

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 348-349

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 30 नवंबर 2016

■ पेज - 12 ■ मूल्य 5 रु.

रेल विकास शिविर के मायने



सुरेश त्रिपाठी

पिछले चार-पांच सालों से भारतीय रेल लगातार गर्त में जा रही है. गर्त में जाने की इसकी गति में पिछले दो-दो सालों के दरम्यान ज्यादा तेजी आई है. रेलयात्री लगातार घट रहे हैं. रेल राजस्व में लगातार गिरावट आ रही है. मगर रेलमंत्री के तथाकथित सलाहकर आए दिन नई-नई नौटंकी से रेलमंत्री को परिचित करवाकर उसमें उनकी भूमिका को संदिग्ध बनाते जा रहे हैं. हर गलत कदम को एक और गलत कदम उठाकर हर गलती को जनता की नजर से ओझल किए जाने की युक्तियां इस्तेमाल की जा रही हैं. सभी रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को सोशल मीडिया और प्रचार-तंत्र में झोंककर सुदृढ़ रेल परिचालन और राजस्व आय बढ़ाने के मुख्य कार्य से विरत करके उनके मनोबल को तोड़ दिया गया है. इसके परिणामस्वरूप आए दिन जहाँ-तहाँ रेल दुर्घटनाएँ हो रही हैं, जिन पर रेलमंत्री कोई उचित बयान देना भी जरूरी नहीं समझते हैं, प्लेसेसी किराया

शेष पेज 4 पर...

सरकारी कर्मचारियों को दिग्भ्रमित कर रही है केंद्र सरकार -डॉ. राघवैया

■ सरकार द्वारा गलत तरीके से स्वीकार की गई 7वें वेतन आयोग की सिफारिशें

नई दिल्ली : मॉडिफाइड एस्पोर्ट कैरियर प्रोग्रेशन स्कीम (एमएसीपीएस) पर सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को केंद्र सरकार द्वारा स्वीकार कर लिए जाने तथा डीओपीटी द्वारा 27/28 सितंबर 2016 को जारी किए गए ऑफिस मेमोरैंडम, दोनों



■ एमएसीपी स्कीम के मामले में केंद्रीय कर्मचारियों को गुमराह कर रही है सरकार

मामलों में केंद्र सरकार केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को मीडिया के माध्यम से गलत जानकारी देकर गुमराह और दिग्भ्रमित कर रही है. यह कहना है नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमैन (एनएफआईआर) के महामंत्री शेष पेज 7 पर...

13 टीटीई निलंबित, 4 का इंटर डिविजन ट्रांसफर

तिरुचिरापल्ली : दक्षिण रेलवे प्रशासन ने सदरन रेलवे मजदूर यूनियन (एसआरएमयू) का कोई दबाव न मानते हुए तिरुचिरापल्ली (त्रिची) मंडल के 13 चल टिकट परीक्षकों (टीटीई) को तत्काल प्रभाव से 5 नवंबर को निलंबित कर दिया. इनमें से एक सीटीआई/त्रिची स्टेशन एस. वीराशेखरन, एसआरएमयू का सहायक महामंत्री और दूसरा टीटीआई/स्क्वाड/त्रिची पी. अथोनीसामी, एसआरएमयू, त्रिची मंडल का सहायक मंडल मंत्री हैं. इसके अलावा टीटीआई/स्टेशन, वेल्पुरम एफ. एम. ए. जयराज, सीटीआई/एसएल/त्रिची एम. थमारी सेल्वन, टीटीआई/स्टेशन / वेल्पुरम एम. राजा, टीटीआई/

■ रेल प्रशासन ने नहीं माना सदरन रेलवे मजदूर यूनियन का दबाव
 ■ डीआरएम ने यूनियन पदाधिकारियों को बचाने की भरसक कोशिश की

स्टेशन/ त्रिची ई. मनोहरन, टीटीआई/स्टेशन/ त्रिची एच. अब्दुल सिरानुद्दीन, टीटीआई/स्टेशन/ वेल्पुरम ए. पेरियानन, सीटीआई/स्टेशन/ त्रिची एस. दुराईराज, सीटीआई/एसएल/ त्रिची ए. नजीर अहमद, सीटीआई/एसएल/ त्रिची आर. रवि और सीटीआई/एसएल/ त्रिची

जेरमिया मेल्विन को भी निलंबित किया गया है. इनमें से ज्यादातर स्टाफ एसआरएमयू के पदाधिकारी हैं. प्राप्त अधिकारिक जानकारी के अनुसार उपरोक्त टीटीई स्टाफ बिना एक दिन भी ड्यूटी किए अथवा ट्रेन में गए घर बैठे महीने भर का यात्रा भत्ता (ट्रेवलिंग अलाउंस-टीए) क्लेम कर रहा था. यह भी बताया गया है कि उपरोक्त सभी 13 टीटीई सप्ताह में सिर्फ पांच दिन ही काम कर (दिखा) रहे थे, मगर महीने में कुल 27 दिन का टीए क्लेम कर रहे थे. अधिकारियों का कहना है कि इससे न सिर्फ रेलवे को लाखों रुपए का भारी नुकसान हुआ, बल्कि अनारक्षित शेष पेज 10 पर...

उ.म.रे. ने लागू किया सामग्री प्रबंधन में

‘इंटीग्रेटेड मैटेरियल मैनेजमेंट सिस्टम’

■ सभी रेलों के लिए उपलब्ध हुआ एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली पर कार्य करने का प्लेटफार्म

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे ने सामग्री प्रबंधन से संबंधित कार्यों के निष्पादन की गुणवत्ता बढ़ाने के लिए इंटीग्रेटेड मैटेरियल मैनेजमेंट सिस्टम (आईएमएमएस) को लागू किया है.

आईएमएमएस एक ऐसी प्रणाली है जो नई दिल्ली स्थित क्रिस के सिंगल सर्वर पर सभी रेलों को एक एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली पर कार्य करने का प्लेटफार्म प्रदान करती है. अब तक उत्तर मध्य रेलवे की सामग्री प्रबंधन प्रणाली द्वारा स्वतंत्र रूप से कार्य किया जा रहा था और यह अन्य जोनल रेलों के साथ जुड़ा नहीं था. इस कारण से शेष पेज 10 पर...

पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम मामले में संवैधानिक आदेशों की अवहेलना

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड ने पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम मामले में सुप्रीम कोर्ट, अटॉर्नी जनरल ऑफ इंडिया और डीओपीटी के आदेशों की अवहेलना करते हुए प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में निर्णय लिया था. इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने डीओपीटी से गुप्त रूप से दो पत्र निकलवाए थे, जो उच्चस्तरीय आदेशों की अवहेलना करने का आधार बने थे. डीओपीटी के किसी अदने से अधिकारी के गुप्त पत्र को मानने के चक्कर में रेलवे बोर्ड ने तत्कालीन प्रधानमंत्री के दिशा-निर्देशों,

- रेल पूर्व सर्विस के अनुभव का एंटी डेटिंग सीनियरिटी के निर्धारण में इस्तेमाल नहीं होगा
- रेलवे बोर्ड ने प्रमोटी अधिकारियों को लाभ पहुंचाने के लिए उनके पक्ष में लिया निर्णय
- रोटा-कोटा में कैबिनेट की मंजूरी और नोटिफिकेशन निकाले बिना ही बदलाव किया गया
- प्रधानमंत्री के निर्देशों, अदालती निर्णयों और संसद के दस्तावेजों को दरकिनारा किया गया
- डीओपीटी से गुप्तचुप निकलवाए गए पत्र उच्चस्तरीय आदेशों की अवहेलना का आधार बने
- किसी विभाग की ऑफिस नोटिफिकेशन की कोई लीगल वैल्यू या मान्यता नहीं है -सुप्रीम कोर्ट
- एफआरओए द्वारा दिए गए तमाम ज्ञापनों को रेलवे बोर्ड ने किसी संज्ञान में भी नहीं लिया
- रेलवे बोर्ड ने प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में फैसला लेने के लिए तीन मुद्दों पर चालबाजी की

सुप्रीम कोर्ट के निर्णयों, अटॉर्नी जनरल के सुझावों एवं खुद डीओपीटी मंत्री के लिखित दस्तावेज को दरकिनारा कर दिया था.

भारत सरकार के दिशा-निर्देशों का वर्षों-वर्षों तक जानबूझकर उलंघन करना तथा सरकारी खजाने को अरबों-खरबों रुपयों की वार्षिक चपत लगाना किसी भी संस्था और व्यक्ति के लिए पूरी तरह देशद्रोह की श्रेणी में आता है. इस तथ्य जानते हुए यूपीएससी ने लगातार चार वर्षों तक बढ़े हुए प्रमोटी कोटे पर डीपीसी करने से मना कर दिया था. तथापि रेलवे बोर्ड ने सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच तय रोटा-कोटा के अनुपात में बिना कैबिनेट की मंजूरी लिए शेष पेज 5 पर...

गोरखपुर-बादशाहनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस का शुभारम्भ

गोरखपुर ब्यूरो : रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने रेल भवन, नई दिल्ली से दूरवर्ती झंडी दिखाकर तथा गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर आयोजित समारोह के अध्यक्ष सांसद महंत योगी आदित्यनाथ, सांसद जगदम्बका पाल, सांसद कमलेश पासवान, विधायक डॉ. राधामोहन दास अग्रवाल, सदस्य, विधान परिषद ध्रुव कुमार त्रिपाठी, गोरखपुर नगर की महापौर डॉ. सत्या पांडेय ने 8 नवंबर को गाड़ी संख्या 15069/15070 गोरखपुर-बादशाहनगर-गोरखपुर वाया बड़नी इंटरसिटी एक्सप्रेस का शुभारम्भ तथा गोरखपुर जं. स्टेशन पर द्वितीय प्रवेश द्वार एवं प्लेटफार्म संख्या-1 के विस्तारीकृत कैब-वे का लोकार्पण किया। गोरखपुर जं. पर आयोजित कार्यक्रम में महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे राजीव मिश्र सहित मुख्यालय एवं लखनऊ मंडल के वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से समारोह को संबोधित करते हुए रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने कहा कि गोरखपुर-बादशाहनगर वाया बड़नी इंटरसिटी एक्सप्रेस के संचालन की मांग काफी लंबे समय से हो रही थी, जिसे आज रेल मंत्रालय द्वारा पूरा कर दिया गया है। रेलमंत्री ने कहा कि रेल संचालन के परिप्रेक्ष्य में गोरखपुर जं. स्टेशन की अहम भूमिका है। गोरखपुर जं. पड़ोसी देश नेपाल का प्रवेश द्वार है, इसलिए नेपाल के बहुत से यात्री गोरखपुर से देश के अन्य भागों के लिए अपनी यात्रा प्रारम्भ करते हैं।



उन्होंने कहा कि लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है। इसे रेलवे के विभिन्न मार्गों से जोड़ना आवश्यक हो गया है। अब गोरखपुर से लखनऊ वाया बड़नी मार्ग से जुड़ गया है। रेलमंत्री ने कहा कि दशहरा, दीपावली एवं छठ पर्व पर उत्तर प्रदेश एवं बिहार के लिए कई विशेष गाड़ियां चलाई गईं, जिससे यात्रियों को अपने घर आने-जाने में काफी सहूलियत हुई है। उन्होंने कहा कि उत्तर प्रदेश एवं बिहार की घनी आबादी होने के कारण रेलवे पर यात्रियों का काफी दबाव है, जिसे पूरा करने के लिए रेलवे द्वारा दाँचागत सुधार किया जा रहा है तथा समय-समय पर नई गाड़ियों का संचालन प्रारम्भ किया जा रहा है। उन्होंने बताया कि कोलकाता एवं ढाका के बीच 11 नवंबर से मैत्री एक्सप्रेस का संचालन प्रारम्भ होगा।

इस अवसर पर रेलराज्य मंत्री राजेन गोहन ने कहा कि गोरखपुर-बादशाहनगर वाया बड़नी इंटरसिटी एक्सप्रेस पूर्वी उत्तर प्रदेश के रेल यात्रियों के काफी उपयोगी साबित होगी। उन्होंने कहा कि पूर्वी उत्तर

गोरखपुर स्टेशन पर द्वितीय प्रवेश द्वार एवं प्लेटफार्म-1 के विस्तारीकृत कैब-वे का लोकार्पण

प्रदेश में रेल के विकास पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है, जिससे इस क्षेत्र में यात्री दबाव को कम किया जा सके।

इसके पूर्व गोरखपुर जं. स्टेशन पर उपस्थित जनसमूह को संबोधित करते हुए समारोह के अध्यक्ष सांसद महंत योगी आदित्यनाथ ने कहा कि आज गोरखपुर स्टेशन पर तीन परियोजनाओं का शुभारम्भ/लोकार्पण एक साथ किया जा रहा है। उन्होंने कहा कि विगत ढाई वर्षों में गोरखपुर स्टेशन पर यात्री सुविधा में अभूतपूर्व सुधार हुआ है, साथ ही स्टेशन

एक नए लुक में परिलक्षित हो रहा है। महंत योगी आदित्यनाथ ने बताया कि गोरखपुर स्टेशन का उत्तरी द्वार खुल जाने से इस नगर की आधी आबादी के लिए स्टेशन आने-जाने में काफी सुविधा होगी, जिससे स्टेशन के मुख्य द्वार पर यात्रियों की भीड़ का दबाव कम होगा। सांसद ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण एवं नई लाइन की कई परियोजनाएँ को विगत ढाई वर्षों में पूरा किया गया है, जिसके लिए उन्होंने महाप्रबंधक राजीव मिश्र एवं उनकी टीम को बधाई दी।

इस अवसर पर सांसद कमलेश पासवान, सांसद जगदम्बका पाल, विधायक डॉ. राधामोहन दास अग्रवाल, विधान परिषद सदस्य ध्रुव कुमार त्रिपाठी एवं गोरखपुर नगर की मेयर श्रीमती सत्या पांडेय ने पूर्वोत्तर रेलवे पर हुए विकास कार्यों पर चर्चा करते हुए गोरखपुर नगरवासियों को बधाई दी। इस मौके पर महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने कहा कि

गोरखपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक प्रमुख जं. स्टेशन है। विगत दो वर्ष गोरखपुर जं. स्टेशन के लिए स्वर्णिम रहे हैं। इस दौरान यहाँ उन्नत एवं आधुनिकतम सुख-सुविधाएँ उपलब्ध कराई गईं तथा बहुत सी सुविधाओं को पूरा करने का कार्य प्रगति है।

महाप्रबंधक ने गोरखपुर स्टेशन पर पूरे किए गए कार्यों की चर्चा करते हुए कहा कि लागत 15 करोड़ रु. की लागत से कैब-वे का विस्तार एवं उत्तर दिशा में द्वितीय प्रवेश द्वार के कार्य सम्पादित किए गए। इसके अतिरिक्त गोरखपुर स्टेशन पर 14.5 करोड़ रु. की लागत से 2 एस्केलेटर, 8 लिफ्ट, प्लेटफार्म संख्या-1 पर ग्रेनाइट लगाने तथा प्लेटफार्म संख्या-3 एवं 4 पर मुजैक टाइल्स लगाने सहित यात्री सुविधा के अनेक कार्य प्रगति पर हैं। महाप्रबंधक ने वर्ष 2016-17 में स्वीकृत किए गए कार्यों का विवरण भी प्रस्तुत किया। श्री मिश्र ने कहा कि 15069 गोरखपुर-बादशाहनगर वाया बड़नी इंटरसिटी एक्सप्रेस गोरखपुर से 10 नवंबर से तथा 15070 बादशाहनगर-गोरखपुर वाया बड़नी इंटरसिटी एक्सप्रेस बादशाहनगर से 9 नवंबर से नियमित रूप से चलाई जाएगी। आज यह गाड़ी विषेण गाड़ी के रूप में चलाई जा रही है।

समारोह का संचालन मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी संजय यादव तथा धन्यवाद ज्ञापन मंडल रेल प्रबंधक, लखनऊ आलोक सिंह ने किया। इस अवसर पर सांसद महंत योगी आदित्यनाथ ने पत्रकार सम्मेलन को भी संबोधित किया।

अधिकारी जाते-जाते भी अपने कमीनेपन से बाज नहीं आते!!

मुंबई : खुद को सबसे बड़ा ईमानदार बताने वाले पूर्व सीनियर डीएससी, मुंबई सेंट्रल अपना पद छोड़कर जाते-जाते भी अपना कमीनापन दिखाने से बाज नहीं आए। विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार उन्होंने अपना यह कमीनापन चार्ज छोड़ने के बाद दिखाया है। पता चला है कि ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, पश्चिम रेलवे के अध्यक्ष भागवत शर्मा को वह अस्सिस्टेंट सब-इंस्पेक्टर (एसआई) से सीधे पांच साल के लिए रिवर्ट करके हवलदार बना गए हैं। जबकि बताते हैं कि श्री शर्मा के रिटायरमेंट में सिर्फ साढ़े चार साल बाकी हैं। उन्होंने यह काला कारनामा श्री शर्मा से अपनी पुरानी खुन्स के चलते किया है।

उल्लेखनीय है कि कांस्टेबल दयाशंकर मिश्रा के आत्महत्या मामले में रेलवे बोर्ड द्वारा मुंबई भेजी गई आईजी.रे.बो. निर्मल सिंह की एक सदस्यीय जांच कमेटी की तत्कालीन सीनियर डीएससी, मुंबई सेंट्रल की लापरवाही, अड़ीबाजी और दुर्व्यवहार की रिपोर्ट पर ही उनका ट्रांसफर नेशनल अकादमी ऑफ इंडियन रेलवे, वड़ोदरा में किया गया है। प्राप्त जानकारी के अनुसार 25 अक्टूबर को उनकी विदाई हो चुकी थी और 26 अक्टूबर को उन्होंने अधिकारिक रूप से सीनियर डीएससी, मुंबई सेंट्रल का अपना पदभार छोड़ दिया था। यह भी

- सीनि.डीएससी ने चार्ज छोड़ने के बाद प.रे. आरपीएफ एसो. के अध्यक्ष को रिवर्ट किया?
- डीजी/आरपीएफ अपने महकमे में फैले भीषण भ्रष्टाचार पर भी तनिक नजर-ए-इनायत करें



जानकारी मिली है कि एक सदस्यीय जांच कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में यह भी लिखा है कि पूर्व सीनियर डीएससी, मुंबई सेंट्रल फील्ड में पदस्थ किए जाने योग्य नहीं हैं। अतः उन्हें हमेशा के लिए साइड पोस्टिंग में ही रखा जाना चाहिए।

बताते हैं कि इसके बावजूद वह 27 अक्टूबर को पुनः अनधिकृत रूप से मुंबई सेंट्रल कार्यालय में बैठे थे और उन्होंने श्री शर्मा के मामले के जांच अधिकारी, जो कि अंधेरी आरपीएफ पोस्ट के इंचार्ज हैं, को कार्यालय में बुलाकर मामले से संबंधित औपचारिकता पूरी करवाई और तत्काल श्री शर्मा को पांच साल के लिए एसआई से हवलदार में रिवर्ट करने का ऑर्डर कर दिया। बताते हैं कि उस समय चार-पांच आरपीएफ इंस्पेक्टर कार्यालय के बाहर उपस्थित थे। इस ऑर्डर की जानकारी मिलने पर एक इंस्पेक्टर ने यह भी कहा कि यह जो

काम हुआ है, वह ठीक नहीं हुआ है, इसका खामियाजा अंततः सभी को भुगतना पड़ेगा। उसकी इस बात का समर्थन भी एक अन्य आरपीएफ इंस्पेक्टर ने यह कहकर किया कि हम सबके यहां उपस्थित रहते यह काम नहीं होना चाहिए था। इस पर एक इंस्पेक्टर ने यह कहकर बात को टाल दिया कि प्रशासन के काम में अड़ंगा नहीं लगाया जाना चाहिए। एक अन्य इंस्पेक्टर ने अंधेरी पोस्ट के इंचार्ज और मामले में जांच अधिकारी को लक्ष्य करके यह तक कहा कि उसने जो किया है, वह ठीक नहीं किया है।

ज्ञातव्य है कि पूर्व सीनियर डीएससी तीन साल तक मुंबई सेंट्रल में सीनियर डीएससी के पद पर रहकर हमेशा अपनी ईमानदारी का ढिंढोरा पीटते रहे थे। उनकी ईमानदारी की असलियत यह है कि उनके घर पर आरपीएफ मैसेंजर के प्रदीप मोहिते एवं संपत भंगाल नामक दो कुक लगातार तीन

साल से उनका खाना बना रहे हैं। यही नहीं, उनका ट्रांसफर हो जाने के बाद भी उक्त दोनों कुक आज भी उनके घर पर उनकी घरवालों की देखरेख करते हुए उसको पकवान बनाकर खिला रहे हैं। जबकि सीमेंट चाल स्थित आरपीएफ मैसेंजर इंसालिए बंद पड़ी हुई है, क्योंकि वहां कोई कुक नहीं है। वहां कुछ दिनों के लिए प्राइवेट मैसेंजर की व्यवस्था की गई थी, मगर पूर्व सीनियर डीएससी, मुंबई सेंट्रल का व्यवहार देखकर थोड़े ही दिनों बाद वह भी भाग खड़ा हुआ था। परिणामस्वरूप आरपीएफ मैसेंजर के करीब दो-दो सौ जवानों के लिए खाने की कोई व्यवस्था नहीं है, क्योंकि जो बाकी कुक हैं, वह भी किसी न किसी अधिकारी के घर पर उनकी बीवियों की रखवाली के साथ-साथ उनको पकवान बनाकर खिलाने में लगे हुए हैं।

उल्लेखनीय है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु को भेजी गई एक लिखित शिकायत में मुंबई सेंट्रल, अंधेरी, बोरीवली, विरार, वलसाड, सूरत, वड़ोदरा, अहमदाबाद, राजकोट, रत्नाम, भायंदर, चर्चिट, एसआईबी/चर्चिट, मुंबई सेंट्रल ब्राम्ब्रांच और बांद्रा टर्मिनस इत्यादि पोस्टों के आरपीएफ इंस्पेक्टरों की माहवार कमाई और उसमें से 'ऊपर' पहुंचाई जाने वाली रकम का स्पष्ट और सिलसिलेवार और व्यौरा भी दिया गया है। इस शिकायत में यह भी लिखा

गया है कि उच्च अधिकारियों के लिए कौन-कौन लोग उगाही और मीडियेटर का काम करते हैं। इस प्रकार देखा जाए तो पश्चिम रेलवे आरपीएफ में नीचे से ऊपर तक बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार फैला हुआ है। 'रेलवे समाचार' के पास इस शिकायत की प्रति सुरक्षित है और इसकी एक प्रति एसोसिएशन के दिल्ली कार्यालय को भी भेजी गई है।

इसके अलावा कांस्टेबल दयाशंकर मिश्रा ने आईजी/डीएससी को लिखी अपनी चिट्ठी में आनंद विजय झा की ईमानदारी का कच्चा चिट्ठा तो खोल ही दिया था, जिसमें उसने पूरे मुंबई मंडल में हाकरों की भरमार तथा वसई विरार से शराब माफिया को उनका वरदहस्त होना भी लिखा गया था, जिसे वह जानबूझकर बंद नहीं करवाया। यही स्थिति हाकरों के मामले में भी है, जिन्हें सिर्फ रिपोर्ट में दिखाने के लिए रोज कहे-कहकर पकड़ा जाता था, जबकि बाकी सभी पोस्टों और स्टेशनों पर हाकरों का धंदा बेरोक-टोक आज भी जारी है। अब देखना यह है कि एसोसिएशन अपने अध्यक्ष के मामले में क्या कदम उठाती है। तमाम आरपीएफ स्टाफ का कहना है कि डीजी/आरपीएफ महोदय को यदि थोड़ी फुर्सत मिले तो जरा वह अपने महकमे में फैले भीषण भ्रष्टाचार और अन्याय पर भी तनिक नजर-ए-इनायत करें।

‘भारतीय रेल के सुरक्षित परिचालन में सीएंडडब्ल्यू स्टाफ का योगदान’

मुंबई. सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) द्वारा ‘भारतीय रेल के सुरक्षित परिचालन में सीएंडडब्ल्यू स्टाफ का योगदान’ विषय पर लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटी) की पुरानी इमारत के प्रांगण में बुधवार, 19 अक्टूबर को जोनल सेफ्टी सेमिनार का आयोजन किया गया. सेमिनार का उद्घाटन नेशनल फेडरेशन ऑफ रेलवेमेन (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया ने किया. सेमिनार की अध्यक्षता एनएफआईआर के कार्याध्यक्ष एवं सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. राजेंद्र प्रसाद भटनागर ने की. इस अवसर पर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अखिल कुमार अग्रवाल, अपर महाप्रबंधक ए. के. श्रीवास्तव मुख्य अतिथि थे. विशिष्ट अतिथि के रूप में मध्य रेलवे के मुख्य यांत्रिक अभियंता भूषण पाटील, मुख्य संरक्षा अधिकारी शुभांशु, मुख्य कार्मिक अधिकारी ए. के. ब्रह्मा तथा मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल, मध्य रेलवे रवींद्र गोयल उपस्थित थे.

इसके अलावा इस मौके पर अपर मंडल रेल प्रबंधक संजीव देशपांडे, महाप्रबंधक के सचिव विनीत कुमार, डायरेक्टर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस रोबिन कालिया, सीनियर सीडीओ/एलटीटी दीपांकर साई एवं एसपीओ/आईआर मनोज पटेल सहित बड़ी संख्या में रेलकर्मी और

सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ द्वारा जोनल सेफ्टी सेमिनार का आयोजन



सेमिनार में उपस्थित रेलकर्मियों को संबोधित करते हुए नेशनल फेडरेशन ऑफ रेलवेमेन (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया, एनएफआईआर के कार्याध्यक्ष एवं सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. राजेंद्र प्रसाद भटनागर और मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अखिल कुमार अग्रवाल. मंच पर उपस्थित हैं दाएं से सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. राजेंद्र प्रसाद भटनागर, मुख्य संरक्षा अधिकारी शुभांशु, एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया, अपर महाप्रबंधक ए. के. श्रीवास्तव, मुख्य यांत्रिक अभियंता भूषण पाटील, मुख्य कार्मिक अधिकारी ए. के. ब्रह्मा तथा मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल, मध्य रेलवे रवींद्र गोयल.

सीआरएमएस मुख्यालय एवं मुंबई मंडल सहित मध्य रेलवे के सभी पदाधिकारी और अन्य मंडलों से आए सीआरएमएस के पदाधिकारी भी उपस्थित थे.

सेमिनार के दौरान सभी अधिकारियों ने इस तरह के आयोजन के लिए सीआरएमएस को धन्यवाद देते हुए इस प्रयास की प्रशंसा की और कहा कि ऐसे आयोजनों से कर्मचारियों का उत्साहवर्धन तो होता ही है, बल्कि इसके साथ ही बहुत से नए विचारों से अवगत होकर उच्च में एक

नई ऊर्जा का संचार भी होता है. इस मौके पर कई रेल कर्मचारियों ने भी अपने महत्वपूर्ण सुझाव और विचार प्रस्तुत किए. सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. आर. पी. भटनागर ने अपने संबोधन में कहा कि सीएंडडब्ल्यू स्टाफ अपनी जान को जोखिम में डालकर चौबीसों घंटे कार्य करता है और गाड़ियों की सुरक्षा, संरक्षा एवं समयपालन में अपना अतुलनीय योगदान देता है.

एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. राघवैया ने सभी उपस्थितों को संबोधित

करते हुए कहा कि हजारों वैकेंसी के बावजूद अतिरिक्त कार्यभार सहते हुए भी सीएंडडब्ल्यू स्टाफ सही समय पर गाड़ियों को तैयार करके उनका प्रस्थान सुनिश्चित करते हैं. डॉ. राघवैया ने यह भी कहा कि सीएंडडब्ल्यू स्टाफ हमेशा अपने आप को तत्पर रखते हुए गाड़ियों के सही संचालन की जिम्मेदारी बखूबी निभाता है. कुल मिलाकर सेमिनार अत्यंत सफल रहा. सभी वरिष्ठ अधिकारियों की उपस्थिति से सेमिनार में एकत्र हुए सैकड़ों रेल कर्मचारी

उत्साह से लबरेज थे. कार्यक्रम का संचालन मुंबई मंडल अध्यक्ष वी. एस. सोलंकी तथा मंडल सचिव संजीव दुबे ने किया. सीआरएमएस के महामंत्री प्रवीण बाजपेयी ने समस्त उपस्थित अधिकारियों एवं रेल कर्मचारियों का आभार प्रकट किया.

इस अवसर पर कर्मचारी नेताओं ने रेलकर्मियों के हित में रेल प्रशासन के समक्ष कुछ मांगों भी प्रस्तुत कीं, जो कि इस प्रकार हैं.

1. टेक्नीशियन ग्रेड-2 एवं ग्रेड-1 का विलय करके उन्हें सातवें केंद्रीय वेतन आयोग के लेवल-5 का लाभ दिया जाए.
2. ट्रेन मेंटीनेंस के लिए आवश्यक उत्तम दर्जे के मटीरियल्स, टूल्स एवं सुरक्षा उपकरणों की आपूर्ति उचित समय पर की जाए.
3. मेंटीनेंस पिंटों को खराब कार्यदशाओं में आवश्यक सुधार किया जाना चाहिए.
4. एसएससी पास फिटर्स को डिपार्टमेंटल जेई परीक्षा के लिए पात्रता प्रदान की जाए.
5. ट्रेन मेंटीनेंस तथा रोलिंग इन - रोलिंग आउट के लिए अत्याधुनिक डिजिटल प्रणाली का प्रावधान किया जाए.
6. एससीएम से जेई के प्रमोशन के लिए सीएंडडब्ल्यू डिपार्टमेंट में होने वाली लिखित परीक्षा को रद्द किया जाए.
7. समस्त इंजीनियर्स एवं टेक्निकल स्टाफ को रिस्क एलाउंस प्रदान किया जाए.

उत्तर मध्य रेलवे का ‘सतर्कता जागरूकता सप्ताह’

इलाहाबाद ब्यूरो : भ्रष्टाचार के उन्मूलन एवं पारदर्शितापूर्ण कार्य को बढ़ावा देने के लिए सतर्कता विभाग, उत्तर मध्य रेलवे निरंतर प्रयासरत है. इसी क्रम में सतर्कता विभाग, उत्तर मध्य रेलवे द्वारा 31 अक्टूबर 2016 से 5 नवंबर 2016 तक ‘सतर्कता जागरूकता सप्ताह’ मनाया गया. सप्ताह की शुरुआत सोमवार, 31 अक्टूबर को महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना द्वारा रेलकर्मियों को शपथ दिलाकर हुआ. इस अवसर पर मुख्यालय में

■ भ्रष्टाचार के उन्मूलन एवं पारदर्शितापूर्ण कार्य को बढ़ावा देने हेतु प्रयासरत उ.म.रे.

■ ‘पब्लिक पार्टिसिपेशन इन प्रमोटिंग इंटीग्रेटी एंड इरैडिकेटिंग करप्शन’ विषय पर संगोष्ठी

‘पब्लिक पार्टिसिपेशन इन प्रमोटिंग इंटीग्रेटी एंड इरैडिकेटिंग करप्शन’ विषय पर एक सतर्कता संगोष्ठी का भी आयोजन किया गया.

इस सतर्कता सप्ताह के दौरान मंडलों एवं विभिन्न विभागों में अलग-अलग तारीखों में विभिन्न विषयों पर सेमिनार तथा अन्य विविध कार्यक्रम आयोजित

किए गए. इस दौरान मुख्यालय सतर्कता टीम द्वारा इलाहाबाद, आगरा एवं झांसी मंडल में रेलकर्मियों को नियमों एवं विभिन्न अनुदेशों के विषय में भी जागरूक किया गया. सप्ताह के दौरान सतर्कता विषय पर निबंध प्रतियोगिता/डिबेट के माध्यम से, विशेष पत्रिका का प्रकाशन कर, बैनर और पोस्टर और विभिन्न स्कूलों एवं कॉलेजों में व्याख्यान, पैनल चर्चा तथा वाद-विवाद इत्यादि के माध्यम से रेलकर्मियों एवं रेल उपभोक्ताओं को जागरूक करने का भी प्रयास किया गया.

नागरिकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए रेलवे द्वारा विशेष सतर्कता हेल्पलाइन नंबर उपलब्ध कराया गया है. रेलवे ने सर्वसामान्य से अनुरोध किया है कि वे किसी भी अनियमितता एवं भ्रष्टाचार से संबंधित शिकायतें हेल्पलाइन नंबर 155210 पर दर्ज करा सकते हैं. दीपावली के शुभ अवसर पर महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना ने रेल उपयोगकर्ताओं, कर्मचारी संघों, रेल अधिकारियों, कर्मचारियों तथा उनके परिवारजनों को दीपावली की हार्दिक शुभकामनाएं दी हैं.

एसआरएमयू की आपराधिक गतिविधियों पर डीआरईयू ने जीएम को ज्ञापन सौंपा

चेन्नई : दक्षिण रेलवे में सदरन रेलवे मजदूर यूनियन (एसआरएमयू) की बढ़ती आपराधिक गतिविधियों को लेकर विपक्षी संगठन दक्षिण रेलवे एम्प्लाइज यूनियन (डीआरईयू) ने गुरुवार, 27 अक्टूबर को दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक वशिष्ठ जौहरी को एक विस्तृत ज्ञापन सौंपा. यह ज्ञापन डीआरईयू के महामंत्री कॉम. मैथ्यू सिरियक ने एक प्रतिनिधि मंडल के साथ महाप्रबंधक को उनके कार्यालय में भेंट करके सौंपा. प्रतिनिधि मंडल में कॉम. ए. जानकीरमण एवं कॉम. आर. इलानगोवन भी शामिल थे. इस मौके पर कॉम. मैथ्यू ने महाप्रबंधक को विस्तार से जानकारी देते हुए बताया कि किस तरह एसआरएमयू के लोग बोनस से कथित डोनेशन उगाहने के लिए रेलकर्मियों के साथ ज्यादती कर रहे हैं. उन्होंने महाप्रबंधक को बताया कि गत दिनों तिरुचिरापल्ली मंडल के गार्डन रॉक मैकेनिकल वर्कशॉप में घुसकर एसआरएमयू के लोगों ने एक टेक्नीशियन को सिर्फ इमरालिप बुरी तरह पीटा क्योंकि वह कथित डोनेशन देने की स्थिति में नहीं था. उन्होंने जीएम को बताया कि उक्त टेक्नीशियन को बोनस नहीं मिला था, इसलिए उसने डोनेशन देने से मना कर दिया. सिर्फ इसी बात पर उसकी बुरी तरह से पिटाई की गई. उन्होंने यह भी बताया कि एसआरएमयू द्वारा खासतौर पर उत्तर भारतीय कर्मचारियों को टारगेट किया जा रहा है, यह अत्यंत चिंता की बात है. इसके अलावा दक्षिण रेलवे के अन्य कई स्थानों पर भी एसआरएमयू द्वारा रेलकर्मियों की पिटाई करने सहित उनके साथ लगातार बदसलूकी की जा रही है.



महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे वशिष्ठ जौहरी को उनके कार्यालय में भेंट करके उन्हें ज्ञापन सौंपते हुए डीआरईयू के महामंत्री कॉम. मैथ्यू सिरियक एवं कॉम. ए. जानकीरमण और कॉम. आर. इलानगोवन.

ज्ञापन में यह मांग भी की गई है कि ट्रैकमैन के प्रमोशन पर उचित ध्यान देते हुए उनके प्रमोशन जल्दी किए जाने चाहिए और खाली पड़े पदों को

एक्ट अप्रेंटिसों से जल्दी से जल्दी भरा जाए. इसके अलावा टीटीई के ड्यूटी रोस्टर्स को अविलंब मॉडिफाई किया जाना चाहिए. उन्होंने जीएम के समक्ष यह भी खुलासा किया कि टीटीई के ड्यूटी रोस्टर पिछले बीसों सालों से नहीं बनाए गए हैं. उन्होंने मांग की है कि टीटीई के साथ सभी कर्मशियल स्टाफ (पार्सल, गुड्स, टिकट बुकिंग एवं आरक्षण इत्यादि) का प्रॉपर ड्यूटी रोस्टर बनाया जाना चाहिए, जिससे स्टाफ को कार्य करने में काफी सहूलियत होगी और इसमें वर्षों से व्याप्त विवर्गता एवं भ्रष्टाचार को समाप्त किया जा सकेगा. उन्होंने इस ज्ञापन की प्रतियां मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) और मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ) को भी सौंपी हैं. इसके अलावा हाल ही में हुई उनकी कॉन्फ्रेंस में पारित किए गए प्रस्तावों की भी एक प्रति महाप्रबंधक सहित सीसीएम एवं सीपीओ को दी है.



कल्याण से प्रकाशित साहित्यिक-सांस्कृतिक पत्रिका ‘नारायणीय’ की उप-संपादक श्रीमती गार्गी रानी सिंह को लखनऊ विश्वविद्यालय के मालवीय सभागार में पंडित प्रताप नारायण मिश्र राष्ट्रीय पत्रकारिता पुरस्कार प्रदान करते हुए पश्चिम बंगाल के महामहिम राज्यपाल कैशरीनाथ त्रिपाठी. उनके साथ हैं लखनऊ विश्वविद्यालय के कुलपति प्रो. एस. बी. निमसे एवं शिक्षाविद पद्मश्री ब्रह्मदेव शर्मा.



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का शेष...

पद्धति जैसे मूर्खतापूर्ण मशवरे रेलमंत्री को दिए जा रहे हैं, इससे रेलवे की राजस्व आय कम हो रही है। अब कहा जा रहा है कि

रेलवे की इसी राजस्व आय को बढ़ाने के लिए यह 'रेल विकास शिविर' आयोजित किया जा रहा है। इसके लिए भी सभी जोनल रेलों के सभी अधिकारी रात-दिन सिर्फ नई-नई युक्तियां खोजने और सोचने में पिछले करीब दो महीनों से लगे हुए हैं। 1 नवंबर से 10 नवंबर तक राष्ट्रीय स्तर पर चार-चार जोनल रेलों को बुलाकर रेलवे बोर्ड में उनकी रेलों से आए सुझावों की शार्ट्स की गई है। यह काम अभी तब तक जारी रहने वाला है जब तक कि प्रधानमंत्री के समक्ष रखने के लिए उचित सुझाव प्राप्त नहीं हो जाते हैं। पहली बार कोई प्रधानमंत्री रेलकर्मियों को सीधे संबोधित करने जा रहा है। यह काम प्रधानमंत्रियों की लोक-लुभावन छवि निर्माण के लिए अच्छा हो सकता है, मगर बतौर सीआरबी पुनर्नि्युक्त स्टोरकीपर सहित रेलमंत्री के कुछ अधिकचरों सलाहकार इस लोक-लुभावन कदम के पीछे वास्तव में अपनी अकर्मण्यता को ही छिपा रहे हैं। तथापि, यह भी सुनने को मिल रहा है कि रेलवे को फायदा पहुंचाने वाले वास्तविक सुझाव शायद ही प्रधानमंत्री तक पहुंच पाएं, क्योंकि अधिकारीगत ऐसा कोई सुझाव प्रधानमंत्री तक पहुंचने नहीं देंगे, जिससे कि उनकी आरामतलबी और सुख-सुविधाओं में किसी प्रकार की कोई कमी आए। वह विज्ञापनों से कमाई करने जैसे कुछ टुटपुंजिया सुझाव ही ऊपर तक जाने दे रहे हैं।

यह भी बताया गया कि रेल विकास शिविर का यह घंटिया आईडिया रेलमंत्री के ओएसडी हनीश यादव के अधिकचरों के दिमाग की उपज है। उनका यह आईडिया घंटिया इसलिए है, क्योंकि उन्हें रेलवे में काम करने का बहुत छोटा अनुभव रहा है, वह भी भाप इंजनों के समय का। उसके बाद तो वह रेलवे छोड़कर निजी क्षेत्र में चले गए थे और अब रेलमंत्री के सेल में उनकी पैठ पूरी सीआरबी अरुणेंद्र कुमार की वजह से बनी है, जहां वह रेलमंत्री के सलाहकार कम अरुणेंद्र कुमार के हितसाधक और भेदिया के रूप में ज्यादा काम कर रहे हैं। यदि ऐसा नहीं होता, तो इंटरनेशनल हाई-स्पीड रेल एक्सप्लोरेशन (आईएचएआरए) की गुरुवार, 17 नवंबर 2016 को जापान में 'चैलेंजिंग टु कनेक्टिविटी, इंटीग्रेशन एंड सस्टेनेबिलिटी इन एचएएसआर प्रोजेक्ट्स' विषय पर हो रही अंतरराष्ट्रीय कांग्रेस में विश्व की सबसे बड़ी दूसरी रेलवे 'भारतीय रेल' का प्रतिनिधित्व अरुणेंद्र कुमार जैसे कुक्कड़ नहीं कर रहे होते। क्या भारतीय रेल के पास काबिल अथवा योग्य अधिकारियों का इतना बड़ा टोटा हो गया है कि वह ऐसे अंतरराष्ट्रीय सेमिनारों में एक पूर्व और कुक्कड़ अधिकारी को भेज रही है? उसके इसमें शामिल होने से भारतीय रेल को आखिर क्या लाभ मिलेगा? क्या रेलमंत्री अथवा उनके रेलवे बोर्ड के पास इस सवाल का कोई वाजिब जवाब है?

खैर, यहां विषय रेल विकास शिविर का है, तो क्या रेलमंत्री या उनके कथित सलाहकारों के पास इस बात कोई जवाब है कि जब उन्होंने रेलमंत्री का चार्ज संभाला था, तब रेलवे के तमाम काबिल अधिकारियों और कर्मचारियों से रेलवे के उत्थान हेतु जो तमाम बंडल के बंडल विचार आमंत्रित किए गए थे, उनका क्या हुआ? 'रेलवे समाचार' के पास इस बात की पुख्ता जानकारी है कि तब तमाम काबिल रेल अधिकारियों और कर्मचारियों ने बहुत उपयोगी सुझाव भेजे थे, जो कि रेलवे बोर्ड के एक डेढ़ी के पास उभरती अलगमारी में आज भी बंद पड़े सड़ रहे हैं। जब पहले ही तमाम रेल अधिकारियों और कर्मचारियों ने बहुत सारे उपयुक्त सुझाव रेलवे के उत्थान हेतु भेजे हुए हैं, तब प्रधानमंत्री के संबोधन का यह स्टैंड क्यों आयोजित किया जा रहा है? आज तक उन तमाम सुझावों पर अमल क्यों नहीं किया गया? पुनः इस प्रकार की तमाम उठापटक से रेल

रेल विकास शिविर के मायने



- प्रधानमंत्री के सामने क्या वास्तविक सुझाव पेश किए जाएंगे?
- रेलमंत्री के एक गैर-रेलवे जानकार ओएसडी के दिमाग की उपज है रेल विकास शिविर
- पूर्व सीआरबी अरुणेंद्र कुमार को अंतरराष्ट्रीय कांग्रेस में जापान भेजने का औचित्य क्या है?
- रेलवे निजाम की प्रचारीकरण नीति से रेलवे में पसरा है चौतरफा अराजकता का वातावरण
- रेल अधिकारी-कर्मचारी दिग्भ्रमित, मुख्य कार्य से विरत करके तोड़ दिया गया उनका मनोबल

अधिकारियों और कर्मचारियों की जो ऊर्जा और श्रम एवं समय की बरबादी हो रही है, उसका अंतिम नतीजा अंततः उसी तरह शून्य ही रहने वाला है, जिस तरह रेलमंत्री द्वारा गठित की गई तमाम कमेटियों के नतीजों का रहा है। जबकि अधिकारियों एवं कर्मचारियों का ध्यान उनके मुख्य कार्य - समय पर गाड़ी परिचालन और राजस्व अर्जन - से हटाकर रेलवे को गत में ढकेला जा रहा है और उनको हीनभावना का शिकार बनाया जा रहा है।

'यदि आप एक दिन के लिए रेलमंत्री होते' जैसे जुमले के साथ इस कथित रेल विकास शिविर के लिए रेलकर्मियों और अधिकारियों से सुझाव मांगे गए हैं। जब रेलकर्मियों द्वारा तमाम अधिकारियों के बंगलों पर कार्यरत करीब 20-25 हजार रेलकर्मियों को बंधुआ मजदूरी से मुक्त करके रेलवे में उन्हें उनके मुख्य निर्धारित कार्य पर लगाए जाने जैसे सुझाव दिए गए, तो ऐसे सुझावों को तुरंत रद्दी की टोकरी में डाल दिया गया। क्या यह सुझाव महत्वपूर्ण नहीं है? जबकि फेडल में रेलवे निचली श्रेणी के कर्मचारियों की कमी से जूझ रही है और उनकी जगह टेकदारों से इसलिए काम करवाया जा रहा है जिससे कमीशन प्राप्त हो सके। अधिकारियों को दी गई सरकारी गाड़ियां उनके निजी कार्यों में इस्तेमाल हो रही हैं। इन सभी गाड़ियों में जीपीएस सिस्टम लगाए जाने का सुझाव दिया गया, जिससे उनकी ट्रैकिंग की जा सके कि वह दिनभर में कहां-कहां गईं और कितना चलीं, मगर इस सुझाव को भी आगे नहीं जाने दिया गया।

रेलकर्मियों की मुफ्तखोरी की जब बात आती है, तो उनके संगठनों के शीर्ष पदाधिकारी हकड़कर बोलते हैं कि 'यदि रेलकर्मियों काम नहीं करते हैं तो यह प्रतिदिन जो 12 हजार यात्री ट्रेनें और करीब 9 हजार मालगाड़ियां दौड़ रही हैं, वह किसके काम के बलबूते दौड़ रही हैं।' उनकी यह हकड़ वास्तव में अर्धसत्य है। रेलकर्मियों काम कर रहे हैं, यह सही है, और उनके काम को बंदीत ही हजारों यात्री एवं मालगाड़ियां ही दौड़ रही हैं। मगर यह भी सत्य है कि यूनियन के नाम पर करीब 1.20 लाख रेल कर्मचारी तिनका भर भी रेलवे का काम नहीं कर रहे

हैं और मुफ्त की तनखाह के साथ टीए भी ले रहे हैं। इसका ताजा उदाहरण दक्षिण रेलवे है, जहां यूनियन के नाम पर सालों से मुफ्तखोरी करने वाले सैकड़ों रेलकर्मियों के विरुद्ध विभागीय एवं सीबीआई जांच चल रही है। श्रमिक संगठनों में कार्यरत सेवानिवृत्त पदाधिकारियों के अलावा बाकी सभी पदाधिकारियों को उनकी निर्धारित ड्यूटी पर लगाया जाना चाहिए। इससे रेलवे की उत्पादकता में निश्चित रूप से पर्याप्त वृद्धि होगी। इसके अलावा यूनियन के नाम पर रेलवे में फैली अराजकता को भी इसी तरीके से समाप्त किया जा सकता है। इसके अलावा मान्यताप्राप्त संगठनों की मीटिंग्स, धरना-मोर्चा और आंदोलनों पर भी कुछ अनुकूल लाया जाना चाहिए, क्योंकि इससे भी मानव-संसाधन और समय की अपव्यता के साथ-साथ उत्पादकता भी प्रभावित होती है।

अधिकारियों की वार्षिक गोपनीय रिपोर्ट (एसिआर) लिखने से पहले उनके मातहत कार्यरत रेलकर्मियों और अधिकारियों सहित कॉन्ट्रैक्टर्स से भी संबंधित अधिकारी के कार्य-व्यवहार की गोपनीय रिपोर्ट मांगी जाए, इसके बाद ही उनके अगले प्रमोशन पर विचार किया जाना चाहिए। यदि तीन कॉन्ट्रैक्टर विपरीत रिपोर्ट देते हैं, तो संबंधित अधिकारी से न सिर्फ स्पष्टीकरण मांगा जाना चाहिए, बल्कि उसके खिलाफ विभागीय कार्यवाही भी की जानी चाहिए। इससे सिर्फ भ्रष्ट अधिकारियों पर लगाम ही नहीं लगेगी, बल्कि इस प्रकार की गोपनीय रिपोर्टों से वह एक्सपोज भी होंगे। इसके अलावा इस माध्यम से उनकी काबिलियत के बारे में भी प्रशासन को पुख्ता जानकारी मिल सकेगी।

प्रत्येक फाइल और टेंडर को फाइल करने का समय निर्धारित किया जाए, नियत समय पर काम न करने वाले अधिकारियों, कर्मचारियों और कॉन्ट्रैक्टर्स पर उचित कार्रवाई सुनिश्चित की जाए। यदि कोई अधिकारी हटने भर से ज्यादा किसी फाइल को अपने पास रोकता है, तो न सिर्फ उसके विरुद्ध विभागीय कार्रवाई सुनिश्चित की जाए, बल्कि उस महीने उसके वेतन की कटौती के साथ ही उसका अगला प्रमोशन भी रोकना चाहिए, किसी भी कार्य का टेंडर अंतिम तौर

पर जारी करने से पहले उसकी पूर्व बिड वेटिंग का मौका कुछ रजिस्टर्ड कॉन्ट्रैक्टर्स को भी दिया जाना चाहिए, जिससे वे उक्त कार्य की वास्तविक लागत का सही आकलन करके अपनी भी राय दे सकें। कॉन्ट्रैक्टर्स द्वारा बिड पूर्व पूछे जाने वाले सवालों का नियत समय पर जवाब दिया जाना सुनिश्चित किया जाना चाहिए। भ्रष्टाचार पर काबू पाने के लिए कॉन्ट्रैक्टर्स को निर्धारित समय पर भुगतान किया जाए, प्रत्येक टेंडर न सिर्फ निर्धारित समय पर फाइल होना चाहिए, बल्कि उसके अंतर्गत होने वाला कार्य भी निर्धारित समय-सीमा में पूरा करवाया जाना चाहिए, इससे कार्य की लागत बढ़ाने में कॉन्ट्रैक्टर्स कामयाब नहीं होंगे और भ्रष्टाचार कम होगा।

फाइल टेंडर जारी किए जाने के साथ ही उसके तहत किए जाने वाले कार्य की ड्राइंग-डिजाइन भी दी जानी चाहिए, टेंडर के साथ ड्राइंग-डिजाइन नहीं दिए जाने से कॉन्ट्रैक्टर्स के साथ चींटिंग की जाती है और टेंडर्स में शेड्यूल नहीं किए गए कार्य भी उससे करवाए जाते हैं, जिनका भुगतान करने से पहले ही अपना कमीशन लेकर संबंधित अधिकारी ट्रांसफर होकर चला जाता है। कई बार संबंधित अधिकारी अपनी मनमर्जी से टेंडर का 'स्कोप ऑफ वर्क' बदल या बढ़ा देते हैं, इससे कुछेक बार कॉन्ट्रैक्टर का नुकसान होता है, तो ज्यादा बार रेलवे राजस्व को ही चूना लगता है। ऐसा कई बार संबंधित अधिकारी द्वारा या तो कॉन्ट्रैक्टर को प्रताड़ित करने के लिए किया जाता है, या फिर अपना निहितस्वार्थ साधने के लिए अपने असीमित अधिकार दिखाने के लिए होता है। इसका सटीक अनुमान अधिकारियों को सौंप गए असीमित अधिकारों का सम-सामयिक परीक्षण करके किया जा सकता है।

अधिकारियों का प्रत्येक तीन साल में और ऑफिस कर्मचारियों का प्रत्येक चार साल में पीरियॉडिकल ट्रांसफर किया जाना सुनिश्चित होना चाहिए। रेलवे बोर्ड की यह पालिसी भी है और सीवीसी ने भी रेलवे के सभी विभागों के संवेदनशील पदों की सूची भी तैयार करके रेलवे बोर्ड को सौंपी हुई है, तथापि उसके अनुरूप ट्रांसफर सुनिश्चित नहीं किए जा रहे हैं। इसके अलावा सिर्फ टैबल-कुर्सी बदलने को ही ट्रांसफर नहीं माना जा सकता, उनका कार्यालय और शहर भी बदला जाना चाहिए। वर्तमान स्थिति यह है कि भले ही संबंधित अधिकारी या कर्मचारी बहुत बढ़िया योजनाकार हैं, मगर उन्हें सिर्फ इसीलिए एक ही जगह पर बनाए रखा जाना सही नहीं कहा जा सकता, क्योंकि सच्चाई यह है कि वे अपने पद का संस्था के हित में कम, खुद के हित में ज्यादा उपयोग करने लगे हैं।

पौससू तथा अन्य जाहों पर कथित सलाहकार या कंसल्टेंट्स के नाम पर रिटायर्ड अधिकारियों की नियुक्ति पर पुनः रोक लगाई जानी चाहिए, यदि इसके पीछे रिटायर्ड लोगों के अनुभव का लाभ लेने की ही भावना निहित है, तो उनसे अवैतनिक सेवा देने के लिए कहा जाना चाहिए, इससे नए, काबिल एवं जोखिम लेने वाले युवा अधिकारियों को अपनी काबिलियत दिखाने का बेहतर अवसर प्राप्त होगा तथा नए लोगों को इससे रोजगार के अवसर भी मिलेंगे। रेलमंत्री को चाहिए कि वह अपने सेल सहित प्रत्येक जोनल रेलवे मुख्यालय में अपने नाम की एक-एक शिकायत पेट्री भी लगावाएं, जिससे रेल अधिकारियों, कर्मचारियों सहित रेलवे के लिए काम कर रहे कॉन्ट्रैक्टर और सप्लायर्स जैसे बाहरी लोग भी अपनी शिकायत सीधे उन्हें भेज सकें। मगर इसके लिए वह अनंत स्वरूप जैसे अपने पूर्वाग्रही सहायक को न लगाएं, क्योंकि वह उनके पास वास्तविक शिकायतों को पहुंचाने ही नहीं देगा। सुझाव तो बहुत सारे हैं। इसके पहले जब मांगे गए थे, तब भी 'रेलवे समाचार' ने कई अमूल्य सुझाव दिए थे, मगर उनमें से आज तक किसी भी सुझाव पर अमल नहीं किया गया है। रेलवे के वर्तमान निजाम की सिर्फ प्रचारीकरण की नीति से रेलवे में चारों तरफ अराजकता पसरी हुई है और रेलवे के कर्ता-धर्ता दिग्भ्रमित स्थिति में समय गुजार रहे हैं। राष्ट्रीय/अंतरराष्ट्रीय अतिव्यस्तता के बावजूद प्रधानमंत्री को रेलवे के विकास पर ध्यान देना पड़ रहा है, तो रेल मंत्रालय के 3 मंत्रियों के रहने का औचित्य क्या है?

पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम मामले में सभी संवैधानिक आदेशों की अवहेलना...

पेज 1 का शेष... और गजेटेड नोटिफिकेशन निकाले बिना ही बदलाव कर दिया।

सुप्रीम कोर्ट ने अनेकों मामलों में रोटा-कोटा को सर्विस का बेसिक स्ट्रक्चर करार दिया है, सिर्फ रिजर्वेशन रूल में बदलाव के बाद ही रोटा-कोटा के अनुपात में तबदीली की बात कही गई है। सुप्रीम कोर्ट ने वर्ष 2013 में एम. सुधाकर राव बनाम गोविंद राव मामले में कांस्टीट्यूशन बेंच (संवैधानिक पीठ) के माध्यम से निर्णय दिया था कि पूर्व सर्विस के सेवाकाल का अनुभव पदोन्नति के समय सिर्फ एलिजिबिलिटी क्राइटेरिया में ही इस्तेमाल किया जाएगा, पूर्व सर्विस के अनुभव का एंटी डेटिंग सीनियरिटी के निर्धारण में इस्तेमाल नहीं होगा।

ऐसे संगीन या गंभीर मामले में सीधी भर्ती अधिकारी संभ्रान्त (एफआरओए) द्वारा अनेकों रिजर्वेशन रेलवे बोर्ड को दिए गए हैं, फिर भी उन ज्ञानों पर रेलवे बोर्ड द्वारा कोई ठोस निर्णय नहीं लिया गया, ऐसे में यदि मीडिया या किसी जनाहित एसाक्ति (पीआईएल) के माध्यम से यह बात सार्वजनिक होती है, तो रेलवे के विरुद्ध अधिकारियों पर मोदी सरकार की गाज गिरना तय है। सुप्रीम कोर्ट ने अपने निर्णय में साफ-साफ कहा है कि किसी भी विभाग की ऑफिस नोटिफिकेशन की कोई कानूनी वैल्यू या मान्यता नहीं होती है।

रेलवे द्वारा पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच तय रोटे-कोटे पर गलत ढंग से लागू किया गया-

रेलवे बोर्ड ने प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में फैसला लेते हुए तीन महत्वपूर्ण मुद्दों पर सबसे बड़ी चालबाजी की है, इनमें से पहला मुद्दा यह है कि पोस्ट बेस्ड रिजर्वेशन रोस्टर सिस्टम को रोटा-कोटा में लागू किया जाना, दूसरा मुद्दा, प्रमोटी अधिकारियों के ग्रुप 'ए' में प्रमोशन के दौरान अप्रत्याशित रूप से वार्षिक कोटे को बढ़ाया गया और अंतिम मुद्दा यह कि डीओपीटी के दिशा-निर्देशों और सुप्रीम कोर्ट के निर्णय के विरुद्ध प्रमोटी अधिकारियों को अतिरिक्त लाभ दिया गया।

Railway Violated Apex Court's Order and DoPT's instructions

1. Hon'ble Supreme Court judgement in R. K. Sabharwal Vs. State of Punjab and DoPT issued O. M. No. 36012/2/96-Estt. (Res.), dated 02.07.1997.

2. Hon'ble Supreme Court judgement in Dr. R. N. Bhatnagar case and DoPT O. M. No. 14017/2/1997-Estt. (RR), dated 19.01.2007 while assessment and division of vacancies between the direct and Promotee quota.

3. Judgement of Hon'ble Supreme court in P. Sudhakar Rao Vs. Govinda Rao Civil Appeal Nos. 1712/1713 of 2002 - "Weightage for service in Group 'B' can however be considered only for eligibility for promotion and not in assigning seniority with retrospective."

उपरोक्त सभी बातों का विश्लेषण निम्न प्रकार है-

1. सुप्रीम कोर्ट ने वर्ष 1997 में आर. के. सभरवाल बनाम पंजाब राज्य के मामले में निर्णय देते हुए पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को अपनाने का आदेश दिया था, जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया था कि आर्टिकल 16(4) के अंदर एससी/एसटी/ओबीसी को दिया जाने वाला आरक्षण वैकेंसी के बजाय अब सभी की गणना के आधार पर दिया जाएगा, क्योंकि वैकेंसी बेस्ड रोस्टर सिस्टम के तहत कभी-कभी एससी/एसटी/ओबीसी के

आरक्षण में दशमलव अंक में पद बनते थे, जो किसी प्रकार से भी तार्किक नहीं है, इस निर्णय के आधार पर डीओपीटी ने ओ. एम. सं. 36012/2/96-स्था.(आरक्षण), दि. 02.07.1997 के तहत सभी मंत्रालयों को आरक्षण में पोस्ट बेस्ड रिजर्वेशन सिस्टम को लागू करने का दिशा-निर्देश जारी किया था।

2. इसके बाद भारत के महान्यायवादी (अदालत) जनरल ऑफ इंडिया) ने अजीत सिंह केस में सुप्रीम कोर्ट को दिए गए हलफनामे में स्पष्ट रूप से बताया कि आर. के. सभरवाल बनाम पंजाब राज्य के मामले में सुप्रीम कोर्ट के निर्णय, जो कि पोस्ट बेस्ड रिजर्वेशन सिस्टम की बात करता है, को एससी/एसटी/ओबीसी को दिए जाने वाले आरक्षण में पदों की गणना के लिए इस्तेमाल किया जा रहा है। भारत के महान्यायवादी के बयान को डीओपीटी द्वारा ओ. एम. सं. 36012/2/96-स्था.(आरक्षण) पार्ट-5, दि. 22.11.2007 के माध्यम से जारी किया गया है।

3. कार्मिक मंत्रालय के मंत्री जीतेंद्र सिंह ने दि. 12.08.2015 को लोकसभा में प्रश्नकाल के दौरान बताया कि आर. के. सभरवाल के मामले में सुप्रीम कोर्ट के निर्णय को भारत सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों में एससी/एसटी/ओबीसी को आरक्षण देने के दौरान पोस्ट बेस्ड रिजर्वेशन सिस्टम को अपनाया जा रहा है।

4. वर्ष 1997 से लेकर आज तक छोटे-बड़े सभी कोर्टों ने अनेकों निर्णयों में पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम, जो कि आर. के. सभरवाल के मामले की उपज थी, को एससी/एसटी/ओबीसी के आरक्षण में अपनाने की बात कही है।

उपर बताए गए सिलसिलेवार घटनाक्रम से यह प्रतीत होता है कि भारत सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों में पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम, जो कि आर. के. सभरवाल मामले से निकलकर आया था, को एससी/एसटी/ओबीसी को आरक्षण के दौरान पदों की गणना करने में आज तक इस्तेमाल किया जा रहा है।

परंतु रेलवे बोर्ड द्वारा पोस्ट बेस्ड रिजर्वेशन सिस्टम को सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच 50:50 के कोटे पर बड़ी चतुराई से लागू किया गया, इसके लागू होते ही जेटीएस (जूनियर टाइम स्केल) के सभी पदों को दो भागों में बांटकर एक भाग प्रमोटी ग्रुप 'बी' अधिकारियों के हिस्से में कर दिया गया, जिससे प्रत्येक जोन में प्रमोटी ग्रुप 'बी' अधिकारियों के लिए हजारों की संख्या में जेटीएस के पदों का सृजन किया गया, इस षड्यंत्र से रेलवे के खजाने को प्रति वर्ष अरबों रुपयों का चूना लगने लगा।

इस महा-घपलेबाजी का माध्यम डीओपीटी का डी. ओ. लेटर 140/7/2/2002-स्था.(आरआर), दि. 28.05.2002 बना. रेलवे बोर्ड ने भी डीओपीटी के इस डी. ओ. लेटर दि. 28.05.2002 के निर्देश को भारत के सुप्रीम कोर्ट से ऊपर वरीयता देते हुए पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को रोटा-कोटा पर लागू कर दिया. रेलवे बोर्ड ने डीओपीटी के इस डी. ओ. लेटर को भारत के महान्यायवादी द्वारा सुप्रीम कोर्ट में दिए गए हलफनामे तथा डीओपीटी मंत्री के लोकसभा में प्रस्तुत बयान (दस्तावेज) से भी ऊपर समाप्त. अर्थात् रेलवे बोर्ड के लिए डीओपीटी का एक

मामूली या मैनेज किया गया डी. ओ. लेटर दि. 28.05.2002 का दिशा-निर्देश भारतीय संसद और न्यायपालिका जैसी संवैधानिक संस्थाओं से भी ऊपर हो गया।

उपरोक्त सभी तथ्यों का स्वतंत्र और निष्पक्ष रूप से अध्ययन करने से यह साफ-साफ समझ में आता है कि रेलवे बोर्ड के तत्कालीन संबंधित अधिकारी ने डीओपीटी के तत्कालीन अधिकारियों के साथ साठ-गांठ करके गुप्तचुप तरीके से वर्ष 2002 में उपरोक्त डी. ओ. लेटर निकलवाया था, जिसकी जानकारी डीओपीटी कार्यालय तथा उसके उच्च पदों पर बैठे अधिकारियों को भी नहीं है। यदि ऐसा नहीं होता, तो वर्ष 2015 में कार्मिक (डीओपीटी) मंत्री ने पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को एससी/एसटी/ओबीसी के आरक्षण पर पदों की गणना का बयान संसद में नहीं दिया होता।

रेलवे बोर्ड के अधिकारी डीओपीटी से वर्ष 2002 का उक्त डी. ओ. लेटर निकलवाने के बाद कान में तेल डालकर सो गए, क्योंकि डीओपीटी ने वर्ष 2007 में दुबारा एक ओ. एम. सं. 140/7/2/97-स्था.(आरआर), दि. 19.01.2007 को जारी किया, जिसमें एक बार फिर एससी/एसटी/ओबीसी के आरक्षण की गणना के लिए पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम का ही आधार बताया गया था, फिर भी रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारियों ने डीओपीटी के इस ओ. एम. का कोई संज्ञान नहीं लिया। तत्पश्चात् अदालतों द्वारा दिए गए अनेकों आदेशों में पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को आरक्षण का आधार बताया गया है, सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों ने भी कई ज्ञान देकर इस गड़बड़ को दूर करने का कई बार निवेदन किया, फिर भी रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की कान में जूं तक नहीं रेंगी। यह मामला बहुत ही संगीन और अपराधिक किस्म का है, जिसको रेलवे बोर्ड के अधिकारी, भारतीय संवैधानिक संस्थाओं के दिशा-निर्देशों को लगातार 16 वर्षों से अपनी अज्ञानतावश अथवा निहितस्वार्थवश दूसरे ग्रुप को लाभ पहुंचाने के लिए लगातार नजरअंदाज करते आ रहे हैं, जिससे रेलवे को आर्थिक स्थिति बंद से बंदतर होती जा रही है।

रेलवे ने डीओपीटी के ओ. एम. सं. 140/7/2/1997-स्था.(आरआर), दि. 19.01.2007 के दिशा-निर्देशों को लागू नहीं किया-

डीओपीटी ने दि. 19.01.2007 को उपरोक्त ओ. एम. जारी किया था, जिसमें डॉ. आर. एन. भटनागर मामले में दिए गए सुप्रीम कोर्ट के आदेश को सभी मंत्रालयों/विभागों को अपनाने का आदेश-निर्देश दिया गया था, इसमें स्पष्ट रूप से बताया गया था कि सर्वप्रथम प्रत्येक कैडर में प्रति वर्ष रिक्त होने वाले पदों का आकलन करना है, तत्पश्चात् रिक्त पदों के आधार पर रोटे-कोटे के हिसाब से ग्रुप/एससी को ग्रुप 'ए' में भर्ती के लिए इंडेंट भेजना है।

परंतु रेलवे ने ग्रुप 'बी' विभागीय प्रमोटी अधिकारियों को अधिक से अधिक ग्रुप 'ए' के पदों पर प्रमोशन देने के लिए डॉ. आर. एन. भटनागर मामले में आए डीओपीटी के दिशा-निर्देशों को जानबूझकर नजरअंदाज किया। यदि रेलवे बोर्ड ने डीओपीटी के इस नियम-निर्देश को मान लिया होता, तो विभागीय प्रमोटी अधिकारियों के ग्रुप 'ए' में

Hon'ble Supreme Court pronounced its judgement in R. K. Sabharwal Vs. State of Punjab and subsequently DoPT issued O. M. No. 36012/2/96-Estt. (Res.) dated 02.07.1997 regarding implementation of post based reservation roster. This judgement was related to division of vacancies between reserved classes (SC, ST, OBC & General) in accordance with the applicable reservation rules. It was decided that existing 200-point, 40-point and 120-point Vacancy-Based Roster shall be replaced by the Post-Based Roster.

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS
(DEPARTMENT OF PERSONNEL AND TRAINING)

candidates
LOR SABHA
UNSTARRED QUESTION NO. 3752
(TO BE ANSWERED ON 12.08.2015)
POST BASED ROSTER

3752. DR. UDIT RAJ:

Will the PRIME MINISTER be pleased to state :

- the concept of post based roster and illustration along with its difference from vacancy based reservation roster;
- whether post based roster is being implemented in all the Central Government and State Government offices as per orders of the Department of Personnel and Training (DoPT) dated 2nd July 1997 and if so, the details thereof;
- if not, the details of list of offices and departments in the Central Government not using post based rosters on merit basis; and
- the measures taken by the Government to ensure that SC/ST selected or promoted in general merit will not be counted against reserved seats?

ANSWER

Minister of State in the Ministry of Personnel, Public Grievances and Pensions and Minister of State in the Prime Minister's Office. (DR. JITENDRA SINGH)

(a) As per the judgement dated 10.02.1995 of the Hon'ble Supreme Court in R. K. Sabharwal Vs. State of Punjab, reservation has to be with reference to posts and not vacancies. In compliance with this judgement, the post-based roster was introduced vide O.M. No. 36012/2/96-Estt. (Res.) dated 02.07.1997.

A post-based roster is a mechanism to ensure that the reserved categories get their due share of posts upto the prescribed percentage of reservation for the concerned categories in line with the principles enunciated in the aforesaid judgement of the Supreme Court.

In the case of vacancy based rosters, reservation was determined on the basis of number of vacancies arising in a cadre. In case of post based roster, reservation is now determined on the basis of number of posts in the cadre.

Illustration of difference between both rosters is given at Annexure.

(b) & (c): The directives of the Hon'ble Supreme Court in the R. K. Sabharwal case are applicable to the Central Government as well as the State Governments. However, the services under the States come under the List-II i.e. 'State List' of the Constitution and it is for the respective State Governments to issue necessary orders/instructions to comply with the directives of the Hon'ble Supreme Court. Post based rosters are required to be maintained by all Ministries/Departments etc. Liaison Officers appointed in each Ministry/Department/Offices under Head of the Department are responsible for conducting annual inspection of the reservation registers/rosters maintained in the Ministry/Department/Offices under the Head of the Department with a view to ensuring proper implementation of the reservation orders.

(d): The Hon'ble Supreme Court in the matter of R. K. Sabharwal v/s. State of Punjab also held that reserved category candidates who are appointed/promoted in Government jobs on their own merit shall be adjusted against unreserved quota and reservation quota vacancy shall be filled in addition to the above. The Central Government has, as accordingly issued instructions in Para 11 of Annexure-I to O.M. No. 36012/2/96-Estt. (Res.) dated 02/07/1997.

प्रमोशन के पदों में वार्षिक तौर पर भारी गिरावट आ जाती. उदाहरण स्वरूप वर्ष 2001 में प्रमोटी कोटे में ग्रुप 'ए' के 180 पद थे, जिन्हें नियमों को तोड़-मरोड़कर वर्ष 2007 में 180 से बढ़ाकर 411 पद कर दिया गया था. यह चालबाजी बहुत चालाकी और गुप्त रूप से की गई थी.

यदि डॉ. आर. एन. भटनागर मामले में

आए सर्वोच्च अदालत के आदेश को रेलवे बोर्ड ने मान लिया होता, तो प्रति वर्ष सेवानिवृत्ति, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति (वीआरएस), आकास्मिक मृत्यु, त्याग-पत्र आदि से ग्रुप 'ए' के रिक्त पदों का आकलन करना पड़ता, जो सरकार के अनुमान से लगभग कुल कैडर का 3% बनता है. अर्थात् रेलवे में 3% पद 287 के बराबर होते हैं. यह 287 पद ग्रुप 'ए' में प्रमोटी हिस्से में 50:50 के अनुपात के अनुसार लगभग 144 आते हैं. परंतु वर्ष 2007 में प्रमोटी अधिकारियों के लिए 411 के ग्रुप 'ए' के कोटे का निर्धारण किया गया. वास्तविक रूप से कुल 144 पदों के बजाय ग्रुप 'ए' अधिकारियों के कोटे में ग्रुप 'बी' विभागीय प्रमोटी अधिकारियों को 411 पद दिया जाना अनुचित था. यदि तत्कालीन प्रधानमंत्री के एक तिहाई (1/3) के नियम के दृष्टिकोण से देखा जाए, तो 144X1/3=50, अर्थात् लगभग 50 ग्रुप 'ए' के पद बनते हैं. अतः सारे नियम-कानूनों को दरकिनार करते हुए रेलवे बोर्ड ने विभागीय अधिकारियों के वार्षिक ग्रुप 'ए' के कोटे को 50 से बढ़ाकर 411 किया था.

Hon'ble Supreme Court with its judgement in Dr R N Bhatnagar case in 1998, wherein it clarified that the previous judgement in Sabharwal case was only limited to division of vacancies between reserved classes and not between Direct and Promotee, for which the provision of the recruitment rules (Filling up of vacancies in 50:50 and vacancy rosters) were continue to be followed. DoPT also issued clarification in OM dated 19-01-2007.

No. 14017/2/1997-Estt. (RR)/P1.
GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS
(DEPARTMENT OF PERSONNEL AND TRAINING)

New Delhi, Dated : 19th January, 2007.

OFFICE MEMORANDUM
Subject : 7th Central Pay Commission Recommendations - Revision of Pay Scales - Amendments of Service Rules/Recruitment Rules.

The undersigned is directed to refer to Department's O.M. No. AB-14017/2/1997-Estt. (RR), Dated 25th May, 1998 on the subject noted above and say that to paragraph 2 of the said O.M. provided as follows -

"The Supreme Court in its judgement in R. K. Sabharwal's case has ruled in favour of a change-over from the existing 'Vacancy' based reservation roster to 'Post' based roster. Under the existing policy the determination of the different quotas for recruitment id vacancy based in order to comply with the aforesaid Supreme Court Judgement, which has been implemented vide the DoPT OM No.36012/2/96-Estt. (Res.), Dated 2nd July, 1997, it will be necessary to amend the existing Service Rules/Recruitment Rules under column 11 of Annexure-1 in the DoPT guidelines dated 18th March, 1988 to

शेष पेज 6 पर...

पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम मामले में सभी संवैधानिक आदेशों की अवहेलना...

पेज 5 का शेष...

replaced the word percentage of the 'vacancies' to filled by various methods by percentage of posts' to be filled by various methods.

2. The Supreme Court in its judgement in CWP No. 5893 of 1997 decided on 19.12.1998 - State of Punjab & Others Vs. Dr. R. N. Bhatnagar & another - held as follows..

"The quota of percentage of Department Promotees and Direct Recruits has to be worked out on the basis of the roster points taking into consideration vacancies that fall due at a given point of time... there is no question of filling up the vacancy created by the retirement of a Direct Recruit by a Direct Recruit or the vacancy created by a Promotee by a Promotee."

3. The Court also held that the decision rendered by the Constitution Bench in R. K. Sabharwal's case Vs. State of Punjab & Others ((1995) 1 SLR 791 (SC)) in connection with Article 16(4) and the operation of roster for achieving the reservation of posts for Scheduled Casts, Scheduled Tribes and Backward Classes as per the scheme of reservation, cannot be passed in service for the scheme of method of appointment.

Assessment and division of vacancies must be reworked based on vacancy rosters to be made in line with Hon'ble supreme court judgement in Dr. R. N. Bhatnagar case and DoPT O.M. No. 14017/2/1997-Estt. (RR) dated 19-01-2007 w.e.f. from date of applicability of Bhatnagar judgement (18-12-1998). Appointment and seniority fixation of all excess promotee officers wrongly promoted due to erroneous application of post based rosters must be quashed in line with the rules and the method prescribed by Hon'ble Supreme court in Aji Singh-II as mentioned in DoPT No.36012/2/96-Estt(Res.) Part-V Dated 22-11-2007.

"It is axiomatic in-service jurisprudence that any promotions made wrongly in excess of any quota are to be treated as ad hoc. This applies to reservation quota as much as it applies to direct recruits and promotee cases. If a Court decides that in order only to remove hardship such roster point promotees are not to faced reversions, then it would, in our opinion be, necessary to hold consistent with our interpretation of Article 14 and 16(1) - that such promotees cannot plead for grant of any additional benefit of seniority following of a wrong application of the roster. In our view, while Courts can relieve immediate hardship arising out of the past illegality, Courts cannot grant any additional benefits like seniority which have no element of immediate hardship. Thus, while promotions in excess of roster made before 10.02.1995 are protected such promotees cannot claim seniority. Seniority in the promotional cadre of such excess roster point promotees shall have to be reviewed after 10.02.1995 and will count only from the date on which they would have otherwise got normal promotion in any future vacancy arising in a post previously occupied by a reserved candidate. This disposes of the 'prospectivity' point in relation to Sabharwal."

रेलवे बोर्ड ने आरटीआई के जवाब में सच्चाई को छुपाते हुए गोलमोल जवाब दिया-

रेलवे बोर्ड से एक आरटीआई के तहत यह जानकारी मांगी गई थी कि दि. 19.01.2007 को जारी डीओपीटी के ओ.एम. सं. 14017/2/1997-स्था.(आरआर)/पीटी में दिए गए दिशा-निर्देशों का रेलवे बोर्ड द्वारा अनुपालन किया गया है या नहीं? इस पर रेलवे बोर्ड ने हां या न में कोई जवाब नहीं दिया है. जबकि सच यह है कि उपरोक्त ओ.एम. में सुप्रीम कोर्ट द्वारा दो मामलों में स्पष्टीकरण दत्त हुए सभी मंत्रालयों/विभागों को इस पर अमल करने का आदेश दिया था. पहला मामला आर. के.

सभरवाल बनाम पंजाब राज्य का था, जिसमें सुप्रीम कोर्ट ने वर्ष 1997 में पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को एससी/एसटी/ओबीसी के आरक्षण पर लागू करने के निर्णय दिया था. परंतु रेलवे बोर्ड ने पोस्ट बेस्ड रोस्टर सिस्टम को जेटीएस (जूनियर टाइम स्केल) में विभागीय प्रमोटी अधिकारियों के लिए तय रोटा-कोटा में लगाकर हजारों की संख्या में युप 'बी' के पदों का सृजन किया. अर्थात् डीओपीटी के दिशा-निर्देशों का गलत तरीके से इस्तेमाल करके प्रमोटी अधिकारियों को विगत 19 वर्षों से लगातार अवैध रूप से लाभ पहुंचाया जा रहा है.

दूसरा मामला यह है कि डॉ. आर. एन. भटनागर के मामले में सुप्रीम कोर्ट ने वर्ष 1998 में ही आदेश दिया था कि प्रत्येक वर्ष रिक्त पदों की गणना करने के पश्चात नई भर्ती के लिए रिक्त पदों को रोटा-कोटा के अनुपात में बांटकर ही युपीएससी को इंटेंट भेजी जानी चाहिए. परंतु रेलवे बोर्ड ने सुप्रीम कोर्ट के इस आदेश को भी नहीं माना और विगत 18 वर्षों से फिक्स कोटा के आधार पर युपीएससी को युप 'ए' की भर्ती के लिए इंटेंट भेजी जाती

अर्थात् रेलवे बोर्ड ने प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में जितने भी मदद के रास्ते बन सकते थे, सभी जगह सरकार के दिशा-निर्देशों का उल्लंघन करके अवैध और अपराधिक रूप से उन्हें फायदा पहुंचाया.

प्रधानमंत्री के दिशा-निर्देशों पर डीओपीटी ने ऑप्टिमाइजेशन का नियम वर्ष 2001 में जारी किया था, जिसमें प्रति वर्ष 2% के हिसाब से अगले 5 वर्षों में कुल कैडर स्ट्रेंथ से 10% पद खत्म करने की बात कही गई थी. परंतु यह ऑप्टिमाइजेशन का नियम रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2009 तक चलाया गया. जबकि इन 9 वर्षों में कुल कैडर स्ट्रेंथ से 18% पद खत्म हो चुके हैं. प्रधानमंत्री के ऑप्टिमाइजेशन के नियम का यही लक्ष्य था कि 18% पद खत्म कर दिए जाएं. परंतु रेलवे बोर्ड ने आरटीआई के जवाब में बताया है कि युप 'ए' का कोई पद ऑप्टिमाइजेशन के नियम की वजह से खत्म नहीं किया गया, जो किसी भी मंत्रालय/विभाग के लिए इसलिए भी अत्यंत निंदनीय है कि देश के प्रधानमंत्री के निर्देश को किसी खास वर्ग को फायदा पहुंचाने के

The information sought in response to the above RTI application is as under:

Information sought by the Party	Ministry's response
1. Has Railway been implemented instructions of office memorandum of Department of Personnel and Training No.14017/2/1987.Estt(RR) dated 18 th January 2007, to all Ministries/Departments etc.	1. Reply to item No.1 (Part) is as under:- The following clause has been included in the Schedule of Recruitment Rules of gazetted posts of Indian Railways which are being framed/revised viz:- Method of Recruitment :- Whether by direct recruitment or by promotion or by deputation/absorption & percentage of the vacancies to be filled by various methods.

Authenticated.
S.O/E(G)/RR
Railway Board

रही है.

सुप्रीम कोर्ट के आदेश और डीओपीटी के वर्ष 2007 के दिशा-निर्देशों को यदि रेलवे बोर्ड ने मान लिया होता, तो युप 'बी' प्रमोटी कोटा में युप 'ए' के वर्ष 2001 में जो 180 पद थे, जो कि वर्ष 2007 में बढ़ाकर 411 कर दिए गए थे, वह कभी नहीं बढ़े होते. इसलिए रेलवे बोर्ड ने आरटीआई के माध्यम से चाही गई जानकारी को भी छिपाते या गोलमोल करते हुए प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में निर्णय लेकर गुमराह करने की धूर्ततापूर्ण कोशिश की है.

रेलवे ने ऑप्टिमाइजेशन के नियम से प्रमोटी अधिकारियों को लाभ पहुंचाने के लिए डीओपीटी से गुप्तचुप डी. ओ. लेटर सं. 3/19/2002-एफआईसी, दि. 21.05.2002 निकलवाया-

डीओपीटी के इस गुप्त पत्र के आधार पर रेलवे बोर्ड के अधिकारीगण भारत के तत्कालीन प्रधानमंत्री के दिशा-निर्देशों, वित्तमंत्री के वर्ष 2001 के बजट संकल्प तथा डीओपीटी के वर्ष 2001 के ओ.एम. के आदेशों को दरकिनार करते हुए प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में नियम बनाया. इसके लिए सर्वप्रथम प्रमोटी अधिकारियों के युप 'ए' के वार्षिक पदों को बढ़ाया गया. तत्पश्चात इसका फायदा उन्हें युप 'ए' की संयुक्त वरीयता क्रम में मिले, उसके लिए कोनोटेसन ऑफ पे की गलत गणना की गई.

लिए उसका अनुपालन नहीं किया गया.

भारत में तीन तरह की अखिल भारतीय सेवाओं के साथ-साथ 58 प्रकार की केंद्रीय युप 'ए' की सेवाएं हैं. इनमें से प्रत्येक सेवा में रिक्तिमैट रूल (भर्ती नियम) के हिसाब से सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच तय कोटा अलग-अलग है. जैसे रेलवे में सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच का कोटा 50:50% का है, तो किसी अन्य सर्विस (सेवा) में यह 75:25 का है. जबकि किसी सेवा में यह सिर्फ युपीएससी द्वारा सीधी भर्ती से ही अधिकारी लिए जाते हैं. ऐसे में डीओपीटी 3+58 युप 'ए' सर्विस के लिए अलग-अलग ओ.एम. कैसे जारी कर सकता है? इसीलिए डीओपीटी सभी सर्विस के लिए एक ही ओ.एम. जारी किया है और उसकी कॉपी (प्रति) सभी मंत्रालयों/विभागों को अनुपालन करने के लिए भेज देता है.

इसी प्रकार डीओपीटी ने प्रधानमंत्री के दिशा-निर्देशों को एक ही ओ.एम. के माध्यम से वर्ष 2001 में जारी किया था, जिसमें संयुक्त गणना के आधार पर बताया गया था कि कुल कैडर से प्रतिवर्ष लगभग 3% अधिकारी सेवानिवृत्त होते हैं. इसलिए इसको नई भर्ती से सिर्फ 1% तक सीमित करने का निर्देश जारी हुआ था. चूंकि रेलवे में 50:50 के अनुपात में रोटा-कोटा है, इसलिए दो तिहाई (2/3) की वार्षिक कटौती प्रमोटी



अधिकारियों तथा सीधी भर्ती वाले अधिकारियों के युप 'ए' के पदों पर करने के पश्चात ही प्रधानमंत्री के 2% सेंविंग का लक्ष्य प्राप्त किया जा सकता था. परंतु रेलवे बोर्ड ने प्रधानमंत्री के इस लक्ष्य को धाने के लिए ऐसा जानबूझकर नहीं किया. इस तरह रेलवे बोर्ड ने प्रधानमंत्री के निर्देश की अवहेलना की है.

यही नहीं, रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारियों ने प्रमोटी अधिकारियों के संयोजन के साथ मिलकर डीओपीटी से एक गुप्त डी. ओ. पत्र निकलवाकर प्रधानमंत्री के दिशा-निर्देशों को जानबूझकर दरकिनार किया. इसके साथ ही कैबिनेट की मंजूरी के बगैर ही रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2005, वर्ष 2006 और वर्ष 2007 में प्रति वर्ष प्रमोटी अधिकारियों के लिए युप 'ए' के कोटे में लगातार इजाफा भी किया गया. इससे यह स्पष्ट होता है कि प्रमोटी अधिकारियों को युप 'ए' के पदों का लाभ देने के लिए रेलवे बोर्ड के तत्कालीन संबंधित अधिकारी एक बहुत ही सोची-समझी रणनीति या साजिश के तहत प्रधानमंत्री के आदेशों की अवहेलना करते रहे. इसका सीधा-सीधा असर रेलवे के खजाने पर अरबों-खरबों के अतिरिक्त वार्षिक बोझ के रूप में पड़ा है.

सुप्रीम कोर्ट की संवैधानिक पीठ वर्ष 2013 में ही एम. सुधाकर राव बनाम गोविंद राव मामले में प्रमोशन के समय दिए जाने वाली एंटी डेटिंग सीनियरिटी को खत्म कर चुकी है-

सुप्रीम कोर्ट की संवैधानिक पीठ ने अपने निर्णय में स्पष्ट रूप से कहा है कि पूर्व सर्विस के सेवाकाल का अनुभव पदेनति के समय सिर्फ एलिजिबिलिटी क्राइटेरिया के निर्धारण में ही इस्तेमाल किया जाएगा तथा पूर्व की सर्विस के सेवाकाल का अनुभव पदेनति के समय इंटर-से-सीनियरिटी देने में उपयोग नहीं किया जाएगा. सुप्रीम कोर्ट ने एम. सुधाकर राव मामले की समीक्षा के दौरान यह पाया कि सुप्रीम कोर्ट के दो जजों की खंडपीठ ने कुल सात मामलों में निर्णय सुनाया है, जिसमें से तीन निर्णय एंटी डेटिंग सीनियरिटी के पक्ष में गए थे तथा चार निर्णयों में एंटी डेटिंग सीनियरिटी पर अंतिम गया था. इसलिए प्रमोशन के दौरान दी जाने वाली एंटी डेटिंग सीनियरिटी पर अंतिम निर्णय लेने के लिए सुप्रीम कोर्ट ने तीन जजों वाली संवैधानिक पीठ का गठन किया था. इस संवैधानिक पीठ ने एम. सुधाकर राव मामले में प्रमोशन के दौरान दी जाने वाली एंटी डेटिंग सीनियरिटी को गलत/अवैध करार दिया था. इसलिए वर्ष 2013 से एंटी डेटिंग सीनियरिटी का अन्वय हमेशा के लिए खत्म हो चुका है.

उल्लेखनीय है कि माननीय सुप्रीम कोर्ट का निर्णय भारत के सभी संस्थानों, सभी सरकारों और सभी नागरिकों पर न सिर्फ समान रूप से लागू होता है, बल्कि अंतिम माना जाता है. अतः ऐसी स्थिति में रेलवे बोर्ड यदि प्रमोटी अधिकारियों को युप 'ए' में प्रमोशन के दौरान इंटर-से-सीनियरिटी तय

(फिक्स) करते समय एंटी डेटिंग सीनियरिटी का लाभ देता है, तो यह सीधे-सीधे सुप्रीम कोर्ट की अवहेलना और उसके आदेश का उल्लंघन माना जाएगा. इसके लिए रेलवे बोर्ड के विरुद्ध सुप्रीम कोर्ट की अवमानना का मामला चलाया जाना चाहिए. जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा वर्तमान में भी विभागीय प्रमोटी अधिकारियों को युप 'ए' में प्रमोशन के दौरान पांच साल की एंटी डेटिंग सीनियरिटी का लाभ दिया जा रहा है, जो पूरी तरह से अवैध और नियम-कानून के विरुद्ध है.

वर्तमान में देश के नीति-नियंताओ द्वारा सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों में कार्यरत अधिकारियों/कर्मचारियों से वेतन के अनुरूप उत्पादकता की अपेक्षा की जा रही है. ऐसी स्थिति में भारत के सभी नागरिकों के साथ न्याय किया जा सके, इसके लिए सरकारी और प्राइवेट कर्मचारियों के बीच के वेतन की खाई को कम करने का प्रयास किया जा रहा है. परिणामस्वरूप सरकारी और अदालतें मिलकर सरकारी कर्मचारियों को आवश्यकता से अधिक मिल रही सुविधाओं की कतरक्यौत कर रही है. इसकी मुख्य वजह सरकारी खजाने पर बोझ कम करने का प्रयास है, जिससे बचे हुए धन का इस्तेमाल देश के विकास के लिए किया जा सके.

The latest rule position on this subject leaves no space for granting seniority on the basis of weightage of past service. Weightage for service in lower grade can be considered only for eligibility for promotion and not in assigning seniority with retrospective effect as per Hon'ble Supreme Court Judgment in M. Sudhakar Rao V/s Govinda Rao Civil Appeal Nos. 1712/1713 of 2002, by the decision of a three Judges bench of Hon'ble Supreme Court exercising Civil Appellate Jurisdiction on 03.07.2013. On the issue of assigning weightage for years of service rendered by an employee for the purpose of seniority in a grade Hon'ble Supreme Court after considering the Hon'ble Supreme court judgment in State of A. P. V/s K. S. Muralidhar (1992 SCR (1) 295 and various other judgments of Hon'ble Supreme Court on the issue of giving weightage of service in seniority to promotee officers, with retrospective effect have Concluded:
"For the reasons aforesaid, we see no occasion for interfering with the view taken by the High Court to the effect that the grant of retrospective seniority to Supervisors on their appointment as Junior Engineers violates Article 14 of the Constitution. The weightage of service given to the Supervisors can be taken advantage of only for the purpose of eligibility for promotion to the post of Assistant Engineer. The weightage cannot be utilized for obtaining retrospective seniority over and above the existing Junior Engineers."

Assigning of 5 years weightage in Seniority with retrospective effect thus violates the above decision of Hon'ble Supreme court in the matter.

आईआईएम वॉल्यूम-1 में दर्ज युप 'ए' अधिकारियों के जूनियर स्केल से सीनियर स्केल में पदेनति के नियम का जोनल रेलों द्वारा पालन नहीं किया जा रहा-

इंडियन रेलवे स्टैजिशनमेंट मैनुअल (आईआईएम) के वॉल्यूम-1 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि 'सीनियर स्केल के सभी पद युप 'ए' अधिकारियों के लिए बनाए गए हैं. इन पदों पर जोनल रेलवे द्वारा चार वर्ष की सेवा पूरी करने वाले युप 'ए' अधिकारियों को पदेनति दी जाएगी. यदि उसके बाद सीनियर स्केल के रिक्त पद बचते हैं, तो उन बचे हुए रिक्त पदों पर युप 'बी' विभागीय अधिकारियों को 'एडवांस' प्रमोशन दिया जाएगा तथा **शेष पेज 7 पर...**

पोस्ट बेसड रोस्टर सिस्टम मामले में सभी संवैधानिक आदेशों की अवहेलना...

पेज 6 का शेष... प्रत्येक वर्ष जोनल महाप्रबंधक द्वारा सीनियर स्केल के रिक्त पदों का मूल्यांकन करने के बाद ही एडहाक प्रमोशन पर विचार किया जाएगा। परंतु रेलवे बोर्ड की बदईतजामी अथवा नालायकी के कारण इस नियम का पालन किसी भी जोनल रेलवे में नहीं किया जा रहा है। इसी वजह से 4-5 साल की सेवा पूरी करने के बाद भी ग्रुप 'ए' अधिकारियों का प्रमोशन सीनियर स्केल में नहीं हो पा रहा है। जो कि रेलवे ऐक्ट के नियम के भी विपरीत है।

जोनल रेलों में ऐसा प्रचलन है कि जिसको सीनियर स्केल में एडहाक प्रमोशन मिल जाता है, उसका यह प्रमोशन अगले साल ही नहीं बल्कि सालों-साल भी जारी रखा जाता है। इसलिए सीनियर स्केल के एडहाक पदों पर वर्षों-वर्षों तक प्रमोशन जारी रखना रेलवे ऐक्ट में बनाए गए नियम के विरुद्ध है। यदि एडहाक पद प्राप्त करने वाले अधिकारियों को वापस (रिक्ट) करने में रेलवे बोर्ड को दया आती है अथवा उसकी व्यवहारिकता पर प्रश्न उठता हो, तो ऐसी दशा में रेलवे बोर्ड को कैबिनेट की अनुमति लेकर रेलवे ऐक्ट में ही संशोधन करा लेना चाहिए, परंतु जब तक रेलवे ऐक्ट में यह बदलाव नहीं किया जाता है, तब तक अनिवार्य रूप से जोनल महाप्रबंधक द्वारा सीनियर स्केल के पदों का वार्षिक मूल्यांकन करने के बाद ही एडहाक प्रमोशन दिया जाना चाहिए।

आने वाले समय में निम्न परिस्थितियां उत्पन्न हो सकती हैं-

1. फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) द्वारा एक तर्कसंगत मांग यह की जा सकती है कि डीओपीटी के नियम-निर्देश को गलत ढंग से अपनाए जाने पर सरकारी खजाने पर जो अतिरिक्त बोझ पड़ा है, उसकी भरपाई के लिए वर्तमान में सेवारत प्रमोटी अधिकारियों को मिला हुआ अधिक वेतन और पदोन्नति वापस ली जानी चाहिए। अर्थात् कोटे से अधिक प्रमोशन पाए हुए प्रमोटी अधिकारियों को रिक्ट बैक किया जाए, जिससे रिक्त होने वाले पदों पर सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों को पदोन्नत करके उनके साथ न्याय किया जा सके।
2. इसके विपरीत इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) द्वारा 'डेमेन कंट्रोल' के आधार पर एक व्यवहारिक समाधान की बात की जा सकती है। इसका कारण यह है कि वर्ष 2005 में आरटीआई ऐक्ट के आने से रेलवे बोर्ड की सारी ऑफिस नोटिस और तमाम सरकारी दस्तावेज, जिनके द्वारा घपलेबाजी की गई है, अब गंगाजाहिर हो चुके हैं। ऐसी स्थिति में इरपोफ के सामने मुख्य मुद्दा यह हो सकता है कि इस मामले में रेलवे बोर्ड द्वारा गठित की गई कमेटी को उन सब बातों पर राजी कर लेना थोड़ा आसान हो जाएगा, जिससे प्रमोटी अधिकारियों का कम से कम

नुकसान हो। इसलिए इरपोफ द्वारा ऊपर बताए गए डीओपीटी के वर्ष 1986 वाले ओ. एम. का हवाला देते हुए एक व्यवहारिक बदलाव का सुझाव दिया जा सकता है, क्योंकि तमाम मामलों में विभिन्न अदालतों के भी यही व्यवहारिक दिशा-निर्देश हैं कि स्थायी रूप से पदोन्नति पाने वाले अधिकारियों को रिक्ट बैक करने से परहेज किया जाए। इस मामले में इरपोफ चौतरफा घिर चुका है, इसलिए कमेटी के गठन की वैधानिकता को अदालत में चुनौती देने का शायद ही उसे कोई प्रतिफल नहीं मिल पाएगा।

DOPT on dated 07.02.1986 vide O.M.No. 35014/2/80-Estt(D) and on dated 03.07.1986 vide O.M. No. 22011/7/86-Estt(D) issued office memorandums in respect of consolidated instructions on inter-seeniority. Wherein under para 5 and para 2.4.4 of these OMs & it has been said, "With a view to curbing any tendency of under-reporting/suppressing the vacancies to be notified to the concerned authorities for direct recruitment, it is clarified that promotees will be treated as regular only to the extent to which direct recruitment vacancies are reported to the recruiting authorities on the basis of the quotas prescribed in the relevant recruitment rules. Excess promotees, if any, exceeding the share falling to the promotion quota based on the corresponding figure, notified for direct recruitment would be treated only as ad-hoc promotees."

3. रेलवे बोर्ड द्वारा गठित पांच सदस्यों वाली कमेटी के समक्ष डीओपीटी के वर्ष 1986 वाले ओ. एम. को लेकर एफआरओए और इरपोफ द्वारा दिए गए नियमों और दलीलों के आधार पर कुछ परिपक्व सुझाव दिए जा सकते हैं, जिसमें डीओपीटी के नियम और इरपोफ के 'डेमेन कंट्रोल' के बीच संतुलन बैठाते हुए कमेटी निम्नलिखित सुझाव दे सकती है-

- (क) वर्ष 2016-17 में होने वाली प्रमोटी अधिकारियों की डीपीसी पर तुरंत रोक लगा दी जाए।
- (ख) वर्ष 2001 से सीधी भर्ती वाले और प्रमोटी अधिकारियों के बीच 50:50 के अनुपात को कायम रखने के लिए सर्विस वाइज जितने सीधी भर्ती द्वारा अधिकारी प्रति वर्ष नियुक्त किए गए थे, उतनी ही संख्या में वरीयता के अनुसार प्रमोटी अधिकारियों की नई सूची जारी की जाए। यह प्रक्रिया वर्ष 2001 से वर्ष 2015 तक दोहराई जाए तथा वर्ष 2001 से वर्ष 2015 तक की एक संयुक्त वरीयता सूची के आधार पर इंटर-से-सीनियरिटी तय की जाए। तत्पश्चात् कोटे से अधिक प्रमोशन पाए हुए प्रमोटी अधिकारियों को आने वाले वर्षों में प्रमोटी कोटा के अनुरूप उनका एडजस्टमेंट किया जाए। यह प्रक्रिया तब तक जारी रहे, जब तक कि वर्ष 2001 से बिगड़ा हुआ अनुपात दुरुस्त होकर 50:50 के अनुपात में न आ जाए। इसके बाद 50:50 के अनुपात में

कोटे का लक्ष्य पूरा हो जाने के पश्चात् ही प्रमोटी अधिकारियों के लिए नई डीपीसी का गठन किया जाए।

- (ग) डीओपीटी के पोस्ट बेसड रोस्टर सिस्टम पर दिशा-निर्देश, रोटा-कोटा पर से तुरंत हटाते हुए एससी/एसटी/ओबीसी के आरक्षण पर लागू किया जाए। तत्पश्चात् रेलवे में ग्रुप 'बी' के जितने पद वर्ष 1995 से वर्ष 1997 तक थे, उनको पुनः यथास्थिति में लाया जाए। इसके लिए सेवानिवृत्त होने से रिक्त हुए ग्रुप 'बी' के पदों पर कोई नियुक्ति नहीं की जाए, यह सिलसिला तब तक जारी रखा जाए, जब तक कि ग्रुप 'बी' के पदों की वर्ष 1995 वाली स्थिति न बन जाए।
- (घ) डीओपीटी के वर्ष 2007 के ओ. एम., जिसमें सुप्रीम कोर्ट ने डॉ. आर. एन. भटनागर मामले में निर्णय दिया था, को रेलवे में तुरंत लागू किया जाए तथा प्रत्येक वर्ष ग्रुप 'ए' के रिक्त पदों का मूल्यांकन करने के बाद ही यूपीएससी को इंस्टेंट भेजे जाने के लिए दिशा-निर्देश जारी किया जाए।
- (च) सुप्रीम कोर्ट द्वारा एम. सुधाकर राव बनाम गोविंद राव मामले में दिए गए निर्णय को यथाशीघ्र रेलवे में लागू करने का प्रावधान किया जाए।
- (च) जोनल रेलों को यह स्पष्ट निर्देश दिया जाए कि प्रति वर्ष सीनियर स्केल के पदों का मूल्यांकन करने के बाद ही एडहाक सीनियर स्केल के पदों पर पदोन्नतियां की जानी चाहिए।

सरकारी कर्मचारियों को दिग्भ्रमित कर रही...

पेज 1 का शेष... डॉ. एम राघवैया का. एनएफआईआर द्वारा जारी की गई एक विज्ञप्ति में डॉ. राघवैया ने कहा कि एक तरफ सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों को सरकार ने गलत तरीके से स्वीकार किया है, तो दूसरी तरफ मीडिया के माध्यम से गलत जानकारी प्रसारित करवाकर केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को सरकार द्वारा गुमराह किया जा रहा है। उन्होंने कहा कि उक्त एमएसीपी स्कीम 1 सितंबर 2008 से चलन में है, यह स्कीम कर्तई नई नहीं है, जैसा कि सरकार दावा कर रही है।

डॉ. राघवैया ने कहा कि केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिए सातवें केंद्रीय वेतन आयोग द्वारा की गई एमएसीपीएस से संबंधित सिफारिशों को स्वीकार करते समय सरकार 17 जुलाई 2012 को जेसीएम (स्टाफ साइड) के साथ और 27 जुलाई 2012 को नेशनल एडवाइजरी कमेटी की जॉइंट कमेटी के साथ हुए दो समझौतों (एग्रीमेंट्स) की पूरी तरह से अनदेखी कर रही है, जिसमें यह तय किया गया/समझौता हुआ था कि छठवें वेतन आयोग द्वारा सिफारिश किए गए 'वेरी गुड' के बेंचमार्क के बजाय पहले से हुई भिन्नियों को सेलेक्शन/नॉन-सेलेक्शन/फिटनेस के समान बेंचमार्क को बरकरार रखते हुए प्रमोशन के माध्यम से भरा जाएगा। इसी के बाद डीओपीटी ने 1 नवंबर 2010 और 4 अक्टूबर 2012 को केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को एमएसीपी दिए जाने के संबंध में उक्त दोनों ऑफिस मेमोरेण्डम जारी किए थे। एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. राघवैया ने कहा कि सरकार ने एक बार फिर से वादाखिलाफी करते हुए केंद्रीय कर्मचारियों को एमएसीपी स्कीम के तहत वित्तीय उन्नयन देने हेतु सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों को स्वीकार करते समय 'वेरी गुड' के बेंचमार्क को पुनः सामने लाकर यू-टर्न ले लिया है। उन्होंने कहा कि यह विवादग्रस्त वित्तीय उन्नयन का लाभ देने से पहले सरकार ने जेसीएम (स्टाफ साइड) से बात करना भी जरूरी नहीं समझा, जबकि जेसीएम का गठन केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के हितों का ख्याल रखने और उसके लिए सरकार से बातचीत करने के लिए ही किया है। उन्होंने कहा कि इस मामले में सरकार द्वारा उठाया गया कदम पूरी तरह से अनुचित है। डॉ. राघवैया ने कहा कि एनएफआईआर इसका भरपूर विरोध करती है और इस मामले में फेडरेशन ने कैबिनेट सेक्रेटरी को 2 अगस्त एवं 23 अगस्त 2016 को दो पत्र लिखकर पहले ही अवगत करा चुकी है, जिनमें जेसीएम एवं नेशनल एडवाइजरी कमेटी को सूचित हुए समझौतों का भी पूरा उल्लेख किया गया था। उन्होंने मांग की है कि 1 नवंबर 2010 और 4 अक्टूबर 2012 को हुए दोनों समझौतों (निर्णयों) को, उनमें बिना किसी प्रकार का फेरबदल किए, पुनर्स्थापित (रिस्टोर) किया जाना चाहिए। डॉ. राघवैया ने उम्मीद जाहिर की है कि सरकार उपरोक्त तमाम बिंदुओं पर गंभीरतापूर्वक विचार करते हुए अपनी गलती को यथासंभव जल्दी से जल्दी सुधारेगी और सरकारी कर्मचारियों के हितों में जेसीएम के साथ हुए समझौतों के अनुरूप उपयुक्त दिशा-निर्देश जारी करेगी।

रेल मंत्रालय को नहीं है रेलकर्मियों के हितों और कल्याण की कोई चिंता

■ डीओपीटी के स्पष्टीकरण के छह महीने बाद भी एमएसीपीएस लागू नहीं किया ■ रेलवे के संगठन नहीं ले रहे हैं डीओपीटी के स्पष्टीकरण को लागू कराने में रुचि

नई दिल्ली : सरकारी नीतियों के मामले में अभिव्यक्ति की आजादी पर वर्तमान केंद्र सरकार की बंदरखुड़की के सामने सरकारी कर्मचारियों के लगभग सभी मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों की घिग्धी बंधी हुई है। ऐसे में सरकारी अधिकारियों की मनमानी और ज्यादा बढ़ गई है। इसका ताजा उदाहरण यह है कि मॉडिफाइड एप्रॉयड कैरियर प्रोग्रेशन स्कीम (एमएसीपीएस) के मामले में कोलकाता कैट द्वारा 28 अप्रैल 2016 को दिया गया आदेश अब तक लागू नहीं किया जा सका है। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने इस मामले में अपने हिस से बला टालने के लिए एमएसीपीएस पर स्पष्टीकरण हेतु इसे डीओपीटी को अग्रसारित कर दिया। डीओपीटी ने 17 मई 2016 को रेल मंत्रालय सहित केंद्र सरकार के सभी मंत्रालयों को इस पर अपना स्पष्टीकरण भेज दिया था। तथापि, रेल मंत्रालय ने करीब छह महीने बीत जाने के बाद भी उक्त आदेश को लागू नहीं किया है। इससे रेलकर्मियों को वित्तीय हानि सहित पदोन्नतियों में मिलने वाले लाभ से भी वंचित होना पड़ रहा है।

डीओपीटी ने कोलकाता कैट द्वारा 28 अप्रैल 2016 को दिए गए निर्णय पर

निम्नलिखित स्पष्टीकरण दिया था..

Sub: References/Representations/Court Cases in various Ministries/Departments/Organisations for grant of MACPS benefits in the Promotional hierarchy reg.

"In continuation of Department of Personnel and Training's earlier O. M. of even no. dated 20.01.2016 and dated 01.03.2016 on the above mentioned subject, the undersigned is directed to forward a copy of the decision dated 28.04.2016 of Hon'ble CAT, Calcutta bench in O. A. No. 351/00195/2014 filed by S. H. K. Murli & others V/s. U.O.J. & Others whereby the demand of the applicant for MACPS in promotional hierarchy has been dismissed, for necessary action and compliance. The Hon'ble Tribunal in the aforesaid decision dated 28.04.2016 has held that the MACP benefit would be given in the hierarchy of next higher Grade Pay and not in Grade Pay of promotional hierarchy which will be payable on actual promotion."

(DOPT Office Memorandum No. 22034/04/2013-Estt.(D), Dtd. 17.05.2016)

यही नहीं, डीओपीटी ने उपरोक्त स्पष्टीकरण के साथ ही सभी केंद्रीय मंत्रालयों से यह भी कहा था कि वे इस स्पष्टीकरण को अपनी-अपनी वेबसाइट्स पर अपलोड करके इसका ज्यादा से ज्यादा प्रचार-प्रसार भी करें। इसके बावजूद रेल मंत्रालय सहित किसी भी मंत्रालय ने अब तक डीओपीटी के उक्त स्पष्टीकरण को न तो अपनी वेबसाइट्स पर अपलोड किया है, और न ही इस स्पष्टीकरण के साथ इसका कोई लाभ रेलकर्मियों सहित केंद्र सरकार के अन्य कर्मचारियों को दिया गया है। जहां तक रेल मंत्रालय की बात है, तो बताया जाता है रेलवे बोर्ड इस आदेश के अनुसार रेलवे के रनिंग स्टाफ को समान ग्रेड-पे में एक

इंफ्रीमेंट जोड़कर देने की बात कर रहा है, जबकि एएसएम, जेई, एसई को नेक्स्ट हायर ग्रेड-पे देने की तैयारी कर रहा है। कैट के निर्णय और डीओपीटी के स्पष्टीकरण से रेलवे की कई अन्य कैटेगरी को भी इसका पर्याप्त लाभ मिलने वाला है। इसी बात पर रेलवे बोर्ड ने डीओपीटी से स्पष्टीकरण मांगा था।

नाम न उजागर करने की शर्त पर मध्य रेलवे की एक रनिंग ब्रांच के चेयरमैन का कहना है कि 'डीओपीटी का स्पष्टीकरण रेलकर्मियों के फेवर में आया है, इसलिए रेलवे बोर्ड उक्त आदेश को लागू करने में हीलाहवाली कर रहा है। उक्त चेयरमैन का यह भी कहना है कि 'चूंकि डीओपीटी के उपरोक्त स्पष्टीकरण से रेलवे के रनिंग स्टाफ को ज्यादा फायदा मिलने वाला है, इसलिए रेलवे के दोनों मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों का शीर्ष नेतृत्व भी चुप्पी साधे बैठा हुआ है।' उनका कहना है कि 'उन्होंने इस संबंध में कई बार दोनों संगठनों के शीर्ष नेतृत्व से चर्चा की है, परंतु दोनों संगठनों ने अब तक इस मामले पर न तो कोई संज्ञान लिया और न ही कोई रुचि नहीं दिखाई है।' उन्होंने यह भी बताया कि उनकी जानकारी के अनुसार दोनों मान्यताप्राप्त संगठनों द्वारा डीओपीटी के उक्त स्पष्टीकरण के साथ कोलकाता कैट के उपरोक्त निर्णय को लागू किए जाने के संबंध में अब तक रेलवे बोर्ड को एक भी पत्र नहीं लिखा गया है। उनका कहना है कि रेलवे बोर्ड को उक्त निर्णय अविलंब लागू करना चाहिए, अन्यथा इसके लिए रनिंग स्टाफ को कोई कड़ा कदम उठाने के लिए मजबूर होना पड़ सकता है।

सरकारी
आदेश की
अनदेखी

रेलवे में अधिकारी पदों का घोटाला

सुरेश त्रिपाठी

सीधी भर्ती ग्रुप 'ए' अधिकारियों और ग्रुप 'बी' विभागीय प्रमोटी अधिकारियों के बीच ग्रुप 'ए' के पदों को लेकर चल रही खींचतान और विगत में रेलवे बोर्ड द्वारा पक्षपातपूर्ण तरीके से ग्रुप 'बी' अधिकारियों को पांच साल की एंटी डेटिंग सीनियरिटी का लाभ दिए जाने को लेकर सीधी भर्ती ग्रुप 'ए' अधिकारियों में व्याप्त भारी असंतोष को देखते हुए रेलवे बोर्ड ने एक पांच सदस्यीय एक्सपर्ट कमेटी (रे.बो.पत्रांक ईआरबी-1/2016/23/53, दि.04.10.2016) का गठन किया है। यह एक्सपर्ट कमेटी सातवें वेतन आयोग की रिपोर्ट में रेलवे बोर्ड के 1. जाईंट सेक्रेटरी (स्टैब्लिशमेंट-2), कन्वेनर, 2. एजीक्यूटिव डायरेक्टर (ई/जीसी), सदस्य, 3. एजीक्यूटिव डायरेक्टर (ई/आईआर) सदस्य, 4. एजीक्यूटिव डायरेक्टर (फाइनेंस/ई) सदस्य, 5. डिप्टी लीगल एडवाइजर, सदस्य, शामिल हैं। इस कमेटी को मुख्यतः कोनोटेसन नियम पर आधारित ग्रेड 'ए' में इंडक्रेड प्रमोटी अधिकारियों की वरिष्ठता सुनिश्चित करने तथा दोनों अधिकारी संगठनों (एफआरओए एवं इरपोफ) के साथ बातचीत करके इंटर-से-सीनियरिटी का पूरा मामला हल करने सहित तमाम अदालतों द्वारा दिए गए निर्णयों का अध्ययन करके समुचित अंतिम निष्कर्ष सुझाने की जिम्मेदारी सौंपी गई है।

सातवें वेतन आयोग की रिपोर्ट में कहा गया है कि रेलवे में विगत कुछ वर्षों के दौरान रिक्तियों से अधिक ग्रुप 'ए' के पदों पर ग्रुप 'बी' विभागीय प्रमोटी अधिकारियों की पदोन्नति की गई है। इस विवर्णित पर फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) ने अनेकों ज्ञापन रेलमंत्री और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) को दिए हैं। एफआरओए द्वारा इन ज्ञापनों में सीधा-सीधा यह आरोप लगाया गया है कि रेलवे बोर्ड द्वारा प्रमोटी अधिकारियों के प्रमोशन के लिए ग्रुप 'ए' के पदों को परिकल्पित रूप से बढ़ाया गया। इसकी वजह से और प्रमोशन के दौरान 5 वर्ष की एंटी डेटिंग वाले नियम के कारण भारी संख्या में प्रमोटी अधिकारी ग्रुप 'ए' में संयुक्त वरीयता सूची में काफी ऊपर पहुंच गए हैं। इससे सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों और प्रमोटी अधिकारियों के बीच स्थापित 1:1 के अनुपात के कोटे का अपराधिक उल्लंघन हुआ है। इस वजह से रेलवे पर अरबों रुपए का अतिरिक्त बोझ भी पड़ा है।

इस पूरे विवाद का मूल कारण वर्ष 2001 में जारी हुआ डीओपीटी का वह ऑफिस मेमोरेंडम (No. 2/8/2001/PIC, Dated 16.05.2001) है, जिसको बाजपेयी सरकार के निर्देश पर निर्गत किया गया था। वर्ष 2001 के बजट भाषण में तत्कालीन वित्तमंत्री ने कहा था कि प्रधानमंत्री ने अगले पांच सालों में सरकारी

कार्यालयों में मौजूद कुल सिविलियन पदों में से 10% पद कम करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए प्रत्येक वर्ष कुल कैडर स्ट्रेंथ का 2% कम करने का प्रस्ताव रखा गया था। परिणामस्वरूप वर्ष 2001 में सरकार के दिशा-निर्देशों पर डीओपीटी ने एक ओएम जारी किया, जिसमें यह कहा गया कि एक अनुमान के तहत सभी केंद्रीय मंत्रालयों/विभागों के प्रत्येक कैडर में प्रति वर्ष लगभग 3% सरकारी कर्मचारी सेवानिवृत्त होते हैं। इसलिए प्रधानमंत्री के 2% सेविंग के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सभी केंद्रीय सरकारी विभागों में नई वार्षिक नियुक्तियों को कुल कैडर स्ट्रेंथ का 1% तक सीमित करना होगा। अर्थात् कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति से पैदा होने वाली कुल कैडर स्ट्रेंथ के 3% वार्षिक रिक्त पदों में से सिर्फ 1% पद ही भरें जाएंगे। इस प्रकार पैदा होने वाले रिक्त पदों का सिर्फ 1/3 (एक तिहाई) ही रिक्तमेंट से भरा जाएगा। बाकी बचे 2/3 (दो तिहाई) पद समाप्त कर दिए जाएंगे। इस तरह प्रत्येक वर्ष 2% के हिसाब से अगले 5 सालों में कुल कैडर स्ट्रेंथ के 10% पद खत्म कर दिए जाएंगे। परंतु डीओपीटी ने इस नियम को वर्ष 2005 से बढ़ाकर वर्ष 2009 तक कर दिया था। पदों के बंदरबांट की सारी घपलेबाजी यहीं शुरू हुई थी।

उल्लेखनीय है कि ऑफ्टिमाइजेशन का यह नियम वर्ष 2001 से 2009 तक रेलवे को छोड़कर भारत सरकार के बाकी सभी मंत्रालयों/विभागों में लागू हुआ था। इसके फलस्वरूप बाकी सभी मंत्रालयों में 2% की वार्षिक कटौती के हिसाब से कुल कैडर स्ट्रेंथ में 18% की कमी हुई थी। डीओपीटी के इस नियम के अनुसार वर्ष 2001 में किसी भी मंत्रालय में जितनी भी अधिकारियों और कर्मचारियों की संख्या थी, वह वर्ष 2009 में घटकर अपनी मूल संख्या की 82% रह गई थी। मगर रेल मंत्रालय में यह संख्या घटने के बजाय बढ़ गई थी, जो कि आज भी ज्यों की त्यों चल रही है। यही वजह है कि रेलवे में अधिकारियों की संख्या घटने के बजाय बढ़ी है, जबकि तत्कालीन रेलमंत्री नीतीश कुमार ने सात नए जनों को बनाए जाने के समय संसद में इस बात की घोषणा की थी कि नए जनों की स्थापना पर भी रेलवे में अधिकारियों की संख्या में कोई वृद्धि नहीं होगी।

ज्ञातव्य है कि डीओपीटी के ऑफ्टिमाइजेशन का यह नियम रेलवे में भी लागू किया गया था। रेलवे की आठ आर्गनाइज्ड सर्विसेज में ग्रुप 'ए' अधिकारियों के मंजूर पदों की संख्या (रेवेन्यू+वर्कचार्ज) कुल मिलाकर लगभग 10 हजार है। सरकार की गणना के अनुसार प्रत्येक कैडर में कुल कैडर स्ट्रेंथ के लगभग 3% अधिकारी/कर्मचारी प्रतिवर्ष सेवानिवृत्त होते हैं। रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2001 में आठ आर्गनाइज्ड सर्विसेज के ग्रुप 'ए' के पदों पर वार्षिक भर्ती 360 तय की थी। चूंकि रेलवे में ग्रुप 'ए' में एंटी लेवल के कुल पदों को 50:50 के अनुपात में बांटकर, एक भाग में यूपीएससी से सीधी भर्ती द्वारा अधिकारी नियुक्त किए जाते हैं, तथा दूसरा 50% भाग

- सातवें वेतन आयोग की सिफारिश पर रेलवे बोर्ड ने गठित की एक्सपर्ट कमेटी
- रेलवे बोर्ड पर डीओपीटी के नियमों को पक्षपातपूर्ण ढंग से लागू करने का आरोप
- भारी संख्या में प्रमोटी अधिकारियों को ग्रुप 'ए' के पदों पर प्रमोशन देने का मामला
- वर्ष 2001-09 के दरम्यान कैबिनेट की मंजूरी के बिना ग्रुप 'ए' जेटीएस का बढ़ाया कोटा
- रेलवे में प्रमोशन के दौरान वर्तमान कोनोटेसन वाले विविध नियम की प्रामाणिकता संदिग्ध
- रे.बो. ने 9 वर्षों में ग्रुप 'ए' के लिए 919 तथा ग्रुप 'बी' के लिए 2988 पदों का इंडेंट भेजा
- गलत गणना के आधार पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों को दिया एंटी डेटिंग सीनियरिटी का लाभ
- कमेटी द्वारा ग्रुप 'ए' एवं 'बी' अधिकारियों की तय कोटे और वरीयता पर की जाएगी समीक्षा
- रेल राजस्व को हुआ अरबों रुपए का नुकसान, कमेटी दो महीनों में सौंपेगी अपनी जांच रिपोर्ट

आंतरिक (विभागीय) प्रमोशन से भरा जाता है। इस 50-50% कोटे के नियम के आधार पर वर्ष 2001 में ग्रुप 'ए' के एंटी लेवल के 360 पदों में से 180 पद सीधी भर्ती तथा बचे हुए 180 पद विभागीय प्रमोशन से भरा जाना तय किया गया था।

रेलवे ने डीओपीटी के ऑफ्टिमाइजेशन के नियम की गलत ढंग से व्याख्या कर प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में निर्णय लिया। जबकि डीओपीटी का वर्ष 2001 का ओएम कुल चार बातें कहता है:-

1. प्रत्येक वर्ष में कुल कैडर प्रतिशत के सिर्फ 1% पदों पर नई नियुक्ति होगी। अनुमानतः प्रत्येक वर्ष 3% पद रिक्त होते हैं, उनमें से सिर्फ 1% पदों को ही भरा जाएगा। अतः रिक्त पदों के सिर्फ 1/3 (एक तिहाई) पद ही प्रत्येक वर्ष भर जाएंगे।
 2. प्रत्येक वर्ष कुल कैडर स्ट्रेंथ में से 2% पद खत्म कर दिए जाएंगे। अर्थात् प्रत्येक वर्ष 3% में से 2% पद खत्म हो जाएंगे। यानि रिक्त पदों के दो तिहाई (2/3) पदों पर कोई भर्ती नहीं होगी। अर्थात् प्रत्येक वर्ष कुल कैडर स्ट्रेंथ में से 2% पद कम होते चले जाएंगे।
 3. यह नियम, नई और सीधी भर्ती दोनों पर मान्य होगा।
 4. अन्य प्रमोशन रिक्तमेंट रूल के हिसाब से होते रहेंगे।
- रेलवे बोर्ड ने चालाकी से अथवा किसी निहितस्वार्थवश ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में फैसला लेते हुए ऊपर बनाए गए नियमों में से सिर्फ नियम नं. 3 को ही अपनाया। परंतु तिकड़मबाजी या आपसी मिलीभगत से रेलवे बोर्ड ने सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' के पदों के कोटे

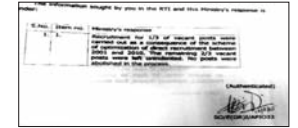
को एक तिहाई (1/3) तक सीमित कर दिया। अर्थात् सीधी भर्ती के 180 पदों को कम करके 60 कर दिया, जबकि प्रमोटी कोटे के ग्रुप 'ए' के 180 पदों को न सिर्फ यथावत रखा, बल्कि उन्हें इसी के अनुरूप भरा भी गया। परिणामस्वरूप प्रत्येक वर्ष सीधी वार्षिक भर्ती से 60 तथा प्रमोटी कोटे से 180 ग्रुप 'ए' अधिकारी आने लगे। यानि 360 वार्षिक पदों को घटाकर 60+180=240 कर दिया गया। फलस्वरूप 2% पद कम करने के बजाय रेलवे ने 1% ग्रुप 'ए' के पदों पर भर्ती ही नहीं की।

इस प्रकार का पक्षपातपूर्ण नियम अपनाए जाने से रेलवे बोर्ड ने सरकार के कई नियमों का एक साथ उल्लंघन किया। जो इस प्रकार हैं:-

1. सरकार के 2% सेविंग करने वाले नियम को दरकिनार करते हुए रेलवे बोर्ड ने सिर्फ 1% की वार्षिक सेविंग की।
2. सीधी भर्ती और विभागीय (प्रमोटी) अधिकारियों के बीच का अनुपात किसी भी सर्विस का बुनियादी ढांचा होता है और सुप्रिम कोर्ट के निर्णय के अनुसार यह रोटा-कोटा इसका एक बेसिक स्ट्रक्चर है तथा इसका किसी भी परिस्थिति में उल्लंघन नहीं किया जा सकता। परंतु रेलवे बोर्ड ने 50:50 के अनुपात का पक्षपातपूर्ण उल्लंघन किया है। इसमें भ्रष्टाचार की गंध आ रही है।
3. डीओपीटी के रिक्तमेंट रूल के अनुसार आर्गनाइज्ड सर्विस वह होती है, जिसमें ग्रुप 'ए' श्रेणी के रिक्त पदों के न्यूनतम 50% पद सीधी भर्ती से भरे जा रहे हों। परंतु रेलवे बोर्ड ने 8 आर्गनाइज्ड सर्विसेज की ग्रुप 'ए' श्रेणी में भर्ती के दौरान न सिर्फ डीओपीटी के उक्त नियम को दरकिनार कर दिया, बल्कि 50:50 के अनुपात (मूल धारणा) को ही खत्म कर दिया।

4. आरटीआई से प्राप्त ताजा जानकारी में रेलवे बोर्ड ने बताया है कि ऑफ्टिमाइजेशन पीरियड (वर्ष 2001-2009) के दौरान रेलवे में कोई भी ग्रुप 'ए' का पद खत्म नहीं किया गया। जबकि उक्त 9 वर्षों तक चलने वाले इस नियम की वजह से कुल 18% पद खत्म कर दिए जाने थे। परंतु रेलवे बोर्ड ने ऐसा नहीं किया। इसका मतलब यह है कि रेलवे बोर्ड ने सरकार के आदेशों का भी उल्लंघन किया। रेलवे ने यह भी बताया है कि सीधी भर्ती वाले रिक्त पदों पर सिर्फ एक तिहाई भर्ती ही की गई है। इससे स्पष्ट होता है कि रेलवे ने सीधी भर्ती वाले कोटे से बचे दो तिहाई खाली पद यानि 18% पदों को प्रमोटी कोटे की तरफ डाइवर्ट करके ग्रुप 'ए' के सभी पदों को प्रमोटी अधिकारियों से भर दिया। जाहिर है कि रेलवे बोर्ड द्वारा सरकार के निर्णयों और निर्देशों को दरकिनार करते हुए प्रमोटी अधिकारियों के पक्ष में निर्णय लिया जाना और उन्हें अनावश्यक लाभ पहुंचाना न सिर्फ एक सोची-समझी साजिश है, बल्कि यह भीषण अपराधिक षड्यंत्र का हिस्सा भी है।

ऑफ्टिमाइजेशन (अनुकूलन) नियम की आड़ में रेलवे बोर्ड ने हाईपोथेटिकल (काल्पनिक) रूप से बढ़ाया ग्रुप 'ए' का कोटा



डीओपीटी की ऑफ्टिमाइजेशन पालिसी का अधिक से अधिक फायदा प्रमोटी अधिकारियों को देने के चक्कर में रेलवे बोर्ड ने अनेकों निर्णय लिए, जो निम्न प्रकार हैं:-

1. कैबिनेट की मंजूरी लिए बिना ही रेलवे बोर्ड ने ग्रुप 'ए' में वार्षिक भर्ती का कोटा 360 पद से बढ़ाकर 822 कर दिया, जो कि रेलवे के कुल ग्रुप 'ए' के स्वीकृत पदों का लगभग 10% होता है। अर्थात् पूरे ग्रुप 'ए' कैडर के 3% अधिकारी प्रतिवर्ष सेवानिवृत्त होते हैं, परंतु इन 3% रिक्त पदों को भरने के बजाय अब 10% अधिक ग्रुप 'ए' अधिकारी बनाए जाने लगे। यह वह समय था, जब एनडीए सरकार की वार्षिक 2% पद कम किए जाने की ऑफ्टिमाइजेशन पालिसी लागू थी।

इसका सीधा-सीधा फायदा रेलवे के विभागीय प्रमोटी अधिकारियों को मिला। कुल 822 का 50% यानि 411 ग्रुप 'ए' पदों पर प्रमोटी अधिकारी प्रत्येक वर्ष प्रमोटी किए जाने लगे। बचे हुए 50% कोटे, यानि 411 के एक तिहाई (1/3) भाग पर ही यूपीएससी से सीधी भर्ती की गई। यानि 411 का 1/3 लगभग 140 अधिकारी ही ग्रुप 'ए' के पदों पर सीधी भर्ती से लिए गए। ऐसा करने से प्रत्येक वर्ष लगभग 140 ग्रुप 'ए' अधिकारी यूपीएससी से सीधी भर्ती के माध्यम से लिए गए, जबकि प्रमोटी कोटे से 411 ग्रुप 'ए' अधिकारी बनते गए। इस तरह 50:50 कोटे के नियम का पूरी तरह से उल्लंघन किया गया।

In spite of the continuation of downsizing policy, Railway Board prepared a proposal for cadre review. In that proposal, Railway Board used the data of old cadre strength 250 of year 1997 to 2000 in place of current cadre strength of 180 because it was greater than the present one. And at the time of cadre strength calculation, Railway Board took 4 years (Exam year from 1997 to 2000) data for DR (Direct Recruits) quota along with one year (Exam year 2000) data of promotee quota to prepare the final indent. That means ratio between DR & PQ was fixed at 4:1 wrongly.

To justify above ratio, Railway Board said "As direct recruits take 4 years to leave junior scale while in respect of group 'B' officers it can be taken as maximum of one year."

This logic of taking four batches of DR while calculating the JTS (junior time scale) cadre strength was completely wrong and against the norms of Railway Board as well as guidelines of DOP&T. Because as per DOP&T's norms the Probationary reserve posts has been separately allocated to Ministries/Departments & Railways is one of the ministry where probationary reserve posts has been provided.

However, Railway Board added one and half years of probationary period while changing the ratio

शेष पेज 9 पर...

from 3:1 to

रेलवे में अधिकारी पदों का भारी घोटाला...

पेज 9 का शेष...

4. रिक्त स्थानों से अधिक ग्रुप 'ए' के पदों पर भर्ती करने से रेलवे में उच्च पदों पर बैठे अधिकारियों के भविष्य पर भी संकट मंडरा रहा है. वर्ष 2007 से प्रतिवर्ष लगभग पूरे कैडर स्ट्रेंथ के करीब 10% पदों पर ग्रुप 'ए' के अधिकारी लिए जाते रहे हैं, वह भी बिना रिक्त पदों की गणना किए, जिससे प्रत्येक स्तर पर 'स्टेगनेशन' (गतिरोध) पैदा हो गया है. वित्त मंत्रालय ने भी अब कैडर रिस्ट्रक्चरिंग करने से उम्माद कर दिया है. यह तो अब सर्वविदित ही है कि इतने अधिक अधिकारियों का वेतन देने की वजह से रेलवे दिवालिया हो गई है. यह भी सर्वविदित है कि रेलवे की सभी सेवाओं (सर्विसेज) की अंतिम कैडर रिस्ट्रक्चरिंग वर्ष 2003-05 के दरम्यान हुई थी. अब लगभग 13 वर्ष बीत जाने के बाद भी अगली कैडर रिस्ट्रक्चरिंग का फिलहाल कहीं कोई अंता-पता नहीं है. इसका सीधा प्रभाव उच्च पदों पर आसीन रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों की पदोन्नति पर भी पड़ रहा है.

5. यदि रेलवे यह दलील देती है कि

Year of Service	Basic Pay	Grade Pay	Pay	Remarks
Initial	15600	5400	21000	
After 1 year	16230	5400	21630	3 % Annual increment on pay
After 2 Years	16880	5400	22280	3 % Annual increment on pay
After 3 years	17550	5400	22950	3 % Annual increment on pay
After 4 years	18950	6600	25550	After 4 years, Group "A" officer gets Senior Time Scale with 6600 Grade Pay in the same Pay Band
5th year	19720	6600	26320	3 % Annual increment on pay

रेलवे में नए-नए प्रोजेक्ट्स आ गए थे, जिसकी वजह से ग्रुप 'ए' के पदों को बढ़ाया गया था. उसकी यह दलील भी सीधे-सीधे किसी के भी गले नहीं उतरेगी, क्योंकि डीओपीटी की ऑटोमाइजेशन पालिसी में यह साफ-साफ लिखा था कि सुरक्षा (सिक्योरिटी) और परिचालन (ऑपरेशन) को ध्यान में रखते हुए, मंत्रालय/विभाग, डीओपीटी से संपर्क/सलाह करने के बाद इस नियम से छूट ले सकते हैं. रेलवे भी 'ऑपरेशन' से ही संबंधित एक मंत्रालय है. अतः रेलवे बोर्ड को भी डीओपीटी से नए-नए प्रोजेक्ट्स का हवाला देते हुए रेलवे को

इस नियम से बाहर रखने का आग्रह करना चाहिए था. परंतु रेलवे बोर्ड ने ऐसा नहीं किया और प्रमोटी अधिकारियों को अतिरिक्त लाभ पहुंचाने अथवा उनसे अतिरिक्त लाभ पाने के चक्कर में वर्षों पुरानी रेलवे विरासत को न सिर्फ नेस्तनाबूद करने की राह पकड़ी, बल्कि इस प्रकार से देश के लोगों की गाढ़ी कमाई के करोड़ों/अरबों रुपए की सरकारी रेवेन्यू को पलौता भी लगाया.

अब प्रश्न यह उठता है कि इस एक्सपर्ट कमेटी द्वारा क्या-क्या सुझाव दिए जा सकते हैं, जिससे कि रेल मंत्रालय की किरकरी

Please refer to your RTI Application dated 03.09.16 (received online in this Division on 03.09.16) regarding cadre review of 8 organized services of Indian Railway. The point wise reply is as under:

Point 1: The last cadre review of eight services of Railways was done as follows:

SERVICE	YEAR
IRPS	2007
IRTS	2006
IRSB	2004
IRSBME	2003
IRSEE	2003
IRSE	2004
IRAS	2006
IRSE	2006

Point 2: The total cadre strength (Revenue + Work charge) of eight services of Railways as provided by MoR is as follows:

SERVICE	R + W	TOTAL
IRPS	323 + 206	529
IRTS	866 + 310	1176
IRSB	380 + 360	740
IRSBME	1053 + 394	1446
IRSEE	708 + 486	1194
IRSE	471 + 667	1138
IRAS	389 + 977	1366
IRSE	761 + 1898	2566

होने से बच सके? इस कमेटी में मौजूद सभी पांचों अधिकारी अपने-अपने क्षेत्र के विशेषज्ञ हैं. उम्मीद की जानी चाहिए कि रेलवे के भविष्य को ध्यान में रखते हुए स्पष्ट और निष्पक्ष सुझाव देने की कोशिश करेंगे, क्योंकि उनकी इस रिपोर्ट को रेलवे में हमेशा याद रखा जाएगा. वर्तमान स्थिति यह है कि जहां रेलवे का राजस्व और पूरा ढांचा चरमरा रहा है, वहीं रेलवे बोर्ड के कुछ निहितस्वार्थी अधिकारियों की उपरोक्त जोड़तोड़ से सभी रेल अधिकारियों में भारी असंतोष व्याप्त है.

ऐसी परिस्थिति में एक्सपर्ट कमेटी का

गठन होना, इस बात का सूचक है कि इसका प्रभाव रेलवे के भविष्य पर पड़ने वाला है. इसलिए एक्सपर्ट कमेटी के पांचों सदस्य अधिकारी रेलवे के भाग्यविधाता बन सकते हैं, जिनको भविष्य में भारतीय संस्कृति में देवतुल्य सम्मान मिल सकता है. इसके अलावा इस एक्सपर्ट कमेटी को इस बात की भी विवेचना करनी चाहिए कि आखिर ऐसी स्थिति किस कारण और किनकी मिलीभगत से पैदा हुई? कमेटी को चाहिए कि वह ऐसे लोगों की पहचान करके उनके विरुद्ध यथोचित कड़ी विभागीय कार्रवाई की भी अनुशंसा करे.

13 टीटीई निलंबित, 4 का इंटर डिविजन ट्रांसफर...

पेज 1 का शेष...

यात्री, जो आरक्षित कोचों में अनधिकृत यात्रा कर रहे थे, उनकी वजह से आरक्षित यात्रियों को भी बड़ी परेशानी और असुविधा का सामना करना पड़ा.

बताते हैं कि इनमें से प्रत्येक टीटीई ने प्रतिमाह 15,000 रुपए से लेकर 20,000 रुपए तक टीए क्लेम किया है. अधिकारियों का कहना है कि इसका मतलब यह हुआ कि एक-एक टीटीई ने साल में रेलवे को कम से कम 15 लाख रुपए के राजस्व का भारी चूना लगाया है, जो कि सिर्फ एकाध साल तक ही सीमित नहीं रहा है, बल्कि कई-कई सालों तक चलता रहा है, जिससे अनुमान लगाया जा रहा है कि रेलवे को यह नुकसान कई करोड़ रुपए तक का हो सकता है. उत्कलेखनीय है कि उपरोक्त लगभग सभी स्टाफ गत लम्बे समय से सिक लीव पर चल रहा है, मगर यूनियन की सभी गतिविधियों में सक्रिय रूप से भाग भी लेता रहा है.

बताते हैं कि बिना प्रॉपर ड्यूटी किए हजारों रुपए का प्रतिमाह टीए क्लेम करने का यह रैकेट वास्तव में कई सालों से चल रहा था और संबंधित वाणिज्य अधिकारी भी आंख बंद करके इन चल टिकट परिष्कारों का टीए पास करते रहे, क्योंकि इनमें से ज्यादातर आरोपी स्टाफ एसआरएमयू के या तो पदाधिकारी हैं अथवा तथाकथित सक्रिय कार्यकर्ता हैं. यह तमाम रैकेट तब खुलकर सामने आया, जब पिछले महीने दक्षिण रेलवे के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) अजीत सक्सेना ने सभी मंडलों के प्रत्येक टिकट चेकिंग स्टाफ के कार्य, ड्यूटी रोस्टर और उनके द्वारा क्लेम किए गए टीए आदि की विस्तृत जांच करने का आदेश दिया था.

बताते हैं कि गैर-टीए क्लेम करने और अनधिकृत रूप से ड्यूटी से गैर-हाजिर रहने तथा अधिकारियों एवं कर्मचारियों के साथ मारपीट, गाली-गलौज करने सहित ऐसी ही अन्य अवैध गतिविधियों में शामिल रहने के लिए त्रिची मंडल के उपरोक्त में से ज्यादातर स्टाफ के इंटर डिविजन ट्रांसफर की सिफारिश वाणिज्य विभाग द्वारा की गई थी. यह सूची पहले तो डीआरएम ने ही कई हफ्तों तक अपने पास दबाए रखी, मगर मीडिया रिपोर्ट्स के दबाव में आखिर उन्हें अपनी सिफारिश के साथ उक्त सूची मुख्यालय को भेजनी पड़ी. बताते हैं कि मुख्यालय में भी यूनियन के दबाव दो हफ्ते तक इस सूची पर कोई निर्णय नहीं लिया जा सका, परंतु जैसे ही सीबीआई ने चेन्नई मंडल के अन्य 41 टीटीई को इंटर डिविजन ट्रांसफर किए

जाने की सिफारिश एसडीजीएम/द.रे. के पास भेजी, वैसे ही त्रिची मंडल की सूची पर तत्काल निर्णय ले लिया गया.

प्राप्त जानकारी के अनुसार डीआरएम ने सूची में से कुल चार लोगों को ही इंटर डिविजन ट्रांसफर किए जाने की सिफारिश मुख्यालय को भेजी, जबकि सबसे ज्यादा बदमाशी और बदतमीजी करने वाले सीटीआई/त्रिची एवं मंडल मंत्री वीराशेखरन एवं सीटीआई/स्ववाडा/त्रिची एवं सहायक मंडल मंत्री पी. अश्वोनीसामी को इंटर डिविजन ट्रांसफर किए जाने की सिफारिश डिविजन की तरफ से नहीं की गई. परिणामस्वरूप यह दोनों सबसे ज्यादा मुफ्तखोर ट्रांसफर से बच गए हैं.

इंटर डिविजन ट्रांसफर किए गए लोगों में सीपीसी/सीपीएसआर/ओ/त्रिची एफ. एक्स. इसाक जॉनसन को मदुरै मंडल, सीटीआई/स्टेशन/त्रिची एम. थमारी सेल्वन को सालेम मंडल, टीटीआई/स्टेशन/मालावरम बी. जयचंद्रन को चेन्नई मंडल और सीएंडआरएमएस/त्रिची एस. जे. सैय्यद ताजुद्दीन को मदुरै मंडल ट्रांसफर किया गया है. मुख्यालय से यह आदेश 11 नवंबर को जारी किया गया है. प्राप्त ताजा जानकारी के अनुसार उपरोक्त चारों स्टाफ ने ट्रांसफर ऑर्डर स्वीकार नहीं किया है. इसलिए प्रशासन की तरफ से मस्टर से उनका नाम हटा दिया गया है और उनके ट्रांसफर ऑर्डर उनके घरों में चिपका दिए गए हैं. तथापि, बताते हैं कि उक्त चारों में से किसी ने भी अब तक नई जगह पर ज्वाइन नहीं किया है और त्रिची में ही घूम रहे हैं.

विपक्षी संगठन दक्षिण रेलवे एम्प्लाइज यूनियन (डीआरईयू) के कार्याध्यक्ष ए. जानकीरामन का कहना है कि सीटीआई/त्रिची वीराशेखरन हमेशा एसआरएमयू कार्यालय में उपस्थित रहता है. इसके अलावा वह गार्डन रॉक वर्कशॉप में भी अक्सर पहुंच जाता है. उनका कहना है कि विगत दिनों डोनेशन को लेकर वर्कशॉप के एक टेक्नीशियन के साथ हुई मारपीट में भी वीराशेखरन शामिल था. ऐसे में उसे बतौर सीटीआई अपनी ड्यूटी करने का समय कब और कैसे मिलता है? उन्होंने यह भी कहा कि इसी तरह का रैकेट चेन्नई मंडल में भी गत वर्ष हुआ है, जहां पचासों टीसीयों ने अपनी जगह कुलियों अथवा पार्सल पोर्टर्स या ऐसे ही अन्य छद्म लोगों को गाड़ियों और स्टेशनों पर यात्रियों के टिकट चेक करने तथा बेटिकट यात्रियों से पनाल्टी वसूल करने में लगा रखा था. इनकी सीबीआई जांच चल रही है और ऐसे 41 टीसीयों को इंटर डिविजन ट्रांसफर किए जाने की सिफारिश सीबीआई ने की है.



एम. एल. आर. वर्कशॉप, झांसी से निर्मित नए स्लीपर कोच को हरी झंडी

झांसी : रेलवे बोर्ड के अतिरिक्त सदस्य/उत्पादन इकाईयां रवीन्द्र नाथ मिश्रा ने 25 अक्टूबर को एम. एल. आर. वर्कशॉप, झांसी से नए स्लीपर कोच को हरी झंडी दिखाकर यातायात हेतु रवाना किया. इसके साथ ही उन्होंने वैगन मरम्मत कारखाना, झांसी में नई इंजीनियर बिल्डिंग का अनावरण और सुपरवाइजर ट्रेनिंग सेंटर का निरीक्षण किया. इस अवसर पर मुख्य कारखाना प्रबंधक, झांसी अतुल्य सिंह सहित कारखाने के अन्य अधिकारी एवं कर्मचारी भी उपस्थित थे. तत्पश्चात



आर. पी. मिश्रा ने मंडल रेल प्रबंधक, झांसी के. अग्रवाल से भी मुलाकात की और झांसी कारखाने के विकास संबंधी मशवरा किया.

'इंटिग्रेटेड मैटिरियल मैनेजमेंट सिस्टम'...

पेज 1 का शेष...

अन्य जोनल रेलों के साथ सूचनाओं का ऑफलाइन आदान-प्रदान ही संभव था. परंतु अब आईएमएमएस के चालू हो जाने से उत्तर मध्य रेलवे की पूरी सफ्टवेयर ऑनलाइन हो गई है. आईएमएमएस में मांग, क्रय प्रस्ताव की तैयारी, निविदा मंगाने के लिए अनुमोदन, वेंडरों द्वारा बोली, निविदा खोलने और प्रस्तावों के सारणीकरण, निविदा के संबंध में निर्णय एवं ऑनलाइन स्वीकृति पर तथा क्रय आदेश जारी करने, प्राप्ति और निर्गमों सहित सामग्री लेखांकन, बिल पास करने तथा वेंडरों के भुगतान आदि जैसे सामग्री प्रबंधन के मुख्य कार्य शामिल हैं. इसके द्वारा मंदों के मानकीकरण का कार्य भी सुनिश्चित किया जाता है, जिसके तहत नामित जोनल रेलवे द्वारा नई मंदों को ऑनलाइन आइटम कोड के आवंटन का कार्य भी शामिल किया गया है. इस प्रणाली से अन्य जोनल रेलों के साथ सामग्री प्रबंधन के कार्य से संबंधित सूचनाओं को ऑनलाइन साझा करने में काफी सुविधा हो जाएगी. इससे भारतीय रेल में सामग्री प्रबंधन प्रणाली की कुशलता और उत्पादकता में वृद्धि होगी तथा ग्राहक संतुष्टि भी सुनिश्चित होगी. उत्तर मध्य रेलवे के सभी डिपो और खरीद से संबंधित कार्यालयों ने आईएमएमएस पर कार्य प्रारंभ कर दिया है. यह जानकारी उत्तर मध्य रेलवे के जनसंपर्क विभाग द्वारा जारी एक विज्ञापन में दी गई है.

दक्षिण रेलवे पर रेल मंत्रालय का नियंत्रण नहीं

यूनियन के सामने रेल अधिकारी हैं अपंग

तिरुचिरापल्ली : दक्षिण रेलवे में सदरन रेलवे मजदूर यूनियन (एसआरएमयू) की दादागिरी, माफियागिरी और आतंक का सिलसिला लगातार कायम है. रिटायर्ड यूनियन लीडर तो पहले से ही बेलगाम और निरंकुश हैं, मगर जो वर्किंग यूनियन लीडर्स हैं, वह रिटायर्ड लोगों से भी कई कदम आगे हैं. वह रेलवे का कोई नियम-कानून मानने को तैयार नहीं हैं. इसके अलावा उनके कुछ 'पालतू' रेल अधिकारी उनका खुलकर सहयोग कर रहे हैं. तिरुचिरापल्ली मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) उनमें से एक हैं, जो कि अन्य मंडलों को ट्रांसफर किए गए स्टाफ को लंबी सिक लीव पर रखने में खुला सपोर्ट कर रहे हैं. जबकि यह तथाकथित सक्रिय यूनियन लीडर कई कर्मचारियों और अधिकारियों को मारने-पीटने, धमकाने और उनके साथ गाली-गलौज करने में सबसे आगे हैं.

तिरुचिरापल्ली (त्रिची) मंडल स्थित हमारे विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार सीनियर डीसीएम के साथ बंद कमरे में बदतमीजी, बदसलुकी और गाली-गलौज करने वाले जिन कर्मचारियों एवं कथित सक्रिय और उद्दंड यूनियन नेताओं का अन्य मंडलों में तबादला किया गया है, वह मंडल प्रमुख के खुले सहयोग से लंबी-लंबी सिक लीव पर रहकर भी सीडब्ल्यूएम कार्यालय, गार्डन रॉक वर्कशॉप और मंडल कार्यालय के समक्ष मीटिंग्स को संबोधित करते हुए यूनियन की तमाम गतिविधियों में खुलेआम भाग ले रहे हैं. तथापि डीआरएम उनके विरुद्ध कोई भी विभागीय अनुशासनिक कार्रवाई नहीं कर रहे हैं. कई कर्मचारियों और अधिकारियों का आरोप है कि चूँकि डीआरएम खुद ही उक्त यूनियन लीडर्स के साथ मिले हुए हैं और उनसे पूरी तरह उन्मुक्त हैं, ऐसे में डीआरएम से किसी उचित कार्रवाई की अपेक्षा नहीं की सकती है. डीआरएम पर यही आरोप विपक्षी यूनियन लीडर्स और कई अन्य कैडर संगठनों के नेताओं ने भी लगाया है.

सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार त्रिची मंडल में लंबे समय से सिक लीव पर रहने वाले कथित यूनियन लीडर्स और स्टाफ के नाम.. 1. वीराशेखरन, सीटीआई/त्रिची, 2. एफ. एम. ए. जयराज, टीटीआई/विलुपुरम, 3. सी. जयकुमार, टीटीआई/विलुपुरम, 4. ए. पेरियानन, टीटीआई/विलुपुरम, 5. ए. राजा, टीटीआई/विलुपुरम, 6. तमिल माहन, टीटीआई/विलुपुरम, 7. जयचंद्रन, सीटीआई/मायावरम हैं. सूत्रों ने बताया कि इन सभी लोगों ने रेलवे हॉस्पिटल, विलुपुरम, गार्डन रॉक और हेल्थ यूनिट, मायावरम से सिक लीव ले रखी है. चूँकि सीएमएस और डीआरएम का उन्हें खुला सहयोग प्राप्त है, इसलिए उनकी सिक लीव लगातार बढ़ाई जा रही है. सूत्रों का यह भी कहना है कि यूनियन को सहयोग करने के लिए डीआरएम ने चीफ मैडिकल सुपरिन्टेन्डेन्ट (सीएमएस), गार्डन रॉक

हॉस्पिटल डॉ. सुंदरराजन को खास निर्देश दे रखा है, क्योंकि यह सभी लोग 'अंडर ट्रांसफर' हैं. उल्लेखनीय है कि 5 अक्टूबर को सीनियर डीसीएम के साथ हुई बदसलुकी में शामिल ट्रैफिक और कर्मशियल के कर्मचारियों को छोड़कर अन्य सभी विभागों के कर्मचारियों का निलंबन संबंधित विभागों के अधिकारियों द्वारा डीआरएम के कहने पर वापस ले लिया गया है.

सूत्रों का यह भी कहना है कि गार्डन रॉक हॉस्पिटल की मैट्रन शांति थंगम, जो कि सीनियर डीसीएम के साथ हुई वारदात में भी शामिल थी, की भी उपस्थिति हर धरने-मोर्चे और गेट मीटिंग्स में होती है, उसका भी निलंबन सीएमएस ने वापस ले लिया है. सूत्रों का यह भी कहना है कि गार्डन रॉक हॉस्पिटल की मैट्रन शांति थंगम, जो कि सीनियर डीसीएम के साथ हुई वारदात में भी शामिल थी, की भी उपस्थिति हर धरने-मोर्चे और गेट मीटिंग्स में होती है, उसका भी निलंबन सीएमएस ने वापस ले लिया है. उल्लेखनीय है कि मैट्रन शांति थंगम ने ही उक्त मीटिंग के फोटोग्राफ्स अपने फेसबुक एकाउंट पर डाले हैं. यहां जो फोटो दिख गए हैं, वह भी शांति थंगम की फेसबुक टाइमलाइन से लिए गए हैं, जिनमें सीटीआई वीराशेखरन और अन्य लोग ऑन ड्यूटी



मीटिंग में उपस्थित कर्मचारियों को संबोधित करते नजर आ रहे हैं. उनके साथ मैट्रन शांति थंगम भी नजर आ रही है.

सूत्रों का कहना है कि सिक लीव पर होने के बावजूद यह सभी कर्मचारी खुलेआम गेट मीटिंग्स को संबोधित कर रहे हैं और धरना-मोर्चा करने सहित विरोधियों को धमकाने, मारने-पीटने और गाली-गलौज में भी शामिल हैं. उन्होंने बताया कि 14 अक्टूबर 2016 को बीजी कॉम्प्लेक्स, त्रिची के सामने सुबह 8 बजे से 10 बजे तक चली गेट मीटिंग, जिसमें करीब 35-40 ऑन ड्यूटी स्टाफ ने भी भाग लिया था, को सीटीआई वीराशेखरन ने समोहित किया था और मैट्रन शांति थंगम सहित बाकी सभी उपरोक्त कर्मचारी, जो सिक लीव पर हैं, भी उक्त मीटिंग में उपस्थित थे. सूत्रों का कहना है कि उक्त मीटिंग में भाग लेने से ऑन ड्यूटी स्टाफ को रोकने के लिए इन यूनियन नेताओं ने कुछ ऑफिस सुपरवाइजर्स को धमकाया भी था.

इस संबंध में विपक्षी यूनियन (एसआरईएस) के नेताओं ने डीआरएम

को लिखित शिकायत भी की है. परंतु डीआरएम ने आज तक उनकी शिकायत पर कोई सजा नहीं लिया है. एसआरईएस के नेताओं का कहना है कि डीआरएम से जैसी अपेक्षा थी, उन्होंने वैसा ही किया है, क्योंकि यूनियन से लाभ लेने वाला कोई भी अधिकारी उसके खिलाफ नहीं जाएगा, यह सच्चाई दक्षिण रेलवे के लगभग सभी कर्मचारियों और अधिकारियों को बहुत अच्छी तरह से मालूम है. उन्होंने इस बात की भी पुष्टि की है कि डीआरएम ने ही सीएमएस को कहकर उपरोक्त लोगों को सिक पर रखवाया हुआ है और वह यूनियन का खुलेआम सपोर्ट कर रहे हैं. इस बात की पुष्टि त्रिची मंडल के कई अधिकारियों ने भी की है.

अंडर ट्रांसफर उपरोक्त कर्मचारियों को लंबे समय तक सिक लीव पर रखे जाने के बारे में गार्डन रॉक हॉस्पिटल के सीएमएस डॉ. सुंदरराजन से जब 'रेलवे समाचार' ने उनके मोबाइल पर संपर्क करके सवाल किया, तो उनका कहना था कि वह लोग बीमार होंगे, इसलिए उन्हें सिक पर रखा गया है. जब उनसे यह कहा गया कि आखिर किसी कर्मचारी को कितने दिन तक लगातार सिक पर रखा जा सकता है, तो उन्होंने इसका कोई वाजिब जवाब नहीं दिया. जब उनसे यह पूछा गया कि क्या डीआरएम ने

उपरोक्त कर्मचारियों को सिक पर रखने के लिए कहा है, इस पर उन्होंने कहा कि डीआरएम ने उनसे ऐसा कुछ नहीं कहा है.

जैसा कि स्वाभाविक था, डीआरएम अतुल कुमार अग्रवाल ने भी इस बात से इंकार किया है कि उन्होंने सीएमएस से किसी कर्मचारी को सिक पर रखने को कहा है. मगर जब उनसे यह पूछा गया कि फिर वह क्यों नहीं उन कर्मचारियों के खिलाफ कोई उचित कार्रवाई कर रहे हैं, जो कि लंबे समय से सिक लीव पर रहकर खुलेआम मीटिंग और धरना-मोर्चा कर रहे हैं और क्या कारण है कि अंडर ट्रांसफर होने पर प्रशासन द्वारा उन्हें फिट करने के लिए नहीं कहा जा रहा है? इस सवाल का कोई माकूल जवाब डीआरएम श्री अग्रवाल ने नहीं दिया, मगर उन्होंने यह अवश्य कहा कि चूँकि 'रेलवे समाचार' की वेबसाइट को बहुत सारे रेलकर्मी और अधिकारी देखते हैं, इसलिए जो भी प्रकाशित किया जाए, उसकी पहले से पुष्टि अवश्य कर ली जाए. 'रेलवे समाचार' ने श्री अग्रवाल को इस नसीहत के लिए धन्यवाद भी दिया.



इसके अलावा सूत्रों ने इस बात की भी पुष्टि की है कि सीटीआई/त्रिची वीराशेखरन गार्डन रॉक एवं पोम्पलाई का एक सक्रिय यूनियन लीडर होने के नाते न सिर्फ डीआरएम का अत्यंत करीबी है, बल्कि वह डीआरएम का कृपापात्र भी बना हुआ है. सूत्रों का यह भी कहना है कि वीराशेखरन पिछले करीब एक-डेढ़ महीने से लगातार सिक लीव पर है और 14 अक्टूबर को उसने न सिर्फ बीजी कॉम्प्लेक्स में गेट मीटिंग को संबोधित किया था, बल्कि गार्डन रॉक वर्कशॉप के अंडर डीजल/इलेक्ट्रिक टेक्नीशियन संदीप कुमार विश्वास की पिटाई में भी वह शामिल था. सूत्रों का कहना है कि पिछले करीब 15-16 सालों से वह स्ववाड में ही काम (?) कर रहा है और पूरे समय सिर्फ यूनियनबाजी करता है.

अपुष्ट तौर पर ऐसा भी कहा जाता है कि उसके नाम की हाजिरी कोई और लगाता है, जबकि उसकी रसीद कोई अन्य स्टाफ बनाता है, जिससे वह पूरे समय यूनियन के नाम पर गुंडागर्दी कर सके. इस तरह त्रिची मंडल में यूनियन के नाम पर तमाम अवैध गतिविधियां चल रही हैं. एसआरईएस के नेताओं का सवाल है कि एक टीटीई या सीटीआई का मैकेनिकल वर्कशॉप में जाने का क्या औचित्य हो सकता है? उनका यह भी कहना है कि गार्डन रॉक वर्कशॉप के मुख्य कारखाना प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम) को धमकाकर यूनियन द्वारा वहां समानांतर सरकार चलाई जा रही है. उन्होंने बताया कि वीराशेखरन यूनियन के बल पर साहूकारी (मनी लेंडिंग) और रेलवे कॉलोनी प्रिया सहित कई अन्य स्थानीय क्षेत्रों में केवल टीवी का भी कारोबार करता है. परंतु त्रिची हिम्मत नहीं है कि वह उसके विरुद्ध कोई कारगर कदम उठा सके, जबकि इस बारे में कई बार लिखित-अलिखित रूप से मंडल प्रशासन को शिकायतें दी जा चुकी हैं.

ज्ञातव्य है कि 20 अक्टूबर को देपहर को मट्टुरै मंडल के कोझावरम स्टेशन पर डीआरईयू के जगदीशन नामक एक पदाधिकारी को एसआरएमयू के कुछ गुंडों ने बुरी तरह से पीटा था, मगर यूनियन के दबाव में स्टेशन मास्टर ने 'ऑल कंसर्नड मैसेज' देने से इंकार कर दिया था, जिससे उक्त घटना की जानकारी मट्टुरै मंडल के डीआरएम को नहीं मिल सकी थी और कोई उचित कदम नहीं उठाया गया था.

उपरोक्त शर्मनाक हालात के अलावा यह भी पता चला है कि गार्डन रॉक



टेक्नीशियन गणेश

मैकेनिकल वर्कशॉप की ईबीआर डीजल शांति में कार्यरत गणेश नामक एक कर्मचारी (टेक्नीशियन) पिछले करीब दो-द्वार साल से एक बार भी अपनी ड्यूटी पर नहीं आया है. बताते हैं कि इतने लंबे समय से वर्कशॉप से नदारत गणेश की हाजिरी कोई अन्य कर्मचारी लगा रहा है, यानि गणेश का हाजिरी कार्ड वर्कशॉप का ही कोई दूसरा कर्मचारी पंच कर रहा है. कर्मचारियों का कहना है कि यह सब सिर्फ यूनियन के दम पर हो रहा है, क्योंकि वह यूनियन का आदमी है. उनका कहना है कि यह बात वह खुद खुलेआम छाती ठोककर कहता है, मगर किसी अधिकारी में इतना साहस नहीं है कि इस तमाम धांधली पर लगातार लगा सके. वर्कशॉप के कई कर्मचारियों ने बताया कि वह (गणेश) इस पर यह कहकर अपना स्पष्टीकरण देता है कि 'उसे 24 घंटे हॉस्पिटल में रहना पड़ता है, क्योंकि वह हॉस्पिटल विजिटिंग कमेटी का सदस्य है.'

उनका यह भी कहना है कि गार्डन रॉक हॉस्पिटल के तमाम डॉक्टर्स और पैा-मैडिकल स्टाफ वर्कशॉप के इस टेक्नीशियन की मनमानी और अस्पताल प्रशासन में उसके अनावश्यक हस्तक्षेप के कारण अत्यंत उत्पीड़ित और प्रताड़ित हो रहा है, परंतु उसे नियंत्रित करने अथवा उससे वर्कशॉप में अपनी जगह काम करने जाने को कहने वाला कोई नहीं है. उपरोक्त तमाम शर्मनाक स्थितियों के मद्देनजर 'रेलवे समाचार' का मानना है कि यदि दक्षिण रेलवे में इसी प्रकार यूनियन लीडर्स की अनुशासनहीनता, मनमानी, दादागिरी, माफियागिरी और आतंकवादी (आतंक फैलाने वाली) गतिविधियां लगातार चलती रहें, तो निश्चित रूप से निकट भविष्य में दक्षिण रेलवे पर रेल मंत्रालय का कोई नियंत्रण नहीं रह जाएगा.

दोहरीकरण/विद्युतीकरण से विकास को मिलती है गति -मनोज सिन्हा

■ फेफना-इंदारा, मऊ-शाहगंज खंडों के दोहरीकरण/विद्युतीकरण कार्य का शिलान्यास

गोरखपुर ब्यूरो : रेल राज्यमंत्री एवं संचार राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) मनोज सिन्हा ने फेफना-इंदारा एवं मऊ-शाहगंज रेल खंडों के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कार्य का शिलान्यास फेफना जं. स्टेशन पर रविवार, 23 अक्टूबर को आयोजित एक समारोह में किया. समारोह में सांसद भरत सिंह, सांसद हरिनारायण राजभर, विधायक उपेन्द्र तिवारी तथा अन्य सम्मानित जन-प्रतिनिधियों सहित पूर्वोत्तर रेलवे के अपर महाप्रबंधक एस. एल. वर्मा, सभी विभाग प्रमुख, मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एवं वरिष्ठ रेल अधिकारी, कर्मचारी और बड़ी संख्या में क्षेत्रीय लोग उपस्थित थे.

इस अवसर पर अपने संबोधन में रेल राज्यमंत्री एवं संचार राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) मनोज सिन्हा ने कहा कि फेफना-इंदारा एवं मऊ-शाहगंज रेल खंडों के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कार्य को 1029 करोड़ रु. की लागत से स्वीकृति दी गई है. श्री सिन्हा ने कहा कि इन परियोजनाओं के पूरा हो जाने पर गाड़ियों का आवागमन तीव्र गति से होगा, जिससे यात्री कम समय में अपने गन्तव्य पर पहुंच सकेंगे. उन्होंने कहा कि आवागमन के साधन बढ़ने से क्षेत्र के विकास को गति मिलती है. फेफना-इंदारा एवं मऊ-शाहगंज खंडों का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण हो जाने पर क्षेत्र के विकास को गति मिलेगी.



उन्होंने कहा कि भारतीय रेल पर आधारभूत ढांचे को मजबूत करने के लिये पांच वर्षों में 8.50 लाख करोड़ रु. का निवेश करने का निर्णय किया गया है. इस वर्ष 1.21 लाख करोड़ रु. का निवेश किया जा रहा है. स्टेशनों पर उन्नत यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराई जा रही हैं. श्री सिन्हा ने कहा कि भारतीय रेल को हर दृष्टि से सक्षम बनाने के लिए हम प्रतिबद्ध हैं तथा इसके लिए अनेक स्तरों पर कार्य किए जा रहे हैं. उन्होंने कहा कि रेल संचालन को प्रभावी बनाने के लिए जरूरी आधारभूत ढांचे को विकसित करना हमारी प्राथमिकताओं में से एक है, जिससे रेल परिवहन सुगम, सहज, संरक्षित, सुरक्षित तथा तीव्रगामी हो सके.

उन्होंने कहा कि छपरा-वाराणसी दोहरीकरण को चरणबद्ध तरीके से पूरा किया जा रहा है. औड़हार-

सारनाथ दोहरीकरण का कार्य लगभग पूरा हो चुका है. छपरा-बलिया-वाराणसी-इलाहाबाद खंड के विद्युतीकरण का कार्य भी चरणबद्ध तरीके से चल रहा है. इसके साथ ही औड़हार-भटनी एवं औड़हार-जौनपुर खंडों के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है. औड़हार में डेमू शेड के निर्माण का कार्य भी आरम्भ कर दिया गया है. श्री सिन्हा ने कहा कि इंदारा-दोहरीघाट खंड के आमान परिवर्तन का कार्य भी 20 अक्टूबर, 2016 से प्रारम्भ हो गया है. दोहरीघाट-सहजनावा नई लाइन के निर्माण को भी मंजूरी दी जा चुकी है. गोरखपुर में विद्युत लोको शेड की स्थापना को भी स्वीकृति दी गई है. वाराणसी-माधोसिंह-इलाहाबाद खंड के दोहरीकरण का शिलान्यास सोमवार, 24 अक्टूबर को वाराणसी में प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा

■ दोनों रेल खंडों के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कार्य की लागत है 1029 करोड़ रु.

किया जा रहा है.

उन्होंने कहा कि भारतीय रेल नई तकनीक को अपनाकर तीव्रगामी गाड़ियां चलाने का प्रयास कर रही है, जिसमें काफी सफलता भी मिली है. समारोह को संबोधित करते हुए सांसद भरत सिंह, सांसद हरिनारायण राजभर तथा विधायक उपेन्द्र तिवारी ने विकासपरक रेल परियोजनाओं के लिए रेल राज्यमंत्री एवं संचार राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) मनोज सिन्हा के प्रति आभार व्यक्त किया तथा रेल खंडों की जन-आकांक्षाओं की ओर उनका ध्यान आकृष्ट किया.

इससे पहले पूर्वोत्तर रेलवे के अपर महाप्रबंधक एस. एल. वर्मा ने अपने स्वागत संबोधन में कहा कि फेफना-इंदारा एवं मऊ-शाहगंज रेल खंडों (कुल 150.28 किमी.) के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण परियोजना का शिलान्यास रेल राज्यमंत्री एवं संचार राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) मनोज सिन्हा द्वारा किया गया है. औड़हार-भटनी खंड के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य आरम्भ किया जा चुका है. इन खंडों के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण हो जाने से और अधिक माल एवं सवारी गाड़ियों का तीव्रगामी संचालन हो सकेगा, जिससे इस क्षेत्र के यात्रियों को आरामदायक यात्रा सुविधा मिलेगी. इसके साथ ही वे समय से अपने गन्तव्य पर पहुंचेंगे.

‘यदि आप एक दिन के लिए रेलमंत्री होते, तो भा. रे. की बेहतरी के लिए क्या करते?’

■ पूर्वोत्तर रेलवे में ‘जूनियर विकास शिविर’ का आयोजन

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र की अध्यक्षता में रेलवे अधिकारी क्लब, गोरखपुर में मंगलवार, 25 अक्टूबर को ‘जूनियर विकास शिविर’ का आयोजन किया गया. इस शिविर में रेलवे के निचले स्तर से लेकर उच्चतम स्तर के अधिकारी एवं कर्मचारी सम्मिलित हुए. शिविर में मुख्यालय गोरखपुर, इन्जनर, वाराणसी एवं लखनऊ मंडलों की टीमों ने अपनी प्रस्तुतियां दीं.

जातय है कि भारत के प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की पहल पर भारतीय रेल को सर्वोच्च स्तर तक ले जाने हेतु रेलकर्मियों से सुझाव आमंत्रित किए गए हैं. ‘यदि एक दिन के लिए आप रेलमंत्री होते, तो भारतीय रेल के बेहतर संचालन के लिए क्या करते?’ विषय पर रेलकर्मियों और अधिकारियों सुझाव मांगे गए हैं. इसी क्रम में आजकल सभी जोनल एवं मंडल मुख्यालयों में विभिन्न स्तरों पर सुझाव प्राप्त करने तथा उन पर चर्चा कर सर्वोत्तम



विचारों के चयन की प्रक्रिया चल रही है. पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा रेलकर्मियों से उक्त विषय पर आमंत्रित सुझाव के क्रम में लगभग 1000 से अधिक सुझाव प्राप्त हुए हैं, जिनमें से उल्कृष्ट पाए गए 13 सुझावों में से 11 सुझाव अभी तक पेटेंट कराए गए हैं. इन्हीं सुझावों पर जूनियर विकास शिविर में विस्तार से संबंधित अधिकारियों एवं उनकी टीम द्वारा प्रस्तुति दी गई. महाप्रबंधक राजीव मिश्र सहित उपस्थित अधिकारियों ने सुझावों को प्रभावी बनाने हेतु उनके विभिन्न पक्षों पर चर्चा की. इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री मिश्र ने शिविर में प्रस्तुत विचारों को और अधिक तर्कसंगत, व्यवहारिक एवं अपेक्षित परिणाम को प्राप्त करने में सहायक बनाने हेतु अनेक बहुमूल्य

सुझाव दिए. वक्ताओं ने महाप्रबंधक द्वारा बताए गए सुझावों को अत्यधिक उपयोगी विषय पर आमंत्रित सुझाव के क्रम में लगभग 1000 से अधिक सुझाव प्राप्त हुए हैं, जिनमें से उल्कृष्ट पाए गए 13 सुझावों में से 11 सुझाव अभी तक पेटेंट कराए गए हैं. इन्हीं सुझावों पर जूनियर विकास शिविर में विस्तार से संबंधित अधिकारियों एवं उनकी टीम द्वारा प्रस्तुति दी गई. महाप्रबंधक राजीव मिश्र सहित उपस्थित अधिकारियों ने सुझावों को प्रभावी बनाने हेतु उनके विभिन्न पक्षों पर चर्चा की. इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री मिश्र ने शिविर में प्रस्तुत विचारों को और अधिक तर्कसंगत, व्यवहारिक एवं अपेक्षित परिणाम को प्राप्त करने में सहायक बनाने हेतु अनेक बहुमूल्य

सुझाव दिए. वक्ताओं ने महाप्रबंधक द्वारा बताए गए सुझावों को अत्यधिक उपयोगी विषय पर आमंत्रित सुझाव के क्रम में लगभग 1000 से अधिक सुझाव प्राप्त हुए हैं, जिनमें से उल्कृष्ट पाए गए 13 सुझावों में से 11 सुझाव अभी तक पेटेंट कराए गए हैं. इन्हीं सुझावों पर जूनियर विकास शिविर में विस्तार से संबंधित अधिकारियों एवं उनकी टीम द्वारा प्रस्तुति दी गई. महाप्रबंधक राजीव मिश्र सहित उपस्थित अधिकारियों ने सुझावों को प्रभावी बनाने हेतु उनके विभिन्न पक्षों पर चर्चा की. इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री मिश्र ने शिविर में प्रस्तुत विचारों को और अधिक तर्कसंगत, व्यवहारिक एवं अपेक्षित परिणाम को प्राप्त करने में सहायक बनाने हेतु अनेक बहुमूल्य

से सहभाग करेंगे. कार्यक्रम का संचालन पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी संजय यादव ने किया.

छपरा-बाराबंकी खंड पर कुल 18 जोड़ी यात्री गाड़ियां विद्युत कर्षण से परिचालित होंगी

पूर्वोत्तर रेलवे की एक विज्ञापित के अनुसार बाराबंकी-छपरा मैनलाइन खंड का विद्युतीकरण का कार्य 25 अगस्त, 2016 को पूरा हो जाने के बाद इस खंड पर विद्युत इंजन चालित पहली गाड़ी वैशाली एक्सप्रेस को 26 अगस्त, 2016 को चलाया गया था. इसके बाद विद्युत इंजन चालित ट्रेनों की संख्या में उत्तरोत्तर बढ़ोत्तरी हो रही है. वर्तमान में 20 अक्टूबर, 2016 तक कुल 16 जोड़ी यात्री गाड़ियां विद्युत कर्षण से परिचालित हो रही हैं. 2 जोड़ी अतिरिक्त गाड़ियां क्रमशः 15909/15910 न्यू तिनसुकिया-लालगढ़-न्यू तिनसुकिया अवध असम एक्सप्रेस नियमित एवं सप्ताह में दो दिन चलने वाली 15903/15904 डिब्रूगढ़-चंडीगढ़-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस भी विद्युत कर्षण से परिचालित होगी. इस प्रकार 22 अक्टूबर, 2016 तक छपरा-बाराबंकी खंड पर कुल 18 जोड़ी यात्री गाड़ियां विद्युत कर्षण से परिचालित होने लगी हैं.

आजीवन 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. ठाण (महाराष्ट्र) मोबाइल नं. 09869256875

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

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शेख सतार ☎ 09370615244
- तलाम : मुकेश सिंह ☎ 09427484069
- बड़ोदरा : विजय नायर ☎ 09824016464

कानूनी सलाहकार

- * एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
- * एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
- * एड. राजेश मुशोलकर, ठाण,
- * एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
- * एड. वी. 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/MB/1/2015-2017