

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 334

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 अप्रैल 2016

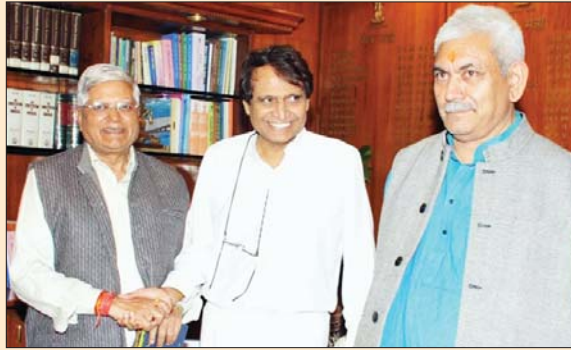
■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन : लेबर फेडरेशनों का हस्तक्षेप

सुरेश त्रिपाठी

भारत सरकार और रेल मंत्रालय द्वारा भारतीय रेल के वर्षों पुराने, परीक्षित, विश्वसनीय और पूरी तरह से स्थापित सिस्टम को 'लिब्रलाइजेशन' एवं 'ट्रांसफॉर्मेशन' के नाम पर भारतीय रेल में निजीकरण और आउटसोर्सिंग की नीतियों को बढ़ावा दिया जा रहा है. फेडरेशनों को विश्वास में लिए बिना अथवा संपर्क किए बिना ही ट्रेन सेट का विदेशों से आयात किया जा रहा है, और 13 वर्षों तक उनका रख-रखाव करने की जिम्मेदारी भी निजी कंपनी को ही सौंपी जा रही है. मधेपुरा और मढौरा की दो

- 'लिब्रलाइजेशन/ट्रांसफॉर्मेशन' के नाम पर रेलवे का निजीकरण/आउटसोर्सिंग न किया जाए
- जीएम, डीआरएम और पीएचओडी'ज के पैनल समयपूर्व या तीन महीने पहले बनाए जाएं
- देबरॉय कमेटी ने भारतीय रेल की कार्य-प्रणाली का गहराई से अध्ययन-विश्लेषण नहीं किया
- कमेटी को रेल-प्रणाली की विशिष्टताओं, जटिलताओं और महत्वपूर्ण भूमिका की समझ नहीं



हंसते-मुस्कुराते-खिलखिलाते रहिए ! दिल मिले न मिलें, हाथ मिलाते रहिए !! चित्र में रेलमंत्री सुरेश प्रभु और रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा के साथ एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा.

उत्पादन इकाईयां भी क्रमशः जनरल इलेक्ट्रिक, अमेरिका और अल्स्टोम, फ्रांस को आठ-आठ सौ इलेक्ट्रिक एवं डीजल इंजन की सुनिश्चित खरीद की गारंटी के साथ सौंप दी गई हैं. इसी के साथ उन्हें ही 13 वर्षों तक इन इंजनों का रख-रखाव भी सौंप दिया गया है. यह निर्णय निश्चित रूप से सरकार और श्रमिक संगठनों के औद्योगिक संबंधों को प्रभावित करने वाले हैं. उपरोक्त मजमून ऑल इंडिया रेलवेमेस फेडरेशन (एआईआरएफ) और नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेस (एनएफआईआर) द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित ज्ञापन का है. चेयरमैन, रेलवे बोर्ड को संबोधित चार पेज का यह संयुक्त ज्ञापन 19 मार्च 2016 श्रेष्ठ पेज 7 पर...

वर्चस्व कायम रखने की लड़ाई



सुरेश त्रिपाठी

डिंडियन पुलिस सर्विस (आईपीएस) कैडर के अधिकारी किसी भी तरह से तमाम केंद्रीय सशस्त्र सुरक्षा बलों सहित डीजी/आरपीएफ के पद पर भी अपना कब्जा छोड़ने के लिए तैयार नहीं हैं. उनके द्वारा लगभग हर स्तर पर की जा रही ऐसी कोशिशों से तो कम से कम यही संदेश मिल रहा है. अब जब रेलवे बोर्ड ने पीएमओ की पूर्व अनुमति लेकर आरपीएफ कैडर 1981 बैच के वरिष्ठ अधिकारी पी. एस. रावल को डीजी/आरपीएफ का अतिरिक्त चार्ज सौंप दिया है, तब इस मामले में आईपीएस लांबी की गतिविधियां काफी तेज हो गई हैं. इसी के चलते सुप्रीम कोर्ट में केंद्रीय गृह मंत्रालय से वर्ष 2011 में कभी चुपके से दाखिल करवाई गई स्पेशल लीव पिटीशन (एसएलपी) सुनवाई के लिए अचानक उभरकर सतह पर आ गई है. इस एसएलपी पर मंगलवार, 29 मार्च को सुप्रीम कोर्ट में सुनवाई हुई. यह एसएलपी वास्तव में बीएसएफ, सीआरपीएफ, सीआईएसएफ आईटीबीपी इत्यादि केंद्रीय सशस्त्र सुरक्षा बल (पैरा मिलिट्री फोर्स) प्रमुख पार्टी हैं, जो कि अपने यहां आईपीएस अधिकारियों को प्रतिनियुक्त का विरोध कर रहे हैं. 29 मार्च को सुप्रीम कोर्ट में उक्त केंद्रीय सशस्त्र सुरक्षा बलों के जवान बड़ी संख्या में उपस्थित थे. इस मामले में आईपीएस एसोसिएशन ने भी 'पार्टी' बनने की अनुमति सुप्रीम कोर्ट से मांगी थी. हालांकि सुप्रीम कोर्ट ने उन्हें पार्टी बनने की अनुमति तो प्रदान नहीं की, तथापि उन्हें अपने वकील के जरिए मामले में होने वाली बहस में भाग लेने की अनुमति अवश्य प्रदान कर दी है. जानकारों का मानना है कि इस मामले से आरपीएफ का वैसे तो कोई सीधा संबंध नहीं है, मगर साल्लिसिट्र जनरल ने कोर्ट के सामने जबरदस्ती यह कह दिया कि आरपीएफ को भी इस मामले में शामिल किया जाए, जिसकी अनुमति कोर्ट ने प्रदान कर दी है. इस सुनवाई के मौके पर आरपीएफ के भी कई वरिष्ठ अधिकारी सुप्रीम कोर्ट में उपस्थित थे. उल्लेखनीय है कि आरपीएफ संगठित सर्विस के हरानंद बनाम भारत सरकार मामले में आरपीएफ सर्विस को भी एक संगठित सर्विस घोषित किए जाने का मामला अदालत तक पहुंचा था, जिसमें अदालत ने आरपीएफ सर्विस को भी एक संगठित सर्विस घोषित करने

श्रेष्ठ पेज 4 पर...

भारतीय रेल को करोड़ों का चूना लगा रहे विदेशी सप्लायर्स के कथित 'दलाल'

विदेशी आपूर्तिकर्ताओं और उनके भारतीय एजेंटों के साथ रेलवे स्टोर्स एवं आरडीएसओ के कुछ अधिकारियों की एक अपराधिक षडयंत्र के तहत चल रही मिलीभगत के कारण भारतीय रेल को सालाना सैकड़ों करोड़ों रुपए का चूना लग रहा है. यह बात बहुत पहले ही स्थापित हो चुकी है. इससे सम्बंधित पांच मामले पूर्व रेलमंत्री ममता बनर्जी के समय सीबीआई को भी जांच के लिए सौंपे गए थे, मगर आज तक उनका कोई अंतिम निष्कर्ष सामने नहीं आ पाया है, जबकि यह अपराधिक मिलीभगत, साठ-गांठ और भ्रष्टाचार लगातार जारी है. इससे रेलवे राजस्व को लगातार भारी नुकसान हो रहा है, मगर रेल प्रशासन को इसकी कोई चिंता इसलिये नहीं है, क्योंकि यह धनराशि उसकी जेब से नहीं, बल्कि जनता की गाढ़ी कमाई से जा रही है.

विदेशी आइटम की एक ऐसी ही खरीद का मामला सामने आया है, जिसमें विदेशी सप्लायर और उसके भारतीय एजेंट के साथ आरडीएसओ के तत्कालीन डीजी सहित कुछ अन्य अधिकारियों की आपराधिक मिलीभगत साबित हो रही है. इसके परिणामस्वरूप सरकारी खजाने से

सुरेश त्रिपाठी



- कल-पुर्जों के अप्रुवल में एकाधिकार पर आरडीएसओ और फॉरेन प्रिसिपल के बीच मिलीभगत
- दलाल द्वारा @सीएचएफ 6400 में आयात करके कोर को सीएचएफ 8600 में की गई सप्लाय
- जब यह भारी-भरकम लूट एक आइटम की खरीद पर है, तब सैकड़ों आइटम्स पर क्या होगी?

सैकड़ों करोड़ की धनराशि की 'लूटिंग' और 'रूटिंग' हुई है, जिसका भुगतान 'कमीशन' के रूप में भारतीय एवं विदेशी मुद्रा में मिडलमैन को किया गया है. इससे सम्बंधित सभी आवश्यक दस्तावेज 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद हैं, जिनको देखने के बाद एसा लगता है कि हर्षद मेहता और ताजा-तरीन विजय माल्या जैसे कॉर्पोरेट

डकैत भी सरकारी अधिकारियों के साथ मिलकर दिन-दहाड़े सरकारी खजाने की डकैती कर रहे सफेदपोश डकैतों के सामने बहुत बौने हैं. पूरा मामला कुछ इस प्रकार है. नोयडा स्थित 'पीपीएस इंटरनेशनल' एक ऐसी कंपनी है, जो करीब दर्जन भर विदेशी कंपनियों और सप्लायरों की भारतीय एजेंट है. यह कंपनियां भारतीय रेल में इस्तेमाल होने वाले कई आवश्यक कल-पुर्जों का निर्माण और आपूर्ति करती हैं. इन्हें आरडीएसओ का प्रमाणिकरण भी प्राप्त है. इन्हीं में से एक स्विट्जरलैंड की कंपनी 'आर्थर फ्लुरी भी है, जो कि भारतीय रेल सहित विभिन्न मेट्रो रेलों को 'पीटीएफई शाट' न्यूट्रल सेक्शन' जैसे महत्वपूर्ण आइटम की आपूर्ति के लिए एकमात्र आरडीएसओ सर्टिफाइड कंपनी है. यह कंपनी वर्ष 2009 से भारत में अपने एजेंट पीपीएस इंटरनेशनल के माध्यम से अपना व्यवसाय करती है. भारत सरकार और सीबीसी द्वारा जारी विस्तृत एवं महत्वपूर्ण दिशा-निर्देशों के अनुसार सरकारी विभागों के टेंडर्स में किसी भी विदेशी कंपनी के भारतीय एजेंट की भागीदारी करने पर उसकी बिड के साथ मुख्य विदेशी श्रेष्ठ पेज 6 पर...

अब न सहेंगे अन्याय और न होने देंगे कोई अत्याचार - अनुराधा उर्सल

सीआरएमएस, पुणे मंडल द्वारा अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस पर विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन

पुणे : अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर 17 मार्च को सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) की महिला शाखा द्वारा मंडल कार्यालय सभागार में विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन किया गया। इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में सीआरएमएस महिला शाखा की अध्यक्ष श्रीमती डी. पी. नायडू विशेष रूप से उपस्थित थीं। इसके अलावा अतिथियों में महाराष्ट्र स्टेट स्पोर्ट्स, पुणे की सहायक निदेशक श्रीमती कविता नावडे, आर्ट ऑफ लिविंग, महाराष्ट्र स्टेट, की को-ऑर्डिनेटर श्रीमती वैशाली गनोरकर, महिला पुलिस इंस्पेक्टर रेहाना शेख और आमंत्रित अतिथियों में महिला समाज कल्याण समिति की उपाध्यक्ष श्रीमती सीमा देउसकर, एसीएम श्रीमती सीमा अरोरा तथा सीनियर डीपीओ श्री बरखडे एवं डीपीओ पुल्केश कुमार उपस्थित थे।

इस अवसर पर सीआरएमएस के पुणे मंडल अध्यक्ष डी. आर. जामदार ने सभी उपस्थित महिला अतिथियों का स्वागत किया। इस मौके पर सीआरएमएस की तरफ से सभी उपस्थित महिलाओं को प्रेम के प्रतीक गुलाब के फूल देकर सम्मानित किया गया। मुख्य अतिथि श्रीमती नायडू एवं सीनियर डीपीओ श्री बरखडे ने इस अवसर पर सीआरएमएस के संस्थापक एस. एम.



कार्यक्रम का संचालन करती हुई महिला मंच की प्रमुख श्रीमती अनुराधा उर्सल

शुक्ला के चित्र पर माल्यापण किया और सभी मंचासीन महिला अतिथियों द्वारा दीप-प्रज्वलन के साथ कार्यक्रम की विधिवत शुरुआत की गई। सीनियर डीपीओ श्री बरखडे ने अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर सभी महिला कर्मचारियों के लिए एक अच्छा कार्यक्रम आयोजित करने हेतु सीआरएमएस को बधाई दी।

इस मौके पर अपने संबोधन में महिला समाज कल्याण समिति की उपाध्यक्ष श्रीमती सीमा देउसकर ने महिला कर्मचारियों के उत्थान हेतु सीआरएमएस द्वारा किए जा रहे प्रयासों की सराहना करते हुए अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर महिला समाज कल्याण समिति की ओर से सभी महिलाओं को बधाई दी। उन्होंने ऐसे मौकों पर सक्रिय रूप से भाग लेने के लिए उपस्थित महिलाओं को प्रोत्साहित किया। महिला पुलिस इंस्पेक्टर रेहाना शेख ने इस मौके पर एक सेप्टी एफ की जानकारी देते हुए बतौर एक महिला एवं पुलिस इंस्पेक्टर के अपने अनुभव बताए,

इसके अलावा उन्होंने महिलाओं से सम्बंधित कई कानूनों की जानकारी भी उपस्थित महिलाओं को दी।

महाराष्ट्र स्टेट स्पोर्ट्स, पुणे की सहायक निदेशक श्रीमती कविता नावडे ने अपने संबोधन में उपस्थित महिलाओं को 'सेलफ डिफेंस' से अवगत कराया। तत्पश्चात उन्होंने 'सेलफ डिफेंस' (स्वयं सुरक्षा) के कुछ प्रयोग करके भी दर्शाए, जिनको उपस्थित महिलाओं ने काफी गंभीरतापूर्वक आत्मसात किया। आर्ट ऑफ लिविंग, महाराष्ट्र स्टेट की को-ऑर्डिनेटर श्रीमती वैशाली गनोरकर ने मेडिटेशन सेशन में उपस्थित महिलाओं को चिंता और तनाव से मुक्त रहने के लिए आर्ट ऑफ लिविंग के गुरु सिखाए। उन्होंने कहा कि महिलाओं को अपने स्वास्थ्य का विशेष ध्यान रखते हुए विशेष रूप से कामकाजी महिलाओं को अपने लिए भी कुछ समय निकालना चाहिए। क्योंकि उन्हें घर और कार्य-स्थल दोनों को एक-साथ संभालते हुए बहुत ज्यादा तनाव से

गुजरना पड़ता है। उन्होंने संगठन में बड़ी संख्या में महिला कर्मचारियों की सक्रियता पर खुशी व्यक्त करते हुए कहा कि सीआरएमएस ने एक अच्छा कार्यक्रम आयोजित किया है।

इस अवसर पर मुख्य अतिथि सीआरएमएस महिला शाखा की अध्यक्ष श्रीमती डी. पी. नायडू ने भी अपने संबोधन में उपस्थित महिलाओं को आर्ट ऑफ लिविंग अपनाने और अपने स्वास्थ्य का ख्याल रखते हुए तनाव मुक्त रहने की बात कही। उन्होंने इस मौके पर सीआरएमएस द्वारा महिलाओं के हित में किए जा रहे कार्यों का उल्लेख करते हुए उन्हें अपने अधिकारों और महिला सशक्तिकरण के प्रति जागरूक होकर संगठन को मजबूत बनाने को कहा। उन्होंने कहा कि सभी कार्यरत महिलाओं को आगे आकर संगठन में सक्रिय भूमिका निभानी चाहिए। इन कार्यक्रमों में बड़ी संख्या में महिला रेलकर्मियों ने भाग लिया। इस मौके पर सभी महिलाओं ने एक-साथ भोजन भी किया। श्रीमती वर्षा कुलकर्णी ने सभी आमंत्रित अतिथियों सहित उपस्थित महिलाओं को धन्यवाद दिया।

सीआरएमएस महिला मंच की प्रमुख श्रीमती अनुराधा उर्सल ने अपने संबोधन में महिला कर्मचारियों पर उनके घरों और कार्यालयों में हो रहे कई प्रकार के अत्याचारों का उल्लेख किया और कहा कि अब बहुत हो चुका, अब महिलाओं द्वारा कोई अत्याचार, अन्याय बर्दास्त नहीं किया जाएगा। उन्होंने कहा

कि महिलाएं अब काफी सक्षम हो चुकी हैं, वह अपना भला-बुरा खूब समझती हैं, वह अपना निर्णय खुद ले सकती हैं। महिलाओं को अब कोई अन्याय सहन नहीं करना चाहिए और डटकर उसका मुकाबला करना चाहिए, उनकी मदद के लिए कानून और सरकारी एवं गैर-सरकारी तमाम संस्थाएं मौजूद हैं, जरूरत पड़ने पर उनका सहयोग लिया जा सकता है। उन्होंने सभी कामकाजी महिलाओं का आह्वान करते हुए कहा कि अब चुप रहने और सहन करने से काम नहीं चलेगा, हमें अब प्रेरेक अन्याय और अत्याचार के खिलाफ अपनी आवाज बुलंद करनी होगी। कार्यक्रम का संचालन श्रीमती अनुराधा उर्सल ने किया। श्रीमती उर्सल ने कार्यक्रम की सफलता पर अत्यंत प्रसन्नता व्यक्त करते हुए सभी आमंत्रित महिलाओं के प्रति अनुग्रह व्यक्त करते हुए उन्हें धन्यवाद दिया। उन्होंने कहा कि अपने अति-व्यस्त कार्यक्रम के बावजूद सभी गणमान्य महिलाओं ने इस कार्यक्रम के लिए अपना अमूल्य समय दिया, इसके लिए वह सभी के लिए अत्यंत आभारी हैं। इस अवसर पर कार्यक्रम को सफल बनाने के लिए उन्होंने मंडल अध्यक्ष डी. आर. जामदार, मंडल सचिव एस. पी. सिंह, मेन लाइन शाखा सचिव सुनील मिश्रा, सह-सचिव डी. नागेंद्र एवं अल्लाफ शेख सहित महिला शाखा की हेमा केलकर, तेजा जोशी, वर्षा कुलकर्णी, सुप्रिया सावंत, प्रीति सिंह, मेरी, उमा, रेशमा, 'संसीन, साई मेरी और रेखा आदि को उनके सहयोग एवं योगदान के लिए विशेष धन्यवाद ज्ञापित किया।

काबिलियत की सब इज्जत करते हैं। कहते हैं कि आदमी का काम प्यारा होता है, चाम नहीं, कुछ ऐसा ही

आर. के. शर्मा के साथ भी था, जो कि गत दिनों इटारसी लोको शेड से जब सेवानिवृत्त हुए तो शेड के सिर्फ तमाम कर्मचारी ही नहीं, बल्कि उनके सभी अधिकारी भी यही महसूस कर रहे थे कि अब आगे से उनकी 'ट्रबल शूटिंग' कौन करेगा? श्री शर्मा की सेवानिवृत्ति के अवसर पर लोको शेड द्वारा आयोजित विदाई समारोह में अधिकारियों और कर्मचारियों ने उनके प्रति व्यक्त किए उदारों से यही प्रतीत हो रहा था। सेवानिवृत्ति के अवसर पर भारतीय रेल में ऐसा सम्मान अब तक शायद ही किसी एमएसडी को मिला होगा। 14 सितंबर 1977 को झांसी डीजल लोको शेड से टीएंडसी फिटर के रूप में रेल सेवा की शुरुआत करने वाले आर. के. शर्मा अपने साथियों के बीच 'बोल्ड ब्रेकर' के नाम से मशहूर हो गए थे। उनके द्वारा असेंबल की गई हर मशीनरी में लूज कनेक्शन/फाउंडेशन की कहीं कोई गुंजाइश नहीं रहती थी। उनके समर्पित और कर्मठ कार्य को देखकर ही उन्हें तत्कालीन वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर धार भोपाल प्पुलिव्यांट की स्थिति सुधार हेतु अस्थायी तौर पर भोपाल भेजा गया था।

21 जुलाई 1987 को श्री शर्मा को झांसी से इटारसी डीजल शेड में स्थानांतरित कर दिया। 1991 में विभागीय प्रशिक्षण परीक्षा पास कर वह जूनियर इंजीनियर बन गए। जहां उन्होंने अनेक विभागों में कार्य कर वहां के परंपरागत रूप से चले आ रहे अनेकों मिथकों को तोड़ा और उन विभागों को नया जीवन तथा नई सोच प्रदान की। इसके लिए उन्हें कई बार 'आउट स्टैंडिंग' कार्य निष्पादन हेतु

‘आदमी का काम प्यारा होता है, चाम नहीं’

काबिलियत का सम्मान : अधिकारियों के 'ट्रबल शूटर' आर. के. शर्मा सेवानिवृत्त

पुरस्कृत किया गया। उनकी समर्पित और प्रगतिशील सोच को ध्यान में रखते हुए उन्हें बंगलूरू स्थित एसडीपी (सुपरवाइजरी डेवलपमेंट प्रोग्राम) तथा टीओटी (ट्रेनिंग ऑफ ट्रेनर्स) के प्रशिक्षण हेतु भेजा गया, जहां उन्होंने सर्वोत्कृष्ट स्थान हासिल किया। उनकी प्रतिभा को देखते हुए उन्हें बीई तथा एमटेक पास प्रशिक्षुओं को प्रशिक्षित करने का कार्य सौंपा गया। उनकी शैली, दूरदृष्टि, गंभीरता के कायल तत्कालीन प्रशिक्षु आज भी उन्हें सार्वजनिक रूप से अपना गुरु मानते हैं। एक प्रतिष्ठित देशप्रेमी परिवार से संबंध रखने वाले श्री शर्मा ने कारगिल युद्ध के दौरान जब देश संकट से गुजर रहा था, सभी रेलकर्मियों ने जहां एक दिन का अपना वेतन प्रधानमंत्री राहत कोष में प्रदान किया था, वहीं श्री शर्मा ने दो माह का वेतन प्रधानमंत्री राहत कोष में प्रदान किया था और प्रतिदिन चार घंटे की अतिरिक्त सेवा शेड में कार्य कर देश को समर्पित करने का लिखित प्रस्ताव दिया था।

अविवाहित ट्रबल शूटिंग तथा लोको का भार प्रशिक्षण (लोको टेस्ट) करना श्री शर्मा की विशेषता रही है। राजभाषा सप्ताह के दौरान उन्हें अनगिनत बार पुरस्कृत किया गया। उनकी लगन, मौलिकता तथा रचनात्मक प्रकृति ने उन्हें भीड़ से अलग स्थान दिलाया। सदैव स्वास्थ्य के प्रति सजग रहने वाले श्री शर्मा ने शेड में यह नारा दिया कि 'स्वस्थ,



कर्मठ एवं ईमानदार कर्मचारी रेल की अमूल्य संपत्ति है।' योग, स्वास्थ्य तथा व्यायाम में पारंगत उन्होंने अधिकारियों तथा कर्मचारियों और उनके बच्चों को वर्षों तक अपनी स्वेच्छा से प्रतिदिन सुबह-शाम एक-एक घंटा योग, व्यायाम का प्रशिक्षण दिया। इसके सार्थक परिणाम कार्यस्थल पर भी महसूस किए गए। 'मेहरबानियों पर नहीं राष्ट्रभक्ति के साथ अपनी कार्य-कुशलता पर जीना सीखो।' का नारा शेड में जगह-जगह लिखकर उन्होंने अधिकारियों तथा कर्मचारियों के मानसिक परिवर्तन का सार्थक प्रयास किया। इसके लिए उन्हें पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन ने 'योग प्रशिक्षक' का गोचर प्रदान किया। इसके अलावा इसके लिए रेलवे बोर्ड ने उन्हें एक

हजार रुपए प्रतिमाह का अतिरिक्त मानदेय भी प्रदान किया।

डीजल लोको शेड, इटारसी में सीनियर सेक्शन इंजीनियर की कमी के चलते तथा श्री शर्मा की मौलिक कार्य-कुशलता को देखते हुए बीमार घोषित हो चुके बैटरी सेक्शन का अतिरिक्त प्रभार उन्हें सौंपा गया। चारों ओर एमिड की बदव, गंदगी, टूटी टाइल्स, खराब दीवारें, खंडित बैटरी प्लेटफार्मों की दशा देखते हुए श्री शर्मा ने इस काम को एक चुनौती के रूप में स्वीकार किया। उन्होंने सर्वप्रथम इस पूरे सेक्शन को एमिडरोधी बनाया तथा अच्छे ड्रेनेज का निर्माण कराया। यह कार्य बेहद सामान्य खर्च में करने के उपाय बैटरी के नीचे पांच गुना कम लागत की तथा आसानी से उपलब्ध होने वाली लॉंग लास्टिंग शीट बिछाई, जिससे रेलवे की लाइनों की बचत हुई। हर कार्य-स्थल पर उसके अनुदेश लगाए तथा कर्मचारियों से उसका सख्ती से पालन करवाया। इससे पूरे बैटरी सेक्शन को नया जीवन मिला। कर्मचारियों में उत्साह बढ़ा।

इसके साथ ही श्री शर्मा ने कर्मचारियों और अधिकारियों का प्यार भी बटोरा। दोनों मान्यताप्राप्त यूनियनों के पदाधिकारी उन्हें 'भौम पितामह' की उपाधि से नवाजते रहे। वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर अजय ताम्रकार अधिकारियों तथा सुपरवाइजर्स की

मीटिंग में सबसे पहले पांच मिनट तक श्री शर्मा को अपने विचार प्रस्तुत करने की कहुते थे। वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर रहे सचिन पुनेटा जब मलेशियन रेलवे में डिटी जीएम बनकर गए, तब उन्होंने श्री शर्मा को मलेशिया आने तथा वहां की रेलवे में स्थायी तौर पर अपना कौशल दिखाने का आग्रह किया था, मगर तब श्री शर्मा ने उनके इस आग्रह को विनम्रतापूर्वक नकार कर भारतीय रेल को ही अपनी सेवाएं समर्पित करते रहने का निश्चय व्यक्त किया था।

ऐसे मेहनती, लगनशील, कर्तव्यनिष्ठ और ईमानदारी की सदैव प्रतिमूर्ति रहे आर. के. शर्मा की सेवानिवृत्ति पर इटारसी डीजल लोको शेड के कर्मचारियों, सुपरवाइजर्स के साथ-साथ उनके अधिकारियों ने उनकी सेवानिवृत्ति को रेलवे की एक अपूर्णगी क्षति बताते हुए यह कहा कि 'हम सदैव अपने मातहतों को सिखाते हैं, पर सच यह है कि हमने शर्माजी से बहुत कुछ सीखा और उसे अपने दैनंदिन जीवन में उतारा है। श्री शर्मा ने रेलवे से जितना वेतन लिया, उससे कहीं अधिक रेलवे को दिया है। धन्य है वह माता-पिता जिन्होंने इन्हें ऐसे आचार-विचार और संस्कार प्रदान किए। श्री शर्मा हमेशा हम सभी के आदर्श रहे हैं। यदि प्रोचक रेल अधिकारी और कर्मचारी ऐसी सौच रखे, तो रेलवे की स्थिति बदल सकती है।'

मुंबई : ऑल इंडिया रेलवे प्रोटेक्शन फोरस एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) मध्य रेलवे एवं पश्चिम रेलवे की दो दिवसीय संयुक्त जोनल कार्यकारिणी बैठक (जेडईसी) 29-30 मार्च को मध्य रेलवे ऑडिटोरियम, सीएसटी, मुंबई में संपन्न हुई. बैठक में एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा, सीनियर डीएससी रामभाऊ पवार, राष्ट्रीय संयुक्त मंत्री राजेश मिश्रा और पश्चिम रेलवे के अध्यक्ष भागवत शर्मा सहित मध्य एवं पश्चिम रेलवे के सभी जोनल कार्यकारिणी सदस्य और कुछ सेवानिवृत्त आरपीएफ कर्मी भी उपस्थित थे.

इस मौके पर एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी ने उपस्थित दोनों रेलों के जेडईसी सदस्यों को संबोधित करते हुए कहा कि प्रशासन में लगातार हो रहे बदलावों पर कड़ी नजर रखी जाए. उन्होंने कहा कि पूर्व डीजी ने आरपीएफ स्टाफ को भलाई के लिए कुछ नहीं किया, इसके बावजूद कुछ एएससी और आरपीएफ इम्पेक्ट ऐसे भी हैं, जो न सिर्फ उनकी गाथा गा रहे हैं, बल्कि आईपीएस का समर्थन कर रहे हैं. उन्होंने ऐसे आरपीएफ कर्मियों की तीव्र भर्त्सना करते हुए कहा कि आईपीएस अधिकारी यहां न तो आरपीएफ स्टाफ का, न ही रेलवे का और न ही रेलयात्रियों का कोई भला करने आते हैं, वह सिर्फ अपना भला करने आते हैं. उन्होंने स्पष्ट शब्दों में कहा कि आईपीएस अधिकारी रेलवे में अपने एक निश्चित एजेंडे के साथ आते हैं और उनका यह निश्चित एजेंडा सिर्फ काली कमाई और आरपीएफ स्टाफ का उत्पीड़न करना ही होता है.

श्री रेड्डी ने कहा कि यही काम पूर्व डीजी ने भी किया. उन्होंने आरपीएफ और आरपीएस स्टाफ में आपस में फूट डालने और आरपीएफ कर्मियों को आरपीएस स्टाफ में

अपराधों की रोकथाम उनकी जांच के परिणाम पर निर्भर होती है -यू.एस.झा

ट्रांसफर करके भारी उत्पीड़न किया, मगर एसोसिएशन के विरोध के चलते वह अपनी कुत्सित योजना में बहुत ज्यादा सफल नहीं हो पाए थे. उन्होंने कहा कि पूर्व डीजी का गुणगान करने वाले आरपीएफ द्रोही लोगों को वह बताना चाहते हैं कि रेलवे में वही

एआईआरपीएफ मध्य एवं पश्चिम रेलवे की संयुक्त जेडईसी मीटिंग संपन्न

आईपीएस अधिकारी प्रतिनियुक्ति पर आते हैं, जो राज्यों में रिजेक्टेड/डिजेक्टेड होते हैं. उन्होंने अन्य सभी मान्यताप्राप्त संगठनों की ही तरह आरपीएफ एसोसिएशन के पदाधिकारियों को भी ट्रांसफर से मिले संरक्षण का उल्लेख करते हुए कहा कि रेलवे बोर्ड को अपने आदेशों का पालन सुनिश्चित करवाना चाहिए.

श्री रेड्डी ने सोलापुर मंडल के एक पूर्व पदाधिकारी और सेवानिवृत्त आरपीएफ कर्मी बी. आर. जोगदंडकर को भी भर्त्सना करते हुए कहा कि आज वह सेवानिवृत्ति के बाद उसी संगठन को जड़ें खोद रहे हैं, जिसके पदाधिकारी रहे हैं. उन्होंने कहा कि आरपीएफ एसोसिएशन पूरी तरह से लोकतान्त्रिक पद्धति का पालन करती है. यहां सभी पदाधिकारियों का चुनाव लोकतान्त्रिक तरीके से किया जाता है. यदि जोगदंडकर चुनाव हार गए थे, तो इसका बदला वह एसोसिएशन के पदाधिकारियों की विभिन्न विभागीय एवं संगठन संबंधी



संयुक्त जेडईसी बैठक के मौके पर मुंबई मंडल, म. र. के निवर्तमान मंडल मंत्री रहे डी. सी. पांडेय को सेवानिवृत्ति पर भावभीनी विदाई देते और रिटाइर एएससी भी राही एवं सेवानिवृत्त पदाधिकारी सी. एस. शुक्ला का सम्मान करते हुए राष्ट्रीय संयुक्त मंत्री राजेश मिश्रा, पी. के. सिंह.

गतिविधियों की जानकारी भिन्न-भिन्न जोनल रेलों और मंडलों से आरटीआई अधिकार का दुरुपयोग करके चुका रहे हैं. उन्होंने कहा कि सभी पदाधिकारियों और आरपीएफ कर्मियों द्वारा ऐसे लोगों को अपने पास बैठाना और उनसे मिलना तुरंत बंद कर देना चाहिए. इसके अलावा उन्होंने प्रशासन को भी आगाह किया कि थर्ड पार्टी सूचना नहीं दी जाए और इसके लिए पदाधिकारियों को परेशान नहीं किया जाना चाहिए.

इसके बाद एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा ने उपस्थित सदस्यों को संबोधित किया. श्री झा ने एक बार फिर सभी आरपीएफ कर्मियों को आरपीएफ का इतिहास और कानूनी अधिकार प्राप्ति के संबंध में अब तक हुई प्रगति के बारे में

जानकारी दी. उन्होंने कहा कि अपराधों की रोकथाम उनकी जांच के परिणाम पर निर्भर होती है. आरपीएफ के पास फिलहाल रेलयात्रियों के विरुद्ध होने वाले संगीन अपराधों की जांच का अधिकार नहीं है, तथापि यात्रियों की सुरक्षा में आरपीएफ कर्मियों को किसी प्रकार की कोई कोताही नहीं बरतनी है. उन्होंने कहा कि जितनी महत्वपूर्ण अपराध की जांच है, उतनी ही महत्वपूर्ण उसकी रोकथाम के लिए बरती जाने वाली सतर्कता भी है. इसलिए यदि पर्याप्त सतर्कता बरती जाती है, तो भी तमाम अपराधों को होने से रोका जा सकता है.

श्री झा ने कहा कि इस दिशा में हमारे प्रयास चल रहे हैं. पूर्व में अटलबिहारी बाजपेई की सरकार ने आरपीएफ को पर्याप्त

अधिकार प्रदान किए थे, और अब पुनः भाजपा के नेतृत्व वाली वर्तमान केंद्र सरकार द्वारा ऐसे ही प्रयास किए जा रहे हैं. उन्होंने कहा कि इसके बावजूद भारतीय रेल में रोजाना चलने वाले करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों की सुरक्षा में आरपीएफ कर्मियों को कोई कोताही नहीं दिखानी है, बल्कि यदि जरूरत पड़े तो अपनी जान की भी बाजी लगाकर यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करनी है. उन्होंने कहा कि यह अत्यंत दुर्भाग्यजनक और शर्मनाक भी है कि रेलवे बोर्ड के स्पष्ट आदेश के बावजूद मूढ़ आरपीएफ प्रशासन संगठन के चुने हुए पदाधिकारियों का तबादला कर रहा है. इसके बावजूद अपने ही आदेशों के किए जा रहे उल्लंघन को रेलवे बोर्ड नहीं रोक रहा है. इसे यह समझा जाना चाहिए कि रेलवे बोर्ड के अधिकारी आईपीएस अधिकारियों से डरते हैं और इसी वजह से वह अपने आदेशों का खुला उल्लंघन होते हुए देखकर भी चुपची साधे रहते हैं. यह किस प्रकार की प्रशासनिक मानसिकता है?

दूसरे दिन की बैठक में सातवें वेंतन आयोग से सम्बंधित मामलों, रेलवे बोर्ड सहित सभी जोनल रेलों और मंडलों के स्तर पर अन्य संगठनों की भी भांति पीपुणम की बैठकें आयोजित किए जाने, पदाधिकारियों के किए गए तबादले तुरंत निरस्त करने और आरपीएफ कर्मियों का अनावश्यक उत्पीड़न रोके जाने तथा जोनल एवं मंडलों के स्तर पर सभी मान्य सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने आदि अन्य कई मुद्दों पर प्रस्ताव पारित किए गए. संयुक्त जेडईसी बैठक के इस मौके पर मुंबई मंडल, म. र. के मंडल मंत्री रहे डी. सी. पांडेय को भावभीनी विदाई भी दी गई. श्री पांडेय 31 मार्च को सेवानिवृत्त हो रहे हैं. उन्होंने कहा कि वे सेवानिवृत्ति के बाद भी संगठन और आरपीएफ के प्रति हमेशा समर्पित रहेंगे.

पूर्वोत्तर रेलवे एवं उत्तर मध्य रेलवे के क्षेत्राधिकार में फेरबदल

■ रावतपुर का इज्जतनगर में अंतरण और इज्जतनगर के क्षेत्राधिकार को कानपुर तक बढ़ाया गया

■ वाराणसी स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे को और गाजियाबाद सेक्शन को भी उत्तर रेलवे को सौंपा जाना चाहिए

गोरखपुर ब्यूरो : रेलवे की परिचालन आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर केंद्र सरकार द्वारा उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद के इलाहाबाद मंडल एवं पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर के लखनऊ तथा इज्जतनगर मंडलों के क्षेत्राधिकार में 1 अप्रैल, 2016 से संशोधन करने का निर्णय लिया गया है. इसके फलस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे के अंतर्गत लखनऊ मंडल के रावतपुर स्टेशन को इज्जतनगर मंडल में अंतरित (ट्रांसफर) किया जा रहा है. इसके साथ ही पूर्वोत्तर रेलवे के इज्जतनगर मंडल के क्षेत्राधिकार को कानपुर, अनवरगंज को छोड़कर, तक बढ़ाया जा रहा है. कानपुर के अनवरगंज स्टेशन और कूपरगंज गुड्स शेड को पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल से उत्तर मध्य रेलवे के इलाहाबाद मंडल में अंतरित किया जा रहा है. इसके फलस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे का संशोधित क्षेत्राधिकार कानपुर, अनवरगंज स्टेशन को छोड़कर, तक रहेगा.

इसी के साथ यदि वाराणसी में भी वाराणसी स्टेशन सहित बाकी स्थापनाओं को भी पूर्वोत्तर रेलवे को सौंप दिया जाता, तो बहुत अच्छा होता, जबकि पूर्वोत्तर रेलवे का मंडल वाराणसी में होने के बावजूद वहां का मुख्य स्टेशन उसके पास नहीं है. इससे कई बार बड़ी विसंगतियां पैदा हो जाती हैं. जानकारों का मानना है कि वाराणसी स्टेशन उत्तर रेलवे ने अपने पास सिर्फ इसलिए बनाए रखा है, क्योंकि इससे दिल्ली और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को वाराणसी दर्शन अथवा धार्मिक क्रिया-कर्म के लिए फर्जी निरीक्षण कार्यक्रम बनाकर 'ऑन ड्यूटी' आने-जाने में बहुत आसानी होती है. इसी प्रकार उत्तर मध्य रेलवे के पास गाजियाबाद सेक्शन रखने का कोई अधिकार नहीं है. यह उत्तर रेलवे के पास होना चाहिए, जो कि बड़ौदा हाउस, दिल्ली के पास में होने से इसका ज्यादा उचित रख-रखाव हो सकता है, मगर जो बात वाराणसी के लिए दिल्ली के अधिकारियों के लिए लागू है, वही बात इलाहाबाद के अधिकारियों के लिए भी लागू होती है. रेल प्रशासन को नौरशही की सुविधा के बजाय प्रशासनिक सुविधा के दृष्टिकोण से उपरोक्त दोनों मुद्दों पर गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए.

आर्थिक नुकसान की आशंका से विचलित रेल कर्मचारी

दिल्ली : आगामी वित्तवर्ष में रेल कर्मचारियों को कुछ आर्थिक कटौतियां का सामना करना पड़ सकता है. प्राप्त जानकारी के अनुसार रेलवे ने तय किया है कि रेल कर्मचारियों को एक महीने में अधिकतम पांच हजार रुपए से ज्यादा का ओवरस्टाइम नहीं दिया जाएगा. इसके साथ ही एक महीने में पंद्रह दिनों से ज्यादा का टीए-डीए भी अब नहीं दिया जाएगा. रेल कर्मचारी संगठनों के कई पदाधिकारियों का कहना है कि रेलवे बोर्ड के आदेशों को मर्यादित तरीके से परिभाषित करके विभिन्न मंडलों और जोनल मुख्यालयों में गलत ढंग से लागू किया जाता है.

पदाधिकारियों का कहना है कि इतनी महंगाई में रेलवे बोर्ड का उपरोक्त निर्णय रेल कर्मचारियों के लिए अत्यंत दुःख है. सरकार और रेलवे बोर्ड को इस बारे में एक बार फिर से विचार करना चाहिए. उल्लेखनीय है कि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त आदेश से भारतीय रेल के अधिकांश रेल कर्मचारी प्रभावित होंगे. इनमें ट्रेकमैन, टीटीई, एसी मैकेनिक, कोच अटेंडेंट और विभागीय कार्यों से ऑन ड्यूटी विभिन्न स्थानों को जाने-आने वाले अधिकारी एवं कर्मचारी शामिल हैं. उनका कहना है कि ओवरस्टाइम और टीए/डीए माहवार सीमित किए जाने से अब कोई कर्मचारी अतिरिक्त काम करने के लिए तैयार नहीं होगा, जिससे उत्पादकता को भारी नुकसान पहुंचेगा और इसके चलते कई अनिवार्य एवं महत्वपूर्ण कार्य अटक सकते हैं.

बाल हितैषी अधिकारी 'बाल सुरक्षा सम्मान' से सम्मानित



लखनऊ : 'एहसास' नामक स्वयंसेवी संस्था, जो कि सन 2002 से बाल सुरक्षा को लेकर लखनऊ के चारबाग रेलवे स्टेशन पर कार्य कर रही है, ने रेलवे सुरक्षा एवं निगरानी तंत्र का निर्माण कर सभी रेलवे, पुलिस एवं अन्य संस्थाओं के सहयोग से अब तक लगभग 4000 बच्चों का पुनर्वास किया है. यथा समय रेलवे चाइल्ड लाइन, लखनऊ का संचालन 'एहसास' द्वारा किया जा रहा है. रेलवे चाइल्ड लाइन द्वारा सितंबर 2015 से अब तक 383 बच्चों से संपर्क कर उनका पुनर्वास किया गया है. 'एहसास' के इस महत्वपूर्ण सामाजिक कार्य में विभिन्न पुलिस एवं रेल अधिकारियों का अतुलनीय योगदान रहा है. दूसरों के लिए प्रेरणा का स्रोत कुछ ऐसे ही कर्मठ और बाल हितैषी अधिकारियों को बुधवार, 30 मार्च को रेलवे चाइल्ड लाइन, एहसास द्वारा बाल सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रम में 'बाल सुरक्षा सम्मान' से सम्मानित किया गया. कार्यक्रम का आयोजन अमृतलाल नागर पुस्तकालय, पीआरएस हॉल, उत्तर रेलवे, चारबाग, लखनऊ में किया गया था. बाल सुरक्षा सम्मान 2016 से सम्मानित किए गए अधिकारियों में चंद्रहास मिश्रा, एसआई/आरपीएफ, राम सुंदर, एएसआई/आरपीएफ, शशिकांत शर्मा, एडिशनल स्टेशन अधीक्षक, उ.रे., अरविंद बघेल, स्टेशन मास्टर, उ.रे. इत्यादि थे. कार्यक्रम में मुख्य अतिथि के रूप में उत्तर रेलवे, लखनऊ मंडल के मंडल वाणिज्य प्रबंधक अतिथाम कुमार की उपस्थिति उल्लेखनीय है. इस अवसर पर विशिष्ट अतिथियों में विनोद चंद्र एवं ऋषि कुमार, सदस्य, बाल कल्याण समिति, लखनऊ, अरुण कुमार दोहरे, स्टेशन अधीक्षक, उ.रे. डी. के. उपाध्याय, प्रभारी निरीक्षक, जीआरपी और एहसास की महासचिव श्रीमती शची सिंह आदि मौजूद थे.



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का शेष...

का निर्णय दिया था और संबंधित मंत्रालय (रेलवे) को इस संबंध में उचित कदम उठाने का निर्देश भी दिया था. इसी प्रकार वर्ष 2011 में पी. एस. रावल बनाम भारत सरकार मामले में भी सुप्रीम कोर्ट का निर्णय पी. एस. रावल के पक्ष में आया था.

आरपीएफ को संगठित सर्विस घोषित किए जाने और पी. एस. रावल के पक्ष में सुप्रीम कोर्ट का निर्णय आने के बाद उपरोक्त एसएलपी गृह मंत्रालय से दायर करवाई गई थी. जाहिर है कि यह कार्य आईपीएस एसोसिएशन अथवा आईपीएस लॉबी के दबाव में या उसके कहने पर ही किया गया होगा, क्योंकि इस मामले से गृह मंत्रालय का कोई सीधा संबंध नहीं था. वर्ष 2011 से अब तक यह मामला (एसएलपी) सुप्रीम कोर्ट में सोया पड़ा हुआ था. अब जब पी. एस. रावल को पीएमओ की पूर्व अनुमति से रेल मंत्रालय ने डीजी/आरपीएफ का अतिरिक्त चार्ज सौंप दिया है, तब उक्त एसएलपी भी अचानक उभर कर सतह पर आ गई है. हालांकि इस मामले में पी. एस. रावल को ही सुप्रीम कोर्ट में अपनी पैरवी करनी पड़ेगी, मगर चूंकि आईपीएस एसोसिएशन को भी अपने वकील के जरिए इस मामले में बहस में भाग लेने की अनुमति मिल गई है, तो वह पार्टी न होते हुए भी अब एक पार्टी की ही तरह इस मामले में कोर्ट के समक्ष अपना पक्ष रखेगी. सामान्यतः ऐसा नहीं होता, यहां भी यदि कोई कमजोर पक्ष होता, तो सुप्रीम कोर्ट उसे पार्टी न होते हुए अपना पक्ष रखने की अनुमति कदापि नहीं देता. मगर चूंकि राजनीतिज्ञ, मंत्रीगण, यहां तक कि खुद सरकार भी क्यों न हो, जब ये सभी आईपीएस से डरते हैं, तो न्यायपालिका और उसके कर्ताधरता भी इसके अपवाद नहीं हैं. जाहिर है कि इन व्यवस्थाओं में कार्यरत, अपवाद स्वरूप कुछ को छोड़कर, ज्यादातर लोग गलत हैं, या गलत लोगों का साथ देते हैं, जिससे आईपीएस की मदद की इन्हें हमेशा दरकार रहती है, यही वजह है कि राजनेता, मंत्री, सरकार और न्यायलय आदि अमूमन आईपीएस के विरुद्ध जाने की हिम्मत नहीं जुटा पाते हैं.

वर्ष 1985 के संशोधित आरपीएफ एक्ट की धारा 19(2) में स्पष्ट प्रावधान किया गया था कि आरपीएफ में अब किसी प्रकार से आईपीएस की प्रतिनियुक्ति नहीं होगी. इसके साथ ही इसमें यह भी

वर्चस्व कायम रखने की लड़ाई

प्रावधान किया गया था कि उक्त संशोधन लागू होने के समय आरपीएफ में जो आईपीएस प्रतिनियुक्ति पर होंगे, उन्हें या तो फौरन उनके पेंशन कैडर में वापस भेज दिया जाएगा, अथवा उन्हें जबरन सेवानिवृत्त कर दिया जाएगा. परंतु आरपीएफ में प्रतिनियुक्ति पर रहे तत्कालीन आईपीएस अधिकारियों ने सरकार की आंखों में धूल झाँककर न सिर्फ यह प्रावधान, बल्कि इसके साथ ही मान्यताप्राप्त आरपीएफ एसोसिएशन के बने रहने के प्रावधान को भी रेल मंत्रालय के नोटिफिकेशन से निकाल कर बाहर फेंक दिया, वह भी कानून मंत्रालय के गजट नोटिफिकेशन के बाद, जिसमें संसद द्वारा पारित संपूर्ण कानून को प्रकाशित किया गया था. यह खामी वर्ष 1998 में पुनर्स्थापित होने के बाद आरपीएफ एसोसिएशन ने पकड़ी और सरकार के संज्ञान में इसकी लिखित जानकारी दी. तब वर्ष 2006 में कानून मंत्रालय ने पुनः उक्त दोनों प्रावधानों को शामिल करते हुए 'शुद्धि पत्र' के रूप में एक और गजट नोटिफिकेशन प्रकाशित किया और रेल मंत्रालय को भी आदेश दिया था कि वह भी संपूर्ण गजट नोटिफिकेशन प्रकाशित करे. मगर आज 10 साल बाद भी रेल मंत्रालय ने यह संशोधित गजट नोटिफिकेशन नहीं निकाला है और लगभग 31 साल से संसद द्वारा पारित कानून को उँगला दिखाकर पूरी व्यवस्था और पूरे देश को मूर्ख बनाया जा रहा है. इसका मतलब वही है, जो ऊपर कहा गया है, कि सरकार, मंत्री, संजी सहित जुडिसियरी भी सब आईपीएस से डरते हैं. यही वजह है कि रेलवे बोर्ड की नौकरशाही भी दुम दबाकर पिछले 21+10 साल से बैठी है. यदि अब तक रेल मंत्रालय में हुए निजाम और रेलवे बोर्ड के नौकरशाह चोर नहीं होते, तो उन्हें आईपीएस से डरने की कोई जरूरत नहीं होनी चाहिए थी. यह हम नहीं, बल्कि तमाम वह लोग कह रहे हैं, जो इन सब मामलों के प्रत्यक्षदर्शी रहे हैं. इन जानकारों का कहना है कि आईपीएस के दबाव में सरकार और जुडिसियरी भी रहती है, मगर उनका यह भी कहना है कि यदि खुलकर सभी कानूनी पहलू व्यवस्था और अदालत के समक्ष रखे जाएं, तो उन तथ्यों को नजरअंदाज करना अथवा अन्याय कर पाना बहुत मुश्किल होगा. उनका यह भी कहना है कि तमाम केंद्रीय फोर्सों के लोग आईपीएस की अपने यहां प्रतिनियुक्ति के विरुद्ध हैं. यह बात जुडिसियरी और सरकार के लोग भी बखूबी जानते हैं.

इस बीच रेल मंत्रालय ने रेलमंत्री की सहमति से

गृह मंत्रालय को एक पत्र लिखकर उपरोक्त एसएलपी वापस लेने की बात कही है. इसके साथ ही पीएमओ ने भी रेल मंत्रालय को लिखा है कि नोडल मिनिस्ट्री होने के नाते रेल मंत्रालय आरपीएफ के कैडर को ठीक करे और उसे संगठित सर्विस का दर्जा देने का निर्णय करे. इसी आधार पर पीएमओ ने पी. एस. रावल को डीजी/आरपीएफ का अतिरिक्त चार्ज सौंप जाने की अनुमति प्रदान की है. अब जब इस मामले में वास्तव में थोड़ा साहस दिखाते हुए रेल मंत्रालय ने पीएमओ के आदेश पर अमल करते हुए पी. एस. रावल को डीजी/आरपीएफ का अतिरिक्त चार्ज सौंप दिया है और उपरोक्त तमाम संदर्भों में अब तक काफी प्रगति हो चुकी है, तब अचानक उक्त एसएलपी सुनवाई के लिए सुप्रीम कोर्ट के पटल पर उभर आती है, यह एक संयोग मात्र नहीं हो सकता है. जाहिर है कि यह काम आईपीएस लॉबी के प्रयासों अथवा दबाव में हुआ होगा, क्योंकि आईपीएस लॉबी अपना वर्चस्व किसी भी हालत में कम नहीं होने देना चाहती है.

जब आरपीएफ एसोसिएशन को 1985 के संशोधन में बने रहने देने का प्रावधान बरकरार रखा गया था, तब कुटिल तिकड़मों से आरपीएफ को 'आर्मड फोर्स' घोषित करा लिया गया, जिससे आरपीएफ कर्मियों को अपनी बात रखने का कोई मंच न मिल सके. हालांकि आरपीएफ किसी भी मायने में 'आर्मड फोर्स' नहीं कही जा सकती है. तमाम आरपीएफ कर्मी भी रेलकर्मी ही हैं, जैसा की रेलवे एक्ट में स्पष्ट कहा गया है. भारतीय लोकतंत्र की यह कितनी बड़ी विडम्बना है कि आईएएस/आईपीएस के तो अपने संगठन हो सकते हैं, मगर सिपाहियों के नहीं हो सकते अथवा वे उनका कोई संगठन बनने देना नहीं चाहते हैं. ऐसे में आरपीएफ एसोसिएशन के राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा का यह कहना बहुत जायज लगता है कि यह देश बारह सौ साल तक गुलाम रहा है, जिससे यहां न सिर्फ गुलामी की मानसिकता आज तक बरकरार है, बल्कि राजशाही को बरकरार रखने वाले उसके वास्तविक वारिस (आईएएस/ आईपीएस) भी नहीं चाहते हैं कि उनकी 'राजसत्ता' में कोई कमी आए या कोई उसे चुनौती दे. उनका यह भी कहना जायज है कि सरकार हो या राजनेता, किसी को न तो संविधान की सही समझ है, और न ही किसी ने तमाम संवैधानिक प्रावधानों को जानने की कभी कोई कोशिश की है. यही वजह है कि कुछ लोग मिलकर अपनी तिकड़म से सरकार और

राजनेताओं को ही नहीं, बल्कि पूरे देश को मूर्ख बना रहे हैं. उनका कहना है कि आरपीएफ एक्ट में कानूनी स्थिति बहुत स्पष्ट है. अब जब मामला सुप्रीम अदालत के सामने है, तो सारी वस्तुस्थिति अदालत के समक्ष रखी जाएगी और उन्हें इस देश की न्यायपालिका पर पूरा भरोसा है कि तमाम कानूनी प्रावधान एवं वस्तुस्थिति देखने के बाद मामले में न्याय अवश्य होगा.

वर्चस्व की यह लड़ाई वास्तव में गलत दिशा में लड़ी जा रही है. सरकार, प्रशासन तंत्र और न्यायपालिका में से कोई भी इस बात की तरफ ध्यान नहीं दे रहा है कि जिसे अपना नुकसान रोकने की वास्तविक जिम्मेदारी और अधिकार मिलना चाहिए, यह उसे नहीं है, जबकि जिसे अधिकार और जिम्मेदारी दोनों सौंपी गई है, वह अपने उत्तरदायित्व का निर्वाह नहीं कर रहा है. ध्यान देने वाली बात यह है कि बिना उत्तरदायित्व के जिम्मेदारी का निर्वाह नहीं होता है. जीआरपी को अधिकार और जिम्मेदारी दोनों दी गई है, मगर रेलवे में यात्रियों एवं माल के प्रति होने वाले अपराधों की रोकथाम और उससे होने वाले नुकसान की भरपाई का उत्तरदायित्व नहीं दिया गया है. जबकि आरपीएफ (रेलवे) को जिम्मेदारी के साथ नुकसान की भरपाई करनी पड़ती है, मगर उसके पास इस नुकसान को रोकने का अधिकार नहीं है. ऐसे में रेलवे में रोजाना चलने वाले करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों और लगभग 10 हजार मालगाड़ियों की सुरक्षा भगवान भरोसे रहती है. यह बहुत बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि जब देश में रजवाड़े नहीं रहे, उनकी रेल नहीं रही, देश के किसी राज्य की भी रेल नहीं है, तब संविधान की प्रोविशियल लिस्ट में रेलवे के होने का कोई औचित्य नहीं है. संवैधानिक रूप से जब रेल केंद्र का विषय है, और जब नुकसान की भरपाई रेलवे कर रही है, तो नुकसान रोकने की सारी जिम्मेदारी भी केंद्र की ही है. यहां स्थिति यह है कि कानून-व्यवस्था राज्य का विषय होने का हिंदीरा पीटने वाले लोगों को संवैधानिक स्थिति की भी कोई जानकारी नहीं है. वास्तव में राज्य अपने यहां अपराधों की संख्या कम रखने और अपनी पुलिस को पालने के लिए रेलवे को छोड़ना नहीं चाहते हैं. जबकि आईपीएस इसलिए रेलवे पर अपना वर्चस्व बनाए रखना चाहते हैं, क्योंकि उन्हें अपने करीब 160 पद कम नहीं होने देना है. राष्ट्रहित में बहुत स्पष्ट और संवैधानिक प्रावधानों की सही परिभाषा के परिप्रेक्ष्य में सही निर्णय लिया जाना समय की जरूरत है, वरना आने वाली पीढ़ियां वर्तमान पीढ़ी को कभी माफ नहीं करेंगी!!

उपकरणों, कैरिज/वैगन और इंजनों की विश्वसनीयता बरकरार रखी जाए -महाप्रबंधक

किसी भी परिस्थिति में रेल संरक्षा से कोई समझौता नहीं किया जाए -सीएमडी/उ.म.रे.

उत्तर मध्य रेलवे के यांत्रिक अधिकारियों की बैठक संपन्न

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 22 मार्च को यांत्रिक विभाग के अधिकारियों की बैठक सम्पन्न हुई. इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने उपस्थित सभी विभाग प्रमुखों सहित यांत्रिक विभाग के अधिकारियों का मार्गदर्शन करते हुए अपने कार्य क्षेत्रों में लगातार कार्य-प्रणाली में सुधार करने, उपकरणों की विफलता का विश्लेषण करके घटाने, कैरिज/वैगन, डीजल इंजनों की गुणवत्ता में विश्वसनीयता को



बनाने के विभिन्न पहलुओं पर सुझाव और निर्देश दिए. महाप्रबंधक ने प्रणाली सुधार, मानव संसाधनों के विकास एवं संसाधनों के अधिकतम उपयोग पर विशेष जोर दिया. इस अवसर पर महाप्रबंधक द्वारा पूर्ववर्षक प्रशिक्षण केंद्र, झांसी के वार्षिक प्रशिक्षण कैलेंडर का विमोचन भी किया गया. इस अवसर पर मुख्य यांत्रिक इंजीनियर जी. सी.

बुधलाकोटी ने भी अपने संबोधन में पर्यावरण की संरक्षा, यांत्रियों की सुविधा बढ़ाने एवं उपकरणों की विफलता घटाने पर उपस्थित अधिकारियों का मार्गदर्शन किया. उन्होंने कहा कि उपकरणों की विफलता का गंभीर विश्लेषण अवश्य करें, जिससे भविष्य में होने वाली विफलताओं को रोका जा सके. उ-होंने यह भी कहा कि अगले वर्ष ब्रेक बाईंडिंग

रोकने तथा लोकोमोटिव की मिड सेक्शन विफलता एवं पीएच-42 के कार्यों के संपादन पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है.

मुख्य यांत्रिक इंजीनियर श्री बुधलाकोटी ने ट्रेनिंग को विशेष महत्व देने की आवश्यकता जताई, जिससे नई तकनीक को समझा एवं लागू किया जा सके. उन्होंने यांत्रियों की सुविधा हेतु ऑन बोर्ड हाउस की पींग सर्विसेज (ओबीएचएस) की सुविधा पांच और ट्रेनों (22443/22444, 14155/14156, 14163/14164, 11109/11110, 11125/11126) में प्रारम्भ करने हेतु निर्देशित किया. 'क लीन माई कोच' नाम से एक वेब आधारित एप लांच किया गया है, जिससे यांत्रियों को इस सुविधा का अधिकतम लाभ मिल सकेगा. रेलवे के उपयोगकर्ता का विशेष ध्यान रखने हेतु लिनन तथा सवारी गाड़ियों की सफाई की गुणवत्ता में सुधार हेतु विभिन्न पहलुओं की ओर संकेत किया. उन्होंने किसी भी परिस्थिति में रेल संरक्षा (सेफ्टी) से समझौता नहीं करने के निर्देश भी दिए.

जम्मू-कश्मीर क्षेत्र की रेल परियोजनाएं कोंकण रेलवे के बजाय सेना को सौंपी जाएं

यशवंत के. जोगदेव

कोंकण रेलवे की टेकेदारी में जम्मू-कश्मीर में चल रही विभिन्न रेल परियोजनाओं की वर्तमान दशा और दिशा को ध्यान में रखते हुए जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी यह सभी परियोजनाएं सेना के निर्माण कोर अथवा तत्सम निर्माण संगठनों या फिर भारतीय रेल के ही निर्माण संगठन को सौंप देना अब देश की सुरक्षा की दृष्टि से अत्यावश्यक हो गया है. कोंकण रेलवे के संस्थापक, विख्यात अभियंता और पूरे देश में मेट्रोमैन की ख्यातिप्राप्त ई. श्रीधरन ने करीब दस साल पहले ही यह भविष्यवाणी की थी कि यदि कोंकण रेलवे ने जम्मू-कश्मीर की उक्त रेल परियोजनाओं को समय पर पूरा कर लिया, तो अभियांत्रिकी के क्षेत्र में यह एक बहुत बड़ा चमत्कार माना जाएगा. परंतु कोंकण रेलवे पिछले दस सालों में यह परियोजनाएं पूरी नहीं कर पाई है, इसलिए श्रीधरन के अनुसार कोई चमत्कार नहीं हुआ है. उनका तो यह भी मानना है कि कोंकण रेलवे अगले और दस सालों में यह परियोजनाएं पूरी कर ले, तब भी यह बहुत बड़े आश्चर्य की बात होगी.

देश की उत्तरी सीमा जम्मू-कश्मीर के आसपास तक पाकिस्तान और चीन अब भारत के सीने पर पैर रखकर खड़े होने को तैयार हैं. ऐसी स्थिति में देश की रक्षा के लिए नितांत आवश्यक रेल परियोजनाएं युद्धस्तर पर पूरी होनी चाहिए. ऐसी विकट परिस्थिति में रेल मंत्रालय द्वारा जम्मू-कश्मीर को बाकी देश से जोड़ने वाली रेल परियोजनाएं कोंकण रेलवे को सौंपी गई थीं, जिन पर तेजी से अमल किया जाना था, मगर राष्ट्रीय महत्व की इन रेल परियोजनाओं की प्रगति अत्यंत धीमी और शर्मनाक है.

अतः अब एक स्वतंत्र प्रभावी एवं युद्धस्तर पर कार्य करने वाली यंत्रणा को यह

अगले दस सालों में भी कोंकण रेलवे कश्मीर की रेल योजनाएं पूरी नहीं कर पाएंगी-श्रीधरन



परियोजनाएं सौंपी जानी जरूरी हैं. देश की सुरक्षा और संरक्षा की दृष्टि से सीमावर्ती क्षेत्र में इन महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं का उत्तरदायित्व संभाल पाना मुंबई में बैठकर अब कोंकण रेलवे के आरामतलब अधिकारियों के लिए संभव नहीं है. इसलिए चीन और पाकिस्तान की चुनौती का उग्र स्वरूप ध्यान में रखते हुए अब इन परियोजनाओं के निर्माण का उत्तरदायित्व भारतीय सेना की निर्माण इकाई अथवा किसी अन्य सक्षम संगठन को सौंपा जाना देश की सुरक्षा की दृष्टि से अत्यावश्यक हो गया है.

पाकिस्तान और चीन के इस सहयोग से भारत की रक्षा क्षमता को दी जा रही चुनौती का सामना करने के लिए रेल मंत्रालय की ओर से 2003 में पूर्व रेलमंत्री नीतीश कुमार के कार्यकाल में प्रख्यात तीर्थस्थल माता वैष्णोदेवी त्रिकुटा पहाड़ी के नीचे ही जम्मू-कश्मीर को जोड़ने वाली इस राष्ट्रीय रेल परियोजना का शुभारंभ कटरा के पास एक सुरंग की खुदाई से शुरू हुआ था. जम्मू-कश्मीर में चलने वाले आतंकवाद के कारण कश्मीर की सीमाओं में बारामूला, उरी, पुंछ

और पाकिस्तान द्वारा जबरन कब्जाए गए कश्चित आजाद कश्मीर के मुजफ्फराबाद इत्यादि सभी सीमावर्ती क्षेत्रों तक महत्वपूर्ण मिलिट्री साजो-सामान, टैंक, आर्टिलरी तथा मिसाइल आदि युद्ध सामग्री के साथ सेना की आवाजाही के लिए यह रेल परियोजनाएं अत्यंत महत्वपूर्ण हैं. परंतु इन रेल परियोजनाओं की जो हालत है, उसे देखकर किसी भी देशाभिमानि नागरिक को रेलवे के इस अत्यंत लापरवाहीपूर्ण कामकाज के प्रति क्षोभ उत्पन्न होना स्वाभाविक है.

जम्मू-कश्मीर का यह क्षेत्र उत्तर रेलवे के क्षेत्र में आता है. यह काम कोंकण रेलवे को देने के कारण 'मेरे अंगने में तुम्हारा क्या काम है' की तर्ज पर, जैसी भावना भी शुरू से उत्तर रेलवे के अधिकारियों के मन में जम गई थी. इसी कारण कोंकण रेलवे की राह में बार-बार रोड़ा डालकर गतिरोध पैदा करने का प्रयास उत्तर रेलवे के उच्च अधिकारियों ने भी किया. हिमालयीन जियोलाजी, लैंड स्लाइड, गहरी नदियां और 25 हजार फुट ऊपर से आने वाले चेंनाब नदी के जोरदार प्रवाह को रोकने के लिए कटरा से रियासी-

संगलदान होकर बनिहाल सुरंग तक यह रेलवे लाइन 2 हजार फीट से 6 हजार फीट की ऊंचाई तक जाती है. तत्पश्चात काजीगुंड तक पहुंचने के बाद फिर यह समतल रास्ते से बारामूला पहुंचती है.

इस संपूर्ण क्षेत्र की दुर्गमता और समस्याओं को ध्यान में रखकर इसके तीन विभाग किए गए. जम्मू से उधमपूर और कटरा तक निर्माण का काम उत्तर रेलवे को सौंपा गया. बारामूला से काजीगुंड का काम इस्कॉन को दिया गया. अब बारामूला से बनिहाल तक और जम्मू से कटरा तक रेलवे मार्ग चालू हो गया है, लेकिन कटरा से दुर्गम पहाड़ी क्षेत्र में जाने वाले मार्ग पर कई सुरंग और दुनिया के सबसे ऊंचे दो पुल हैं. कोंकण रेलवे को सौंपे गए इस तीसरे भाग में चेंनाब नदी के ऊपर, नदी के तल से 359 मी. ऊंचा, एक विशेष पुल निर्माणधीन है. ज्ञातव्य है कि कुतुबमीनार की ऊंचाई 72 मीटर एवं एफिल टॉवर की ऊंचाई 324 मीटर है, जबकि चेंनाब पुल की आर्च स्पैन 467 मीटर की है. इस पुल का निर्माण हो जाने पर नदी के तल से विश्व के सबसे ऊंचे रेल पुलों में इसी पुल का नाम शुमार होगा. परंतु इस अत्यंत महत्वपूर्ण रेल परियोजना की स्थिति क्या है? कोंकण रेलवे मुंबई से 14 से 18 मार्च तक एक प्रेस टूर लेकर इस क्षेत्र का अवलोकन कराने या मीडिया को 'ओब्लाइज' करने गई थी. चेंनाब ब्रिज और संगलदान के पास धामकुंड के परिसर में चेंनाब नदी पर रास्ते के ऊपर एक पुल बन रहा है. इस पुल का अब तक सिर्फ अप्रोच का काम पूरा हुआ है. चेंनाब के ऊपर एक धनुषाकार पुल के निर्माण में 26 हजार मेट्रिक टन स्टील का प्रयोग होगा. यह सारे भव्य-दिव्य दृश्य मुंबई की मीडिया को दिखाकर कोंकण रेलवे अपनी पीठ अपने-आप ही थपथपा रही है. जबकि जमीनी स्तर पर वह अपना काम पिछले दस सालों में भी पूरा नहीं कर पाई है. वास्तव में इस पुल के निर्माण में करीब

500 करोड़ रु. की लागत आने का अनुमान था. यह काम मुंबई की प्रसिद्ध एफकोंन कंपनी को दिया गया था. यह काम 2008 तक पूरा होने की उम्मीद थी, लेकिन 2008 में ही रेलवे बोर्ड की तरफ से यह काम रोक दिया गया. इसके फिर से निर्माण की अनुमति 2009 में दी गई. जबकि अब तक इस स्टील ब्रिज की एक धनुषाकृति कमान तक भी बन नहीं पाई, इसके लिए अभी-भी कम से कम और पांच साल लगेगे.

इसके साथ ही कटरा के पास प्रारंभ में ही टनल क्रमांक 1 के निर्माण का शुरू किया गया काम अभी-भी बाकी है. दूसरी टनल का निर्माण करने वाला कांटेक्ट (संचेती) यह काम छोड़कर चला गया है, जिससे इस टनल का काम अधूरा पड़ा है. इसके साथ टनल क्रमांक 5, जो चेंनाब ब्रिज को जोड़ती है, का भी बहुत सा काम अभी बाकी है. स्पष्ट है कि यह देश की रक्षा दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं का निरीक्षण करने के लिए पिछले 15 साल से भी ज्यादा का समय व्यर्थ चला गया है. वर्तमान से लेकर अब तक हुआ कोई भी रेलमंत्री चेंनाब पुल अथवा राष्ट्रीय महत्व की इन रेल परियोजनाओं का निरीक्षण करने के लिए आज तक वहां नहीं पहुंचा है. यदि देश की रक्षा के लिए बनाई जाने वाली राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं को देखने जाने में किसी रेलमंत्री की ही कोई रुचि नहीं है, तो ऐसे में खुद रेलवे की निर्माण परियोजनाओं, उनकी प्रगति एवं अवस्था का अंदाजा बखूबी लगाया जा सकता है. यदि सरकार या मंत्री द्वारा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण राष्ट्रीय परियोजनाओं को नजरअंदाज करने का ऐसा ही अक्षम्य कारोबार चलता रहा, तो चीन और पाकिस्तान के आपसी सहयोग से आने वाले समय में सीमा पर जो भीषण स्थिति पैदा होगी, उसका उत्तरदायित्व रेलमंत्री से लेकर रेलवे बोर्ड के सभी अधिकारियों को स्वीकार करना होगा.



फोटो परिचय : कल्याण की 'समस्त ब्राह्मण सेवा समाज' संस्था का होली मिलन समारोह 27 मार्च को वालधुनी के मीनाताई ठाकरे सभागृह में संपन्न हुआ. इस अवसर पर ब्राह्मण समाज के सभी गणमान्य लोग उपस्थित थे. समारोह की शुरुआत भगवान परसुराम के चित्र पर माल्यापण, दीप प्रज्वलन और श्रीमती नीरजा मिश्रा, श्रीमती अलका मिश्रा, रोहिणी तिवारी, विद्यांशा तिवारी और श्रीमती शकुंतला आदि महिलाओं के लोकप्रिय होली गीतों के साथ हुई. विशेष अतिथियों में विश्व गौड़ ब्राह्मण परिषद, उल्हासनगर के अध्यक्ष श्री विश्वनाथ जोशी, कान्यकुब्ज ब्राह्मण समाज, कल्याण के अध्यक्ष श्री प्रताप नारायण तिवारी, डॉ. आर. पी. त्रिवेदी, डॉ. ब्रजेंद्र सारस्वत, डॉ. आर. आर. उपाध्याय, साकेत ग्रुप के प्रमुख श्री विनोद तिवारी, श्री विजय नारायण पंडित, श्री गयाचरण त्रिवेदी, श्री करुणाशंकर शुक्ला, श्री रामचंद्र पांडेय, श्री विजय उपाध्याय, श्री विजय मिश्रा, श्री विनोद मिश्रा, डिप्टी सीसीएम श्री आर. बी. दीक्षित, एसएमएम श्री सी. डी. शर्मा, एडीईई श्री एच. एस. बदन, धर्मेंद्र पांडेय इत्यादि समाजसेवियों सहित बड़ी संख्या में समाज के लोग उपस्थित थे. समाज के सभी गणमान्यों ने समाज की एकजुटता कायम करने और समाज में फैली कुरीतियों से निजात पाने की बात कही. इस मौके पर अतिथियों ने संस्था की वार्षिक पत्रिका का विमोचन किया तथा संस्था के दिवंगत उपाध्यक्ष स्व. सत्यदेव शर्मा उर्फ पप्पू भैया को सभी उपस्थितों ने श्रद्धांजलि अर्पित की. समारोह की अध्यक्षता संस्था के अध्यक्ष श्री नथोलाल शर्मा ने की. कार्यक्रम का संचालन संस्था के सचिव श्री सुरेंद्र शर्मा ने किया. इस मौके पर श्री राजकुमार सारस्वत, कान्यकुब्ज ब्राह्मण समाज के सचिव संजय द्विवेदी, शाशांक दीक्षित आदि ने कार्यक्रम को सफल बनाने में सहयोग किया.

भारतीय रेल को करोड़ों का चूना लगा रहे विदेशी सप्लायर्स के कथित...

पेज 1 का शेष... कंपनी (फॉरेन प्रिंसिपल) की प्रोफार्मा इनवॉइस भी सब्मिट की जानी आवश्यक/अनिवार्य है, क्योंकि यही वह प्रमाणिक और जरूरी दस्तावेज होता है, जिससे यह समझा जा सकता है कि फॉरेन प्रिंसिपल की बिना पर उसके भारतीय एजेंट ने जो रेट ऑफर किए हैं, वह कितने सही और वाजिब हैं. इसी पृष्ठभूमि के अंतर्गत सेंट्रल आर्गनाइजेशन फॉर रेलवे इलेक्ट्रिकेशन (कोर) ने 282 सेट 'पीटीएफई शाट न्यूट्रल सेक्शन' की खरीद के लिए टेंडर नं. कोर/एस/1271/4054 जारी किया था, जो कि 18 मार्च 2013 को खुला था.



उपरोक्त प्रोफार्मा इनवॉइस के अनुसार उक्त टेंडर में फॉरेन प्रिंसिपल (मेसर्स आर्थर फ्लुरी, स्विट्ज़रलैंड) ने @सीएचएफ 9500 प्रति सेट अपना एक ओबीवी रेट घोषित किया था. (सीएचएफ का मतलब है स्विट्ज़रलैंड की मुद्रा 'स्विस फ्रैंक' - 1 स्विस फ्रैंक = 68.43 रु.). इसके तुरंत बाद फॉरेन प्रिंसिपल की भारतीय एजेंट कंपनी 'मेसर्स पीपीएस इंटरनेशनल' ने यह कहते हुए अपना एक ओबीवी रेट @सीएचएफ 8600 ऑफर किया कि वह अपना डीलर डिस्काउंट रेलवे को दे रही है. इस घोषणा के अनुसार पीपीएस इंटरनेशनल ने भारतीय मुद्रा में एक कैलकुलेशन शीट 7,38,000 रुपए प्रति सेट के हिसाब से रेलवे को सौंपा. इस संबंध में पीपीएस इंटरनेशनल द्वारा दी गई प्रोफार्मा इनवॉइस नंबर 121/4054, दि. 22.01.2013 और इससे सम्बंधित उक्त घोषणा पत्र की कॉपी 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद है.

पीपीएस इंटरनेशनल के उपरोक्त दोनों दस्तावेजों के आधार पर रुपए में ऑफर की गई कीमत, 7,38,000 रु. प्रति सेट, जिसे पीपीएस ने निर्गोशिशण के बाद 18,000 रु. और कम करके 7,25,000 रु. प्रति सेट कर दिया था, को काफी वाजिब माना गया. इसके अनुसार 7,25,000 रु. प्रति सेट के आधार पर पीपीएस इंटरनेशनल को 282 सेट की खरीद का ऑर्डर कोर ने दे दिया. इस संबंध में कोर और पीपीएस इंटरनेशनल के बीच साइन हुए कंट्रैक्ट की प्रति भी 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित है. इसके अनुसार पीपीएस इंटरनेशनल ने उक्त ऑर्डर (मटीरियल) की आपूर्ति की और उसे 20.44 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया.

इसी बीच इस सौदे के संबंध में कोर के किन्हीं अधिकारियों को कुछ संदेह पैदा हुआ. अतः खरीदार कोर, रेल मंत्रालय ने कस्टम अथॉरिटी को एक पत्र लिखकर उससे यह जानने का आग्रह किया कि वह इस बात की पुष्टि करे कि पीपीएस इंटरनेशनल ने अपने फॉरेन प्रिंसिपल से उक्त मटीरियल किस रेट पर आयात किया है, जिससे कि आगे की खरीद के सही रेट को सुनिश्चित किया जा सके. कस्टम विभाग से आए उत्तर से कोर के अधिकारी चकरा गए, क्योंकि कस्टम विभाग ने इस बात की पुष्टि की थी कि उक्त मटीरियल वास्तव में सीएचएफ 6400 प्रति सेट के हिसाब से भारतीय एजेंट (पीपीएस इंटरनेशनल) द्वारा आयात किया गया था, जबकि उसका ऑफर/ऑर्डर रेट सीएचएफ 8600 प्रति सेट का था. ऐसे में सीएचएफ 2400 प्रति सेट का ज्यादा कमीशन भारतीय एजेंट को भुगतान किया गया, जो कि वास्तव में कोर को चूना लगाया गया था. कस्टम विभाग के सम्बंधित पत्र की प्रति 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित है.

आईएनआर (लैंडेड प्राइस इन इंडिया) के अनुसार कस्टम विभाग के पत्र से यह साबित हो गया कि उक्त मटीरियल का वास्तविक आयात भारतीय मुद्रा में 5,73,248 रु. प्रति सेट के हिसाब से किया गया था, जबकि ऑर्डर रेट 7,25,000 रु. प्रति सेट का था. इस प्रकार 282 सेट के एक ही ऑर्डर में भारतीय एजेंट (पीपीएस इंटरनेशनल) ने कोर (सरकारी खजाने या सार्वजनिक राजस्व) को 4.28 करोड़ रुपए मार्जिन अर्जित किया. यहां ध्यान देने वाली महत्वपूर्ण बात यह भी है कि मटीरियल की खरीद का ऑर्डर भारतीय एजेंट को भारतीय मुद्रा 'रुपए' में किया गया था और एजेंट ने अपने फॉरेन प्रिंसिपल से इसका आयात किया है.

प्राप्त जानकारी के अनुसार उपरोक्त सारा मटीरियल खुद भारतीय एजेंट द्वारा अपने तौर पर आयात करके कोर को और कुछ जोनल रेलों को सप्लाई किया गया है. जबकि उसके साथ फॉरेन प्रिंसिपल की मिलीभगत रही है. बताते हैं कि फॉरेन प्रिंसिपल के बजाय सारे दस्तावेज (ऑफर लेटर, डिस्काउंट लेटर आदि) खुद भारतीय एजेंट द्वारा ही बनाए जाते रहे हैं. मटीरियल का आयात खुद भारतीय एजेंट द्वारा किया जाता रहा है, जो कि कस्टम विभाग के पुष्टिकरण से साबित हो रहा है, जाहिर है कि मटीरियल की सप्लाई फॉरेन प्रिंसिपल द्वारा नहीं, बल्कि उसके भारतीय एजेंट द्वारा सीएचएफ 6400 प्रति सेट की दर से आयात करके कोर को की गई है, जबकि उसने कोर से सीएचएफ 8600 प्रति सेट चार्ज किया है.

प्राप्त जानकारी के अनुसार भारतीय रेल सहित मेट्रो रेलों को उक्त आइटम (पीटीएफई शाट न्यूट्रल सेक्शन) की सालाना आवश्यकता करीब 400 नम की है. इस प्रकार यदि देखा जाए तो उक्त भारतीय एजेंट ने राष्ट्रीय खजाने से लगभग 35 से 40 करोड़ रुपए पिछले 6 सालों में लूटे हैं. यह भी पता चला है कि इससे पहले इस आइटम की आपूर्ति 12 लाख रुपए प्रति सेट पर भी की गई है, जबकि इसकी वास्तविक आयात लागत 5.7 लाख रुपए प्रति सेट ही थी. भारतीय रेल के स्थापित नियमों के अनुसार किसी भी स्थिति में एजेंसी कमीशन 5% से ज्यादा नहीं हो सकता है. प्रस्तुत मामले में भारतीय एजेंट द्वारा उसी के कैलकुलेशन के अनुसार जहां मात्र 2% कमीशन का दावा किया गया है, वहीं प्रस्तुत सप्लाई में उसने अपनी चालाकी से 26.4% का भारी-भरकम कमीशन प्राप्त किया है.

जानकारों का मानना है कि राष्ट्रीय खजाने की इस प्रकार की दिन-दहाड़े डकैती बिना फॉरेन प्रिंसिपल की अपराधिक मिलीभगत, साठ-गांठ और सक्रिय सहयोग के संभव नहीं हो सकती है. जैसा की ऊपर बताया गया है कि भारतीय एजेंट ने जो रेट ऑफर किया था, और उसने अपने फॉरेन

प्रिंसिपल सप्लायर (मेसर्स आर्थर फ्लुरी, स्विट्ज़रलैंड) की एक ओबीवी प्राइस रेट सीएचएफ 9500 प्रति सेट की प्रोफार्मा इनवॉइस सब्मिट की थी, जिस पर फॉरेन कंपनी के सीईओ और प्रेसिडेंट ने संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किया है, उसके अनुसार भारतीय एजेंट द्वारा ऑफर किया गया रेट वाजिब माना गया. तथापि, कस्टम विभाग ने इस बात की पुष्टि की है कि फॉरेन प्रिंसिपल ने भारतीय एजेंट को यह सप्लाई वास्तव में बहुत कम एक ओबीवी प्राइस यानि सीएचएफ 6400 प्रति सेट पर की थी, जिसने बाद में यही मटीरियल 26.4% के हायर रेट (सीएचएफ 8600) पर रेलवे (कोर) को सप्लाई किया है.

उपलब्ध दस्तावेजी सबूतों के आधार पर उपरोक्त तथ्यों से जाहिर है कि फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर ने अपनी प्रोफार्मा इनवॉइस में जानबूझकर सीएचएफ 9500 प्रति सेट का बहुत ज्यादा हायर रेट दर्शाया था, जबकि उक्त आइटम का वास्तविक रेट वास्तव में सीएचएफ 6400 प्रति सेट ही था, जो कि फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर के (सीएचएफ 9500) और उसके भारतीय एजेंट के (सीएचएफ 8600) ऑफर रेट से बहुत नीचे था. फॉरेन प्रिंसिपल द्वारा इस प्रकार जानबूझकर और योजनाबद्ध तरीके से ऐसा तभी किया जा सकता है, जब वह अपने भारतीय एजेंट के माध्यम से किसी टेंडर को



किसी भी तरह ज्यादा से ज्यादा रेट पर हासिल करने में उसकी मदद करना चाहता हो. इसीलिए प्रस्तुत मामले में भारतीय एजेंट को 26.4% का भारी-भरकम कमीशन प्राप्त हुआ. इन दोनों के बीच यह अपराधिक गुट-जोड़ किसी भी संदेह से परे साबित हो रहा है.

इसके अलावा यदि किसी अपराध अथवा अपराधिक साजिश को दरकिनार भी दिया जाए, तो इस मामले में विदेशी मुद्रा नियमन कानून का भी बड़े पैमाने पर उल्लंघन हुआ है. उपलब्ध सबूतों के आधार पर 3 जुलाई 2012 को एक सप्लाई कंट्रैक्ट सीधे फॉरेन प्रिंसिपल (मेसर्स आर्थर फ्लुरी) को दिया गया था. इसके कागजात 'रेलवे समाचार' के पास उपलब्ध हैं. यह कंट्रैक्ट सीएचएफ 8600 प्रति सेट के हिसाब से दिया गया था और रेलवे द्वारा एलसी के माध्यम से इसका भुगतान सीधे आर्थर फ्लुरी, स्विट्ज़रलैंड यानि फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर को किया गया था. इस कंट्रैक्ट में फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर ने यह घोषित किया था कि उसकी भारतीय एजेंट कंपनी 'मेसर्स पीपीएस इंटरनेशनल, नोयडा' है, मगर उसे इस कंट्रैक्ट में कोई 'एजेंसी कमीशन' नहीं दिया जाएगा.

तथापि, जैसा की ऊपर बताया जा चुका है, उसने सीएचएफ 6400 प्रति सेट के रेट पर ही वास्तव में मटीरियल की सप्लाई की. चूंकि रेलवे द्वारा एलसी के माध्यम से मेसर्स

आर्थर फ्लुरी को विदेशी मुद्रा में इसका भुगतान किया गया था, अतः उसने विदेशी जमीन पर अपने भारतीय एजेंट के साथ विदेशी मुद्रा में गैर-कानूनी तरीके से अर्जित 34% अधिक धनराशि का आभस में बंटवारा कर लिया. इसलिए यह गंभीर जांच का विषय है कि फॉरेन प्रिंसिपल ने अब तक अपने भारतीय एजेंट (मिडलमैन उर्फ दलाल) को स्विट्ज़रलैंड में कितनी धनराशि का भुगतान किया है? और इस मामले में विदेशी मुद्रा नियमन कानून एवं अन्य सम्बंधित नियमों का सही तरीके से पालन किया गया है या नहीं?

इसके अलावा इस प्रकार के मामलों में टेंडर की शर्तों के अनुसार फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर के लिए यह घोषित करना अनिवार्य है कि उसने भारत में या भारत के बाहर अपने भारतीय एजेंट को बतौर कमीशन अथवा एजेंट फीस के रूप में कितनी धनराशि का भुगतान किया है? तथापि, इस मामले में फॉरेन प्रिंसिपल द्वारा ऐसी कोई घोषणा नहीं की गई है, जबकि उसने इस मामले में अवैध या गैर-कानूनी तरीके से अर्जित की गई 34% अतिरिक्त धनराशि का बंटवारा बिना कुछ भी घोषित किए अपने भारतीय एजेंट के साथ किया है. इससे भारतीय एजेंट एवं फॉरेन प्रिंसिपल के बीच मिलीभगत और अपराधिक साठ-गांठ साबित हो रही है.

इसके अलावा यहां यह भी उल्लेखनीय है कि भारतीय एजेंट को भुगतान किया जाने वाला किसी भी प्रकार का एजेंसी कमीशन



भारतीय मुद्रा में ही भुगतान किया जाना अनिवार्य है. तथापि, जैसा कि ऊपर गैर-कानूनी तरीका बताया गया है, इसको अपना कर फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर्स द्वारा एलसी के माध्यम से सीधे विदेशी मुद्रा में भुगतान प्राप्त करके उसका बंटवारा विदेशी मुद्रा में ही अपने एजेंट के साथ किया जा रहा है और इसकी कोई जानकारी खरीदार यानि भारतीय रेल को नहीं दी जा रही है या भारतीय रेल को इसकी कोई परवाह नहीं है, क्योंकि इसकी पूर्णतः 'बूटी' उसके कुछ भ्रष्ट अधिकारियों को भी प्राप्त हो रही है.

उपरोक्त तमाम विस्तृत तथ्यों से इस मामले में फॉरेन प्रिंसिपल और उसके भारतीय एजेंट के बीच स्पष्ट मिलीभगत साबित हो चुकी है. अब यहां देखने वाली बात यह है कि भारतीय एजेंट 'पीपीएस इंटरनेशनल' और सम्बंधित रेल अधिकारियों के बीच कैसी साठ-गांठ है? जैसा कि ऊपर बताया गया है कि मेसर्स आर्थर फ्लुरी, स्विट्ज़रलैंड, भारतीय रेल को 'पीटीएफई शाट न्यूट्रल सेक्शन' नामक महत्वपूर्ण आइटम को भारत में एकमात्र आरडीएसओ अप्रूव्ड सप्लायर है. कुछ समय पहले जर्मनी की मेसर्स सीमेंस एजी ने भी ऐसे ही एक टेंडर में भाग लिया था और उसे उक्त आइटम की आपूर्ति के लिए योग्य पाया गया था. अतः आर्थर फ्लुरी का एक अधिकार खत करने के उद्देश्य से भंडार नियंत्रक, कोर ने जीएम्/कोर के अप्रूव्ड से 30 जुलाई 2013 को तत्कालीन

डीजी/आरडीएसओ को एक पत्र लिखकर मेसर्स सीमेंस एजी के क्रेडेंशियल का मूल्यांकन करके उसको उक्त आइटम की आपूर्ति के लिए अप्रूव्ड देने को कहा था. इस पत्र की एक प्रति 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद है.

तथापि, तत्कालीन डीजी/आरडीएसओ ने सीओएस/कोर के प्रस्ताव को समय से न तो कोई तवज्जो दी, और न ही सीमेंस को इसका अप्रूव्ड आज तक मिल पाया है. ऐसा बताया जाता है कि तत्कालीन डीजी/आरडीएसओ ने पीपीएस इंटरनेशनल के प्रभाव में रहकर सीमेंस एजी को यह अप्रूव्ड नहीं दिया था, जो कि फॉरेन प्रिंसिपल आर्थर फ्लुरी के साथ मिलकर भारतीय रेल में उक्त आइटम की सप्लाई की मोनोपोली (एकाधिकार) बनाए रखने के लिए ही काम कर रहा है. हालांकि अपने धंधे-व्यवसाय के स्तर पर इसमें दोनों की कोई गलती नजर नहीं आती है, मगर यह गलती उन रेल अधिकारियों की है, जिन्हें किसी भी आइटम की खरीद पर किसी भी प्रकार की मोनोपोली नहीं बनने देनी चाहिए. एक कम्पनी को किसी आइटम की आपूर्ति का अप्रूव्ड देने के बजाय एक ही समय में कई कंपनियों को उसका अप्रूव्ड दिया जाना चाहिए.

यही नहीं, तत्कालीन डीजी/आरडीएसओ ने इसी प्रकार सीमेंस के बाद फ्रांस की मेसर्स गल्लेंड की भी अप्रूव्ड देने में भारी कोताही की, जिससे इस आइटम की आपूर्ति के लिए आज तक कोई अन्य वैकल्पिक स्रोत भारतीय रेल द्वारा विकसित नहीं किया जा सका है. डीजी/आरडीएसओ ने मेसर्स गल्लेंड, फ्रांस की फील्ड ट्रायल रिपोर्ट को भी आगे बढ़ाने में कोई तत्परता नहीं दिखाई. इसके परिणामस्वरूप अपने भारतीय दलाल के माध्यम से स्विट्ज़रलैंड की आर्थर फ्लुरी द्वारा भारतीय रेल की लूट लगातार जारी है. इससे तत्कालीन डीजी/आरडीएसओ सहित कुछ अन्य सम्बंधित अधिकारियों और भारतीय एजेंट के बीच अपराधिक साठ-गांठ साबित होती है.

उल्लेखनीय है कि सरकारी खजाने की यह भारी-भरकम लूट सिर्फ एक आइटम की खरीद पर यहां बताई गई है, जबकि पीपीएस इंटरनेशनल ऐसी करीब 10 फॉरेन प्रिंसिपल सप्लायर कंपनियों की भारतीय दलाल उर्फ एजेंट है, जो कि भारतीय रेल को लगभग 100 से भी ज्यादा आइटम की आपूर्ति कर रही है. इसमें से कुछ के नाम भी ऊपर आए हैं. इसके अलावा इस भारतीय एजेंट 'पीटी कम्प्यूनिक्शनस प्राइवेट लि.' एवं 'सिम्रा एजेंसीज' नामक दो अन्य सहयोगी कंपनियों भी हैं, जिनके माध्यम से इसने अन्य सैकड़ों विदेशी कंपनियों को एजेंसी ले रखी होगी. जब एक आइटम में 'लूट की राशि' करोड़ों में है, तो इस बात का अंदाज आसानी से लगाया जा सकता है कि कई सालों से सैकड़ों कंपनियों की दलाली के बाद गैर-कानूनी कमीशन की यह राशि कहां तक पहुंच चुकी होगी?

अतः अब आवश्यकता इस बात की है कि सीबीआई, ईडी, डीआरआई, द्वारा आस्टी जैसी सी सरकारी एजेंसियों द्वारा प्रस्तुत मामले के साथ ही ऐसे तमाम मामलों/सौदों की गहराई से जांच की जानी चाहिए, जो पिछले एक दशक के दौरान इस भारतीय एजेंट के माध्यम से किए गए हैं, जब यह एक मामला ही बोफोर्स घोटाले से बड़ा है, तब समझा जा सकता है कि ऐसे सैकड़ों मामलों में श्रेष्ठ पेज 7 पर...

रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन : लेबर फेडरेशनों का हस्तक्षेप...

पेज 1 का शेष... (प्र सं. आईबी/एसआर/2014/पार्ट-3) को दोनों फेडरेशनों द्वारा दिया गया है. इस पर एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा और एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया ने हस्ताक्षर किए हैं. इसमें कहा गया है कि मात्र 34 किमी. से शुरू हुई भारतीय रेल वर्तमान में 65 हजार किमी. तक विस्तारित हो चुकी है, जो कि आज अपनी इसी सुनियोजित व्यवस्था के तहत अपने 10 हजार लोकोमोटिव और 69 हजार यात्री कोचों तथा 2.5 लाख से ज्यादा माल वेगनों के जरिए देश को सस्ती-सुलभ और सुरक्षित परिवहन सेवा मुहैया करा रही है.

जापान में कहा गया है कि भारतीय रेल, भारत सरकार के संपूर्ण स्वामित्व वाली सरकारी संस्था है. विश्व की एक सबसे बड़ी बुनियादी यातायात संस्था में सुमार भारतीय रेल प्रतिदिन 2.5 करोड़ यात्रियों सहित प्रतिवर्ष 840 करोड़ यात्रियों को होती है और 1100 मिलियन टन प्रतिवर्ष माल का परिवहन करती है. भारतीय रेल एक आत्म-निर्भर संस्था है, जिसकी खुद की लोकोमोटिव, वैगन, कोच, पहिया, सुरा और इलेक्ट्रिक मोटर्स आदि-आदि बनाने/निर्माण करने की उत्पादन इकाईयां देश के विभिन्न स्थानों पर स्थापित हैं. इसके अलावा भारतीय रेल अपनी विभिन्न उत्पादन इकाईयों में अपने ज्यादातर रोलिंग स्टॉक और भारी इंजीनियरिंग कंपोनेंट्स का खुद उत्पादन करती है, जिसका निर्वहन सीधे रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के पास है.

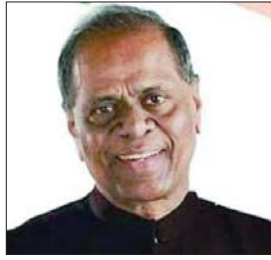
दोनों फेडरेशनों ने कहा है कि भारतीय रेल की संपूर्ण कार्य-प्रणाली अत्यंत जटिल है, जो कि अपने जीवंत ढांचे के कारण देश के करोड़ों लोगों की यातायात संबंधी जरूरतों को पूरा करते हुए चौबीसों घंटे और साल के 365 दिन लगातार चलती रहती है. भारतीय रेल के पास विभिन्न वर्गों के 13 लाख रेलकर्मियों की एक कुशल और प्रशिक्षित अपनी वर्क-फोर्स है, जो समर्पित भाव से न सिर्फ सफलतापूर्वक इस जटिल व्यवस्था को पिछले 162 सालों से लगातार चला रही है, बल्कि प्रतिवर्ष यात्री यातायात एवं माल परिवहन के निष्पत्ति लक्ष्य को भी प्राप्त कर रही है. फेडरेशनों को इस बात का गर्व है कि भारतीय रेल में पिछले चार दशकों में एक दिन की भी हानि (नो लॉस ऑफ मैन डेज) नहीं हुई है.

दोनों फेडरेशनों ने रेलवे की तमाम जटिलताओं, चुनौतीपूर्ण कार्य-प्रणाली,

भिन्न विभागों के तहत कार्यरत विभिन्न कैटेगरी के रेलकर्मियों की जिम्मेदारियों की विशेष प्रकृति का उल्लेख करते हुए इन्हें बांटने वाली कमेटीयों, खासतौर पर बिबेक देबरॉय कमेटी, की भत्सना की है. उन्होंने जापान में कहा है कि बिबेक देबरॉय कमेटी ने भारतीय रेल को दो भागों - पाल्सी मैकिंग और ऑपरेशन - में बांटने की सिफारिश की है. इससे रेल प्रणाली की सुचारु व्यवस्था में भारी विसंगतियां पैदा होंगी, क्योंकि ऑपरेशन इंचार्ज रेलवे के फंक्शनिंग सिस्टम की मूलभूत अर्थारिटी होते हैं. यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि फेडरेशनों द्वारा जो इनपुट दिए गए थे, देबरॉय कमेटी की रिपोर्ट में उनका कहीं कोई जिक्र नहीं है. फेडरेशनों का मानना है कि देबरॉय कमेटी ने भारतीय रेल की कार्य-प्रणाली का गहराई से अध्ययन-विश्लेषण नहीं किया है, और न ही कमेटी के सदस्यों को रेल प्रणाली की विशिष्टताओं, जटिलताओं और राष्ट्रीय यातायात व्यवस्था (नेशनल लाइफ-लाइन) में इसकी महत्वपूर्ण भूमिका की कोई समझ रही है.

फेडरेशनों का मानना है कि भारतीय रेल को वास्तव में रेल लाइनों के बटल-नेक को खत्म करने, भीड़ को नियंत्रित और वितरित करने के लिए त्वरित मापदंड एवं निर्णय क्षमता, रेलवे ट्रैक का विस्तार, गति बढ़ाने, ट्रेनों की अनवरत आवाजाही के लिए सुनिश्चित व्यवस्था आदि की जरूरत है. कार्य-कुशलता बढ़ाने के लिए उक्त कुछ बड़े मुद्दे हैं, जिन पर प्राथमिकता के तौर पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है. पुनर्गठन अथवा संरचनात्मक परिवर्तन के नाम पर वर्तमान व्यवस्थित सिस्टम में किसी भी प्रकार की बेजा-दखलदाजी न सिर्फ श्रमिक एवं उत्पादकता विरोधी साबित होगी, बल्कि और वर्तमान रफिन सिस्टम के लिए घातक सिद्ध हो सकती है. उन्होंने जापान में कहा है कि आउटसोर्सिड स्टाफ अथवा ठेकेदार को सिर्फ अपने मुनाफे से मतलब होता है, उनके लिए देश सेवा अथवा देश के लिए रेल उद्योग के विकास का कोई अर्थ नहीं होता. वह एक 'रेल परिवार' की तरह रेलवे के हित या विकास लिए चिन्ता नहीं करता है.

जापान में कहा गया है कि विद्युतीकरण रेलवे के दीर्घ भविष्य के लिए जरूरी है. शहरी यातायात, ग्रामीण विद्युतीकरण हो, नाभिकीय या पनबिजली हो, अथवा पवन ऊर्जा या यहां तक कि ई-रिक्शा हो, सभी जगह यही पैमाना विश्व स्तर पर अपनाया जा रहा है. यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि भारतीय रेल की



डॉ. ए. राघवैया, महामंत्री, एनएफआईआर

प्राथमिकताएं इस मामले में अलग दिशा में जा रही हैं. भारतीय रेल 25 केवी ओएचई लाइन के नीचे डीजल इंजन चलाने की दिशा में दौड़ रही है. जबकि एक डीजल-सह-विद्युत लोको की लागत पर एक समान क्षमता वाले दो इंजनों का निर्माण सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू में अलग-अलग किया जा सकता है. तेज गति ट्रेनों, भारी दुलाई, भारी उपनगरीय यातायात, भारी खनिज ट्रैफिक सर्किट, यहां तक कि मेट्रो रेलों आदि में भी इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग की भागीदारी भारत सहित विश्व स्तर पर बढ़ी है और भारतीय रेल में भी इसे भारी प्रोत्साहन दिए जाने की जरूरत है.

इसके अलावा यह भी देखने में आया है कि रेलवे बोर्ड के स्तर पर भी कुछ पुनर्गठन की प्रक्रिया चलाई जा रही है, जिसके तमाम हानिकारक परिणाम, विशेष रूप से इंजीनियरिंग एवं मैकेनिकल विभागों में, आने वाले समय में देखने को मिलेंगे. जो भी रहा है, वह निश्चित रूप से पारदर्शी और निष्पक्ष तौर पर किया जाना चाहिए और संगठित लेबर को विश्वास में लिए बिना नहीं होना चाहिए, वरना इसके अमल में बहुत सारी जटिलताएं और समस्याएं पैदा हो सकती हैं. जापान में कहा गया है कि रेलवे बोर्ड का गठन दशकों पहले नीति निर्माण और योजनाएं बनाने के लिए किया गया था. रेलवे बोर्ड की भूमिका को पुनर्निर्धारित किए जाने की आवश्यकता तो है. इसके लिए ऑपरेशनल पार्ट जोनल रेलों तक सीमित किया जाना चाहिए, जिसमें बोर्ड मेंबर्स की कोई भूमिका नहीं होगी चाहिए, क्योंकि वे नीति एवं योजना निर्माण की अपनी प्रमुख भूमिका को भूलकर पन्चकुअल्टी मॉनिटरिंग, ट्रांसफर्स, पोस्टिंक्स सहित विशेष रूप से माल दुलाई के लिए रेलों के आवंटन आदि अनावश्यक और अनुत्पादक गतिविधियों में व्यस्त रहते हैं. यह अधिकार

अतिरिक्त मेंबर्स और महानिदेशकों (डीजी) को सौंपे जा सकते हैं, जबकि नीति एवं योजना निर्माण का काम चेयरमैन, रेलवे बोर्ड तथा अन्य बोर्ड मेंबर्स के स्तर पर सीमित किया जाना चाहिए. नीतिगत मुद्दों पर रेलवे बोर्ड द्वारा सामूहिक निर्णय लिया जाए और जहां कहीं कोई मतभेद हो, वहां बहुमत के निर्णय को प्राथमिकता दी जानी चाहिए.

दोनों फेडरेशनों का मानना है कि लाइन क्षमता बढ़ाने और लाइनों पर अत्यधिक दबाव को कम करने के लिए वर्तमान लाइनों के दोहरीकरण-तिहरीकरण आदि पर तेजी से अमल किया जाना चाहिए. सबसे पहले उन लाइनों को भारी प्राथमिकता दी जानी चाहिए, जिन पर गाड़ियों का बहुत ज्यादा दबाव या ट्रैफिक है. इसके लिए केंद्र सरकार को बजटरी सहायता देनी चाहिए. रोलिंग स्टॉक का अधिक से अधिक उपयोग करने और टर्न-ए-राउंड बढ़ाने के लिए टर्मिनल्स को तेजी से विस्तारित किया जाना चाहिए. विभिन्न नई लाइनों के बिछाने के प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया जाए और जो लाइनें अवांछित अथवा अनुत्पादक हों, उन्हें रद्द किया जाना चाहिए. नई लाइनों की जरूरत पर तभी विचार किया जाना चाहिए, जब वह वित्तीय रूप से लाभप्रद हों, या उनकी वास्तविक जरूरत हो, अथवा उनका अपेक्षित और संतोषजनक 'रेट ऑफ रिटर्न' हो. ऐसी रेल परियोजनाओं को रेलवे पर नहीं लादा जाना चाहिए, जो कि सिर्फ सामाजिक या राजनीतिक उद्देश्य से बनाई गई हों. ऐसी सभी रेल परियोजनाओं के निर्माण और उनकी संपत्तियों के रख-रखाव की लागत अथवा फंडिंग केंद्र सरकार द्वारा वहन की जानी चाहिए. जापान में दोनों फेडरेशनों ने कहा है कि महाप्रबंधकों (जीएम), मंडल रेल प्रबंधकों (डीआरएम) और विभाग प्रमुखों (पीएचओडी'ज) आदि के पैसल पॉवर्स समय पूर्व (अग्रिम) अथवा वैकेंसी होने से तीन महीने पहले बनाए जाने चाहिए. फेडरेशनों का कहना है कि अधिकारियों की चयन प्रक्रिया (सिलेक्शन प्रोसीजर) न सिर्फ पारदर्शी हो, बल्कि अनावश्यक लॉबिंग और जोड़-तोड़ की संभावनाओं को खत्म करने तथा शिकायतों से बचने के लिए सभी स्तर की चयन प्रक्रिया एक निष्पत्ति समय पर होनी चाहिए. व्यवस्था में प्रतिभावान अधिकारियों को प्रोत्साहन देने हेतु सेवानिवृत्ति की आयु से अधिक किसी भी अधिकारी को सेवा-विस्तार नहीं दिया जाना चाहिए.

दोनों फेडरेशनों ने इस संयुक्त जापान के माध्यम से सरकार (रेल मंत्रालय) से आग्रह किया है कि उपरोक्त सुझावों पर गंभीरतापूर्वक विचार करते हुए 'लिब्रलाइजेशन' और 'ट्रांसफॉर्मेशन' के नाम पर रेलवे के निजीकरण एवं आउटसोर्सिंग की नीति पर अमल न किया जाए, क्योंकि इससे रेलवे की उत्पादकता बुरी तरह प्रभावित हो सकती है. उसकी यह नीतियां भारतीय रेल को दशकों पीछे ढुकेल देंगी. दोनों फेडरेशनों ने सभी नीतिगत मुद्दों पर सरकार के साथ सामंजस्यपूर्ण बातचीत की आशा व्यक्त करते हुए कहा है कि सरकार को रेलवे और रेलकर्मियों के हित में उपरोक्त सुझावों पर अमल करने में कोई संकोच नहीं होना चाहिए.

इसके साथ ही दोनों फेडरेशनों ने यह भी कहा है कि रेल मंत्रालय को इस पर भी संज्ञान लेना चाहिए कि छठवें वेतन आयोग की विसंगतियां अब तक दूर नहीं की गई हैं. इसके साथ ही नई पेंशन योजना (एनपीएस) सहित दोनों फेडरेशनों के साथ हुए विभिन्न समझौतों पर भी आज तक यथाचित अमल नहीं हो पाया है. जबकि सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों ने रेलवे स्टाफ को बहुत बुरी तरह से हतोत्साहित किया है, जिससे सभी वर्ग के रेलकर्मियों में भारी असंतोष पनप रहा है और वे आंदोलन पर उतारू हो रहे हैं. अतः रेल मंत्रालय को दोनों फेडरेशनों के साथ यथाशीघ्र गंभीरतापूर्वक विचार-विमर्श करके उपरोक्त सभी विसंगतियों एवं असहमतियों पर कोई सर्वमान्य हल निकालना चाहिए.

बहरहाल, उपरोक्त संपूर्ण जापान को पढ़ने पर इसमें कहीं न कहीं किसी भारी कमी का आभास हो रहा है. सर्वप्रथम इसमें यह भी कहा जाना चाहिए था कि सरकार को भारतीय रेल या रेलवे बोर्ड की 'लिब्रलाइजेशन' या 'ट्रांसफॉर्मेशन' अथवा तथाकथित 'रिस्ट्रक्चरिंग' जो भी करनी हो, उसके बारे में सबसे पहले प्रबंधकों में रेलकर्मियों की भागीदारी उर्फ पार्टिसिपेशन ऑफ रेलवे एम्प्लाइज इन मैनेजमेंट (प्रेम ग्रुप) में आकर उसे सभी मान्यताप्राप्त रेल संगठनों के समक्ष अपना प्रस्ताव रखते हुए भावी योजनाओं-परियोजनाओं पर विचार-विमर्श करना चाहिए. जब रेलवे में ऐसी एक मजबूत वैधानिक व्यवस्था मौजूद है, तब सरकार या रेल प्रशासन की भारतीय रेल के हित-अहित के लिए अकेले की मनमानी कैसे चल सकती है? इसके अलावा इस जापान की महत्ता तब निश्चित रूप से ज्यादा होती, जब कि इसमें सभी पांचों या सातों मान्यताप्राप्त रेल संगठनों ने संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए होते. इसके बिना यह जापान सिर्फ एक औपचारिकता मात्र बनकर रह गया है.

भारतीय रेल को करोड़ों का चूना लगा रहे विदेशी सप्लायर्स के कथित...

पेज 6 का शेष... अब तक हजारों करोड़ की राशि का वारा-न्यारा हो चुका है. ममता बनर्जी के कार्यकाल में ऐसे करीब पांच मामले जांच के लिए सीबीआई को सौंपे गए थे, मगर उनमें आज तक कोई परिणाम सामने नहीं आया है. तब ऐसे कई मामले मीडिया में प्रकाशित हुए थे और यह कहा गया था कि सिर्फ भारतीय रेल की सालाना खरीद में ही लगभग 10 हजार करोड़ रुपए सालाना का घोटाला हो रहा है. ऐसे में अन्य सरकारी विभागों में हो रही सरकारी राजस्व की इस अफरा-तफरी को तो कल्पना भी नहीं की जा सकती है.

प्रस्तुत मामले में जांच के लिए यह देखा होगा कि भारतीय एजेंट पीपीएस इंटरनेशनल या उसकी दो सहयोगी फर्मों द्वारा जब-जब भारतीय मुद्रा में सीधे आयात ऑर्डर दिए गए, उनका कस्टम कागजात के आधार पर उनके वास्तविक आयात रेट और कंटेनर में दिए गए ऑर्डर रेट दोनों का मिलान किया जाए, जिससे सच्चाई सामने आ जाएगी. इसके

अलावा जब-जब फॉरेन प्रिंसिपल्स को सीधे विदेशी मुद्रा में दिए गए ऑर्डर पर फॉरेन सप्लायर ने अपने भारतीय एजेंट को विदेशी जमीन पर कितने कमीशन का भुगतान किया? इन दो तथ्यों की गहराई से जांच पर ऐसे तमाम मामलों की सारी सच्चाई खुलकर बाहर आ जाएगी.

इस मामले में जब पीपीएस इंटरनेशनल के सीईओ पी. के. अग्रवाल से इमेल के जरिए संपर्क किया गया, तो उनका पहले से ही अपेक्षित जवाब यह आया है कि सारा मामला झूठा है. उनका यह भी कहना है कि इस मामले को कई बार उठाया जा चुका है और कोर द्वारा इसकी कई बार जांच की जा चुकी है, कहीं कुछ भी गलत नहीं पाया गया है. उन्होंने 12 लाख में उक्त आइटम की आपूर्ति किए जाने की बात से इंकार किया है. उन्होंने यह भी कहा कि यदि ऐसा कुछ होता, तो कोर द्वारा गत दिसंबर 2015 में उन्हें नया सलवाई ऑर्डर नहीं गया होता. हालांकि पृष्ठे पर भी उन्होंने यह नहीं बताया कि कोर ने उन्हें उक्त ऑर्डर कितने सेट का दिया है?

पूर्वोत्तर रेलवे में रैपिड डिस्प्ले सिस्टम

यात्री, स्वयं पीएनआर की स्थिति, बर्थ की उपलब्धता एवं किराए की जानकारी ले सकते हैं



गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे के यात्रियों को विभिन्न सूचनाएं सुलभ रूप से उपलब्ध कराने की दिशा में आधुनिक तकनीक का उपयोग करते हुए स्टेशनों पर यात्री संचालित पूछताछ टर्मिनल, आरक्षण परिसर में खाली बर्थों की उपलब्धता दर्शाने हेतु रैपिड डिस्प्ले सिस्टम, आरक्षण हेतु लाइन प्रबंधन के लिए टोकन डिस्प्ले बोर्ड आदि लगाए गए हैं. इसी क्रम में हाल ही में गोरखपुर छावनी, गोरखपुर, बस्ती एवं खलीलाबाद स्टेशनों के पीआरएस परिसर में रैपिड डिस्प्ले बोर्ड लगाए गए हैं,

जिनमें गाड़ीवार एवं श्रेणीवार बर्थ की उपलब्धता दर्शाई जा रही है.

इसी प्रकार गोरखपुर और बादशाहनगर पीआरएस में टोकन डिस्प्ले सिस्टम लगाया गया है, जिसमें टोकन संख्या और रिडिंकी संख्या प्रदर्शित की जाती है, जिससे यात्रियों को अनावश्यक रूप से लाइन में खड़ा नहीं होना पड़ता. गोरखपुर में यात्रियों द्वारा प्रत्येक संचालित

दो पूछताछ टर्मिनल लगाए गए हैं, जिसमें एक द्वितीय श्रेणी प्रवेश द्वार के पास बुकिंग ऑफिस में तथा दूसरा मुख्य प्रवेश द्वार के पास स्थापित किया गया है. इनके द्वारा यात्री, स्वयं अपने पीएनआर की स्थिति, गाड़ियों में बर्थ की उपलब्धता एवं किराए के विषय में जानकारी ले प्राप्त कर सकते हैं.

यू. एस. झा की ईमानदारी और राष्ट्र के प्रति समर्पण निःसंदेह है -सुरेश प्रभु

दिल्ली : होली के अवसर पर 23 मार्च को रेलमंत्री सुरेश प्रभु रेल भवन स्थित अपने चैम्बर में जब राष्ट्रीय मीडिया के कुछ चुनिंदा पत्रकारों से रेलवे के विकास और प्रगति के संदर्भ में चर्चा कर रहे थे, तभी उनसे पत्रकारों ने अचानक पूछ लिया कि क्या रेलवे में ऐसा भी कोई व्यक्ति है, जो कि पूरी तरह से ईमानदार और स्पष्टवादी हो? इस पर रेलमंत्री श्री प्रभु ने निःसंकोच भाव से ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा के बारे में उन्हें बताते हुए कहा कि श्री झा ने सिर्फ अपने समस्त कार्य-व्यवहार से पूरी तरह ईमानदार हैं, बल्कि वह संपूर्ण रूप से राष्ट्र और व्यवस्था के प्रति समर्पित भी हैं। श्री प्रभु जब यह कह रहे थे कि रेलवे ही नहीं, बल्कि अपनी अब तक की पूरी जिंदगी में श्री झा जैसा पारदर्शी व्यक्तिव उन्होंने नहीं देखा है, तभी अचानक रेलवे बोर्ड की यात्री सुविधा समिति (पीएसी) के सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी के साथ श्री झा ने रेलमंत्री सुरेश प्रभु को होली की शुभकामनाएं देने के लिए उनके चैम्बर में प्रवेश किया।

यह एक अत्यंत आश्चर्यजनक संयोग ही था। श्री झा के चैम्बर में प्रवेश करते ही रेलमंत्री श्री प्रभु ने आश्चर्यचकित होते हुए अपनी चेयर से उठकर उनका और उनके साथ आए डॉ. त्रिपाठी सहित सभी पीएसी सदस्यों का स्वागत करते हुए उपस्थित पत्रकारों से कहा कि देखें, कितना बड़ा सुखद संयोग है कि जिनकी अभी हम लोग चर्चा कर रहे थे, वह झा जी स्वयं ही यहाँ आ पहुँचे हैं। अब अचंचित होने की बारी श्री झा की थी। जब तक श्री झा यह समझ पाते की उनके यहाँ आने से पहले अवश्य ही उनके बारे में कोई चर्चा हुई है, तभी



श्री झा की स्पष्टवादिता और बेबाक पृष्ठभूमि के बारे में श्री प्रभु से पहले ही जान चुके पत्रकारों ने अचानक श्री झा से पूछ लिया कि सुरेश प्रभु के नेतृत्व में रेल मंत्रालय कैसा चल रहा है? इस पर बिना किसी लागलपेट के श्री झा ने कह दिया कि श्री प्रभु ईमानदारी से अपना काम कर रहे हैं और कम से कम रेलमंत्री सुरेश प्रभु का नाम किसी प्रकार के गलत कार्य-व्यवहार में शामिल नहीं है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार इसके बाद श्री प्रभु ने सभी उपस्थित पत्रकारों से श्री झा का परिचय करवाया और उनका एवं उनके साथ आए सभी पीएसी सदस्यों का भी परिचय उनसे करवाया। श्री प्रभु ने यह भी कहा कि श्री झा की ईमानदारी और राष्ट्र के प्रति इनका समर्पण निःसंदेह है। पत्रकारों ने इसके अलावा भी श्री झा को कुछ और कहने के लिए कुरेदा, मगर स्पष्टवादी श्री झा ने कहा कि जो जरूरी और आवश्यक था, वह उन्होंने कह दिया है, इसके अलावा कहने के लिए कुछ नहीं बचता है। उनकी इस बेबाकी पर सभी पत्रकार भी

निरुत्तर हो गए। तभी श्री प्रभु ने कहा कि श्री झा का कार्य-व्यवहार बहुत पारदर्शी है। वह उतना ही बोलते हैं, जितना जरूरी होता है। वैसे इनसे देश की किसी भी समस्या पर घंटों चर्चा की जा सकती है।

श्री प्रभु ने यह भी कहा कि श्री झा जैसे जानकर और समर्पित व्यक्तिव को संसद में होना चाहिए। तभी श्री झा उन्हें और सभी उपस्थित पत्रकारों को होली की शुभकामनाएं देते हुए अपने कार्याध्यक्ष धरमवीर सिंह एवं कोषाध्यक्ष बी. एल. बिश्नोई के साथ वहाँ से किसी अन्य जरूरी काम हेतु रुखसत हो गए। इसके बाद डॉ. अशोक त्रिपाठी ने अपने साथ आए सदस्यों के साथ श्री प्रभु और पत्रकारों को होली की शुभकामनाएं देने के साथ-साथ यात्री सुविधाओं पर भी कुछ चर्चा की और इस संबंध में श्री प्रभु को कुछ महत्वपूर्ण सुझाव भी दिए। डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि वह जब से श्री झा से मिले हैं, तभी से वह उनके अत्यंत पारदर्शी और समर्पित राष्ट्रवादी कार्य-व्यवहार से अत्यंत प्रभावित हैं।

ज्ञातव्य है कि श्री झा की बेबाकी, स्पष्टवादिता, कार्य-व्यवहार में पारदर्शिता, स्पष्ट राष्ट्रवादी विचार एवं सोच इत्यादि के परिदर्शन बारम्बार रेल प्रशासन और सहयोगी रेल संगठनों के पदाधिकारियों को भी होते रहते हैं। हालांकि उनके इसी स्वाभाव से कई बार अधिकारीगण और अन्य संगठनों के पदाधिकारीगण खिन्न भी हो जाते हैं, तथापि वह कभी यह नहीं कहते हैं कि श्री झा ने कोई गलत बात कही या की है, अथवा उनकी बात सही नहीं है। ऐसे ही एक वाक्य का सामना तब दोनों लेबर फेडरेशनों के वरिष्ठ पदाधिकारियों के साथ रेलमंत्री सुरेश प्रभु को भी तब हुआ, जब आरपीएफ की ही किसी समस्या पर चर्चा करने के लिए वह उनके साथ रेलमंत्री के पास गए थे।

बताते हैं कि चर्चा के बाद जब रेलमंत्री ने फोटो खिंचवाने की बात कही, तब लेबर फेडरेशनों के दोनों वरिष्ठ पदाधिकारी तो उनके साथ फोटो खिंचवाने के लिए खड़े हो गए, मगर तभी श्री झा ने कहा कि उनके (सुरेश प्रभु) इस प्रकार के कार्य से बाहर गलत संदेश जाता है। इस पर श्री प्रभु ने उन्हें भी बुलाया, मगर श्री झा ने कहा कि हम तीन नहीं पाँच हैं, क्यों नहीं हम सब पाँचों को एक साथ बुलाकर मिला करें। इस घटना के बाद श्री प्रभु ने न सिर्फ उनकी स्पष्टवादिता की तारीफ की, बल्कि अपने कार्य-व्यवहार को और भी पारदर्शी बना लिया है। रेल भवन में बैठे सभी रेलवे बोर्ड सदस्यों सहित वहाँ कार्यरत सभी रेल अधिकारियों के कार्य-व्यवहार में श्री झा जैसी पारदर्शिता और रेल योजनाओं के अमल में ईमानदारीपूर्ण समर्पण भाव लाए जाने की जरूरत है।

द.पू.म.रे. के 41 रेलवे क्रासिंग पर बनेंगे एफओबी/आरओबी

बिलासपुर : दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के बिलासपुर और रायपुर मंडल के अंतर्गत 41 रेलवे क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) और रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) बनाए जाने का प्रस्ताव है। प्राप्त जानकारी के अनुसार इसके सर्वे में 1.05 करोड़ रुपए खर्च आने का अनुमान है। इसमें बिलासपुर और रायपुर रेल मंडल के अंतर्गत आने वाले 9 मैड रेलवे क्रासिंग को पहली प्राथमिकता दी जाएगी। उल्लेखनीय है कि रायपुर-दुर्ग और रायपुर-महासमुंद के बीच के पांच समपार फाटकों को पहले ही बंद किया जा चुका है। प्राप्त जानकारी के अनुसार रेलवे और राज्य सरकार के संयुक्त उपक्रम से यह ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाए जाने का प्रस्ताव है। इसके लिए रेल बजट में भी प्रावधान किया गया है। इसके अनुसार रेलवे लेवल क्रासिंग, पुराने और संकीर्ण पुलों का पुर्ननिर्माण किए जाने की योजना बनाई गई है। इसके लिए केंद्र और राज्य सरकारों ने बजट में धनराशि का प्रावधान भी किया है। अब इस पर क्रियान्वयन किया जाना है। इसके पहले रेलवे ट्रैक पर बने फाटकों, रेलवे क्रासिंग, पुराने और संकीर्ण पुलों का कार्य करया जा रहा है, ताकि जहाँ खससे ज्यादा पुलों के पुर्ननिर्माण की जरूरत हो, वहाँ पहले काम शुरू किया जा सके। इसके अलावा मनेन्द्राढ़-अंबिकापुर और महासमुंद-खरियार रोड के बीच दो-दो ओवरब्रिज तथा बस्तर में केशलूर के पास एक ओवरब्रिज बनाया जाएगा। राज्य सरकार ने चार रेलवे ओवरब्रिजों और चार अंडरब्रिजों के लिए पहले चरण में 13.16 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। इन सभी ब्रिजों के निर्माण में करीब 54.71 करोड़ रुपए की लागत आने का अनुमान है। चार ओवरब्रिज को बनाने में 36.55 करोड़ और चार अंडरब्रिजों को बनाने में 18.16 करोड़ रुपए खर्च आने का अनुमान है।

सूचना क्रांति के युग में राजभाषा के शत-प्रतिशत लक्ष्य को प्राप्त किया जाए -ओ.पी.अग्रवाल

पूर्वोत्तर रेलवे, इंजीनियरिंग विभाग द्वारा हिंदी कार्यशाला का आयोजन



गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे में 29 मार्च को हिंदी कार्यशाला का आयोजन इंजीनियरिंग विभाग, गोरखपुर में किया गया। कार्यशाला की अध्यक्षता प्रमुख मुख्य इंजीनियर ओ. पी. अग्रवाल ने की। इस अवसर पर इंजीनियरिंग विभाग के सभी अधिकारी एवं कर्मचारी उपस्थित थे। उपस्थितों को सम्बोधित करते हुए पीसीई श्री अग्रवाल ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पूरा कार्यक्षेत्र हिंदी भाषी क्षेत्र में आता है। उन्होंने कहा कि यहाँ के सभी अधिकारी और कर्मचारी अपना अधिकतम कार्य हिंदी में कर रहे हैं, फिर भी उन क्षेत्रों का पता लगाया जाए, जहाँ पूरी तरह से हिंदी में कार्य नहीं हो रहा है, इस पर चर्चा करके उसका सार्थक हल ढूँढ सकते हैं।

उन्होंने कहा कि अधीनस्थ कर्मचारियों को जो भी निर्देश दिए जाएं, वह सरल एवं सुबोध भाषा में हों, ताकि उन्हें पूर्णरूप से समझ में आ सके। श्री अग्रवाल ने कहा कि सभी चेक प्वाइंट विशेषकर कम्प्यूटर में हिंदी में हो रहे कार्य को देखने की आवश्यकता है।

उन्होंने कहा कि सूचना क्रांति के इस युग में राजभाषा को साथ लेकर चलना होगा, तभी राजभाषा के शत-प्रतिशत लक्ष्य को प्राप्त किया जा सकता है।

इसके पूर्व, राजभाषा संपर्क अधिकारी एवं उप मुख्य इंजीनियर/टीएमसी एस. के. सिंह ने प्रमुख मुख्य इंजीनियर एवं उपस्थित अधिकारियों एवं कर्मचारियों का स्वागत करते हुए कहा कि इंजीनियरिंग विभाग राजभाषा के प्रयोग-प्रसार की दिशा में सदैव अग्रणी रहा है। उन्होंने कहा कि इंजीनियरिंग विभाग तकनीकी विभाग होते हुए भी राजभाषा के प्रयोग-प्रसार के क्षेत्र में अपनी पहचान बनाए हुए है।

इस अवसर पर इंजीनियरिंग विभाग में प्रयोग किए जाने वाले तकनीकी शब्दों एवं उनके अर्थ पर विस्तार से चर्चा भी की गई। समारोह का संचालन एवं ध्वन्याद ज्ञापन एस. के. सिंह ने किया। कार्यक्रम का समन्वय वरिष्ठ लिपिक रतनलाल सैनी तथा अनुवादक श्रीमती स्वाति दुवे ने किया।

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. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित।

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसवल : शोच सत्तार ☎ 093706 15244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
- बड़ोदा : 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।

RNI Regd. No. MAHHIN/2002/10618
POST Regd. No. Tech/47-1542/MBI/2015-2017