

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 323

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 31 अक्टूबर 2015

■ पेज - 8 ■ मूल्य

बिहार चुनाव के बाद रेल मंत्रालय से बाहर हो सकते हैं सुरेश प्रभु

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे सर्कल के अंदरखाने की सबसे बड़ी खबर ये है कि बिहार चुनाव के बाद रेल मंत्रालय से सुरेश प्रभु की छुट्टी होने जा रही है। इस तरह की चर्चा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) में बड़े जोरों पर हो रही है और पूरी भारतीय रेल में यह बात की चर्चा का विषय बन गई है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु रेल मंत्रालय को चलाने और समझने में पूरी तरह से फेल हो गए हैं। अधिकारियों का कहना है कि मंत्री को यह तक पता नहीं है कि रेलवे में कहां क्या हो रहा है और क्या होना चाहिए।

- बंगले पर किए गए डेढ़-पौने दो करोड़ के अनावश्यक खर्च से कुछ रेल अधिकारियों के दबाव में हैं रेलमंत्री
- रेलवे की नियति बन गई है, हर साल-सवा साल में मंत्री बदला जाएगा और मंत्री को अपने शिकंजे में रखेंगे रेल अधिकारी
- अब कर्तव्यनिष्ठ रेल अधिकारियों की यह नैतिक जिम्मेदारी है कि वे आगे बढ़कर इस विराट आर्गनाइजेशन को डूबने से बचाएं



रेलवे बोर्ड के हमारे अंदरूनी सूत्रों का कहना है कि मंत्री ने बहुत बुरी तरह से रेल मंत्रालय को शर्मिदा किया है। मंत्री को किसी प्रकार की समझ नहीं है, उन्हें कुछ भी पता नहीं है, वह एक सीए अथवा क्लर्क की तरह व्यवहार करते हैं। उनका कहना है कि मंत्री को इतनी भी समझ नहीं है कि वह यह तक समझ सकें कि उनसे क्या करवाया जा रहा है। यहां तक कि यदि किसी जीएम ने कोई छोटा-मोटा काम करके उन्हें एसएमएस भेजा जैसे कि उसने कोई बहुत बड़ा काम कर दिया हो, तो मंत्री जी वह एसएमएस प्रधानमंत्री को यह दिखाने के लिए फॉरवर्ड करते हैं कि 'देखो मैं कितना बड़ा एफिसिएंट आदमी हूँ!'

शेष पेज 7 पर...

सीआरएस की हीला-हवाली का दुष्परिणाम था इटारसी का आरआरआई अग्निकांड

- आग स्वतः नहीं लगी, बल्कि लगाई गई थी?
- पांच जेएजी अधिकारियों की जांच कमेटी नहीं खोज पाई आग लगने का सही कारण
- कमेटी के चार सदस्यों पर दबाव डालकर इलेक्ट्रिक के विरुद्ध लिखाया गया डिसेंट नोट
- आरआरआई अग्निकांड की जांच उच्च स्तर पर कराई जानी चाहिए।

इटारसी के कुख्यात आरआरआई अग्निकांड, जिसकी वजह से भारतीय रेल को करीब तीन हजार करोड़ रुपए का कुल नुकसान हुआ है, की जांच कमेटी की रिपोर्ट आ गई है। इस जांच कमेटी ने करीब पंद्रह दिन पहले अपनी यह जांच रिपोर्ट डीआरएम/भोपाल को सौंपी थी, जिसमें इस अग्निकांड के लिए पूरी तरह से सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग (एसएंडटी) को जिम्मेदार ठहराया गया था। परंतु पांच जेएजी स्तर के ब्रांच अधिकारियों वाली इस



कमेटी के चार सदस्यों पर दबाव डालकर मुख्य रिपोर्ट के विपरीत उनसे लिखावाया गया कि इस अग्निकांड

शेष पेज 7 पर...

4 महाप्रबंधकों की पोस्टिंग का प्रस्ताव भेजा गया

दिल्ली : वर्ष 2015-16 के नए जीएम पैनल के चार वरिष्ठ रेल अधिकारियों की महाप्रबंधक पोस्ट पर पोस्टिंग का प्रस्ताव डीओपीटी को भेज दिया गया है। इनमें से एच. के. जग्गी (आईआरएसई) को पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे/निर्माण, गुवाहाटी, आर. पी. निबारिया (आईआरएसई) को आरसीएफ, कपुरथला, रवीन्द्र गुप्ता (आईआरएसई) को दक्षिण मध्य

रेलवे, सिकंदराबाद और मोहम्मद जमशेद (आईआरटीएस) को पूर्वोत्तर रेलवे, गुवाहाटी के महाप्रबंधक पद पर पदस्थापना का प्रस्ताव किया गया है। जबकि नेशनल अकादमी ऑफ इंडियन रेलवे (एनएआईआर), वडोदरा का पद 30 सितंबर को खाली हो गया है। इस पर पोस्टिंग का प्रस्ताव नहीं किया गया है। इसके अलावा इसी महीने 31 अक्टूबर को राधेश्याम के

शेष पेज 7 पर...

रेलवे को निजी हाथों में सौंपने की साजिश - शिवगोपाल मिश्रा



जोधपुर : ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) का तीन दिवसीय 91वां वार्षिक अधिवेशन जोधपुर में शनिवार, 3 अक्टूबर को स्थानीय रेलवे

स्टेडियम में शुरू हुआ। इस अधिवेशन में करीब सात हजार रेलकर्मियों ने हिस्सा लिया। अधिवेशन में फेडरेशन के अध्यक्ष कॉम. राखाल दासगुप्ता, महामंत्री कॉम.

शिवगोपाल मिश्रा सहित केंद्रीय कार्यकारिणी और सभी जोनल संलग्न संगठनों के पदाधिकारियों सहित भारी संख्या में रेलकर्मियों ने अपनी उपस्थिति दर्ज करवाई। अधिवेशन के खुले सत्र में रेलमंत्री सुरेश प्रभु, ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के महामंत्री यू. एस. झा, सांसद गजेंद्र सिंह शेखावत, सांसद रामनारायण डूडी, सांसद पी. पी. चौधरी, पूर्व सांसद गजसिंह, जोधपुर के महापौर घनश्याम ओझा, उत्तर पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक अनिल सिंघल, डीआरएम/जोधपुर राहुल गोयल सहित रेल अधिकारी मौजूद थे।

रेलवे के कमजोर होने की कीमत देश को चुकानी पड़ सकती है - रेलमंत्री



अधिवेशन को संबोधित करते हुए रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने अपनी पुरानी रट शुरू करते हुए कहा कि रेल सही चलेगी, तो देश सही चलेगा। रेलवे के कमजोर होने की कीमत देश को चुकानी पड़ सकती है। इसलिए देश को आगे बढ़ाने के लिए रेलवे को आगे बढ़ाने की

शेष पेज 7 पर...

हमेशा दूसरों की मदद को तत्पर रहने वाले दिनकर डम्भारे को भावभीनी विदाई



कल्याण : एसएसई/पी-वे/ईस्ट, कल्याण, मध्य रेलवे में कार्यालय अधीक्षक के पद से 30 सितंबर को सेवानिवृत्त हुए दिनकर डम्भारे को रेल कामगार सेना, ओपन लाइन, कल्याण की तरफ से भावभीनी विदाई दी गई. इस अवसर पर मुख्यालय से आए रेल कामगार सेना के महासचिव दिवाकर देव सहित रेल कामगार सेना के जयंत निमसूदकर, मनोज निकम, सुनील भिसे आदि पदाधिकारी भी उपस्थित थे. श्री देव और श्री निमसूदकर ने स्मृतिचिह्न देकर श्री डम्भारे का सम्मान किया और उनके द्वारा लगातार रेल कामगार सेना का काम करने और कल्याण में उसकी शाखा को पूरी ईमानदारी से बनाए रखने के लिए उनका अभिनंदन भी किया. इससे पहले सीनियर डीपीओ, एडीआरएम और डीएफएम ने उन्हें समापक भुगतान के कागज-पत्र सौंपकर उनकी सेवाओं की सराहना की.

वर्ष 1975 में कैजुअल लेबर से रेलवे

के इंजीनियरिंग विभाग में भर्ती हुए दिनकर डम्भारे हमेशा एक सहृदय इंसान रहे हैं, जिन्होंने हमेशा दूसरों की मदद करने में कभी कोई संकोच नहीं किया. नागपुर के मूल निवासी श्री डम्भारे कल्याण में शिवसेना प्रणित रेल कामगार सेना के एक स्थाई स्तम्भ रहे हैं. उन्होंने पूरी ईमानदारी से रेल कामगारों की मदद की. उनके साथ के कई लोग देखते-देखते उनसे काफी आगे निकल गए, मगर श्री डम्भारे को इस बात का कभी कोई मलाल नहीं रहा. अपने अधिकारियों और रेल कर्मचारियों के साथ उनके मिलनसार व्यवहार के कारण वह हमेशा लोकप्रिय रहे. श्री डम्भारे को एक बेटी और एक बेटा है. दोनों की सामाजिक जिम्मेदारी से मुक्त हो चुके श्री डम्भारे गजानन महाराज के परम भक्त हैं और अपनी सेवानिवृत्ति के बाद अपने निजी खर्च से वह शेगांव में गजानन महाराज के भक्तों की सुविधा के लिए एक कमरा बनवाने जा रहे हैं.

अंततः पीआर कैडर का कमर्शियल कैडर में हो गया विलय का निर्णय

दिल्ली : भारतीय रेल के छोटे से जनसंपर्क (पब्लिक रिलेशन-पीआर) कैडर का कमर्शियल कैडर में विलय का अंततः निर्णय हो गया है. रेलवे बोर्ड ने गत दिनों सैद्धांतिक रूप से इसकी मंजूरी दे दी है और इस फाइल पर अंततः रेलमंत्री के भी हस्ताक्षर हो गए हैं. ऐसी जानकारी प्राप्त हुई है. उल्लेखनीय है कि पीआर कैडर के यह मांग करीब डेढ़ दशक पुरानी है, जो कि कुछ विघ्न-संतोषियों द्वारा बार-बार बाधाएं खड़ी किए जाने के बावजूद अब पूरी होने जा रही है. इससे अब जनसंपर्क अधिकारी (पीआरओ) एवं वरिष्ठ जनसंपर्क अधिकारी (सीनियर पीआरओ) से ही सेवानिवृत्त हो जाने वाले पीआर कैडर के लोगों को भी आगे की पदोन्नतियों का पर्याप्त अवसर मिलेगा.

इस संदर्भ में रेलवे बोर्ड के अंडर सेक्रेटरी/स्टैंडिंगसेक्रेटरी-2 आदेश कुमार द्वारा 16 सितंबर 2015 को जारी एक नोटिफिकेशन के अनुसार उपरोक्त दोनों कैडर के पीआरओ एवं एसीएम के लिए 30 प्रतिशत सीमित विभागीय प्रतियोगी परीक्षा (एलडीसीई) का सिलेबस तैयार करने के लिए सीसीएम/म.रे. की अध्यक्षता में एक कमेटी का गठन किया गया है. इस कमेटी में मध्य रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी (सीपीआरओ) और रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक/ई(जीसी) को सदस्य बनाया गया है. इस कमेटी को उक्त

सिलेबस सम्बंधी अपनी सिफारिशें तीन महीने के अंदर रेलवे बोर्ड को सौंपनी हैं. विलय की यह प्रक्रिया पूरी हो जाने के बाद ग्रुप 'बी' में पदोन्नत होने वाले जनसंपर्क के कर्मचारियों के लिए पदोन्नति के पर्याप्त अवसर उपलब्ध हो जाएंगे. एक्स-कैडर

करीब डेढ़ दशक बाद पूरी हो रही है जनसंपर्क कैडर की कमर्शियल में विलय की मांग

होने के कारण सीपीआरओ की पोस्ट ग्रुप 'ए' के लिए लगभग रिजर्व कर दी गई है, जो कि रेल प्रशासन के निर्णय के अनुसार उचित ही है.

हालांकि उक्त दोनों कैडर के मर्जर (विलय) का फाइनल नोटिफिकेशन अब तक रेलवे बोर्ड द्वारा जारी नहीं किया गया है. इसका अर्थ यह लगाया जा रहा है कि उपरोक्त कमेटी की सिफारिशें प्राप्त होने के बाद ही रेलवे बोर्ड द्वारा तत्संबंधी फाइनल नोटिफिकेशन जारी किया जाएगा. तथापि पीआर कैडर के कई जनसंपर्क निरीक्षकों (पीआरआई/सीपीआरआई) को इस बात का डर सता रहा है कि यदि एलडीसीई का सिलेबस 80:20 के औसत में तय किया जाएगा, तो वे कभी-भी यह परीक्षा पास नहीं कर पाएंगे. उनका कहना है कि यदि उक्त

सिलेबस में 80 प्रतिशत विषय सामग्री कमर्शियल से सम्बंधित होगी और सिर्फ 20 प्रतिशत सामग्री जनसंपर्क से सम्बंधित रखी जाएगी, तो वे इस परीक्षा में कभी सफल नहीं होंगे, और तब उनकी पदोन्नतियों के अवसर लगभग खत्म हो जाएंगे.

पीआरआई/ज का यह भी कहना है कि यदि विभागीय परीक्षा का यह नया सिलेबस 50:50 के औसत में भी रखा जाएगा, तो ही उनका कुछ भला हो सकता है. इस संबंध में कमेटी के सदस्यों का कहना था कि हालांकि इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने कमेटी को कोई दिशा-निर्देश नहीं देकर यह मामला पूरी तरह से कमेटी के विवेक पर छोड़ दिया है. तथापि कमेटी द्वारा सिलेबस तय करने में किसी कैडर के साथ कोई भेदभाव नहीं किया जाएगा. उनका कहना है कि उनके लिए दोनों एक समान हैं, क्योंकि दोनों ही अब एक ही विभाग के कर्मचारी और अधिकारी होंगे. अतः किसी के साथ कोई भेदभाव नहीं किया जाएगा. उन्होंने कहा कि कमेटी द्वारा तय समय में अपनी रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को सौंप दी जाएगी.

इसके अलावा पीआर कैडर के कुछ वर्तमान पीआरओ एवं सीनियर पीआरओ का कहना है कि जिस समय वह जूनियर स्केल में पदोन्नत हुए थे, तब से उनके साथ ही कमर्शियल में पदोन्नत हुए अधिकारी जे. ए. ग्रेड और सेलेक्शन ग्रेड तक पहुंच गए हैं. इसलिए मर्जर के बाद उन्हें भी उन्हीं के अनुरूप पदोन्नति का अवसर मिलना चाहिए. हालांकि उनकी इस मांग में कुछ भी गलत नहीं है. तथापि यदि ऐसा होता है अथवा उनकी यह मांग स्वीकृत की जाती है, तो कमर्शियल कैडर में न सिर्फ भारी असंतोष और विद्रोह पैदा हो सकता है, बल्कि इससे तमाम ग्रुप 'बी' कमर्शियल अधिकारियों की वरिष्ठता भी प्रभावित हो सकती है. जो कि न तो इन कमर्शियल अधिकारियों को मंजूर होगा और न ही शायद रेल प्रशासन इस मांग पर विचार करने को तैयार होगा.

विद्युत पुनरुत्पादन में उल्लेखनीय योगदान के लिए 10 लोको पायलट पुरस्कृत

इलाहाबाद : उत्तर मध्य रेलवे द्वारा ऊर्जा संरक्षण के क्षेत्र में विभिन्न प्रयास किए जा रहे हैं. ऊर्जा संरक्षण के क्षेत्र में उत्कृष्ट कार्य करने वाले उत्तर मध्य रेलवे के 10 लोको पायलटों को 3 फेज लोको द्वारा विद्युत पुनरुत्पादन में उल्लेखनीय योगदान के लिए मुख्य बिजली इंजीनियर बी. के. सोनावने द्वारा मुख्यालय में नगद पुरस्कार एवं एक एलईडी बल्ब देकर पुरस्कृत किया गया. इन लोको पायलटों द्वारा 3 लोको के परिचालन के दौरान लगातार अधिकतम विद्युत ऊर्जा पुनरुत्पादित किया. 3 फेज लोको में ब्रेकिंग के



दौरान गाड़ी की यांत्रिक ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में रूपांतरित करने की सुविधा उपलब्ध है तथा तकनीकी रूप से ऊर्जा का पुनरुत्पादन करने की क्षमता है. रेलवे बोर्ड एवं मुख्यालय स्तर से लगातार प्रोत्साहन एवं मॉनिटरिंग से इन लोको में ऊर्जा का पुनरुत्पादन, कुल ऊर्जा खपत का 9.5 प्रतिशत से बढ़कर 15.2 प्रतिशत तक पहुंच गया है. इस मौके पर मुख्य बिजली लोको इंजीनियर अनुपम सिंघल सहित बिजली विभाग के अन्य अधिकारी एवं कर्मचारी भी उपस्थित थे.

हिंदी केवल एक भाषा ही नहीं, बल्कि एक संस्कृति भी है

उ.म.रे. का कार्यक्षेत्र भाषा, साहित्य और संस्कृति की समृद्ध विरासत एवं संचेतना का केंद्र रहा है

दिल्ली. उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में महाप्रबंधक अरुण सक्सेना द्वारा राजभाषा पखवाड़ा के मुख्य समारोह का उद्घाटन किया गया. इस अवसर पर उपस्थित अधिकारियों और कर्मचारियों को संबोधित करते हुए श्री सक्सेना ने कहा कि उत्तर मध्य रेलवे का संपूर्ण कार्यक्षेत्र भाषा, साहित्य और संस्कृति की समृद्ध विरासत और संचेतना का केंद्र रहा है. यह क्षेत्र ऐसे मनीषियों की जन्मस्थली एवं कर्मस्थली रहा है, जिनके योगदान से हिंदी का विकास और प्रचार-प्रसार हुआ. राजभाषा हिंदी के महत्व को रेखांकित करते हुए श्री



सक्सेना ने कहा कि हिंदी केवल एक भाषा ही नहीं, बल्कि एक संस्कृति भी है. हिंदी उन राष्ट्रीय मूल्यों की प्रतीक है, जो हमें अपनी समृद्ध ऐतिहासिक विरासत से प्राप्त हुए हैं.

महाप्रबंधक ने उत्तर मध्य रेलवे में राजभाषा के कामकाज की सराहना करते हुए कहा कि यह अत्यधिक प्रसन्नता की विषय है कि हमारे कार्यालयों में राजभाषा

का प्रयोग-प्रसार निरंतर बढ़ रहा है. श्री सक्सेना ने इस अवसर पर लगाई गई राजभाषा प्रदर्शनी की भी सराहना की और कहा कि यह प्रदर्शनी हमारे अधिकारियों और कर्मचारियों के लगन, उत्साह और राजभाषा के प्रति उनके समर्पण की द्योतक है. इस अवसर पर मुख्य राजभाषा अधिकारी बी. के. सोनावने ने कहा कि भारत कई भाषाओं एवं लगभग 1600 बोलियों वाला विशाल देश है. इन सभी भाषाओं में हिंदी का विशिष्ट महत्व है. श्री सोनावने ने उत्तर मध्य रेलवे में राजभाषा के प्रयोग-प्रसार के लिए किए जा रहे महत्वपूर्ण कार्यों का उल्लेख करते हुए कहा कि कंप्यूटरों पर हिंदी में कामकाज बढ़ाने के लिए निरंतर कुंजीयन कार्यशालाएं, विचार गोष्ठियां, साहित्यिक कार्यक्रम आदि आयोजित किए जा रहे हैं तथा कर्मचारियों को कार्यशालाओं के माध्यम से व्यावहारिक प्रशिक्षण दिया जा रहा है. कार्यक्रम के प्रारंभ में उत्तर मध्य रेलवे की सांस्कृतिक अकादमी के कलाकारों द्वारा एक

-अरुण सक्सेना, जीएम/उ.म.रे.

सांस्कृतिक कार्यक्रम प्रस्तुत किया गया, जिसकी सभी अधिकारियों और कर्मचारियों ने काफी सराहना की. इस अवसर पर महाप्रबंधक द्वारा राजभाषा प्रदर्शनी में इलाहाबाद मंडल, झांसी कारखाना तथा सामान्य प्रशासन विभाग को सर्वोत्कृष्ट प्रदर्शनी की शील ड प्रदान की गई तथा इंजीनियरिंग और सिग नल एवं दूरसंचार विभाग को सांत्वना पुरस्कार दिया गया. प्रतियोगिताओं के विजेता और हिंदी में उत्कृष्ट कार्य करने वाले 79 अधिकारियों एवं कर्मचारियों को भी महाप्रबंधक द्वारा पुरस्कार प्रदान किया गया.

इस अवसर पर सभी विभाग प्रमुखों सहित बड़ी संख्या में वरिष्ठ अधिकारी तथा कर्मचारी उपस्थित थे. कार्यक्रम का संचालन चन्द्रभूषण पाण्डेय, वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी ने किया तथा उप मुख्य राजभाषा अधिकारी विनीत द्विवेदी ने आभार व्यक्त किया.

आने वाला समय अत्यंत कठोर और संघर्ष पूर्ण रहने वाला है -बी.एल.बैरवा

जयपुर : ऑल इंडिया एससी/एसटी रेलवे एम्प्लॉयज एसोसिएशन, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर की जोनल कार्यकारिणी के पदाधिकारियों के चुनाव 4 अक्टूबर को एसोसिएशन के जोनल कार्यालय में सम्पन्न करवाए गए. चुनाव अधिकारी राजपाल अहलावत ने एसोसिएशन के राष्ट्रीय अध्यक्ष बी. एल. बैरवा को उत्तर पश्चिम रेलवे के जोनल महासचिव पद पर निर्वाचित घोषित किया.



सहित उत्तर पश्चिम रेलवे के मतदाता रेलकर्मियों ने बड़ी संख्या में भाग लिया और अगले तीन वर्ष के लिए जोनल कार्यकारिणी का चुनाव संपन्न हुआ.

इस अवसर पर एसोसिएशन के राष्ट्रीय अध्यक्ष और उत्तर पश्चिम रेलवे के जोनल महासचिव बी. एल. बैरवा ने उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी मंडलों, कारखाना एवं शाखाओं के पदाधिकारियों को सम्बोधित करते हुए कहा कि आने वाला समय अत्यंत कठोर और संघर्ष पूर्ण रहने वाला है. इसके लिए इस वर्ग के सभी सदस्यों को तैयार रहना होगा. उन्होंने उत्तर पश्चिम रेलवे पर अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति वर्ग के कर्मचारियों के सवैधानिक हितों की रक्षा का आश्वासन दिया.

इसी प्रकार टीकाराम मीणा, जोनल अध्यक्ष, बृजलाल मीणा, जोनल कार्यकारी अध्यक्ष, रामसिंह, जोनल अतिरिक्त सचिव एवं रामचन्द्र को जोनल कोषाध्यक्ष निर्वाचित घोषित किया गया. चुनाव में एसोसिएशन के जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर मंडल, कारखाना और शाखाओं

आरपीएफ के तुगलकी फरमानों से समस्त बल कर्मी उद्वेलित

प्रशासन अपने गलत और गैर-कानूनी आदेशों के जरिए आरपीएफ में कदाचार को बढ़ावा देने के अवसर पैदा कर रहा है -यू. एस. झा



मुंबई, रांची, हावड़ा : रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) प्रशासन, रेलवे बोर्ड के विभिन्न तुगलकी और गैर-कानूनी फरमानों से समस्त बल कर्मियों में भारी असंतोष व्याप्त है. पिछले कुछ समय से आरपीएफ प्रशासन द्वारा कुछ ऐसे फरमान जारी किए गए हैं, जो कि न सिर्फ बल कर्मियों में फूट डालने वाले हैं, बल्कि उन्हें अपने भविष्य को लेकर दिग्भ्रमित भी करने वाले हैं. इन तुगलकी फरमानों में विशेष रूप से आरपीएफ के हेड कांस्टेबल्स को आरपीएसएफ में ट्रांसफर किए जाने के गैर-कानूनी फरमान ने आरपीएफ कर्मियों को सबसे ज्यादा उद्वेलित किया है. इस फरमान की हास्यास्पद स्थिति तब बन गई, जब ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन ने इस गैर-कानूनी फरमान का कड़ा विरोध करते हुए आरपीएफ के एक भी हेड कांस्टेबल को आरपीएसएफ में नहीं जाने देने की बात कही. एसोसिएशन के नेतृत्व में सभी जोनों में इस फरमान के कड़े विरोध को देखते हुए आरपीएफ प्रशासन ने कुछ इस अंदाज में प्रत्येक जोन से मात्र 15 हेड कांस्टेबल्स को मात्र तीन महीने के लिए आरपीएसएफ में भेजे जाने का फरमान जारी किया जैसे कि इस तरह प्रशासन अपने पूर्व आदेश की लाज बचाना चाहता हो.

ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) ने आरपीएफ प्रशासन द्वारा प्रशिक्षण के बाद करीब 600 आरपीएफ कांस्टेबल्स को अनावश्यक रूप से बर्खास्त कर दिए जाने, एंसिलरी स्टाफ के प्रमोशन पर वर्ष 1996 में हुए निर्णय को विवादास्पद ढंग से रद्द किए जाने और आरपीएफ के हेड कांस्टेबल्स को आरपीएसएफ में भेजे जाने आदि के गैर-कानूनी फरमानों का चौतरफा विरोध करने का निर्णय लिया है. इन सभी संदर्भों में एसोसिएशन ने रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री को विधिवत ज्ञापन भी सौंपा है. एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा का कहना है कि प्रशासन की यह मनमानी नहीं चलने दी जाएगी. उनका कहना है कि

आरपीएफ प्रशासन बल कर्मियों के कल्याण और उनकी दैनंदिन कठिनाईयों का समाधान करने के बजाय लगातार अपने गलत और गैर-कानूनी आदेशों के जरिए आरपीएफ में कदाचार को बढ़ावा देने वाले अवसर पैदा कर रहा है. श्री झा ने कहा कि दिए गए ज्ञापनों पर भी रेल प्रशासन ने अब तक कोई उचित कदम नहीं उठाया है. इससे समस्त बलकर्मियों में गहरा असंतोष व्याप्त हो रहा है. उल्लेखनीय है कि 5 अक्टूबर को रांची में एआईआरपीएफ, दक्षिण पूर्व रेलवे और 6 अक्टूबर को हावड़ा में एआईआरपीएफ, पूर्व रेलवे तथा 9 अक्टूबर को एआईआरपीएफ, पश्चिम रेलवे की चर्चित, मुंबई में हुई जोनल कार्य-समितियों की बैठकों में आरपीएफ प्रशासन के गैर-वाजिब आदेशों पर भारी आक्रोश देखा गया. इन सभी बैठकों में न सिर्फ एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा शामिल हुए, बल्कि उन्हें सुनने के लिए बड़ी संख्या में आरपीएफ कर्मी भी उपस्थित थे. रांची में जहां झारखंड विधानसभा के अध्यक्ष सहित कई स्थानीय सांसद एवं विधायक उपस्थित थे, वहीं हावड़ा में रेलवे पर स्थाई संसदीय समिति के चेयरमैन और पूर्व रेलमंत्री दिनेश त्रिवेदी की उपस्थिति प्रमुख रूप से उल्लेखनीय रही. इसके अलावा भी सभी जोनल एवं मंडल मुख्यालयों में वहां के जोनल और मंडल पदाधिकारी बैरकों में आरपीएफ कर्मियों के साथ बैठकों में उन्हें धैर्य बनाए रखने और गलत आदेशों पर विचलित नहीं होने के लिए जागरूक कर रहे हैं. उपरोक्त सभी बैठकों में एआईआरपीएफ के महामंत्री श्री झा ने जहां

इस बात को पुरजोर तरीके से दोहराया कि रेलवे में एकीकृत सुरक्षा व्यवस्था स्थापित किए बिना रेलवे को होने वाले व्यापक नुकसान को नहीं रोका जा सकता है. उन्होंने कहा कि रेलवे के दायरे में होने वाले अपराधों की जिम्मेदारी राज्य सरकारें अपने ऊपर नहीं लेती हैं और न ही माल एवं यात्रियों को होने वाली क्षति की भरपाई करती हैं. उन्होंने कहा कि रेलवे में कानून-व्यवस्था की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की नहीं, बल्कि केंद्र सरकार की है. उन्होंने इस विषय के समस्त कानूनी पहलुओं पर विस्तार से प्रकाश डाला. रांची में विधान सभा अध्यक्ष और स्थानीय सांसदों-विधायकों सहित हावड़ा में दिनेश त्रिवेदी ने भी श्री झा के विधिवत उल्लेखों का समर्थन किया और इस विषय को संसद में उठाने तथा सम्पूर्ण सहयोग करने का भरोसा दिलाया है. श्री झा ने कहा कि किसी भी बल सदस्य को परेशान होने की जरूरत नहीं है. उन्होंने आरपीएफ कर्मियों से कहा है कि किसी भी बल सदस्य को प्रशासन के गैर-कानूनी आदेशों का पालन नहीं करना चाहिए. इसके लिए यदि आवश्यकता पड़ती है तो अदालत का सहारा लिया जाना चाहिए. उन्होंने आश्चर्य व्यक्त किया कि एसोसिएशन उनका हरसंभव मदद करेगा और उनका किसी प्रकार का कोई नुकसान नहीं होने दिया जाएगा. उन्होंने कहा कि वर्तमान डीजी/आरपीएफ तीन महीने बाद सेवानिवृत्त होने जा रहे हैं, तथापि वह कुछ ऐसा करके जाना चाहते हैं कि आरपीएफ और आरपीएसएफ में फूट पड़ जाए और हम हमेशा आपस में लड़ते रहें.

2004 बैच के आईआरएसईई एवं आईआरएसएसई अधिकारियों का कन्फर्म जेएजी पैनल शीघ्र जारी होगा



दिल्ली : इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स एसोसिएशन (आईआरपीओए) का एक प्रतिनिधि मंडल ने 12 अक्टूबर को महामंत्री एम. सी. यादव (डिप्टी सीएसटीई/आरई) के नेतृत्व में मॅबर इलेक्ट्रिकल, रेलवे बोर्ड नवीन टंडन से मुलाकात किया और उनसे वर्ष 2004 बैच के आईआरएसईई एवं आईआरएसएसई अधिकारियों को जेएजी में कन्फर्म किए जाने की प्रक्रिया को गति देने का अनुरोध किया. मॅबर इलेक्ट्रिकल श्री टंडन ने प्रतिनिधि मंडल को आश्चर्य व्यक्त किया है कि वे इस मामले में व्यक्तिगत रूप से ध्यान देकर इस प्रक्रिया को शीघ्र पूरा करवाएंगे. श्री यादव ने भी उम्मीद जाहिर की है कि इस मुलाकात के बाद उक्त दोनों सेवाओं के कन्फर्म पैनल जल्दी ही जारी कर दिए जाएंगे. प्रतिनिधि मंडल में उत्तर रेलवे के डिप्टी सीएसटीई आर. एन. भारती और एसोसिएशन के मुख्य सलाहकार एस. के. बंसल भी शामिल थे.

सबार्डिनेट इंजीनियरों को 'राजपत्रित' दर्जा दिया जाना चाहिए

गोरखपुर : 'पूर्वोत्तर रेलवे अभियंता संघ' की पहली सर्वसाधारण बैठक 4 अक्टूबर को गोरखपुर में संपन्न हुई. बैठक की अध्यक्षता अखिल भारतीय रेल अभियंता महासंघ (एआईआरईएफ) के अध्यक्ष इंजी. एम. संजीब कुमार ने की. इस अवसर पर रेल



पूर्वोत्तर रेलवे अभियंता संघ की बैठक संपन्न

अभियंताओं के कार्य और वेतन सम्बंधी विसंगतियों तथा उनके साथ हो रहे अन्याय पर विस्तार से चर्चा की गई. इंजी. संजीब कुमार ने कहा कि भारत सरकार के वर्ष 2009 में प्रकाशित गजट नोटिफिकेशन के पैरा 605 के अनुसार रेलवे के सभी सबार्डिनेट इंजीनियरों को 'राजपत्रित' (ग्रुप 'बी') का दर्जा दिया जाना

चाहिए. उन्होंने कहा कि उनकी यह मांग काफी लम्बे समय से लंबित है और रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठन सिर्फ पत्राचार के अलावा इस विषय पर कुछ नहीं कर रहे हैं.

इंजी. संजीब कुमार ने आगे कहा कि इंजीनियरों को श्रमिक संगठनों से सम्बद्ध नहीं किया जाना चाहिए. इस विषय पर भी पिछले दो वेतन आयोगों सहित रेलवे की कई समितियों ने भी सिफारिश की है. उन्होंने कहा कि

केंद्र सरकार के अन्य विभागों के अभियंताओं की ही भांति अपनी समस्याओं को उचित फोरम पर रखने के लिए रेल अभियंताओं को भी एक अलग मंच मिलना चाहिए. इस अवसर पर उन्होंने मांग की कि एआईआरईएफ को भारत सरकार (रेल मंत्रालय) द्वारा मान्यता दी जानी चाहिए. उन्होंने कहा कि यदि रेलवे में संरक्षा और सुरक्षा को सुनिश्चित किया जाना है, तो रेल अभियंताओं के महासंघ को मान्यता देने के साथ ही

उन्हें अविलंब राजपत्रित दर्जा दिया जाना चाहिए. इस बैठक में पूर्वोत्तर रेलवे के लगभग 200 अभियंता उपस्थित थे. इस अवसर पर एआईआरईएफ के कार्यकारिणी सदस्य और आरडीएसओ अभियंता संघ के महामंत्री इंजी. एस. के. पांडेय (एसएसई) ने भी अपने वक्तव्य में एआईआरईएफ को मान्यता दिए जाने और रेल अभियंताओं को राजपत्रित दर्जा देने की मांग की तथा एकजुट होकर संगठन को मजबूत बनाए जाने की बात कही. इस अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे अभियंता संघ के पदाधिकारियों का चुनाव भी कराया गया. जिसमें इंजी. डी. सी. श्रीवास्तव को अध्यक्ष, इंजी. रामानुज राय को महामंत्री, इंजी. जेड. यू. सिद्धीकी को कार्याध्यक्ष, इंजी. मनोज कुमार श्रीवास्तव को वित्त सचिव तथा इंजी. आर. के. मिश्रा, इंजी. पी. के. दुबे और इंजी. शैलेंद्र कुमार आदि को कार्यकारिणी सदस्य चुना गया.



सुरेश त्रिपाठी

बिहार चुनाव के बाद रेलमंत्री सुरेश प्रभु को रेल मंत्रालय से हटाकर 'नीति आयोग' में देश के विकास की नीतियां बनाने के लिए बैठाया जा सकता है, जिसके लिए वह ज्यादा उपयुक्त साबित हो सकते हैं।

5 अक्टूबर को 'रेलवे समाचार' पोर्टल पर 'बिहार चुनाव के बाद रेल मंत्रालय से बाहर हो सकते हैं सुरेश प्रभु' शीर्षक से प्रकाशित खबर के बाद अब इस बात की चर्चा पूरी भारतीय रेल में होने लगी है। सुरेश प्रभु को रेल मंत्रालय से हटाए जाने की बात उसी दिन तय हो गई थी जब गत दिनों राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ (आरएसएस) की दिल्ली में हुई चिंतन बैठक में रेलवे के दोनों मंत्रियों की कार्य-प्रणाली का गहन विश्लेषण किए जाने के साथ ही दोनों को काफी लताड़ भी लगाई गई थी।

यह तो बहुत स्पष्ट है कि पिछले डेढ़-पौने दो साल के दरम्यान रेलवे को बहुत नुकसान हुआ है। इस दौरान लगभग हर हफ्ते कहीं न कहीं बड़ी रेल दुर्घटना हुई है। इसके अलावा जब मोदी सरकार केंद्र की सत्ता में आई थी, तब नौकरशाही में बहुत दहशत थी। इस दहशत को तब और बल मिला था, जब डी. वी. सदानंद गौड़ा फेल हुए और उन्हें रेल मंत्रालय से हटा दिया गया था। श्री गौड़ा के बाद सुरेश प्रभु के आने पर भी लोगों में काफी डर था कि यह एक ईमानदार आदमी हैं और चूँकि प्रधानमंत्री रेलवे के चहुंमुखी विकास को लेकर काफी गंभीर हैं और वही इन्हें आयात करके लाए हैं, इसलिए यह रेलवे में कुछ अलग अवश्य कर पाएंगे। रेल मंत्रालय का पदभार संभालने के तुरंत बाद श्री प्रभु ने रेलवे के कुछ बेहद ईमानदार अधिकारियों को बुलाकर उनके साथ गंभीर विचार-विमर्श किया था कि रेलवे को कैसे आर्थिक तंगी से उबारकर पुनः द्रुत गति विकास की पटरी पर लाया जाए। इसी विचार के अंतर्गत उन्होंने रेलवे के प्रतिभा-संपन्न युवा अधिकारियों से उनके विचार भी आमंत्रित किए थे। उनके इस आह्वान पर सैकड़ों ईमानदार और कर्तव्यनिष्ठ रेल अधिकारियों ने अपने लिखित सुझाव रेल मंत्रालय में एक विशेष अधिकारी के पास जमा भी करवाए थे। मगर जैसे-जैसे श्री प्रभु अरुणेंद्र कुमार जैसे चालबाजों की गिरफ्त में आते गए, वह अपने घोषित उद्देश्य से न सिर्फ दूर होते गए, बल्कि भटकते भी गए। जिस सीआरबी को सुरेश प्रभु ने अपने सामने बैठे एक ईमानदार अधिकारी के रहते अपने चेम्बर में बैठने तक के लिए नहीं कहा था, वही सीआरबी अगले पंद्रह दिनों में उन्हें ऐसे मोड़ने में कामयाब हो गया था, कि उसने न सिर्फ उनसे अपने एक्सटेंशन की सिफारिश करवा ली थी, बल्कि अपने मन-मुताबिक रेलवे बोर्ड और जोनों में सभी उच्च पदों पर पोस्टिंग भी करवाने में कामयाब हो गया था। इस खास अधिकारी के बताए कई सुझावों ने श्री प्रभु को काफी प्रभावित किया था। उससे विस्तृत प्रजेंटेशन भी लिया था और उसके हर सुझाव पर श्री प्रभु ने खुद एक-एक नोट भी नीचे भेजा था। लेकिन श्री प्रभु को यह नहीं मालूम था कि नोट भेजने से हर काम में सरकारीपन आ जाएगा और हर चीज का सरकारीकरण हो जाएगा। वही हुआ भी। इसके साथ ही जो प्रभु उस जैसे ईमानदार अधिकारियों से लगातार विचार-विमर्श कर रहे थे, वही प्रभु अरुणेंद्र कुमार की गिरफ्त में आते ही उस जैसे सभी ईमानदार अधिकारियों से किनारा कर लिए थे। रेलमंत्री का पदभार संभालने के मात्र पंद्रह दिन में ही अरुणेंद्र कुमार ने श्री प्रभु को अपने कब्जे में ले लिया था। इसी के चलते उन्होंने श्री प्रभु से अपने मन-मुताबिक जीएम/उ.रे. सहित सभी जोनल रेलों में जीएम की और मेंबर इलेक्ट्रिकल सहित रेलवे बोर्ड में मेंबर्स की पोस्टिंग कराने सफल हो गए। सभी को ज्ञात है कि वर्तमान जीएम/उ.रे. वही हैं, जो टॉयलेट पेपर कांड में सबसे बड़े गुनहवार थे। श्री प्रभु ने न सिर्फ अरुणेंद्र कुमार के मन-मुताबिक सारी पोस्टिंग क्लियर कर दी थीं, बल्कि उन्होंने सीआरबी पद पर उनके एक्सटेंशन (सेवा विस्तार) की भी सिफारिश कर दी थी, जिसे प्रधानमंत्री एक बार पहले ही रिजेक्ट कर चुके थे। वास्तव में सुरेश प्रभु का पतन यहीं से शुरू हो गया था। उसी दिन से रेल अधिकारियों को इस बात का पूरा अंदाजा लग गया था कि यह रेलमंत्री अब कुछ नहीं कर पाएगा।

दुर्घटना से देर भली

इसके बाद अपनी ईमानदारी और सीधेपन के चलते श्री प्रभु यह कहते रहे कि मैं बाहर कहीं मकान नहीं लूंगा, रेलवे के रेस्ट हाउस में ही रह लूंगा। उन्हें यह नहीं मालूम था कि रेलवे के घाघ नौकरशाह उन्हें पुदीने के झाड़ पर चढ़ा रहे हैं। रेलवे के इन घाघ नौकरशाहों ने पहले उन्हें डीएफसी के ऑफिसर्स रेस्ट हाउस में रखा, फिर कुछ दिनों तक रेलवे के एक ऑफिसर्स रेस्ट हाउस में ले गए और अंततः दिल्ली की एस. पी. मार्ग स्थित रेलवे ऑफिसर्स कॉलोनी के बंगला नं. 9 में ले जाकर उन्हें टिका दिया। श्री प्रभु अपने सीधे और भोलेपन में रहे, जबकि घाघ रेल अधिकारियों ने इस बात को धीरे-धीरे लीक करना शुरू कर दिया कि रेलमंत्री ने उस बंगले के रंग-रोगन और फर्नीचर आदि पर रेलवे के डेढ़ से पौने दो करोड़ रुपए खर्च करवा दिए हैं। यह बातें जैसे ही दिल्ली की राजनीतिक हवाओं में तैरने लगीं, वैसे ही मंत्री जी सुरक्षात्मक (संकुचित) होते चले गए।

इसे एक संयोग ही कहा जाएगा कि जिस बोर्ड में मंत्री जी ने अरुणेंद्र कुमार की सलाह पर आनन-फानन में नियुक्तियां की थीं, उन्हें नहीं मालूम था कि आगे चलकर उन्हें ऐसा बोर्ड मिलेगा, जिसके लगभग सभी मेंबर नकारे और अकर्मण्य होंगे, उन्हें रेलवे की गहरी समझ भी नहीं होगी। बोर्ड के लगभग सभी मेंबर ऐसे हैं, जो अब तक जहां भी रहे हैं, वहां सिर्फ बरबादी ही हुई है। वह जहां भी जिस भी जोन में जीएम रहे हैं, यदि वहां का रिकॉर्ड देखा जाए, तो पता चलता है कि जोन कैसे डूबे हैं और वहां स्टाफ वेलफेयर को पद-दलित करके हर तरफ सिर्फ भ्रष्टाचार का नंगा-नाच ही हुआ है। चूँकि रेलमंत्री श्री प्रभु एक ईमानदार व्यक्ति हैं, और यह भी सर्वज्ञात है कि ईमानदार व्यक्ति की सबसे बड़ी कमजोरी 'चापलूसी' होती है। श्री प्रभु भी रेलवे के घाघ नौकरशाहों की चापलूसी का शिकार होते चले गए हैं।

हालांकि पूर्व रेलमंत्री नीतीश कुमार को ईमानदार माना जाता था, वह भी खूब चापलूसी पसंद करते थे, मगर वह शांति भी थे, इसलिए चापलूस रेल अधिकारियों से अपना काम करवा ले जाते थे। परंतु श्री प्रभु चूँकि ईमानदार होने के साथ ही सीधे-सादे भी हैं, इसलिए वह रेल अफसरों की चापलूसी को समझ नहीं पाए और उनका शिकार हो गए हैं। इसके अलावा श्री प्रभु को अपने मंत्री सेल में जो बतौर ओएसडी, ईडी/पीजी, पीएस/एपीएस आदि मिले हैं, उन्हें भी रेलवे की कोई जानकारी नहीं है। अधिकचरे हैं। वह या तो अन्य मंत्रालयों में थे, या फिर विदेशों में रहकर भारत सरकार की सेवा ज्यादा करते रहे। वह मंत्री को एडवाइस देते रहे और एक-एक लेटर पर 25-25 पॉइंट्स लिखकर उसकी 100-100 झेरॉक्स प्रतियां बनवाकर अपने नीचे वालों को भेजते रहे। अब तक यह स्पष्ट हो चुका था कि इस मंत्री के रहते करना कुछ नहीं है, सिर्फ नाटकबाजी और चापलूसी से ही सारा काम चल जाएगा। एक समय यह अफवाह भी उड़ी थी कि कुछ जोनल जीएम और रेलवे बोर्ड से कुछ पुराने लोगों को हटाया जाने वाला है, बायोमेट्रिक अटेंडेंस सिस्टम लगा दिया गया था। इससे रेलवे बोर्ड और जोनों में काफी दहशत फैली थी। लेकिन मार्च-अप्रैल आते-आते यह भी स्पष्ट हो गया कि श्री प्रभु किसी मामूली क्लर्क को भी इधर से उधर नहीं कर पाए, घाघ रेल अधिकारियों ने श्री प्रभु की काबिलियत की अंतिम परीक्षा तब ली, जब उन्होंने 'रेल पखवाड़ा' मनवाया; जिसकी हंसी रेलवे का चपरासी भी उड़ता देखा गया। यहां तक आते-आते रेल अधिकारियों ने रेलमंत्री को साउंड-कैमरा-एक्शन और पब्लिसिटी की लत लगा दी। श्री प्रभु अपनी कथित उपलब्धि का छोटा से छोटा एसएमएस भी प्रधानमंत्री को फॉरवर्ड करने लगे। जबकि रेलवे ऐसा विभाग है ही नहीं, जहां अनावश्यक पब्लिसिटी का दिखावा किया जाए। रेलवे में यदि जमीनी स्तर पर आपकी पकड़ मजबूत नहीं है, तो सब कुछ धराशाई होने लगेगा और स्थितियां आपके काबू से बाहर चली जाएंगी। नतीजा यह हुआ कि आए दिन कहीं न कहीं गाड़ियां गिरने लगीं, लगातार गाड़ियां लेट होने लगीं, और रेलवे की व्यवस्था पर सवाल उठने लगे। पीएमओ सहित

प्रधानमंत्री ने भी इसे लेकर कई बार सार्वजनिक रूप से अपनी नाराजगी व्यक्त की। रेलवे के लोगों को यह तक कहते सुना गया कि रेलवे को हम भी पिछले 20-25 सालों से देख रहे हैं, मगर आज तक इतना बड़ा सार्वजनिक नाटक रेलवे में नहीं किया गया था। हद तो तब हो गई जब श्री प्रभु ने इसके लिए सभी जोनल महाप्रबंधकों को अपने लेटरहेड पर व्यक्तिगत रूप से बधाई और धन्यवाद संदेश भेजे। तब रेलवे के लोगों को पूरी तरह से यह समझ में आ गया कि इस रेलमंत्री को रेलवे के बारे में न कुछ पता है, न कोई पकड़ है, न कोई समझ है, और न ही इसके वश की बात है।

इसीलिए तब तक रेलवे के सभी श्रमिक संगठनों के भी स्वर बदल चुके थे और अधिकारी भी पूरी तरह से आश्वस्त हो चुके थे कि श्री प्रभु कुछ नहीं कर पाएंगे। जहां भी श्री प्रभु निरीक्षण के लिए जाते थे, वहां इसकी सूचना दो-तीन दिन पहले ही पहुंच जाती थी कि मंत्री निरीक्षण के लिए आ रहा है। तब वहां सफेद पावडर और फिनायल आदि छिड़क कर उनका निरीक्षण करवा दिया जाता था। श्री प्रभु फेसबुक, ट्विटर और मोबाइल ऐप आदि की पब्लिसिटी का शिकार होकर रह गए, जबकि रेलवे के एक अदने से कर्मचारी को भी यह मालूम है कि इन सबसे रेलवे को नहीं चलाया जा सकता है। इसके अलावा घाघ रेल अधिकारियों ने मंत्री जी को देश भर के दर्शनीय स्थलों का भ्रमण करवाना और इस बहाने उसने मन-माफिक फाइलों पर हस्ताक्षर करवाना जारी रखा।

अब यह पूरी तरह से देशहित में ही है कि प्रधानमंत्री ने श्री प्रभु को रेल मंत्रालय से हटाने का मन बना लिया है। आगे आने वाले सर्दी के मौसम में पूरी रेलवे पर भयंकर रूप से रेल पटरियां सिंक होंगी, तड़केंगी, टूटेंगी, और भीषण रेल दुर्घटनाएं होंगी। यदि श्री प्रभु तब तक रेलमंत्री बने रहते हैं, तब यही घाघ रेल अधिकारी उनकी बहुत छीछालेदर करवाएंगे। तब जैसे ही रेल प्रशासन धराशाई होगा, सभी विभागों की खुलेआम लूट चालू हो जाएगी। इसके कई उदाहरण विस्तार से दिए जा सकते हैं। ऐसे में रेलवे का जो सबसे बड़ा आर्टिफीसियल डिपार्टमेंट है, वह बजाय गाड़ियां चलाने और लोगों से काम करवाने के दाएं-बाएं गाड़ियां रद्द करनी शुरू कर देता है। इटारसी आरआरआई कांड तो इसका सिर्फ एक छोटा उदाहरण भर है। इसकी वजह से जो हजारों गाड़ियां रद्द हुई थीं, वह तो हुई ही थीं, यदि प्रत्येक जोन से देखा जाए कि इटारसी कांड की वजह से कितनी गाड़ियां रद्द हुई हैं, तो पिछले पांच सालों में सबसे ज्यादा गाड़ियां इसी दौरान रद्द हुई हैं। गाड़ियां चलाने का सबसे आसान काम यही है कि गाड़ियां ही रद्द कर दी जाएं। यदि इसी बात की जांच कर ली जाए कि जून-जुलाई में कुल कितनी गाड़ियां जोन वाइज रद्द हुईं, जिनका इटारसी से कोई संबंध नहीं था, तो गाड़ी परिचालन की सारी कलाई स्वयं ही खुल जाएगी।

इस दरम्यान रेलवे ने 15 करोड़ यात्री खोए हैं, ऐसे में रेलवे तो डूब रही है। अब आगे सर्दियों में कोहरे का मौसम आने वाला है। यदि अगले एक-डेढ़ महीने में गंभीर कदम नहीं उठाए गए, तो वैसी ही भीषण रेल दुर्घटनाएं होंगी, जैसी नीतीश कुमार के समय हर हफ्ते हो रही थीं। इसके अलावा श्री प्रभु ने इटारसी सहित अब तक हुईं तमाम बड़ी रेल दुर्घटनाओं के लिए आज तक किसी भी रेल अधिकारी की जिम्मेदारी तय नहीं की है। उनकी नाक के नीचे इटारसी जैसी भीषण दुर्घटनाओं, जिनमें रेलवे को हजारों करोड़ रुपए का नुकसान हुआ, की जांच के नाम पर लीपापोती की जा रही है। रेलयात्रियों, रेल संपत्तियों और सभी रेल परिसरों की सुरक्षा-संरक्षा भगवान भरोसे हो गई है। जबकि उनकी नासमझी के चलते पूर्व डीआरएम/कोटा जैसे कुछ ईमानदार रेल अधिकारी अपने पूरे सेवाकाल में पहली बार किसी भ्रष्ट और कदाचारी की झूठी करतूत के चलते लांछन का शिकार हुए हैं। उपरोक्त सभी बातों का आकलन आरएसएस की चिंतन बैठक में भी किया गया था। तब रेलवे के दोनों मंत्रियों को उनकी कार्य-प्रणाली को लेकर बहुत बुरी तरह से लताड़ लगाई गई थी। बड़े मंत्री जी यानि सुरेश प्रभु को तो लोगों ने यह मानकर दरकिनार कर

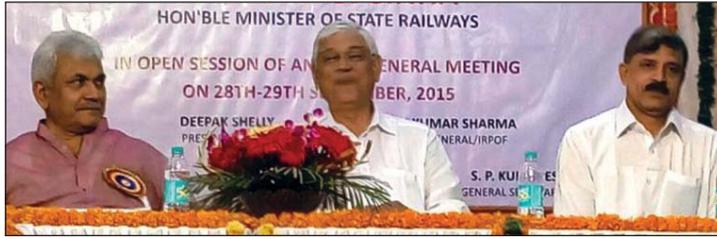
दिया है कि उनके वश की कोई बात नहीं है। सुरेश प्रभु ने मंत्री के तौर पर अपनी समस्त जिम्मेदारियों से पल्ला झाड़ लिया, इसे भी उनकी सबसे बड़ी कमतरी के रूप में देखा जाना चाहिए। सारे वित्तीय अधिकार जोनल महाप्रबंधकों को और उनके नीचे एचओडी/पीएचओडी को सौंप दिए। इसके अलावा अधिकारियों के ट्रांसफर/पोस्टिंग/प्रमोशन और टेंडर्स के अधिकार छोटे मंत्री को सौंपकर सिर्फ स्वयं को पाक-साफ रखने का दिखावा करते हुए रेलवे के किसी भी प्रशासनिक सुधार अथवा कामकाज पर कोई ध्यान नहीं दिया। उन्हें शायद यह मुगालता रहा होगा कि मंत्री होना ही पर्याप्त है, जबकि रेलवे के घाघ अधिकारियों की सबसे बड़ी खासियत यही रही है कि वे अधिकारविहीन मंत्री की चापलूसी तो खूब करते हैं, मगर उसे भजते नहीं हैं।

जबकि छोटे मंत्री जी यानि मनोज सिन्हा को एक जाति विशेष के रेल कर्मचारियों और अधिकारियों की ट्रांसफर/पोस्टिंग तथा प्रशासनिक कामकाज में हस्तक्षेप करने से ही फुर्सत नहीं है। वह इसी बात से अत्यंत मगन रहते हैं कि लोग उनकी बात करते हैं, उनका नाम लेते हैं, उन्हें हर कार्यक्रम में बुलाया जाता है। जबकि नियम और कानून की जानकारी दिए जाने के बावजूद वह किसी बोर्ड मेंबर अथवा अधिकारी को सामने बुलाकर उससे यह पूछने की हिम्मत नहीं जुटा पाते हैं कि उसने ऐसा क्यों किया? पूरी भारतीय रेल पर चौतरफा सुरक्षा और संरक्षा खतरे में है। जहां तहां गाड़ियां में लूट-खसोट हो रही है। छेड़छाड़, बलात्कार और डकैती की भी दर्जनों घटनाएं हो चुकी हैं। लगभग सभी यात्री गाड़ियों में हाकर्स-बेगर्स की भरमार हो रही है। तमाम डिंबोरेबाजी के बावजूद रेलयात्रियों को उनकी मन-पसंद का खाना उपलब्ध नहीं हो रहा है। ओवर चार्जिंग और भ्रष्टाचार का चौतरफा बोलबाला है। तथापि सर्वाधिकार संपन्न छोटे मंत्री जी ऐसे हाव-भाव का प्रदर्शन कर रहे हैं जैसे वह सर्वज्ञाता हैं। जबकि कई-कई ज्ञान के जरिए कानून की पुख्ता जानकारी दिए जाने के बावजूद डीजी/आरपीएफ को बुलाकर उन्हें आरपीएफ से आरपीएसएफ में आरपीएफ कर्मियों के तबादले का गैर-कानूनी फरमान वापस लेने का आदेश देने की उनकी हिम्मत नहीं हो रही है। यहीं पर यह कहा जा सकता है कि रेलवे के घाघ अफसरों को यह बखूबी मालूम रहता है कि कौन सा मंत्री ज्यादा सक्रिय और प्रभावी है, वह उसी के इर्द-गिर्द मंडराने लगते हैं। यही वजह है कि अब छोटे मंत्री जी की चापलूसी में ज्यादातर रेल अधिकारी रहने लगे हैं। उन्होंने सुरेश प्रभु को दरकिनार कर दिया है।

इसीलिए कहा गया है कि दुर्घटना से देर भली। सुरेश प्रभु को रेल मंत्रालय से हटाए जाने का निर्णय देशहित और रेलहित में है। भले ही डेढ़-दो साल खराब हो गए, मगर प्रधानमंत्री को भी अब यह समझ में आ गया है कि रेलवे गलत हाथों में है और सुरेश प्रभु को रेल मंत्रालय सौंपा जाना उनका एक गलत फैसला था। इससे प्रधानमंत्री की दूरदृष्टि और प्रशासनिक कुशलता का भी पता चलता है कि समय रहते उन्होंने रेलवे की सही स्थिति को भांप लिया है। इससे यह भी पता चलता है कि प्रधानमंत्री की नजर हर चीज पर और हर तरफ है। श्री प्रभु की बची-खुची कलाई तब और खुल गई जब उन्होंने अत्यंत ईमानदार, कर्मठ और कर्तव्यनिष्ठ अश्वनी लोहानी जैसे वरिष्ठ रेल अधिकारी को दरकिनार करके एक तो-प्रोफाइल अधिकारी को अचानक उठाकर रेलवे बोर्ड का सेक्रेटरी बना दिया। हालांकि प्रधानमंत्री ने श्री लोहानी को एयर इंडिया/इंडियन एयर लाइन्स का सीएमडी बनाकर सीआरबी से भी ऊंचा ओहदा दे दिया है। मगर इससे उन्हें रेलवे के बड़े और छोटे दोनों मंत्रियों के कद और निर्णय लेने की उनकी क्षमता का भी पता चल गया है। रेलवे में काबिल, कर्मठ, ईमानदार और कर्तव्यनिष्ठ अधिकारियों की कोई कमी नहीं है, कमी है तो सिर्फ उनको सक्षम नेतृत्व देने की। यदि उन्हें राजनीतिविहीन सही नेतृत्व मिल जाए, तो यह अधिकारी भारतीय रेल को चीन से भी आगे ले जा सकते हैं। खबर यह भी है कि प्रधानमंत्री फिर से एक ईमानदार नेता का पश्चिम बंगाल से आयात करने जा रहे हैं। एक बार फिर से आयातित नेता को रेल मंत्रालय की बागडोर सौंपी जा सकती है। यदि वास्तव में प्रधानमंत्री ऐसा कर पाने में सफल होते हैं, तो यह कहा जा सकता है कि भारतीय रेल के 'अच्छे दिन' आने वाले हैं।

पूर्वोत्तर रेलवे की गलती का भारी खामियाजा भुगत रहा है पूरा ग्रुप 'बी' अधिकारी वर्ग

मुंबई ब्यूरो : भारतीय रेल के करीब 9,500 ग्रुप 'बी' अधिकारियों का यह दुर्भाग्य है कि आज उनके पास नेतृत्व का भारी आभाव पैदा हो गया है। जबकि एक व्यक्ति की धूर्ततापूर्ण चालबाजी का शिकार होकर रह गया है भारतीय रेल का यह ग्रुप 'बी' अधिकारी वर्ग, जो कि सिर्फ अपने निजी फायदे के लिए न सिर्फ फेडरेशन का, बल्कि लगभग सभी जोनल ग्रुप 'बी' संगठनों का इस्तेमाल कर रहा है। उपरोक्त परिदृश्य के दर्शन 28-29 सितंबर को सीएसटी ऑडिटोरियम, मध्य रेलवे, मुंबई में हुई इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) की सर्वसाधारण चुनावी सभा में भी हुए हैं। जहां उपाध्यक्ष पद पर अपने उम्मीदवार के न जीत पाने पर इरपोफ का तथाकथित एडवाइजर न सिर्फ फुक्का फाइंडर रोने की ड्रामेबाजी करता दिखा, बल्कि एक सामान्य लेट-लतीफी के लिए मेजबान सीआरपीओएफ के प्रमुख पदाधिकारी के ही खिलाफ जीएम/म.रे. से शिकायत करने में भी कोई गुरेज नहीं किया। तथापि यह इस बार अपने साथ ही अब एक और सेवानिवृत्त अधिकारी को फेडरेशन का एडवाइजर बनवाने में भी यह व्यक्ति कामयाब रहा। 29 सितंबर को हुए फेडरेशन के 24 कार्यकारिणी सदस्यों के चुनाव में सिर्फ एक उपाध्यक्ष पद पर वोटिंग की नौबत तब आई, जब अचानक ईसीआरपीओएफ के अध्यक्ष एच. सी. यादव ने अपना नामांकन दाखिल कर दिया। तमाम मान-मनौव्वल के बावजूद जब श्री यादव नहीं माने, तब यह उनके खिलाफ खूब प्रचार करके एसएमएस



द्वारा अपने उम्मीदवार को जिताने की अपील करता देखा गया। जबकि मात्र एक एडवाइजर होने के नाते उसे फेडरेशन की ऐसी तमाम गतिविधियों से निर्लिप्त रहना चाहिए था। इसकी तमाम विरोधी कोशिशों के बावजूद जब एच. सी. यादव भारी बहुमत से जीत गए, तब इसने 'ओढ़री मेहरिया' की तरह फुक्का फाइंडर रोना शुरू कर दिया, जिससे उपस्थित अधिकारियों की सहानुभूति हासिल की जा सके।

खुले सत्र में रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा के साथ मंच पर मध्य रेल के महाप्रबंधक एस. के. सूद भी उपस्थित थे। सत्र की समाप्ति पर जब यह लोग लंच टेबल पर पहुंचे, वहां खाना ही नहीं लगा था। ऐसे में रेल राज्यमंत्री तो किसी अन्य कार्यक्रम में जाने की बात कहकर रुखसत हो गए, जबकि लिहाजवश श्री सूद लंच के बाद ही गए। इस दरम्यान अपनी कुत्सित आदत के अनुरूप ड्रामेबाज एडवाइजर ने श्री सूद से कैटरिंग सर्विस की शिकायत कर दी। एडवाइजर को इस बात का भान नहीं रहा कि जिस कैटरिंग सर्विस की शिकायत इसने जीएम से की, उसके इंचार्ज डिप्टी सीसीएम/पीएस और मेजबान सीआरपीओए

के अध्यक्ष आर. बी. दीक्षित ही हैं। एनईआरपीओए के महामंत्री जी. पी. प्रभाकर ने 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए बहुत स्पष्ट शब्दों में स्वीकार किया है कि उनकी गलती का बहुत बड़ा खामियाजा आज पूरे ग्रुप 'बी' वर्ग को भुगतना पड़ रहा है। उल्लेखनीय है कि पूर्व रेलवे के तत्कालीन महामंत्री डी. एन. वर्मा की सेवानिवृत्ति के बाद श्री प्रभाकर को पटाकर ही दो साल पहले आदतन नौटंकीबाज यह पूर्व रेल अधिकारी प्रमोटी फेडरेशन का एडवाइजर बनने में कामयाब हुआ था। एडवाइजर बनने के बाद यह फेडरेशन के नाम पर रेल भवन स्थित फेडरेशन के दफ्तर का इस्तेमाल कुछ निजी कंपनियों की लायजनिंग (दलाली) के लिए करता रहा है और अब आगे तीन साल तक फिर से यही करेगा। श्री प्रभाकर के साथ ही श्री दीक्षित और अन्य कई वर्तमान जोनल पदाधिकारी भी अब इस बात को स्वीकार कर रहे हैं कि इस एक व्यक्ति की वजह से फेडरेशन सहित ग्रुप 'बी' अधिकारियों की छवि को भी काफी नुकसान हो रहा है। इसलिए वे एडवाइजर की इस गलत परंपरा को समाप्त किए जाने के बारे में फेडरेशन की बैठकों में चर्चा करेंगे।

उ.रे. निर्माण संगठन द्वारा कॉन्ट्रैक्टर्स को दिए जा रहे हैं अनावश्यक रेड्स

दिल्ली : उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा टेंडर (नं. 59ए-एसीएस/डिप्टीसीई/सी-11/सीएसबी, दि. 17.09.2014) के अंतर्गत आर्य नगर एवं सेन रेलवे कॉलोनी, गाजियाबाद में 50 यूनिट टाइप-2 एवं 4 यूनिट टाइप-3 स्टाफ क्वार्टर का निर्माण कराया जा रहा है। इनमें से 32 क्वार्टर चार मंजिले और 22 क्वार्टर एक-दो मंजिले के हैं। यह क्वार्टर मेरठ-मुजफ्फरनगर डबलिंग

कोड क्रम संख्या 081280 के अनुसार 1.25 एमएम की हिनेस जांब, लॉक जांब, बीड्स की कमर्शियल माइल्ड स्टील शीट्स से बने प्रेस्ड स्टील डोर फ्रेम्स और 50 एमएम x 25 की एमएम माइल्ड स्टील एंगल सेक्शन अथवा 1.25 एमएम की प्रेस्ड क्वार्टर का निर्माण माइल्ड स्टील वेल्डेड बेस टाईज अथवा रिजिडली फिक्स्ड मैकेनिकल मीन्स या 25 एमएम मोटार गार्ड के साथ स्टील बट हिनेस सहित स्प्लिट एन्ड टेल जांब, लॉक स्टाइक प्लेट,

बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार की आशंका

प्रोजेक्ट के तहत बनाए जा रहे हैं। टेंडर के अनुसार इनकी कुल लागत 675.43 लाख है। परंतु इनमें लगने वाले मटेरियल की लागत उत्तर रेलवे की 'एकीकृत मानक दर अनुसूची - कार्य एवं सामग्री-2010' के अनुसार दी जा रही है। यह दरें सीपीडब्ल्यूडी के 'दिल्ली शेड्यूल ऑफ रेट्स - 2012' से हजार गुना से भी ज्यादा हैं। जबकि उसी मटेरियल की वर्तमान दरें 250 रु. के आसपास चल रही हैं। कर्मचारियों का कहना है कि इस निर्माण कार्य में बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार हो रहा है और सम्बंधित अधिकारी एवं कांटेक्टर मिलकर रेलवे को लूट रहे हैं। उनका कहना है कि रेलवे विजिलेंस तो लगभग पूरी तरह नाकारा साबित हो रहा है। ऐसे में इसकी जांच कौन करेगा?

उत्तर रेलवे की 'एकीकृत मानक दर अनुसूची - कार्य एवं सामग्री-2010' के

स्पेसिफाइड शॉक अब्सोर्बर्स, इंजीनियर-इंचार्ज द्वारा निर्देशित सरफेस की प्री-ट्रीटमेंट के बाद अप्रूव्ड स्टील प्राइमर की कोटिंग आदि की दर कोड क्रम संख्या 081281, प्रोफाइल-ए (105 एमएम x 60 एमएम) सिंगल रिबेट, प्रति मीटर 1802.09 रु., कोड क्रम संख्या 081282, प्रोफाइल-बी (105 एमएम x 60 एमएम) सिंगल रिबेट, प्रति मीटर 2051.81 रु., कोड क्रम संख्या 081283, प्रोफाइल-सी (160 एमएम x 60 एमएम) डबल रिबेट, प्रति मीटर 2509.19 रु., दी गई है। इन सभी मटीरियल्स की वर्तमान बाजार दरें 250 रुपए के आसपास हैं। लगभग यही स्थिति कोड क्रम संख्या 081201 डायगोनल ब्रेसिस के लिए एमएस एंगल 40x40x6 एमएम के लिए जो रेट 1803.72 रु. दर्शाया गया है, यह भी अत्यंत कीमत पर बाजार में उपलब्ध है।

देश को स्वच्छ बनाना प्रत्येक भारतीय की जिम्मेदारी है -राजीव मिश्रा

गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे संरक्षा संगठन एवं पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ के तत्वावधान में 2 अक्टूबर गांधी जयंती के अवसर पर सैयद मोदी रेलवे स्टेडियम, गोरखपुर में महाप्रबंधक राजीव मिश्रा के नेतृत्व में 'वाक-ए-थान' का आयोजन किया गया। तीन किमी की इस वाक-ए-थान (पैदल मार्च) को महाप्रबंधक श्री मिश्रा ने हरी झंडी दिखाकर रवाना किया, जिसमें महाप्रबंधक सहित सभी विभाग प्रमुख, वरिष्ठ रेल अधिकारी, कर्मचारी, भारत स्काउट गाइड के सदस्य, पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ के पदाधिकारी, सदस्य एवं सिविल डिफेंस के सदस्यों सहित लगभग 350 व्यक्तियों ने भाग लिया।

इस अवसर पर महाप्रबंधक राजीव मिश्रा ने कहा कि स्वच्छ भारत मिशन राष्ट्रीय हित से जुड़ा अभियान है। आज इस मिशन को एक वर्ष पूरा हो गया है। उन्होंने कहा कि भारत सरकार ने महात्मा गांधी की 150वीं जयंती 2 अक्टूबर, 2019 तक पूरे देश को 'स्वच्छ भारत' बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया है। श्री मिश्रा ने कहा कि यह अभियान देशभक्ति से प्रेरित है। यह प्रत्येक व्यक्ति की जिम्मेदारी है। इस देश को स्वच्छ बनाने के लिए प्रत्येक भारतीय नागरिक की भागीदारी महत्वपूर्ण है। इस स्वच्छता



महात्मा गांधी की 150वीं जयंती 2 अक्टूबर, 2019 तक पूरे देश को 'स्वच्छ' बनाना है

अभियान को सफल बनाने के लिए रेलवे भी पूरी तरह तत्पर है।

उन्होंने कहा कि हमारा दायित्व है कि स्टेशन परिसरों, कार्यालयों, ट्रेनों आदि की साफ-सफाई एवं स्वच्छता का ध्यान रखें, साथ ही यात्रियों को साफ-सफाई के प्रति सचेत करें, जिससे कि हम पर्यावरण को संरक्षित रख सकेंगे और गन्दगी के कारण

होने वाली विभिन्न प्रकार की बीमारियों से बचा जा सकेगा। इससे हमारे राष्ट्र का पर्यावरण स्वच्छ बनेगा एवं सभी नागरिक स्वस्थ रहेंगे।

महाप्रबंधक ने कहा कि हमारा महत्वपूर्ण कर्तव्य संरक्षित ट्रेन संचालन करते हुए रेल राजस्व में वृद्धि करना है। इसके लिए जन-समुदाय को अनारक्षित

पूर्वोत्तर रेलवे पर स्टेशनों एवं गाड़ियों में निम्न संदेश प्रसारित किए जा रहे हैं..

- पानी की बोतल को उपयोग के बाद तोड़-मरोड़ दें या फिर अपने साथ लेते जाएं।
- कोच की सफाई के लिए ऑन बोर्ड हाऊस कीपिंग स्टाफ से सम्पर्क करें।
- ट्रेन के अंदर या स्टेशन परिसर में गंदगी फैलाने वालों पर 500 रु. जुर्माना लगाया जा सकता है।
- ट्रेक की गंदगी को साफ रखने के लिए कोचों में बायो-टॉयलेट का प्रावधान किया गया है।
- यात्रियों को कोचों में इमरजेंसी खिड़कियों की जानकारी दें।
- ट्रेनों की आवागमन संबंधी जानकारी हेतु 139 और यात्रा के दौरान किसी भी शिकायत हेतु 138 तथा सुरक्षा संबंधी किसी भी शिकायत के लिए 182 डायल करें।

समपाओं के प्रति जागरूक करने का कार्य किया जा रहा है। गाड़ियों की छतों, पावदानों पर यात्रा न करने के संबंध में यात्रियों को

निरन्तर सचेत किया जा रहा है।

महाप्रबंधक श्री मिश्रा ने सभी का आह्वान करते हुए कहा कि हम सब मिलकर स्वच्छ एवं स्वस्थ राष्ट्र का निर्माण करें एवं शून्य दुर्घटना का लक्ष्य रखते हुए गाड़ियों का संरक्षित संचालन कर स्टेशनों, कार्यालयों एवं डिब्बों की साफ-सफाई पर विशेष ध्यान दें, जिससे अधिक से अधिक यात्री रेल यातायात की तरफ आकर्षित हों। इस मौके पर मुख्य मोटिव पावर इंजीनियर ए. के. सिंह, ने भी अपना विचार व्यक्त करते हुए रेल परिसर एवं गाड़ियों को स्वच्छ बनाए रखने पर जोर दिया।

इस अवसर पर मुख्य संरक्षा अधिकारी ए. के. अम्बिकेश, ने कहा कि हम स्वच्छ भारत मिशन को बढ़ावा दें। उन्होंने कहा कि हम जब भी गंदगी फैलाते हैं, उसे कोई दूसरा व्यक्ति साफ करता है। हम सभी को चाहिए कि अपने आस-पास कोई गंदगी न फैलाएं तथा दूसरों को भी सचेत करें। हमें पेड़-पौधे लगाकर पर्यावरण को शुद्ध बनाना है। उन्होंने कहा कि लोगों को संरक्षा के प्रति जागरूक करते रहें, जिससे लेवल क्रासिंग पर दुर्घटनाओं को रोका जा सके। हम अपना भी जीवन बचाएं और दूसरों को भी इसके लिए प्रेरित करें। उन्होंने सभी का आभार प्रकट किया।

सीआरएस की हीला-हवाली का दुष्परिणाम था इटारसी...

पेज 1 का शेष... के लिए एसएंडटी नहीं, बल्कि इलेक्ट्रिक डिपार्टमेंट जिम्मेदार है। जबकि कमेटी के समन्वयक सीनियर डीईई/जी ने चारों ब्रांच अधिकारियों के 'डिसेंट नोट' का बिंदुवार जवाब देते हुए प्रमाणित किया है कि यह अग्निकांड इलेक्ट्रिक की नहीं, बल्कि एसएंडटी डिपार्टमेंट की लापरवाही के कारण घटित हुआ था। तथापि 5 अक्टूबर को डीआरएम ने अपने नोट में पहली जिम्मेदारी इलेक्ट्रिकल पर और दूसरी जिम्मेदारी एसएंडटी पर डालकर एसएसई/इले./इटारसी और एसएसई/मेटनेंस/एसएंडटी/इटारसी को निर्लंबित करके अपने कर्तव्य की इतिश्री कर ली है।

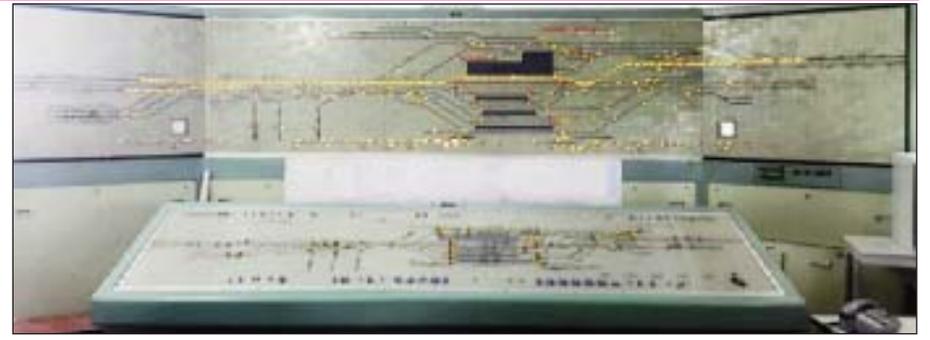
उल्लेखनीय है कि 17 जून को सुबह करीब 5.40 बजे इटारसी स्टेशन के प्लेटफार्म नं.6/7 के मुंबई छोर पर स्थित रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) केबिन में आग लगने से केबिन की दोनों मंजिलें जलकर खाक हो गई थीं। यहां पहली मंजिल पर रिले रूम और दूसरी मंजिल पर स्थित इंटरलॉकिंग इंस्टालेशन इंडिकेशन पैनल एवं ऑपरेशन पैनल पूरी तरह जल गए थे। वहां उपस्थित पैनल इंचार्ज और चार अन्य कर्मचारियों द्वारा वहां रखे अग्निशामक यंत्रों से अपने स्तर पर आग को बुझाने का प्रयास किया गया था, परंतु आग की विकरालता और उसके कारण चारों तरफ फैल गए गाढ़े धुंए की वजह से वे अपने इस प्रयास में सफल नहीं हो पाए थे। नगरपालिका और ऑर्डिनेंस फैक्ट्री की चार-पांच फायर ब्रिगेड गाड़ियों सहित डीजल शोड, इटारसी की एआरटी टीम और आईओसीएल के सेफटी अधिकारी तथा स्थानीय सभी रेल अधिकारियों/कर्मचारियों के अथक संयुक्त प्रयास से इस भीषण आग पर करीब पौने तीन घंटे बाद लगभग 8.15 बजे काबू पाया जा सका था।

ज्ञातव्य है कि इटारसी के इस आरआरआई केबिन का निर्माण वर्ष 1981 में किया गया था। इसकी 30 वर्ष की निर्धारित कोडल लाइफ वर्ष 2010-11 में ही समाप्त हो चुकी थी। इस आरआरआई से करीब 148 मेल/एक्स. और लगभग 70 मालगाड़ियों का संचालन प्रतिदिन होता रहा है। इस आरआरआई के रिलेसमेंट में नई आरआरआई के निर्माण का कार्य वर्ष 2008-09 में स्वीकृत हुआ था। परंतु इसका निर्माण कार्य वर्ष 2011 में

शुरू हो पाया था, जबकि वर्तमान आरआरआई की कोडल लाइफ खत्म होने से पहले इसका निर्माण और संचालन सुनिश्चित किया जाना आवश्यक था। पश्चिम मध्य रेलवे, भोपाल मंडल के इटारसी स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 6/7 पर मुंबई छोर पर स्थित इस आरआरआई के आग से पूरी तरह क्षतिग्रस्त होने के कारण शुरू के करीब एक हफ्ते तक रेल परिचालन पूरी तरह से ठप रहा, जबकि बाकी के दिनों में आंशिक रूप से गाड़ियों का संचालन किया गया। यहां से मुंबई, दिल्ली, हावड़ा, पटना और चेन्नई आदि की तरफ जाने-आने वाली गाड़ियों का संचालन होता है। इस अग्निकांड के कारण लगभग 34 दिनों तक समस्त गाड़ियों का संचालन बुरी तरह से प्रभावित रहा।

उक्त 34 दिनों में हजारों गाड़ियां रद्द की गईं। यहां तक कि जिन गाड़ियों का इस रूट से कोई संबंध भी नहीं था, उन्हें भी रद्द करके रेल अधिकारियों ने इसकी आड़ में अपनी अकर्मण्यता को छिपाने के लिए रेलवे की यात्री आय को भारी चूना लगाया। इटारसी आरआरआई अग्निकांड से भारतीय रेल को जितना आर्थिक नुकसान हुआ, उसकी अपेक्षा इसका प्रभाव कई गुना ज्यादा रहा। एक अनुमान के अनुसार इस अग्निकांड की वजह से भारतीय रेल को लगभग 3000 करोड़ रुपए का भारी आर्थिक नुकसान हुआ है। जबकि पिछले पांच महीनों के दरम्यान भारतीय रेल को 15 करोड़ से अधिक यात्रियों से वंचित होना पड़ा है। रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने अपने एक बयान में इस अग्निकांड को शर्मनाक बताते हुए इसकी जांच कराए जाने की बात कही थी। रेल राज्यमंत्री के इस इशारे को समझते हुए रेलवे बोर्ड ने इसकी जांच के आदेश दिए थे।

इसके लिए पश्चिम मध्य रेलवे, भोपाल मंडल के पांच ब्रांच अधिकारियों की एक जांच समिति नियुक्त की गई थी। इसमें सीनियर डीईई/जी (समन्वयक), सीनियर डीएसटीई/को., सीनियर डीओएम, सीनियर डीएसओ और सीनियर डीएससी (सदस्य) को शामिल किया गया था। अधिकारियों का कहना है कि एक्सीडेंट मैनुअल में आग लगने से सम्बंधित दुर्घटनाओं की जांच के लिए जेएजी स्तर की ही जांच समिति का प्रावधान है। इस पर



जब उनसे यह कहा गया कि उनका यह मैनुअल जब बनाया गया होगा, तब मंडल में एकाध ही जेएजी अफसर रहा करता होगा। इसके अलावा सामान्य आग और इस आरआरआई अग्निकांड में जमीन-आसमान का अंतर रहा है। इसका प्रभाव बहुत व्यापक रहा है, जबकि इसकी वजह से रेलवे को हजारों करोड़ रुपए का भारी नुकसान हुआ है। ऐसे में इसके सम्पूर्ण प्रभाव को देखते हुए सीनियर एसएजी अथवा एचएजी स्तर के अधिकारियों की जांच समिति क्यों नहीं बनाई जा सकती थी? इसके साथ ही राज्य के किसी स्थानीय प्रशिक्षित फायर ऑफिसर और एक किसी बाहरी फायर विशेषज्ञ को भी इस जांच में सम्मिलित क्यों नहीं किया गया? इस पर रेलवे बोर्ड सहित जोनल स्तर के सभी वरिष्ठ रेल अधिकारी मौन हैं।

वास्तव में इटारसी आरआरआई में यह आग जानबूझकर लगाई गई थी। क्योंकि यही निष्कर्ष इसके विगत घटनाक्रम से निकलता है। प्राप्त जानकारी के अनुसार जिस नए आरआरआई केबिन के निर्माण की मंजूरी वर्ष 2008-09 में दी गई थी और जिसके निर्माण की शुरुआत वर्ष 2011 में हुई थी, वह वर्ष 2012-13 में बनकर तैयार हो गया था। परंतु इसके निरीक्षण और प्रमाणीकरण के लिए रेल संरक्षा आयुक्त, मध्य क्षेत्र, मुंबई (सीआरएस/सेंट्रल सर्कल) पिछले लगभग दो साल से टरका रहे थे। इधर रेल अधिकारियों की चिंता यह थी कि पुराने आरआरआई केबिन की मियाद दो साल पहले ही वर्ष 2011 में समाप्त हो चुकी है और वह कभी-भी धराशाई (फेल) हो सकता है। क्योंकि नए केबिन के तैयार हो जाने के कारण पिछले काफी समय से उसकी कोई मेटनेंस भी नहीं की जा रही थी।

हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि सीआरएस को इसके निरीक्षण और प्रमाणीकरण के बदले पैसे की चाहत थी, जो कि एसएंडटी के अधिकारी देने के लिए कतई तैयार नहीं थे। सीआरएस की लगातार हीला-हवाली से तंग आकर एसएंडटी के ही कुछ अधिकारियों ने इस आरआरआई को फूंक देना ही बेहतर समझा, क्योंकि तभी सीआरएस को सही रास्ते पर लाकर सही सबक सिखाया जा सकता था। इस बात की पुष्टि 'रेलवे समाचार' के साथ अन्तरंग बातचीत में एसएंडटी के कई उच्च पदस्थ और जानकार अधिकारियों ने भी की है। इसके प्रमाण स्वरूप, यही वजह रही है कि सीआरएस द्वारा इसका निरीक्षण और प्रमाणीकरण लगातार दो साल से टाला जा रहा था और अंततः इसका निरीक्षण किए बिना ही वह सेवानिवृत्त भी हो गए। उक्त सीआरएस के संबंध में शुरू से ही इस बात की शिकायत रेल अधिकारी करते रहे हैं कि वह बिना 'कैश या कांड' के कोई निरीक्षण करने को तैयार नहीं होते थे, जबकि रेल दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट भी वह सम्बंधित विभागों को मैनेज करके ही देते थे। इस बात का ज्वलंत उदाहरण यह है कि कुछ समय पहले मुंबई राजधानी की पैट्रीकार में इलेक्ट्रिकल शार्ट सर्किट से लगी आग को उन्होंने पैट्रीकार की गैस खुली रह जाने पर डाल दिया था, क्योंकि उस समय जोन का लुकआप्टर जीएम इलेक्ट्रिकल कैडर का था, जो कि शीघ्र ही रेलवे बोर्ड का मेंबर इलेक्ट्रिकल भी बनने जा रहा था। हमेशा रेल अधिकारियों के साथ अपमानजनक एवं गाली-गलौज की भाषा में बात करने वाले इस सीआरएस के लबाड़ीपन की वजह से ही मध्य रेलवे का डीसी-एसी कन्वर्जन काफी लम्बे समय तक अटका रहा।

बहरहाल, आरआरआई इटारसी अग्निकांड की जांच के लिए 'बच्चों' की जांच समिति इसलिए गठित की गई, क्योंकि उन्हें दबाव में लेना और अपने मन-मुताबिक निष्कर्ष पर पहुंचकर इस पूरे प्रकरण में लीपापोती करना जोनल रेल प्रशासन के लिए ज्यादा आसान था। इसी

वजह से किसी बाहरी फायर ऑफिसर और फायर एक्सपर्ट को इस जांच समिति में शामिल किए जाने की जरूरत नहीं समझी गई। जबकि सीनियर साइंटिफिक ऑफिसर, होशंगाबाद द्वारा खुद जो नमूने लिए गए थे, उनकी जांच सागर स्थित स्टेट जुडिसियल फोरेंसिक लेबोरेटरी में किए जाने पर भी कोई निष्कर्ष नहीं निकला है, कि आखिर यह आग किन कारणों से लगी? ऐसे में इलेक्ट्रिकल शार्ट सर्किट से यह आग लगी, ऐसा निष्कर्ष निकाले जाने का कोई आधार मौजूद नहीं है। जबकि आरआरआई में लगी आग के बाद न तो केबिन का एसी बंद हुआ था और न ही मेन स्विच ऑफ हुआ था। इसके अलावा यदि इलेक्ट्रिकल फाल्ट या शार्ट सर्किट से आग लगी होती, तो वहां के इलेक्ट्रिकल केबलस में अत्यधिक गर्मी (हीटिंग) के कारण प्ल्युमिनियम एवं कॉपर के दाने (ग्लोबेल्स) बने पाए जाने चाहिए थे। प्राथमिक रिपोर्ट सौंपे जाने के बाद समिति के चार अधिकारियों (सदस्यों) से जो 'डिसेंट नोट' दबाव डालकर लिखवाया गया, उसके अंतिम निष्कर्ष में इन चारों सदस्यों ने इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट की प्राथमिक जिम्मेदारी तय करते हुए एसएंडटी डिपार्टमेंट को साफ बरी कर दिया है। यहां तक कि डीआरएम ने भी अपने 5 अक्टूबर के लिखे नोट में एसएंडटी विभाग की तमाम कमियों और लापरवाहियों को स्वीकार किया है। मगर फिर भी 'कुछ भी हो, परनाला तो यहीं गिरेगा' की तर्ज पर उन्होंने इलेक्ट्रिक डिपार्टमेंट की पूरी प्राथमिक जिम्मेदारी तय करते हुए इसके एसएसई/मेटनेंस/इटारसी और उसके ऊपर के अधिकारी की व्यक्तिगत जिम्मेदारी तय कर दी। जबकि एसएंडटी डिपार्टमेंट के सिर्फ एक एसएसई/मेटनेंस/इटारसी को जिम्मेदार ठहराया है। जांच कमेटी के लगभग सभी सदस्यों ने दबी जवान से इस बात को स्वीकार किया है कि न सिर्फ इस मामले में एसएजी लेवल की जांच समिति होनी चाहिए थी, बल्कि उनके ऊपर डिसेंट नोट लिखने का भारी दबाव डाला गया था, जबकि आग लगने का समुचित कारण कमेटी के किसी भी सदस्य को समझ में नहीं आया है। ऐसी स्थिति में इस आरआरआई अग्निकांड की जांच उच्च स्तर पर कराई जानी चाहिए। कम से कम एसएजी स्तर की इस नई जांच कमेटी में एक बाहरी फायर एक्सपर्ट और एक बाहरी स्वतंत्र सदस्य होना चाहिए।

जाहिर है कि यह जांच रिपोर्ट पूरी तरह से 'मैनेज्ड' है, जिसे 'बच्चों वाली कमेटी' के चार बच्चों, (यहां सम्बंधित कमेटी सदस्यों को अपमानित करने का हमारा कोई इरादा नहीं है) पर दबाव डालकर अथवा डिसेंट करके उनसे डिसेंट नोट लिखवाया गया है। इसके अलावा ऐसा बताया गया है कि यह सारी लीपापोती जोन के उच्चाधिकारियों की मिलीभगत से की गई है और इसीलिए इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट पर इसकी प्राथमिक जिम्मेदारी डाली गई है। ऐसा आरोप जोन के कई इलेक्ट्रिकल अधिकारियों ने लगाया है। उनका यहां तक कहना है कि जिसकी मिलिक्यत है, जिसका सर्वाधिकार है, जिसकी सम्पूर्ण लापरवाही के कारण रेलवे को हजारों करोड़ रुपए का नुकसान उठाना पड़ा है, यदि उसकी प्राथमिक जिम्मेदारी भी सुनिश्चित की जाती, तो भी कुछ हद तक न्यायसंगत होता। मगर यहां तो इस आरआरआई के रेस्टोरेशन में भी 19 करोड़ रुपए का रेलवे को और चूना लगाने के बाद भी संबंधितों की जिम्मेदारी नहीं मानी जा रही है। उनका यह भी कहना है कि पश्चिम मध्य रेलवे की वर्तमान विडंबना यह भी है कि जोन के मुखिया सहित इसके तीनों मंडलों के डीआरएम ने फील्ड स्तर पर कभी ज्यादा काम नहीं किया है। भारतीय रेल की भी यही विडंबना है कि आज अधिकांश ऐसे ही अधिकारी जोनल जीएम और रेलवे बोर्ड मेंबर बने हुए हैं।

महाप्रबंधक ने किया 'प्रगति की ओर अग्रसर पूर्वोत्तर रेलवे' वीडियो सीडी का लोकार्पण

गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्रा ने 5 अक्टूबर को महाप्रबंधक सभागार में आयोजित एक समारोह में 'प्रगति की ओर अग्रसर पूर्वोत्तर रेलवे' शीर्षक वाले रेल संचेतना गीत की वीडियो सीडी का लोकार्पण किया। इस अवसर पर विभाग प्रमुखों सहित वीडियो निर्माण से जुड़े कलाकार एवं निर्देशक आदि उपस्थित थे। इस मौके पर अपने संबोधन में महाप्रबंधक श्री मिश्रा ने वीडियो निर्माण करने वाली पूरी टीम को उत्कृष्ट कार्य सम्पादन के लिए बधाई दी।



उन्होंने कहा कि इसमें विषय-वस्तु का चित्रण बहुत ही प्रभावशाली ढंग से किया गया है। यह वीडियो सीडी यात्रियों के साथ ही रेल कर्मियों के लिए भी अत्यन्त महत्वपूर्ण है। श्री मिश्रा ने कहा कि इसके माध्यम से जनता में प्रभावशाली ढंग से संदेश जाएगा, जिसके फलस्वरूप दुर्घटनाओं में कमी के साथ ही उच्चस्तरिय साफ-सफाई सुनिश्चित होगी। उन्होंने कहा कि इस वीडियो सीडी को सभी रेल समारोहों एवं प्रमुख अवसरों तथा स्टेशनों पर दिखाया जाए।

उल्लेखनीय है कि भोजपुरी एवं हिन्दी में अलग-अलग निर्मित इस वीडियो सीडी में गीतों के माध्यम से जहां रेल के महत्व को दर्शाया गया है, वहीं साफ-सफाई, खतरे की जंजीर के उपयोग, लावारिस वस्तुओं, दलालों से टिकट न लेना, जहरखुरानी, समपार फाटकों को पार करते समय संरक्षा नियमों का पालन, बिना टिकट यात्रा सहित अनेक संदेश दिए गए

हैं, जो निश्चित रूप से दर्शकों पर गहरा प्रभाव छोड़ने में समर्थ हैं। महाप्रबंधक राजीव मिश्रा के संरक्षण एवं मार्गदर्शन में बनाई गई इस सीडी में मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी संजय यादव, उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/यात्री सेवा आलोक कुमार सिंह एवं जनसम्पर्क अधिकारी चंद्रप्रकाश चौहान का विशेष योगदान रहा। इस वीडियो कैसेट का निर्देशन रतन सिन्हा ने किया है, जबकि पूर्वोत्तर रेलवे के वाणिज्य विभाग के कार्यरत कार्यालय अधीक्षक राकेश श्रीवास्तव ने इसके गीतों को अपना मधुर स्वर दिया है। कैमरा एवं सम्पादन अमन चन्द्रा का है। कलाकारों में सुधीर श्रीवास्तव, लड्डुलाल यादव, प्रतिभा योगी सहित वाराणसी मंडल के आकाश, राहुल भट्ट एवं कमला प्रसाद ने सराहनीय काम किया है। समारोह का संचालन करते हुए उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/यात्री सेवा आलोक कुमार सिंह ने वीडियो कैसेट की निर्माण प्रक्रिया पर विस्तार से प्रकाश डाला।

बिहार चुनाव के बाद रेल मंत्रालय से बाहर...

पेज 1 का शेष...

अधिकारियों का कहना है कि मंत्री जी की कलाई उस दिन से खुली है, उनकी साख सबसे ज्यादा उस दिन से गिरी है, जिस दिन उन्होंने रेल पखवाड़ा मनाया और इसके लिए उन्होंने सभी जोनल महाप्रबंधकों को व्यक्तिगत रूप से चिट्ठी लिखकर उन्हें शाबाशी दी कि 'उन्होंने (जीएमएस) बहोत अच्छा काम किया है, मैं उनके काम से बहोत खुश हूँ.' उसी दिन से मंत्री की पूरी साख मिट्टी में मिल गई और तमाम अधिकारियों सहित सभी जोनल महाप्रबंधकों को भी यह समझ में आ गया कि इस मंत्री को कुछ भी पता नहीं है।

अधिकारियों का कहना है कि रेल पखवाड़ा एक बहुत बड़ा झामा था, यह बात हर अधिकारी जानता है, हर स्टाफ जानता है, सब लोग हंस रहे थे, जब यह पखवाड़ा चल रहा था, क्योंकि लोग अपने ग्रुप के साथ जाते थे, फोटो खिंचवाते थे और वापस अपने कमरे में आ जाते थे, जहां से वह फोटो मंत्री को भेजते थे, वेबसाइट पर अपलोड करते थे, इतना बड़ा पाखंड होने के बावजूद करीब पंद्रह दिन बाद मंत्री ने सभी जोनल महाप्रबंधकों को व्यक्तिगत रूप से चिट्ठी लिखकर उनसे कहा कि 'मुझे उन पर बहुत गर्व है, आप लोगों ने रेल पखवाड़े में जो प्रदर्शन किया है, उसे देखकर मैं बिलकुल भाव-विभोर हूँ।'

अधिकारियों का कहना है कि इस चिट्ठी के बाद सभी रेल अधिकारियों को इस बात का पक्का अहसास हो गया कि ये मंत्री 'कालिदास' है, इसको कुछ भी पता नहीं है। इसके अलावा उनका यह भी कहना है कि ये शायद पहला मौका है कि जब किसी रेलमंत्री को पीएमओ से तीन बार झाड़ू पड़ चुकी है। उन्होंने बताया कि हाल ही में पीएमओ ने एक कड़ी चिट्ठी लिखकर रेल मंत्रालय के दुलमुल कामकाज पर काफी नाराजगी व्यक्त की है। यही नहीं, तमाम भाजपा कार्यकर्ताओं सहित महाराष्ट्र एवं मुंबई के कई बड़े भाजपा नेता भी रेलमंत्री के व्यवहार से बहुत नाखुश हैं। उनका कहना है कि रेलमंत्री मुंबई में एक बार भी पार्टी कार्यालय में नहीं बैठे हैं, जबकि दादर स्थित कैंप कार्यालय में भी एक बार के तमाम तामझाम के अलावा दुबारा वहां भी नहीं गए हैं और न ही वहां मिले ज्ञापनों का उन्होंने आज तक कोई जवाब दिया है।

अधिकारियों का यह भी कहना है कि

रेलमंत्री ने उस दिन भी अपनी साख खो दी थी, जिस दिन वह दिल्ली की एस. पी. मार्ग स्थित रेलवे ऑफिसर्स कॉलोनी (बंगला नं. 9) में रहने गए थे। उन्होंने बताया कि मंत्री होने के नाते नैतिक रूप से उन्हें अधिकारियों के बीच रहने नहीं जाना चाहिए था। यदि सरकारी बंगला फिलहाल उपलब्ध नहीं था, तो उन्हें अन्य कई मंत्रियों की तरह दिल्ली के किसी शानदार होटल में रहकर रेल अधिकारियों से पर्याप्त दूरी बनाकर रहना चाहिए था। उनका कहना है कि कुछ चालबाज रेल अधिकारियों की चालबाजी को मंत्री ने नहीं समझा। इसका परिणाम यह है कि इन रेल अधिकारियों ने उक्त बंगले के रख-रखाव के नाम पर करीब डेढ़ से पौने दो करोड़ रुपए खर्च किए हैं। उनके नाम पर किए गए इस अनावश्यक खर्च की यह बात कहीं उजागर न हो जाए, इसे लेकर मंत्री जी रेल अधिकारियों के भारी दबाव में हैं। यही वजह है कि वह हर फाइल आंख बंद करके साइन कर रहे हैं, जिसका सबसे बड़ा उदाहरण 'इरिमी' को बंद किए जाने की फाइल है।

इसलिए उपरोक्त तमाम तथ्यों के मद्देनजर बिहार चुनाव के बाद रेलवे में एक बड़ा बदलाव आने की पूरी संभावना है। रेलवे पुनः 'जैसी थी' वाली स्थिति में पहुंच रही है। अधिकारियों का कहना है कि ऐसा लगता है कि रेलवे की यही नियति बन गई है, कि हर साल-सवा साल बाद रेलवे का मंत्री बदला जाएगा, हर मंत्री आकर तीन-चार समितियां गठित करेगा, उनसे तीन-चार रिपोर्ट लेगा, और जब उसे यह पता चलता है कि इन रिपोर्टों से कुछ नहीं किया जा सकता है, इनके चक्कर में तो सारा समय नष्ट हो गया, तो वह पतली गली से निकल जाता है। फिर नया मंत्री आता है, वह भी फिर से वही सब करता है, जो उससे पहले वाला करके चला गया होता है। इसलिए अब सिर्फ इस समय यह ईमानदार और कर्तव्यनिष्ठ रेल अधिकारियों की ही नैतिक जिम्मेदारी बन गई है कि वे बढ़कर आगे आएँ और इस विराट एवं महान आर्गेनाइजेशन को डूबने और बरबाद होने से बचाएं, जिसने उन्हें और इस देश के करोड़ों लोगों को पिछले 163 सालों से दाना-पानी मुहैया कराया हुआ है, क्योंकि किसी बाहर वाले को न तो इस आर्गेनाइजेशन की समझ है, न ही इसका महत्व मालूम है, और न ही यह उसके वश की बात है।

रेलवे को निजी हाथों में सौंपने की साजिश -शिवगोपाल मिश्रा...

पेज 1 का शेष...

जरूरत है। सभी रेलकर्मी रेल परिवार का हिस्सा हैं और उनके हितों की रक्षा करना मेरी जिम्मेदारी है। रेलमंत्री ने अपने व्यक्तिगत अनुभव को यहां प्रस्तुत करते हुए कहा कि कई बार एक पति अपनी पत्नी की मांगें भी पूरी नहीं कर पाता। ऐसा होने पर पत्नी अपने पति की स्थिति समझती है, लेकिन रेलकर्मीयों और रेल मंत्रालय का हमारा रिश्ता पति-पत्नी से भी गहरा है। अब यहां श्री प्रभु पता नहीं किस गहराई की बात कर रहे थे, जबकि ऐसी कोई गहराई रेलकर्मीयों और उनके बीच के रिश्ते में कहीं नजर नहीं आ रही है। अधिवेशन में जहां रेलकर्मीयों ने रेलमंत्री के सामने अपनी मांगें रखीं, वहीं रेलमंत्री ने भी रेलकर्मीयों से कई अपेक्षाएं की। भारतीय रेल में निवेश की जरूरत पर रेलमंत्री हर मंच पर भाषण करते नजर आते हैं, मगर इसके अनुरूप वह भृत्य रेल का प्रशासनिक ढांचा सुदृढ़ करने सम्बंधी अब तक एक भी निर्णय नहीं ले पाए हैं। यहां भी निवेश की जरूरत पर एक बार फिर जोर देते हुए रेलमंत्री ने कहा कि रेलवे की समस्याओं को दूर करने के लिए निवेश की जरूरत है। इसके लिए जीवन बीमा निगम एवं अन्य कई बैंक आगे आए हैं। वे रेलवे को कम ब्याज पर ऋण उपलब्ध करा रहे हैं। उन्होंने कहा कि निवेश करेंगे तो आमदनी बढ़ेगी, आमदनी बढ़ेगी, तो समस्याएं दूर होंगी। रेलमंत्री ने भारतीय रेल को देश की अर्थ व्यवस्था चलाने वाला एक महत्वपूर्ण चक्र बताते हुए इसका आधुनिकीकरण किए जाने की बात कही।

उन्होंने कहा कि रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए रेलवे के आधुनिकीकरण की बुनियादी आवश्यकता है। उन्होंने कहा कि आधुनिकीकरण के लिए रेल बजट में भी प्रावधान किया गया है और इसके 84 बिन्दुओं पर अमल किया जा चुका है तथा शेष पर कार्य चल रहा है। उन्होंने बढ़ती रेल दुर्घटनाओं पर चिंता व्यक्त करते हुए कहा कि रेल मंत्रालय इसके लिए सुरक्षा अभियान चलाएगा। इसके लिए रेल प्रशासन एवं रेलकर्मीयों को मिलकर कार्य करना जरूरी है। रेलमंत्री ने कहा कि रेलवे जनता की सम्पत्ति है और इसके साथ कोई भी गलत काम नहीं होना चाहिए, जहां भी कोई गलत कार्य हो रहा है, उसकी जानकारी देने पर संबंधित व्यक्ति के विरुद्ध कार्रवाई की जाएगी।

रेलवे को निजी हाथों में सौंपने की साजिश और इसकी हत्या का प्रयास है -कॉम. शिवगोपाल मिश्रा

इस अवसर पर एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने कहा कि रेलकर्मी हमारी सेना के समकक्ष दिन-रात काम करते हैं। हम किसी से भी पीछे नहीं हैं। हर साल सैकड़ों रेलकर्मी रेलवे ट्रैक पर अपनी कुर्बानी देकर रेल चलाते हैं। उन्होंने कहा कि रेलकर्मीयों के लिए नई पेंशन नीति खत्म कर पुरानी पेंशन नीति ही लागू की जानी चाहिए। कॉम. मिश्रा ने कहा कि सरकार रेलवे की विभिन्न श्रेणियों में रिक्त पदों को भरने में रूचि नहीं ले रही है, जिसकी वजह से रेलवे की कार्यक्षमता प्रभावित हो रही है। उन्होंने बताया कि विभिन्न श्रेणियों में लगभग 2.54 लाख पद रिक्त पड़े हैं, जो परिचालन, रखरखाव और संरक्षा को कम कर रहे हैं। उन्होंने कहा कि सरकार इन पदों को भरने की बजाय और कम करती जा रही है। उन्होंने सरकार से मांग की है कि किसी भी श्रेणी के कर्मचारी से 8 घंटे से ज्यादा काम न लिया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि कर्मचारी को सप्ताह में एक दिन विश्राम अवश्य मिले। उन्होंने इस बात पर पूरा जोर देते हुए कहा कि संरक्षा से सीधे जुड़े कर्मचारियों के रिक्त पदों को तुरन्त भरा जाए, उनके विश्राम को नियमित किया जाए तथा नई रेलगाड़ियों और नए रेलमार्गों की घोषणा करने से पहले नए पदों का सुजन किया जाए। नई तकनीक की उचित ट्रेनिंग दी जाए। कॉम. मिश्रा ने रेलवे के निजीकरण की कोशिशों को तुरन्त बंद करने और रेलवे में एफडीआई तथा पीपीपी मॉडल को खत्म करने की अपनी पुरानी मांग को एक बार फिर पुरजोर तरीके से दोहराया। उन्होंने बिबेक देबरॉय कमेटी की रिपोर्ट की निंदा करते हुए कहा कि यह कुछ और नहीं, बल्कि रेलवे को निजी हाथों में सौंपने की सोची-समझी साजिश और इस विराट संगठन की हत्या का प्रयास है। कार्यक्रम के शुरू में एआईआरएफ के अध्यक्ष राखाल दासगुप्ता ने कहा कि देश के हर कोने से रेलकर्मी अपनी मांगों के पूरी होने की उम्मीद के साथ यहां पहुंचे हैं। उन्होंने कहा कि 1965 में भारत-पाक युद्ध के समय जहां लगातार गोलाबारी हो रही थी, वहीं रेलकर्मी लगातार रेल चलाने और सेना को रसद एवं साजो-सामान पहुंचाने में जुटा हुआ था। कॉम. दासगुप्ता ने रेलमंत्री सुरेश प्रभु से रेल मजदूरों की मांगों पर गहराई से विचार किए जाने का आग्रह किया।

दोहरी सुरक्षा व्यवस्था रेलवे के विकास में बहुत बड़ी बाधा है -यू. एस. झा



जोधपुर में एआईआरएफ के अधिवेशन के अवसर पर विशेष रूप से आमंत्रित ऑल इंडिया आर पी ए फ एसोसिएशन के महामंत्री यू. एस.



झा ने देश भर से बड़ी संख्या में आए एआईआरएफ के प्रतिनिधियों को संबोधित करते हुए कहा कि ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन देश और रेलवे के विकास के लिए हमेशा अग्रणी भूमिका निभाने के लिए तत्पर है। उन्होंने इस अवसर पर एक बार फिर से इस बात को पुरजोर तरीके से दोहराया कि रेलवे में दोहरी सुरक्षा व्यवस्था को फौरन हटाकर एकल सुरक्षा व्यवस्था को लागू किया जाना चाहिए। उन्होंने कहा कि यह दोहरी सुरक्षा व्यवस्था न सिर्फ रेलवे के विकास में बहुत बड़ी बाधा है, बल्कि इसकी वजह से रेलवे में अपराध कम होने के बजाय बढ़ रहे हैं।

उन्होंने कहा कि रेलवे में ठेकेदारी प्रथा भी रेलवे के लिए भारी नुकसानदेह साबित हो रही है। कोई भी ठेकेदार, वह चाहे कहीं का भी हो, यहां दान-धर्म करने नहीं आता है, बल्कि वह अपनी कमाई करने आता है। उसके काम की गुणवत्ता भी रेलवे के

समुचित मानक को पूरा नहीं करती है। इसलिए हम सब फेडरेशन रेलवे के निजीकरण का विरोध कर रहे हैं और रेलकर्मीयों को भी अपनी फेडरेशनों के साथ एकजुट होकर खड़ा हो जाना चाहिए, श्री झा ने कहा कि जब भारत की जनता ने 1950 में भारत का संविधान स्वीकार किया और 1951 में भारत सरकार ने पहले संविधान संशोधन के जरिए भारत में लैंड सीलिंग एक्ट लागू किया, तब संविधान के अंतर्गत भारत के किसी भी सार्वजनिक संस्थान का निजीकरण करने का अधिकार सरकार को नहीं है। श्री झा ने कहा कि वह सरकार से भी आग्रह करते हैं कि सरकार संविधान का अध्ययन करे। उन्होंने कहा कि यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि देश में कोई भी राजनीतिज्ञ संविधान का अध्ययन नहीं करता है। वह सिर्फ अपना-अपना वर्चस्व और अपनी ताकत दिखाने में लगा है। यह ताकत देश के

विकास में नहीं लग रही है। उन्होंने कहा कि देश के विकास में बड़े-छोटे होने की बात को भूलकर सभी फेडरेशन एकजुट होकर काम करें। इसके लिए सभी को प्रतिबद्ध होने की जरूरत है। उन्होंने कहा कि हम रेल कर्मचारियों ने रेल मंत्रालय से कहा था, कि रेल कॉरिडोर बनाने के लिए हमारी तनख्वाह से पैसा देंगे, जब तक रेल कॉरिडोर नहीं बन जाता, मगर भारत सरकार रेल मंत्रालय ने हमारी इस बात को स्वीकार नहीं किया, कि हम लोग गरीब हैं। अब आज कटोरा लेकर चारों तरफ दुनिया में भीख मांगी जा रही है।

अधिवेशन की शुरुआत में महिलाओं के लिए अलग से सत्र आयोजित किया गया। इसमें महिला रेलकर्मीयों से जुड़ी उनकी सुरक्षा एवं सुविधा सहित अनेक मुद्दों पर चर्चा की गई। दोपहर को जोधपुर रेलवे स्टेशन से रेलकर्मीयों ने विशाल रैली निकाली, जो कि रेलवे स्टेशन तक गई।

4 महाप्रबंधकों की पोस्टिंग का प्रस्ताव भेजा...

पेज 1 का शेष...

सेवानिवृत्त होने से दक्षिण पूर्व रेलवे, कोलकाता के महाप्रबंधक का पद भी खाली होने जा रहा है। इस पर भी पोस्टिंग का प्रस्ताव किया जा सकता था। पैनल में योग्य अधिकारियों की मौजूदगी के बावजूद रेलवे बोर्ड ने इन दोनों पदों पर पोस्टिंग का प्रस्ताव न करके हमेशा की तरह अपना विसंमतिपूर्ण व्यवहार जारी रखा है। जो कि उचित नहीं है। इससे अधिकारियों का मनोबल क्षीण होता है, जिसके कारण आज रेलवे की दुर्दशा हो रही है।

रिस्ट्रक्चरिंग स्थगित, रेल अधिकारियों में भारी असंतोष

प्राप्त जानकारी के अनुसार रेल अधिकारियों की कैडर रिस्ट्रक्चरिंग को एक बार फिर स्थगित कर दिया गया है। इस बार यह कहा गया है कि अब यह काम 7वें वेतन आयोग के बाद किया जाएगा। जबकि रेलवे के अलावा अन्य सभी केंद्रीय विभागों के अधिकारियों की रिस्ट्रक्चरिंग बहुत पहले ही हो चुकी है। रेलवे में कैडर रिस्ट्रक्चरिंग न हो पाने से अन्य केंद्रीय विभागों की अपेक्षा रेल अधिकारी अपनी पदोन्नतियों के लाभ से करीब दो साल पिछड़ चुके हैं। कई रेल अधिकारियों का कहना है कि यदि यह रिस्ट्रक्चरिंग पूरी हो जाती, तो करीब 50-60 एचएजी के पदों का लाभ रेल अधिकारियों को मिल जाता। कुछ अधिकारियों का कहना है कि वेतन आयोग के बाद तो यह रिस्ट्रक्चरिंग होगी ही नहीं, क्योंकि तब वित्त मंत्रालय यह कहकर इसके लिए तैयार ही नहीं होगा कि जो देना था वह वेतन आयोग के जरिए दे दिया गया है। इससे तमाम रेल अधिकारियों में भारी असंतोष व्याप्त हो गया है और वे इसके लिए रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड की लापरवाही को जिम्मेदार ठहरा रहे हैं।

ओपन लाइन और निर्माण संगठन संयुक्त रूप से निर्माण कार्य करें - सीआरबी

- सीआरबी द्वारा दीघा-सोनपुर के बीच बने रेल-कम-सड़क महासेतु का गहन निरीक्षण
- पूर्व मध्य रेलवे की स्थापना से बिहार के चहुंमुखी विकास को पर्याप्त गति मिली है

पटना : चेयरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल का तूफानी निरीक्षण कार्यक्रम जारी है. शनिवार, 3 अक्टूबर को वह दीघा-सोनपुर के बीच बने रेल-कम-सड़क पुल का गहन निरीक्षण किया. इससे पहले वह 25 से 28 सितंबर को अजमेर, विरामगाम, द्वारका, वेरावल आदि का निरीक्षण करके वापस आए थे. श्री मितल टावर वैगन में सवार होकर पाटलिपुत्र स्टेशन से सोनपुर तक गए. मगर महासेतु पर पहुंचते ही उन्होंने टावर वैगन रुकवा दी और आगे-आगे पैदल चलकर पूरे पुल का बारीकी से निरीक्षण किया. उनके पीछे रेलवे बोर्ड के सचिव जी. आर. अग्रवाल, पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक आदित्य कुमार मितल, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/दक्षिण एल. एम. झा, इरकॉन के निदेशक हितेश खन्ना, परियोजना निदेशक बी. के. सिंह, डीआरएम/दानापुर आर. के. झा, डीआरएम/सोनपुर एम. के. अग्रवाल और मुख्य जनसंपर्क अधिकारी अरविंद कुमार रजक आदि अधिकारीगण भी थे.

सुबह ठीक 10.05 बजे सीआरबी श्री मितल पाटलिपुत्र जंक्शन से टावर वैगन में बैठकर रवाना हुए. दीघा पुल पर टावर वैगन को रोक कर उन्होंने पुल का गहराई से निरीक्षण किया. करीब आधा घंटा निरीक्षण करने के बाद टावर वैगन दीघा ब्रिज पार कर गंगा पार नॉर्थ साइड पहलेजा गाइड बांध के पास थोड़ी देर के लिए रुकी, फिर चल पड़ी. ट्रेन से ही सीआरबी ने बेस कैप सड़क उतरने वाली एलिवेटेड रोड के लिए बन रहे पिलर्स और उससे आगे सोनपुर तक रेलवे ट्रैक का मुआयना किया. वापसी में दीघा ब्रिज के रेलवे ट्रैक का भी मुआयना किया. पूरे रास्ते लोग कौतूहल भरी नजरों से टावर वैगन को निहार रहे थे. सोनपुर से वापसी में सीआरबी श्री



पूर्व मध्य रेलवे के अधिकारियों के साथ दीघा-सोनपुर रेल पुल का निरीक्षण करते हुए रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ए. के. मितल. लाइन से उनके पीछे हैं रेलवे बोर्ड के सचिव जी. आर. अग्रवाल, पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक आदित्य कुमार मितल, पीसीई जगदीप राय, सीईई एम. के. माथुर, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/दक्षिण एल. एम. झा, इरकॉन के निदेशक हितेश खन्ना, परियोजना निदेशक बी. के. सिंह, डीआरएम/दानापुर आर. के. झा, डीआरएम/सोनपुर एम. के. अग्रवाल और मुख्य जनसंपर्क अधिकारी अरविंद कुमार रजक आदि अधिकारीगण.

मितल पहलेजा स्टेशन पर उतरे और वहां चल रहे निर्माण कार्यों का निरीक्षण किया. उन्होंने सर्वप्रथम स्टेशन के पूरे मॉडल प्लान को देखा और जहां जरूरी था, वहां आवश्यक दिशा-निर्देश भी दिए.

उन्होंने डीआरएम से पूछा कि इतने सारे हॉल क्यों बना रहे हैं, क्या मंडल और निर्माण संगठन एक साथ मिलकर काम नहीं कर सकते? डीआरएम ने उन्हें इसके बारे में विस्तृत जानकारी देते हुए स्पष्ट किया कि उसमें क्या अड़चने हैं. इसके बाद सीआरबी ने कंट्रोल पैनल रूम और रिले रूम भी देखा. रिले रूम में केबल की अस्त-व्यस्त व्यवस्था देखकर उन्होंने थोड़ी नाराजगी भी दिखाई. उन्होंने कहा कि यह ठीक नहीं है. यहां सामान्य लोगों का आना-जाना नहीं होता, फिर सामान्य खिड़कियां क्यों लगाई गईं. कम से कम छह फीट ऊंची खिड़कियां लगाई जाएं. उन्होंने स्मोक डिटेक्टर फायर अलार्म लगाने का भी निर्देश दिया.

फील्ड निरीक्षण के बाद महेन्द्रू घाट स्थित नए सम्मेलन कक्ष में आयोजित बैठक में सीआरबी ने पूर्व

मध्य रेलवे के महाप्रबंधक एवं सभी विभाग प्रमुखों के साथ पू.म.रेलवे की विभिन्न परियोजनाओं की समीक्षा की. उन्होंने मौजूदा संसाधनों का उपयोग करते हुए दैनिक यात्रियों को और बेहतर रेल सेवा मुहैया कराने पर जोर दिया. उन्होंने संरक्षा, सुरक्षा को रेलवे की पहली प्राथमिकता बताते हुए इस दिशा में ठोस कदम उठाने की बात कही. ट्रेनों के समय-पालन तथा आय बढ़ाने पर विशेष रूप से जोर दिया. सीआरबी ने यहां स्पष्ट दिया कि ओपन लाइन और निर्माण संगठन संयुक्त रूप से आवश्यकता के अनुरूप ही निर्माण कार्य करें. फिजूलखर्ची और अनवश्यक निर्माण को अविश्वस्य बंद किया जाना चाहिए.

बैठक में सीआरबी श्री मितल ने मधेपुरा और बेला कारखाने की वर्तमान स्थिति पर भी चर्चा की. उन्होंने कहा कि रेलवे बोर्ड पू.म.रे. की सभी निर्माणाधीन रेल परियोजनाओं के प्रति अत्यंत गंभीर है. उन्होंने जमीन के अधिग्रहण में आ रही अड़चनों को अविश्वस्य दूर करने का निर्देश दिया. उन्होंने विकास परियोजनाओं को गति देने

और यात्रियों को होने वाली परेशानियों को दूर करने का निर्देश भी दिया. चूंकि 3 अक्टूबर को पू.म.रे. का स्थापना दिवस भी था. स्थापना के 14 साल पूरे होने के अवसर पर स्थानीय एस.के.मेमोरियल हॉल में एक रंगारंग कार्यक्रम का भी आयोजन किया गया था. इस अवसर पर सीआरबी ने मीडिया से बात करते हुए कहा कि पू.म.रे. की स्थापना का उद्देश्य पूरा हो गया है. इसकी स्थापना से बिहार के चहुंमुखी विकास को पर्याप्त गति मिली है. उन्होंने कहा कि इसकी स्थापना उत्तर पूर्व और पूर्व को जोड़ने के उद्देश्य किया गया था, जो कि पूरा हो गया है.

इस समीक्षा बैठक में सीआरबी ए. के. मितल के साथ पू.म.रे. के महाप्रबंधक आदित्य कुमार मितल, एसडीजीएम जे. के. वर्मा, पीसीई जगदीप राय, सीएमई अनिल शर्मा, सीईई एम. के. माथुर, सीओएम दीपक नाथ, सीसीएम महबूब रब, सीएओ/निर्माण/नॉर्थ बी. पी. गुप्ता, सीएओ/निर्माण/दक्षिण एल. एम. झा, एफएंड सीएओ एस. के. मलिक, सीएसओ के. मुखोपाध्याय, सीपीओ सुशांत झा, सीएसटीई ए. एन. झा, सीएससी हरानंद, सीओएस श्रीकांत राय, सीएमडी डॉ. संजय कुमार, इरकॉन के निदेशक हितेश खन्ना, परियोजना निदेशक बी. के. सिंह, डीआरएम/दानापुर आर. के. झा, डीआरएम/सोनपुर एम. के. अग्रवाल, डीआरएम/समस्तीपुर सुधांशु शर्मा, डीआरएम/मुगलसराय विद्याभूषण, डीआरएम/धनबाद बी. बी. सिंह, मधेपुरा वर्कशॉप के सीएओ बेचू राय, महाप्रबंधक के सचिव ए. के. झा और मुख्य जनसंपर्क अधिकारी अरविंद कुमार रजक आदि सहित अन्य सभी सम्बंधित अधिकारीगण उपस्थित थे.

रेलकर्मियों के साथ महाप्रबंधक/उ.म.रे. ने किया सफाई और वृक्षारोपण



सफाई व्यवस्था बनाए रखने में रेल प्रशासन का सहयोग करें रेलयात्री और सर्व-सामान्य लोग

इलाहाबाद : प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के निर्देशानुसार 2 अक्टूबर को गांधी जयंती पर सम्पूर्ण राष्ट्र में चल रहे स्वच्छ भारत अभियान की प्रथम वर्षगांठ के अवसर पर महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना की अध्यक्षता में सफाई अभियान की शुरुआत की गई. इस अवसर पर महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने उत्तर मध्य रेलवे, मुख्यालय में स्वच्छता अभियान की शुरुआत मुख्यालय के सभी विभाग प्रमुखों, वरिष्ठ अधिकारियों एवं कर्मचारियों को साफ-सफाई रखने हेतु शपथ दिला कर की. इस मौके पर पर्यावरण को बेहतर बनाने की दृष्टि से महाप्रबंधक एवं मुख्यालय के अन्य

अधिकारियों द्वारा वृक्षारोपण भी किया गया.

इसके उपरांत महाप्रबंधक समस्त विभाग प्रमुखों, अधिकारियों एवं कर्मचारियों, स्काउट एवं गाइड सहित सूबेदारगंज रेलवे कालोनी से सूबेदारगंज रेलवे स्टेशन तक पद यात्रा की. मार्ग में आते-जाते लोगों एवं रेल कालोनी में रहने वाले रेलकर्मियों एवं उनके परिजनों को स्वच्छता रखने हेतु प्रेरित किया गया. इस दौरान मार्ग में रेलकर्मियों स्वच्छता हेतु प्रेरक तख्तियों लिए हुए थे और नारों का उदघोष कर रहे थे. रैली का समापन सूबेदारगंज स्टेशन पर हुआ. जहां रेलवे प्लेटफार्म, ट्रैक, पुल आदि पर श्रमदान कर महाप्रबंधक श्री सक्सेना सहित समस्त

अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने सफाई की. वरिष्ठ उप महाप्रबंधक राजेश तिवारी के नेतृत्व में उत्तर मध्य रेलवे स्काउट एवं गाइड द्वारा रेलगांव रेलवे कालोनी परिसर में भी सफाई अभियान चलाया गया.

इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय परिक्षेत्र में आने वाले इलाहाबाद, आगरा एवं झांसी मंडलों में भी सफाई अभियान चलाया गया. इसी क्रम में महाप्रबंधक के मार्गदर्शन एवं मंडल रेल प्रबंधक, इलाहाबाद वी. के. त्रिपाठी के दिशा-निर्देश में इलाहाबाद स्टेशन पर वृहद सफाई अभियान चलाया. इलाहाबाद स्टेशन पर प्लेटफार्मों एवं स्टेशन परिसर पर सफाई की गई. अभियान को सफल बनाने के लिए विभिन्न प्रचार सामग्री पोस्टर, बैनर इत्यादि के माध्यम से सर्वसामान्य जनता को भी सफाई के प्रति जागरूक किया गया. स्टेशन पर लगे टीवी एवं उदघोषणा प्रणाली के माध्यम से निरंतर स्वच्छता संदेश दिए गए.

इस अभियान में उत्तर मध्य रेलवे के सभी विभागों के अधिकारियों एवं कर्मचारियों द्वारा विभिन्न कार्यालयों, कालोनियों, सभी स्टेशनों आदि स्थानों पर साफ-सफाई की गई. इस अवसर पर रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों के अतिरिक्त गैरसरकारी संस्थानों, एनसीसी, एनएसएस एवं स्काउट गाइड के सदस्यों द्वारा भी इस अभियान में पूरा सहयोग किया गया. रेल प्रशासन ने अपने सम्मानित रेल यात्रियों एवं जन साधारण से अपील की है कि वे भी सफाई व्यवस्था बनाए रखने में रेल प्रशासन का सहयोग करें.

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
- वड़ोदरा : विजय नायर ☎ 098240 16464

कानूनी सलाहकार

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

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