स्थापना : 1997 संपर्क : 09869256875

प्रत्येक महीने की 1ली और 16वीं तारीख एवं दिन को प्रकाशित

• Website : www.railsamachar.com
• Website : www.railsamacharenglish.com
• Email : railwaysamachar@gmail.com

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 337 ■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 31 मई 2016 ■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

प्रभु की 'मैनेज्ड पब्लिसिटी' लगातार जारी

सुरेश त्रिपाठी

प्रभु के दावों को निराधार बता रहे हैं उनके अधिकारी

- अगले 6-7 महीनों में भारतीय रेल में 'बिग बैंग रिफार्म' होने का दावा कर रहे हैं सुरेश प्रभु
- ट्रेनसेट आयात करने का टेंडर भी अब तक फाइनल नहीं कर पाए हैं उनके अधिकारी
- चेयरमैन, रेलवे बोर्ड सहित रेलमंत्री के आदेशों का पालन नहीं करता है कोई भी रेलवे बोर्ड मेंबर
- मीडिया को प्रभु द्वारा बताई गई बातों का रेलवे के प्रत्यक्ष सुधार से कोई संबंध नहीं है..
- प्रधानमंत्री और पीएमओ की नजर में सिर्फ अपनी इमेज बनाए रखने के लिए कही गई हैं

पिछली बार जब 'रेलवे समाचार' ने 5 अक्टूबर 2015 को 'बिहार चुनावों के बाद रेल मंत्रालय से बाहर हो सकते हैं सुरेश प्रभु' और 12 अक्टूबर 2015 को 'दुर्घटना से देर भली, सुरेश प्रभु को हटाना प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी का सही कदम होगा' तथा 15 जनवरी 2016 को 'नई बोतल में पुरानी शराब की तर्ज पर पुरानी बोतल में नया सोमरस' शीर्षकों से रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा भारतीय रेल की की जा रही फोटोशॉपिंग की गहराई तक बखिया उधेड़ते हुए लगातार तीन विस्तृत खबरें प्रकाशित की थीं, उसके तुरंत बाद भारतीय रेल के समस्त जनसंपर्क अधिकारियों और महाप्रबंधकों एवं मंडल रेल प्रबंधकों को 'मीडिया मैनेजमेंट' में लगाकर देश भर के अखबारों और टीवी चैनलों पर सुरेश प्रभु 'मैनेज्ड मीडिया पब्लिसिटी अभियान' चलाकर प्रधानमंत्री की तारीफ हासिल करके बचने में कामयाब हो गए थे. इस बार आदर्श सोसाइटी मामले में सुरेश प्रभु का नाम आने के बाद जब 'रेलवे समाचार' ने अपने विश्वसनीय सूत्रों के हवाले से 32 हेडिंग्स के साथ इसी महीने 4 मई को 'ईमानदार, आदर्शवादी रेलमंत्री सुरेश प्रभु का आदर्श घोटाला' शीर्षक से एक खबर प्रकाशित की और संसद सत्र के बाद होने वाले केंद्रीय मंत्रिमंडल के विस्तार में प्रभु को रेल मंत्रालय से हटाए जाने की संभावना जताई, तब पुनः सुरेश प्रभु ने 'मैनेज्ड मीडिया पब्लिसिटी' का अपना पुराना अभियान शुरू कर दिया है. उक्त तीनों विस्तृत खबरें आज भी 'रेलवे समाचार' की शेष पेज 7 पर...

अनैतिक एवं दबावपूर्ण रणनीति

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड के संदिग्ध रवैये से दक्षिण रेलवे के सभी अधिकारी अत्यंत हतोत्साहित हो रहे हैं. रेलवे और राष्ट्रहित में पूरी ईमानदारी और निष्ठापूर्वक काम करने वाले अधिकारी रेलवे बोर्ड के इस रवैये से मायूसी एवं हीनभावना का शिकार हो रहे हैं. ऐसे में दक्षिण रेलवे की उत्पादकता और समस्त प्रशासनिक कामकाज प्रभावित होना शुरू हो गया है. पता चला है कि जब हर प्रकार से मुंह की खाने के बाद अब धनबल का इस्तेमाल करते हुए एक ईमानदार अधिकारी के खिलाफ तीन सांसदों को अप्रैल के अंतिम सप्ताह में रेलमंत्री के पास भेजा गया था. बताते हैं कि इन सांसदों ने उक्त अधिकारी के खिलाफ मिथ्या शिकायत करते हुए रेलमंत्री से कहा कि 'वह उनके नाम का इस्तेमाल कर रहा है. इससे उनकी छवि ख़राब शेष पेज 4 पर...

डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति का मामला

हाई कोर्ट में रेलवे बोर्ड ने फिर खाई मात

- हाई कोर्ट ने रेलवे बोर्ड को लगाई कड़ी फटकार, तमाम अनुनय के बावजूद स्टे हटाने से किया इंकार
- डीजी/आरपीएफ के पद पर जारी किया गया पोस्टिंग ऑर्डर और एस.के.भगत की जॉइनिंग दोनों अवैध

दिल्ली : डीजी/आरपीएफ के पद पर किसी बाहरी अधिकारी को न लाए जाने और इस संबंध में संसद द्वारा वर्ष 1985 में पारित कानून का पालन किए जाने को लेकर ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन द्वारा दिल्ली हाई कोर्ट में दायर की गई याचिका पर गुरुवार, 19 मई को तीसरी पेशी पर हुई सुनवाई में रेलवे बोर्ड के तमाम अनुरोध के बावजूद हाई कोर्ट ने डीजी की पोस्टिंग पर लगे स्टे ऑर्डर को हटाने से स्पष्ट मना कर दिया. यही नहीं, हाई कोर्ट ने रेलवे बोर्ड की कुटिल चालों को समझते हुए उसे कड़ी फटकार भी लगाई है. अदालत ने कहा कि 27 अप्रैल को जवाब दाखिल करने के लिए दिए गए आदेश का उल्लंघन करते हुए रेलवे बोर्ड ने डीजी की पोस्टिंग का ऑर्डर निकाल दिया तथा 2 मई ो 27 अप्रैल से लागू शेष पेज 2 पर...

महाप्रबंधक/पू.म.रे. ए. के. मित्तल होंगे अगले मेंबर इंजीनियरिंग

सुरेश त्रिपाठी

पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक ए. के. मित्तल रेलवे बोर्ड के अगले मेंबर इंजीनियरिंग होंगे. इस संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा गत सप्ताह भेजे गए प्रस्ताव पर अपॉइंटमेंट कमेटी ऑफ कैबिनेट (एसीसी) ने 13 मई को अपनी संस्तुति प्रदान कर दी है. 31 अगस्त 2017 तक इस पद पर रहने वाले श्री मित्तल फिलहाल महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे, कोलकाता का भी अतिरिक्त पदभार संभाल रहे हैं. इंडियन रेलवे सर्विस ऑफ इंजीनियर्स (आईआरएसई) वर्ष 1979 बैच के वरिष्ठ इंजीनियरिंग अधिकारी श्री मित्तल एक अत्यंत काबिल रेल अधिकारी हैं. उन्होंने महाप्रबंधक के तौर पर पूर्व मध्य रेलवे की कायापलट की है. उन्हें काम के मामले में कोई दिग्भ्रमित नहीं कर सकता है. यही वजह रही है कि पूर्व मध्य रेलवे में कई घाघ इंजीनियरिंग अधिकारियों की मनमानी नहीं चल पाई. मितभाषी एवं शांत स्वभाव के श्री मित्तल को भारतीय रेल के विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर काम करने सहित प्रशासनिक कामकाज का गहन अनुभव भी प्राप्त है. हाल के दिनों में रेलवे बोर्ड के स्तर पर और खासतौर पर बोर्ड मेंबर्स की नियुक्ति के मामले में यह एक अच्छा और सराहनीय सुधार देखने में आया है. यह शायद पहली बार हो रहा है कि रेलवे बोर्ड ने किसी बोर्ड मेंबर के सेवानिवृत्त होने से करीब एक महीने पहले उसकी जगह भरने की प्रक्रिया शुरू कर दी थी और इस पर लगभग 18 दिन पहले एसीसी की संस्तुति भी प्राप्त हो गई है. यदि यही प्रक्रिया बिना किसी भेदभाव या पूर्वाग्रह अथवा बिना किसी जोड़तोड़ के जीएम एवं डीआरएम की भी नियुक्तियों में पूरी पारदर्शिता के साथ शुरू कर दी जाए, तो यह न सिर्फ बहुत ही अच्छा होगा, बल्कि इससे काबिल और ईमानदार अधिकारियों का मनोबल बढ़ेगा तथा उनकी उत्पादकता में भी पर्याप्त वृद्धि होगी. श्री मित्तल जैसे एक काबिल और अत्यंत ईमानदार इंजीनियरिंग अधिकारी के मेंबर इंजीनियरिंग के पद पर चयन की जानकारी सार्वजनिक होते ही तमाम रेल अधिकारियों में खुशी की लहर दौड़ गई है. यह भी सुबोध कुमार जैन के बाद दूसरी बार है, जब श्री मित्तल की नियुक्ति पर 'अक्रॉस द कैडर' सभी रेल अधिकारियों ने खुशी जाहिर की है.

ए. के. मित्तल

आर.एन.मिश्रा, चाहते राम और एम.के.गुप्ता की पोस्टिंग तय नहीं कर पा रहा रेलवे बोर्ड

जहां एक तरफ रेलवे शेष पेज 6 पर...

मंडल सुरक्षा आयुक्त से परेशान और प्रताड़ित है रांची मंडल का आरपीएफ स्टाफ

रांची : ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, रांची मंडल, दक्षिण पूर्व रेलवे की कार्यकारिणी बैठक बुधवार, 18 मई को डीआरएम कांफ्रेंस हॉल, हटिया में संपन्न हुई. बैठक में मंडल अध्यक्ष टी. के. पाल, मंडल सचिव के. के. सिंह, उपाध्यक्ष गणेश पांडेय, संयुक्त सचिव बी. के. सिंह, सहायक सचिव एस. बेहरा, कार्यालय सचिव अमित कुमार और कोषाध्यक्ष बी. के. दुबे सहित सभी पदाधिकारी और कार्यकारिणी सदस्य उपस्थित थे. आगामी जुलाई में अध्यक्ष श्री पाल के रिटायर होने के मद्देनजर बैठक में एक प्रस्ताव पारित करके सर्वसम्मति से इंस्पेक्टर टी. के. गोराई को मंडल कार्याध्यक्ष मनोनीत किया गया.

बैठक में उपस्थित सभी पदाधिकारियों और सदस्यों ने मंडल सुरक्षा आयुक्त (डीएससी) की मनमानी और तानाशाहीपूर्ण रवैये पर भारी आक्रोश व्यक्त करते हुए उनके इस बर्ताव के खिलाफ एक प्रस्ताव पारित किया. सदस्यों ने डीएससी आर. के. यादव के खिलाफ गंभीर आरोप भी लगाए हैं. उन्होंने कहा कि श्री यादव अनावश्यक रूप से आरपीएफ जवानों को परेशान और प्रताड़ित कर रहे हैं. उन्होंने कहा कि इससे पहले भी उनका रिकॉर्ड ख़राब रहा है. वह जहां भी पदस्थ रहे हैं, वहीं उनका फोर्स विरोधी रवैया रहा है. सदस्यों ने कहा कि डीएससी महोदय 'धोबी से नहीं जीते, तो गधे के कान उमेठने' वाला व्यवहार कर रहे हैं. उनके कहने का मतलब यह था कि डीएससी महोदय की अपने घर पर तो चल नहीं पाती है, इसलिए वह घरवाली का गुस्सा कार्यालय में आकर आरपीएफ जवानों पर उतारते हैं. यह उचित नहीं है.

डीएससी की प्रताड़ना से अत्यंत आक्रोशित सदस्यों ने उनके इस घटिया व्यवहार की कड़ी निंदा करते हुए कहा कि मंडल का समस्त आरपीएफ स्टाफ उनके तानाशाहीपूर्ण रवैये से अब बहुत तंग आ चुका है, यदि उन्होंने अपने व्यवहार में आवश्यक सुधार नहीं किया, और आरपीएफ सिपाहियों को बिना कारण परेशान एवं प्रताड़ित करना बंद नहीं किया, तो विवश होकर एसोसिएशन को उनके खिलाफ सख्त रुख अख्तियार करना पड़ेगा. सदस्यों ने बताया कि बैठक के बाद जब सभी कार्यकारिणी सदस्य डीएससी आर. के. यादव को मिलने और मंडल में आरपीएफ स्टाफ की समस्याओं सहित सुरक्षा व्यवस्था पर चर्चा करने के लिए गए, तो उन्होंने सदस्यों से मिलने से यह कहकर इंकार कर दिया कि वह किसी से नहीं मिलते हैं. उल्लेखनीय है कि मातहत आरपीएफ स्टाफ के साथ व्यवहार के मामले में डीएससी आर. के. यादव का पुराना रिकॉर्ड भी अत्यंत ख़राब रहा है. इससे पहले वह जब झांसी मंडल में तैनात थे, तब वहां भी उनके खिलाफ आरपीएफ स्टाफ की यही शिकायत रही है. आरपीएफ स्टाफ का कहना है कि श्री यादव दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के पूर्व सीएससी, लखनऊ मंडल, पूर्वोत्तर रेलवे की पूर्व सीनियर डीएससी, मुंबई मंडल, मध्य रेलवे के पूर्व सीनियर डीएससी और पश्चिम रेलवे के मरियल सीएससी जैसे आरपीएफ स्टाफ विरोधी बददिमाग आरपीएफ अधिकारियों की श्रेणी में आते हैं, जिनकी न तो नीति स्पष्ट है और न ही नीयत साफ है. उनका कहना है कि ऐसे अधिकारी स्वयं को बहुत ईमानदार और कानून का पालन करने वाला होने का दिखावा करते हैं, मगर वास्तव में बहुत भ्रष्ट और बीवी के गुलाम होते हैं. यह वास्तव में अपनी काबिलियत से नहीं, बल्कि अपने पुरखों के पुण्य से अधिकारी बनने में कामयाब हुए हैं, इसलिए यह अपनी व्यक्तिगत खुन्नस और घर का आक्रोश आरपीएफ सिपाहियों के साथ दुर्व्यवहार करके निकालते हैं. उन्होंने कहा कि विडम्बना यह है कि शीर्ष स्तर पर इनकी गर्दन पकड़ने और नियमबाह्य काम करने के लिए इनसे जवाब-तलब करने वाले भी आरपीएफ प्रशासन का सम्पूर्ण सत्यानाश करने पर तुले हुए हैं. ऐसे में वह दिन दूर नहीं लगता है, कि जब सहनशीलता की सीमा पार कर गया कोई आरपीएफ सिपाही ऐसे किसी दुर्जन आरपीएफ अधिकारी की खोपड़ी उड़ा दे. अतः समय रहते रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड को इस पर तुरंत ध्यान देना चाहिए.

'अग्रवाल समाज कल्याण' द्वारा 'अग्रसेन पूर्णिमा' के शुभ अवसर पर 21 मई को अग्रवंशी पी. डी. सर्राफ के करकमलों द्वारा ओ. पी. करोटिया, स्टेशन प्रबंधक, डोंबिवली को यात्रियों की सुविधा के लिए एक व्हीलचेयर एवं स्ट्रेचर प्रदान किया गया है. 'अग्रवाल समाज कल्याण' ने आज के दिन एक और महत्वपूर्ण निर्णय लिया है कि दिवा से टिटवाला तक के सभी स्टेशनों पर अग्रवाल समाज द्वारा व्हीलचेयर एवं स्ट्रेचर उपलब्ध कराए जाएंगे.

मध्य रेलवे में साल भर में एक भी जेडआरयूसीसी मीटिंग नहीं हुई

विभिन्न जेडआरयूसीसी सदस्यों में भारी नाराजगी

एक बैठक के दौरान यात्रियों की समस्याओं पर मुंबई मंडल, मध्य रेलवे के मंडल रेल प्रबंधक श्री ओझा से चर्चा करते हुए श्री मधु कोटियन. उनके साथ हैं मुंबई रेल प्रवासी संघ के अन्य सदस्यगण.

मुंबई : जहां लगभग सभी जोनल रेलों की जेडआरयूसीसी बैठकें हो चुकी हैं, वहीं पिछले करीब साल भर से मध्य रेलवे में क्षेत्रीय रेलवे उपभोगकर्ता सलाहकार समिति (जेडआरयूसीसी) की एक भी बैठक न बुलाए जाने से समिति के विभिन्न सदस्यों ने भारी नाराजगी जाहिर की है. सदस्यों का कहना है कि रेल प्रशासन की लापरवाही से एक तो लगभग छह महीनों की देरी से समिति का गठन किया गया और अब करीब आठ महीनों में भी समिति की एक भी बैठक नहीं बुलाई गई है. जबकि सभी संबंधित सदस्यों से करीब आठ महीने पहले उनके सवाल और समस्याएं मंगा ली गई थीं. तथापि समिति की बैठक बुलाने में मध्य रेलवे प्रशासन को कोई रुचि नहीं है. उनका यह भी कहना है कि यह तब हो रहा है, जब रेलमंत्री इसी शहर के हैं.

इस संबंध में समिति के सदस्य और प्रखर यात्री प्रवक्ता मधु कोटियन का कहना है कि पिछली बार अक्टूबर 2015 में मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा यह बहाना बनाया गया था कि संसद का सत्र चल रहा है, इसलिए संसद सत्र के बाद ही समिति की बैठक बुलाई जा सकती है. और अब फिर से यही कहा जा रहा है कि संसद का सत्र चल रहा है. श्री कोटियन मध्य रेलवे प्रवासी संघ के अध्यक्ष होने के नाते यात्री समस्याओं को लेकर हमेशा चर्चा में रहते हैं. उनका कहना है कि मध्य रेलवे ने समिति की बैठक बुलाए बिना ही एक साल ऐसे ही निकाल दिया है, जबकि समिति का कार्यकाल ही सिर्फ दो साल का होता है, ऐसे में यात्रियों की समस्याएं ज्यों की त्यों बनी हुई हैं, मगर रेल प्रशासन को उनकी इन समस्याओं से कोई लेना देना नहीं है. उन्होंने कहा कि यात्रियों का पीक समर सीजन निकल गया है, जबकि इस दौरान मध्य रेलवे ने उनके लिए कोई खास सुविधा उपलब्ध नहीं कराई है. ऐसा लगता है कि मध्य रेलवे प्रशासन समस्याओं का सामना करने से बच रहा है.

अपना नाम उजागर न करने की शर्त पर समिति के एक अन्य सदस्य का कहना था कि चूंकि मध्य रेलवे के महाप्रबंधक कामचोर हैं और वह समस्याओं का सामना करने के बजाय उनसे दूर भागते हैं. इसके अलावा उन्होंने जब से मध्य रेलवे के महाप्रबंधक का चार्ज संभाला है, तब से मध्य रेलवे को लगातार कोई न कोई पनौती लगी रही है. उनका कहना है कि ऐसे देखा जाए तो मध्य रेलवे के महाप्रबंधक बहुत सौभाग्यशाली रहे हैं, क्योंकि मध्य रेलवे में उनके कार्यकाल के दौरान जितनी गड़बड़ियां हुई हैं, और यह गड़बड़ियां अभी-भी लगातार जारी हैं, उनको देखते हुए जहां उन्हें कहीं बाहर शिफ्ट किया जाना चाहिए था, अथवा रेलवे बोर्ड में किसी एक कोने में उन्हें बैठाया जाना चाहिए था, वहीं वह 31 मई को सुखरूप सेवानिवृत्त होने जा रहे हैं. श्री कोटियन और इस सदस्य ने कहा कि वह जल्दी ही इस मामले को रेलमंत्री के संज्ञान में लाने जा रहे हैं और वह रेलमंत्री से यह भी जानना चाहेंगे कि ऐसी समिति के गठन का क्या औचित्य है, जिसकी कोई अहमियत ही रेल अधिकारी नहीं समझते हैं?

डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति का मामला : हाई कोर्ट में रेलवे बोर्ड ने फिर खाई मात...

पेज 1 का शेष... किए गए स्टे ऑर्डर के बावजूद उसने डीजी पद पर बाहरी अधिकारी को ज्वाइन भी करा दिया, फिर भी अदालत को इस बारे में जानकारी देना जरूरी नहीं समझा, यह मनमानी ठीक नहीं है. हाई कोर्ट ने रेलवे बोर्ड को लगभग धार पर धरते हुए कहा कि उसने डीजी की पोस्टिंग का जो ऑर्डर जारी किया है, अदालत उसे नहीं मानती है. हाई कोर्ट ने कहा कि रेलवे बोर्ड को ऐसी कुटिल चालें नहीं चलनी चाहिए, क्योंकि उसकी इस चालाकी को अदालत बखूबी समझती है. इसी दौरान आईपीएस एसोसिएशन और केंद्रीय गृह मंत्रालय द्वारा इस मामले में उन्हें भी पार्टी बनाए जाने के अनुरोध पर अदालत ने कहा कि वह दोनों इस संबंध में याचिकाकर्ता 'ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन' के वकील से अपना अनुरोध करें, यदि वह उनकी अपील पर सहमत होते हैं, तो अदालत को मामले में उनके पार्टी बनने पर कोई आपत्ति नहीं होगी. मगर तभी याचिकाकर्ता आरपीएफ एसोसिएशन के वकील ने खड़े होकर तत्काल अदालत से कहा कि उनके मुवक्किल को इन दोनों को पार्टी बनाना मंजूर नहीं है, क्योंकि इस मामले से इन दोनों का कोई संबंध नहीं है. तथापि, अदालत ने याचिकाकर्ता के वकील से एक बार दोनों की बात सुन लेने को कहा, और यह भी कहा कि यह याचिकाकर्ता के वकील की सहमति पर ही यह निर्भर करता है कि दोनों को इस मामले में पार्टी बनाया जाए, या नहीं. इससे पहले मामले में हुई सुनवाई के दौरान रेलवे बोर्ड ने अदालत से कहा कि चूंकि डीजी के पद पर एक अधिकारी की जॉइनिंग हो चुकी है, इसलिए अदालत के स्टे ऑर्डर का अब कोई औचित्य नहीं रह गया है. अतः अदालत को अपना स्टे ऑर्डर अब वापस ले लेना चाहिए. इस पर अदालत ने कहा कि आप (रेलवे बोर्ड) का तो इंटेंशन ही यही था. 27 अप्रैल को जवाब दाखिल करने के अदालत के आदेश के बावजूद आपने डीजी का ऑर्डर निकाल दिया और उसे ज्वाइन भी करा दिया, मगर 2 मई को हुई सुनवाई के दिन भी आपने इस बारे में अदालत को सूचित करना भी जरूरी नहीं समझा, बल्कि इस तरह से तो आपने अदालत को गुमराह ही किया है. इसलिए अदालत आपकी कोई दलील नहीं मानेगी, इस मामले में अदालत का स्टे ऑर्डर 27 अप्रैल से ही लागू रहेगा. इसके अलावा अदालत ने यह भी कहा कि आपने गलत काम किया है, अब देखते हैं कि इसके बाद आप लोग (रेलवे बोर्ड) क्या करते हैं? इसके बाद हाई कोर्ट ने तीन महीने बाद 17 अगस्त की तारीख देकर मामले की सुनवाई स्थगित कर दी. तत्पश्चात रेलवे बोर्ड के लोग अपना मुंह लटकाए हुए बाहर चले गए. इससे अदालत ने रेलवे बोर्ड को 'न जीने देने और न मरने देने' जैसी स्थिति में लाकर खड़ा कर दिया है.

रेलवे बोर्ड ने इस मामले में अदालत के सामने स्टे हटाने का अनुरोध करते हुए कहा कि अदालत को अपना स्टे हटाकर उसे काम करने देना चाहिए. इसके अलावा इस मामले में दाखिल किए गए अपने हलफनामे में भी रेलवे बोर्ड ने अदालत को गुमराह किया है. हलफनामे में रेलवे बोर्ड ने कहा था कि प्रशासनिक कामकाज को सुचारु रूप से चलाए रखने के लिए डीजी की पोस्टिंग आवश्यक है, क्योंकि डीजी की अनुपस्थिति में प्रशासनिक कामकाज में अड़चने आ रही हैं. अदालत ने रेलवे बोर्ड की इन सभी दलीलों को सिरे से नकार दिया और स्पष्ट रूप से कहा कि स्टे नहीं हटाया जाएगा. अब रेलवे बोर्ड के सामने 'न लीलते बन रहा है, न उगलते' जैसी भारी असमंजस वाली स्थिति पैदा हो गई है. अब स्थिति यह है कि हाई कोर्ट का स्टे जारी रहने पर डीजी/आरपीएफ के पद पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किया गया एस. के. भगत (आईपीएस) का पोस्टिंग ऑर्डर और उनकी जॉइनिंग दोनों अवैध हो गई है. ऐसे में रेलवे बोर्ड और सरकार द्वारा क्या कदम उठाया जाता है यह देखना काफी दिलचस्प होगा.

स्टेशन मास्टरों के अधिकार बढ़ाए जाएंगे –रेलमंत्री

मुंबई : स्टेशन मास्टर भारतीय रेल का पहला जनसंपर्क अधिकारी है, जो कि सीधे जनता और यात्रियों के संपर्क में आता है. किसी भी स्टेशन पर कोई भी समस्या होने पर सबसे पहले लोग स्टेशन मास्टर के बारे में ही पूछते हैं. स्टेशन मास्टर से भारतीय रेल की छवि जुड़ी हुई है. इसलिए अब स्टेशन मास्टर को अधिकारसंपन्न बनाया जाएगा, यह बातें रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने 14 मई को स्टेशन मास्टरों के एक एक सम्मेलन को संबोधित करते हुए कही हैं. ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन (ऐस्मा) द्वारा 14 मई को बी. एन. वैद्य सभागृह, राजा शिवाजी विद्यालय, हिन्दू कॉलोनी, दादर पूर्व, मुंबई में एक महासम्मेलन का आयोजन किया गया था. इस सम्मेलन में पूरी भारतीय रेल से आए लगभग पांच सौ से ज्यादा स्टेशन मास्टर उपस्थित थे.

पूरी यूनिफार्म में अनुशासनबद्ध तरीके सभी स्टेशन मास्टरों ने सभागृह में प्रवेश करते ही रेलमंत्री का भारी करतल ध्वनि से स्वागत किया. मंच पर ऐस्मा के पूर्व अध्यक्ष एवं महामंत्री पी. के. दास, राष्ट्रीय अध्यक्ष जॉन विंसेंट, राष्ट्रीय कार्याध्यक्ष धनंजय चंद्रात्रे, राष्ट्रीय महामंत्री बी. एन. चौधरी ने पुष्पगुच्छ देकर रेलमंत्री सुरेश प्रभु का स्वागत किया. इसके साथ ही उन्हें मंगलमूर्ति श्रीगणेश की एक सुंदर प्रतिमा भी भेंट की गई. इस अवसर पर श्री प्रभु ने सर्वप्रथम स्टेशन मास्टर्स से संबंधित एक किताब का विमोचन किया.

रेलमंत्री श्री प्रभु ने कहा कि भारतीय रेल को आर्थिक रूप से मजबूत बनाने के लिए सभी को मिलकर एक संगठित प्रयास करना होगा. उन्होंने सभागृह में रतलाम स्टेशन की स्टेशन मास्टर माया यादव और कुछ अन्य महिला स्टेशन मास्टरों को देखकर यह भी कहा कि वह चाहते हैं कि महिलाओं की संख्या और बढ़े जिससे यहां अगली बार उनकी संख्या ज्यादा हो. पूरा सभागृह साफ-सुथरी यूनिफार्म में स्टेशन मास्टरों से खचाखच भरा हुआ था. काफी लोगों को बैठने का स्थान भी नहीं मिला. यह देखकर गदगद रेलमंत्री ने उनकी अनुशासनबद्धता की सराहना की. उन्होंने कहा कि वह चाहते हैं कि जिस तरह जापान के टोकियो रेलवे स्टेशन के स्टेशन मास्टर हैं, वैसे ही अधिकारसंपन्न स्टेशन मास्टर हमारे यहां भारतीय रेल में भी हों. उन्होंने कहा कि सबसे पहले उन्होंने महाप्रबंधक और फिर मंडल रेल प्रबंधक के अधिकार बढ़ाए हैं. अब वह चाहते हैं कि स्टेशन मास्टर्स के भी अधिकार बढ़ाए जाएं. इसके लिए वह जल्दी ही आदेश जारी करेंगे. उन्होंने यह भी कहा कि टीटीई, ड्राइवर, गार्ड्स और स्टेशन मास्टर्स की यूनिफार्म को नए सिरे से डिजाइन करने के लिए ख्यातिप्राप्त फैशन डिजाइनर रितु बेरी की सेवाएं ली जा रही हैं. इस अवसर पर एक बार पुनः रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने कहा कि प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी का सबसे ज्यादा ध्यान रेलवे पर है और प्रधानमंत्री चाहते हैं कि रेलवे

की आर्थिक स्थिति में सुधार हो. यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं मिलें. उन्होंने फिर कहा कि जिस तरह घर में मां सभी का ख्याल रखती है, वैसे ही भारतीय रेल ने देश की सभी राजनीतिक पार्टियों का ख्याल रखा, मगर उनमें से किसी ने भी भारतीय रेल की सेहत का कभी ख्याल नहीं किया. यदि मां ही बीमार हो जाएगी, तो घर भर का ख्याल कौन रखेगा. उन्होंने कहा कि इसी लापरवाही के कारण मुंबई की कपड़ा मिलें खत्म हो गईं और उनके मजदूर दर-दर भटकने के लिए मजबूर हुए. उन्होंने कहा कि भारतीय रेल की हालत कपड़ा मिलों जैसी न हो, इसके लिए हमें मिलकर काम करना होगा और इसकी सेहत का पूरा ख्याल रखना होगा.

इससे पहले संक्षिप्त स्वागत संबोधन में महामंत्री बी. एन. चौधरी ने रेलमंत्री को ऐस्मा की विभिन्न गतिविधियों और स्टेशन मास्टरों की कुछ समस्याओं से अवगत कराया. तत्पश्चात पूर्व अध्यक्ष पी. के. दास ने अपने प्रस्ताव में कहा कि स्टेशन मास्टरों को जो 4200 ग्रेड-पे वर्ष 2016 से दिए जाने की घोषणा की गई है, वह वास्तव में वर्ष 2010 से दी जानी चाहिए. इसके अलावा स्टेशन मास्टर को यदि 'सुपरवाइजर' कैटेगरी में माना गया है, जो कि है भी, तो इसे 4600 की ग्रेड-पे दी जानी चाहिए. इसके अतिरिक्त श्री दास ने ड्राइवर, गार्ड एवं कंट्रोलर को दिया जा रहा सेफ्टी/पंक्चुअलिटी भत्ता स्टेशन मास्टरों को भी दिए जाने की मांग की है. उनका कहना है कि स्टेशन मास्टर इसकी प्रमुख कड़ी है. इसके साथ ही श्री दास ने स्टेशन मास्टरों को 'आउट ऑफ टर्न' पोस्टिंग भत्ता भी दिए जाने की मांग की है.

इससे पहले ऐस्मा की दो दिवसीय केंद्रीय कार्यकारिणी की बैठक संपन्न हुई. बैठक के बाद ऐस्मा, मुंबई के पूर्व अध्यक्ष बी. आर. मजूमदार, पुणे से आए डी. ई. पांडेय, जे. एन. लातुरकर, जे. एन. जोशी और वड़ोदरा से आए प्रदीप कोहली जैसे वरिष्ठ एवं सेवानिवृत्त पूर्व पदाधिकारियों को सम्मान पत्र और पुष्पगुच्छ देकर सम्मानित किया गया. ऐस्मा मुंबई के वर्तमान अध्यक्ष आर. के. श्रीवास्तव और उनकी टीम ने केंद्रीय कार्यकारिणी की बैठक और महासम्मेलन की व्यवस्था में अथक मेहनत की और सम्पूर्ण कार्यक्रम को सफल बनाने में उनकी टीम का सराहनीय योगदान रहा. उल्लेखनीय है कि उसी दिन कांजुरमार्ग स्टेशन पर एस्केलेटर, एफओबी, बुकिंग कार्यालय, टॉयलेट इत्यादि सहित कई अन्य उदघाटन कार्यक्रमों में मध्य रेलवे के लगभग सभी बड़े अधिकारी रेलमंत्री के आगे-पीछे उपस्थित रहे, मगर स्टेशन मास्टरों के इस महत्वपूर्ण सम्मेलन में रेलमंत्री के साथ इनमें से कोई भी उपस्थित नहीं हुआ. इससे आयोजकों सहित प्रमुख कार्यकर्ताओं को अपने ही अधिकारियों की तरफ से काफी निराश होना पड़ा.

विशेष झलक : सभागृह में आते ही प्रेस नोट की मांग करने वाले एक अंग्रेजी के मूढ़धन्य पत्रकार, जिसने मंच से उतरते रेलमंत्री के साथ सभागृह के बाहर तक चिपके रहकर यह दर्शाने की कोशिश की कि वह उनका बहुत करीबी है, ने एक लाइन की भी खबर न लिखकर तमाम स्टेशन मास्टरों को निराश किया है. इसी प्रकार वह जीएम का भी बहुत करीबी होने का दिखावा करता है. कहते हैं कि उसे जीएम द्वारा हर दिन एक नई खबर की टिप दी जाती है. 31 मई के बाद कौन सा जीएम उसे संरक्षण प्रदान करेगा, वह भी जल्दी ही देखने को मिल जाएगा.

'रेलवे समाचार' के संपादक सुरेश त्रिपाठी को 'लाइफ टाइम मीडिया एक्सीलेंसी अवार्ड'

पत्रकारिता के पेशे को समुचित सम्मान दिया जाना चाहिए –दिनेश उरांव

रांची : इंडियन मीडिया वर्किंग जर्नलिस्ट यूनियन (आईएमडब्ल्यूजेयू) द्वारा पांच सितारा होटल चाणक्य बीएनआर, रांची के सभागार में 29 अप्रैल को आयोजित इंटरनेशनल मीडिया समिट में 'रेलवे समाचार' के संपादक सुरेश त्रिपाठी को उनकी 36 साल की पत्रकारिता के लिए 'लाइफ टाइम मीडिया एक्सीलेंसी अवार्ड' से सम्मानित किया गया. इस अवसर पर बड़ी संख्या में उपस्थित देश-विदेश के पत्रकारों ने विभिन्न मुद्दों सहित पत्रकारों की दशा और दिशा पर अपने विचार प्रकट किए. कई प्रशासनिक अफसरों, शिक्षाविदों, समाजसेवियों सहित कुछ अन्य वरिष्ठ पत्रकारों को भी एक्सीलेंसी अवार्ड से सम्मानित किया गया. कार्यक्रम के मुख्य अतिथि झारखंड विधानसभा के स्पीकर दिनेश उरांव और विशिष्ट अतिथि झारखंड के श्रम मंत्री राज पलिवार थे.

इस मौके पर मुख्य अतिथि झारखंड विधानसभाध्यक्ष दिनेश उरांव ने कहा कि पत्रकारिता के पेशे को समुचित सम्मान दिया जाना चाहिए. उन्होंने कहा कि वर्तमान समय में पत्रकारों के सामने कई चुनौतियां हैं, जिसका सामना करने की जरुरत है. उन्होंने कहा कि पत्रकारों को भी अपने कर्तव्य के प्रति सचेत रहना होगा. विशिष्ट अतिथि झारखंड सरकार के श्रम मंत्री राज पलिवार ने कहा कि पत्रकारों के

हित में जस्टिस मजीठिया वेतन आयोग की अनुशंसाएं लागू करने के लिए मीडिया घरानों पर सरकार दबाव बनाएगी. इसके लिए मीडियाकर्मियों को भी साहस करके आगे आना चाहिए. उन्होंने कहा कि पत्रकारों के हितों का संरक्षण हर हाल में किया जाएगा. इस अवसर पर पूर्व स्वास्थ्य मंत्री और इंटक नेता राजेंद्र प्रसाद सिंह भी उपस्थित थे. उन्होंने कहा कि पत्रकारों के हित में सरकार को मजीठिया वेज बोर्ड पर तुरंत फैसला लेना चाहिए.

इस मौके पर 'सुदर्शन वर्ल्ड' के कार्यकारी निदेशक बी. के. सुदर्शन को सोशल सेक्टर में उल्लेनीय सेवा के लिए एक्सीलेंस अवार्ड से सम्मानित किया गया. अपने संबोधन में उन्होंने कहा कि सुदर्शन ग्रुप द्वारा संचालित सभी स्कूलों में मीडिया के लोगों के बच्चों को फीस पर पचास प्रतिशत की रियायत दी जाएगी और जरुरतमंद मीडियाकर्मियों की मदद के लिए उनका संगठन हमेशा आगे रहेगा. 'रेलवे समाचार' के संपादक सुरेश त्रिपाठी ने इस मौके पर उन्हें सम्मानित किए जाने के लिए आईएमडब्ल्यूजेयू के सभी पदाधिकारियों और आयोजकों को धन्यवाद दिया और यथासंभव हर प्रकार से सहयोग देने की पेशकश भी की. आईएमडब्ल्यूजेयू ने एक प्रस्ताव पास कर सभी राज्य सरकारों से मांग की है कि पत्रकारों के असामयिक निधन पर उनके आश्रितों को समुचित आर्थिक मदद और परिवार को जीविका के लिए स्थाई साधन उपलब्ध कराया जाए. मई दिवस के मौके पर आईएमडब्ल्यूजेयू की रांची और देवघर में आयोजित बैठक में इसके अलावा पत्रकारों के हितों में और भी कई प्रस्ताव पारित किए गए. इन प्रस्तावों में पत्रकारों के उन्नयन और प्रशिक्षण के लिए समय-समय पर परिभ्रमण, टीवी पत्रकारों को श्रम कानून के दायरे में लाए जाने और इसके लिए अलग से आयोग के गठन, केंद्रीय विद्यालयों में पत्रकारों के बच्चों के लिए सीटें आरक्षित करने, पत्रकारों के लिए कैलाश मानसरोवर और अमरनाथ यात्रा के लिए अलग से सरकारी व्यवस्था करने की मांग की गई है. इसके अलावा आईएमडब्ल्यूजेयू ने सरकार से पत्रकारों की प्रताड़ना से जुड़े मामलों को स्पीडी ट्रायल के जरिए निपटाने की भी मांग की है.

समारोह में टीवी पत्रकार उदय चंद्र सिंह ने पत्रकारों के प्रशिक्षण पर जोर दिया. उन्होंने कहा कि इसके लिए सरकार के साथ-साथ पत्रकार संगठनों को भी आगे आने की जरुरत है. जबकि जी-मीडिया के हर्षवर्धन द्विवेदी ने कहा कि आज जबकि पत्रकारिता व्यवसाय का रुप ले चुकी है, जरुरत इस बात की है कि पत्रकार अपने लक्ष्य से न डिगें. इस मीडिया समिट में इंडियन मीडिया वर्किंग जर्नलिस्ट यूनियन के महासचिव संजीव शेखर झा, अध्यक्ष नारायण शर्मा, आनंद कौशल सहित अन्य कई पत्रकारों ने भी अपने विचार व्यक्त किए. इस मौके पर उल्लेखनीय सेवा के लिए कई पत्रकारों और समाजसेवियों को म्मानित भी किया गया. श्री त्रिपाठी के अलावा इस मौके पर दिल्ली के वरिष्ठ टीवी पत्रकार उदय चंद्र सिंह, जी-मीडिया के हर्षवर्धन द्विवेदी, आई-नेक्सट रांची के संपादक शंभुनाथ चौधरी, राकेश कुमार, अरविंद पांडेय, आनंद कौशल, रविकांत सिंह, आरती बेहरा, रांची दूरदर्शन केंद्र के निदेशक पी. के. झा को भी एक्सीलेंसी अवार्ड देकर सम्मानित किया गया. इस समिट के आयोजन को झारखंड चैप्टर के प्रमुख वरिष्ठ पत्रकार शैलेंद्र शर्मा और

सुरेश त्रिपाठी

अनैतिक एवं दबावपूर्ण रणनीति

- दक्षिण रेलवे के कदाचारी अधिकारियों को मिला अभयदान, ईमानदार अधिकारी हतोत्साहित
- धनबल की बदौलत कतिपय लोग करवा रहे हैं ईमानदार अधिकारी के खिलाफ मिथ्या शिकायतें
- मूकदर्शक बनकर भ्रष्ट अधिकारियों और भ्रष्ट गतिविधियों में लिप्त लोगों को बढ़ावा दे रहा रेलवे बोर्ड

पेज 1 का शेष...

हो रही है.' जबकि हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि सांसदों द्वारा कहा गया यह सरासर झूठ था, क्योंकि उन्होंने वही कहा जो उन्हें कुछ कुटिल लोगों द्वारा समझाकर भेजा गया था.रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि रेलमंत्री ने इन सांसदों की उपस्थिति में ही एक बोर्ड मेंबर को बुलाकर उसे दक्षिण रेलवे की वस्तुस्थिति का पता लगाकर उनके समक्ष रिपोर्ट प्रस्तुत करने का निर्देश दिया था. उक्त बोर्ड मेंबर ने इसके बाद क्या वस्तुस्थिति का पता लगाया और क्या रिपोर्ट प्रस्तुत की, यह तो पता नहीं चल पाया है, मगर यह अवश्य पता चला है कि सांसदों की उपरोक्त मिथ्या शिकायत पर रेलमंत्री कुछ क्षण के लिए अवहस्य विचलित हो गए थे और थोड़े आक्रोश में आकर उन्होंने सांसदों से कहा था कि 'वह (अधिकारी) ऐसा कैसे कर सकता है, वह उनके नाम का इस्तेमाल कैसे कर सकता है?' इस पर बोर्ड के ही कुछ अधिकारियों का कहना है कि जब बोर्ड के बड़े अधिकारी रेलमंत्री के आदेशों का ही पालन नहीं करते हैं, उनके निर्देश को ताक पर धर देते हैं, तो उनके नाम के इस्तेमाल से किसी अधिकारी का क्या भला हो सकता है? उन्होंने यह भी कहा कि मंत्री के नाम से कौन ऐसे अधिकारी की कोई बात मानकर उसके किसी फायदे का निर्णय कर देगा?

यही नहीं, दूर की रणनीति अपनाते हुए आईएएस से इस्तीफा देकर दलितों-पिछड़ों की जातिगत राजनीति करने राजनीति में आए दिल्ली के एक भाजपा सांसद से दक्षिण रेलवे के उक्त ईमानदार अधिकारी के खिलाफ एक और शिकायत रेलमंत्री के पास भिजवाई गई है. अब सवाल यह है कि दिल्ली में बैठे किसी सांसद को यह कैसे मालूम हो सकता है कि दक्षिण रेलवे और चेन्नई में क्या हो रहा है? इसी से अंदाजा लगाया जा सकता है कि येन-केन प्रकारेण ब्लैकमेलिंग की रणनीति अपनाते हुए एक ईमानदार अधिकारी के साथ-साथ समस्त अधिकारियों और रेल प्रशासन को भी दबाव में लेकर कुछ कतिपय लोगों द्वारा अपनी भ्रष्टाचारयुक्त योजना को सफल बनाने का प्रयास किया जा रहा है. इसमें रेलवे बोर्ड मूकदर्शक बने रहकर अथवा चुप्पी साधकर उनका ही साथ दे रहा है. दक्षिण रेलवे की तमाम श्रमिक गतिविधियों पर 'रेलवे समाचार' की पहली खबर के बाद रेलवे बोर्ड ने उक्त कतिपय लोगों के पिट्ठू और उनके पे-रोल पर रहने वाले दक्षिण रेलवे के तीन अधिकारियों को आनन-फानन में दिल्ली तलब करके उनके अवश्यम्भावी तबादले के जो संकेत दिए थे, वह भी अब ऐसा लगता है कि धनबल के दबाव में कहीं गुम हो गए हैं. इससे भी दक्षिण रेलवे के सभी अधिकारी निराश हुए हैं. तथापि, उक्त ईमानदार अधिकारी को दक्षिण रेलवे के समस्त अधिकारियों और कर्मचारियों सहित चेन्नई की पूरी मीडिया और प्रतिपक्षी यूनियन के साथ सभी कैडर आधारित गैर-मान्यताप्राप्त संगठनों का जिस तरह सहयोग और सपोर्ट मिला, उसे देखकर संबंधित लोगों के समक्ष राजनीतिक दबाव लाने और कैट में जाने के अलावा अन्य कोई चारा नहीं बचा था. जबकि इससे पहले एक बड़े स्थानीय राजनेता ने संबंधित लोगों को उसका नाम इस्तेमाल नहीं करने की हिदायत देकर चलता कर दिया था.

कैट के आदेश को 'स्टे' बताकर न सिर्फ दुष्प्रचारित किया जा रहा है, बल्कि रेलवे बोर्ड और रेल कर्मचारियों सहित सांसदों को भी दिग्भ्रमित किया जा रहा है. जबकि कैट ने 'यथास्थिति बनाए रखने' का जो पहला आदेश दिया था, उसे रेल प्रशासन द्वारा कैट के समक्ष जब स्थिति को स्पष्ट करते हुए यह कहा गया कि 'जिन करीब 800 कर्मचारियों का आवधिक तबादला किया गया था, उनमें से लगभग 600 से ज्यादा कर्मचारियों ने बहुत पहले ही अपनी नई जगहों पर ड्यूटी ज्वाइन कर लिया है, ऐसे में कौन सी यथास्थिति बनाए रखने का आदेश कैट ने दिया है?' इस पर कैट ने अपने पुराने आदेश को संशोधित करते हुए यह आदेश दिया कि 'जिन कर्मचारियों को नई जगह ज्वाइन करना है, वह कर सकते हैं, बाकी कर्मचारी अंतिम निर्णय का इंतजार करें.' कैट के इस आदेश को ही इन कतिपय लोगों द्वारा 'स्टे' कहकर कर्मचारियों सहित रेलवे बोर्ड और सांसदों को भ्रमित किया जा रहा है. जबकि इन लोगों को यह भी बहुत अच्छी तरह से ज्ञात है कि जून के पहले सप्ताह में होने वाली अगली सुनवाई में उनका मामला कहीं भी टिक नहीं पाएगा.

चेन्नई के कई वरिष्ठ पत्रकारों से प्राप्त जानकारी के अनुसार इन लोगों ने करीब छह-सात साल पुराने एक मामले में उक्त ईमानदार अधिकारी के खिलाफ हाई कोर्ट में जाकर पुलिस द्वारा बंद किए गए एक मामले को पुनः शुरू करा दिया है. पत्रकारों ने बताया कि उक्त मामले को पुलिस ने लोक अदालत में रखकर समाप्त कर दिया था. अब हाई कोर्ट ने कहा है कि ऐसे मामले को लोक अदालत के जरिए खत्म नहीं किया जा सकता है. अब पुलिस द्वारा उचित प्रक्रिया अपनाकर उक्त मामले में कार्रवाई संपन्न की जाएगी. उन्होंने यह भी बताया कि जिस महिला कर्मचारी के नाम पर पुलिस में संबंधित अधिकारी के खिलाफ महिलाओं के साथ अभद्र व्यवहार करने, उन्हें पिस्तौल दिखाकर धमकाने और जातिसूचक शब्दों का इस्तेमाल करने की शिकायत दर्ज करवाई गई है, वह महिला अब तक न तो सामने आई है, और न ही अब तक उसने पुलिस में अपना बयान दर्ज करवाया है.

उन्होंने बताया कि जबकि इन कतिपय लोगों द्वारा उसका गलत इस्तेमाल किए जाने वाली उसकी स्वीकृति वाली ऑडियो रिकॉर्डिंग पूरी दक्षिण रेलवे में काफी पहले ही वायरल हो चुकी है. यह ऑडियो रिकॉर्डिंग रेलवे बोर्ड को भी सौंपी गई है. इसके अलावा दक्षिण रेलवे के कई अधिकारियों का कहना है कि इस सबसे उक्त अधिकारी का कोई नुकसान नहीं होने वाला है, यह भी इन कतिपय लोगों को बखूबी पता है. वह सिर्फ उसे परेशान करने की रणनीति पर चल रहे हैं. उनका यह भी कहना है कि संबंधित अधिकारी ने कहीं भी रेलवे के स्थापित या निर्धारित नियमों का कोई उल्लंघन नहीं किया है. यही वजह है कि तमाम नाक रगड़ने के बावजूद महाप्रबंधक ने भी उनके किसी तर्क को मंजूर नहीं किया है. उनका कहना है कि चारों तरफ से निराश होने के बाद ही इन लोगों ने अपने धनबल की बदौलत सांसदों के माध्यम से रेलमंत्री पर दबाव की अनैतिक रणनीति अपनाई है.

सर्वप्रथम महिलाओं का इस्तेमाल करके अधिकारी का चरित्रहनन करने की अपनी पुरानी कुत्सित योजना के फेल होने, फिर पुलिस एवं स्थानीय राजनीतिज्ञों का अपेक्षित सहयोग और मदद न मिलने, महाप्रबंधक द्वारा दुत्कार दिए जाने तथा कैट से भी अपेक्षित आदेश प्राप्त न होने के बाद सांसदों के माध्यम से रेलमंत्री को दिग्भ्रमित करने में भी नाकामयाब रहने पर अब इन कतिपय लोगों ने 'रेलवे समाचार' पर भी अपनी दबाव की नीति का इस्तेमाल करना शुरू कर दिया है. इनके एक शीर्ष नेता द्वारा सभी खबरों और तथ्यों को गलत बताए जाने पर जब 'रेलवे समाचार' ने उनसे यह कहा कि वह बताएं कि क्या-क्या गलत है, उसे ठीक कर दिया जाएगा अथवा संपूर्ण रूप से गलत साबित होने पर पूरी खबर को न सिर्फ वेबसाइट से हटाया जाएगा, बल्कि माफी भी मांगी जाएगी.

इस पर उन्होंने लीपापोती वाली बात शुरू करते हुए कहा कि 'रेलवे समाचार' को न तो इस मामले में पड़ना चाहिए, और न ही किसी भी तरफ से पार्टी बनना चाहिए. उनका यह कहना भी अनर्गल है, क्योंकि 'रेलवे समाचार' पूरी ईमानदारी से सिर्फ अपनी ड्यूटी निभाने की कोशिश कर रहा है. जबकि इस बारे में शीर्ष नेता को समय-समय पर संपूर्ण वस्तुस्थिति से 'रेलवे समाचार' ने अवगत कराया था और यह भी कहा था कि वह स्थिति को नियंत्रित करने के लिए यथोचित कदम उठाएं. उनसे यह भी कहा गया कि जिस तरह उनके लोग रेल अधिकारियों के साथ मिलकर तमाम तरह के भ्रष्टाचार में लिप्त हैं, वैसा 'रेलवे समाचार' के साथ कतई संभव नहीं है.

'रेलवे समाचार' द्वारा शीर्ष पदाधिकारी को यह भी बताया गया कि 'उनके ही एक बड़े नेता का मानना है कि उनके कई पदाधिकारी भ्रष्टाचार में लिप्त हो गए हैं, जिससे यूनियनबाजी की स्थिति बहुत खराब हो गई है, क्योंकि जिनकी चपरासी बनने की भी हैसियत नहीं थी, ऐसे कई लोग जोनल महामंत्री और मंडल मंत्री बन गए हैं.' इसका सबूत भी 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद है. उनसे यह भी कहा गया कि 'रेलवे समाचार' जितनी आलोचना रेल प्रशासन और उसके अधिकारियों की करता है, उसके पासंग बराबर भी वह स्वयं और उनके लोग नहीं कर सकते हैं. यदि वह ऐसा करने लगें, तो रेलवे में व्याप्त प्रशासनिक भ्रष्टाचार एकदम से समाप्त हो सकता है. मगर अपने आगे-पीछे आठ-दस मुस्टंडों या बाउंसरों को लेकर चलने वाले इन तथाकथित श्रमिक नेताओं में ऐसा करने का नैतिक साहस नहीं है. इसके बाद इस शीर्ष पदाधिकारी ने पुनः कॉल करने को कहकर अपनी बात को समाप्त कर दिया. बहरहाल, दक्षिण रेलवे का यह प्रकरण अभी काफी लंबा चलेगा, यदि रेलमंत्री अथवा रेलवे बोर्ड ने जल्दी ही कोई उचित कदम नहीं

डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति : रेलमंत्री के आदेश का औचित्य?

- आदेश और कानून का पालन न करने वाले सीआरबी को रेलमंत्री ने बर्खास्त क्यों नहीं किया?
- आखिर 32 सालों से संसद द्वारा पारित कानून का पालन क्यों नहीं सुनिश्चित करवाया गया?
- आरपीएफ में आईपीएस अधिकारियों को प्रतिनियुक्ति पर लाए जाने की आखिर क्या मजबूरी है?
- क्या रेलवे बोर्ड के सभी मेंबर कदाचारी हैं? क्या इसीलिए वह आईपीएस से डरते हैं? आखिर क्यों नहीं हो रहा कानून का पालन?

डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति पर दिल्ली हाई कोर्ट ने रोक लगा दी है. 2 मई को हुई सुनवाई में दोनों पक्षों को सुनने के बाद हाई कोर्ट ने रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) की तरफ से पेश हुए वकीलों की तमाम दलीलें सुनने के बाद भी उन्हें खारिज करते हुए डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति पर स्टे दे दिया. अब इस मामले की अगली सुनवाई 19 मई को होगी. हाई कोर्ट ने रेल मंत्रालय को बुरी तरह लताड़ते हुए कहा कि उसके खिलाफ अदालत की मानहानि का मामला बनता है. यह मामला ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन ने 27 अप्रैल को दिल्ली हाई कोर्ट में दायर करके आरपीएफ में बाहरी अधिकारियों की नियुक्ति का विरोध करते हुए संसद द्वारा वर्ष 1985 में पारित आरपीएफ संशोधित एक्ट की धारा 19(2) का पालन सुनिश्चित करवाने की मांग की है. 27 अप्रैल को हाई कोर्ट ने रेल मंत्रालय को जवाब दाखिल करने की नोटिस जारी किया था. परंतु अपना जवाब दाखिल करने के बजाय रेल मंत्रालय ने उसी दिन एस. के. भगत (आईपीएस) की नियुक्ति का आदेश जारी कर दिया. इस पर 28 अप्रैल को आरपीएफ एसोसिएशन द्वारा पुनः एक अन्य रिट दायर करके हाई कोर्ट से डीजी की नियुक्ति पर रोक लगाते हुए स्टे दिए जाने की मांग की. इस पर 2 मई को अदालत में सुनवाई हुई, जिसमें हाई कोर्ट ने उपरोक्त स्थानादेश दिया. आरपीएफ एसोसिएशन की यह ईमानदारी है कि उसने हाई कोर्ट से कहा कि दूसरे पक्ष को सुनने के बाद ही वह कोई निर्णय ले, इसके लिए उसने करीब दो-ढ़ाई घंटे तक अदालत में दूसरे पक्ष (रेलवे बोर्ड) के आने का इंतजार भी किया. तथापि रेलवे बोर्ड ने आरपीएफ एसोसिएशन की इस ईमानदारी की कोई कद्र न करते हुए श्री भगत का आदेश जारी कर दिया.

3 मई को ज्वाइन करने के बाद अपने कार्यालय में डीजी/आरपीएफ की कुर्सी पर विराजमान एस. के. भगत.

एक तरह से इस मामले में न सिर्फ केंद्र सरकार पूरी तरह से बेशर्मी पर उतारू है, बल्कि रेल मंत्रालय भी अपनी जिम्मेदारी भूलकर पूरी तरह से नपुंशकत्व को प्राप्त हो चुका है. ऐसे में यही कहा जा सकता है कि अपने कथित निहितस्वार्थों और कदाचरण के चलते सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड के सभी मेंबर्स आईपीएस से डरते और खौफ खाते हैं, कि कहीं वे उन्हें किन्हीं मामलों में फंसा न दें? ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन ने रेलमंत्री को अदालत के स्टे ऑर्डर की प्रति सौंपकर अभी भी सही कदम उठाने की मांग की है. एसोसिएशन ने रेलमंत्री से इस मामले की अंतिम सुनवाई तक डीजी की नियुक्ति को स्थगित करने का भी आग्रह किया है.

तत्कालीन डीजी/आरपीएफ ने आरपीएफ (संशोधित) एक्ट, 1985 के पैरा 19(2) को मुख्य प्रावधान से निकालकर सबसे बड़ा राष्ट्रद्रोह किया था. यह बात जगजाहिर है, मगर आज तक न तो किसी राजनीतिज्ञ ने और न ही संसद या केंद्र सरकार ने संबंधित तत्कालीन डीजी (आईपीएस) के खिलाफ कोई कार्रवाई की, और न ही कानून का पालन सुनिश्चित करवाने की कोई जहमत उठाई. इससे आरपीएफ में आज तक बाहरी अधिकारियों की प्रतिनियुक्ति जारी है. यह अधिकार की संवैधानिक लड़ाई है और अब अदालत के हस्तक्षेप से इस मामले का सही निपटारा हो सकता है. कानून के मुताबिक निर्णय लेने और कानून का अनुपालन सुनिश्चित किए जाने के लिए कहने के बावजूद रेलवे बोर्ड ने रेलमंत्री का आदेश नहीं माना. इससे अब सवाल यह उठ रहा है कि आदेश का अनुपालन न करने वाले बोर्ड अधिकारियों के खिलाफ क्या रेलमंत्री कोई कड़ा कदम उठाएंगे?

27 अप्रैल को आरपीएफ एसोसिएशन ने दिल्ली हाई कोर्ट में रिट याचिका दाखिल की थी, इस पर जब हाई कोर्ट ने रेलवे बोर्ड को जवाब दाखिल शेष पेज 6 पर...

पटना कैट ने पदोन्नति घोटाले में रेलवे बोर्ड को लगाई कड़ी फटकार

- सीआरबी ने कैट में दाखिल किया था दिग्भ्रमित करने वाला और विरोधाभाषी स्पीकिंग ऑर्डर
- वर्ष 2001-07:सीधी भर्ती की अपेक्षा प्रमोटी अधिकारियों को चार गुना ज्यादा दी गई पदोन्नति
- कैट ने रेलवे बोर्ड के आदेशों को दरकिनार किया, डीओपीटी के ओएम पर अमल करने को कहा
- संविधान के नियमों और उद्देश्यों की अवहेलना की गई है, जो सरकारी तंत्र के लिए निंदनीय है

पटना : केंद्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण (कैट) ने ओ. ए. नं. 050/00460.2015, आर. के. कुशवाहा बनाम भारत सरकार (रेल मंत्रालय) मामले में कड़ी फटकार लागते हुए महत्वपूर्ण निर्णय में रेलवे के विसंगतिपूर्ण पदोन्नति नियमों पर अनेक गंभीर सवाल उठाए हैं. कैट ने एन. आर. परमार मामले में सुप्रीम कोर्ट द्वारा दिए गए निर्णय का हवाला देते हुए रेलवे बोर्ड के दि. 09/12.2014 और 12.12.2014 के दोनों आदेशों को रद्द करते हुए कहा है कि उक्त दोनों आदेश अत्यंत विसंगतिपूर्ण हैं. वर्ष 2015 में आर. के. कुशवाहा ने अपने अभिवेदन में चेयरमैन, रेलवे बोर्ड से गुहार लगाई थी कि डीओपीटी के ओ. एम. नं. 20011/1/2012-ईएसटीटी.(डी), दि. 04.03.2014 के दिशा-निर्देशों को रेलवे में लागू किया जाए. डीओपीटी का उक्त ओ. एम. सुप्रीम कोर्ट द्वारा एन. आर. परमार मामले में दिए गए निर्णय पर आधारित है, जिसमें सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों की आपसी वरीयता सुनिश्चित करने के दिशा-निर्देश दिए गए हैं. इसके साथ ही कुशवाहा ने कैट के समक्ष एक और बड़ा मुद्दा उठाया था, जिसमें उन्होंने रेलवे से 50:50 के अनुपात का पालन करने के लिए आग्रह किया था. यह 50:50 का अनुपात सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के ग्रुप 'ए' में पदोन्नति के दौरान बनाए रखा जाता है. रेलवे बोर्ड द्वारा इसका अनुपालन वर्ष 2001 से नहीं किया जा रहा है.

उपरोक्त तथ्यों के जवाब में कैट के आदेशानुसार चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) ए. के. मितल ने अपने स्पीकिंग आर्डर में कैट को बताया था कि रेलवे एक स्वायत्त संस्था है, और रेलवे का खुद का अपना नियम है. इसलिए डीओपीटी के दिशा-निर्देश रेलवे पर मान्य नहीं होते हैं. फलस्वरूप डीओपीटी का उक्त ओ. एम. दि. 04.03.2014 रेलवे पर लागू नहीं होगा. लेकिन सीआरबी की यह गर्वोक्ति तब और भी हास्यापदक हो जाती है, जब वह अपने उसी स्पीकिंग ऑर्डर में प्रमोटी अधिकारियों की संयुक्त डीपीसी कराने के बारे में कैट से यह कहते हैं कि रेलवे में संयुक्त डीपीसी, डीओपीटी के दिशा-निर्देशों के आधार पर कराई जाती है. अर्थात सीआरबी के उक्त कथन से यह स्पष्ट होता है कि रेलवे बोर्ड अपने मनमानी तरीके से और अपनी सुविधा के अनुसार डीओपीटी के दिशा-निर्देशों को अपना रहा है.

कुशवाहा ने सीआरबी के इस मनमानी और विरोधाभाषी स्पीकिंग आर्डर के खिलाफ जुलाई-2015 में फिर से कैट का दरवाजा खटखटाया था. इस बार कैट के सदस्यों - ए. के. उपाध्याय (सदस्य-प्रशासनिक) एवं उर्मिता दत्ता सेन (सदस्य न्यायिक) - ने सारे तथ्यों पर गहराई से तीनों पक्षों (रेलवे, प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन एवं आर. के. कुशवाहा) की दलीलें सुनने के बाद साक्ष्य और दस्तावेजों के आधार पर बहुत ही स्पष्ट और संतुलित फैसला सुनाया है, जिसके मुख्य बिंदु इस प्रकार से हैं.

1. कैट ने रेलवे बोर्ड के दि. 09/12.2014 और 12.12.2014 के दोनों आदेशों सहित सीआरबी के संदेहास्पद और विरोधाभाषी स्पीकिंग आर्डर को रद्द करते हुए दरकिनार कर दिया.

2. कैट ने अपने निर्णय में रेलवे के सिग्नल और दूरसंचार विभाग के वर्ष 2012-13 और 2013-14 के पदोन्नति पैनल की वरीयता सूची को भी निरस्त कर दिया है. इस वरीयता सूची को रेलवे बोर्ड ने दि. 12.12.2014 को जारी किया था.

3. कैट ने रेलवे को स्पष्ट निर्देश दिया है कि डीओपीटी के ओ. एम. नं. 20011/1/2012-ईएसटीटी.(डी), जो कि सुप्रीम कोर्ट के एन. आर. परमार केस के फैसले पर आधारित है, को मानक आधार मानते हुए भारतीय रेल स्थापना नियमावली (आईआरईएम) में भी आवश्यक संसोधन कर चार महीने के अंदर वरीयता सूची को पुनः जारी किया जाए. इसके साथ ही कैट ने यह भी कहा है कि जब कभी इंटर-से सीनियरिटी के लिए ऐसे किसी सैद्धांतिक तौर पर भिन्न तरीका अपनाया जाना जरुरी हो, तो उसको लागू करने से पहले डीओपीटी के साथ सामंजस्य स्थापित करके उसकी सलाह अवश्य ली जानी चाहिए.

4. कैट ने सीआरबी के 50:50 के अनुपात को न मानने वाले तर्क को भी संज्ञान में लेते हुए जहां यह कहा है कि 50:50 के अनुपात में कोई भी बदलाव या छेड़छाड़ किसी भी स्थिति में मान्य नहीं हो सकती है, वहीं यह भी कहा है कि रेलवे ने सीधी भर्ती की अपेक्षा लगभग चार गुना ज्यादा प्रमोटी अधिकारियों को पदोन्नति दी है, जिसे न्यायोचित नहीं कहा जा सकता है. रेलवे ने वर्ष 2001 से 2007 के दरम्यान 95 सीधी भर्ती अधिकारियों की अपेक्षा 376 ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों को पदोन्नति दी. कैट ने कहा कि सीआरबी ने इसे यह कहकर जस्टिफाई करने की कोशिश की है कि उपरोक्त वर्षों के दरम्यान सीधी भर्ती में एक तिहाई की कटौती किए जाने के लिए सरकार का आदेश था. कैट ने इस पर कहा है कि जहां सीधी भर्ती और ग्रुप 'बी' प्रमोटी के बीच पदोन्नति का ऐसा औसत पूर्व सुनिश्चित है, वहां सरकार का ऐसा कोई आदेश-निर्देश मान्य नहीं किया जा सकता है. यदि सरकार की 'डाउन साइजिंग' इतनी आवश्यक थी, तो यह दोनों समूहों पर समान रूप से लागू की जानी चाहिए थी. ऐसे मामलों में एन. आर. परमार केस का निर्णय ही लागू होगा. रेलवे में कुल 9 संगठित सेवाएं हैं. इन सभी सेवाओं में ग्रुप 'ए' अधिकारियों की सीधी भर्ती संघ लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) के माध्यम से की जाती है. डीओपीटी के नियमानुसार संगठित सेवाएं वह होती हैं, जिनमें कम से कम 50 प्रतिशत सीधी भर्ती से ग्रुप 'ए' अधिकारी आते हों. अर्थात रेलवे की किसी भी सेवा में किसी भी परिस्थिति में 50 प्रतिशत से अधिक प्रमोटी अधिकारियों को ग्रुप 'ए' में पदोन्नति नहीं दी जा सकती है. परंतु आपसी मिलीभगत अथवा कदाचार के तहत रेलवे बोर्ड द्वारा इस नियम की धड़ल्ले से अवहेलना की गई है और अभी-भी लगातार जा रही है. कैट ने सीआरबी की 50:50 अनुपात वाली दलील पर अत्यंत आश्चर्य प्रकट करते हुए कहा कि ग्रुप 'ए' की सीधी भर्ती एक संवैधानिक संस्था यूपीएससी द्वारा की जाती है. यदि रेलवे 50:50 के अनुपात में कोई बदलाव करती है, तो इसका सीधा अर्थ यह है कि भारतीय संविधान के नियमों और उद्देश्यों की अवहेलना की गई है, जो एक सरकारी तंत्र के लिए बहुत निंदनीय है.

कैट के उपरोक्त निर्णय और अवलोकन के बाद रेलवे के सामने बहुत ही विकट स्थिति पैदा हो गई है, क्योंकि रेलवे ने कैट को यह बताया था कि डीओपीटी का ओ. एम. नं. 20011/1/2012-ईएसटीटी.(डी), दि. 04.03.2014 को रेलवे की दो सेवाओं आरपीएफ एवं मिस्लेनियस कैटेगरी में लागू कर दिया गया है.

एन. आर. परमार मामले में सुप्रीम कोर्ट का निर्णय इनकम टैक्स विभाग पर था. सर्वोच्च अदालत का निर्णय होने के कारण डीओपीटी ने ओ. एम. जारी किया था. चूंकि सर्वोच्च अदालत का निर्णय देश की सभी संस्थाओं, नागरिकों पर समान रूप से लागू होता है. अतः ऐसे निर्णय पर आधारित डीओपीटी का ओ. एम. भारत सरकार के सभी मंत्रालयों पर समान रूप से लागू होना चाहिए.

इसके अलावा रेलवे बोर्ड द्वारा डीओपीटी के निर्देशों को सिर्फ दो सेवाओं में लागू करने वाले निर्णय के खिलाफ अगस्त, 2015 में आर. के. कुशवाहा ने कैट में एम. एस. दायर किया, जिसमें कैट ने रेलवे के इस निर्णय को पूर्णरूपेण मनमानी और आधारहीन बताते हुए कहा है कि रेलवे किसी भी परिस्थिति में परमार मामले में सर्वोच्च अदालत के निर्णय और डीओपीटी के निर्देशों (ओ.एम.) को परिसिमित नहीं कर सकती है. कैट ने कहा है कि डीओपीटी द्वारा निर्धारित वरीयता के नियम रेलवे की सभी सेवाओं पर समान रूप से लागू होंगे, जिसके लिए कैट ने रेलवे को आईआरईएम में बदलाव कर चार महीनों के अंदर वरीयता क्रम का पुनः निर्धारण करने का निर्देश जारी किया है.

अर्थात आने वाले चार महीने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों पर भारी पड़ने वाले हैं. अब यह देखना अत्यंत दिलचस्प होगा कि रेलवे बोर्ड के अधिकारी हमेशा की भांति प्रमोटी अधिकारियों के साथ जाते हैं, या नरेंद्र मोदी की सरकार में अपने अनुभव और विवेक का इस्तेमाल कर नियम-कानून का साथ देते हैं? ऐसी स्थिति में रेल प्रशासन के सामने निम्नलिखित कुछ विकल्प ही शेष रह जाते हैं..

1. रेलवे बोर्ड की नजर में यदि कैट का उपरोक्त निर्णय न्यायसंगत है, तो वह इसके निर्देशों का अक्षरशः पालन करेगा. अर्थात आईआरईएम में बदलाव कर सभी रेल सेवाओं के लिए एक समान नियम बनाया जाएगा तथा इस नियम के आधार पर चार महीनों के अंदर सभी सेवाओं के वरीयता क्रम को दुबारा तैयार करना होगा.

2. यदि नहीं, तो रेलवे बोर्ड द्वारा रेल मंत्रालय सहित कानून मंत्रालय के कानूनी सलाहकारों से इस विषय पर राय मांगी जाएगी. तत्पश्चात कोई निर्णय लिया जाएगा.

3. रेलवे बोर्ड, हाई कोर्ट में कैट के उपरोक्त निर्णय के खिलाफ जा सकता है और एक बार फिर अपनी किरकिरी करवा सकता है.

4. रेलवे बोर्ड फिर से एक बार प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन के हाथों बिक सकता है. फलस्वरूप रेल प्रशासन और प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन संयुक्त रूप से हाई कोर्ट में कैट के उपरोक्त निर्णय को चुनौती देने जा सकते हैं, जिसकी संभावना ज्यादा है, क्योंकि कोई भी न्यायसंगत बात को आसानी स्वीकार कर लेना रेलवे बोर्ड के मूढ़मति अधिकारियों के स्वाभाव में नहीं है.

5. यह भी हो सकता है कि रेलवे बोर्ड हमेशा की तरह कैट के उपरोक्त निर्देशों को अनदेखा करते हुए उसके इस निर्णय को अपने तकिए के नीचे रखकर लंबी तानकर सो जाए और 'अदालत की अवमानना' का जोरदार डंडा पड़ने तक सोता रहे. कैट के इस निर्णय से जहां एक तरफ पदोन्नति न मिलने से निराश युवा अधिकारियों में अत्यंत उत्साह दिखाई दे रहा है, तो वहीं दूसरी तरफ प्रमोटी अधिकारियों को अपना विशेषाधिकार छिनने का खतरा नजर आने लगा है. यही वजह है कि रेल अधिकारी दो गुटों में विभाजित हो गए हैं. इसका भारी प्रतिकूल प्रभाव रेलवे की उत्पादकता पर भी पड़ सकता है. अतः रेलवे बोर्ड को चाहिए कि इस मामले पर यथाशीघ्र संज्ञान लेकर संविधान सम्मत नियमों को लागू करे.

हालांकि देश में भ्रष्टाचार में कोई कमी नहीं आई है, तथापि वर्तमान केंद्र सरकार द्वारा पारदर्शिता पर काफी जोर दिया जा रहा है और इसके लिए प्रधानमंत्री कार्यालय (पीएमओ) में ऑनलाइन पोर्टल भी शुरू किया गया है. प्रधानमंत्री, रेलमंत्री सहित लगभग सभी केंद्रीय मंत्री ट्वीटर पर रहते हैं. देश में आरटीआई कानून अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है. ऐसी स्थिति में रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तुत मामले में क्या रवैया अपनाया जाता है, यह देखना वास्तव में दिलचस्प होगा, क्योंकि वर्तमान सीआरबी और रेलवे बोर्ड भी स्वयं को सरकार, अदालत और कानून से ऊपर मानकर मनमानी निर्णय लेते रहे हैं और देश एवं सरकार को दिग्भ्रमित करते आ रहे हैं.

प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

अग्रवाल समाज कल्याण के सौजन्य से उल्हासनगर के डॉ. आर. एन. मूंदड़ा दम्पति ने कल्याण स्टेशन पर रेलयात्रियों की सुविधा हेतु 7 मई को स्टेशन प्रबंधक पी. के. दास को दो व्हील चेयर प्रदान कीं.

भारत सरकार द्वारा वैकल्पिक ईंधन में 05% बायो-डीजल मिलाकर उपयोग किए जाने के निर्णय के अनुपालन में 19 मई को एस. के. अग्रवाल, मंडल रेल प्रबंधक द्वारा डीज़ल लोकोशेड में बायो-डीजल फ्यूलिंग की शुरुआत लोको सं. 11236 में फ्यूलिंग करके की गई. इस मौके पर अनंत कुमार, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता (डीजल) ने बायो-डीजल के स्टोरेज तथा ब्लेंडिंग इत्यादि की जानकारी दी. इस अवसर पर अपर मंडल रेल प्रबंधक विनीत सिंह तथा सहायक मंडल यांत्रिक अभियंता (डीजल) सुनील शर्मा, गौरव यादव, राहुल शुक्ला आदि अधिकारी एवं कर्मचारीगण उपस्थित थे.

समयपालन, संरक्षा-सुरक्षा और सफाई सर्वोच्च प्राथमिकताएं -महाप्रबंधक

पूर्वोत्तर रेलवे में 'पार्टिसिपेशन ऑफ रेलवे एम्प्लाइज इन मैनेजमेंट' की बैठक संपन्न

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा पार्टिसिपेशन ऑफ रेलवे एम्प्लाइज इन मैनेजमेंट (प्रेम) की बैठक गुरुवार, 19 मई को महाप्रबंधक कक्ष, गोरखपुर में आयोजित की गई. बैठक की अध्यक्षता पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने की. इस अवसर पर सभी विभाग प्रमुख के साथ कर्मचारी संगठनों एवं ऑफिसर्स एसोसिएशनों के पदाधिकारी एवं वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे. बैठक में महाप्रबंधक ने मुख्य यांत्रिक अभियंता कार्यालय को सर्वोत्तम व्यवस्थित कार्यालय की शील्ड प्रदान की. बैठक को संबोधित करते हुए महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने कहा कि इस फोरम के माध्यम से हम सब मिलकर रेलवे की कार्य-प्रणाली में सुधार लाने हेतु दिए गए सुझावों पर चर्चा करते हैं, जिससे रेलवे का समग्र विकास हो सके. उन्होंने कहा कि यात्री प्रधान पूर्वोत्तर रेलवे पर समयपालन, संरक्षा, यात्री सुविधाओं में बढ़ोत्तरी तथा साफ-सफाई हमारी सर्वोच्च प्राथमिकताएं हैं. श्री मिश्र ने कहा कि यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए हम कटिबद्ध हैं. रेल दुर्घटनाओं में काफी कमी आई है. रेल यात्रा को और अधिक सुरक्षित बनाने का प्रयास जारी है, इसमें आप सभी का सहयोग अपेक्षित है. उन्होंने कहा कि वर्ष 2015-16 के दौरान 101 मानवरहित समपारों को बंद किया गया तथा 47 मानवरहित समपारों की मैनिंग की गई है. इसके अलावा 61 रक्षित समपारों की इंटरलॉकिंग की गई है. समपारों को सुरक्षित रूप से पार करने के लिए लगातार संरक्षा संदेशों का प्रचार-प्रसार किया जा रहा है.

श्री मिश्र ने कहा कि यात्री सुविधाओं के क्षेत्र में हमने अनेक उपाय करके यात्रियों की अपेक्षाओं पर खरा उतरने का प्रयास किया है तथा काफी सफलता भी मिली है। गोरखपुर स्टेशन पर दो एस्केलेटर लग चुके हैं तथा पूर्वोत्तर रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर 22 स्वचालित सीढ़ियों एवं 23 लिफ्टों के प्रावधान का कार्य प्रगति पर है. उन्होंने कहा कि गोरखपुर एवं लखनऊ सहित अनेक स्टेशनों पर अभी तक 29 वाटर वेंडिंग मशीनें लगाई गई हैं, जिससे यात्रियों को काफी कम कीमत पर मिनरल वाटर जैसी गुणवत्ता का शुद्ध पानी मिल रहा है. कुल 218 वाटर वेंडिंग मशीनें शीघ्र लगाई जाएंगी. महाप्रबंधक ने कहा कि सभी रेलवे स्टेशनों पर साफ-सफाई पर विशेष निगरानी रखी जा रही है. उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर पर्यावरण के प्रति अपनी प्रतिबद्धता की दिशा में गाड़ी सं. 15119/15120 मंडुवाडीह-रामेश्वरम एक्स. तथा 15045/15046 गोरखपुर-ओखा एक्स. के सभी यात्री कोच बायो-टॉयलेट युक्त हो गए हैं. वर्तमान में पूर्वोत्तर रेलवे के 534 कोचों में 1522 बायो-टॉयलेट युक्त शौचालय हैं. शीघ्र ही 2000 बायो-टॉयलेट नियोजित ढंग से विभिन्न कोचों में लगा दिए जाएंगे. श्री मिश्र ने कहा कि यात्रियों को स्वच्छ लिनेन की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए गोरखपुर, मंडुवाडीह, लखनऊ एवं काठगोदाम में मैकेनाइज्ड लांड्री स्थापित की गई है तथा छपरा में पांचवीं मैकेनाइज्ड लांड्री भी शीघ्र ही कार्य करना शुरू कर देगी. उन्होंने कहा कि इसके अतिरिक्त पूर्वोत्तर रेलवे के दो चिकित्सालयों में भी मैकेनाइज्ड लांड्री स्थापित की गई है.

श्री मिश्र ने कहा कि क्लीन ट्रेन स्टेशन, क्लीन माई कोच तथा ओबीएचएस योजनाओं द्वारा स्वच्छता अभियान को नई गति प्रदान की जा रही है. यात्रियों की सुविधा के लिए स्टेशनों पर बड़े पैमाने पर एटीवीएम मशीनें लगाई जा रही हैं. उन्होंने कहा कि वर्ष 2015-16 में गाड़ियों का समय-पालन सुधरकर 82 प्रतिशत हो गया है जिसे और सुधारने का प्रयास जारी है. उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे के विभिन्न रेल खंडों पर आमान-परिवर्तन एवं दोहरीकरण का कार्य तीव्र गति से चल रहा है तथा निर्धारित समय सीमा के अंदर पूरा कर लिया जाएगा. उन्होंने बताया कि मुख्य रेल मार्ग बाराबंकी-छपरा का विद्युतीकरण अंतिम चरण में है. गोरखपुर से छपरा तथा लखनऊ से बस्ती तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है. बस्ती-गोरखपुर रेल खंड का विद्युतीकरण भी शीघ्र ही पूरा हो जाएगा. महाप्रबंधक ने कहा कि यात्री सुरक्षा की दिशा में ठोस पहल की जा रही है. उन्होंने कहा कि महिला यात्री सुरक्षा पर विशेष जोर दिया जा रहा है. महाप्रबंधक श्री मिश्र ने पूर्वोत्तर रेलवे की उपलब्धियों के लिए सभी यूनियनों, एसोसिएशनों तथा समस्त रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई दी. बैठक में उपस्थितों ने यात्री संरक्षा में वृद्धि एवं ग्राहकों के साथ फ्रंटलाइन स्टाफ के व्यवहार में सुधार हेतु कई व्यवहारिक सुझाव दिए. पूर्वोत्तर रेलवे के विकास कार्यों, यात्री सुविधाओं एवं कर्मचारी कल्याण के विभिन्न पहलुओं पर भी विस्तार से चर्चा की गई. उप महाप्रबंधक/सामान्य श्रीमती ज्योति भास्कर कैरो ने बैठक का समन्वय तथा धन्यवाद ज्ञापन किया.

डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति : रेलमंत्री के आदेश का औचित्य?...

पेज 4 का शेष... करने को कहा था, तब सवाल यह उठता है कि रेलवे बोर्ड द्वारा जवाब दाखिल करने के बजाय डीजी की नियुक्ति का आदेश क्यों और किसके दबाव में जारी किया गया? यह सरासर उच्च अदालत की अवमानना है और उच्च अदालत को इस पर अवश्य संज्ञान लेना चाहिए, क्योंकि जाहिर है कि आईपीएस के दबाव में ही केंद्र सरकार, केंद्रीय गृह मंत्रालय और रेल मंत्रालय के अधिकारियों की यह धींगामस्ती पिछले 32 सालों से चल रही है. ऐसा तमाम कानून के जानकारों का मानना है.

प्राप्त जानकारी के अनुसार रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन सहित ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) और नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के शीर्ष पदाधिकारियों के सामने ही चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) को आदेश दिया था कि वह स्थापित कानून का पालन करें और कानून के मुताबिक ही कोई निर्णय लें. रेलमंत्री ने सीआरबी से यह भी कहा था कि वह उक्त तीनों फेडरेशनों के साथ बैठकर मामले के सभी पहलुओं को बारीकी से समझ लें और तब कानून का पालन सुनिश्चित करें. सीआरबी ने तीनों फेडरेशनों के शीर्ष पदाधिकारियों के साथ अपने चैम्बर में बात तो की, मगर उन्होंने इन प्रबुद्ध और कानून के जानकार पदाधिकारियों की बातों को सुना-अनसुना करते हुए आखिर वही किया जो आईपीएस चाहते थे.

अब जबकि 2 मई की सुनवाई में दिल्ली हाई कोर्ट ने 27 अप्रैल से ही डीजी की नियुक्ति पर स्थगनादेश दिया है, और यथास्थिति कायम रखने को कहा है, तब भी रेलवे बोर्ड अथवा सीआरबी ने अपनी बेशर्मी और मनमानी का ज्वलंत उदाहरण प्रस्तुत करते हुए सोमवार, 3 मई को श्री भगत को डीजी/आरपीएफ की पोस्ट पर ज्वाइन करा दिया. यह उच्च अदालत की दोहरी अवमानना का मामला बन गया है. ऐसे में इस दोहरी अवमानना के साथ ही पिछले 32 सालों से कानून का पालन सुनिश्चित न करवाने के गंभीर जुर्म में सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड के सभी मेंबर्स को जेल भेजे जाने का कोई इंतजाम उच्च अदालत को करना चाहिए. यह कहना है कानून के कई जानकारों का. उनका यह भी कहना है कि अदालत द्वारा इस प्रकार के किसी कठोर निर्णय से ही सरकार और रेलवे के बड़े बाबुओं को कोई सही सबक मिल सकता है.

महाप्रबंधक/पू.म.रे. ए. के. मित्तल होंगे अगले मेंबर इंजीनियरिंग...

पेज 1 का शेष...

बोर्ड ने मेंबर इंजीनियरिंग के पद पर काफी समय पहले से ए. के. मित्तल की नियुक्ति सुनिश्चित कर ली है, वहीं दूसरी तरफ जनवरी से खाली पूर्व रेलवे सहित दो अन्य जोनल रेलों के महाप्रबंधकों की नियुक्ति अब तक नहीं कर पाया है. प्राप्त जानकारी के अनुसार आर. एन. मिश्रा, चाहते राम और एम. के. गुप्ता की महाप्रबंधक पद पर नियुक्ति की फाइल एसीसी से आ-जाकर रेलवे बोर्ड स्तर पर ही अटकी हुई है. बताते हैं कि इन अधिकारियों की नियुक्ति में रेलवे बोर्ड की हीलाहवाली के अतिरिक्त अन्य कोई अड़चन नहीं है. श्री मिश्रा का मामला बहुत पहले ही क्लियर हो चुका है. जहां तक बात चाहते राम की है, कि उनके खिलाफ शिकायतें हैं, तो रेलवे बोर्ड उनके मामले में अपने और सीवीसी के नियमों की ही अनदेखी कर रहा है. जिनमें कहा गया है कि किसी अधिकारी के खिलाफ पीएचओडी, जीएम या बोर्ड मेंबर बनने के दौरान यदि कोई शिकायत होती है, तो उसे जानबूझकर संबंधित अधिकारी की पदोन्नति में रोड़ा अटकाने की कोशिश मानते हुए उस पर कोई कार्रवाई न करके उसको दाखिल दफ्तर कर दिया जाएगा. चाहते राम के मामले में उनके ही मातहत कार्यरत एक क्रुक्ड इंजीनियरिंग अधिकारी ने मिथ्या आरोपों वाली शिकायतें तब की हैं, जब वह जीएम पैनल में आ चुके थे. श्री गुप्ता के मामले में स्थिति बहुत स्पष्ट है, जिनके मामले में रेलवे बोर्ड कैट में कोई उचित स्पष्टीकरण नहीं दे सका है.

नए जीएम पैनल (वर्ष 2016-17) का कोई अता-पता नहीं

अब जहां इस महीने के अंत में और अगले एक-दो महीनों में दो-तीन जीएम के पद और खाली होने जा रहे हैं, वहीं अब तक नए जीएम पैनल (वर्ष 2016-17) का कोई अता-पता नहीं है. रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली की यह अत्यंत विसंगतिपूर्ण स्थित है. परंपरा और नियमानुसार हर साल 1 अप्रैल को नया जीएम पैनल रेलवे बोर्ड के पास तैयार होना चाहिए. इसके लिए रेलवे बोर्ड को हर साल जनवरी में इसकी प्रक्रिया शुरू करनी होती है. परंतु रेलवे बोर्ड के अधिकारी अपना निर्धारित काम करने के बजाय अपनी तिकड़मबाजी और जोड़तोड़ में लगे रहते हैं. यही कारण है कि जीएम पैनल की प्रक्रिया 31 मार्च तक भी पूरी नहीं हो पाती है. यदि जीएम और बोर्ड मेंबर्स के पदों पर योग्य एवं काबिल अधिकारियों की समय पर अथवा एडवांस नियुक्ति सुनिश्चित करनी है, तो इसके लिए सर्वप्रथम समस्त प्रक्रिया पूरी करते हुए 31 मार्च से पहले फाइनल जीएम पैनल रेलवे बोर्ड के पास तैयार होना चाहिए.

नए निदेशालयों से पैदा होगा नया विभागवाद, उद्देश्यों की पूर्ति संदिग्ध

रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन के नाम पर रेलवे बोर्ड स्तर पर ही नए निदेशालयों का गठन किया जा रहा है. पिछले महीने 'मोबिलिटी डायरेक्टरेट' की स्थापना की गई है. अब 'नॉन फेयर रेवेन्यु' (एनएफआर) और 'कॉर्पोरेट मिशन' नाम से दो अन्य नए निदेशालय और स्थापित किए जा रहे हैं. कमोबेस इन तीनों निदेशालयों का उद्देश्य एक-समान ही है. अब तक जिस 'विभागवाद' ने रेलवे का बेड़ा गर्क किया हुआ है, उसी 'विभागवाद' को अब इन नए निदेशालयों के गठन से और ज्यादा बढ़ावा मिलेगा. इसके अलावा इनके गठन से रेलवे का तो कोई भला होने वाला नहीं है, बल्कि इनकी स्थापना से अधिकारियों का भला अवश्य होगा, क्योंकि जिस तरह संसद में घोषणा के बावजूद सात नई जोनल रेलों के गठन से रेलवे में अनावश्यक रूप से अधिकारियों की संख्या बढ़ी है, ठीक उसी तरह बाद में बढ़े हुए या बढ़ते हुए कामकाज के नाम पर इन नए निदेशालयों में अधिकारियों की संख्या बढ़ेगी. इसके साथ ही इनके उद्देश्यों को लेकर भी इनमें आपसी टकराव होगा, जिससे अंततः 'नया विभागवाद' पैदा होगा. इससे न तो रेलवे को कोई फायदा मिलेगा और न ही रेलवे का कोई भला होगा.

वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग को 'कॉर्पोरेट मिशन' का मुखिया बनाए जाने की चर्चा

इसके अलावा 'जले में खाज' वाली स्थिति यह भी है कि 'कॉर्पोरेट मिशन निदेशालय' का मुखिया 31 मई को सेवानिवृत्त होने जाने रहे वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग को बनाए जाने की चर्चा हो रही है, जिनकी विश्वसनीयता बहुत पहले से संदिग्ध रही है. बताया जाता है कि वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग पिछले कुछ समय से रेलमंत्री और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के बहुत करीबी बने हुए हैं. यह भी चर्चा हो रही है कि रेलमंत्री चाहते हैं इसलिए उनके लिए ही इस तथाकथित कॉर्पोरेट मिशन डायरेक्टरेट की स्थापना की जा रही है. वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग, रेलवे बोर्ड के बारे में यह सर्वज्ञात है कि वह हरयाणा के पूर्व मुख्यमंत्री के बहुत करीबी रहे हैं. इसके अलावा उन्होंने अपनी पूरी रेल सेवा के दौरान ऐसा कोई काबिले-तारीफ काम नहीं किया है, जिससे उन्हें कमाऊपूत माना जा सके. जबकि डीआरएम/फिरोजपुर रहते हुए उनके खिलाफ जो कदाचार के आरोप लगे थे, वह कैसे और किसके दबाव में रफादफा हो गए और वह कैसे जीएम एवं बोर्ड मेंबर बनने में कामयाब रहे, यह सब भी संदिग्ध और जांच का विषय है. यदि पिछले रिकॉर्ड को छोड़ भी दिया जाए, तो भी सवाल यह पैदा होता है कि जीएम और बोर्ड मेंबर रहते हुए उन्होंने ऐसा कौन सा काम किया है, जिससे भारतीय रेल की छवि में चार चांद लग गए हैं? इसके अलावा जो अधिकारी जीएम रहते हुए समय पर अपने मातहत अधिकारियों की एसीआर लिखकर रेलवे बोर्ड को अग्रसारित नहीं कर सकता और करीब 150 अधिकारियों का भविष्य (कैरियर) चौपट कर सकता है, उससे रेलवे के भले की उम्मीद कैसे की जा सकती है? मानव संसाधन सहित रेलवे के अन्य कई संसाधनों का दुरुपयोग करने के आरोप उन पर रहे हैं. रेलमंत्री को ऐसे नाकाबिल अधिकारियों की चापलूसी एवं चाटुकारिता में न पड़कर वास्तविक काबिलियत की परख करते हुए कर्तव्यनिष्ठ और

वी. के. गुप्ता

प्रभु की 'मैनेज्ड पब्लिसिटी' लगातार जारी ...

पेज 1 का शेष... वे ब सा इ ट www.railsamachar.com मौजूद हैं.

जहां रेलवे बोर्ड स्तर पर ट्रेनसेट आयात का टेंडर, जिसकी तारीख पहले दिसंबर 2015 तक और फिर 29 फरवरी 2016 तक आगे बढ़ाई गई थी, अब तक फाइनल नहीं हो पाया है, जहां आंतरिक प्रशासनिक और जमीनी स्तर पर भारतीय रेल में कोई दर्शनीय सुधार नजर नहीं आ रहा है, जहां न सिर्फ पूरी भारतीय रेल ट्विटर पर दौड़ रही है, बल्कि बच्चों को दूध पहुंचाकर, छोटे बच्चों को डायपर पहनाकर, बीमार यात्रियों को दवाईयां उपलब्ध करवाकर, जुकाम के लिए इन्हेलर देकर, तथाकथित साफ-सुथरे ट्रैक एवं प्लेटफार्मों की फोटो डालकर और फेवर एवं चापलूसी वाली तमाम ट्विट्स को रि-ट्विट करके बड़े पैमाने पर फोटोशॉपिंग के साथ मुफ्त की सस्ती लोकप्रियता हासिल की जा रही है, जहां सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड का कोई भी मेंबर रेलमंत्री के आदेशों का पालन नहीं कर रहा है, डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति और यूनियन पदाधिकारियों के तबादले इसका ज्वलंत और ताजे उदाहरण हैं, जहां पीएचओडी स्तर के वरिष्ठ अधिकारियों का मात्र चार-पांच महीनों में ही अनावश्यक और मनमानी तबादला सिर्फ इसलिए कर दिया जाता है, क्योंकि कोई महाभ्रष्ट और चरित्रहीन महाप्रबंधक ऐसा चाहता है, मगर रेलमंत्री कुछ नहीं कर पाते हैं, जहां सिर्फ नए-नए निदेशालय और नए-नए पीएसयू बनाकर अधिकारियों की संख्या में बढ़ोत्तरी की जा रही है, जहां 'गतिमान एक्स.' का डेढ़ साल बाद उदघाटन हो पाया हो, फिर भी वह निर्धारित समय पर अपनी यात्रा पूरी नहीं कर पा रही है, वहां सुरेश प्रभु दिल्ली के एक अंग्रेजी अखबार में कथित रूप से प्लांट किए गए एक इंटरव्यू में अगले 6-7 महीनों में भारतीय रेल में बहुत बड़ा रिफार्म (बिग बैंग रिफार्म) होने का दावा कर रहे हैं.

रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने दावा किया है कि महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों की नियुक्ति की प्रक्रिया में बदलाव किया जा रहा है और इसके लिए अपॉइंटमेंट कमेटी ऑफ कैबिनेट (एसीसी) को पहले ही लिखा जा चुका है. जानकारों का कहना है कि प्रभु से यह पूछा जाना चाहिए कि जब उक्त दोनों पदों की नियुक्तियों के लिए बने पैनल्स को एसीसी ने उसकी संस्तुति के बाद रेलवे बोर्ड की वेबसाइट पर डाले जाने को कहा था, उस पर तो रेलमंत्री आज तक न तो रेलवे बोर्ड से अमल नहीं करवा पाए हैं, और न ही रेलवे बोर्ड से यह पूछ पाए हैं कि एसीसी के लिखित में कहने के बावजूद डीआरएम पैनल पर एसीसी की संस्तुति क्यों नहीं ली जा रही है? तब इसमें उन्होंने नया क्या किया है?

इसके अलावा रेलमंत्री डीओपीटी के ओएम नं. 20011/1/2012-ईएसटीटी.(डी), दि. 04.03.2014 के दिशा-निर्देशों को रेलवे में आज करीब सवा दो साल बाद भी लागू नहीं करवा पाए हैं. जबकि पटना कैट को गलत, दिग्भ्रमित करने वाला और विरोधाभाषी स्पीकिंग ऑर्डर देने तथा डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति एवं यूनियन पदाधिकारियों के नियम विरुद्ध तबादलों पर उनका आदेश न मानने वाले सीआरबी और बोर्ड मेंबर्स के खिलाफ रेलमंत्री कोई कदम नहीं उठा पाए हैं. यही नहीं, डीआरएम पैनल में पांच अधिकारियों के नाम कब और कैसे तथा किसके कहने पर शामिल किए गए, और पहले से शामिल अधिकारियों को दरकिनार करके उन अधिकारियों की पोस्टिंग भी कैसे कर दी गई, यह रेलमंत्री को पता होने के बाद भी उन्होंने इस पर कोई संज्ञान नहीं लिया. जबकि इसमें बहुत बड़े पैमाने पर लेनदेन और भारी भ्रष्टाचार हुए होने की पुख्ता खबर है. डीआरएम पोस्टिंग से दरकिनार किए गए एक अधिकारी ने रेलवे बोर्ड के खिलाफ एससी/एसटी कमीशन में शिकायत भी दर्ज करवाई है, यह भी शायद रेलमंत्री को पता नहीं होगा. रेलवे में घटते यात्रियों के बारे में सुरेश प्रभु का कहना है कि ऐसा इसलिए हो रहा है, क्योंकि अपर क्लास के यात्री हवाई जहाज की तरफ और लोअर क्लास के यात्री सड़क परिवहन की ओर जा रहे हैं. जानकारों का कहना है कि अब इस सीए का सीमित दिमाग रखने वाले और हर चीज को सीए की ही नजर से देखने वाले मंत्री को यह कौन समझाएगा कि अपर क्लास के यात्री भारी-भरकम किराया देने के बावजूद ट्रेनों के अपर क्लास कोचों में गंदगी, घटिया खानपान व्यवस्था और गुणवत्ताविहीन सर्विस, चारों तरफ घूमते काक्रोच, कूपे में उड़ते हुए मच्छर और मक्खियों तथा ट्रेन ट्रेवल में लगने वाले 26-36-40 घंटों के समय के कारण हवाई यात्रा की तरफ मुड़ रहे हैं, न कि अपनी मर्जी से जा रहे हैं. जबकि लोअर क्लास के यात्री सड़क की तरफ इसलिए नहीं जा रहे हैं, क्योंकि उन्हें वहां बहुत बढ़िया और आरामदायक तथा सस्ता सफर मिल रहा है, बल्कि इसलिए जा रहे हैं, क्योंकि प्रभु की रेल अथवा प्रभु के अकर्मण्य रेल अधिकारी उन्हें ट्रेनों में उचित जगह (बर्थ/सीट) नहीं मुहैया करा पा रहे हैं. इसके अलावा इन कथित लोअर क्लास के लोगों/यात्रियों की भी आय में पर्याप्त वृद्धि हुई है, जिससे अब उन्हें भेड़-बकरियों की तरह प्रभु की रेल में यात्रा करना मंजूर नहीं हो रहा है. जहां तक भारतीय रेल में निजी निवेश की बात है, तो पिछले डेढ़-दो सालों में भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) का डेढ़ लाख करोड़ का एकमात्र निवेश होने के अलावा कोई अन्य निजी निवेश नहीं आया है. एलआईसी के निवेश को निजी निवेश नहीं कहा जा सकता है. यह सरकार का सरकार द्वारा सरकार को अपने एक हाथ से दूसरे हाथ को दिया गया पैसा है, जिसका भारी-भरकम ब्याज भारतीय रेल को ही चुकाना पड़ेगा. जबकि तमाम दावों के बाद भी किसी भी तरह का निजी निवेश अब तक भारतीय रेल में नहीं हुआ है. जहां तक मधेपुरा और मढौरा के डीजल एवं विद्युत इंजनों के कारखानों में अमेरिकी जीई और फ्रांस की अल्स्टोम कंपनियों के निवेश की बात है, तो प्रभु भी खुद यह स्वीकार कर रहे हैं कि वहां अभी तक सिर्फ कथित भूमि-पूजन ही हुआ है, जबकि यह दोनों कारखाने विदेशी कंपनियों को देकर प्रभु ने अपने वाराणसी और चितरंजन स्थित डीजल एवं इलेक्ट्रिक इंजनों के कारखानों को बंद होने की तरफ धकेलकर इनके हजारों कर्मचारियों सहित देश के सामने बेरोजगारी बढ़ाने का उपक्रम किया है. कोचों के आयात से प्रभु ने न सिर्फ देश की कीमती विदेशी मुद्रा को खर्च करने और घोटालों को बढ़ावा देने, बल्कि हर प्रकार के कोच निर्माण करने में पूरी तरह से सक्षम कई देशी कंपनियों को भी बंद होने की तरफ ढकेल दिया है. इसके अलावा भारतीय रेल द्वारा जो उत्तर प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, पश्चिम बंगाल, केरल और आंध्र प्रदेश में नई कोच फैक्ट्रियां स्थापित की जा रही हैं, उनका क्या होगा?

भारतीय रेल में सुधारों की धीमी गति पर किसी मंजे हुए राजनीतिक खिलाड़ी की तरह बहुत कुछ छिपाते हुए रेलमंत्री प्रभु कुछ इस तरह प्रदर्शित करते हुए कहते हैं कि पर्दे के पीछे बहुत कुछ घटित हो रहा है, मगर फिलहाल वह उसका खुलासा नहीं करना चाहते हैं. वह इस बारे में वह सिर्फ रेलवे बोर्ड की रिस्ट्रक्चरिंग, एकाउंटिंग सुधार और रेगुलेटर की स्थापना की बात कहते हैं, ये सब प्रोसेस में हैं. रेलवे में एकाउंटिंग का सुधार बहुत पहले से चल रहा है, जो कि अब लगभग पूरा हो गया है. जहां तक रेलवे बोर्ड की रिस्ट्रक्चरिंग की बात है, तो जानकारों का कहना है कि एक तरफ दोनों मान्यताप्राप्त लेबर फेडरेशन लिखित में देकर इसके तौर-तरीकों का विरोध कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ नए-नए डायरेक्टरेट स्थापित किए जाने को रिस्ट्रक्चरिंग की संज्ञा नहीं दी जा सकती है. इसके अलावा तमाम वरिष्ठ रेल अधिकारी भी अब सुरेश प्रभु को एक अक्षम और दिग्भ्रमित मंत्री मानने लगे हैं. उनका कहना है कि रेलमंत्री जो कर रहे हैं, उसे सिर्फ कुछ कॉर्पोरेट घरानों के इशारों पर रेलवे को टुकड़ों में बांटकर उनका हितसाधन और भारतीय रेल का बंटाधार करने का प्रयास कहा जा सकता है. रेलमंत्री अधिकारियों के विभिन्न कैडरों के मर्जर पर जल्दी ही कैबिनेट में एक प्रस्ताव ले जाने की बात कर रहे हैं. उनका कहना है कि चूंकि अधिकारियों के मामले में यूपीएससी का दखल है, इसलिए इस मामले में उसकी भी मंजूरी लेनी होगी. इसके अगले कदम के रूप में वह मेंबर पैसेंजर बिजनेस और मेंबर फ्रेट की दो नई पोस्टें बनाए जाने की बात भी कह रहे हैं. जानकारों का कहना है कि यह भी अधिकारियों की संख्या बढ़ाने वाली ही बात है, जिसका कोई प्रत्यक्ष फायदा रेलवे को नहीं होने वाला है. उनका कहना है कि जब रेलवे में यात्री ही नहीं रहेंगे, तो मेंबर पैसेंजर बिजनेस किस बात का बिजनेस करेगा और जब रेलवे की अधिकांश माल ढुलाई सड़क की तरफ जा रही है और जब रेलवे में माल ही नहीं आएगा, तो मेंबर फ्रेट कौन सी माल ढुलाई करके रेलवे की आय बढ़ाएगा? यह निश्चित रूप से 'स्टोरकीपर' द्वारा दिया गया सुझाव लगता है, जिसकी प्रकृति ही यह जता रही है कि यह दोनों नए पद खरीदी-बिक्री से संबंधित अधिकारियों के भले के लिए ही बनाए जा रहे हैं. जबकि नीचे स्तर पर 33 साल की सेवा अथवा 55 साल की आयु होने पर तमाम रेलकर्मियों को घर भेजे जाने की प्रक्रिया भी प्रभु ने चला रखी है. इसका तात्पर्य यह है कि निकट भविष्य में भारतीय रेल की अपनी समस्त विशेषता खत्म होने वाली है और टुकड़ों में इसे निजी कॉर्पोरेट घरानों को सौंपा जाने वाला है. प्रभु ने यूपीए सरकार की 'रेलवे टैरिफ अथॉरिटी' की जगह सीए के खुराफाती दिमाग का इस्तेमाल करते हुए इसका दायरा बढ़ाकर इसे एनडीए की 'रेलवे डेवलपमेंट अथॉरिटी' बनाए जाने का प्रस्ताव दिसंबर 2015 में किया था, जिस पर लगभग छह महीनों से ज्यादा का समय बीत जाने के बाद भी प्रभु कह रहे हैं कि अब तक उस पर तथाकथित 'स्टेक होल्डर्स' के विचार आमंत्रित किए जा रहे हैं. जहां तक महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों की चयन प्रक्रिया बदले जाने की बात है, तो इस पर प्रभु कहते हैं कि इस बारे में एसीसी को लिखा गया है. जबकि सच यह है कि जहां पांच-पांच, छह-छह महीनों से महाप्रबंधकों के पद खाली पड़े हैं, और 31 मार्च 2016 तक जीएम पैनल अलाइव होने के बावजूद प्रभु उनकी नियुक्ति नहीं कर पाए हैं, वहीं 19 मंडल रेल प्रबंधकों की नियुक्ति में करीब आठ महीनों की अक्षम्य देरी हुई है. उसमें भी भ्रष्टाचार और जोड़तोड़ के साथ पांच अधिकारियों के नाम अलग से जोड़कर उन्हें पोस्टिंग भी दे दी गई है. जबकि इस पर कैट के आदेश को रेलवे बोर्ड ने ताक पर रख दिया और उसे जवाब देना भी जरुरी नहीं समझा. जानकारों और कई वरिष्ठ रेल अधिकारियों का कहना है कि प्रभु को इस सबसे कोई मतलब नहीं है, क्योंकि उन्हें तो अपनी फर्जी बयानबाजी और फोटोशॉपिंग के जरिए प्रधानमंत्री को कुछ इस तरह से प्रभावित करना है कि उनकी काबिलियत पर कोई आंच आए बिना कैबिनेट में उनका स्थान सुरक्षित बना रहे, जबकि उक्त दोनों नियुक्तियों अथवा चयन के लिए एसीसी द्वारा दिए गए दिशा-निर्देशों का पालन न करने वाले रेलवे बोर्ड को प्रभु मुर्गा नहीं बना पा रहे हैं. रेल परियोजनाओं के अमल में हो रही देरी पर प्रभु का गर्व पूर्वक कहना है कि पिछले दो सालों में रेलवे में जो सुधार हुआ है, वह आजादी के बाद हुआ पहला तेज सुधार है, ऐसा इससे पहले कभी नहीं हुआ था. इस पर कई कार्यरत और सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेल अधिकारियों का कहना है कि इसका मतलब यह है कि प्रभु से पहले हुए सभी रेलमंत्री अक्षम, अनपढ़, गंवार और नाकाबिल थे, बस वही एक हैं जो कि पिछले एक-डेढ़ साल में भारतीय रेल को एकदम से उठाकर आसमान में पहुंचा दिए हैं. प्रभु कहते हैं कि उनके कार्यकाल में 85% कैपिटल एक्सपेंडिचर हुआ है. इस पर अधिकारियों का कहना है कि अब प्रभु को कौन बताए कि यह तथाकथित कैपिटल एक्सपेंडिचर ऐसी तमाम अनुत्पादक मदों में हो रहा है, जिनसे रेलवे को कोई फायदा नहीं मिल रहा है. प्रभु कहते हैं कि टेंडर फाइनल करने की समयावधि में कमी आई है. जबकि अधिकारी कहते हैं कि प्रभु को किसी भी जमीनी हकीकत की जानकारी नहीं है, और न ही वह यह सब जानना चाहते हैं, क्योंकि उन्हें जमीनी हकीकत से कोई लेनादेना ही नहीं है. उन्हें क्या मालूम है कि उनकी नाक के नीचे उत्तर रेलवे निर्माण संगठन में बैठे कुछ अधिकारी न सिर्फ एक-एक टेंडर फाइनल करने में सालों लगा रहे हैं, बल्कि लोएस्ट को कोई बायपास करके अपने फेवरिट को टेंडर देने के लिए कितनी तिकड़म कर रहे हैं और चालू टेंडर को सिर्फ इसलिए टर्मिनेट कर दिए हैं कि टेंडरर ने उन्हें मुंह-मांगा कमीशन नहीं दिया, जिससे उक्त कार्य दो साल पिछड़ चुका है. अधिकारियों का कहना है कि प्रभु वाराणसी स्थित डीएलडब्ल्यू में पहले के 500 दिनों की अपेक्षा अब 88 दिनों में टेंडर फाइनल होने का उदाहरण इसलिए दे रहे हैं, क्योंकि वाराणसी प्रधानमंत्री का संसदीय क्षेत्र है और इससे प्रधानमंत्री का ध्यान तुरंत उनकी कथित काबिलियत पर जाएगा. जबकि यह कतई सच नहीं है. और यदि है भी, तो एकाध ऐसे कार्य को उनकी अथवा उनके अकर्मण्य अधिकारियों की काबिलियत का पैमाना नहीं माना जा सकता है. प्रभु कहते हैं कि यदि सुधार की गति धीमी है, तो प्रतिदिन 7 किमी. ट्रैक बिछाने को क्या कहा जाएगा, जबकि उनके आने से पहले यह गति प्रतिदिन मात्र 4.3 किमी. की थी. इस पर अधिकारियों का कहना है कि प्रभु और उनके ना-काबिल मेंबर इंजीनियरिंग दोनों मिलकर देश को और जनता को न सिर्फ मूर्ख बना रहे हैं, बल्कि ऐसा कहकर उन्हें दिग्भ्रमित भी कर रहे हैं, क्योंकि उनका मानना है कि एक तो रेलवे बोर्ड मेंबर द्वारा उन्हें बताया गया यह आंकड़ा फर्जी हो सकता है, दूसरे जहां चीन द्वारा रोजाना 70 किमी. ट्रैक बिछाया जा रहा हो, वहां भारतीय रेलमंत्री द्वारा प्रतिदिन मात्र 7 किमी. ट्रैक बिछाए जाने को लेकर अपनी पीठ कुछ ऐसे ठोंकी जा रही है जैसे उन्होंने कोई बहुत बड़ी उपलब्धि हासिल कर ली है, जबकि रोज 7 किमी. ट्रैक बिछाने की बात रेलमंत्री को बताने वाले बोर्ड मेंबर्स को शर्म से डूब मारना चाहिए. रेलमंत्री कहते हैं कि डीएफसी का निर्माण अपने पूर्व निर्धारित समय 2019 में पूरा हो जाएगा. मगर उसका क्या होगा जो उन्होंने अभी एक और नया कॉरिडोर सेंक्शन किया है? जबकि 2019 में डीएफसी का संपूर्ण निर्माण कार्य पूरा होना संभव नहीं लगता है. जानकारों का कहना है कि वर्ष 2019 में सत्ता में रहें या न रहें, मगर प्रभु भी यहीं इसी देश में रहेंगे, और हम भी, तब देखेंगे कि वह कितना सही अनुमान और कितनी सही भविष्यवाणी कर लेते हैं? उनका कहना है कि प्रभु भी अब बार-बार यह कहकर मंजे हुए राजनीतिज्ञ की तरह बयानबाजी करने लगे हैं कि वह सिर्फ घोषणा नहीं, बल्कि उन पर अमल भी कर रहे हैं, ऐसा उनसे पहले किसी भी रेलमंत्री ने नहीं किया था. उन्होंने कहा कि यह सही है कि प्रभु के समय में विभिन्न रेल परियोजनाओं के अमल में तेजी आई है, मगर उनका यह कहना सही नहीं हो सकता है कि सिर्फ वही काम कर रहे हैं, सिर्फ वही काबिल हैं, बाकी सब नकारे रहे हैं. उन्होंने कहा कि प्रभु का यह कहना भी काफी हद तक सही है कि वह दोहरीकरण और तिहरीकरण की उन तमाम विलंबित रेल परियोजनाओं पर अमल कर रहे हैं, जो कि बहुत पहले सेंक्शन की गई थीं. उनका कहना है कि यह काम कभी तो होना था, जो कि अब प्रभु के हिस्से में आया है, तो उन्हें ही करवाना होगा, शायद इसी तरह अगले टर्म की भी सत्ता हासिल हो जाए. उन्होंने यह भी कहा कि यह तो सुनिश्चित है कि मोदी सरकार को सत्ता का अगला टर्म मिलना रेल मंत्रालय की सफलता और असफलता पर ही निर्भर करेगा, क्योंकि मोदी जी ने रेलवे को लेकर बहुत बड़ी-बड़ी उम्मीदें देश भर की जनता के मन में पैदा कर दी हैं. कई अधिकारियों का यह भी कहना है कि प्रभु द्वारा अन्य जो बातें कही गई हैं, उनका भारतीय रेल के प्रत्यक्ष सुधार से कोई संबंध नहीं है. वह सब प्रधानमंत्री और पीएमओ की नजर में प्रभु द्वारा सिर्फ अपनी इमेज बनाने के लिए कही गई हैं.

RNI Regd. No. MAHHIN/2002/10618 प्रत्येक महीने की 1ली और 16वीं तारीख एवं दिन को प्रकाशित ■ POST Regd. No. THC/135/2015-2017

सीआरएमएस द्वारा कल्याण स्टेशन पर स्वास्थ्य जांच शिविर का आयोजन

कल्याण : सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) की मुख्य शाखा द्वारा होलीक्रास कार्डिक एंड सुपर स्पेशलिटी सेंटर, कल्याण के सहयोग से 7 मई को कल्याण रेलवे स्टेशन पर रेलकर्मियों और यात्रियों की सुविधा के लिए मुफ्त स्वास्थ्य जांच शिविर का आयोजन किया गया. शिविर का उदघाटन सीआरएमएस के महासचिव प्रवीण बाजपेई ने किया और इसकी शुरुआत श्री बाजपेई की स्वास्थ्य जांच की गई. श्री बाजपेई ने जनकल्याण के इस कार्य की सराहना करते हुए ऐसे शिविरों के लगातार आयोजन की जरुरत बताई. इस अवसर पर डीसीएम प्रकाश कनौजिया, सीआरएमएस, मुंबई मंडल अध्यक्ष वी. एस. सोलंकी, मंडल सचिव एस. के. दुबे, सुनील बेंडाले, धर्मेश कर्दम, विजय चौहान सहित बड़ी संख्या में रेलकर्मी और कार्यकर्ता उपस्थित थे. कार्यक्रम को सफल बनाने में सीटीआई अनिल कुमार गर्ग, एस. के. शर्मा, सुनील सांबरे, सी. पी. डालिम्बे, जाफर शेख, एल. डी. सावंत एवं सी. एन. सिंह का भारी योगदान रहा. कार्यक्रम का संचालन और धन्यवाद ज्ञापन कल्याण टिकट चेकिंग स्टाफ वेलफेयर एसोसिएशन के सचिव डी. वी. रमण ने किया. उन्होंने कहा कि इस मुफ्त स्वास्थ्य जांच शिविर में करीब 200 से ज्यादा लोगों की विभिन प्रकार की जांचें की गईं और ऐसे शिविरों के आयोजन का प्रयास आगे भी किया जाएगा.

मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी ने मंडल अधिकारियों को दिए आवश्यक निर्देश

फोटो परिचय : उत्तर मध्य रेलवे प्रधान कार्यालय में स्टेट बैंक ऑफ इंडिया, कैश पिकअप एजेंसी – रेडियंट एवं उत्तर मध्य रेलवे के अधिकारियों के साथ रेल शक्ति एवं डोर स्टेप बैंकिंग योजना को लागू करने के संबंध में हुई बैठक को संबोधित करते हुए मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी.

कैश पिकअप पर उ.म.रे. और एसबीआई के बीच समझौता

इलाहाबाद : उत्तर मध्य रेलवे प्रधान कार्यालय में स्टेट बैंक ऑफ इंडिया, कैश पिकअप एजेंसी – रेडियंट एवं उत्तर मध्य रेलवे के अधिकारियों के साथ रेल शक्ति एवं डोर स्टेप बैंकिंग योजना को लागू करने के संबंध में 13 मई को एक बैठक का आयोजन मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी एवं वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी जे. पी. पांडेय की उपस्थिति में किया गया. इस संबंध में उत्तर मध्य रेलवे एवं स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के मध्य इससे पहले एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं. बैठक के दौरान योजना को लागू करने के समय स्टेशनों से कैश कलेक्शन संबंधित विभिन्न मुद्दों पर चर्चा हुई. इसमें पैसा किसके पास से सत्यापन के बाद लिया जाएगा, इस विषय में विस्तृत चर्चा की गई. इसके अलावा कोई अवांछित घटना होने की स्थिति में अगली कार्यवाही आदि पर भी विचार किया गया.

बैठक में मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी ने मंडल अधिकारियों को निर्देशित किया कि पूर्व में घोषित स्टेशनों के अतिरिक्त अन्य नए स्टेशनों को चिन्हित कर उन्हें भी इस परियोजना के दायरे में लाया जाए. इसके साथ ही 7 दिनों के अंदर नए स्टेशनों की सूची तैयार कर प्रेषित की जाए. इस अवसर पर उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/सामान्य वी. के. सिंह को उत्तर मध्य रेलवे की तरफ से इस संबंध में नोडल अधिकारी की जिम्मेदारी दी गई है. इस अवसर पर मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/सीएंडपीएस बी. के. मिश्रा, वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी/डब्ल्यूएसटी एन. एस. पांगती, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया से संबंधित नोडल अधिकारी उत्कर्ष सिंह सहित उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय एवं मंडलों के वाणिज्य तथा लेखा विभाग के अधिकारी उपस्थित थे.

इलाहाबाद मंडल द्वारा किया जा रहा है रेल यात्रा को और बेहतर बनाने का प्रयास

इलाहाबाद ब्यूरो : महाप्रबंधक अरुण सक्सेना के मार्गदर्शन और मंडल रेल प्रबंधक संजय कुमार पंकज के नेतृत्व में रेल यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए इलाहाबाद मंडल, उत्तर मध्य रेलवे में यात्रियों के लिए उनकी यात्रा को और बेहतर बनाने हेतु लगातार प्रयास किया जा रहा है. इलाहाबाद मंडल सहित उत्तर मध्य रेलवे के सभी मंडलों में पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष गाड़ियों के संचालन में पर्याप्त सुधार हुआ है. चालू ग्रीष्मकाल के दौरान समर स्पेशल ट्रेनों का भी संचालन किया जा रहा है. यात्री सुविधाओं में विस्तार के साथ ही उनके रख-रखाव पर भी उचित ध्यान दिया जा रहा है.

विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को पीने का ठंडा पानी उपलब्ध कराने की व्यवस्था स्काउट्स एवं गाईड्स के सदस्यों द्वारा की जा रही है. इसके साथ ही प्लेटफार्मों पर अतिरिक्त वाटर कूलर की व्यवस्था की गई है. स्टेशन की साफ-सफाई को और बेहतर बनाने हेतु विशेष अभियान चलाए जा रहे हैं. इस संबंध में मंडल रेल प्रबंधक श्री पंकज का कहना है कि रेल प्रशासन यात्रियों की सुविधाओं के विस्तार के लिए आगे भी प्रयासरत रहेगा. उन्होंने यात्रियों से अनुरोध किया है कि वे रेल सुविधा का अधिक से अधिक उपयोग करें और साफ-सफाई का ध्यान रखकर अपनी यात्रा को सफल एवं सुखद बनाएं.

पूर्वोत्तर रेलवे महिला समाज कल्याण संगठन द्वारा

प्रौढ़ शिक्षा केंद्र की शुरुआत

गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन समाज के विकास के साथ ही रेलकर्मियों एवं उनके परिजनों के उत्थान के लिए अनेक कल्याणकारी कार्यक्रमों का आयोजन करती है. इसी क्रम में 14 मई को अध्यक्ष, पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन श्रीमती कुमकुम मिश्र ने समाज के शैक्षिक रूप से पिछड़े लागों को साक्षर करने हेतु प्रौढ़ शिक्षा केंद्र का उद्घाटन उप मुख्य इंजीनियर/गोरखपुर एरिया के कार्यालय भवन में फलक का अनावरण करके किया. इस अवसर पर श्रीमती मिश्र ने कहा कि यह प्रौढ़ शिक्षा केंद्र समाज के सभी वर्गों के लोगों को शिक्षित करने का कार्य करेगा. इसमें कोई भी व्यक्ति आ कर निःशुल्क शिक्षा प्राप्त कर अपने जीवन स्तर को बेहतर बना सकता है. इस अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन की सचिव श्रीमती कविता सिंह, उपाध्यक्ष श्रीमती संगीता अग्रवाल सहित अन्य सदस्यायें एवं रेलकर्मी उपस्थित थे.

15 जुलाई को होगी पूर्वोत्तर रेलवे की पेंशन अदालत

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा 15 जुलाई, 2016 को गोरखपुर मुख्यालय तथा इज्जतनगर, लखनऊ एवं वाराणसी मंडलों में पेंशन अदालत-2016 को आयोजन किया जाएगा. सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों तथा उनकी विधवाओं/आश्रितों के पेंशन एवं अन्य समापक भुगतान संबंधी दावों के निस्तारण हेतु 30 मई, 2016 तक तीन प्रतियों में आवेदन दिया जा सकता है. वे पूर्व कर्मचारी जो गोरखपुर मुख्यालय से सेवानिवृत्त हुए हैं, मुख्य कार्मिक अधिकारी/गोरखपुर को या अपने संबंधित यूनिट प्रभारी को तथा मंडलों एवं कारखाना यूनिट के पूर्व कर्मचारी संबंधित मंडल रेल प्रबंधक/यूनिट अधिकारी को आवेदन पत्र भेज सकते हैं. प्रशासन ने कहा है कि 30 मई के पश्चात प्राप्त होने वाले आवेदन पत्रों पर विचार नहीं किया जाएगा. अतः संबंधितों को आवेदन भेजने में देरी नहीं करनी चाहिए.

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
रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

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. (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर्स 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 : शेख 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.

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