

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 355

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 28 फरवरी 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

रेल बजट पर जन-चर्चा और पारदर्शिता समाप्त

पिछले कुछ महीनों के दौरान हुई कई बड़ी रेल दुर्घटनाओं की छाया इस बार के 'शाट' रेल बजट पर स्पष्ट रूप से दिखाई दी. 92 वर्षों से चली आ रही अलग रेल बजट की परंपरा को समाप्त करके सामान्य बजट में समाहित हुआ रेल बजट मात्र 5-10 मिनट के उल्लेख पर ही खत्म हो गया. किसी की भी समझ में नहीं आया कि यात्रियों को क्या मिला, क्या नहीं. बजट में हालांकि एक लाख करोड़ रुपए का 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' बनाए जाने की घोषणा हुई और कहा गया कि प्रतिवर्ष 20 हजार करोड़ रुपए इसके अंतर्गत रेल संपत्तियों पर खर्च किए जाएंगे, परंतु यह 20 हजार करोड़ कहाँ से आएंगे, इसमें सरकार, रेल मंत्रालय और रेल यात्रियों की कितनी-कितनी भागीदारी होगी, इस पर कोई स्पष्टता नहीं की गई. इसके अलावा काकोडकर समिति ने जो 8.70 लाख करोड़ का सेप्टी फंड बनाए जाने का प्लान सौंपा हुआ है, उसके सामने बजट में सिर्फ एक लाख करोड़ का सेप्टी फंड बनाने और रेलवे ने जो 1.19 लाख करोड़ का आंतरिक सेप्टी फंड बनाए जाने का प्लान सौंपा हुआ **शेष पेज 4 पर...**

एंटी-डेटिंग सीनियरिटी से रेलवे को अरबों का नुकसान

सुरेश त्रिपाठी

गत सप्ताह रेलवे बोर्ड में एंटी-डेटिंग सीनियरिटी के संदर्भ में गठित समिति की बैठक में इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) और फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) दोनों ने अपना-अपना पक्ष रखा. प्राप्त जानकारी के अनुसार इरपोफ के पदाधिकारी बिना कोई **शेष पेज 5 पर...**



- पूर्व-सेवा अवधि का उपयोग एंटी-डेटिंग सीनियरिटी देने में नहीं होगा -सुप्रीम कोर्ट
- सिर्फ रेलवे में ही लागू है एंटी-डेटिंग और कोनोटेनशन ऑफ पे का विचित्र नियम
- रेलवे अधिनियम द्वारा पारित रेलवे कोड में मौजूद नहीं है एंटी-डेटिंग का नियम
- आर्थिक स्थिति खराब होने पर भी अधिकारियों को प्रमोशन में एंटी-डेटिंग देना जारी

गुवाहाटी स्टेशन पर चल रहा है

करोड़ों रुपए का मनी रिसिप्ट घोटाला

घोटाले में पकड़े गए बुकिंग क्लर्क को पुनः उसी काउंटर पर पदस्थ किया गया

पकड़े जाने के डर से बुकिंग क्लर्क को बचाने में जुटे घोटाले में लिप्त अधिकारी

गुवाहाटी : पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के प्रमुख स्टेशन गुवाहाटी जंक्शन रेलवे स्टेशन पर पिछले दिनों एक बड़ा घोटाला पकड़ा गया, जिसके लिए चंदन आचाजी नामक बुकिंग क्लर्क को जिम्मेदार माना जा रहा है. प्राप्त जानकारी के अनुसार गुवाहाटी स्टेशन पर कार्यरत टीटीई एवं अन्य स्टाफ द्वारा बेटिकट यात्रियों और अनुबुद्ध लोग

से एकत्रित की गई राशि नियमानुसार कैश बुकिंग ऑफिस में जमा कराई जाती है. यह राशि विशेष रूप से बुकिंग क्लर्क चंदन आचाजी के बुकिंग काउंटर पर जमा होती रही है. इसके लिए उक्त स्टाफ को उनकी जमा कराई गई राशि के प्रमाण स्वरूप बुकिंग काउंटर से एक मनी रिसिप्ट (एमआर) जारी की जाती है.

परंतु उक्त यूटीएस टिकट बुकिंग काउंटर से जो रिसिप्ट कॉपी जारी की जाती है, वह 'एनआर' के रूप में दर्शाई जाती है. इसके बाद अगला यूटीएस टिकट 'नॉन इशू' बता दिया जाता है और इस प्रकार उक्त सारी राशि आरोपी बुकिंग क्लर्क की जेब में चल जाती है. यह घोटाला उक्त विशेष बुकिंग क्लर्क चंदन आचाजी के पकड़े जाने तक पिछले कई वर्षों से सतत चल रहा था. बताते हैं कि इस गोरखधंधे से चंदन आचाजी द्वारा अब तक लाखों नहीं, बल्कि करोड़ों रुपए रेलवे राजस्व से चोरी किए जा चुके हैं. **शेष पेज 6 पर...**

जगराओं पुल का एस्टीमेट बढ़ाकर ठेकेदारों को फायदा पहुंचाने तैयारी

- एस्टीमेट बढ़ने से लुधियाना नगर निगम को लगेगी करोड़ों की चपत
- ठेकेदारों का मुनाफा बढ़ने के साथ ही बढ़ेगा शीर्ष अधिकारियों का कमीशन

अमित जेटली/ब्यूरो प्रमुख, पंजाब

पंजाब के लुधियाना शहर के बीचो-बीच बने जगराओं पुल (रोड ओवर ब्रिज - आरओबी) के पुनर्निर्माण की आड़ में उत्तर रेलवे, फिरोजपुर मंडल के शीर्ष अधिकारी



लुधियाना नगर निगम (पंजाब सरकार) और रेलवे को करोड़ों की चपत लगाने की तैयारी में है. इस पुल के पुनर्निर्माण का सारा खर्च राज्य सरकार उठा कर रही है. रेलवे द्वारा पुल का डिजाइन एवं एस्टीमेट तैयार करके उसे फंड की **शेष पेज 6 पर...**

आरपीएफ के केंद्रीय गृह मंत्रालय के अधीन जाने की चर्चा आधारहीन

सुरेश त्रिपाठी

कुछ दिनों पहले आरपीएफ के एक धुर-विरोधी अंग्रेजी पत्रकार और रेलवे पर एक मूढ़ हिंदी अखबार द्वारा आरपीएफ को रेल मंत्रालय से केंद्रीय गृह-मंत्रालय को सौंप जाने संबंधी मनगढ़ंत खबर प्रकाशित किए जाने और सोशल मीडिया में उसको कुछ क्लिकसैपेपर्स में शेयर किए जाने से जानबूझकर धम की स्थिति पैदा की गई कि आरपीएफ को रेलवे से अलग किया जा रहा है. इसके लिए विवेक देवराय कमेटी की सिफारिश को आधार बनाया गया.

परंतु रेलवे बोर्ड के विश्वसनीय सूत्रों ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि ऐसी कोई चर्चा रेल मंत्रालय नहीं हुई है. सूत्रों ने इस बात की अवश्य पुष्टि की है कि रेलवे स्कूलों

और रेलवे के मेडिकल विभाग को रेलवे से अलग किए जाने संबंधी चर्चा हुई है तथा रेलवे बोर्ड इन दोनों को रेलवे से अलग किए जाने के संबंध में रेलवे के दोनों मान्यताप्राप्त फेडरेशनों के साथ एक सर्वमान्य समझौते पर भी पहुंच गया है. मगर आरपीएफ को अलग किए जाने की कोई चर्चा नहीं हुई है. यह कुछ आरपीएफ

आधारहीन चर्चा की पृष्ठभूमि में आरपीएफ अधिकारियों का हाथ होने की आशंका

अधिकारियों की आरपीएफ अधिकारियों के साथ मिलीभगत का नतीजा माना जा रहा है. सूत्रों का यह भी कहना है कि इस आधारहीन चर्चा के माध्यम से अपने अधिकारों के लिए जूझ रहे आरपीएफ कर्मियों को दिग्भ्रमित करके उनकी परेशानियों को और ज्यादा बढ़ाने का प्रयास किया जा रहा है.

हमारे सूत्रों का कहना है कि कुछ आरपीएफ अधिकारियों ने ही इस झूठी चर्चा को हवा दी है और आरपीएफ के साथ वह भी इसके पीछे यह परखने की

कोशिश कर रहे हैं कि इससे ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन कितना उद्वेलित होती है. इस बात का स्पष्ट संकेत उक्त अंग्रेजी अखबार में प्रकाशित खबर से मिलता है, जिसमें एक आरपीएफ अधिकारी ने उक्त अखबार से कहा कि 'वर्तमान में आरपीएफ अधिकारियों की वार्षिक रिपोर्ट (एसीआर) जोनल महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों द्वारा लिखी जाती है, जिससे आरपीएफ उनकी 'मर्सी' (रहमोकरम) पर रहती है. यदि आरपीएफ केंद्रीय गृह-मंत्रालय के अधीन चली जाती है, तो इसे निर्बाध रूप से अपना काम करने का मौका मिलेगा.' उसकी इसी बात से जाहिर है कि आरपीएफ के केंद्रीय गृह- **शेष पेज 6 पर...**

यात्री सुविधा समिति द्वारा पहली बार कल्याण जंक्शन का निरीक्षण

कल्याण : रेलवे बोर्ड की यात्री सुविधा समिति (पीएसी) के मुख्य सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी और इरफान अहमद ने बुधवार, 15 फरवरी को मुंबई मंडल, मध्य रेलवे के प्रमुख द्वार कल्याण जंक्शन का गहन निरीक्षण किया। इस मौके पर उनके साथ मुंबई मंडल के ओएसडी गोयल, सीनियर डीसीएम डॉ. आलोक बड़कुल, सीनियर डीओएम आर. के. मोदी, सीनियर डीईएन/एनई आर. के. यादव, डीसीएम कनौजिया, एएससी/कल्याण त्रिपाठी, आईपीएफ/कल्याण माने, स्टेशन प्रबंधक बी. के. दास, जेडआरयूसीसी सदस्य कंचन खरे, स्थानीय प्रतिनिधि संतोष सिंह सहित सभी संबंधित अधिकारी और कर्मचारीगण उपस्थित थे।

पीएसी सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी एवं इरफान अहमद ने करीब 11.45 बजे लोकल ट्रेन से कल्याण स्टेशन पहुंचते ही देखा कि पूरा स्टेशन गंदा पड़ा हुआ है। उनके पूछने पर स्टेशन प्रबंधक श्री दास ने बताया कि सफाई ठेकेदार द्वारा वेतन भुगतान नहीं किए जाने से ठेका सफाई कर्मियों ने काम बंद कर दिया है।

डॉ. त्रिपाठी ने मिलने आए सभी ठेका सफाई कर्मियों से उनके ठेकेदार को बुलाने के लिए कहा। परंतु बुलाए जाने के बावजूद काफी समय तक सफाई ठेकेदार तो नहीं आया, मगर ठेका सफाई कर्मी उन्हें स्थाई नियुक्ति का झांसा देते वाले एक अन्य व्यक्ति को बुला लाए, जो कि सदस्यों के साथ ठेका सफाई कर्मियों को रेलवे द्वारा स्थाई कर्मचारी का दर्जा दिए जाने की बात करने लगा। डॉ. त्रिपाठी ने यह कहकर उससे बात करने से मना कर दिया कि रेलवे ने ठेकेदार को स्टेशन की सफाई ठेका दिया, यह सभी ठेकेदार के आदमी हैं, रेलवे ठेकेदार को समय से भुगतान कर रहा है। इसमें यदि कोई गड़बड़ी है, तो वह इसमें सुधार करने के लिए रेलवे के अधिकारियों से कहेंगे।

इसके बाद दोनों पीएसी सदस्यों ने प्लेटफार्म नं. 6-7 से निरीक्षण की शुरुआत की। उन्होंने खानपान स्टाल पर चौरफाल लटके पिकेटों पर परराज जाताया और स्टाल पर कार्यरत कर्मियों के मेडिकल आदि की जांच भी की। प्लेटफार्म पर पंखों की कमी की इंगित किया। जगह-जगह टूटी हुई प्लेटफार्म सतह को सुधारने के लिए संबंधित अधिकारियों को निर्देशित किया और सीएसटी एंड पर यात्रियों के लिए टॉयलेट बनाए जाने हेतु कहा। इस बारे में जेडआरयूसीसी सदस्य कंचन खरे ने सदस्यों को पब्लिक टॉयलेट की जरूरत के बारे में बताया। इसके बाद दोनों सदस्यों ने सभी अधिकारियों के साथ प्लेटफार्म नं.4-5 का निरीक्षण किया। सीएसटी एंड से शुरू हुए इस निरीक्षण में सदस्यों ने देखा कि वहां सामान्य कोच में चढ़ने के लिए लाइन में लगे यात्रियों के लिए पीने के पानी और बैठने तक की कोई सुविधा नहीं है। उन्होंने लाइन में लगे यात्रियों से बात की। हालांकि संकोच में यात्रियों ने स्पष्ट तो कुछ नहीं कहा, मगर यह जरूर बताया कि उन्हें पानी लेने के लिए या तो स्टाल पर जाना पड़ता है, या फिर वेतन वितरण कार्यालय के पास बने प्याऊ से पानी पीना पड़ता है। सदस्यों ने देखा कि कई उपद्रवज महिलाएँ भी छोटे-छोटे बच्चों के साथ लाइन में लगी थीं। उन्होंने उपस्थित



अधिकारियों को मानवीय दृष्टिकोण अपनाने हुए उनकी सुविधा के लिए कुछ बेहतर करने का निर्देश दिया।

पीएसी सदस्य इरफान अहमद की पैनी नजर से सीओपी पोल के साथ बने बैठके की उखड़ी हुई ग्रेनाइट टाइल नहीं बच सकी। उस उखड़ी हुई टाइल पर बैठी महिला यात्री को उन्होंने साइड में हटाकर उसे उपस्थित अधिकारियों को दिखाया और उसके नीचे का पत्थर हटाकर उसमें चूहों के निवास और उनके खाने का समान (कचरा) भी दर्शाकर

- समिति के समक्ष खुली कथित ए-1 श्रेणी के कल्याण जं. की असलियत की पोल
- समिति के सामने डीआरयूसीसी, जेडआरयूसीसी सदस्यों ने उजागर की कई कमियां
- वेतन न मिलने से ठेका-सफाई कर्मियों की हड़ताल, स्टेशन पर चौरफाल मिली गंदगी

अधिकारियों को शर्मशार किया। यहां भी उन्होंने जगह-जगह उखड़े हुए और उबड़-खाबड़ प्लेटफार्म को दिखाकर इस ए-1 श्रेणी के स्टेशन के रखरखाव और इसकी दुर्दशा पर गहरी चिंता व्यक्त की।

उल्लेखनीय है कि कल्याण स्टेशन का प्लेटफार्म 4-5 हमेशा अत्यंत व्यस्त रहने वाला प्लेटफार्म है। इस पर प्रतिदिन लगभग 35-36 जोड़ी मेल/एक्स. गाड़ियों के साथ सैकड़ों लोकल ट्रेनों का भी आना-जाना होता है। इस प्लेटफार्म से लाखों लंबी दूरी के और उपनगरीय यात्री रोजाना अपनी यात्रा करते हैं। इसके बावजूद जहां उक्त प्लेटफार्म पर खानपान स्टालों और खोमचों की भरमार है, वहीं यात्री सुविधा के नाम पर न रेलवे के प्याऊ हैं और न ही टॉयलेट उपलब्ध हैं। इस प्लेटफार्म पर मात्र एक-एक टॉयलेट महिला एवं पुरुष प्रतीक्षालय के अंदर शाहाड छोर की तरफ है। सीएसटी एंड पर यात्रियों के लिए ऐसी कोई सुविधा नहीं है। पीने के पानी के लिए पूरे प्लेटफार्म पर यात्रियों को खानपान स्टालों की ओवर चार्जिंग के भरसे और स्टाल धारकों को मुनाफा कमाने के लिए खुला छोड़ दिया गया है। कुछ वर्ष पहले यहां जो पब्लिक टॉयलेट था, उसे रेलवे ने बंद करके जीआरपी को सौंप दिया था, जो कि हमेशा बंद रहता है। जन-प्रतिनिधियों का कहना था कि प्लेटफार्म 4-5 के उक्त छोर पर ही लगभग सभी गाड़ियों के सामान्य यात्रियों के साथ ही स्लीपर श्रेणी के भी सभी कोच आते हैं। अतः वहां जीआरपी की गुनाह अन्वेषण शाखा के बजाय पब्लिक परिचारकों को थोड़ी आरक्षण देना ज्यादा आवश्यक है। पीएसी सदस्यों ने



तत्काल उपस्थित जीआरपी और रेल अधिकारियों से उक्त स्थान पर यात्रियों की सुविधा के लिए टॉयलेट बनाए जाने का निर्देश दिया। जीआरपी अधिकारी भी इस बात पर सहमत थे कि यदि उन्हें वैकल्पिक जगह मुहैया कराई जाती है, तो वहां शिफ्ट करने में उन्हें कोई परेशानी नहीं होगी। उपस्थित रेल अधिकारियों ने भी थोड़ी ना-नुकुर के बाद सदस्यों और जन-प्रतिनिधियों की मांग पर वहां टॉयलेट बनाए जाने पर अपनी सहमति दे दी।



प्लेटफार्म पर खाली पड़े वेतन कार्यालय को पीएसी सदस्यों ने मुआयना करने के बाद उसे जन-सुविधाओं के लिए उपयोग किए जाने की सलाह दी। टिकट निरीक्षण कार्यालय की साफ-सफाई सहित वहां कार्यरत महिला कर्मियों के ड्रेस बदलने और टॉयलेट की व्यवस्था किए जाने का निर्देश दिया। एफओबी के पास स्थित खोमचे को वहां से हटाने या खत्म किए जाने को कहा। वहीं लावारिश पड़े रेल नीर के बर्शों को जप करवाया। इसके बाद बड़े एफओबी के नीचे लगे गाड़ियों के सूचना पटों को डिजिटल फॉर्म में लगाए जाने का निर्देश दिया। आरपीएफ कार्यालय में महिला कर्मियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए उनके ड्रेस बदलने और टॉयलेट की व्यवस्था करवाए जाने को कहा।

पीएसी सदस्य डॉ. त्रिपाठी और इरफान अहमद ने प्लेटफार्म पर स्थित रेलवे कैफेटेरिया का निरीक्षण किया और वहां खाना खा रहे यात्रियों से खाने की गुणवत्ता एवं कीमत के बारे में जानकारि ली। यात्रियों ने उन्हें बताया कि खाने की गुणवत्ता सही है और एक थाली खाना उन्हें 35 रु. में दिया गया है, जो कि पर्याप्त है। इस पर दोनों सदस्यों ने कैफेटेरिया प्रबंधन पर खुशी जाहिर की, मगर साफ-सफाई का विशेष ध्यान रखने की हिदायत भी दी। महिला एवं पुरुष प्रतीक्षालय दोनों के न सिर्फ टॉयलेट गंदे पाए गए, बल्कि उनकी टाइल्स भी उखड़ी हुई मिलीं। इसके अलावा वहां काफी गंदगी भी थी। इस पर सदस्यों ने वहां ड्यूटी पर उपस्थित परिचारकों को थोड़ी डांट भी लगाई। इसके बाद आगे की

तरफ स्थित दो खानपान स्टालों को आवंटित निर्धारित से ज्यादा जगह दिए जाने की आशंका के चलते उनकी नाप-जोख भी करवाई। ध्यान देने वाली बात यह है कि अधिकारियों ने बड़ी चालाकी से पीएसी सदस्यों को प्लेटफार्म नं. 2-3 पर जाने ही नहीं दिया और सीधे उन्हें प्लेटफार्म नं. 1 पर ले आए। वहां भी टिकट बुकिंग कार्यालय को बायपास करते हुए सीधे प्लेटफार्म पर ले गए। जन-प्रतिनिधियों ने टिकट बुकिंग कार्यालय से लगकर बने पुरुष एवं महिला शौचालय की दुर्दशा और वहां महिलाओं से किए जाने वाले अनावश्यक चार्ज के बारे में सदस्यों को अवगत करवाया। इससे पहले जीआरपी के लोग यह कहते हुए जन-प्रतिनिधियों से भिड़ गए कि प्लेटफार्म पर खानपान कैफेटेरिया रह सकती है, मगर जीआरपी का काम नहीं रह सकता। इस पर जन-प्रतिनिधियों के साथ ही पीएसी सदस्यों ने उनसे बेकार की बहस में नहीं पड़ने को कहा। जन-प्रतिनिधियों ने प्लेटफार्म नं.-1 पर अनावश्यक रूप से बना दिए गए तमाम कार्यालयों के कारण यात्रियों को आवाजाही में हो रही परेशानी के बारे में पीएसी सदस्यों को बताया। उन्होंने पिछले करीब 8-10 महीनों से प्लेटफार्म पर एक गलत जगह बनाए जा रहे डीलक्स शौचालय, जिसका काम भी पिछले लगभग छह महीनों से बंद और अधूरा है, के बारे में पीएसी सदस्यों को बताया और उसे पीआरएस के पीछे खाली पड़ी जगह पर बनाए जाने तथा उक्त जगह का बेहतर उपयोग किए जाने पर जोर दिया। तथापि इस पर संबंधित अधिकारियों ने पीएसी सदस्यों को यह कहकर दिग्भ्रमित कर दिया कि उससे अनुकूल अन्य कोई जगह प्लेटफार्म पर उपलब्ध नहीं है। जबकि जन-प्रतिनिधियों का कहना था कि उक्त जगह शौचालय शुरू हो जाने पर बहुत दुर्गंध फैलेगी, जिससे उसके आसपास खानपान स्टाल पर यात्रियों का खड़ा होना और कार्यालयों में कर्मचारियों का बैठना मुश्किल हो जाएगा। उल्लेखनीय है कि प्लेटफार्म-1 पर एक भी रेलवे प्याऊ न होते हुए भी जो दो प्याऊ अग्रवाल समाज कल्याण ने बनवाए थे, उन्हें भी रेल प्रशासन ने न सिर्फ उखाड़कर फेंक दिया है, बल्कि उनकी कुलिंग मशीनों को भी बेच दिया है। इसके साथ ही यात्रियों को खानपान स्टालों से पानी खरीदने के लिए मजबूर किया जा रहा है। इस तरफ जन-प्रतिनिधियों द्वारा समिति की सदस्यों का ध्यान दिलाए जाने पर उपस्थित अधिकारियों ने उसे हवा में उड़ा दिया। तत्पश्चात जन-प्रतिनिधियों ने सदस्यों का ध्यान प्लेटफार्म-1 के दूसरे प्रवेश द्वार पर एक और टिकट बुकिंग पिड़की खोले जाने की तरफ आकर्षित किया। इस मांग को भी

उपस्थित अधिकारियों ने जब हवा में उड़ाने की कोशिश की, तो जन-प्रतिनिधि भड़क गए। तब पीएसी सदस्यों द्वारा यह कहे जाने पर कि उनकी मांग सर्वथा जायज है, इस पर अधिकारियों ने पीआरएस में ही दो यूटीएस विंडो खोले जाने का आश्वासन दिया।

इसके बाद उपस्थित जन-प्रतिनिधियों ने पीआरएस के पीछे पड़ी लंबी-चौड़ी जगह भी पीएसी सदस्यों को ले जाकर दिखाई। जहां कुछ स्थानीय असामाजिक तत्वों द्वारा कथित स्थानीय राजनीतिक शह पर न सिर्फ तीन-चार मंदिरों का अवैध निर्माण कर लिया गया है, बल्कि वहां कुछ गांवों भी पाल रखे गई हैं। सदस्यों ने इस पर वहां उपस्थित स्थानीय अधिकारियों की लापरवाही पर भारी नाराजगी जताई और उक्त मंदिरों के कथित पुजारी को तत्काल हिरासत में लेकर उसके विरुद्ध सरकारी संपत्ति पर अवैध रूप से कब्जा करने के लिए कानूनी कार्यवाही करने का आदेश दिया। उपस्थित जन-प्रतिनिधियों ने पीएसी सदस्यों को यह भी बताया कि वहां से अवैध वेंडरों का स्टेशन पर अवैध कारोबार चलता है तथा गर्दुल्लों और असामाजिक तत्वों के कारण स्टेशन का वातावरण दूषित होता है। पीएसी सदस्यों ने तत्काल उपस्थित अधिकारियों को निर्देश दिया कि उक्त कीमती जगह से मंदिरों का अवैध कब्जा हटाकर वहां पर जीआरपी और आरपीएफ की गुनाह अन्वेषण शाखाओं की स्थापना के साथ ही पे एंड पार्क भी बनाई जाए, जिससे रेलवे को आय का एक साधन मिलेगा।

लंच के बाद सीएसटी स्थित मंडल मुख्यालय पर हुई बैठक में डीआरएम रवीन्द्र गोयल को पीएसी सदस्यों डॉ. अशोक त्रिपाठी एवं इरफान अहमद ने कल्याण स्टेशन की दुर्दशा के बारे में अवगत कराया। 'रेलवे समाचार' को यह जानकारी देते हुए इरफान अहमद ने बताया कि निरीक्षण के दौरान नजर आई सभी कमियों के बारे में डीआरएम को विस्तार से अवगत कराया गया है और उनसे यह भी कहा गया है कि वह खुद जाकर कल्याण स्टेशन का गहराई से निरीक्षण करें। उन्होंने बताया कि डीआरएम को कल्याण स्टेशन के लगभग सभी ट्रैक पर मंड-पिमिंग होने और प्लेटफॉर्म पर स्थित सभी स्टालों का पानी ट्रैक में जाने तथा पानी निकासी की सुचारु व्यवस्था न होने के बारे में भी बताया गया है। उन्होंने कहा कि स्टेशन के पश्चिम की तरफ तमाम अंटो-टैक्सि स्टैंड हटाकर वहां यात्रियों के लिए पे एंड पार्क की व्यवस्था किए जाने की भी कहा है तथा पीआरएस के पीछे की जगह पर जीआरपी एवं आरपीएफ के कार्यालय बनाने सहित उस जगह का उपयोग रेलवे की आया बढ़ाने के लिए किए जाने की भी सलाह दी है।

रेल मंत्रालय के कर्मचारी विरोधी आदेश का रेलकर्मियों द्वारा प्रखर विरोध

- सभी श्रमिक संगठनों ने मनाया काला दिवस, काली पट्टी बांधकर जताया विरोध
- रेलमंत्री की सलाह के बाद रेलवे बोर्ड ने परिपत्र पर अमल करने की टाली जल्दबाजी
- महासंघों के नेताओं की 'एकला चलो' की नीति का दुष्परिणाम है रेलवे बोर्ड का परिपत्र



नई दिल्ली : रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 30 जनवरी को एक परिपत्र (सं. 2017/ई(एलआर)/3/रेफरेंस/आरबी/1) जारी करके 4200 एवं इससे ऊपर के ग्रेड-पे पर कार्यरत संरक्षा कोटि के सुपरवाइजरों को रेलवे के मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों का पदाधिकारी होने पर रोक लगा दी है तथा ऐसे सभी पदाधिकारियों को 31 मार्च तक इस्तीफा देकर अपने पदों से हट जाने को कहा है. हालांकि रेल मंत्रालय को ऐसे सभी सुपरवाइजरों को श्रमिक संगठनों का सदस्य बने रहने पर कोई आपत्ति नहीं है. यह भी उक्त पत्र में स्पष्ट रूप से कहा गया है. तथापि, रेलवे के दोनों मान्यताप्राप्त श्रमिक महासंघों - एआईआरएफ एवं एनएफआईआर - सहित सभी जोनल श्रमिक संगठनों ने इसके विरुद्ध अपना कड़ा ऐतजज जताया है. महासंघों के आहवान पर सभी जोनल श्रमिक संगठनों ने 6 फरवरी को इसके विरोध में काला दिवस मनाया और काली पट्टी बांधकर धरना-प्रदर्शन भी किया. इसके साथ ही सभी जोनल महाप्रबंधकों एवं मंडल रेल प्रबंधकों को ज्ञापन भी दिए.

इस संबंध में एक विज्ञापित जारी करके ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने रेल मंत्रालय द्वारा 30 जनवरी 2017 को जारी उपरोक्त आदेश के पैरा 4 में प्रस्तावित रेलवे के सभी संरक्षा कोटि के ग्रेड पे-4200 एवं उससे ऊपर के वेतनमानों में कार्यरत सुपरवाइजरों को 31 मार्च 2017 के बाद श्रमिक संगठनों के पदाधिकारी नहीं रह जाने पर रेल प्रशासन के खिलाफ मोर्चा खोलते हुए कहा कि रेल मंत्रालय का यह आदेश पूरी तरह से मजदूर विरोधी है. उन्होंने यह भी कहा कि सरकार द्वारा यह सब श्रमिक संगठनों को तोड़ने की साजिश के तहत किया जा रहा है.

कॉम. मिश्रा ने कहा कि यह आदेश रेल मंत्रालय द्वारा श्रमिक फेडरेशनों और यूनियनों के पदाधिकारियों से बातचीत किए बिना जारी किया गया, जो कि रेल प्रशासन के मजदूर-विरोधी और तानाशाही रवैया को दर्शाता है. उन्होंने कहा कि यह आदेश पूरी तरह से 'ट्रेड यूनियन ऐक्ट' तथा 'आईएलओ कन्वेंशन 1987' में परिचित प्रस्ताव 'राइट टू ऑर्गेनाइज' के भी खिलाफ है. उन्होंने आगे कहा कि इससे स्पष्ट होता है कि रेल प्रशासन मजदूरों की एकता को तोड़ना चाहता है. हम इस प्रकार के आदेश के बिल्कुल खिलाफ हैं और इसे कभी बर्दाश्त नहीं करेंगे.

रेलवे के दोनों महासंघों ने इस आदेश के खिलाफ रेल मंत्रालय को पत्र लिखकर अपना विरोध भी दर्शाया है. कॉम. मिश्रा का

कहना है कि ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के आह्वान पर 6 फरवरी को समस्त भारतीय रेलों पर मौजूद हमारी यूनियनों के कार्यकर्ता और रेल कर्मचारियों ने बड़ी संख्या में एकजुट होकर और काली पट्टी बांधकर गेट मीटिंगों, प्रदर्शनों और धरनों के माध्यम से अपना प्रखर विरोध प्रदर्शित किया तथा काला दिवस मनाते हुए इस आदेश को तत्काल प्रभाव से रद्द करने के बावजूद रेलमंत्री, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड को फैक्स के माध्यम से ज्ञापन भेजकर अपना विरोध जताया है. श्री मिश्रा ने कहा कि अगर इसके बावजूद भी रेल प्रशासन ने इस आदेश को तत्काल प्रभाव से रद्द नहीं किया, तो रेल कर्मचारियों को सीधी कार्यवाही के लिए मजबूर होना पड़ेगा.

प्राप्त जानकारी के अनुसार गत सप्ताह इस मामले पर एआईआरएफ एवं एनएफआईआर दोनों फेडरेशनों के महामंत्रियों क्रमशः कॉम. शिवगोपाल मिश्रा

और डॉ. एम. राघवैया ने रेलमंत्री सुरेश प्रभु से मुलाकात करके उन्हें इस आदेश के व्यापक कुप्रभाव के बारे में ज्ञात करवाया है. बताते हैं कि रेलमंत्री श्री प्रभु ने चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) को कहा है कि जल्दबाजी में कोई कदम नहीं उठाया जाए. पता चला है कि उन्होंने सीआरबी से यह भी कहा है कि सबसे पहले इस आदेश के परिप्रेक्ष्य में व्यापक अध्ययन किया जाना चाहिए, उसके बाद ही कोई उचित निर्णय लिए जाना चाहिए. इसका तात्पर्य यह है कि रेलमंत्री अथवा रेलवे बोर्ड से दोनों फेडरेशनों को लिखित में न तो कोई आश्वासना मिली है और न ही रेलवे बोर्ड ने उक्त परिपत्र को अब तक वापस लिया है. इसका मतलब यह भी है कि रेलवे बोर्ड द्वारा जब तक ऐसा कोई लिखित आदेश जारी नहीं किया जाता है, तब तक संरक्षा कोटि के सभी सुपरवाइजरों पर इस परिपत्र की तलवार लटकती रहेगी.

इसके अलावा सभी तकनीकी विभागों (इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल एवं एसएंडटी) के सर्वाडिनेट इंजीनियर्स (सुपरवाइजरों) के संगठन 'ऑल इंडिया रेलवे इंजीनियर्स फेडरेशन' ने रेलवे बोर्ड द्वारा जारी उपरोक्त आदेश का भारी स्वागत किया है. वह इसे अपनी एक बड़ी जीत के रूप में दर्शा रहे हैं और कह रहे हैं कि खन्ना कमेटी की एक अनुशांसा लागू करवाने में वह कामयाब हो गए हैं. इसके अलावा रेलवे कर्मचारी ट्रेकमैन एसोसिएशन ने भी इस आदेश का स्वागत किया है. हालांकि रेलवे बोर्ड ने इस मामले में अत्यंत चालाकी से काम लिया है.

जिस खन्ना कमेटी की सिफारिशों के आधार पर यह आदेश जारी किए जाने की बात की जा रही है, उसने वास्तव में सर्वाडिनेट इंजीनियर्स को श्रमिक संगठनों से अलग किए जाने की सिफारिश अवश्य की है, मगर इसके साथ ही उसने यह भी कहा है

कि सर्वाडिनेट इंजीनियर्स (सुपरवाइजरों) के संगठन को मान्यता भी दी जानी चाहिए. इस पर रेलवे बोर्ड पिछले करीब 15 सालों से मौन है. इसके साथ ही खन्ना कमेटी सहित अन्य तमाम कमेटियों द्वारा सीनियर सर्वाडिनेट को राजपत्रित दर्जा दिए जाने के मामले में भी रेलवे बोर्ड शुरुआती रवैया अपनाए हुए है, जिसके लिए सभी सीनियर सर्वाडिनेट सुपरवाइजर मान्यताप्राप्त संगठनों को जिम्मेदार मानते हैं.

इसके अलावा यदि सर्वाडिनेट सुपरवाइजरों को श्रमिक संगठनों से अलग भी किया जाता है, तो भी वर्तमान में इसका उन पर कोई बहुत ज्यादा दुष्प्रभाव नहीं पड़ने वाला है, क्योंकि वर्तमान में श्रमिक संगठनों को जोनल रेलों द्वारा कर्मचारियों के वेतन से प्रत्येक छह-छह महीनों में उनका सदस्यता शुल्क काटकर श्रमिक संगठनों को उनके बैंक खातों में ट्रांसफर किया जा रहा है. श्रमिक संगठनों को इस बात की ज्यादा आशंका सता रही है कि सुपरवाइजरों के श्रमिक संगठनों से निकल जाने पर उनके मातहत काम करने वाले कर्मचारी श्रमिक संगठनों को अपना सदस्यता शुल्क देने में आनाकानी कर सकते हैं, जिससे उनकी सदस्यता प्रभावित हो सकती है. उनकी यह आशंका निर्मूल भी नहीं है. तथापि, रेल कर्मचारी सोशल मीडिया के वर्तमान वातावरण में काफी जागरूक हो चुका है, वह यदि नहीं चाहेगा, तो कोई सुपरवाइजर अब उसे श्रमिक संगठनों को चंदा देने के लिए बहुत ज्यादा मजबूर भी नहीं कर सकता है.

इसके साथ ही आखिर रेलकर्मियों कितने संगठनों को चंदा देना रहेगा, यह भी एक विचारणीय प्रश्न है. इसके साथ ही श्रमिक महासंघों के 'एकला चलो' की नीति का फायदा भी सरकार उठा रही और उनकी ताकत को भी इस बहाने पर ख ख रही है. श्रमिक नेताओं का मंत्री को अकेले-अकेले मिलने से गलत संदेश जाता है. इससे किसी भी श्रमिक नेता को उचित भाव नहीं मिल रहा है. इससे मंत्री को भी यह संदेश मिलता है कि उनमें एकता नहीं है. यही वजह है कि रेलवे के सभी फेडरेशन वर्तमान में अलग-थलग पड़े हुए हैं. यदि रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त महासंघ एकजुट होकर सरकार की काली और श्रमिक विरोधी नीतियों का विरोध नहीं करेंगे, तो सभी संगठन दरकिनारा जाएंगे. कहने की जरूरत नहीं कि रेल प्रबंधन में उनकी भागीदारी लगातार समाप्त हो चुकी है. 'प्रेम' की सतत बैठकें नहीं हो रही हैं. सरकार के साथ एनसी-जेसीएम की बैठक को हूए वीथी बाँट गए हैं. इसकी तरफ से सरकार को सिर्फ पत्र भेजकर खानापूरी हो रही है, जिन पर सरकार कोई तवज्जो भी नहीं देती है. इस बारे में भी सभी फेडरेशनों

रेलवे के श्रमिक संगठनों ने बजट को दिशाहीन और नकारात्मक बताया

नई दिल्ली : ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा 1 फरवरी को संसद में आम बजट प्रस्तुत होने के बाद अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा कि भारतीय रेल के इतिहास में रेल बजट का आम बजट में विलय होना एक दुर्भाग्यपूर्ण घटना के रूप में याद किया जाएगा, जिसमें भारतीय रेल की संप्रभुता, पारदर्शिता एवं आत्म-निर्भरता, जो ब्रिटिश काल से निरंतर चली आ रही थी, को समाप्त कर दिया गया. उन्होंने कहा कि रेल बजट को विभिन्न यातायात संसाधनों को एकीकृत सोच के नाम पर आम बजट में समाहित कर दिए जाने से भारतीय रेलों के निजीकरण एवं विदेशी पूंजी निवेश द्वारा संचालित सेवाओं के मार्ग को प्रशस्त करता है और 'मिनिमम गवर्नमेंट' एवं 'मैक्सिमम गवर्नेंस' के नारे को चरित्रार्थ करता है.

कॉम. मिश्रा ने कहा कि भारतीय रेल के आधुनिकीकरण, संसाधनों की बढ़ोतरी एवं रेल प्रणाली के विकास के दृष्टिगत आम बजट से कोई प्रावधान दृष्टिगोचर नहीं हो रहा है. इसके विपरीत अतिरिक्त बोझ के रूप में पूरे देश को मानवर्हित रेलवे क्रासिंग को समाप्त करने का लक्ष्य, 500 रेलवे स्टेशनों पर लिफ्ट एवं स्वचालित सीसीडीयों का प्रावधान करने, 3500 किमी. नई रेल लाइन का निर्माण, यात्री डिब्बों के



शौचालयों को बायो-टॉयलेट में बदलना, 5 नए ठोस कचरा प्रबंधन संयंत्रों की स्थापना, यात्री कोचों में यात्री-मित्रों की नियुक्ति आदि भारतीय रेल को अपने संसाधनों से मुहैया कराने का अतिरिक्त बोझ डालने का प्रावधान इस बजट में किया गया है. उन्होंने कहा कि विगत वर्षों में भारत सरकार रेलवे संचालित सेवाओं के मार्ग को प्रशस्त करता है और 'मिनिमम गवर्नमेंट' एवं 'मैक्सिमम गवर्नेंस' के नारे को चरित्रार्थ करता है. कॉम. मिश्रा ने कहा कि भारतीय रेल के आधुनिकीकरण, संसाधनों की बढ़ोतरी एवं रेल प्रणाली के विकास के दृष्टिगत आम बजट से कोई प्रावधान दृष्टिगोचर नहीं हो रहा है. इसके विपरीत अतिरिक्त बोझ के रूप में पूरे देश को मानवर्हित रेलवे क्रासिंग को समाप्त करने का लक्ष्य, 500 रेलवे स्टेशनों पर लिफ्ट एवं स्वचालित सीसीडीयों का प्रावधान करने, 3500 किमी. नई रेल लाइन का निर्माण, यात्री डिब्बों के

- रेलवे के इतिहास में रेल बजट का विलय होना एक दुर्भाग्यपूर्ण घटना - शिवगोपाल मिश्रा
- भारतीय रेलों के निजीकरण एवं विदेशी पूंजी निवेश द्वारा संचालित सेवाओं का मार्ग प्रशस्त
- रेलवे के आधुनिकीकरण, संसाधनों में वृद्धि और रेल-प्रणाली के विकास का कोई प्रावधान नहीं

वहन करना होगा. रेल बजट में रेल कर्मचारियों की काम के दौरान सुरक्षा, उनकी सामाजिक सुरक्षा एवं कल्याण के मद में कोई प्रावधान नहीं किया गया है. भारतीय रेल पर सुरक्षा कोटि के लाखों खाली पड़े पदों को भरने हेतु कोई दिशा नहीं दी गई. भारतीय रेल के सार्वजनिक उक्रमों को भी 'दलाल स्ट्रीट' का दरवाजा दिखा दिया गया है, जो उनके निजीकरण को मुकम्मल नींव की स्थापना है. रेल उपभोक्ता भी जल्द ही इस बजट के माध्यम से 'अच्छे दिन' की शुरुआत को कोसोंगे. कॉम. मिश्रा ने बताया कि वेतन भोगी कर्मचारियों को इस बात की पूरी उम्मीद थी कि आयकर छूट की सीमा 5 लाख रुपए तक की जाएगी, परंतु ऐसा न होने पर उनमें घोर निराशा का भाव पैदा हुआ है. उल्लेखनीय है कुछ ऐसी ही प्रतिक्रिया नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेंस (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया ने भी व्यक्त की है.

रेल बजट पर जन-चर्चा और पारदर्शिता समाप्त



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का शेष... है, इन सब में इतना भारी-भरकम अंतर क्यों है? परंतु इस बजट के जरिए सरकार द्वारा यह संदेश देने का अवश्य प्रयास किया गया है कि रेलवे की आर्थिक दशा-दिशा सुधारने और इसको पटरी पर वापस लाने के लिए इसके आधुनिकीकरण और रेल एवं यात्री संरक्षा पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है. बजट में किसी बड़ी रेल परियोजना की घोषणा नहीं की गई है. इसके साथ ही यात्री किरायों में भी कोई परिवर्तन नहीं किया गया है. इसके पीछे शायद सरकार की मंशा यह है कि संरक्षा सेस लगाकर वैसे ही यात्री किराए बढ़ जाएंगे. हालांकि रेल यात्रियों को ई-टिकट पर सर्विस चार्ज खत्म करके थोड़ी राहत देने का प्रयास किया गया है. मगर यह चार्ज खत्म करने की घोषणा तो सरकार

पहले ही कर चुकी थी, ऐसे में इसे राहत कहा जाना शायद सही नहीं होगा. इस बार का रेल बजट लगभग 1.31 लाख करोड़ रुपए का है. इसमें 55 हजार करोड़ रुपए बजटीय सहायता दिए जाने की बात कही गई है. जो कि नाकाफी है, क्योंकि यह पिछली बार की बजटीय सहायता से सिर्फ 10 करोड़ रुपए ही ज्यादा है. इसका मतलब है कि रेलवे को अब भी अपनी कमाई पर केंद्र सरकार को लाभांश की अदायगी करनी होगी. रेल बजट में साफ-सफाई, आधुनिकीकरण और एकाउंटिंग रिफॉर्म पर जोर दिया गया है. इंटीग्रेशन होने के कारण रेल बजट के सभी प्रावधान जनता के सामने नहीं आ सके हैं. अब डिमांड ऑफ ग्रांट के तहत किए गए प्रावधानों से ही यह उजागर हो सकेगा कि रेलवे की परियोजनाएं क्या हैं और उनके लिए कितनी-कितनी राशि का प्रावधान किया गया है. इस प्रकार रेल बजट की पूरी स्थिति स्पष्ट नहीं हो पाई है. तथ्य, राज्यवार राशि का सोशल मीडिया में उछाला देकर यह जताने की कोशिश की गई है कि सभी राज्यों पर भारी अहसास किया गया है.

रेल बजट में रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए कई प्रयासों का जिक्र किया गया है. तथ्यापि, आधुनिकीकरण के लिए जिन कार्यों का उल्लेख किया गया है, उनमें से ज्यादातर कार्य पहले से चल रहे हैं. उनमें थोड़े से विस्तार और हेरफेर के साथ उनके नए नामकरण सहित उनका आधुनिकीकरण किए जाने की बात कही गई है. यही स्थिति उलझाने वाली है. पिछले द्वाइ-तीन सालों में किसी नई रेल परियोजना को शुरू किए जाने के बजाय लगभग सभी पुरानी परियोजनाओं का नाम बदल-बदलकर सोशल मीडिया के जरिए सस्ती लोकप्रियता लूटने और मिथ्या प्रचार के ही प्रयास ज्यादा किए गए हैं. बुनियादी अथवा द्वांचामत कोई सुधार किए जाने के बजाय स्टेशनों पर एक्सेलेटर, लिफ्ट, रैप इत्यादि बनाकर यात्रियों को भ्रमनामा का प्रयास इस दरम्यान ज्यादा हुआ है.

यही स्थिति चलती गाड़ियों में और रेलवे स्टेशनों पर साफ-सफाई की भी है. इसकी लगभग पूरी तरह आउट सोर्सिंग कर दी गई है, जिसके चलते न सिर्फ कीमती रेल राज्य अथवा जनता की गाड़ी कमाई का अपव्यय हो रहा है, बल्कि यात्रियों को समुचित सफाई सुविधा भी नहीं मिल पा रही है. अब इसी के तहत एक नई योजना के रूप में 'कोच मित्र सर्विस' शुरू करने की घोषणा की गई है. कहा गया है कि यह कोच मित्र रेल यात्रियों की प्रत्येक समस्या का समाधान करेगा. इसके लिए यह तर्क दिया गया है कि अब तक अलग-अलग समस्या के लिए यात्री को अलग-अलग रेल अधिकारियों या कर्मचारियों से संपर्क करना पड़ता था, परंतु अब इस रेल मित्र के रूप में एक ही अधिकारी गाड़ी में नियुक्त होगा, जो कि यात्रियों की टिकट से लेकर गाड़ी में साफ-सफाई सहित हर समस्या का समाधान मुहैया कराएगा, जिनकी तरह..

पांच साल के लिए राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में एक लाख करोड़ रुपए का बंदोबस्त किया गया है. इसमें प्रतिवर्ष 20 हजार करोड़ रुपए खर्च किए जाएंगे. इसमें 5 हजार करोड़ रुपए केंद्र सरकार की भागीदारी होगी. बाकी 15 हजार करोड़ रुपए कहां से आएंगे, इस बारे में अब तक कोई स्पष्टता नहीं है. इसका मतलब यही निकाला जाना चाहिए, पिछले बार जब 17 हजार करोड़ रुपए का ऐसा ही संरक्षा कोष बनाया गया था, तब भी सरकार यानि रेल मंत्रालय ने उसमें मात्र 6 हजार करोड़ रुपए की ही भागीदारी की थी. बाकी 12 हजार करोड़ रुपए संरक्षा सरचार्ज लगाकर रेलयात्रियों से ही वसूल गए थे. वह भी अनंत काल तक चलता रहा था. जब आरटीआई के तहत सवाल उठने शुरू हुए थे, तब रेल मंत्रालय ने इसका नाम बदलकर भी कुछ और समय तक इसकी वसूली की थी. वैसे ही कुछ इस बार भी रेलयात्रियों के साथ होने जा रहा है. बजट में कहा गया है कि उक्त राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष से वर्ष 2020 तक सभी मानवहित समापार पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) बना दिए जाएंगे और रेलवे ट्रैक का आधुनिकीकरण किया जाएगा. इस कोष के इस्तेमाल में आईसीएफ निर्मित कोचों की कल्पना बदली जाएगी, जबकि प्लास्टिक में एलएचसी कोचों की कल्पना सुधारने की ज्यादा जरूरत है. यह सही है कि आईसीएफ निर्मित कोच ज्यादा भारी-भरकम होते हैं, मगर उनका रिप्लेसमेंट सिर्फ एलएचसी कोच ही हो सकते हैं, यह मानना सही नहीं है. बजट में कहा गया है कि अगले वित्तवर्ष में 3500 किमी. नई रेल लाइन शुरू की जाएगी, जबकि चालू वित्तवर्ष में 2800 किमी. रेल लाइन शुरू की गई है. यह काफी अतिशयोक्ति है. बजट में एसएमएस आधारित 'क्लीन माई कोच' सेवा शुरू किए जाने की बात कही गई है, जो कि पहले से चल रही है, इसमें कोई नई बात नहीं है. वर्ष 2019 तक सभी ट्रेनों में बायो-टॉयलेट लगाए जाने की घोषणा स्वागत योग्य है, यदि यह वास्तव में साकार हो जाती है तो. बजट में रेलवे पीएसयू इरकॉन, आईआरएफसी और आईआरसीटीसी को शेयर बाजार में लिस्टिंग कराए जाने की बात से स्पष्ट है कि भारतीय रेल को निजीकरण शुरू किया जा रहा है.



रेल बजट पर रेलवे बोर्ड के पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग आदित्य प्रकाश मिश्रा की पहली प्रतिक्रिया यह थी कि इस पर कुछ कहने के लिए कुछ है नहीं, तो क्या प्रतिक्रिया दी जाए. उनका कहना है कि कुल द्वाइ-तीन मिनट में निपटा दिए गए रेल बजट में रेलवे के कार्य-निष्पादन (परफॉर्मेंस) पर कुछ भी नहीं कहा गया है. इसमें कोई स्पष्टता नहीं है. उनका कहना था कि रेलवे ने गत वर्ष में कितनी लोडिंग की, कितना नया किया, कितनी आमदनी हुई, कितना खर्च हुआ, आदि के बारे में कुछ भी नहीं बताया गया है. इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा कि रेलवे की भावी योजनाएं क्या हैं, इस बारे में भी कोई बात नहीं कही गई है. पूरे बजट में रेलवे को कोई खास महत्व ही नहीं दिया गया, जबकि रेल अब तक राष्ट्रीय जीडीपी के साथ जुड़ी हुई है. श्री मिश्रा का कहना है कि एक लाख करोड़ रुपए का सेफ्टी फंड बनाए जाने की घोषणा लोगों को धीरे-धीरे बंधाने के लिए सही हो सकती है, परंतु यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि इसमें सरकार और जनता की भागीदारी कितनी होगी. उन्होंने कहा कि इसे एक बेस बनाकर छोड़ दिया गया है. अब जब इसका विस्तृत विवरण सामने आएगा, तभी इसकी स्थिति स्पष्ट हो जाएगी. उनसे

कहने के लिए कुछ नहीं

जब 'रेलवे समाचार' ने यह पूछा कि वर्तमान परिप्रेक्ष्य में उन्हें भारतीय रेल का भविष्य कैसा लग रहा है, तो इस पर उनका कहना था कि भविष्य अंधकारमय कहना तो ठीक नहीं होगा, मगर यह अवश्य कहा जा सकता है कि भारतीय रेल का भविष्य 'प्रकाशमान' नहीं लग रहा है. भारतीय रेल की कार्य-निष्पादन क्षमता में कमी आने के पीछे आप क्या बजह देख रहे हैं, यह पूछे जाने पर उनका कहना था कि कोयले की लोडिंग कम हो गई है, क्योंकि कोयले का आयात बंद कर दिया गया है. जबकि रेलवे की 50 प्रतिशत अर्निंग कोयले की दुलाई से हुआ करती थी. अब जब कोयले की लोडिंग खत्म हो गई है, तब रेलवे इसकी जगह अल्ट्रासेट जिंसों की दुलाई नहीं खोज पा रही है. इसके अलावा उनका मानना है कि इसके लिए प्रयास भी जितनी मात्रा में किए जाने होने चाहिए, उतने स्तर पर नहीं किए जा रहे हैं. श्री मिश्रा का कहना है कि गैर-परंपरागत स्रोतों से आय के साधन जुटाने की बात तो हर बार की जाती है, मगर यह हो नहीं पाते हैं. ले-देकर रेलवे की जमीन बेचने या लीज करने पर आकर बात अटक जाती है, जबकि जमीन के मामले में कोई अधिकारी अपना हाथ नहीं फेंकना चाहता, क्योंकि जैसे ही कुछ करने का प्रयास होता है, वैसे ही विजिलेंस केस बन जाता है.

20 हजार करोड़ का सेफ्टी फंड दिया जाना बड़ी बात



एक और पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग एस. के. विजय का कहना है कि एक साल में 20 हजार करोड़ का सेफ्टी फंड दिया जाना एक बड़ी बात है. परंतु सच यह भी है कि इतनी बड़ी राशि एक साल में रेलवे खर्च भी कर पाएगा, इसमें संदेह है. इसके अलावा बजटीय सहायता में 10 हजार करोड़ रुपए का इजाफा किया गया है, मगर उन्हें इस बात की फिलहाल कोई जानकारी नहीं है कि रेलवे को लाभांश अदायगी से मुक्त किया गया है या नहीं. उनका कहना है कि पिछले साल 36 हजार करोड़ दिए गए थे, अब 55 हजार करोड़ की बात कही गई है, तो इस प्रकार बजटीय सहायता 15 हजार करोड़ रुपए होनी चाहिए. ऐसे में यदि 1.31 लाख करोड़ का बजट प्लान है, तो इसमें कुछ तो गोलमाल है, क्योंकि रेलवे का अपना आंतरिक राजस्व अर्जन इतना नहीं है.

उन्होंने पिछले बजट की बात का स्मरण करते हुए कहा कि गत वर्ष मंत्री जी ने कहा था कि अगले पांच वर्षों में 8.5 लाख करोड़ रुपए का रेलवे में निवेश किया जाएगा. इस प्रकार यदि देखा जाए तो 2.5 लाख करोड़ पीपीपी, जॉइंट वेंचर आदि से आने थे, 2.5 लाख करोड़ रुपए बजटरी सपोर्ट और 2.5 लाख करोड़ रेलवे को अपने आंतरिक स्रोतों से जमा करना था,

जैसे एलआईसी से कर्ज इत्यादि. मगर पिछले द्वाइ-तीन वर्षों में न तो पीपीपी, जॉइंट वेंचर आदि से और न ही एक्सट्रा बजटरी सपोर्ट से आ पाए हैं. उन्होंने कहा कि थोड़ा-थोड़ा करके केंद्र सरकार का 2.5 लाख करोड़ तो आ जाएगा, मगर रेलवे के आंतरिक स्रोतों वाला फंड और बाकी फंड का आना संदिग्ध लग रहा है. उन्होंने कहा कि रेलवे के आंतरिक स्रोत ही जब 35 हजार करोड़ रुपए सालाना हैं, तब उसका उक्त फंड कैसे आ पाएगा, इसमें गोलमाल कहां है, यह सोचने वाली है.

एक लाख करोड़ के संरक्षा फंड के लिए सालाना 20 हजार करोड़ रुपए कैसे जुटाए जाएंगे, इस सवाल पर श्री विजय ने कहा कि जिस तरह पहले यात्रियों पर सेफ्टी सरचार्ज लगाए जाने की अनुमति सरकार ने दे दी थी, वैसे ही इस बार भी किया जाएगा. उन्होंने कहा कि रेलवे ने खुद अपना 1.19 लाख करोड़ का आंतरिक प्लान बनाया हुआ है. यह एक लाख करोड़ रुपए की बात बजट में उसी के अंतर्गत कही गई लगती है. इस प्लान के कागजात रेलवे ने नीति आयोग आदि को सौंप दिए हैं. उन्होंने कहा कि काकोड़कर समिति के 8.70 लाख करोड़ के सामने रेलवे के 1.19 लाख करोड़ का फंड कोई मायने नहीं रखता है. इसके अलावा दोनों के प्लान में इतना बड़ा अंतर क्यों है, यह समझ के परे है.

बजट में कोई पारदर्शिता नहीं



पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग आर. आर. जरुहार ने रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया देते हुए कहा कि रेल बजट हो गया है, ऐसा तो इस बार कहीं से लग ही नहीं रहा. उन्होंने कहा कि इस बार के बजट में कोई पारदर्शिता नहीं दिखाई दे रही है. उन्हें ऐसा लग रहा है कि पहले जैसी चर्चा रेल बजट पर हुआ करती थी, अब शायद कभी नहीं हो पाएगी. उन्होंने कहा कि ऑपरेटिंग रेश्यो में कमी लाई जाएगी, मगर यह नहीं बताया गया है कि आखिर यह कमी कैसे लाई जाएगी. इस पर कमी लाने के लिए बजट में दो-चार लाइन तो बोलनी पड़ती हैं, मगर वह भी नहीं बोली गई हैं. सेफ्टी के लिए कहा गया है कि हम चीन, जापान और कोरिया से मदद लेंगे, मगर यहाँ अपने पास जो है, हम उनका ही सही उपयोग नहीं कर पा रहे हैं. उन्होंने कहा कि एक लाख करोड़ के साफ्टी फंड पर भी किसी रोड मैक को उजागर नहीं किया गया है. अब तक अलग रेल बजट होने से रेल मंत्रालय और इसके अधिकारियों पर लक्ष्य को हासिल करने के जो दबाव बना रहता था, क्या वह अब भी बना रहे पाएगा, इस बारे में पूछे जाने पर श्री जरुहार का कहना था कि उन्हें बिलकुल ऐसा नहीं लगता है कि अब भी वह दबाव बना रहे पाएगा. उन्होंने कहा कि पहले जिस दिन रेल बजट प्रस्तुत हो जाता था, उसी दिन से सभी विभागों का खाता शुरू हो जाता था. पिक बुक में सब कुछ स्पष्ट कर दिया जाता था कि किसको क्या करना है. परंतु अब ऐसा शायद ही हो पाएगा. उन्होंने रेलवे के भविष्य को लेकर भी अनिश्चितता के पक्ष में अपनी राय दी. हालांकि उन्होंने यह भी कहा कि वह ऐसा नहीं मानते हैं कि रेलवे का तुरंत कुछ होने जा रहा है, परंतु यह तो कहा ही जा सकता है कि शेयर बाजार का रास्ता खोलकर भारतीय रेल को निजीकरण की तरफ धीरे-धीरे ढकेलने की तैयारी शुरू कर दी गई है.

यह बहुत बड़ा फेल्यूर है



पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग सुबोध जैन का कहना है कि रेल बजट पर क्या प्रतिक्रिया दी जाए, जब कुछ हो ही नहीं रहा है तो क्या कहा जाए. उन्होंने कहा कि सेफ्टी-वेफ्टी कुल मिलकर इस बार का कुल बजट 1.31 लाख करोड़ का है, जबकि पिछले वर्ष यह बिना सेफ्टी-वेफ्टी के 1.21 लाख करोड़ का था. इसी के अंदर यह कहा गया है कि एक लाख करोड़ का सेफ्टी फंड बनाएंगे. इसमें सीलड कैपिटल जनरल बजट से आएगी, बाकी रेलवे खुद जुगाड़ करेगी. इसका मतलब यदि सालाना 20 हजार करोड़ भी माना जाए, तो यह 1.31 लाख करोड़ में से ही निकालना है. इस प्रकार बचने में कुल 1.11 लाख करोड़ रुपए. इसमें भी 10% मुद्रा स्फीति में चले जाएंगे, पिछले साल यह बजटा कुल 1.21 लाख करोड़ का था. श्री जैन का कहना है कि इस तरह वास्तविक स्थिति में तो यह बहुत बड़ा फेल्यूर है. उनका कहना है कि जो 55 हजार करोड़ रुपए के बजटरी सपोर्ट की बात की गई है, उसमें से 5 हजार करोड़ रुपए सेफ्टी फंड के लिए हैं. जबकि बाकी 15 हजार करोड़ के लिए रेल मंत्रालय को खुला छोड़ दिया गया कि वह किराया बढ़ाए, या सेफ्टी सरचार्ज लगाए, मगर वह किराया इस रकम का बंदोबस्त अपने स्तर पर करे. उन्होंने कहा कि इसके अलावा इस बार के रेल बजट में और कुछ नहीं कहने के लिए.

राजभाषा हिंदी में स्वास्थ्य संबंधी परिचर्चा एक सराहनीय प्रयास है -एल.एम.झा

पूर्वोत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा स्वास्थ्य परिचर्चा एवं तकनीकी संगोष्ठी का आयोजन

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण एल.एम. झा की अध्यक्षता में निर्माण संगठन, गोरखपुर में 14 फरवरी को हिंदी कार्यशाला के अंतर्गत स्वास्थ्य संबंधी परिचर्चा एवं तकनीकी संगोष्ठी का आयोजन किया गया. संगोष्ठी को संबोधित करते हुए मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण एल.एम. झा ने कहा कि राजभाषा हिंदी में स्वास्थ्य संबंधी परिचर्चा एक सराहनीय प्रयास है. उन्होंने कहा कि इस प्रकार के आयोजन से राजभाषा हिंदी का प्रचार-प्रसार बढ़ता है, और साथ ही रेलकर्मियों विभिन्न प्रकार के रोगों की भयावहता एवं उनकी रोकथाम के उपाय की जानकारी प्राप्त करते हैं.

तकनीकी संगोष्ठी में ललित नारायण मिश्र रेलवे चिकित्सालय, गोरखपुर के चेस्ट रोग विशेषज्ञ डॉ. नंदकिशोर प्रसाद ने मधुमेह एवं हाइपर टेंशन (उच्च रक्तचाप) रोग के कारण एवं बचाव विषय पर विस्तृत व्याख्यान दिया. डॉ. नंदकिशोर ने मधुमेह रोगियों के खानपान एवं दिनचर्या को भी विस्तार से बताया. उन्होंने उच्च रक्तचाप की भयावहता पर प्रकाश डालते हुए इससे बचाव के विभिन्न पहलुओं एवं चिकित्सीय जांच पर चर्चा की. उप वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी/निर्माण टी. पी. पांडेय ने वित्त संबंधी विभागीय विषय पर विस्तृत जानकारी दी.

संगोष्ठी में मुख्य इंजीनियर/निर्माण

(मुख्यालय) एम. ए. रिजवी, मुख्य इंजीनियर/निर्माण डी. के. सिंह, मुख्य इंजीनियर/निर्माण (उत्तर) रामजन्म, मुख्य इंजीनियर निर्माण (पूर्व) पी. के. गुप्ता, उप वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी/निर्माण एच. एस. महतो, उप मुख्य इंजीनियर/निर्माण (पुल) एन. के. सिंह, उप मुख्य इंजीनियर/निर्माण (ट्रेक) एस.सी.श्रीवास्तव, सचिव/मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) पी. के. पाठक, वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी वी. दुंगुंडुंग सहित निर्माण संगठन के सभी अधिकारी एवं कर्मचारी उपस्थित थे. कार्यक्रम का संचालन श्रीमती राजभाषा अधिकारी/निर्माण कमलासिनी तिवारी ने किया.

करोड़ों रुपए का मनी रिसिप्ट घोटाला...

पेज 1 का शेष...

जैसा कि सामान्य तौर पर होता है, उसी तरह इस घोटाले के पकड़े जाने के बाद चंदन आचार्यों को रेल प्रशासन द्वारा निर्वासित भी किया गया.

रेलकर्मियों का सवाल यह है कि चंदन आचार्यों को सिर्फ निर्वासित ही क्यों किया गया? उसे इस घोटाले के लिए दर्ज कराई गई एफआईआर के तहत गिरफ्तार क्यों नहीं किया गया? प्राप्त जानकारी के अनुसार करीब दो साल पहले भी ऐसे ही एक मामले में चंदन आचार्यों को विजिलेंस द्वारा पकड़ा गया था. परंतु अपनी अवैध कमाई को बर्दाश्त उसने उक्त मामले को रफादफा करा लिया और रेल प्रशासन द्वारा उसे ड्यूटी पर लेते हुए उसकी पोस्टिंग कामख्या रेलवे स्टेशन पर कर दी गई. बताते हैं कि चंदन आचार्यों एक मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठन का प्रमुख पदाधिकारी भी हैं.

दो-तीन महीने पहले ही उसे पुनः गुवाहाटी रेलवे स्टेशन पर न सिर्फ पदस्थ कर दिया गया, बल्कि उसे अपने उसी पुराने बुकिंग काउंटर पर काम में लगा दिया गया. कई रेलकर्मियों का कहना है कि वास्तव में तो उसे सबसे पहले गुवाहाटी स्टेशन पर पोस्टिंग ही नहीं मिलनी चाहिए थी, यदि यह मिल भी गई थी, तो भी उसे उसी बुकिंग काउंटर अथवा उसी बुकिंग ऑफिस में नहीं बैठाया जाना चाहिए था. जाहिर है कि इसमें मंडल के कुछ वाणिज्य अधिकारियों की उसके साथ मिलीभगत है.

सवाल यह उठता है कि गुवाहाटी रेलवे स्टेशन अथवा उसी बुकिंग ऑफिस या बुकिंग काउंटर पर चंदन आचार्यों की पोस्टिंग कैसे हुई? किस अधिकारी ने उसका यह ट्रान्सफर किया और किसने उसी बुकिंग ऑफिस/काउंटर में उसके बैठने का रास्ता साफ किया? क्या इस मामले में कुछ विजिलेंस अधिकारी भी शामिल हैं? कर्मशियल इंस्पेक्टर और ट्रैफिक एकाउंट्स इंस्पेक्टर ने अपनी सही भूमिका का निर्वाह करते हुए उक्त घोटालेबाज को पहले ही क्यों नहीं रोहताथ पकड़ा था? उन्होंने प्रॉपर सुपरविजन क्यों नहीं किया? बुकिंग ऑफिस के कोचिंग सुपरवाइजर महोदय क्या कर रहे थे? इस मामले में उनकी क्या भूमिका थी? यह सभी लोग क्या इस

घोटाले में शामिल नहीं थे? इन्होंने एनआई टिकट स्टैटमेंट्स की समय पर जांच न करके भारी गलती नहीं की थी? ऐसे और भी तमाम सवाल हैं, जिनका उत्तर अभी मिलना बाकी है.

इसके अलावा उपरोक्त सभी स्टेशन कर्मियों ने अब तक इस घोटाले पर चुप्पी क्यों साध रखी है? विजिलेंस अथवा रेल प्रशासन द्वारा उपरोक्त सभी स्टेशन कर्मियों से अब तक इस घोटाले पर सवाल क्यों नहीं किए गए हैं? पता चला है कि इस मामले में अब सबसे बड़ा प्रयास यह किया जा रहा है कि ऐसे सभी अधिकारी और कर्मचारी, जो इस घोटाले में शामिल हैं, मिलकर चंदन आचार्यों को बचाने में इसलिये जुटे हुए हैं, क्योंकि यदि चंदन आचार्यों के खिलाफ कोई कार्रवाई की जाती है, तो कई बड़े अधिकारियों की पोल खुलने के साथ ही स्टेशन पर कार्यरत उपरोक्त सभी सुपरवाइजरों स्टाफ के कर्मचारी भी पकड़ में आ जाएंगे.

प्राप्त जानकारी के अनुसार उपरोक्त तथ्यों की जानकारी चंदन आचार्यों के पकड़े जाने के 10-12 दिनों के अंदर ही विजिलेंस को मिल गई थी. इसके अलावा विजिलेंस द्वारा अभी भी गुवाहाटी स्टेशन से लॉग डाटा एकत्रित किया जा रहा है. कर्मचारियों का मानना है कि यह घोटाला कई करोड़ रुपए का हो सकता है, इसलिए यह मामला विजिलेंस द्वारा अथवा विजिलेंस से हटाकर सीबीआई को अविचल बसौपा जाना चाहिए, जिससे की रेलवे राजस्व की और ज्यादा हानि होने से रोकी जा सके.

कर्मचारियों का यह भी कहना है कि इतने बड़े घोटाले की कोई भी खबर स्थानीय असमी मीडिया और अखबारों में कवर नहीं की गई. इसका मतलब यह भी है कि इस घोटाले में लिप्त संबंधित अधिकारियों ने या तो खबर प्रकाशित नहीं होने दी अथवा खबर को पूरी तरह से दबा दिया गया है. उन्होंने कहा कि घोटालेबाजों से भारतीय रेल को बचाया जाना चाहिए, क्योंकि यह किसी एक व्यक्ति की संपत्ति न होकर देश के सवा सौ करोड़ लोगों की संपत्ति है. उनका यह भी कहना है कि प्रत्येक घोटालेबाज को सजा मिलनी चाहिए, फिर वह चाहे कितना ही बड़ा क्यों न हो.

झांसी रेलवे वर्कशॉप में पकड़े गए 18 जुआरी



झांसी : रेलवे वर्कशॉप, झांसी में कई जुआरियों द्वारा बड़े पैमाने पर जुआ खेले जाने से वर्कशॉप प्रबंधन परेशान था. इसके अलावा इसकी शिकायत काफी अरसे से स्थानीय पुलिस को भी मिल रही थी. इसी क्रम में हाल ही में एसएसपी अखिलेश चौरसिया के नेतृत्व में शहर कोतवाल आशीष मिश्रा, प्रेमनगर एसओ धरमवीर सिंह, थाना कोतवाली इंचार्ज विक्रम सिंह की संयुक्त टीम ने रेलवे वर्कशॉप में अचानक छापा मारकर मौके से 18 जुआरियों को गिरफ्तार करने के साथ कुल 1,58,790 रुपए की नकद राशि बरामद किया.

पता चला है कि छापा पड़ते ही जुआरियों में भारी हलचल मच

गई और वह पुलिस से बचने के लिए इधर-उधर भागने का प्रयास करते हुए पकड़े गए, सभी जुआरियों को गिरफ्तार करके प्रेमनगर थाने लाया गया. इनमें से पकड़े गए ज्यादातर जुआरी रेलवे वर्कशॉप में ही कार्यरत हैं, जो कि ड्यूटी के दौरान वर्कशॉप में जुआ खेलते थे. पुलिस के अनुसार पकड़े गए सभी जुआरियों के खिलाफ कानून के अनुरूप कार्यवाही की जा रही है.

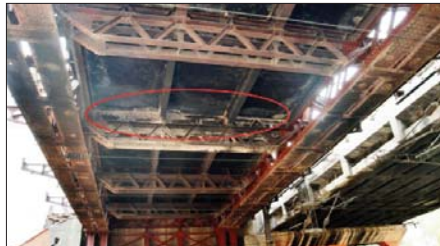
बताते हैं कि झांसी रेलवे वर्कशॉप में यह जुआ पिछले कई वर्षों से चल रहा था और इसकी जानकारी वर्कशॉप के लगभग सभी अधिकारियों और कर्मचारियों को भी थी. परंतु इन जुआरी रेलकर्मियों के खिलाफ विभागीय कार्रवाई करने की हिम्मत कोई नहीं जुटा पा रहा था, क्योंकि इनमें से लगभग सभी जुआरी रेलकर्मियों स्थानीय थे और उनकी दबंगई तथा उन्हें मिल रहे अंदरूनी सहयोग के कारण वर्कशॉप प्रबंधन लाचार महसूस कर रहा था. बताया जाता है कि इस महामारी से निजात पाने के लिए वर्कशॉप प्रबंधन ने शहर पुलिस के उच्चाधिकारियों से संपर्क किया था. बहरहाल, पुलिस को इस मामले में बड़ी सफलता मिली है और वर्षों से रेलवे वर्कशॉप झांसी में चल रही इस सामाजिक बीमारी से वर्कशॉप प्रबंधन को भी निजात मिल गई है.

जगराओं पुल का एस्टीमेट बढ़ाकर ठेकेदारों को फायदा पहुंचाने तैयारी...

पेज 1 का शेष... मंजूरी के लिए लुधियाना नगर निगम को भेजा गया है.

प्राप्त जानकारी के मुताबिक जगराओं आरओबी के पुनर्निर्माण का कार्य शुरू करवाने के लिए एस्टीमेट (अनुमानित लागत) के अनुसार लुधियाना नगर निगम से फिरोजपुर मंडल द्वारा 24.30 करोड़ रुपए मांगे गए हैं, जबकि आज से करीब 9 महीने पहले इस कार्य के लिए 7 करोड़ और फिर 11.50 करोड़ रुपए का एस्टीमेट दिया गया था. लुधियाना शहर की लाइफलाइन के नाम से जाने वाले 128 साल पुराने इस पुल के एंगल गलने की वजह से मई 2016 में पुल को एक साइड से बंद कर दिया गया था. इसके बाद पुल के जर्नर हिस्से के पुनर्निर्माण के लिए फिरोजपुर मंडल के शीप अधिकारियों और लुधियाना नगर निगम के बीच पत्राचार और बैठकों का दौरा शुरू हुआ. रेलवे की ओर से पुल के पुनर्निर्माण पर पहले 7 करोड़ का खर्च आने के दावे किए जाते रहे, मगर बाद में नगर निगम को 11.50 करोड़ का एस्टीमेट भेजा गया.

प्राप्त जानकारी के अनुसार लुधियाना नगर निगम ने शहर की ट्रैफिक समस्या के चलते ओवर-एस्टीमेट की आशंका और फंड की कमी को भुलाकर 11.50 करोड़ के एस्टीमेट को स्वीकार कर लिया, मगर नए डिजाइन में



बढ़ते ट्रैफिक लोड के मुताबिक पुल की चौड़ाई न बढ़ाए जाने की वजह से नगर निगम की तरफ से पुल को चौड़ा करने की मांग की गई. इसके बाद फिरोजपुर मंडल के शीप अधिकारियों ने चौड़ाई बढ़ाने की आड़ में एक बार फिर से एस्टीमेट बढ़ाने का खेल शुरू किया और ठेकेदारों को अधिक से अधिक लाभ पहुंचाकर अपना कमीशन बढ़ाने के लिए इसे कुछ ही महीनों के भीतर बढ़ाकर 24.30 करोड़ तक पहुंचा दिया. इसके लिए रेलवे इंजीनियरिंग एवं ब्रिज डिपार्टमेंट की भी पूरी मदद ली गई. हालांकि रेलवे की तरफ से एस्टीमेट बढ़ाने के पीछे बढ़ती महंगाई और पुल की चौड़ाई बढ़ाने को मुख्य वजह बताया गया. फिरोजपुर मंडल के शीप अधिकारियों ने तर्क दिया कि पुल की चौड़ाई को 7.5 मीटर से बढ़ाकर 10.5 मीटर

किया गया है और नगर निगम को भेजा गया नया एस्टीमेट 10.5 मीटर की चौड़ाई के हिसाब से बनाया गया है, मगर उनके दोनों ही तर्क 24.30 करोड़ रुपए के इस भारी-भरकम एस्टीमेट के आगे छोटे नजर आ रहे हैं. यदि महंगाई के नजरिए से देखा जाए, तो भी पिछले 9 महीनों में सीमेंट, सरिया, रेत, बजरी और बाकी अन्य बिल्डिंग मटीरियल के दाम बढ़ने के बजाय उनमें अच्छी-खासी गिरावट आई है तथा पुल की चौड़ाई को 7.5 मीटर से बढ़ाकर 10.5 मीटर करने पर भी एस्टीमेट में डेढ़ गुना से कम का इजाफा होना चाहिए था. जबकि फिरोजपुर मंडल के शीप अधिकारियों ने ज्यादा रिजर्व प्राइस के साथ टेंडर तैयार कर रेलवे ठेकेदारों को फायदा पहुंचाने और अपना कमीशन बढ़ाने के उद्देश्य से एस्टीमेट में एक बार फिर से भारी भरकम बढ़ोत्तरी की है और राज्य सरकार को करोड़ों की चपत लगाने के चक्कर में इसकी लागत को दो गुना से भी ज्यादा बढ़ा दिया है.

रेलवे के विश्वसनीय सूत्रों के अनुसार एस्टीमेट बढ़ाने के इस खेल में फिरोजपुर मंडल के शीप अधिकारी सहित मंडल के इंजीनियरिंग विभाग के कई अधिकारियों ने इस खेल में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, जो कि अब पुल के पुनर्निर्माण की आड़ में करोड़ों के वारे-न्यारे करने के लिए निगम से फंड जारी होने का इंतजार कर रहे हैं.

आरपीएफ के केंद्रीय...

पेज 1 का शेष...

मंत्रालय के अधीन जाने की यह अफवाह आरपीएफ के ही कुछ अधिकारियों ने फैलाई है, जो कि वर्तमान में भी निरंकुश हैं और भविष्य में भी और ज्यादा निरंकुश होकर मातहत आरपीएफ कर्मियों का और ज्यादा मनमाना उपयोग करना चाहते हैं. इसके अलावा इस समय यह चर्चा आईपीएस द्वारा भी जानबूझकर इसलिए छेड़ी गई हो सकती है, क्योंकि ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन ने आरपीएफ में आईपीएस की गैर-कानूनी एवं असंवैधानिक नियुक्ति के विरुद्ध दिल्ली हाई कोर्ट में मुकदमा दायर कर रखा है, जिसमें भारत सरकार और रेल मंत्रालय सहित आईपीएस एसोसिएशन को भी कोर्ट के सवालों का जवाब देते नहीं बन रहा है. प्राप्त जानकारी के अनुसार 8 फरवरी को हुई सुनवाई में भी रेल मंत्रालय कोर्ट के समक्ष न तो सीआईएसएफ से वर्तमान अनधिकारिक डीजी का पदभार मुक्ति (रिलीविंग लेटर) पर दाखिल कर सका, और न ही रेल मंत्रालय में उनकी जॉइनिंग का पत्र कोर्ट के सामने प्रस्तुत किया जा सका है. कोर्ट ने इन पत्रों की उपलब्धता के बिना आगे की सुनवाई से इंकार करते हुए अब 15 मार्च की अगली तारीख दी है और उक्त तारीख में उक्त पत्रों को प्रस्तुत किए जाने की सख्त हदयत भी दी है.

EFR थमाए जाने से सीनियर सुपरवाइजर नाराज

मुंबई : इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गेनाइजेशन (आईआरटीसी एसओ) ने मध्य रेलवे पर टिकट चेकिंग कैडर के सुपरवाइजर सीटीआई को एक्सट्रा फेयर रिसीट (ईएफआर) बुक दिए जाने और उनसे टिकट जांच कार्य कराने का व्यावहारिक विरोध किया है। उल्लेखनीय है कि 29/30 जनवरी 2017 को मध्य रेलवे के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) की ओर से जारी आदेश (सं. सी/745/एक्स/टिकट चेकिंग/मैनिंग लिंक्स) के अनुसार प्रशासनिक, प्रोटोकॉल और अन्य कार्यालयीन कामकाज में लगे मंडल मुख्य टिकट निरीक्षक (डीसीटीआई) सहित सभी सीनियर टिकट जांच सुपरवाइजर्स को भी ईएफआर बुक देने और उनसे वास्तविक टिकट जांच कार्य कराए जाने का निर्देश जारी किया गया है। इस व्यावहारिक निर्देश का मुंबई मंडल के सभी 1400 टिकट जांच कर्मचारियों ने पुरजोर विरोध किया है।

हालांकि सीसीएम की ओर से जारी किए गए आदेश में रेलवे बोर्ड के 26 दिसंबर, 1997 के पत्र का हवाला देते हुए कहा गया है कि टिकट जांच गतिविधियों का सुपरविजन करने वाले मुख्य टिकट निरीक्षक (सीटीआई) एवं एंटी-फ्रॉड इंस्पेक्टर को ईएफआर जारी नहीं दिए जाने पर रेलवे बोर्ड ने कड़ा पत्राचार जताया था, जिसके परिणामस्वरूप स्टेशनों और चलती ट्रेनों में प्रभावी टिकट जांच नहीं हो पा रही थी। इसी क्रम में मानव संसाधन का अपव्यय रोकने के लिए रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया था कि सीटीआई एवं एंटी-फ्रॉड इंस्पेक्टर सहित टिकट चेकिंग कैडर के सभी कर्मचारी टिकट जांच का वास्तविक

कार्य करेंगे, इसके लिए बिना किसी के साथ कोई रियायत किए सभी टिकट जांच कर्मचारियों को ईएफआर जारी की जाए।

इसी के साथ सीसीएम के उक्त आदेश में यह भी कहा गया है कि रेलवे बोर्ड के 4 सितंबर, 2009 के पत्र (सं. 2009/टीजी-वी/5/2) के पैरा-6 में कहा गया है कि 'स्टॉक कीपिंग ड्यूटी में लगे टिकट चेकिंग स्टाफ को टिकट जांच ड्यूटी करने की अनुमति नहीं होगी और उन्हें ईएफआर बुक जारी नहीं की जाएगी।' इसके साथ ही उक्त आदेश में सीसीएम कार्यालय के दि. 03.12.2013, 30.06.2014 और 06.08.2015 को जारी निर्देशों को भी ध्यान में रखने को कहा गया है, जिनमें टिकट जांच से इतर कार्यों में लगे टिकट जांच कैडर के कर्मचारियों को उन कार्यों से हटाकर टिकट जांच में लगाए जाने को कहा गया था। सीसीएम के आदेश में कहा गया है कि वास्तविक अर्थों में टिकट जांच कर्मचारियों की यह प्राथमिक जिम्मेदारी है कि प्रत्येक यात्री की टिकट जांच की जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि यात्री लिए गए टिकट के अनुसार सही श्रेणी में यात्रा कर रहा है तथा किसी भी प्रकार से राजस्व की हानि होने से रोकी जाए।

सीसीएम/म.रे. के उपरोक्त आदेश का कड़ा विरोध करते हुए आईआरटीसीएसओ के राष्ट्रीय सह-महासचिव हेमंत सोनी ने 18 जनवरी, 2017 को रेलमंत्री और सीसीएम को पत्र भेजकर इस पर तुरंत रोक लगाने की मांग की है। सोनी ने लिखा है कि सीनियर सीटीआई/ज को टिकट जांच कार्यों के सुपरविजन के साथ ही स्टाफ का पास/पीटीओ जारी करने, जारी की गई और स्टॉक में उपलब्ध ईएफआर का रिकॉर्ड

■ अधिकारियों को प्रोटोकॉल, एस्कॉर्टिंग एवं व्यक्तिगत कार्यों का मोह त्यागना होगा
 ■ सैकड़ों अक्षम लोगों को ढोने के बावजूद निर्धारित लक्ष्य पूरा कर रहा टिकट चेकिंग स्टाफ
 ■ मुंबई मंडल के 1400 टिकट जांच कर्मियों ने किया अत्यावहारिक आदेश का पुरजोर विरोध

रखने, चार्ट का रिकार्ड रखने, टिकट जांच अर्निंग को मेनटेन करने तथा प्रोटोकॉल ड्यूटी करने जैसे अन्य तमाम कार्यालयीन कार्यों भी करने होते हैं। ऐसे में यदि सीनियर स्टाफ स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर कार्य करेगा, तो बाकी सभी स्टाफ को भारी असुविधा का सामना करना पड़ेगा और प्रशासनिक कार्य भी बुरी तरह से प्रभावित होगा। उन्होंने लिखा है कि स्टाफ पर बेवजह और नियम विरुद्ध अर्निंग करने का दबाव डालना गलत है। उनका यह भी कहना है कि यदि प्रशासन ने उक्त आदेश को वापस नहीं लिया, तो इसके विरोध में टिकट जांच कर्मियों को आंदोलन के लिए मजबूर होना पड़ सकता है।

सोनी का कहना है कि उपरोक्त के अलावा स्टाफ का मस्टर (डिटेल्स) बनाने सहित टिकट जांच प्रोग्राम बनाने, मेल/एक्स. गाड़ियों को मेड कराने, जांच अभियान चलाकर रेल राजस्व को बढ़ाने और अनियमित यात्रा को रोकने के लिए वरिष्ठ टिकट जांच कर्मचारी पर्यवेक्षक के रूप में काम करते हैं। इसके साथ स्टाफ से बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए सीनियर

सुपरवाइजर स्टाफ का मार्गदर्शन, निर्देशन और नियंत्रण अनिवार्य होता है। उन्होंने लिखा है कि वाणिज्य विभाग की तरफ से मुंबई मंडल के डीसीटीआई सहित सभी सुपरवाइजरी स्टाफ को ईएफआर लेकर स्टेशनों और प्लेटफार्मों पर टिकट जांच के लिए निर्देशित किया गया है। यदि डीसीटीआई सहित समस्त वरिष्ठ टिकट जांच सुपरवाइजर स्टाफ प्लेटफार्मों पर जाकर खुद रसीद बनाएगा, तब मंडल के 1400 टिकट जांच कर्मियों के उपरोक्त कार्यालयीन कार्य कौन करेगा। इससे सामान्य प्रशासनिक कामकाज में भारी रूकावट आएगी।

वरिष्ठ स्टाफ का कहना है कि टिकट जांच कर्मियों की चिंता वाजिब है, क्योंकि सीसीएम का उपरोक्त आदेश तब तक उचित नहीं कहा जा सकता है, जब तक कि उक्त वरिष्ठ टिकट जांच सुपरवाइजरी स्टाफ की जगह कार्यालयीन कामकाज के लिए पर्याप्त गैर-टिकट चेकिंग स्टाफ की नियुक्ति मंडल मुख्यालय में नहीं की जाती है। इसके साथ ही प्रशासन द्वारा आए दिन किसी न किसी अधिकारी को एस्कॉर्ट करने (प्रोटोकॉल) के लिए जब स्टाफ की मांग की जाती है, तब यही डीसीटीआई ही उनके लिए इसकी व्यवस्था करता है। उक्त आदेश के परिप्रेक्ष्य में यदि वही डीसीटीआई प्लेटफार्मों पर यात्रियों की टिकट जांच कर रहा होगा, अथवा उनकी रसीद बना रहा होगा, तब अधिकारियों को प्रोटोकॉल के लिए स्टाफ कौन मुहैया कराएगा?

उनका यह भी कहना है कि उपरोक्त के अलावा किसी न किसी श्रमिक संघटना का सहारा लेकर किसी भी बहाने से डीसीटीआई कार्यालय में जाकर बैठ जाने

वाली महिला कर्मियों तथा अक्षम स्टाफ का भी कोई न कोई उचित समायाजन और टिकट जांच में उनके हिस्से की भरपाई का भी हल प्रशासन को निकालना होगा। उल्लेखनीय है कि कल्याण सीटीआई के मातहत एक ऐसी महिला कर्मि को सौंप दिया गया है, जिसे उसके घर से लाने और वापस उसके घर छोड़ने के लिए किसी न किसी स्टाफ का इस्तेमाल करना पड़ रहा है। उनका कहना है कि ऐसे नाकारा स्टाफ को वीआरएस अथवा जबरन सेवानिवृत्ति देने के बजाय प्रशासन द्वारा उन्हीं टिकट जांच कर्मियों के भरोसे इन्हें जबरन ढोया जा रहा है, जिन पर अर्निंग देने के लिए प्रशासन हमेशा उनके सिर पर सवार रहता है।

उल्लेखनीय है कि सीसीएम के उपरोक्त आदेश पर अब तक सिर्फ मुंबई मंडल के ही सीनियर टिकट जांच सुपरवाइजर्स को ईएफआर बुक थमाई गई है, जबकि मध्य रेलवे के अन्य मंडलों में अब तक इस पर कोई अमल नहीं किया गया है। हालांकि यह भी बताया जा रहा है कि मुंबई मंडल के जिन 18 सीनियर टिकट जांच सुपरवाइजर्स को यह ईएफआर दी गई है, उन पर प्रशासन ने अब तक स्टेशन या प्लेटफार्मों पर जाकर यात्रियों के टिकट चेक करने का कोई दबाव नहीं बनाया है। परंतु उनसे ईएफआर भी अब तक वापस नहीं ली गई। ऐसे में उन पर अर्निंग देने अथवा रसीद बनाने का दबाव बना हुआ है, अन्यथा एकाउंट्स विभाग के निरीक्षक द्वारा उनसे जवाब-तलब किए जाने पर उनके पास कोई वाजिब जवाब नहीं होगा, तब विभागीय कार्रवाई की जाज भी उन पर गिर सकती है। अतः प्रशासन द्वारा इस संघीर समस्या का कोई सर्वमान्य हल अविचलंब खोजा जाना चाहिए।

रेल प्रशासन द्वारा रेलकर्मियों का अनावश्यक फेवर

श्रमिक संगठन और रेल प्रशासन के अनावश्यक फेवर से मिल रहा भ्रष्टाचार को बढ़ावा

भावनगर : पीरियोडिकल ट्रांसफर में सुपरवाइजर श्रेणी के रेलकर्मियों का रेल प्रबंधन और श्रमिक संगठनों दोनों द्वारा अनावश्यक फेवर किया जाता है। इसका ताजा उदाहरण पश्चिम रेलवे के भावनगर मंडल में देखने को मिला है। मंडल प्रबंधन ने एक सीनियर सेक्शन इंजीनियर (एसएसई) को पहले एक जगह से दूसरी जगह ट्रांसफर किया, फिर एक यूनिटन के हस्तक्षेप से उसका ट्रांसफर रोक दिया। दूसरी यूनिटन के हस्तक्षेप से पूर्व ट्रांसफर आदेश के पालन पर सहमत हुई। इसी बीच पुनः नया ट्रांसफर ऑर्डर निकालकर उक्त सुपरवाइजर को फिर से पुरानी पोस्ट पर पदस्थ कर दिया गया और उस जगह कार्यरत सुपरवाइजर को उसका कार्यकाल पूरा हुए बिना ही हटा दिया गया।

एसएसई/सीएंडडब्ल्यू ए.एम. देसाई को ऑफिस ऑर्डर सं. ईएम/49/2016 के तहत दि. 23.03.2016 को वेरावल से भावनगर टर्मिनस में पीरियोडिकल ट्रांसफर किया गया था। उनके इस ट्रांसफर को वेस्टर्न रेलवे एम्पलाज यूनिशन (डब्ल्यूआरईयू) ने पीएनएम आइटम

बनाकर प्रबंधन के सामने चुनौती दी। इसी प्रकार वेस्टर्न रेलवे मजदूर संघ (डब्ल्यूआरएमएस) ने भी 23/24 मई 2016 को हुई पीएनएम मीटिंग में इस ट्रांसफर ऑर्डर को लागू किए जाने की मांग रखी। संघ का कहना था कि यदि पालिसी में है, तो या तो उक्त ट्रांसफर को रद्द किया जाए, या फिर उस पर अमल किया जाए। डीआरएम के साथ हुई इस मीटिंग में इस बात पर सहमत हुई थी कि संबंधित ट्रांसफर ऑर्डर पर अमल किया जाएगा और यह सहमति मीटिंग की मिनिट्स में भी दर्ज की गई थी तथा श्री देसाई को भावनगर टर्मिनस जाना पड़ा था।

परंतु इसी दरम्यान डीआरएम के समक्ष हुई सहमति को दरकिनार करते हुए सीनियर डीएमई ने पुनः ट्रांसफर ऑर्डर (सं. ईएम/04/2017, दि. 04.01.2017) जारी करके श्री देसाई को फिर से वेरावल में डिपो इंचार्ज बना दिया, जहां एक अन्य सुपरवाइजर पामनूर पहले से ही कार्यरत हैं और उनका चार साल का कार्यकाल भी अब तक पूरा नहीं हुआ है। यह न सिर्फ पीरियोडिकल ट्रांसफर पालिसी

का खुला उल्लंघन है, बल्कि रेल प्रबंधन द्वारा एक कर्मचारी विशेष को दिया जा रहा खुला फेवर भी है। इसके साथ ही पीएनएम मीटिंग में लिए गए निर्णय का भी अपमान हुआ है। इस संदर्भ में डब्ल्यूआरएमएस के मंडल मंत्री आर. जी. कवर ने डीआरएम/भावनगर जे. पी. पांडेय को 20 जनवरी को एक पत्र लिखकर अपना विरोध प्रकट किया है।

इस सब के अलावा रेल प्रशासन द्वारा लिए जाने वाले इस प्रकार के अनावश्यक निर्णय, जिनमें किसी कर्मचारी विशेष का फेवर किया गया हो, और प्रशासन के कामकाज में श्रमिक संगठनों के अनावश्यक हस्तक्षेप से भ्रष्टाचार को बढ़ावा भी मिल रहा है। रेल प्रशासन को निष्पक्ष भाव से कर्मचारियों के पीरियोडिकल ट्रांसफर पर अमल करना चाहिए और लंबे समय से एक ही जगह विशेष पर जमे हुए सुपरवाइजर श्रेणी के वरिष्ठ कर्मचारियों को दर-बदर करने में कोई कोताही नहीं बरतनी चाहिए। इसी प्रकार के कदम से भ्रष्टाचार पर कुछ हद तक अंकुश लगाया जा सकता है।

अनुराधा उर्सल को 'यशस्विता पुरस्कार'



पुणे : सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ की महिला शाखा की प्रमुख कार्यकर्ता श्रीमती अनुराधा उर्सल को उनकी विभिन्न सामाजिक गतिविधियों के लिए 'यशस्विता पुरस्कार-2017' से सम्मानित किया गया है। यह सम्मान उन्हें 'माजी विद्यार्थी संघटना' आदर्श शिक्षण मंडली, पुणे की तरफ से दिया गया है। इस अवसर पर उन्हें एक सम्मान-पत्र और स्मृति-चिन्ह प्रदान किया गया। श्रीमती उर्सल ने खेलकूद, शिक्षण, समाजसेवा और संगठन आदि के क्षेत्र में पिछले कई वर्षों से अपना महत्वपूर्ण योगदान दिया है। उनके द्वारा निःस्वार्थ भाव से किए गए विभिन्न सामाजिक कार्यों का समाज के विभिन्न वर्गों को लाभ पहुंचा है। इन सभी क्षेत्रों में श्रीमती उर्सल ने अपनी एक अलग पहचान निर्मित करके अपने स्कूल और शिक्षकों का नाम रोशन किया है। श्रीमती उर्सल जैसे पूर्व विद्यार्थी किसी भी स्कूल के लिए आदर्श हैं। ऐसे पूर्व विद्यार्थी का सम्मान वास्तव में उसके स्कूल और शिक्षकों का ही सम्मान होता है। श्रीमती उर्सल ने अपने उल्लेखनीय कार्यों से अब तक ऐसे कई पुरस्कार प्राप्त किए हैं।

सीबीआई मामले में महेंद्र कुमार शर्मा सेशन कोर्ट से बरी

मुंबई : पश्चिम रेलवे, इंजीनियरिंग विभाग में वर्तमान में कार्यालय अधीक्षक के पद पर कार्यरत महेंद्र कुमार शर्मा को एक सीबीआई मामले में सेशन कोर्ट, मुंबई ने अपर्याप्त सबूतों के आधार पर बरी कर दिया है। उल्लेखनीय है कि वर्ष 2009 में एक स्टाल कंट्रिक्टर रमेश पूजा शाह की शिकायत पर श्री शर्मा को 8 लाख रुपए की मांग करने और 2 लाख रुपए लेने के आरोप में सीबीआई ने पकड़ा था। परंतु महेंद्र कुमार शर्मा के अनुसार सीबीआई ने न तो उनके पास से कोई नकद राशि बरामद की थी, और न ही उन्होंने ऐसी कोई मांग संबंधित व्यक्ति से की थी। उनका कहना है कि जांच के दौरान शिकायतकर्ता के बयान और सीबीआई जांच में कई विसंगतियां रहीं, जिसके कारण अदालत में सीबीआई अपने आरोपों को साबित नहीं कर पाई। परिणामस्वरूप अदालत ने उन्हें बाइज्जत बरी कर दिया है।



