण कायाकल्प हो जाएगा। मगर अब किसी भी समिति की रिपोर्ट का कहीं अता-पता नहीं है। उन्होंने कहा कि जब इन समितियों की रिपोर्टों को लागू ही नहीं करना था, तो इन पर जनता के करोड़ों रूपए क्यों बरबाद किए गए? वर्तमान केंद्र सरकार को इसका जवाब देना चाहिए।

श्री बंसल चंडीगढ़ से चिंतपूर्णा जाते हुए स्थानीय विश्राम गृह में ठहरकर

पत्रकारों से बात कर रहे थे। पूर्व रेलमंत्री श्री बंसल ने कहा कि यूपीए सरकार द्वारा रेलवे के विस्तार के लिए बनाई गई योजना मॉडल सिग्नलिंग को भी ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। उन्होंने कहा कि हिमाचल में रेलवे का विस्तार समय और पर्यटन की मांग है। यूपीए सरकार के समय हिमाचल प्रदेश का पूरा ध्यान रखा गया था। श्री बंसल ने कहा कि नांदेड़ साहिब एक्सप्रेस चलाने की घोषणा भी मैंने बतौर रेलमंत्री की थी। उन्होंने कहा कि अब चायदों के बावजूद रेलवे का विस्तार जनता में पैदा की गई उम्मीदों के अनुरूप नहीं हो रहा है। उन्होंने यह भी कहा कि ऐसा लगता है कि भारतीय रेल ठहर सी गई है। श्री बंसल ने कहा कि पिछले डेढ़ साल के दौरान जितनी भीषण और बड़ी रेल दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, उतनी पहले कभी नहीं हुई थीं, मगर अब तक इन दुर्घटनाओं और इनमें मरने-घायल होने वालों के लिए किसी की भी जिम्मेदारी तय नहीं की गई। उन्होंने कहा कि सरकार में नैतिकता का भारी आभाव परिलक्षित हो रहा है।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता में राजभाषा पखवाड़ा एवं राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक संपन्न



कोलकाता : मेट्रो रेलवे, कोलकाता में राजभाषा पखवाड़े का समापन 28 सितंबर को मेट्रो रेल भवन में संयुक्त रूप से आयोजित राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक एवं पुरस्कार वितरण कार्यक्रम के साथ संपन्न हुआ। उल्लेखनीय है कि राजभाषा विभाग द्वारा 2 से 16 सितंबर तक मेट्रो रेलवे मुख्यालय में राजभाषा पखवाड़े का आयोजन किया गया था, जिसका विधिवत उद्घाटन मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य इंजीनियर परशुराम सिंह द्वारा दीप प्रज्वलित कर किया गया था।

इस अवसर पर महाप्रबंधक ए. के. कपूर ने हिंदी दिवस के उपलक्ष्य में जारी रेलमंत्री का संदेश पढ़कर सुनाया। उन्होंने उपस्थित सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों

से राजभाषा हिंदी में अधिकाधिक काम करने का आह्वान किया। वर्ष 2014-15 के दौरान राजभाषा में प्रशंसनीय कार्य करने के लिए परिचालन विभाग को राजभाषा चल शीलड पुरस्कार प्रदान किया गया। इस मौके पर महाप्रबंधक द्वारा राजभाषा पत्रिका 'मेट्रो चेतना' के 7वें अंक का भी विमोचन किया गया। कार्यक्रम का संचालन डॉ. बरुण कुमार, उप महाप्रबंधक (राजभाषा) ने किया। कार्यक्रम के दौरान विभिन्न प्रतियोगिताओं के विजेताओं को महाप्रबंधक द्वारा पुरस्कृत किया गया। इस मौके पर आयोजित 'स्वतदान' विषयक तकनीकी संगोष्ठी में डॉ. ए. सरकार, वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी ने इसके विभिन्न पहलुओं पर विस्तारपूर्वक प्रकाश डाला।

इंद्राणी बनर्जी मेट्रो रेलवे, कोलकाता की नई जनसंपर्क अधिकारी



कोलकाता : सुश्री इंद्राणी बनर्जी को मेट्रो रेलवे, कोलकाता का नया वरिष्ठ जनसंपर्क अधिकारी नियुक्त किया गया है। सुश्री बनर्जी ने 18 सितंबर को अपना नया पदभार संभाल लिया है। इससे पहले वह परिया मैनेजर, शालीमार के अतिरिक्त चार्ज सहित सीनियर कमर्शियल मैनेजर (रिफंड) के पद पर दक्षिण पूर्व रेलवे, कोलकाता में ही कार्यरत थीं। इसके अलावा उन्होंने अस्मिस्टेंट कमर्शियल मैनेजर (रिजर्वेशन) और सीनियर कमर्शियल मैनेजर (पैसेंजर सर्विसेज) के पद पर भी काम किया है। उन्हें यात्रियों से जनसंपर्क और जन-समस्याओं के निवारण का व्यापक अनुभव प्राप्त है। साहित्य, संगीत और सामाजिक कार्यों ए सुश्री बनर्जी की खास रुचि है।

मालदा मंडल की आय में 15% की गिरावट

मालदा : मंडल रेल प्रबंधक, मालदा, पूर्व रेलवे राजेश अर्गल ने गत सप्ताह मंडल के तीनपहाड़ रेलवे स्टेशन का सघन निरीक्षण किया। इस अवसर पर उन्होंने मीडिया कर्मियों से बातचीत में कहा कि पिछले वर्ष की तुलना में चालू वित्तवर्ष के पहले पहले पांच महीनों, अप्रैल से अगस्त, के दरम्यान मालदा मंडल में 15% राजस्व कम हुआ है। निरीक्षण के दौरान उन्होंने स्टेशन के टिकट चेकिंग स्टाफ को स्पष्ट निर्देश दिया कि लगातार टिकट जांच अभियान चलाकर टिकट जांच करें। उन्होंने स्थानीय लोगों से भी अपील की कि जागरूक होकर टिकट लेकर ही यात्रा करें और अनावश्यक परेशानी से



राजेश अर्गल

बचें। श्री अरगल ने टिकट बुकिंग काउंटर पर काम कर रहे बुकिंग क्लर्क द्वारा नेम-प्लेट नहीं लगाने पर नाराजगी जताई। इस अवसर पर जिला परिषद सदस्य कृष्णा महतो, संजय चौधरी, साहिद रिजवी आदि ने स्टेशन के रेलवे फुट ओवर ब्रिज के पास से स्थानीय लोगों के आने-जाने हेतु रास्ता बनाने की मांग की। इस संबंध में डीआरएम श्री अरगल ने उन्हें आश्वासन देते हुए कहा कि स्थान की जांच-परख के बाद इस पर उचित निर्णय लिया जाएगा। इस मौके पर श्री अरगल के साथ अमृदल के सभी ब्रांच अधिकारी एवं स्थानीय रेलकर्म मीजुद थे।

रेल प्रशासन द्वारा डिवीजन लिमिट से बाहर करवाई जा रही है चेकिंग स्टाफ से नियम विरुद्ध ड्यूटी



कविता शर्मा/ब्यूरो प्रमुख/मुंबई

मुंबई : मध्य रेलवे की नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (एनआरएमयू) ने टिकट चेकिंग स्टाफ की समस्याओं को लेकर सोमवार, 28 सितंबर को सीएसटी मुख्य शाखा में एक बैठक का आयोजन किया। बैठक में टिकट चेकिंग स्टाफ को अवैध

रूप से दिए जा रहे टारगेट और उसके पूरा न होने पर स्टाफ को चार्जशीट दिए जाने, स्टेशनों पर चेकिंग स्टाफ के साथ यात्रियों द्वारा किए जाने वाले दुर्व्यवहार, स्टाफ की सुरक्षा, टीसी कार्यालयों में पीने के साफ पानी की व्यवस्था, शौचालय का इंतजाम, रनिंग रूम में साफ-सुथरे बिस्तरों-चादरों की व्यवस्था आदि मुद्दों पर चर्चा की गई। बैठक से पहले इन मुद्दों पर यूनियन के

महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर ने सीनियर डीसीएम से भी चर्चा की। बैठक में सीएसटी ब्रांच चेयरमैन विलास पी. कुंदे, सहायक सचिव, मुंबई शाखा आनंद पावले, पी. एस. वत्सल कुमार, दादर शाखा सचिव एस. आई. धर्मे, कार्यकारिणी सदस्य राजेश शेड्टी, विजय गिते, सीटीआई जसपाल राठौर आदि मुख्य रूप से उपस्थित थे। कॉम. पावले ने कहा कि यदि रेल प्रशासन ने टारगेट बंद नहीं किया और टीसी स्टाफ को पर्याप्त सुरक्षा मुहैया नहीं कराई, तो एनआरएमयू के नेतृत्व में टीसी स्टाफ पैसेंजर एफिमिटी ड्यूटी बंद करके सिर्फ स्टेशन ड्यूटी ही करेगा। उन्होंने यह भी कहा कि चेकिंग स्टाफ को सिर्फ डिवीजन लिमिट में चेकिंग की अथॉरिटी दी जाती है, ऐसे में डिवीजन लिमिट के बाहर प्रशासन द्वारा चेकिंग स्टाफ से नियम विरुद्ध ड्यूटी करवाई जा रही है।



वेस्ट सेंट्रल रेलवे एम्प्लाइज यूनियन और ऑल इंडिया रेलवेमैस फेडरेशन के नेतृत्व और ऑल इंडिया रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गेनाइजेशन के बैनर तले कोटा मंडल के समस्त टिकट चेकिंग स्टाफ ने स्टेशन पर विशाल मोर्चा निकालकर टिकट चेकिंग स्टाफ की समस्याओं की तरफ रेल प्रशासन का ध्यान आकर्षित किया। ऑर्गेनाइजेशन के नेतृत्व में कोटा मंडल के टिकट चेकिंग स्टाफ ने मार्ग न माने जाने तक अनिश्चितकालीन धरना शुरू किया

भारतीय रेल की लुटिया डुबा रहे हैं गैर-जिम्मेदार और अव्यावसायिक लोग



सुरेश त्रिपाठी

राजनीतिक दुरुपयोग और अनावश्यक हस्तक्षेप के कारण भारतीय रेल पिछले कई साल से घाटे में चल रही है। जहाँ एक तरफ इस पर खर्च और अनावश्यक अधिकारियों का बोझ लगातार बढ़ता जा रहा है, वहीं दूसरी तरफ इसकी आय में कोई खास वृद्धि नहीं हो रही है। इस दरम्यान रेलवे द्वारा यात्री किराया न बढ़ाए जाने के बावजूद रेलवे से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में पिछले पांच महीनों के दौरान 15 करोड़ की भारी गिरावट दर्ज की गई है। इसके लिए रेलवे बोर्ड की अस्पष्ट, दिग्भ्रमित तुगलकी नीतियाँ और लगभग 18 हजार अकर्मण्य रेल अधिकारी ही जिम्मेदार हैं।

प्राप्त जानकारी के अनुसार चालू वित्तवर्ष 2015-16 के पहले पांच महीनों, अप्रैल से अगस्त के दौरान 15 करोड़ रेलयात्री कम हुए हैं। इस दौरान लगभग हर महीने यात्रियों की संख्या में गिरावट दर्ज की गई है। हालांकि अधिकृत तौर पर रेलवे बोर्ड की तरफ से यात्रियों की संख्या में आई इस भारी गिरावट का कोई वाजिब कारण तो नहीं बताया गया है, परंतु यह सर्वज्ञात है कि लगभग सभी गाड़ियों की लेट-लतीफी, गाड़ियों के चलने का पुनर्निर्धारण, यात्रियों को समय पर गाड़ियों की लेट-लतीफी या पुनर्निर्धारण की पूर्व सूचना न दिया जाना, साफ-सफाई की कमी, तमाम हवा-हवाई घोषणाओं के बावजूद वाजिब मूल्य पर साफ-सुथरा, सुरुचिपूर्ण और स्वास्थ्यवर्धक भोजन उपलब्ध कराने में रेलवे की कमी और सबसे बढ़कर रेलकर्मियों और रेल अधिकारियों का गैर-जिम्मेदाराना व्यवहार आदि कई कारक इसके लिए जिम्मेदार हैं। रेलयात्रियों की संख्या में आई इस भारी गिरावट का रहस्योद्घाटन 15 सितंबर को लगातार हो रही रेल दुर्घटनाओं के संबंध में रेलमंत्री द्वारा रेलवे बोर्ड में बुलाई गई सभी जोनल महाप्रबंधकों की विशेष बैठक में हुआ है। इस पर रेलमंत्री भी काफी परेशान देखे गए। जबकि रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने हेरानी जताते हुए कहा कि 'सभी ट्रेनें हमेशा भरती रहती हैं, किसी भी ट्रेन में आसानी से आरक्षित टिकट उपलब्ध नहीं है, ऐसी स्थिति में रेलवे से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में इतनी बड़ी गिरावट आश्चर्य पैदा करने वाली है।' श्री सिन्हा ने इन आंकड़ों में गड़बड़ी की आशंका जताई है। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार पिछले वित्तवर्ष 2014-15 के अप्रैल से अगस्त के पांच महीनों में 3,575 मिलियन यात्रियों ने रेलवे से यात्रा की थी। जबकि चालू वित्तवर्ष 2015-16 की समान अवधि में यात्रियों की कुल संख्या 3.42 मिलियन दर्ज की गई है। जाहिर है कि यात्रियों की संख्या में कुल 4.2 प्रतिशत की गिरावट आई है। उल्लेखनीय है कि यह पहली बार नहीं है जब ऐसा हो रहा है, बल्कि यदि रेलवे द्वारा हर महीने जारी की जाने वाली लंबी दूरी और उपनगरीय यात्रियों की संख्या को ध्यान से देखा जाए, तो रेलवे में यात्रियों की संख्या में लगातार गिरावट आ रही है, जो कि इस देश के एकमात्र राष्ट्रीय परिवहन 'भारतीय रेल' के लिए चिंता का विषय है।

चालू वित्तवर्ष के पहले पांच महीनों में रेलवे से भाग खड़े हुए 15 करोड़ यात्री

व्यांग



डॉ. नांग्र पति त्रिपाठी

कंपनी हवलदार मेजर साहेब सुबह से ही हिसाब लगाए जा रहे हैं। उनकी अंगुलियों के पोर दुखने लगे हैं, फिर भी हिसाब नहीं मिल पा रहा है। गिनते-गिनते बेहाल हो गए। गणित समझ में नहीं आ रहा है। लगभग पूरी कंपनी गायब। कोई जुगाड़ नहीं सुझ रहा है। बुद्धि चकरा रही है। मामला संगीन है। महानिरीक्षक (लड़ाई) का हुक्म है कि उनके घर आज रात का खाना बनाने के लिए एक तीसरा खानसामा भी हो। दरअसल यह साहब की नहीं, उनकी होम मिनिस्ट्री की डिमांड है। मैडम को भाँति-भाँति के व्यंजन भाँति-भाँति के हाथों से लेने की आदत है। बचपन की आदत है। मैडम के फादर भी पुलिस के आला अधिकारी थे। घर में सिपाहियों की आमद बनी रहती थी। पुरानी आदतें जल्दी मिटती कहीं हैं! मैडम को सुबह का नाश्ता कास्टेबल सेवक पाँडे के हाथ का भाता है। कास्टेबल बुलाराम कटारे के हाथ से बनाए लंच से पूरा परिवार जायका बदलता है। मैडम काफी दिन से इस जुगाड़ में हैं कि उनके रात्रि-भोज को तैयार करने के लिए एक स्पेशल बंदा होना चाहिए। ड्राइवर देवरी ने जैसी ही उन्हें आसूचना दी कि महानिरीक्षक (माल) की सेवा में इस समय ग्यारह लोगों की फौज लगी है, उनका मुख कमल म्लान हो गया। वे चिंतानु हो गईं। पतिदेव की प्रैस्टीज उन्हें दौव पर लगी महसूस हुई।

एक ही रैंक पर दो भाव. घोर अन्याय. असहनीय गैर बराबरी. पलड़ा बराबर होना चाहिए. दोनों ओर ग्यारह-ग्यारह आदमी. फिलहाल उनकी ओर दो आदमियों की कमी. बेड-टी के समय मैडम ने साहब से इस अस्मानता को शाम तक पाटने का अल्टिमेटम दे दिया, नहीं तो रात्रि में

असहयोग आंदोलन करने को धमकी!

बेचारे साहब परेशान हो गए. इतनी बड़ी विषमता को कैसे पाटें, उनकी समझ में नहीं आ रहा है. मुरझाया सा चेहरा लेकर मैडम को शरणागत हुए. मैडम ने चुटकी बजा गणित बराबर कर दिया. मैडम ने सजेस्ट किया कि पाक-कला में दक्ष एक खानसामा रात का डिनर पकाने और एक आदमी टाइगर को हगाने-मुताने के लिए मिल जाए, तो हिसाब-किताब बराबर हो जाए. हर आधुनिक मर्द की तरह साहब मैडम के रात्रि असहयोग आंदोलन से बचना चाहते थे. मिनट भर भी गँवाए बगैर साहब ने सेनानायक महोदय को फरमान सुनाया कि आज की रात से रात का डिनर भरे घर एक तीसरा कुक बनाएगा और कल सुबह से मेरे टाइगर को हगाने-मुताने के लिए एक और बंदा चाहिए. दोनों आदमी शाम को मैडम को रिपोर्ट करेंगे. सेनानायक महोदय ने आदेश कंपनी कमांडर को पास किया. कंपनी कमांडर ने कंपनी हवलदार मेजर को ऑर्डर को लागू करने का आदेश दिया. अब एक सौ बयालीस लोगों की कंपनी को सालों से अपनी अंगुली पर नचाने वाले कंपनी हवलदार मेजर मैडम की फरमाइश पूरी करने के लिए सुबह से नाच रहे हैं. उन्हें अपनी बेचारी पर तरस आ रहा है. कहीं से पैदा करें वह दो आदमी. प्यास लगने पर कुआँ खुदवाने वाली बात.

हरनाम सुबह से कई बार कैलकुलेटर से आदमियों का लेखा-जोखा कर चुके हैं. डाइरेक्टर साहब की सेवा में चौदह आदमी. एडिशनल डाइरेक्टर साहब के घर तेरह की फौज. रिटायर हो गए आठ डाइरेक्टर साहबों की सेवादारी में चौबीस आदमी तीन-तीन के हिसाब से. पुराने चार एडीजी साहबान के घर बारह आदमी तीन-तीन की दर पर. सालों पहले सेवानिवृत्त चार आईजी साहबान की घरेलु व्यवस्था को एकदम टीएमएम रखने के लिए आठ आदमी दो-दो की दर पर. हेडक्वार्टर के छह डीआईजी साहबों के परिवार को चकाचक रखने के लिए चौबीस आदमी चार-चार की रेट से. सेनानायक साहब का हुक्म बजाने के लिए पाँच आदमी. आंकड़ा एक सौ बीस के पर. चार आदमी बीमार. दस आदमी लुट्टी पर. कंपनी के सारे

रात्रि-भोज

कुक साहबों के घर. उनके बदले चार जवान कंपनी का खाना बनाने के काम पर. पिछले एक हफ्ते से तीन जवान लगातार गार्ड ड्यूटी पर.

अब हरनाम कहां से पैदा करे दो आदमी महानिरीक्षक (लड़ाई) के लिए. बड़ी-बड़ी समस्याओं को चुटकी बजाकर हल करने वाले कंपनी हवलदार मेजर हरनाम का माथा दुखने लगा. कितने लोगों की तेल-मालिश किया, कितने चढ़ावे चढ़ाए, सालों पेरवी किया, तब जाकर हरनाम को हेडक्वार्टर की पोस्टिंग नसीब हुई थी. हेडक्वार्टर में पढ़ाई-लिखाई का बंदोबस्त अच्छा है. सोचा था कि बच्चे पढ़-लिखकर अच्छा आदमी बन जाएंगे. उसकी तरह गुलामगीरी की सरकारी नौकरी से बच जाएंगे. अपनी तो जदिगी ही साहबों की सेवादारी और डेली रोजनमचे में हेराफेरी करते गुजर गईं. साहबों के घर सेवादारी कर रही पूरी फौज हरनाम के रोजनमचे में सरकारी की उच्च कोटि की सेवा कर रही है. हरनाम जानते हैं कि हिंदुस्तान में उच्चकोटि की सेवा का क्या मतलब होता है. आईजी साहब के लिए जल्द-से-जल्द दो आदमियों का जुगाड़ करना उच्च कोटि की ही नहीं उल्कूट कोटि की सेवा है. चूँकि यह हरनाम के सपनों से जुड़ा सवाल है, इसलिए उन्होंने अपने मन में निर्णय ले लिया. अपने बच्चों को सेवादारी और गुलामगीरी से बचाने के लिए हरनाम ने महानिरीक्षक (लड़ाई) के घर खुद सेवादारी करने का समझदारी से भरा निर्णय ले लिया.

हरनाम के हाथों का लजीज डिनर खाकर महानिरीक्षक (लड़ाई) का पूरा खानदान मस्त हो गया. उसी वक्त साहब ने कंपनी के एकसलेंट कमांड-कंट्रोल के लिए हरनाम को एक हजार रूपए का कैश रिवाइर देने का आदेश सेनानायक महोदय को दिया. मैडम ने भीनी-भीनी गुलाबी-सुगंध में नहाई अपनी लंबी-काली-घनेरी जुल्फों को खुबसूरत अंदा के साथ झकड़ कर साहब को अपने रात्रि असहयोग आंदोलन को मिलन-यामिनी में तब्दील करने का संकेत दिया. साहब निहाल हो गए. उनकी रात गुलजार हो गई. इधर हरनाम टाइगर को सुबह बढ़िया से हगाने-मुताने की चिंता में रात भर करवटें बदलते रहे.

अजीत सक्सेना को एचएजी...

पेज 1 का शेष... जानकर सांप लोट रहा होगा कि जिसे उन्होंने बिलो एवरेज', 'नॉट फिट फॉर प्रमोशन' लिखकर एसएजी भी रोकने की कोशिश की थी, इसके बावजूद रात के साढ़े नौ बजे तत्कालीन मंत्री के सीधे हस्तक्षेप से रेलवे बोर्ड ने उसे एसएजी दिया था. 'डाउटफुल इंटीग्रेटी' आदि-आदि सब कुछ लिखकर जिसको बंद करके में रफ दिया था, अब उसे आज एचएजी भी मिल गया है. यह चमत्कार कैसे हो गया, यही सोच-सोचकर शायद हफ्ते भर तक अब विवेक सहाय को नौद नहीं आएगी. जहाँ विवेक सहाय और एस.पी.एस. जैन जैसे कुछ कुटिल और पूर्वाग्रही लोगों की आत्मा को श्राद्ध-पक्ष होने के बावजूद शायद जन्म-जन्मान्तर तक भी शांति नहीं मिलेगी, वहीं अजीत सक्सेना को एसएजी मिलने से इच्छा पर वर्तमान अधिकारियों का विश्वास और भी ज्यादा मजबूत हुआ है. विवेक सहाय ने यह तक अफवाह फैला रखी थी कि अजीत सक्सेना जेएजी में ही रिटायर हो जाएंगे.

वह अजीत सक्सेना से इतना ज्यादा खोफ खाते थे कि जीएम/उ.म.रे. रहते उन्होंने एक बार सभी विभाग प्रमुखों की बैठक में अचानक किसी बात पर यह विषय निकालते हुए कहा था कि जब अजीत सक्सेना उनका कैरियर चौपट करने पर तुल हो गए, तब उनके बचाव में कोई भी रेल अधिकारी आगे नहीं आया था, इसीलिए वह आईआरटीएस से नफरत करते हैं. 'इरिटम' के एक सेमिनार में भी उन्होंने इस बात जिन्नर किया था कि एक सीनियर डीओएम (अजीत सक्सेना) ने मेरी बात नहीं मानी थी. अब तो अजीत सक्सेना का बाल भी बाँका न कर पाने की कसक शायद विवेक सहाय को मरते दम तक रहेगी. उसके बाद वह जीएम/उ.रे. रहते हुए मेबर ट्रैफिक और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड भी बने, मगर फिर भी अजीत सक्सेना का कैरियर बाधित नहीं कर पाए, बल्कि सेवा-विस्तार नहीं मिलने पर बहुत बेइज्जतपूर्ण तरीके से उन्हें रेल भवन से निकलकर जाना पड़ा था. दबी



एस. सी. जेटी



मनोज सेठ

भागने के अलावा उनके पास और कोई चारा नहीं बचा था. आज उनका कोई नाम लेना नहीं है, जो कल तक भारतीय रेल को अपनी जागीर समझते थे और यह मानकर चल रहे थे कि उनके बिना भारतीय रेल एक कदम भी नहीं चल पाएगी. जबकि आज रेलवे बोर्ड सहित पश्चिम रेलवे, मध्य रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे (झांसी मंडल) तथा दक्षिण रेलवे के नीचे से लेकर ऊपर तक के सभी रेल अधिकारी और कर्मचारी यह जानकर खुश हैं कि तमाम बाधाओं के बावजूद अजीत सक्सेना को एसएजी मिल गया है.

अजीत सक्सेना के साथ ही श्री अनुराग (सीओएम/

उ.म.रे.), सुनील माथुर (एडवाइजर विजिलेंस/रे.वो.), एस. अंतरामन, पी. एस. मिश्रा (ईडी/समन्वय/रे.वो.), पुरुषोत्तम गुहा (ईडी/कोचिंग/रे.वो.), पी. के. सिन्हा (सीसीएम/पू.रे.), अजीत कुमार जैन (सीओएम/प.म.रे.), गुरुचरण राय (सीओएम/पू.त.रे.), नरेश चंद गोयल (ओएसडी/आरएलडीए), एन. मधुसूदन राव (ईडीटीसी/रेट्स/रे.वो.) को भी एचएजी मिल गया है. इसके साथ ही आईआरसीटीसी की प्रतियुक्ति से वापस आए संजय अधिकारी के लिए खाली रखा जा रहा है, जो डीआरएम से जल्दी ही निवृत्त होने वाला है. ऐसा नहीं हुआ, इस पर तमाम अधिकारियों ने खुशी जाहिर की है. उधर एस. सी. जेटी को पंद्रह दिन के अंदर ही जीएम/पेज 1 में पदोन्नत करते हुए एडवाइजर कमर्शियल से एडिशनल मेबर कमर्शियल, रेलवे बोर्ड बना दिया गया है. उनकी जगह प.म.रे. में मनोज सेठ को सीसीएम पदस्थ किया गया है.

'विभागवाद' के बाद अब 'समूहवाद' में बरबाद होने के कगार पर भारतीय रेल

सुरेश त्रिपाठी



■ **जेएस/स्टै./रे.बो. ने रेलमंत्री को फाइल प्रस्तुत किए बिना खुद ही तय कर लिया एंटी डेटिंग का नियम**

■ **ग्रुप 'बी' को एंटी डेटिंग का लाभ दिए जाने के विरुद्ध ग्रुप 'ए' अधिकारियों ने कैट में दायर किए हैं मामले**

■ **ग्रुप 'बी' अधिकारियों को थोक में प्रमोशन दिए जाने से पदोन्नति की दौड़ में पिछड़ गए हैं ग्रुप 'ए' अधिकारी**

■ **सीआरबी के स्पीकिंग ऑर्डर और मेंबर मैकेनिकल के नोट से मामला उलझा, दो खेमों में बंटा रेलवे बोर्ड**

through promotion would be the relevant date. Accordingly, the sending of the requisition to UPSC for IRSS-2008 Batch vide Railway Board letter no. 2007/E(GR)/I/2/2, dated 11.07.2018 would be the date of seniority of IRSS-2008 Batch i.e. 11.07.2008.

2. But 87 Group 'B' S&T officers (42 candidates for the panel year 2012-13 and 44 candidates for the panel year 2013-14) were inducted in to Group 'A' w.e.f. 08.05.2014 vide Railway Board letter no. E(O)/I/2014/SR-6/11, Dated 12.12.2014 and DITS of all 87 promotee officers was given on 08.05.2009 (i.e. 5 years Weightage) and placed above the IRSS-2008 Batch direct officers wrongly. While fixing of seniority of IRSS-2008 Batch, the date of actual appointment was taken into consideration i.e. 14.12.2009. This is against the DOP&T's guidelines and the judgement of Hon'ble Supreme Court in the case of N. R. Parmar.

3. The status of the induction of promotees and direct recruits into Group 'A' cadre of IRSS during the last 7 years is furnished below.

Year	No. of direct recruits	No. of promotee inducted into Group 'A'
2001	20	18
2002	07	05
2003	07	07
2004	07	07
2005	20	18
2006	20	18
2007	25	24
Total	106	95

As per Rule 4 of the recruitment Rule of DOP&T not more than 50% of the vacancies shall be filled up by Department Promotion Committee (DPC) by promotion of Group 'B' officers of Signal Engineering Department. But as per the above table, it is very clear the 376 promotee officers are promoted against 95 direct recruit officers (75:25) ratios, which is illegal and a violation of Recruitment Rule.

4. The illegal merging of two DPC Panels is a violation of DOP&T's guidelines. This had led to sever aberrations and seniority affects the seniority and career prospects of direct recruits.

इसके बाद श्री कुशवाहा ने पटना कैट में दायर अपनी

याचिका ओ. ए. नं. 050/00260/2015 में राहत (रिलीफ) की मांग करते हुए कहा है कि..

(i) That your Lordship may graciously be pleased to quash and set aside the impugned order dated 12.02.2014 passed by the Respondent No.4 as contained in annexure A/4 which is contrary to the order passed by Hon'ble Supreme Court of India in N. R. Parmar case as referred to above.

(ii) That your Lordship may further please to direct the respondents to recast the seniority a fresh on the basis of principle laid down by the Hon'ble Supreme Court of India in N. R. Parmar case without any further delay.

(iii) That the Respondents further be directed to grant all consequential benefits in favour of the applicant including promotion in JA Grade on the basis of his seniority as per the principle laid down by the Hon'ble Supreme Court of India in N. R. Parmar case without any further delay.

श्री कुशवाहा के उपरोक्त तथ्यों/तर्कों के जवाब में और पटना कैट के ऑर्डर पर सीआरबी ने अपने 'स्पीकिंग ऑर्डर' में वादी (श्री कुशवाहा) के ज्ञापन और ओ. ए. में दिए गए तथ्यों को नकार दिया है. सीआरबी ने अपने तर्कों के समर्थन में डीओपीटी के ओ. एम. दि. 04.03.2014, डीओपीटी ओ. एम. नं. 9/11/55/आरपी, दि. 22/29.12.1959, भारतीय रेल स्थापना नियमावली, खंड-1 (आईआरईएम/वॉल्यूम-1) के नियम 328, 336, 334-2ए एवं 2बी, ए. के. निगम बनाम सुनील मिश्रा मामले में दिए गए सुप्रीम कोर्ट के निर्णय, दो-दो डीपीसी एक साथ कराए जाने के समर्थन में डीओपीटी ओ. एम. दि. 10.04.1989 के पैरा 6.4.1 एवं 6.4.4 आदि-आदि का हवाला दिया है.

इस संदर्भ में जानकारों का कहना यह है कि नियमानुसार दस साल की सर्विस के बाद पांच साल का क्रेडिट (एंटी डेटिंग) मिलता है. लेकिन जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैब्लिशमेंट, रेलवे बोर्ड ने रेलमंत्री को फाइल प्रस्तुत किए बिना ही अपने स्तर पर यह तय कर लिया था कि जिस ग्रुप 'बी' अधिकारी का वेतन 18,950 रुपए हो जाएगा, उसको पांच साल की एंटी डेटिंग दे दी जाएगी. रेलवे में अधिकार के दुरुपयोग का यह अपने-आपमें एक अनूठा उदाहरण है, क्योंकि अन्य किसी भी केंद्रीय मंत्रालय अथवा अन्य किसी भी अन्य कैडर में आज तक ऐसा नहीं हुआ है कि किसी बाबू ने मंत्री को बताए बिना या उसकी संस्तुति लिए बिना ऐसा कोई निर्णय अपने स्तर पर लिया हो.

जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैब्लिशमेंट की इस मनमानी के खिलाफ जब एफआरओए के तत्कालीन पदाधिकारियों ने आपति दर्ज कराई, तब अपने इस मनमानी निर्णय पर जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैब्लिशमेंट ने चुपके से तत्कालीन मेंबर स्टाफ की संस्तुति ले ली, मगर मेंबर स्टाफ मंत्री नहीं है और न ही हो सकता है, इसलिए इस पर मेंबर स्टाफ की संस्तुति का कोई अर्थ नहीं है, जब तक कि इस मनमानी निर्णय पर मंत्री की संस्तुति न हो, और मंत्री की यह संस्तुति आज तक इस नियम/निर्णय पर नहीं है. जानकारों का कहना है कि वर्ष 2003 के बाद से अब तक इस मनमानी नियम की वजह से ग्रुप 'बी' के सभी कैडर को मिलाकर लगभग द्वाइं से तीन हजार ग्रुप 'बी' अधिकारियों को ग्रुप 'ए' का लाभ देकर पदोन्नत किया जा चुका है. जबकि इनमें से 90 प्रतिशत अधिकारियों को न तो एक लाइन लिखनी आती है, और न ही इन्हें किसी कार्य/व्यवस्था का विश्लेषण बनाना आता है. उनका यह भी कहना है कि यही वजह है कि तमाम मंडलों में ब्रांच ऑफिसर्स के पदों पर कार्य कर रहे इन अधिकारियों के कारण ही लगातार रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं.

उपरोक्त तथ्यों से जाहिर होता है कि इस मामले में कोई बहुत बड़ा झोल किया गया था. रेलवे बोर्ड ने इस मामले में तमाम नियम-कानून को तोड़-मरोड़कर इसका आधार वेतनमान को बना दिया. जबकि ऐसा नहीं हो

सकता है. इसीलिए ग्रुप 'बी' को यह एंटी डेटिंग 2-3 साल में भी मिल जा रही है. जबकि दस साल की सर्विस के बाद पांच साल की एंटी डेटिंग दिए जाने का चालबाजीपूर्ण नियम खुद रेलवे बोर्ड ने ही बनाया है. यह मनमानी व्यवस्था सिर्फ रेलवे में ही लागू है, जो कि पूरी तरह से गैर-कानूनी और असंवैधानिक है, क्योंकि ऐसा कोई प्रावधान किसी अन्य केंद्रीय सरकारी विभाग अथवा सेंट्रल सिविल सर्विसेस में लागू नहीं है. जानकारों का कहना है कि यही वजह है कि रेलवे के ग्रुप 'ए' अधिकारी अन्य केंद्रीय विभागों के अपने समकक्ष अधिकारियों से दो-दो बैच पीछे हो गए हैं. उनका यह भी कहना है कि रेलवे बोर्ड स्तर पर हुआ यह एक बहुत बड़ा घोटाला है. इसकी सीबीआई जांच कराई जानी चाहिए.

जानकर बताते हैं कि यह मामला ग्रुप 'ए' बनाम ग्रुप 'बी' का है ही नहीं, क्योंकि रेलवे में ग्रुप 'बी' में सीधी कोई भर्ती नहीं होती है. वास्तव में यह मामला ग्रुप 'ए' बनाम ग्रुप 'बी' का है, जिसे एक सीबी-समझी साजिश के तहत ग्रुप 'ए' के बराबर खड़ा किया जा रहा है. उनका कहना है कि जब कोई ग्रुप 'सी' कर्मचारी पदोन्नत होकर ग्रुप 'बी' में पहुंचता है, तब उसका बेसिक वेतनमान 15,600+ होता है. ऐसे में ग्रुप 'बी' अधिकारी को 26,320 रुपए के वेतनमान में पहुंचने के बाद पांच साल की एंटी डेटिंग का लाभ दिया जा सकता है. लेकिन जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैब्लिशमेंट, रेलवे बोर्ड ने इस तथ्य को छिपाकर मात्र 18,950 रुपए के वेतनमान में ही मनमानी तरह से यह लाभ दिया है. इसमें स्पष्ट रूप से किसी साजिश की गंध आ रही है.

उपरोक्त परिस्थिति में अब अदालत द्वारा क्या निर्णय दिया जाता है, इसका सभी संबंधितों को बड़ी बेसब्री से इंतजार है. परंतु जानकारों का मानना है कि रेलवे बोर्ड पहले जो गलती कर चुका है, उसको जायज ठहराने के लिए कहीं न कहीं से और कोई न कोई नियम खोजकर अपना गलती को किसी भी स्थिति में तब तक स्वीकार नहीं करेगा, जब तक कि अदालत द्वारा सही फैसला नहीं आ जाता है. जानकारों का यह भी कहना है कि रेलवे बोर्ड हमेशा की तरह अपनी गलती न मानने की परंपरा का ही पालन कर रहा है. उनका कहना है कि वही डीओपीटी वर्षों पहले दोनों समूह (ग्रुप 'ए' एवं ग्रुप 'बी') के लिए 50:50 प्रतिशत कोटा तय कर चुका है. इसके स्पष्ट आदेश भी हैं. सीआरबी ने भी अपने स्पीकिंग ऑर्डर में इसका उल्लेख किया है. परंतु रेलवे बोर्ड ने आज तक ग्रुप 'बी' को उसका निर्धारित कोटा नहीं दिया है. जबकि यहां आईआरएस (एकाउंट्स) एवं आईआरएसएसई (एसएंडई) कैडर में यह कोटा 75 प्रतिशत तक जा पहुंचा है. यह तो स्पष्ट है कि जब पांच साल की एंटी डेटिंग ग्रुप 'बी' अधिकारियों को दी गई है, तब इसे जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैब्लिशमेंट, रेलवे बोर्ड के उपरोक्त चालबाजीपूर्ण और असंवैधानिक नियम के हवाले से ही दिया गया है. जैसा कि सीआरबी ने भी अपने स्पीकिंग ऑर्डर में प्रमाणित करने की कोशिश की है. परंतु यह भी सर्वविदित है कि उस समय रेलवे बोर्ड के कुछ अधिकारियों और प्रमोटी फेडरेशन के तत्कालीन कुछ पदाधिकारियों की गहरी साटगांठ चल रही थी. इसी के चलते नियमों को तोड़-मरोड़कर उन्हें यह पांच साल की एंटी डेटिंग मिली और दो-दो, तीन-तीन डीपीसी एक साथ कराई गई, जो कि बिना साटगांठ के संभव नहीं थीं. इसके नाम पर सभी ग्रुप 'बी' अधिकारियों से बहुत बड़े पैमाने पर तब धन-उगाही भी की गई थी.

तथापि, जानकारों का यह भी कहना है कि सही या गलत, जो दिया जा चुका है, उसे अब वापस नहीं लिया जा सकता है. मगर इसका मतलब यह भी नहीं होना चाहिए कि जिसके साथ अन्याय हुआ है, उसे न्याय नहीं मिलना चाहिए. बल्कि इस परिस्थिति में उचित न्याय करते हुए अदालत को उन सभी लोगों को भी दंडित करना चाहिए, जो इस साटगांठ में शामिल रहे हैं और सरकारी राजस्व को हुए नुकसान की शेष पेज 6 पर...

भा रतीय रेल और केंद्रीय सार्वजनिक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) दोनों ही केंद्रीय विभाग हैं. दोनों में ही खासतौर पर भंडार विभाग की सामग्री खरीद और इंजीनियरिंग विभाग के समस्त निर्माण सम्बंधी कार्यों में, कुछ अपवादों को छोड़कर, बाकी सारे नियम-कानून समान होते हैं और होने चाहिए. यही बात इन दोनों ही नहीं, बल्कि सभी केंद्रीय विभागों में कार्य एवं सामग्री दर के मामले में भी समान रूप से लागू होती है. जबकि सच्चाई यह है कि भारतीय रेल सहित सभी केंद्रीय विभागों, खासतौर पर इंजीनियरिंग निर्माण कार्यों, में सीपीडब्ल्यूडी के ही सारे नियम-कानून मानक के तौर पर लागू होते हैं. परंतु उत्तर रेलवे (भारतीय रेल की रोड़?) और सीपीडब्ल्यूडी की 'एकीकृत मानक दर अनुसूची - कार्य एवं सामग्री' में जमीन-आसमान का अंतर है. इससे सप्लायर्स और टेंडरर्स को न सिर्फ भारी कंप्यूजन हो रहा है, बल्कि इस तरह से सम्बंधित रेल अधिकारियों द्वारा अपने चहेते सप्लायर्स/कॉन्ट्रैक्टर्स का फेवर भी किया जा रहा है.

उत्तर रेलवे की 'एकीकृत मानक दर अनुसूची - कार्य एवं सामग्री', जो कि वर्ष 2010 की है, में कोड क्रम संख्या 081280 के अनुसार 1.25 एमएम की हिनेस जांब, लोक जांब, बोर्ड्स की कमर्शियल माइलड स्टील शीट्स से बने प्रेस्ड स्टील डोर फ्रेम्स और 50 एमएम * 25 की एमएम माइलड स्टील एंगल सेक्शन अथवा 1.25 एमएम की प्रेस्ड माइलड स्टील वेल्डेड बेस टाईज अथवा रिजिडली फिक्स्ड मैकेनिकल मोन्स या 25 एमएम मोटार गार्ड के साथ स्टील बट हिनेस सहित सिल्ट एण्ड टेल जांब, लोक स्ट्राइक प्लेट, स्पेसिफाइड शॉक अब्सोर्बर्स, इंजीनियर-इंचार्ज ब्राद निर्देशित सर्फेस की प्री-ट्रीटमेंट के बाद अप्रुव्ड स्टील प्राइमर की कोटिंग आदि की दर कोड क्रम संख्या 081281, प्रोफाइल-ए (105

उत्तर रेलवे और सीपीडब्ल्यूडी की मानक दर सूची में जमीन-आसमान का अंतर



उत्तर रेलवे द्वारा पिछले 5 सालों में की गई खरीद और कराए गए सभी कार्यों की जांच होनी चाहिए

ties of 1.60mm, pressed mild steel welded or rigidly fixed together by mechanical means, including M.S. pressed butt hinges 2.5 mm thick with mortar guards, lock strike-plate and shock absorbers as specified and applying a coat of approved steel primer after pre-treatment of the surface as directed by Engineer-in-charge.

Code No. Discription Unit Rate
10.14.1 Profile B
10.14.1.1 Fixing with adjustable lugs with split end tails to each jamb
Meter Rs.346.75.

10.14.1.2 Fixing with carbon steel galvanised dash fastener of required dia and size (to be paid separately)
Meter Rs.339.85.

10.14.2 Profile C
10.14.2.1 Fixing with adjustable lugs with split end tails to each jamb
Meter Rs.370.00.

10.14.2.2 Fixing with carbon steel galvanised dash fastener of required dia and size (to be paid separately)
Meter Rs.363.10.

10.14.3 Profile E
10.14.3.1 Fixing with adjustable lugs with split end tails to each jamb



Meter Rs.404.85.

10.14.3.2 Fixing with carbon steel galvanised dash fastener of required dia and size (to be paid separately)
Meter Rs.397.90.

उपरोक्त तमाम तथ्यों से स्पष्ट है कि उत्तर रेलवे और केंद्रीय सार्वजनिक निर्माण विभाग द्वारा सामग्री की खरीद और कार्य की दरों में जमीन-आसमान का अंतर है. इससे सप्लायर्स और कॉन्ट्रैक्टर्स में यह कंप्यूजन पैदा होना स्वाभाविक है कि वे किन दरों को मानक दर मानकर टेंडर अर्प्लाई करें. ऐसे में हो यह रहा है कि जो सप्लायर या कॉन्ट्रैक्टर सीपीडब्ल्यूडी की दर को मानक मानकर टेंडर करता है और उसे यदि दरकिनार करना होता है, तो उसको यह कहकर भगा दिया जाता है कि उसने दरें बहुत कम कोट की हैं, इन दरों पर काम नहीं हो सकता है, वह या तो काम नहीं करेगा, या फिर

मटीरियल की गुणवत्ता से समझौता करेगा या काम बीच में ही छोड़कर भाग जाएगा.

इसी प्रकार जब कोई कॉन्ट्रैक्टर या सप्लायर उत्तर रेलवे की उपरोक्त 'एकीकृत मानक दर अनुसूची - कार्य एवं सामग्री - 2010' में दी गई दरों के अनुसार टेंडर कोट करता है, तो सम्बंधित अधिकारियों का यह कहना होता है कि अन्य सप्लायर के मुकाबले उसके रेट बहुत ज्यादा हैं. वहीं जब किसी चहेते सप्लायर या कॉन्ट्रैक्टर को फेवर करना होता है, तो सम्बंधित अधिकारियों के उपरोक्त सभी तर्क उलट जाते हैं. इस तरह एक तरफ न सिर्फ कार्य की गुणवत्ता से बड़े पैमाने पर समझौता किया जा रहा है, बल्कि कुछ खास सप्लायर और कॉन्ट्रैक्टर्स को फेवर करके रेल राजस्व को भारी नुकसान भी पहुंचाया जा रहा है. इस तमाम प्रक्रिया और घालमेल में भ्रष्टाचार भी बहुत बड़े पैमाने पर शामिल है.

इसके अलावा उत्तर रेलवे की यह तथ्यांकित 'एकीकृत मानक दर अनुसूची' पांच साल पहले वर्ष 2010 की बनी हुई है, जबकि सीपीडब्ल्यूडी की मानक सूची तीन साल पहले वर्ष 2012 की है. सामग्री की खरीद और टेंडे के पर कार्य करवाने के मामले में उत्तर रेलवे और सीपीडब्ल्यूडी दोनों की उपरोक्त दर सूचियों का वर्तमान बाजार दरों से कोई संबंध नहीं है. है, क्योंकि वर्तमान की बाजार दरें सीपीडब्ल्यूडी की उपरोक्त मानक दर सूची से भी कम पर चल रही हैं. जबकि यह मानक दर सूची हर छह महीनों में अथवा हर साल रिवाइज होनी चाहिए. आश्चर्य इस बात का भी है कि रेलवे का इतना बड़ा अमला फिर करता क्या है? उत्तर रेलवे निर्माण संगठन सहित सभी जोनल रेलों के भंडार एवं इंजीनियरिंग विभागों द्वारा पिछले पांच सालों में उपरोक्त 'एकीकृत मानक दर अनुसूची' के अनुसार की गई खरीद और किए-कराए गए अथवा दरकिनार किए गए सभी कार्यों की गहराई से जांच होनी चाहिए.

RPSF में ट्रांसफर के प्रस्ताव पर RPF कर्मियों में...

पेज 1 का शेष... आशंकाएं पैदा करने के साथ आरपीएफ स्टाफ में घोर असुरक्षा की भावना भी पैदा कर रहा है.

ज्ञापन में रेल राज्यमंत्री से अनुरोध किया गया है कि आरपीएफ रूल्स का लगातार उल्लंघन करने वाले डीजी/आरपीएफ के उपरोक्त आदेश के साथ ही जोनल रेलों में वर्षों से चल रही आरपीएफ स्टाफ की अनावश्यक ट्रांसफर/पोस्टिंग पर तुरंत पाबंदी लगाकर आरपीएफ जवानों के उत्पीड़न को रोका जाए. ज्ञापन में यह भी कहा गया है कि एआईआरपीएफ द्वारा लगातार यह अनुरोध किया जा रहा है कि आरपीएफ की एक-एक कंपनी को प्रत्येक जोन के साथ संलग्न किया जाना चाहिए, जिससे आरपीएफ



डीजी/आरपीएफ के असंवैधानिक आदेश के खिलाफ लगातार लिखित कार्यवाही करते हुए एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा. उनके साथ हैं सहायक महामंत्री बी. एल. बिर्नोई और आरपीएफ के महामंत्री सीताराम.



डीजी/आरपीएफ के असंवैधानिक आदेश के खिलाफ मुंबई में मुलुंड स्थित आरपीएफ एसोसिएशन कार्यालय में भारी संख्या में संयुक्त रूप से उपस्थित मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के आरपीएफ जवानों को संबोधित करते हुए एआईआरपीएफ के अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी.

स्टाफ भी अपने पैत्रिक निवास के आसपास पदस्थ होकर अपने बच्चों को बेहतर शिक्षा और परवरिश देने के साथ ही अपनी ड्यूटी एवं अपने कर्तव्य का भी सही पालन कर सकेगा. परंतु प्रशासनिक बेहतरी के इस सुझाव पर वर्षों से अमल नहीं किया जा रहा है. इसके अलावा आरपीएफ प्रशासन द्वारा एआईआरपीएफ के साथ बल सदस्यों की समस्याओं पर बैठक (पीएनएम) के पैर सरकारी नीति के निर्देश नं. 32 के पैरा 3(बी) की लगातार दरकिनार करके आरपीएफ जवानों को मूलभूत सुविधाओं

और अधिकार से वंचित रखा जा रहा है.

उल्लेखनीय है कि समस्त आरपीएफ स्टाफ की कैडर रिस्ट्रक्चरिंग आज तक नहीं हो पाई है. इसकी तरफ डीजी/आरपीएफ अथवा किसी भी जोनल सीएससी का कोई ध्यान नहीं है. डीजी/आरपीएफ के उपरोक्त असंवैधानिक आदेश की खिलाफत में सभी जोनल रेलों में मुख्यालय और मंडल स्तर पर बड़ी संख्या में इकट्ठा होकर आरपीएफ स्टाफ ने एआईआरपीएफ के नेतृत्व में अपना विरोध दर्ज कराना शुरू कर दिया है. यदि डीजी/आरपीएफ का उपरोक्त आदेश वापस नहीं लिया जाता है, तो एआईआरपीएफ के नेतृत्व में आरपीएफ स्टाफ ने धरना-मोर्चा आंदोलन शुरू करने की चेतावनी भी दी है.

इस संबंध में 29 सितंबर को मुंबई में मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के आरपीएफ जवानों ने संयुक्त रूप से मुलुंड स्थित आरपीएफ एसोसिएशन कार्यालय में भारी संख्या में उपस्थित होकर एआईआरपीएफ के अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी के नेतृत्व में अपना विरोध दर्ज कराया. इसी प्रकार की विरोध बैठकें उत्तर पश्चिम रेलवे सहित अन्य सभी जोनल रेलों में भी की गई हैं. इस संदर्भ में रेल राज्यमंत्री को दिए गए उपरोक्त ज्ञापन में भी कहा गया है कि यदि डीजी/आरपीएफ को नियम भंग करने और ट्रांसफर/पोस्टिंग के जरिए आरपीएफ अधिकारियों के कदाचार पर अविरोध रोक नहीं लगाई जाती है, तो औद्योगिक शांति भंग हो सकती है.

'विभागवाद' के बाद अब 'समूहवाद'...

पेज 5 का शेष... भरपाई उनके वेतन से की जानी चाहिए. कुछ समय पहले यह बात भी उजागर हुई थी कि रेलवे बोर्ड में प्रमोशन और पदों के अवैध निर्माण के मामले में बहुत बड़ा (करीब पांच हजार करोड़ का) घोटाला हुआ है, मगर इस मामले को फौरन दबा दिया गया.

अब रेलवे बोर्ड ने दो-दो डीपीसी एक साथ कराए जाने से स्पष्ट रूप से इंकार कर दिया है, जबकि कई कैडर की दो-दो, तीन-तीन साल की डीपीसी नहीं हो पाई है. इसके अलावा, छठवें वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार रेलवे को छोड़कर बाकी सभी केंद्रीय सेवाओं की कैडर रिस्ट्रक्चरिंग करीब दो साल पहले पूरी हो चुकी है. जबकि रेलवे में अब जब सातवें वेतन आयोग के लागू होने का समय आ गया है, तब इसकी आठों संगठित सेवाओं में से किसी की भी रिस्ट्रक्चरिंग आज तक नहीं हुई है. इसके लिए रेलवे बोर्ड ही पूरी तरह से जिम्मेदार है. अब रेलवे बोर्ड को चाहिए कि वह बोर्ड में बैठे अपने सम्बंधित 'कूममंडूक' अधिकारियों पर रेलवे के कुल 18,783 अधिकारियों को हुए भारी नुकसान की जिम्मेदारी तय करे और उनके खिलाफ उचित दंडात्मक कार्रवाई भी सुनिश्चित करे.

देवरॉय समिति की सिफारिशों को यथावत...

पेज 1 का शेष... की सुरक्षा व्यवस्था से संतुष्ट नजर नहीं हुए. उन्होंने मंडल अधिकारियों को समय की पाबंदी और पूरी सुरक्षा को ध्यान में रखकर काम करने के निर्देश दिए. इसके बाद वह अजमेर से 11.55 बजे 19708 अरावली एक्स. से चलकर 19.40 बजे मेहसाणा पहुंचे. जहां उन्होंने उपलब्ध ट्रेन से मेहसाणा और विरामगाम सेक्शन का निरीक्षण किया.

अजमेर रेलवे स्टेशन के निरीक्षण के दौरान श्री मितल ने लोको पायलट लॉबी में मंडल अधिकारियों से कमजोर ड्राइवरों को चयनित करने और सुरक्षित ट्रेन संचालन की व्यवस्थाओं के बारे में सवाल पूछे. अधिकारियों ने उन्हें बताया कि कमजोर ड्राइवरों के साथ प्रशिक्षित ड्राइवर भी भेजे जाते हैं. उन्होंने ड्राइवरों के रिपोर्टिंग रिकॉर्ड अपडेट नहीं होने पर भी सुधार के निर्देश दिए. इस दरम्यान उन्होंने स्टेशन पर सोलर प्लांट, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन, वेंटिंग रूम और प्लेटफार्म का निरीक्षण किया. इस अवसर पर महाप्रबंधक/उ.प.रे. अनिल कुमार सिंहल, डीआरएम नरेश सालेचा, पी.सीई सी. एस. सांधी, सीसीएम दीपक छाबड़ा, एडीआरएम आर. के. मूंदड़ा, सीनियर डीसीएम जसराज मीणा आदि अन्य अधिकारियों ने पुष्प-गुच्छ देकर श्री मितल का स्वागत किया.

अजमेर में मीडिया से संवाद करते हुए सीआरबी श्री मितल ने कहा कि देश भर में रोजाना 18 हजार से ज्यादा ट्रेनें चलती हैं, इयमें से करीब 12 हजार पैसेंजर ट्रेनें हैं. रेलवे द्वारा सामान्य यात्रियों का पूरा ख्याल रखा जाता है. उन्होंने कहा कि सुविधा ट्रेनों

में बढ़ोतरी इसलिए की जा रही है, जिससे पैसेंजर ट्रेनों का खर्च निकाल सके. श्री मितल ने कहा कि भारतीय रेल का किराया पूरे विश्व में सबसे कम है और इसकी यात्रा सबसे सस्ती और सुरक्षित मानी जाती है. उन्होंने कहा कि पैसेंजर ट्रेन में मात्र 5 रुपए में 20 किमी. की यात्रा हो जाती है.

श्री मितल का कहना था कि रेलवे को जो भी संसाधन जुटाना है, अपनी आय से ही जुटाना होता है. उन्होंने कहा कि प्रीमियम और सुविधा ट्रेनों के जरिए रेलवे की आय अच्छी होती है. इसका अर्थ यह नहीं है कि सामान्य यात्रियों की तरफ रेलवे का ध्यान नहीं है. जिन मार्गों पर सुविधा ट्रेनों का संचालन होता है, उन्हीं मार्गों पर पैसेंजर ट्रेनें भी चलती हैं. लंबे मार्गों पर आरक्षित ट्रेनों को चलाया जाता है, ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके. उन्होंने यह भी कहा कि संसद में भी कई सांसदों ने कहा है कि रेलवे सुविधा दे, यात्री पैसा देने को तैयार हैं. इसलिए सुविधा ट्रेनें जहां आवश्यकता है, वहीं चलाई जा रही हैं.

उन्होंने बताया कि खर्च की तुलना में पैसेंजर ट्रेनों से आय काफी कम होती है. इसीलिए माल गाड़ियों से होने वाली आय की बदौलत पैसेंजर ट्रेनों का संचालन संभव हो पा रहा है. उन्होंने कहा कि अजमेर रेलवे स्टेशन परिसर में 50 से ज्यादा कैमरे लगे हुए हैं. रेलवे बोर्ड ने पहले ही आदेश जारी किया है कि सीसीटीवी कैमरों के जरिए सुरक्षा के साथ-साथ सफाई का पूरा ख्याल रखा जाए. इसके लिए डीआरएम ने स्वयं अपने कमरे में इसका मॉनिटर लगाया है.

उन्होंने कहा कि देवरॉय कमेटी की



भगवान सोमनाथ के दर्शन करने के बाद मंदिर के बाहर यादगार के रूप में फोटो खिंचवाते हुए सीआरबी ए. के. मितल, उनकी पत्नी और महाप्रबंधक/उ.प.रे. अनिल सिंहल, डीआरएम/अजमेर नरेश सालेचा तथा उनकी पत्नियों.

रिपोर्ट पर मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों ने कुछ आपत्तियां दर्ज की हैं. इस पर उनसे चर्चा की जा रही है. उन्होंने कहा कि देवरॉय समिति की सिफारिशों का व्यापक अध्ययन करने के बाद ही उन्हें लागू किया जाएगा. उन्होंने बताया कि देवरॉय समिति की कई सिफारिशें व्यवहारिक हैं, लेकिन कुछ सिफारिशों को वैसे ही लागू करना संभव नहीं है, जैसी वह समिति द्वारा की गई हैं. उन्होंने यह भी कहा कि रेलवे में कर्मचारियों की संख्या कम करने की कोई योजना नहीं है. उन्होंने कहा कि जहां जितने कर्मचारियों की जरूरत है, उसी के अनुसार उन्हें नियुक्त किया जाएगा. किसी विभाग में यदि कर्मचारियों की संख्या कार्य के अनुपात से अधिक है, तो उन्हें अन्य जगह लगाया

जाएगा. उन्होंने बताया कि रेवाड़ी से पालनपुर के बीच रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का कार्य शुरू हो चुका है. इस कार्य को विभिन्न खंड में बांटकर किया जा रहा है. सीआरबी ने बताया कि अजमेर रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं में वृद्धि के साथ प्लेटफार्मों की संख्या बढ़ाने के लिए प्रस्तावित मदार कोचिंग डिपो के कार्य को गति दी जाएगी. उन्होंने कहा कि आगामी छह माह में मदार कोचिंग डिपो का काम प्रारंभ हो जाएगा. इससे अजमेर रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के रखरखाव के लिए शेड और पिटलाइन मदार स्टेशन पर स्थानांतरित हो जाएगी, जिससे स्टेशन का विस्तार संभव हो जाएगा. चेरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल ने

रेलवे स्टेशन के निरीक्षण के बाद ख्वाजा साहब की दरगाह पर जाकर जियारत भी की. उन्होंने ख्वाजा की मजार पर मखमली चादर और फूल चढ़ाकर भारतीय रेल के बेहतरी के लिए दुआ मांगी. दरगाह में श्री मितल को तबर्क भेंट कर दस्तारबंदी की गई. जियारत के अवसर पर श्री मितल के साथ उ.प.रे. के महाप्रबंधक अनिल कुमार सिंहल तथा डीआरएम नरेश सालेचा सहित कई अन्य रेल अधिकारी भी मौजूद थे.

तत्पश्चात वह विरामगाम से 21.43 बजे 19215 सौराष्ट्र एक्स. से 1.18 बजे 25 सितंबर की रात को राजकोट पहुंच गए. इसके बाद वह सुबह 3.20 बजे की 19251 सोमनाथ-ओखा एक्स. से चलकर 6.59 बजे सुबह द्वारका पहुंचे. जहां उन्होंने द्वारकाधोश मंदिर में पुजा-अर्चना की. इस दौरान उनके साथ उत्तर पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक अनिल कुमार सिंहल सहित सभी सम्बंधित अधिकारी उपस्थित थे. श्री मितल शनिवार, 26 सितंबर को 20.05 बजे ओखा से 19252 ओखा-सोमनाथ एक्स. से चलकर रविवार, 27 सितंबर को सुबह 5.20 बजे सोमनाथ पहुंचे. जहां उन्होंने भगवान सोमनाथ के दर्शन किए. इसके बाद 19.35 बजे वह वेरावल से 19222 सोमनाथ एक्स. से चलकर रात 3.55 बजे अहमदाबाद पहुंच गए. जहां से वह सुबह 5.25 बजे की पुन-वांद्रा टर्मिनस एक्स. से आज सोमनाथ 28 सितंबर को सुबह 7.20 बजे वड़ोदरा पहुंचे हैं. यहां से शाम को वह 17.40 बजे 12925 पश्चिम एक्स. से दिल्ली वापस रवाना होंगे. अधिकारियों का कहना है कि इस कार्यक्रम में यदि कोई बदलाव हुआ है, तो इसकी जानकारी उन्हें नहीं है.

वर्षों से संवेदनशील पदों पर बैठे अधिकारियों के कारण गहरी हुई रेलवे में भ्रष्टाचार की जड़ें...

पेज 1 का शेष... दस साल की दर-बदर नीति पर भी कोई अमल नहीं हो रहा है. इसके अलावा सीवीसी के 1 मई 2008 के निर्देश (संकुलन नं. 17.04.08) पर रेलवे बोर्ड ने जिन पदों को अति-संवेदनशील श्रेणी में नोटिफाई किया हुआ है, उनमें भी कई-कई वर्षों से तमाम अधिकारी विराजमान हैं. जिनकी वजह से जोनल रेलों में अधिकारियों और कर्मचारियों भारी रोप व्याप्त है. तथापि रेलवे बोर्ड को इसकी कोई चिंता नहीं है.

'रेलवे समाचार' द्वारा आरटीआई के तहत मांगी गई जानकारी में रेलवे बोर्ड ने माना है कि जोनल रेलों में सीएफटीएम, सेक्रेटरी/जीएम, डीजीएम/जी के पद अति-संवेदनशील श्रेणी के हैं. विभिन्न विभागों के विभिन्न पदों सहित उक्त पदों को भी रेलवे बोर्ड ने 11 अगस्त 2008 को जोनल महाप्रबंधकों को लिखे गए पत्र (संख्या 2008/वी-1/सीवीसी/1/4) में संवेदनशील श्रेणी का बताया है. तथापि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में सीएफटीएम, सेक्रेटरी/जीएम, डीजीएम/जी के पदों पर वर्ष 2009 से तीन अधिकारी लगातार पदस्थ हैं. जबकि द.पू.म.रे. की सम्पूर्ण कार्य-प्रणाली चौपट हो रही है और यह लोडिंग में अब दूसरे नंबर पर आ गई है.

बताते हैं कि द.पू.म.रे. के सेक्रेटरी/जीएम और डीजीएम/जी के संवेदनशील पदों बैठे वर्तमान अधिकारियों (क्रमशः अमलान तिर्की और राजेंद्र अग्रवाल) की नियुक्ति पूर्व सीआरबी और

तत्कालीन महातिकड़मी महाप्रबंधक/द.पू.म.रे. द्वारा वर्ष 2009-10 में की गई थी. जबकि सीएफटीएम के अत्यंत संवेदनशील पद पर करीब छह साल से बैठे वर्तमान अधिकारी चितरंजन सोई की नियुक्ति भी वर्ष 2009 के अंत में भारतीय रेल में ट्रेफिक की 'उड़िया लॉबी' की तिकड़म के तहत हुई थी. बताते हैं कि यह नियुक्ति एडीएमल मंत्र/ट्रेफिक, रेलवे बोर्ड रहते हुए पूर्व मंत्र ट्रेफिक देवी प्रसाद पांडेय के समय हुई थी. श्री पांडेय ने तो श्री सोई को हटाने के बारे में कभी सोचा ही नहीं था, मगर मंत्र ट्रेफिक का चार्ज लेने के बाद जब अजय शुक्ला ने यह कोशिश की थी, तो कुछ ही समय पहले हुए अपनी पत्नी के देहांत की दुहाई देकर श्री सोई बच गए.

जबकि बताते हैं कि अब भी श्री सोई को सीएफटीएम के पद से हटाने में मंत्र ट्रेफिक के अतिरिक्त चार्ज में आए कुंदन सिन्हा भी कोई रुचि नहीं दिखा रहे हैं. हालांकि श्री सोई को एक निहायत इंसाफ-पसंद और ईमानदार ट्रेफिक अधिकारी माना जाता है, मगर मंत्र ट्रेफिक का चार्ज लेने के बाद जब वह श्री सोई के पास उनकी पत्नी के देहांत पर दुःख जताने बिलासपुर पहुंचे थे, तब द.पू.म.रे. के ट्रेफिक अधिकारियों में इसका गलत संदेश गया था. द.पू.म.रे. के कई ट्रेफिक अधिकारियों का कहना है कि श्री सोई अब यह कह रहे हैं कि उनके वर्तमान पद और बिलासपुर से उनकी दिवंगत पत्नी की याद जुड़ी हुई है, इसलिए अभी उन्हें इस पद और बिलासपुर से न

हटाया जाए, जबकि इससे पहले वह अपनी पत्नी की बीमारी के नाम पर बिलासपुर में और सीएफटीएम के एक ही पद पर लगातार छह साल से जमे हुए हैं.

अधिकारी बताते हैं कि मुंबई के टाटा हॉस्पिटल में पत्नी के कैंसर का इलाज जारी होने पर जब उन्हें मुंबई में पदस्थ करने की बात कही गई थी, तब वह अत्यंत भावुक होकर कहते सुने गए थे कि यदि उन्हें इस पद से हटा दिया गया, तो यह सुनकर ही उनकी पत्नी की जान निकल जाएगी. 'रेलवे समाचार' सहित सभी ट्रेफिक अधिकारियों को उनके और उनकी दिवंगत पत्नी के प्रति अत्यंत सहानुभूति है, परंतु श्री सोई की इस निहितस्वाधीन नौटंकी को ऊपर से देखकर उनकी धर्मपरायण स्वर्गीय पत्नी को स्वर्ग में कितनी शांति नसीब हो रही होगी, यह तो सिर्फ ईश्वर ही जानता है. अब प्राप्त ताजा जानकारी के अनुसार अगले कुछ दिनों में जारी होने वाले पोरस्टिंग ऑर्डर में भी श्री सोई का नाम शामिल नहीं है. इससे भी एक अत्यंत गलत संदेश जा रहा है, जबकि संवेदनशील पदों का सारा नियम और कायदा सब ताक पर रख दिया गया है. यह कहना है कई ट्रेफिक अधिकारियों का.

अधिकारी बताते हैं कि द.पू.म.रे. की सीएफटीएम की पोस्ट प्रतिमाह लगभग 50 लाख रुपए की ऊपरी कमाई वाली पोस्ट है. जबकि बी. के. जोशी के समय यहाँ की सीओएम की पोस्ट प्रतिमाह पांच करोड़ की बताई गई है. शापद यही वजह रही होगी कि विनय मित्तल, अरुणेंद्र कुमार और डी. पी.

पांडेय ने श्री सोई और बी. के. जोशी को हटाने के बारे में कभी नहीं सोचा था. श्री जोशी को श्री पांडेय ने मंत्र ट्रेफिक के पद पर रहते हुए उसी प्रकार स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति लेकर सुरक्षित विदा कर दिया था, जैसे उन्होंने रेलवे बोर्ड से अमितभा लाल को पीआरसीएल में और सत्यप्रकाश को आरसीटी में खिस्तकाकर किया था.

अब सीओएम के पद पर द.पू.म.रे. में एक अत्यंत निरीह और ईमानदार अधिकारी सुरजीत कुमार दास को पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, गुवाहाटी से लाकर बैठाया गया है, जो हमेशा इसी सांसत में रहते हैं कि यहाँ पहले से चली आ रही तमाम तिकड़म से कैसे बचकर रहा जाए. क्योंकि उन्हें यह भी मालूम है कि इसी सीओएम की पोस्ट से चितरंजन सोई की गुप्त रिपोर्टिंग के कारण तब अजय शुक्ला को अत्यंत अपमानजनक तरीके से हटाकर पूर्व मध्य रेलवे की एजीएम पोस्ट पर शिफ्ट कर दिया गया था.

प्राप्त जानकारी के अनुसार द.पू.म.रे. में सीओएम, सीपीटीएम और सीटीपीएम जैसे ट्रेफिक के महत्वपूर्ण पद लंबे समय से खाली पड़े हैं. जबकि पश्चिम रेलवे में भी सीएफटीएम की पोस्ट ए. के. गोयल के डीआरएम/बिलासपुर बनकर चले जाने से करीब तीन-चार महीने से खाली पड़ी हुई है. बताते हैं कि यह पोस्ट डीआरएम से निवृत्त होने वाले एक खास अधिकारी के लिए खाली रखी जा रही है. जबकि कहा यह जा रहा है कि इस पद पर कोई जाना ही नहीं चाहता है. इसके अलावा पूर्व रेलवे में भी

सीएफटीएम की पोस्ट पर हाल-फिलहाल तक पी. के. जेना छह साल से भी ज्यादा समय तक पदस्थ रहे हैं. जिन्हें अभी कुछ महीने पहले ही मेट्रो रेलवे, कोलकाता में शिफ्ट किया गया है. कई ट्रेफिक अधिकारियों का कहना है कि श्री जेना जैसे कुछ खास अधिकारी यदि वास्तव में इतने ही काबिल अधिकारी रहे हैं, तो उन्हें सीएफटीएम के पद से निकालने के बाद एकदम से ऐसी साइड लाइन में क्यों डाला जाता है, जहां न कोई ट्रेफिक होता है और न ही कोई माल लोडिंग हो रही है?

यही नहीं पूछें तट रेलवे में तो बीच के एक-दो साल को छोड़कर एक अधिकारी पिछले करीब दस साल से घूम-फिरकर लगातार सीएफटीएम के पद पर बना हुआ है, जबकि खुदा रोड के सीनियर डीओएम के पद पर हर डेढ़-दो साल में एक नई बोली लगाई जाती है. इसके अलावा पूर्व तट रेलवे में सीपीटीएम की पोस्ट न होने के बावजूद वहां यह पोस्ट ऑपरेट की जा रही है. नतीजा यह है कि चारों सर्वाधिक आय करने वाली रेलों, द.पू.म.रे. सहित द.पू.रे., पूर्व रेलवे और पू.त.रे., में पार्टियों को लोडिंग रेक्स की सप्लाई और आवंटन में न सिर्फ काफ़ी देर हो रही है, बल्कि इसमें बहुत बड़े पैमाने पर घालमेल और भ्रष्टाचार भी हो रहा है. रेलवे बोर्ड प्रतिदिन रेलवे को हो रहे करोड़ों रुपए के इस नुकसान की कोई चिंता नहीं जान पड़ती है. जबकि दोनों मंत्रियों को रेलवे में ट्रेफिक विभागीय की इस भीतरी राजनीति की कोई खबर भी नहीं है.

उ.रे. : समपारों की जगह आरओबी/आरयूबी एवं सब-वे निर्माण की योजना



दिल्ली : उत्तर रेलवे भारतीय रेल की सबसे बड़ी जोनल रेलवे है, जिसका कुल रूट किमी. 7197 एवं रनिंग ट्रैक 9310 किमी. है. उत्तर रेलवे द्वारा 1711 रेलगाड़ियों का संचालन किया जाता है. इनमें से 961 मेल/एक्स., 370 पैसेंजर, 164 डीईएमयू, 101 एमईएमयू तथा 108 इंफम्यू रेलगाड़ियाँ हैं. इनके अतिरिक्त कालका-शिमला सेक्शन पर 6 रेल कार कोच हैं. इनमें से 1091 मेल/एक्सप्रेस गाड़ियाँ दैनिक आधार पर चलती हैं. यह संख्या भारतीय रेल पर सर्वाधिक है. इस रेलवे से प्रत्येक वर्ष 600 लाख से ज्यादा रेलयात्री यात्रा करते हैं.

समपार (रेलवे क्रासिंग) रेलवे प्रणाली का महत्वपूर्ण हिस्सा है. रेलवे लाइनें एवं सड़कें कई जगहों पर आपस में एक-दूसरे को क्रॉस करती हैं. इन रेल क्रासिंगों पर रेल एवं सड़क यातायात बढ़ने से और अधिक दबाव बढ़ रहा है. दुर्भाग्यवश कई बार इन समपारों पर रेलगाड़ियों और मोटर वाहनों में दुर्घटना/टक्कर की घटनाएँ हो रही हैं, जिससे कई बार लोगों की जानें जा रही हैं. इसलिए रेल एवं सड़क दोनों यातायात को निर्बाध रूप से चलाने तथा रेल एवं सड़क यात्रियों की संरक्षा के लिए इन समपारों की जगह सड़क ऊपरी पुल (आरओबी), सड़क निचला पुल (आरयूबी) एवं कम ऊँचाई के सब-वे (एलएचएस) का निर्माण करना रेलवे की प्राथमिकता बन गई है.

रेलवे बोर्ड से अनुमोदन के बाद रेलों द्वारा इन आरओबी/आरयूबी/एलएचएस का निर्माण आरडीएसओ की डिजाइन के अनुरूप किया जाता है. सड़क पर यातायात की स्थिति को देखते हुए निर्माण करने से पहले उस क्षेत्र के भूभाग एवं मिट्टी की स्थिति तथा पानी निकास आदि जैसे कुछ पहलुओं का अध्ययन किया जाता है. इस निर्माण कार्य को चरणबद्ध तरीके से किया जाता है, ताकि सड़क एवं रेल दोनों

■ उत्तर रेलवे पर कुल 3957 समपार फाटक हैं, जिनमें से 2897 मानव वाले तथा 1060 मानवरहित हैं

■ उत्तर रेलवे पर 31 अगस्त 2015 तक 7 आरओबी, 3 आरयूबी एवं 46 एलएचएस का निर्माण कार्य पूरा

■ उत्तर रेलवे द्वारा विद्युतीकृत दोहरी लाइन पर आठ घंटे के ब्लॉक में दो सीमित ऊँचाई के सब-वे का निर्माण

यातायात पूरी तरह से बाधित न हों.

कई बार रेल मार्ग पर सीमित समय में निर्माण कार्य करने पर संरक्षा की दृष्टि से यातायात रूक जाता है. ऊपरी विद्युत तारों (ओएचई) को भी बंद करना पड़ता है. इसे कम्प्लोट ट्रेफिक ब्लॉक कहा जाता है. ट्रेफिक ब्लॉक के दौरान दोनों दिशाओं में रेलगाड़ियों का संचालन नहीं किया जाता, जिसके परिणामस्वरूप रेलगाड़ियाँ रद्द या उनकी सेवाएँ गंतव्य से पहले समाप्त करके अथवा उनका मार्ग परिवर्तन करके चलाया जाता है. ट्रेफिक ब्लॉक एवं रेल यातायात अवरूद्ध किए जाने की जानकारी और पूर्व सूचना जनता को इलेक्ट्रॉनिक एवं प्रिंट मीडिया के माध्यम से अग्रिम रूप में दी जाती है, जिससे रेल यात्रियों को किसी प्रकार की असुविधा न हो. उत्तर रेलवे ने 20 सितंबर को दिल्ली मंडल के दिल्ली-अम्बाला-कुरुक्षेत्र सेक्शन पर सोनीपत-संदल कलां रेलवे स्टेशनों के बीच समपार संख्या 31 एवं 28 पर दो एलएचएस का निर्माण कार्य किया. इस प्रयोजन से एक ट्रेफिक ब्लॉक लिया गया. जटिल निर्माण कार्य को 8 घंटे की सीमित अवधि में पूरा किया गया. दोहरी लाइन सेक्शन में उसी यातायात

ब्लॉक में दो एलएचएस का निर्माण 5.30 घंटे में पूरा कर लिया गया, जो भारतीय रेलवे पर एक रिकॉर्ड है. यह अत्यंत व्यस्त रेल सेक्शन है, जिस पर यात्री एवं मालगाड़ियों का यातायात काफी सघन मात्रा में है. इस रेल ट्रेफिक ब्लॉक के दौरान केवल 11 रेलगाड़ियों के मार्गों में परिवर्तन किया गया था और दो रेलगाड़ियों को आंशिक रूप से रद्द किया गया था. यह उत्तर रेलवे की एक बड़ी उपलब्धि है.

उल्लेखनीय है कि उत्तर रेलवे पर कुल 3957 समपार फाटक हैं, जिनमें से 2897 मानव वाले तथा 1060 मानवरहित हैं. समपार संख्या के हिसाब से उत्तर रेलवे, भारतीय रेलवे में दूसरे स्थान पर है. उत्तर रेलवे पर 31 अगस्त 2015 तक 7 आरओबी, 3 आरयूबी एवं 46 एलएचएस का निर्माण कार्य पूरा किया जा चुका है.

उत्तर रेलवे द्वारा समपार फाटकों पर संरक्षा एवं दुर्घटनाओं को कम करने के उद्देश्य से कई कदम उठाए गए हैं. 27 महत्वपूर्ण समपार फाटकों पर गेट मित्र/कांउंसलर तैनात किए गए हैं. इसके अलावा 879 मानवरहित समपार फाटकों पर सेकेंड विस्सल बोर्ड लगाए हैं. उत्तर रेलवे ने इस वर्ष में 24 समपार फाटकों को बंद कर एवं समीपवर्ती एलसी/आरयूबी/आरओबी (35) को मर्जर कर, एलएसएस/आरयूबी/आरओबी (50) का निर्माण कर एवं बिना कर्मचारी वाले (मानवरहित) समपार फाटकों (20) पर कर्मचारियों की नियुक्ति करके इस समस्या का पर्याप्त समाधान किया है. समपार फाटकों पर दुर्घटनाएँ रोकने के लिए निम्नलिखित पहलुओं के संबंध में समय-समय पर संरक्षा अभियान भी चलाए जाते हैं.

1. जन-जागरूकता अभियान का आयोजन : इसमें विभिन्न मीडिया जैसे समाचार पत्र, टेलीविजन, रेडियो के माध्यम से जागरूकता सम्बंधी सामग्री का प्रचार-प्रसार किया जाता है तथा सिनेमाघरों में क्षेत्रीय

भाषाओं में स्लाइड का प्रदर्शन किया जाता है. ग्राम पंचायतों, पेट्रोल पम्पों, बाजारों, ढाबों एवं टैक्सी स्टैंडों पर पोस्टर, पम्पलेट बांटकर मोटर वाहन अधिनियम एवं रेल अधिनियम के संबंध में बताने के लिए अभियान चलाया जाता है.

2. रेल ढाबों में सुधार एवं विकास : मानवरहित फाटक पर रोड साइन, विस्सल बोर्ड, सड़क सतह आदि के संबंध में जांच करने के लिए संरक्षा सलाहकार नियुक्त किए जाते हैं.

3. मानवरहित फाटकों को हटाने की योजना : आगामी वित्तवर्ष में 165 मानवरहित फाटकों को समाप्त करने के लक्ष्य को 75 यूएमसी को बंद करके इनकी जगह एलएसएस बनाए जाएंगे.

4. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट की हिडालिंग हैबिट्स एंड अलर्नेस : लोको निरीक्षक (एलआई), यातायात निरीक्षक (टीआई) की एक टीम लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा समपार फाटकों पर सीटी बजाने की आदत की जांच करने के लिए गठित की गई है.

अजीवन सदस्यता 3000 रु.,
संरक्षक सदस्यता 5000 रु.,
कृपया चेक/डीडी 'सोहम पब्लिकेशन' के नाम निम्नलिखित संपादकीय कार्यालय के पते पर भेजें.

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय
रूम नं. 105, डॉक्टर हाउस,
पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास,
कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र)
मोबाइल नं. : 9869256875

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जिला- ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

● इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
● गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
● भुसावल : शोख सत्तार ☎ 093706 15244
● रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
● बड़ोदरा : विजय नायर ☎ 098240 16464

कानूनी सलाहकार किसी भी प्रकार के कानूनी विवाद का न्यायिक क्षेत्र कल्याण होगा.

* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
* एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
* एड. राजेश मुधोकर, ठाणे,
* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
* एड. बी. एच. वास्वानी, भोपाल,
* एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

RNI Regd. No. MAHHIN/2002/10618
POST Regd. No. Tech/47-154/MBI/2015-2017

राजभाषा हिंदी में काम करना हमारा परम कर्तव्य है -ए.के.पुठिया, महाप्रबंधक/उ.रे.

दिल्ली : उत्तर रेलवे, प्रधान कार्यालय बड़ौदा हाउस में 14 सितंबर से मनाए गए राजभाषा पखवाड़े के समापन पर 28 सितंबर को प्रथम चरण में महाप्रबंधक अजय कुमार पुठिया की अध्यक्षता में क्षेत्रीय राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक आयोजित की गई. बैठक में उपस्थित सभी सदस्यों का स्वागत करते हुए मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य सुरक्षा आयुक्त संजय किशोर ने बैठक में चर्चा के दौरान राजभाषा विभाग द्वारा किए गए प्रमुख कार्यकलापों का उल्लेख करते हुए बताया कि विभिन्न कार्यालयों/स्टेशनों एवं हिंदी पुस्तकालयों के सामान्य राजभाषा निरीक्षण के अलावा सहानपुर स्टेशन, प्रधान कार्यालय, दिल्ली मंडल, सवारी एवं माल डिब्बा कारखाना, आलमबाग, लखनऊ और लेखा विभाग प्रधान कार्यालय में यूनिकोड आधारित हिंदी कम्प्यूटर कार्यशालाओं का आयोजन किया गया.

बैठक में महाप्रबंधक विशेष रूप से सुझाव दिया कि सरकारी कामकाज हिंदी में करने के लिए 'क्विलि पेड पिकेज इंटरनेट' सॉफ्टवेयर प्रणाली को उपयोग में लाया जाए, जिसके प्रयोग से संयुक्त अक्षरों और हिंदी



शब्दों के अर्थों को आसानी से प्राप्त किया जा सकता है. इसके अलावा उन्होंने हिंदी पुस्तकालयों में आवश्यक पुस्तकों के साथ-साथ बेहतर रखरखाव के भी निर्देश दिए. द्वितीय चरण में 28 सितंबर को महाप्रबंधक श्री पुठिया ने दीप-प्रज्वलित कर राजभाषा समापन एवं राजभाषा वार्षिक पुरस्कार वितरण समारोह का शुभारंभ किया. मुख्य राजभाषा अधिकारी संजय किशोर ने इस अवसर पर उपस्थित सभी अधिकारियों और कर्मचारियों का स्वागत करते हुए राजभाषा पखवाड़े के दौरान आयोजित विभिन्न कार्यक्रमों का विस्तृत विवरण दिया. इसके उपरांत मुख्य अतिथि, महाप्रबंधक श्री पुठिया ने राजभाषा विभाग, प्रधान कार्यालय द्वारा प्रकाशित राजभाषा पत्रिका 'सरस्वती संगम-2015' अंक का

विमोचन किया. समापन समारोह के अंतिम चरण में महाप्रबंधक श्री पुठिया तथा अपर महाप्रबंधक सुनील कुमार अग्रवाल और मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य सुरक्षा आयुक्त संजय किशोर ने सरकारी कामकाज में राजभाषा हिंदी का उत्कृष्ट प्रदर्शन करने पर उत्तर रेल के विभिन्न विभागों, मंडलों, कारखानों एवं कार्यालयों के कुल 168 अधिकारियों और कर्मचारियों को प्रमाणपत्र और नकद पुरस्कार से सम्मानित किया.

अपने अध्यक्षीय संबोधन में मुख्य अतिथि, महाप्रबंधक श्री पुठिया ने कहा कि भारतीय संविधान के अनुच्छेद 343 के अनुसार हिंदी हमारी राजभाषा है और इसमें कामकाज करना हमारा परम कर्तव्य है. राजभाषा पखवाड़े को सफल बनाने में उन्होंने सभी विभागों, मंडलों और कारखानों के अधिकारियों, कर्मचारियों की सहायता की. पखवाड़े का कुशल नेतृत्व करने के लिए उन्होंने मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य सुरक्षा आयुक्त संजय किशोर और उनकी राजभाषा टीम की प्रशंसा की. अंत में उप महाप्रबंधक/राजभाषा मेहरबान सिंह नेगी ने समारोह को सफल बनाने में सहयोग देने के लिए सभी को धन्यवाद दिया.