

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -16 ■ अंक - 367

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 31 अगस्त 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

सीआरबी और सेक्रेटरी/
रेलवे बोर्ड के विरुद्ध

अदालत की अवमानना नोटिस

सुरेश त्रिपाठी

भा रतीय रेल में हुए अरबों रुपये के अधिकारी पदोन्नति घोटाले पर दिए गए अदालत के निर्णय की अवमानना पर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड आर. के. वर्मा के विरुद्ध कैट/पटना ने गुरुवार, 10 अगस्त को नामजद अवमानना नोटिस (सीपी/70/2017) जारी की है. कैट ने अपने आदेश में कहा है कि ओ. ए. नं. 460/2015, आर. के. कुशवाहा बनाम ए.

- रेलवे बोर्ड की अहंमन्यता के कारण शुरू हुई आर-पार की अदालती लड़ाई
- जवाब दाखिल करने हेतु रेलवे बोर्ड को मिली सिर्फ एक हप्ते की मोहलत
- सीआरबी और सेक्रेटरी/रे.बो. की निष्क्रियता पर अदालत ने जताई नाराजगी
- हर हाल में 17 अगस्त से पहले पुनर्निर्धारित करनी होगी ग्रुप 'ए' की वरीयता

के. मितल मामले में दि. 03.05.2016 को इस ट्रिब्यूनल द्वारा दिए गए निर्णय पर जानबूझकर अमल नहीं किए जाने और अदालत की जानते-बूझते हुए अवहेलना करने हेतु क्यों न उनके खिलाफ अदालती अवमानना की कार्रवाई की जाए, अदालत

ने एक हप्ते में आवश्यक कागजात पेश किए जाने सहित उपरोक्त दोनों प्रतिवादियों को अगली सुनवाई के समय व्यक्तिगत रूप से हाजिर रहने के साथ ही चार हप्ते के अंदर अपना जवाब दाखिल करने का समय दिया है. मामले की अगली सुनवाई 29 अगस्त



को होगी. उल्लेखनीय है कि रेलवे में हुए अरबों रुपये के इस अधिकारी पदोन्नति महा-घोटाले पर 'रेलवे समाचार' द्वारा आवश्यक दस्तावेजों के आधार पर अपने पाठकों को लगातार ताजा जानकारी उपलब्ध कराई जाती रही है. परंतु विडंबना यह है कि इस महाघोटाले के उजागर होने और अदालती आदेशों के बावजूद रेलवे बोर्ड अपनी हठधर्मिता अथवा अपने 'प्रमोटी प्रेम' से उबर नहीं पा रहा है तथा लगातार अदालत के आदेशों की अवहेलना कर रहा है, जो कि **शेष पेज 6 पर...**

अघोषित-अंजान लक्ष्य की ओर अग्रसर भारतीय रेल!

'का श, रेलमंत्री भी टाटा समूह से कुछ सीख पाते!' शीर्षक से 21 जुलाई 2017 को प्रकाशित लेख और डीआरएम को ज्यादा अधिकार संपन्न बनाए जाने तथा जोनल मुख्यालयों को समाप्त किए जाने संबंधी एक पूर्व अधिकारी के सुझाव के संदर्भ में कई पूर्व वरिष्ठ रेल अधिकारियों की जबरदस्त प्रतिक्रियाएं 'रेलवे समाचार' को प्राप्त हुई हैं. उक्त लेख में ज्यादातर बात रेलवे में अधिकारियों की बढ़ी हुई और कर्मचारियों की घटी हुई संख्या पर की गई थी और यह कहा गया था कि टाटा समूह ने अपने करीब पंद्रह सौ अधिकारियों की बनिस्बत कर्मचारियों को तरजीह दी, क्योंकि उक्त अधिकारी टाटा समूह पर ज्यादा बड़ा बोझ बन गए थे. इसी तर्ज पर रेलवे में भी अधिकारियों की संख्या ज्यादा होने पर टाटा समूह का फार्मूला इस्तेमाल किए जाने की चर्चा उक्त लेख **शेष पेज 4 पर...**

पुत्र प्रेम में लालू नपे, अब नपेगा रेलवे बोर्ड!

सुरेश त्रिपाठी

मो दी सरकार एक तरफ जहां अपने धुर-विरोधी, भ्रष्टाचारी और उपद्रवी नेताओं की करतूतों का कच्चा चिट्ठा खोल रही है, तो दूसरी तरफ सभी केंद्रीय मंत्रालयों में न्यायसंगत और पारदर्शी नियमों का पालन करने का दबाव बना रही है. परिणामस्वरूप एक ओर सरकारों का तख्तापलट हो रहा है, तो दूसरी

ओर मंत्रालयों के भ्रष्ट अधिकारियों को चिन्हित कर उन्हें जबरन सेवानिवृत्त कराया जा रहा है. मोदी सरकार एक अलग ढंग से दागी नेताओं के साथ-साथ भ्रष्ट अधिकारियों का भी सफाया करने पर आमादा है. यह देखते हुए भी यदि रेलवे बोर्ड सहित जोनल रेलों के तमाम रेल अधिकारीगण अब भी नहीं चेतते हैं, तो शासन, प्रशासन और न्यायपालिका के समक्ष उनकी भारी किरकिरी होना लगभग

- सीआरबी और सेक्रेटरी/रे.बो. की कभी-भी हो सकती है लाइन हाजिरी
- समय-सीमा समाप्त होने के बावजूद रेलवे बोर्ड ने नहीं बदली वरीयता
- अटार्नी जनरल और कैबिनेट सेक्रेटरी के निर्देशों की उड़ाई गई धृञ्जियां
- रे.बो. के टुलमुल रवैये से पैदा हुआ सभी जोनल रेलों में न्यायिक संकट
- सीधी भर्ती सहित प्रमोटी अधिकारियों की भी अधर में अटकी पदोन्नतियां

तय है. 25 जुलाई को 'ऐसा कोई सगा नहीं, जिसको लालू ने ठगा नहीं' शीर्षक से 'रेलवे समाचार' ने पूर्व रेलमंत्री लालू प्रसाद यादव द्वारा रेलवे में किए गए अधिकारी पदोन्नति घोटाले को **शेष पेज 7 पर...**

'माफिया यूनियन' के हाथ की पुनः कठपुतली बना दक्षिण रेलवे

चेन्नई : दक्षिण रेलवे का प्रशासन पूर्व सीसीएम अजीत सक्सेना के रिटायर होते ही पुनः 'माफिया यूनियन' के हाथों की कठपुतली बन गया है. यदि ऐसा नहीं होता, तो वह अपने बढ़ते ऑपरेटिंग रेश्यो और लगातार घटती पंक्चुरलिटि की तरफ ध्यान देने के बजाय माफिया यूनियन की उंगलियों पर नहीं नाच रहा होता. 'रेलवे समाचार' को अपने विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार दक्षिण रेलवे की गाड़ियों का समयपालन (पंक्चुरलिटि) रसातल में जा चुका है, जबकि इसका ऑपरेटिंग रेश्यो लगभग 20 अंक बढ़ गया है. यह करिश्मा



- दूसरी बार जीएम तक पहुंची सीनियर डीसीएम/चेन्नई की ट्रांसफर फाइल
- सीसीएम प्रियंवदा स्वामीनाथन बता रही हैं ट्रांसफर का 'एडमिनिस्ट्रेटिव रीजन'
- दक्षिण रेलवे के बढ़ते ऑपरेटिंग रेश्यो और घटती पंक्चुरलिटि से अंजान जीएम
- सक्सेना के रिटायर होते ही 'माफिया यूनियन' की उंगलियों पर नाचने लगे अधिकारी
- 'माफिया यूनियन' की ज्यादातियों से दक्षिण रेलवे को बचाने का संकल्प ले रेलवे बोर्ड!

सिर्फ चार महीनों में हुआ है. यही नहीं, दक्षिण रेलवे की अधिकृत वेबसाइट भी समय-समय पर अपडेट नहीं हो रही है. मगर दक्षिण रेलवे के अधिकारी माफिया यूनियन के सही-गलत कार्यों को एक फिर मुश्तदी से अंजाम देने के लिए मजबूर हो गए हैं.

जानकारों का कहना है कि यदि दक्षिण रेलवे प्रशासन माफिया यूनियन की उंगलियों पर नहीं नाच रहा होता, तो अजीत सक्सेना के रिटायर होने के मात्र चार महीने बाद ही पुनः सीनियर डीसीएम/चेन्नई वी. रविचंद्र का अकारण और असमय ट्रांसफर नहीं किया जा रहा होता. 'रेलवे समाचार' को

अपने विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार सीसीएम द्वारा प्रस्तावित श्री रविचंद्र के दूसरी बार ट्रांसफर की फाइल सीओएम से होते हुए जीएम तक पहुंच गई है और जीएम वशिष्ठ जोहरी भी अपने रिटायरमेंट के मात्र कुछ सप्ताह बचे होने के बावजूद माफिया यूनियन की उंगलियों पर नाचने के लिए मजबूर बताए जा रहे हैं. यही हाल दक्षिण रेलवे के लगभग सभी अधिकारियों का भी है. सूत्रों का यह भी कहना है कि दक्षिण रेलवे के अधिकारियों से लेकर रेलवे बोर्ड के भी वाणिज्य एवं प रि चा ल न **शेष पेज 6 पर...**

प्रकाशित खबर में कोई सच्चाई नहीं है - आर.के.बहुगुणा, सीएमडी



'रेलवे समाचार' की वेबसाइट www.railsamachar.com पर 15 जुलाई 2017 को 'सीएमडी/रेलटेल आर. के. बहुगुणा को एक्सटेंशन दिए जाने की संभावना?' और 1 से 15 जुलाई 2017 के अंक में 'सीएमडी की एक्सटेंशन की संभावना से असंतुष्ट हैं रेलटेल के अधिकारी' शीर्षक से प्रकाशित खबर पर रेलटेल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (आरसीआईएल) और इसके सीएमडी आर. के. बहुगुणा की तरफ से 'सिंघानिया एंड पार्टनर्स - सॉलिसिटर्स एंड एडवोकेट्स' द्वारा 'रेलवे समाचार' के संपादक को सोमवार, 31 जुलाई 2017 को एक कानूनी नोटिस प्राप्त हुआ है।

उक्त कानूनी नोटिस में रेलटेल के सीएमडी आर. के. बहुगुणा का कहना है कि उपरोक्त शीर्षक से प्रकाशित खबर न सिर्फ पूरी तरह से गलत है, बल्कि इसमें कोई सच्चाई नहीं है। उनका कहना है कि उक्त खबर से उनकी और रेलटेल की छवि को खराब करने तथा उनकी प्रतिष्ठा को ठेस पहुंचाने की कोशिश की गई है। उक्त खबर न सिर्फ मानहानिकारक है, बल्कि अपमानजनक भी है। श्री बहुगुणा का कहना है कि उक्त खबर में जो तथ्य दिए गए हैं, उनमें कोई सच्चाई नहीं है, बल्कि पूरी खबर न सिर्फ रेलटेल के कर्मचारियों, बल्कि जनता के सामने भी उनकी प्रतिष्ठा को आघात पहुंचाने और उन्हें अपमानित करने वाली है। उन्होंने कहा है कि उक्त खबर में उन पर जो भी आरोप लगाए गए हैं, वह उनसे इंकार करते हैं।

श्री बहुगुणा का कहना है कि किसी भी तरह के कथित भ्रष्टाचार में उनकी कोई संलिप्तता नहीं रही है। उनका कहना है कि जो भी विवाद है, वह अदालत के विचाराधीन है। ऐसे में अदालत का कोई अंतिम निर्णय आने से पहले किसी प्रकार के निष्कर्ष या निर्णय पर पहुंचना उचित नहीं है। उनका कहना है कि नियुक्ति एवं पदोन्नति से संबंधित आरोप न सिर्फ पूरी तरह से गलत और आधारहीन हैं, बल्कि इस तरह उनकी छवि एवं प्रतिष्ठा को धूमिल करने का प्रयास किया गया है। उन्होंने किसी भी तरह का कमीशन लिए जाने से इंकार किया है और कहा है कि उक्त खबर में उनके विरुद्ध बिना किसी पुख्ता प्रमाण के यह आधारहीन और मानहानिकारक आरोप लगाया गया है।

उनका कहना है कि उक्त खबर को पढ़ने से सर्वसामान्य के मन में उनके प्रति गलत धारणा बन सकती है। खबर में लगाए गए आधारहीन आरोपों से उनकी और रेलटेल की छवि खराब हुई है और उनके बिजनेस एवं ऑक्वैपेशन को धक्का लगा है। उनका कहना है कि 'रेलटेल' भारतीय रेल के अंतर्गत एक 'मिनी रत्न पीएसयू' है, जो कि पूरे देश में अपने ग्राहकों को बैडविड्यु सर्विसेस, आईएसपी एवं टेलिकॉम सेवाएं मुहैया कराता है। पूरे देश में रेलटेल का बहुत व्यापक ऑप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क है। इसमें सीएमडी सहित अत्यंत कुशल, उच्च शिक्षित और प्रतिष्ठित कर्मचारी एवं अधिकारी कार्यरत हैं। उन्होंने लंबे समय से इसमें कार्यरत रहकर बड़ी मेहनत और समर्पण के साथ इस संगठन को खड़ा किया है। उनकी इसी मेहनत एवं समर्पण की बदौलत रेलटेल को कई अवाइर्स प्राप्त हुए हैं। उनकी यह प्रतिष्ठा न सिर्फ संगठन के कर्मचारियों एवं अधिकारियों में व्याप्त है, बल्कि सर्वसामान्य जनता के बीच भी है।

संपादक का प्रतिवेदन

उपरोक्त खबर के संदर्भ में संपादक के तौर पर मेरा कहना यह है कि 'रेलटेल' के बारे में श्री बहुगुणा ने जो कहा है, वह विवादास्पद है, क्योंकि खबर न तो रेलटेल के बारे में थी और न ही रेलटेल की प्रतिष्ठा को जानबूझकर किसी प्रकार की ठेस पहुंचाने की कोई कोशिश की गई है, बल्कि खबर में यह भी कहा गया है कि 'रेलटेल' ने श्री बहुगुणा के नेतृत्व में पर्याप्त प्रगति की है। जहां तक पर्याप्त सबूतों और प्रमाणों की बात है, तो वह 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद हैं। पूरी खबर ईमेल पर आई है, जो कि अपने आपमें एक पर्याप्त सबूत है। इसके अलावा सीवीओ/रेलटेल एवं रेलवे बोर्ड विजिलेंस के बीच हुआ तमाम पत्राचार भी उपलब्ध है। इसके साथ ही सीबीआई द्वारा शिलांग, मेघालय में रेलटेल के चार लोगों के विरुद्ध जो मामला दर्ज किया गया है, खबर में उसका पूरा प्रमाण दिया गया है। इस सबके अलावा खबर प्रकाशित किए जाने से पहले हमने श्री बहुगुणा का पक्ष लेने का भी पूरा प्रयास किया था। उन्होंने मोबाइल पर जब कोई रिस्पांस नहीं दिया, तब हमने उनकी अथवा रेलटेल की जनसंपर्क अधिकारी (पीआरओ) सुश्री सुचित्रा प्रधान से संपर्क किया। सुश्री प्रधान ने सभी बातों से अनभिज्ञता प्रकट की। उक्त खबर में इन दोनों बातों का पूरा उल्लेख किया गया है। 'रेलवे समाचार' द्वारा बिना किसी पूर्वाग्रह के उक्त खबर प्रकाशित की गई। इसमें जानबूझकर अथवा अनजाने में भी श्री बहुगुणा या रेलटेल की मानहानि करने अथवा उनकी प्रतिष्ठा को आघात पहुंचाने का कोई उद्देश्य निहित नहीं था। इसके बावजूद यदि श्री बहुगुणा और रेलटेल को ऐसा लगता है, तो उसके लिए 'रेलवे समाचार' को वास्तव में खेद है।

- सुरेश त्रिपाठी, संपादक

एसी कोच मेंटीनेंस के टेंडर में तीन महीनों से की जा रही है लीपापोती

मुंबई : यह तो सर्वविदित है कि मध्य रेल, मुंबई मंडल द्वारा एसी कोच मेंटीनेंस का तीसरी बार गलत टेंडर निकाला गया है। यह टेंडर (नं. बीबी/एलजी/डब्ल्यू/सीएसटीएम/2016-17/08) 16 जून 2017 को खुला हुआ था। इससे पहले यह टेंडर दो बार रद्द किया जा चुका है। तथापि उससे कोई सबक सीखे बिना तीसरी बार पुनः टेंडर डॉक्यूमेंट में घालमेल करते हुए गलत एवं अस्पष्ट टेंडर निकाला गया। पहले भी दोनों बार टेंडर कंडीशन में स्टेट इलेक्ट्रिक लाइसेंस मांगा गया था, परंतु लाइसेंस न होने के बावजूद वर्तमान वर्किंग कांटेक्ट को ही टेंडर दिया गया। यही नहीं, इस बार भी यह कंडीशन टेंडर डॉक्यूमेंट में है, फिर भी उसी वर्किंग कांटेक्ट को यह टेंडर देने की कोशिश हो रही है। यदि लाइसेंस की यह अनावश्यक कंडीशन टेंडर में नहीं डाली गई होती, तो इस कार्य के लिए ज्यादा ऑफर मिलते और रेलवे को प्रतिस्पर्धी दरों में लाभ होता।

उल्लेखनीय है कि 'रेलवे समाचार' द्वारा अपनी वेबसाइट www.railsamachar.com पर 27 जून 2017 को इस गलत टेंडर के संबंध में 'मुंबई मंडल/म.रे. द्वारा तीसरी बार गलत बनाया गया एसी कोच मेंटीनेंस का टेंडर' शीर्षक से खबर प्रकाशित किए जाने के बाद महाप्रबंधक/म.रे. ने इसका संज्ञान लेते हुए संबंधित मंडल अधिकारियों को निर्देश दिया था कि उक्त टेंडर को जल्दी फाइनल किया जाए, परंतु महाप्रबंधक/म.रे. के कहने का यह तात्पर्य कतई नहीं था कि गलत टेंडर को उचित तरीके से फाइनल किया जाए! इस मामले में लगभग तीन महीने बीत जाने के बावजूद अब तक उक्त टेंडर फाइनल नहीं किया जा सका है। इसका स्पष्ट मतलब यही हो सकता है कि यह टेंडर काम करने वाला (वर्कबल) ही नहीं है।

तथापि, उक्त टेंडर की टेंडर कमेटी (टीसी) के कन्वेनर सहित बाकी तीनों सदस्य अपनी-अपनी तरह से इसकी विस्तार से 'अंग्रेजी' लिखने में व्यस्त हैं। जबकि पिछली बार 'रेलवे समाचार' द्वारा पूछे जाने पर सीईएसई संजय दीप ने कहा था कि टेंडर लगभग फाइनल हो चुका है और संबंधित अधिकारी यानि सीनियर डीईई/कोचिंग के छुट्टी से वापस

आते ही इसे फाइनल कर दिया जाएगा। इस बात को तीन महीने बीत गए हैं, मगर टेंडर फाइनल नहीं किया जा सका है। इसका मतलब यही हो सकता है कि यह टेंडर तीसरी बार भी सही तरीके से नहीं बनाया गया है। परंतु महाप्रबंधक/म.रे. के निर्देश की आड़ में कैसी भी अंग्रेजी लिखकर इसे फाइनल करने की कोशिश की जा रही है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार सीनियर डीईई/कोचिंग, जो कि उक्त टेंडर की टीसी के कन्वेनर हैं, ने अपनी मर्जी से इस मामले में विजिलेंस से अनधिकृत रूप से सलाह-मशवरा

सीनियर डीईई/कोचिंग, मुंबई मंडल, म.रे. द्वारा ली गई विजिलेंस की सलाह ?

सभी संबंधित अधिकारी मिलकर लगे हैं किसी भी तरह टेंडर फाइनल करने में!

किया है। बताते हैं कि विजिलेंस ने कार्यरत कांटेक्ट को बाईपास नहीं करने की सलाह दी है। जबकि इससे पहले कन्वेनर (सीनियर डीईई/कोचिंग) द्वारा वर्किंग कांटेक्ट को बाईपास किया जा रहा था। इस बारे में 'रेलवे समाचार' द्वारा संबंधित विजिलेंस अधिकारी से जब जवाबतलब किया गया, तो उनका कहना था कि विजिलेंस ने एसी कोई सलाह नहीं दी है, क्योंकि टेंडर विजिलेंस को नहीं, बल्कि टीसी मेंबर्स को फाइनल करना है। जबकि सीनियर डीईई/कोचिंग (कन्वेनर) इस बारे में कोई भी जवाब देने को तैयार नहीं हैं।

ज्ञातव्य है कि सीवीसी द्वारा अब तक ऐसे कोई दिशा-निर्देश निर्धारित नहीं किए गए हैं, जिससे कि कोई टेंडर फाइनल करने से पहले विजिलेंस की सलाह ली जाए। बल्कि 'रेलवे समाचार' इस बात की बीस साल से लगातार मांग करता आ रहा है कि टेंडर फाइनल करने से पहले विजिलेंस से वेटिंग करवाई जाए, जिससे कि बाद में संबंधित अधिकारियों को किसी भी

प्रकार से विजिलेंस का भय न रहे। यह कार्य अब तक नहीं हुआ है, ऐसे में कन्वेनर सीनियर डीईई/कोचिंग द्वारा किस नियम के अंतर्गत विजिलेंस की सलाह ली गई? इस बात की जवाबतलबी सक्षम प्राधिकार द्वारा उनसे की जानी चाहिए, इसके अलावा यह भी पता चला है कि टीसी के एक मेंबर ने अपनी करीब ढाई-तीन तीन पेज की विस्तृत टिप्पणी में इस बात को सही साबित किया है कि उक्त टेंडर गलत तरीके से बनाया गया है और यह वर्कबल नहीं है। बताते हैं कि इस बात को लेकर उक्त टेंडर की 'एक्सेप्टिंग अथॉरिटी' यानि एडीआरएम ने उक्त टीसी मेंबर और टीसी कन्वेनर को काफी खरी-खोटी सुनाई है। जबकि सारी गलती टेंडर बनाने वाले टीसी कन्वेनर यानि सीनियर डीईई/कोचिंग की है, जिन्होंने तीसरी बार यह गलत टेंडर बनाया। जानकारों का कहना है कि सीनियर डीईई/कोचिंग को फौन दर-बदर करने के बजाय पता नहीं क्यों मंडल प्रशासन उन्हें झेल रहा है? इससे न सिर्फ कार्य और समय का भारी नुकसान हो रहा है, बल्कि अनावश्यक रूप से वर्किंग कांटेक्ट को एक्सटेंशन भी देना पड़ रहा है। 'रेलवे समाचार' एक बार पुनः इस बात की आशंका व्यक्त कर रहा है कि उक्त टेंडर देकर दोनों में से किसी एक पार्टी को 'ओब्लाइज' करने की कोशिश की जा रही है। ज्ञातव्य है कि उक्त टेंडर में तीनों बार सिर्फ दो ही पार्टी ऑफर डाल रही हैं। यदि ऐसा नहीं है, तो टेंडर में 'लाइसेंस' की कंडीशन डालकर स्टर्लिंग विल्सन, फेडर्स लोयड, सिधवल, दौलतराम इंडस्ट्रीज इत्यादि जैसी अन्य तमाम फर्मों को इस टेंडर में भाग लेने से क्यों रोका गया? उल्लेखनीय है कि स्टर्लिंग विल्सन उपरोक्त समान कार्य दक्षिण पश्चिम रेलवे में बतौर जोनल कांटेक्ट कर रही है। यदि ऐसा होता, तो ज्यादा प्रतिस्पर्धी ऑफर मिलते और तब टेंडर फाइनल करना भी आसान होता। जानकारों का मानना है कि भले ही कन्वेनर ने विजिलेंस की अनधिकृत सलाह ली है, फिर भी यदि यह टेंडर वर्तमान विवादास्पद स्थितियों में फाइनल किया जाता है, तो इससे संबंधित पांचों अधिकारी विजिलेंस केस से नहीं बच पाएंगे! परिणामस्वरूप चौथी बार टेंडर किया जाना अपरिहार्य है।

भेजा गया पांच महाप्रबंधकों की पोस्टिंग का प्रस्ताव

नई दिल्ली : रेलवे बोर्ड द्वारा अंततः गुरुवार, 10 अगस्त को पांच महाप्रबंधकों की पोस्टिंग का प्रस्ताव एसीसी की संस्तुति के लिए भेज दिया गया है। उल्लेखनीय है कि रेलवे बोर्ड द्वारा यह प्रस्ताव 'रेलवे समाचार' की वेबसाइट www.railsamachar.com पर 10 अगस्त की सुबह ही '...तो इसलिए नहीं हो पा रही है महाप्रबंधकों की पोस्टिंग!' शीर्षक खबर प्रकाशित होने पर उसी दिन दोपहर बाद भेजा गया। 'रेलवे समाचार' की उक्त खबर को तत्काल ट्वीटर पर पीएमओ सहित रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड को भी टैग किया गया था। रेलवे बोर्ड के सूत्रों का कहना है कि पीएमओ के कहने पर रेलमंत्री ने इस खबर का संज्ञान लेकर सीआरबी की क्लास ली और उन्हें निर्देश दिया कि तुरंत पोस्टिंग की प्रक्रिया पूरी की जाए। इसी के बाद हड़बड़ाकर सीआरबी ने आनन-फानन में जीएम की पोस्टिंग का प्रस्ताव भेज दिया।

प्राप्त जानकारी के अनुसार वर्ष 2017-18 के जीएम पैनल में सबसे शीर्ष पर राजीव अग्रवाल (आईआरएसईई) को महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर के लिए जबकि दूसरे नंबर पर रतन लाल (आईआरएसईई) को महाप्रबंधक, रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपुरथला के लिए प्रस्तावित

किया गया है। तीसरे नंबर पर टी. पी. सिंह (आईआरएसएमई) को उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर और छठवें नंबर के एन. के. प्रसाद (आईआरपीएस) को महाप्रबंधक, डीजल इंजन कारखाना (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी के लिए तथा श्रीमती रश्मि गोयल (आईआरएसएस) को महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे/निर्माण के लिए नामित किया गया है।

ज्ञातव्य है कि राजीव मिश्रा के रिटायर होने पर महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे का पद मार्च 2017 से, जबकि आर. बी. निवारिया और एच. के. जग्गी की सेवानिवृत्ति के बाद महाप्रबंधक, आरसीएफ और महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे/निर्माण के दोनों पद मई 2017 से खाली हैं। जीएम/डीएलडब्ल्यू का पद राकेश ऐरन के असामयिक निधन से करीब छह महीने पहले रिक्त हुआ था, जबकि उत्तर पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक का पद अनिल सिंघल के रिटायरमेंट पर अप्रैल 2017 से खाली है। वर्ष 2017-18 का जीएम पैनल एसीसी से अप्रूव होकर 12 जुलाई को आ गया था। इस प्रकार एसीसी के निर्देशानुसार श्रीमती रश्मि गोयल का अप्रूव लेने में रेलवे बोर्ड को एक महीने का समय लग गया। यह है कलर ब्लाईड सीआरबी के नेतृत्व में रेलवे बोर्ड की परफॉर्मेंस!

'रेलवे समाचार' की खबर के बाद नीड से जागा रेलवे बोर्ड

स्टेशन मास्टरों ने 'दो मिनट रेल रोको हड़ताल' का मनाया 20वां स्मृति दिवस



कल्याण : ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन (ऐस्मा) ने 11 अगस्त 1997 को पूरी भारतीय रेल में 'दो मिनट ट्रेन रोको हड़ताल' का 20वां स्मृति दिवस शुक्रवार, 11 अगस्त 2017 को कल्याण रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं.-1 पर स्थित स्टेशन मास्टर कक्ष में मनाया. इस अवसर पर मुंबई मंडल, मध्य रेल के लगभग 80 से ज्यादा स्टेशन मास्टर पूरे उत्साह के साथ उपस्थित थे. कार्यक्रम की अध्यक्षता पूर्व मंडल मंत्री और सेवानिवृत्त स्टेशन मास्टर बी. आर. मजूमदार ने की. इस मौके पर कार्यक्रम के आयोजक स्टेशन मास्टर, कल्याण एवं पूर्व जोनल महामंत्री पी. के. दास, नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (एनआरएमयू) के सह-महामंत्री एवं ऐस्मा के पूर्व मंडल मंत्री विवेक नायर, जोनल महामंत्री डी. एस. अरोरा, वर्तमान मंडल अध्यक्ष जी. डी. बरनवाल और मंडल मंत्री डी. के. सिंह सहित उप स्टेशन अधीक्षक, दिवा ए. के. श्रीवास्तव एवं उप स्टेशन अधीक्षक, ठाणे सुश्री अपर्णा देवधर मोडक भी उपस्थित थीं.

कार्यक्रम में सभी वक्ताओं ने स्टेशन मास्टर्स द्वारा 11 अगस्त 1997 को पूरी भारतीय रेल में की गई 'दो मिनट ट्रेन रोको हड़ताल' के दिन की स्मृतियों को

ताजा किया. उन्होंने कहा कि वह बहुत कठिन समय था. हड़ताल का नेतृत्व कर रहे स्टेशन मास्टर्स को प्रशासन ने हर तरह से उत्पीड़ित करने का प्रयास किया था. उन्होंने बताया कि उस समय प्रशासन इस मुगालते में था कि दो मिनट गाड़ियां रोके जाने से रेल परिचालन और गाड़ियों के समयपालन पर इस हड़ताल का कोई

समय के साथ बहुत मजबूत होकर उभरी है 'ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन'

प्रभाव नहीं पड़ेगा. परंतु जब वास्तव में पूरे देश में सभी चलती ट्रेनों को जहां का तहां दो मिनट के लिए रोक दिया गया, तो पूरे देश में गाड़ियों का सारा क्रम गड़बड़ा गया और इससे उस दिन ट्रेनों की समस्त पंक्चुरलिटि ध्वस्त हो गई थी. उन्होंने कहा कि 'ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन' समय के साथ बहुत मजबूत होकर उभरी है.

एनआरएमयू के सह-महामंत्री एवं ऐस्मा के पूर्व मंडल मंत्री विवेक नायर ने इस अवसर पर उपस्थित स्टेशन मास्टर्स को संबोधित करते हुए उस अद्वितीय

एवं अभूतपूर्व संघर्ष वाले दिन को गहराई से याद किया. उन्होंने कहा कि 'ऐस्मा' ही वास्तव भारतीय रेल सभी स्टेशन मास्टर्स की प्रतिनिधि संस्था है. इसके सक्षम नेतृत्व ने अपने समर्पण और कठिन परिश्रम से स्टेशन मास्टर्स को उनका अधिकार दिलाने में भारी सफलता हासिल की है. उन्होंने कहा कि सातवें वेतन आयोग से स्टेशन मास्टर्स को जो कुछ भी हासिल हुआ है, वह 'ऐस्मा' नेतृत्व द्वारा आयोग के समक्ष मजबूती से स्टेशन मास्टर्स का पक्ष प्रस्तुत किए जाने के कारण ही संभव हो पाया है. कॉम. नायर ने कहा कि उस समय वह 'ऐस्मा' के मुंबई मंडल मंत्री थे, और वह समझते हैं कि उन्होंने कैडर को संगठित करने के लिए अपनी जिम्मेदारी को बखूबी निभाया था.

इस अवसर के निमित्त खतौर पर उप स्टेशन अधीक्षक, दिवा ए. के. श्रीवास्तव द्वारा आजादी पर सुप्रसिद्ध फिल्म गीत 'जरा याद करो कुरबानी' की तर्ज पर लिखी गई कविता का सस्वर पाठ उप स्टेशन अधीक्षक, ठाणे सुश्री अपर्णा देवधर मोडक ने किया, जिसने बाद की पीढ़ी के स्टेशन मास्टर्स को भी न सिर्फ उस समय के संघर्ष की याद दिला दी, बल्कि उनके अंदर भारी जोश भी पैदा कर दिया.

जरा याद करो कुरबानी..



स्टेशन मास्टर साथियो, जरा आंख में भर लो पानी बरखास्त हुए जो उनकी, जरा याद करो कुरबानी.. जब अड़ियल हुआ प्रशासन, और करने लगा मनमानी तब मजबूरी में हमको, रेल पड़ी थी रुकवानी जब रेल को लकवा मारा, ताकत अपनी पहचानी बरखास्त हुए जो उनकी, जरा याद करो कुरबानी.. दिल्ली हो या कोलकाता, वो मुंबई हो या चेन्नई गाड़ी को रुकाने वाला, हर शख्स था अपना भाई क्या जोश था यारो उनमें, क्या मास्टर थे वो अभिमानि बरखास्त हुए थे जो उनकी, जरा याद करो कुरबानी.. हर इक सिग्नल पर दो मिनट, हर इक गाड़ी को रुकाया जब थम गया रेल का चक्का, प्रशासन होश में आया वो झुका अपने घुटनों पर, फिर बंद हुई मनमानी बरखास्त हुए थे जो उनकी, जरा याद करो कुरबानी.. कई मास्टर अरेस्ट हुए थे, तो कई सस्पेंड हुए थे जब अरेस्ट वारंट था निकला, कई अंडर ग्राउंड हुए थे तुम भूल न जाओ उनको, इसलिए सुनो ये कहानी बरखास्त हुए थे जो उनकी, जरा याद करो कुरबानी..

जोखिम एवं कठिनाई भत्ता मिलने से ट्रेक मेंटेनरों में खुशी की लहर

राउरकेला : भारत सरकार, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने सातवें वेतन आयोग की ट्रेकमैनो से संबंधित जोखिम एवं कठिनाई भत्ते की सिफारिश को मंजूरी देते हुए 10 अगस्त को सभी जोनल रेलों के महाप्रबंधकों और सभी अन्य संबंधित

लिया है.' यह आदेश 1 जुलाई 2017 से लागू हो गया है.

भारतीय रेल के 16 जोनों के सभी ट्रेक मेंटेनर्स को जोखिम एवं कठिनाई भत्ते (हार्ड ड्यूटी एंड रिस्क अलाउंस) के रूप में 2700 रु. प्रतिमाह दिए जाने की घोषणा और



करते हुए धन्यवाद दिया है.

आरकेटीए द्वारा जारी धन्यवाद प्रस्ताव में कहा गया है कि इस सफलता को पाने के लिए आरकेटीए के संस्थापक राष्ट्रीय अध्यक्ष वी. रवि, राष्ट्रीय महामंत्री जी. गणेश्वर राव के कुशल नेतृत्व में ट्रेक मेंटेनर्स ने अपना अधिकार पाने के लिए पूरे देश में जगह-जगह घूमकर ट्रेकमैनो को जागृत किया और चेन्नई से दिल्ली और मुंबई से गुवाहाटी तक लगातार धरना-प्रदर्शन तथा रैलियों के माध्यम से ट्रेकमैनो की मांग और आवाज सरकार एवं रेलवे बोर्ड तक पहुंचाई गई. इस मांग के लिए

दिल्ली के जंतर-मंतर पर दो बार आरकेटीए ने विशाल धरना और मोर्चा निकालकर अपनी जायज मांग के साथ ही अपनी संगठित शक्ति का भी प्रदर्शन किया था.

ट्रेकमैनो के संघर्ष और उनकी एकजुटता के परिणामस्वरूप सातवें वेतन आयोग से उन्हें 2700 से 3400 रु. प्रतिमाह जोखिम एवं कठिनाई भत्ते के साथ ही प्रतिवर्ष 5000 रु. वर्दी भत्ता देने का भी निर्णय हुआ है. इसके साथ ही गेटकीपर की ड्यूटी 8 घंटे की गई. जबकि कुछ जोनों में एलडीसीई/जीडीसीई की भी शुरुआत हो चुकी है. राष्ट्रीय अध्यक्ष वी. रवि एवं राष्ट्रीय

महामंत्री गणेश्वर राव ने कहा कि सरकार ने उनकी तीन मांगें पूरी करके भारतीय रेल के समस्त ट्रेकमैनो को गौरवान्वित किया है. इसके लिए सभी 16 जोनों के समस्त ट्रेक मेंटेनर सभी सहयोगियों के प्रति आभार प्रकट करते हैं. उन्होंने कहा कि कुछ मांगें अभी बाकी हैं, जिनके लिए आरकेटीए का संघर्ष जारी रहेगा.

इस अवसर पर महामंत्री/पूर्व मध्य रेलवे राजेश कुमार, महामंत्री/दक्षिण पूर्व रेलवे एन. एन. चटर्जी, महामंत्री/उत्तर पश्चिम रेलवे राजेन्द्र गुजर, महामंत्री/पूर्वोत्तर रेलवे सुनील कुमार, महामंत्री/पूर्व तट रेलवे व्योमेश्वर राव, महामंत्री/उत्तर रेलवे उत्तम सिंह मीना, महामंत्री/दक्षिण पश्चिम रेलवे महेश एस., महामंत्री/उत्तर मध्य रेलवे दिलीप कुमार, महामंत्री/पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे सुधीर कुमार, महामंत्री/पश्चिम मध्य रेलवे हेमंत राठौर, महामंत्री/मध्य रेलवे रमाशंकर प्रसाद, महामंत्री/दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे नरेश त्रिवेदी इत्यादि जोनल पदाधिकारियों ने भी अपने राष्ट्रीय नेतृत्व एवं समस्त सहयोगियों को धन्यवाद ज्ञापित करते हुए अपना आभार प्रकट किया है.

'रेलवे कर्मचारी ट्रेक मेंटेनर एसोसिएशन' ने प्रधानमंत्री एवं रेलमंत्री का आभार व्यक्त किया

अधिकारियों को पत्र (सं. पीसी-7/2017/1/7/5/4) जारी करके अंततः यह भत्ता प्रदान किए जाने का आदेश दे दिया है. इससे भारतीय रेल के समस्त ट्रेकमैनो में खुशी की लहर दौड़ गई है. उक्त पत्र में कहा गया है कि 'भत्तों के संबंध में सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को स्वीकार किए जाने के परिणामस्वरूप राष्ट्रपति ने जोखिम तथा कठिनाई मैट्रिक्स के सेल आर3एच2 के अनुसार भारतीय रेलों के सभी रेलपथ मेंटेनरों-1/2/3/4 को जोखिम तथा कठिनाई भत्ता (लेवल 8 और इससे नीचे के लेवल के लिए 2700 रु. और लेवल 9 एवं उससे ऊपर के लेवल के लिए 3400 रु. सहर्ष प्रदान करने का निर्णय

सियाचिन में तैनात भारतीय सेना के जवानों के साथ ट्रेक मेंटेनर की तुलना करके सरकार द्वारा उन्हें सम्मान के साथ ही सातवें वेतन आयोग की इस सिफारिश को 1 जुलाई 2017 से लागू करने के लिए 'रेलवे कर्मचारी ट्रेक मेंटेनर एसोसिएशन-ऑल इंडिया' (आरकेटीए) से जुड़े सभी ट्रेक मेंटेनर्स ने प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी, रेलमंत्री सुरेश प्रभु, केंद्रीय सड़क परिवहन एवं जहाजरानी मंत्री नितिन गडकरी, केंद्रीय आदिवासी कल्याण मंत्री जुएल ओराम, केंद्रीय वित्त राज्यमंत्री अर्जुनराम मेघवाल, पूर्व मुख्यमंत्री, कर्नाटक वाई. एस. येदुरप्पा, पूर्व केंद्रीय मंत्री/विधायक, राउरकेला एवं आरकेटीए के राष्ट्रीय संरक्षक दिलीप राय का आभार व्यक्त



सुरेश त्रिपाठी

में दी गई थी.

इस पर सबसे पहली प्रतिक्रिया सेवानिवृत्त वरिष्ठ इंजीनियरिंग अधिकारी राजेंद्र प्रसाद सक्सेना की आई. श्री सक्सेना का मानना है कि सभी जोनल मुख्यालयों को समाप्त कर दिया जाना चाहिए और डीआरएम को ज्यादा अधिकार संपन्न बनाकर उन्हें सीधे रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने के लिए कहा जाना चाहिए. श्री सक्सेना ने आगे कहा कि जोनल मुख्यालयों की भूमिका ज्यादातर मंडल रेल प्रबंधकों के कामकाज में अडुंगा लगाने की ही होती है और वह मंडलों के कामकाज में सिर्फ कमियां खोजने की ही उठापटक में लगे रहते हैं. उनका कहना है कि वर्तमान में इंटरनेट एवं वीडियो कन्फ्रेंसिंग बहुत तेज गति से हो रहा है, ऐसे में मिडल मैनेजमेंट की आवश्यकता समाप्त हो गई है. उन्होंने कहा कि डीआरएम को ज्यादा अधिकार दिए जाएं, जिससे वह अपनी जिम्मेदारी पर मंडलों में ज्यादा कार्यों को अंजाम दे सकेंगे.

पूर्वोत्तर रेलवे से सेवानिवृत्त महाप्रबंधक राजीव मिश्रा का कहना है कि मुख्यालय स्तर पर प्रत्येक विभाग में वर्तमान चार-पांच एसएजी अधिकारियों की संख्या को घटाकर दो या अधिकतम तीन एसएजी अधिकारियों तक सीमित किया जाना चाहिए. इसके साथ ही मंडल स्तर पर भी सभी विभागों में जेएजी पदों को कम किया जाना चाहिए. श्री मिश्रा का यह भी सुझाव है कि मुख्यालय और मंडल स्तर पर सीनियर स्केल के सभी पदों को अविलंब समाप्त कर दिया जाना चाहिए, क्योंकि यह पद अब जूनियर एडमिनिस्ट्रेटिव ग्रेड अथवा सिलेक्शन ग्रेड (जेएजी या एसजी) में ऑपरेट हो रहे हैं.

श्री मिश्रा का सबसे महत्वपूर्ण सुझाव यह है कि रेलवे बोर्ड स्तर पर एडीशनल मेंबर्स, एडवाइजर्स, एजीक्यूटिव डायरेक्टर्स, डायरेक्टर्स और जॉइंट डायरेक्टर्स इत्यादि सहित सेक्शन ऑफिसर्स, चीफ ऑफिस सुपरिटेण्डेंट्स और बोर्ड मेंबर्स के पीपीएस/पीएस आदि तमाम पदों को वर्तमान से सीधा आधे पर लाया जाना चाहिए. इसके पीछे उनका तर्क यह है कि इस प्रकार युवा अधिकारियों की पदोन्नतियों की संभावना तेज होगी, जिससे बेहतर उत्पादकता प्राप्त होगी और प्रक्रियागत अवरोधों में व्यापक कमी आएगी. उनका यह भी मानना है कि पिछले तीन वर्षों

अघोषित-अंजान लक्ष्य की ओर अग्रसर भारतीय रेल!

के औसत पर ग्रुप 'ए' के पदों पर भर्ती को घटाकर फौरन आधा किया जाना चाहिए. एक तरफ जहां दक्षिण पूर्व रेलवे, खड़गपुर मंडल के एक वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता का कहना है कि वर्तमान कुल एसएजी के 20% पदों को तुरंत सरेंडर कर दिया जाना चाहिए, वहीं दूसरी तरफ पश्चिम मध्य रेलवे के एक विभाग प्रमुख ने स्पष्ट रूप से राजेंद्र प्रसाद सक्सेना के उपरोक्त सुझावों पर अपनी असहमति



प्रकट की है. हालांकि उनका यह अवश्य कहना है कि डीआरएम का कार्यकाल दो के बजाय तीन वर्ष का होना चाहिए, परंतु डीआरएम के अधिकार बढ़ाकर उन्हें सीधे रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने की अनुमति दिए जाने और सभी जोनल मुख्यालयों को समाप्त किए जाने के विचार को वह अपरिपक्व मानते हैं. उनका कहना है कि मुख्यालयों की अपनी महत्वपूर्ण भूमिका है. तथापि वह कर्मचारियों के इस सुझाव से अवश्य अपना इतिहास रखते हैं कि जोनल मुख्यालयों की संख्या को घटाए जाने पर अवश्य विचार किया जाना चाहिए.

वहीं विषय परिवर्तन करते हुए रेलवे बोर्ड से सेवानिवृत्त मेंबर इंजीनियरिंग एस. के. विज का कहना है कि सिर्फ दो रेल मार्गों के अपग्रेडेशन के लिए 18 हजार करोड़ रुपए खर्च किए जाने से कोई बहुत बड़ा लक्ष्य हासिल नहीं किया जा सकेगा. इस विषय को आगे बढ़ाते हुए मध्य रेलवे के एक विद्वान चीफ

इंजीनियर का कहना है कि पूर्व रेलमंत्री नीतीश कुमार ने 17 हजार करोड़ रुपए के जिस विशेष रेल संरक्षा कोष (एसआरएसएफ) से ट्रैक अपग्रेडेशन एवं ब्रिज रेनोवेशन का महत्वपूर्ण कार्य किया था, उसे लालू प्रसाद यादव ने अपने रेलमंत्रित्व काल में एक्सेल लोड बढ़ाकर चौपट कर दिया. उनका कहना है कि वर्तमान में भारतीय रेल का कोई भी कॉरिडोर ऐसा नहीं है, जिस पर 120 किमी. प्रतिघंटा से ज्यादा की गति पर कोई ट्रेन दौड़ाई जा सके. पूरी भारतीय रेल का बुनियादी ढांचा बुरी तरह चरमराया हुआ है. यात्री एवं मालगाड़ियों की गति बढ़ाना एक सतत प्रक्रिया है, जिसके लिए बुनियादी ढांचे को भी उसके साथ ही लगातार अपग्रेड करना होता है, परंतु यह कार्य पिछले दस सालों में नहीं किया है. ऐसे में गाड़ियों की गति बढ़ाए जाने अथवा हाई स्पीड ट्रेनें चलाए जाने की बात बेमानी है. भारतीय रेल के लगभग सभी वरिष्ठ एवं कनिष्ठ अधिकारियों का एक स्वर से मानना है कि भारतीय रेल पूरी तरह से निजीकरण की राह पर है. स्टेशनों का निजीकरण या निजी हाथों में सौंपे जाने का काम शुरू हो चुका है, जहां रेलवे के पास सिर्फ ट्रेन ऑपरेशन और सिग्नलिंग व्यवस्था ही शेष रह जाएगी, बाकी सभी गतिविधियां निजी हाथों में होंगी. उनका कहना है कि हालांकि प्रधानमंत्री बार-बार इस बात को दोहरा रहे हैं कि रेलवे का निजीकरण नहीं होगा, मगर उसी स्वर में वह यह भी दोहरा रहे हैं कि यदि निजी निवेश रेलवे में आ रहा है तो इस पर किसी को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए, मगर वह यह नहीं बता रहे हैं कि उनका यह कथित निजी निवेश किन शर्तों पर आ रहा है? उनका कहना है कि प्रधानमंत्री की यह दोधारी बात रेलकर्मियों के साथ ही देश के किसी भी आदमी की गले नहीं उतर रही है.

उनका कहना है कि सरकार ने मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों के शीर्ष नेतृत्व को हटा दिए जाने का भय दिखाकर उनके मुंह बंद कर दिए हैं. इससे रेलवे के करीब चौदह लाख कर्मचारियों सहित लगभग 50 लाख केंद्रीय सरकारी कर्मचारी और अधिकारी स्वयं को असहाय महसूस कर रहे हैं. उन्होंने यह भी कहा कि एचआरए के मुद्दे पर सरकार ने जिस तरह इन मान्यताप्राप्त संगठनों को ठगा है, उससे केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के यह सभी संगठन कर्मचारियों के सामने मुंह दिखाने लायक नहीं रह गए हैं. कर्मचारी यह मान रहे हैं कि मान्यताप्राप्त संगठनों ने उनके साथ

धोखा किया, जबकि संगठनों को यह मलाल है कि सरकार ने उनके साथ छल करके कर्मचारियों के सामने उन्हें नीचा दिखाया है.

बहरहाल, उपरोक्त तमाम विचारों के मद्देनजर अघोषित-अंजान लक्ष्य की ओर बढ़ रही भारतीय रेल की जर्जर हो रही वर्तमान स्थिति को बखूबी समझा जा सकता है. ऐसे में अधिकांश रेल अधिकारियों और कर्मचारियों का मानना है कि भारतीय रेल के वर्तमान निजाम यानि तीनों मंत्रियों को तत्काल हटा दिया जाना चाहिए. उनका कहना है कि रेलमंत्री सिर्फ प्रधानमंत्री की नजर में अपने अंक बढ़ाए रखने के लिए फर्जी कामकाज कर रहे हैं. उनके अलावा जहां एक रेल राज्यमंत्री दो नावों में सवार होकर किसी पर भी अपना संतुलन नहीं बना पा रहे हैं, वहीं दूसरे रेल राज्यमंत्री की रेल मंत्रालय में कोई गणना ही नहीं है. इनके लिए रेल अधिकारियों का एक बढ़िया और मौके का सुझाव यह है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु को उनके मूल स्वभावानुसार नीति आयोग अथवा वित्त मंत्रालय में अंकों की गणना के लिए बैठाया जाए और रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को टेलिकॉम मंत्रालय का स्वतंत्र प्रभार दे दिया जाए, जबकि रेल राज्यमंत्री राजेन गोहेन को रेल मंत्रालय में बनाए रखा जा सकता है.

हालांकि इस मौके पर इन अधिकारियों ने दूर की कौड़ी दर्शाते हुए यह भी सुझाव दिया कि अब जब नीतीश कुमार एनडीए में शामिल हो चुके हैं, तब ऐसे में यदि रेल मंत्रालय उनकी पार्टी को दिया जाता है और उनके राज्यसभा सांसद एवं उनके पूर्व प्रिंसिपल सेक्रेटरी रहे आर. सी. पी. सिंह को यदि रेलमंत्री बना दिया जाए, तो शायद भारतीय रेल की बदतर और बदनाम हो रही स्थिति को संभाला और सुधारा जा सकता है. इसके पीछे उनका तर्क यह है कि रेलमंत्री रहे नीतीश कुमार के साथ रेल मंत्रालय में काम कर चुके आर. सी. पी. सिंह को रेलवे बोर्ड के बाबुओं की तिकड़म और उनकी राजनीति के बारे में गहरा अनुभव है. इसके अलावा वह एक पूर्व नौकरशाह भी हैं, ऐसे में वह रेलवे की बिगड़ी और भ्रष्ट हो चुकी नौकरशाही को बेहतर तरीके से सही रास्ते पर लाने में कामयाब हो सकते हैं. बहरहाल, अब देखना यह है कि निकट भविष्य में प्रधानमंत्री द्वारा किए जाने वाले मंत्रिमंडल पुनर्गठन के समय क्या निर्णय लिया जाता है, इस पर सभी की निगाहें लगी हुई हैं.

मिशन, विजन और मोटो के जबरदस्त अभाव से गुजर रही भारतीय रेल

सुरेश त्रिपाठी

भारतीय रेल में पिछले तीन सालों के दौरान सर्वाधिक जोर रेलवे स्टेशनों और चलती ट्रेनों में यात्री सुविधाओं पर दिया गया है. तथापि, इन तमाम कोशिशों से रेल यात्री संतुष्ट नहीं हैं. इस दरम्यान जितना जोर रेलवे कैटरिंग पर दिया गया, शायद उतना किसी अन्य बात पर नहीं, फिर भी पिछले तीन सालों के दौरान रेलवे कैटरिंग में जिस तरह यात्रियों को उनके खाने में छिपकली, काकरोच, मरी हुई मक्खियां, बाल, कंकड़ इत्यादि मिलने की शिकायतें मिली हैं, उतनी शिकायतें शायद पहले कभी नहीं मिली थीं. इसके अलावा इस दौरान जितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, उतनी शायद पहले कभी नहीं हुई थीं. तात्कालिक तौर पर ऐसी समस्याओं का निदान करने के लिए जिस स्तर पर सारे महकमे को लगा दिया जाता है, उस स्तर पर अपेक्षित परिणाम फिर भी नहीं मिल रहे हैं. इन्हीं कुछ बातों को लेकर रेलकर्मियों का क्या कहना है, इस पर 'रेलवे समाचार' ने उनकी प्रतिक्रिया जानने की कोशिश की है.

उत्तर मध्य रेलवे के एक सुपरवाइजर स्तर के कर्मचारी का कहना है कि सरकारी तंत्र में नौकरशाही केवल अपने फायदे के लिए काम कर रही है और दुर्भाग्य यह है कि रेलवे के निजाम को रेलवे बोर्ड के बाबुओं ने अपने भ्रष्ट कारनामों को छुपाने के लिए अनर्गल कार्यों में उलझाया हुआ है. इस कर्मचारी का कहना है कि हटिया स्टेशन पर 2 अगस्त को उजागर हुआ यूटीएस फ्रॉड केवल एक लोकेशन तक ही सीमित नहीं है. भारतीय रेल में यह अनेकों जगहों पर मिल सकता है. इसके अलावा गुड्स, पार्सल, पीआरएस इत्यादि जगहों पर भी फ्रॉड धड़ल्ले से हो रहा है. लेकिन दोषी केवल तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को ठहरा दिया जाता है. आखिर उस मंडल और जोन के संबंधित अधिकारियों को क्यों नहीं जिम्मेदार ठहराया जाता है?

इस कर्मचारी ने पूरे आक्रोश के साथ कहा कि आप अभी का हाल देख लीजिए कि पहले सीवीसी की रिपोर्ट पर भ्रष्टाचार के मामले में प्रधानमंत्री और रेलमंत्री दोनों चुप्पी लगा गए, मगर अब सीएजी की रिपोर्ट पर पूरा अमला खानपान सेवाओं की चेकिंग पर लगा दिया गया है. परंतु रेलवे का निजाम यह नहीं समझ पा रहा है कि

- सरकारी तंत्र में केवल अपने फायदे के लिए काम कर रही है नौकरशाही
- अपने कारनामों को छुपाने के लिए बाबुओं ने अनर्गल कार्यों में उलझाया
- भारतीय रेल में चरितार्थ हो रही है 'अंधेर नगरी चौपट राजा' वाली कहावत

इसकी जड़ क्या है? कभी इस बात की जांच नहीं की गई कि सिर्फ दो-तीन फर्मों को ही कैटरिंग का ठेका क्यों दिया जाता है? उच्च स्तर के लगभग सभी लोग इस भ्रष्टाचार में संलिप्त हैं. आखिर रेलवे अपने मूल व्यवसाय 'ट्रांसपोर्टेशन' पर अपना पूरा ध्यान केंद्रित क्यों नहीं हो रही है? सेफ्टी, सिक््योरिटी और पन्चुअलिटटी का सिद्धांत कहां चला गया? इस कर्मचारी का स्पष्ट कहना है कि कैटरिंग रेलवे का मुख्य व्यवसाय नहीं है, इसे समाप्त कर दिया जाना चाहिए, लेकिन अगर यह समाप्त हो गया, तो अधिकारियों को मलाई कैसे मिलेगी?

फील्ड में कर्मचारियों की कमी और काम में हो रही कोताही के लिए जिम्मेदार कौन है, इस सवाल पर उत्तर रेलवे के एक वरिष्ठ परिचालन कर्मचारी का कहना था कि इसकी वजह साफ है. अब अधिकारी बढ़ गए हैं और काम करने वाले घट गए हैं. इसमें अगर इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, ऑपरेटिंग, कमर्शियल जैसे कुछ विभाग दिन-रात खट रहे हैं, तो कुछ विभाग सुकून और ऐशो-आराम की जिंदगी बिता रहे हैं. सबसे ज्यादा फ्रस्टेशन में ऑपरेटिंग और कमर्शियल विभाग के कर्मचारी और अधिकारी हैं. इनकी कोई नहीं सुनता है. फिर भी सारी अनियमितताओं को रोकने का ठेका इन्हीं के सिर पर रहता है. तथापि, यह लोग भी अपने ही विभाग के दुश्मन हैं. मैनपावर की अत्यधिक कमी है और जो निचले स्तर पर कुछ हैं भी, वे लोग अधिकारियों के बंगलों की रखवाली कर रहे हैं. रेलवे में स्थिति बद से बदतर होती जा रही है. रेल दुर्घटनाएं तो कुछ भी नहीं हैं.

उत्तर मध्य रेलवे, झांसी मंडल के एक वाणिज्य कर्मचारी का कहना है कि स्टेशन परिसर में अवैध वेंडिंग, अनधिकृत व्यक्तियों एवं **शेष पृष्ठ 5 पर...**

महाप्रबंधकों की परफार्मेंस मीटिंग से गायब रहा 'सुरक्षा' का मुद्दा

नई दिल्ली : चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) ए. के. मितल ने बुधवार, 9 अगस्त को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए भारतीय रेल के सभी जोनों एवं उत्पादन इकाइयों के महाप्रबंधकों के साथ कार्य-निष्पादन समीक्षा बैठक (परफार्मेंस रिव्यू मीटिंग) की। इस मीटिंग में सीआरबी ए. के. मितल ने यात्री सुविधाओं के साथ उनकी सुरक्षा और गाड़ियों के समयपालन सहित लोडिंग एवं निर्माण कार्यों की प्रगति पर विशेष जोर दिया।

सीआरबी ने महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुए कहा कि गाड़ियों के परिचालन में सुरक्षा का विशेष ध्यान रखा जाए, उन्होंने सभी महाप्रबंधकों को निर्देश दिया कि यात्रियों की सुरक्षित यात्रा और उन्हें बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने को सुनिश्चित करने के लिए ज्यादा से ज्यादा औचक निरीक्षण करें, क्योंकि रेलयात्री ही रेलवे के लिए सबसे बड़ी पूंजी और उपभोक्ता हैं। इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा कि गाड़ियों के समयपालन को सुनिश्चित किया जाए, उन्होंने 16 अगस्त से शुरू हो रहे स्वच्छता पखवाड़े में साफ-सफाई पर विशेष ध्यान देने का भी निर्देश दिया।

उन्होंने महाप्रबंधकों को चलती गाड़ियों में खानपान एवं पानी की उपलब्धता इत्यादि से संबंधित यात्री शिकायतों पर तुरंत ध्यान देने और उनका उचित निवारण करने का निर्देश दिया। सीआरबी ने कहा कि दोहरीकरण, तिहरीकरण और विद्युतीकरण इत्यादि चालू रेल विकास कार्यों को निर्धारित समय पर पूरा करने के लक्ष्य पर विशेष ध्यान



दिया जाए. माल-लोडिंग के विषय में बोलते हुए सीआरबी ने नए व्यवसाय हासिल करने पर ध्यान केंद्रित करने और मुख्य जिंसों की लोडिंग पर जोर दिया।

यहां ध्यान देने वाली बात यह है कि सीआरबी ए. के. मितल ने महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुए इस बैठक में एक बार भी 'यात्री सुरक्षा' अथवा चलती गाड़ियों या रेल परिसरों में यात्रियों की सुरक्षा पर एक बार भी अपने संबोधन में कुछ नहीं कहा। जबकि भारतीय रेल का सर्वप्रथम और मुख्य लक्ष्य 'सुरक्षा, संरक्षा एवं समयपालन' ही रहा है और आज भी है। परंतु सीआरबी उर्फ ए. के. मितल ने 'रेलयात्रियों की सुरक्षा' का सबसे अहम मुद्दा गायब हो गया है, जिसका परिणाम आए दिन भारतीय रेलों में दिखाई दे रहा है।

ऐसी बैठकों में 'कलर ब्लाइंड

सीआरबी उर्फ स्टोरकीपर', जिन्हें सिग्नल में सिर्फ 'ब्लैक-स्पॉट' ही नजर आता है, जब सेफ्टी और पन्क्चुअलिटी की बात करते हैं, तब लगभग सभी सहभागी महाप्रबंधक मंद-मंद मुस्करा रहे होते हैं। ऐसे में उनसे यात्री सुरक्षा की प्राथमिकता की उम्मीद कैसे की जा सकती है? जब से सभी महाप्रबंधकों को सीधे कलर ब्लाइंड और नाकाबिल सीआरबी के मातहत ला दिया गया है, तब से लगभग सभी महाप्रबंधक, स्टोरकीपर बिरादरी को छोड़कर, बेमन से अपने काम को अंजाम दे रहे हैं।

पिछले तीन वर्षों से भारतीय रेल की प्रशासनिक व्यवस्था की वास्तविकता यह है कि तमाम काबिल और सक्षम रेल अधिकारी एक नाकाबिल और कलर ब्लाइंड सीआरबी के मातहत काम करते हुए कश्मसा रहे हैं,

- सीआरबी की परफार्मेंस रिव्यू मीटिंग के एजेंडा में नहीं रहा 'रेलयात्रियों की सुरक्षा' का कोई मुद्दा
- सभी गाड़ियां अनियमित, संरक्षा ताक पर, सीआरबी का संरक्षा-समयपालन की बात करना बेमानी
- कलर ब्लाइंड और नाकाबिल सीआरबी के मातहत काम करते हुए कश्मसा रहे हैं सभी महाप्रबंधक
- 'सुरक्षा' का मुद्दा मुख्य जेंडे से गायब होने से बढ़ी रेलवे में चोरी-डकैती, छेड़छाड़-जहरखुरानी की घटनाएं

मगर खुलकर कुछ कह नहीं पा रहे हैं। ऐसे सीआरबी के मातहत काम करते हुए वह कैसा महसूस कर रहे हैं, 'रेलवे समाचार' द्वारा यह पूछे जाने पर वह सिर्फ एक बेबस सी हंसी हंसकर रह जाते हैं, मगर उनकी यह लाचार अथवा बेबस हंसी ही उनकी बेबस मनोदशा की असलियत को स्वयं ही बयान कर देती है।

रेलयात्रियों की सुरक्षा को भारतीय रेल की प्रशासनिक व्यवस्था के मुख्य एजेंडे से बाहर कर दिए जाने का ही दुष्परिणाम है कि आए दिन जहां-तहां चलती गाड़ियों में हत्या, बलात्कार, छेड़छाड़, चोरी-डकैती और चलती गाड़ियों से यात्रियों को बाहर फेंके जाने की सैकड़ों घटनाएं घट चुकी हैं। यात्री भगवान भरोसे रेलयात्रा कर रहे हैं। जहां तक सेफ्टी की बात है तो इसकी असलियत किसी भी ट्रेन लाइफिंग अथवा कैरिज एंड वेगन के कर्मचारियों से जानी जा सकती है।

और जहां बात गाड़ियों की पन्क्चुअलिटी की है, तो अपवाद स्वरूप कुछ प्रमुख गाड़ियों को छोड़कर कोई भी गाड़ी भारतीय रेल में अपने निर्धारित समय पर गंतव्य पर नहीं पहुंच रही है।

इसका मुख्य कारण भारतीय रेल के शीर्ष पर बैठाए गए अधिकारी (सीआरबी) का कलर ब्लाइंड और नाकाबिल होना माना जा रहा है। जबकि इसका दूसरा प्रमुख कारण रेलमंत्री का रेलवे के बारे में अनभिज्ञ होना है, जिन्हें बड़ी चालाकी के साथ रेलवे बोर्ड की नौकरशाही ने टिकट वेंडिंग मशीनों से लेकर अतिरिक्त टिकट खिड़कियों, वाटर वेंडिंग मशीनों, अतिरिक्त कोचों, गाड़ियों के बढ़ाए गए फेरों सहित कचरा पेटियों और शौचालयों तक के उदघाटन में लगा रखा है। रेलमंत्री को यह सब समझ में न आना भी एक सबसे बड़ा कारण माना जा रहा है।

करोड़ों खर्च करके भी रेल विकास शिविर का नतीजा शून्य रहा, फिर भी रेलमंत्री को रेलवे की नौकरशाही की कुटिलता समझ में न आना अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है। यही वजह है कि सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड मेंबर्स और ईडी/डीजी इत्यादि में से कोई भी अधिकारी रेलमंत्री के निर्देशों का पालन नहीं कर रहा है। इससे न सिर्फ भारतीय रेल की छवि खराब हो रही है, बल्कि केंद्र सरकार और प्रधानमंत्री की छवि को भी बड़ा लग रहा है, क्योंकि कोई भी रेल परियोजना न तो इस दरम्यान पूरी हुई है और न ही किसी परियोजना की उचित प्रगति हो रही है, जबकि सरकार ने इस दरम्यान भरपूर पैसा दिया है। रेलवे में भ्रष्टाचार और लापरवाही चरम पर है।

मिशन, विजन और मोटो के जबरदस्त अभाव से गुजर रही भारतीय...

पेज 4 का शेष... गतिविधियों को रोकने की जिम्मेदारी आरपीएफ/जीआरपी की है, जिसकी रेलवे ऐक्ट में व्याख्या भी है, लेकिन उत्तर मध्य रेलवे जोन में इसका भी ठेका कामशियल विभाग ने ले रखा है। उसका कहना या भी था कि हालांकि यही स्थिति शायद पूरी भारतीय रेल में भी है। इस कर्मचारी का कहना है कि उत्तर मध्य रेलवे जोन के वाणिज्य अधिकारी अपने-अपने क्षेत्र के रेलवे स्टेशनों पर अवैध वेंडिंग रोकने के लिए ड्राइव चला रहे हैं और सुरक्षा विभाग मजे से तमाशा देख रहा है, क्योंकि उनका काम तो वाणिज्य विभाग कर ही रहा है।

उत्तर मध्य रेलवे, उत्तर रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे के कई कर्मचारियों का कहना है कि 'अंधेर नगरी चौपट राजा' वाली कहावत भारतीय रेल में बखूबी चरितार्थ हो रही है। उनका कहना है कि अब सेफ्टी से संबंधित फुट-प्लेटिंग सीएमआई (चीफ कमशियल इंस्पेक्टर) से करवाई जा रही है, जिनको सेफ्टी की एबीसीडी भी मालूम नहीं है। अब ऐसे में रेलवे की सेफ्टी की क्या दशा होगी, यह सोचने वाली बात है। जबकि सीएमआई अपनी प्रॉपर ड्यूटी भी नहीं कर पा रहे हैं। इन सभी कर्मचारियों का कहना था कि 'रेलवे समाचार' को यह बात उच्च रेल प्रशासन के संज्ञान में लानी चाहिए।

मध्य रेलवे एवं पश्चिम रेलवे के कई फील्ड कर्मचारियों का कहना था कि रेलवे

स्टेशनों पर अवैध गतिविधियों के लिए आरपीएफ और जीआरपी समान रूप से जिम्मेदार हैं, परंतु प्रभारी निरीक्षक या उसके ऊपर के ओहदे पर कभी-भी कोई रिस्यांसिबिलिटी फिक्स करके कार्यवाही नहीं की जाती है। उनका कहना है कि



दरअसल इन्हीं के माध्यम से ऊपर तक अवैध कमाई पहुंचाई जाती है। जब यह लोग असामाजिक तत्वों से रिश्ते बनाएंगे, तो रेलवे स्टेशनों पर कानून-व्यवस्था कैसे बेहतर हो सकती है?

पिछले दिनों मुगलसराय स्टेशन पर कुछ स्थानीय छुटभैये नेताओं ने कथित साफ-सफाई के मुद्दे को लेकर डीआरएम/एडीआरएम सहित कई ब्रांच

अधिकारियों के साथ बदसलूकी की थी। इस पर पूर्व मध्य रेलवे, मुगलसराय मंडल के कई कर्मचारियों का कहना था कि इन छुटभैये नेताओं को शह हमारे रेल अधिकारी ही देते हैं। न जाने कौन सा ऐसा डर है कि जीएम और डीआरएम जैसे उच्च

अधिकारी भी इन छुटभैये नेताओं की धौंस में आ जाते हैं। उनका कहना था कि ये छुटभैये नेता या मंत्री अथवा विधायक बहुत करेंगे तो ज्यादा से ज्यादा उनका ट्रांसफर ही तो करा सकते हैं, फिर काम तो कहीं भी करना ही है, लेकिन इन रेल अधिकारियों की दादागिरी तो सिर्फ अपने मातहत कर्मचारियों पर ही चलती है। इसीलिए अब कर्मचारी भी ऐसी घटनाओं पर अपने

अधिकारियों के पक्ष में नहीं खड़े होते हैं।

भारतीय रेल के संभावित निजीकरण और अनगल, असंबद्ध एवं बेमानी यात्री किराया और रिफंड पद्धति पर वर्तमान रेलवे निजाम की नीतियों पर तमाम रेलकर्मियों ने एक-स्वर से इस बात को स्वीकार किया और कहा कि सरकार की मंशा भारतीय रेल को टुकड़ों में बांटने और निजीकरण करने की है। उनका कहना था कि 'फ्लेक्सि फेयर स्कीम' रेलवे बोर्ड और रेलवे निजाम के बौद्धिक दिवालियापन की हद है। गुड्स ट्रैफिक में लगातार कमी आ रही है, मगर इसके आंकड़ों को बढ़ा-चढ़ाकर प्रस्तुत किया जा रहा है। जबकि कोल ब्लॉक का पट्टा देकर कोयले की दुलाई से भी भारतीय रेल हाथ धो बैठी है। अब रेलवे द्वारा देश की जरूरत के हिसाब से कोयले की सप्लाई नहीं की जा पा रही है, बल्कि अब अधिकारी इसे अपने फायदे के हिसाब से इस्तेमाल कर रहे हैं।

कर्मचारियों का कहना है कि गुड्स शेड्स की हालत बदतर हो गई है। जहां से रेलवे को सालाना करोड़ों रुपए का रेवेन्यु प्राप्त होता है, वहां बरसात में पहुंचने का कोई सही-सलामत रास्ता तक नहीं है, जबकि स्टेशनों पर तथाकथित यात्री सुविधाओं के नाम पर करोड़ों रुपए का अपव्यय किया जा रहा है। मगर जो लोग रेलवे को सालाना करोड़ों रुपए का रेवेन्यु देते हैं, उनके लिए गुड्स शेड तक पहुंचने का कोई सही मार्ग नहीं बनाया जाता है। आज कड़ी प्रतिस्पर्धा के कठिन समय में

सड़क मार्ग से प्रतियोगी ग्राहकों को घर बैठे माल की डिलीवरी/हैंडलिंग मुहैया कराई जा रही है, वहीं रेलवे आज भी इस मुगालते में जी रही है कि इस क्षेत्र में अभी-भी उसकी मोनोपोली है। राजधानी/शताब्दी/दूरंतो इत्यादि कथित प्रीमियम ट्रेनों से रेलवे कितना कमा लेगी? अब इस ग्रुप के यात्री भी हवाई मार्ग से यात्रा करने जा रहे हैं। जबकि यहां न तो ट्रेन की सेफ्टी, सिक्वोरिटी और पन्क्चुअलिटी सुधर रही है और न ही करप्शन में कोई कमी आई है। इस वक्त रेलवे में मिशन, विजन और मोटो का जबरदस्त अभाव है।

उत्तर मध्य रेलवे के एक अन्य कर्मचारी का कहना था कि स्टेशन अधीक्षक, फतेहपुर के विरुद्ध माल व्यापारियों द्वारा लंबे समय से लगातार शिकायतों की जा रही थीं कि वह साइडिंग में रोक को जानबूझकर ऐसी जगह प्लेस कराते हैं जहां पर व्यापारियों को माल उतारने में भारी असुविधा होती है। लेकिन जांच के नाम पर अब तक केवल खानापूरी ही की गई है। जबकि रेलमंत्री महोदय गुड्स ट्रैफिक को बढ़ाने की बात कर रहे हैं। ऐसे करप्ट तंत्र से रेलमंत्री रेवेन्यु कैसे जनरेट कर पाएंगे? यह एक मामूली सा उदाहरण है। ऐसे उदाहरण भारतीय रेल के लगभग सभी गुड्स शेड्स में मिल जाएंगे। परंतु स्थानीय रेल अधिकारियों को इसकी कोई चिंता नहीं है, क्योंकि उन्हें तो विभिन्न स्रोतों से अपना निर्धारित कमीशन अपने चैम्बर्स में बैठे-बिठाए प्राप्त हो ही रहा है।

संरक्षित रेल संचालन के विविध आयामों पर CCRS के निर्देश



गोरखपुर ब्यूरो : मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस) एस. नायक एवं रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस), एन.ई.सर्किल एस. के. पांडेय ने पूर्वोत्तर रेलवे के अपर महाप्रबंधक एस. एल. वर्मा एवं सभी विभाग प्रमुखों के साथ गुरुवार, 17 अगस्त को महाप्रबंधक सभाकक्ष, गोरखपुर में आयोजित बैठक में संरक्षित रेल संचालन के विविध आयामों पर विचार-विमर्श किया। इस अवसर पर मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त श्री नायक ने कहा कि संरक्षित रेल संचालन हेतु आधारभूत संरचना का विकास, सिगनल उपकरणों का उचित अनुक्षण, मानवरहित समपारों पर पर्याप्त सावधानी, स्टेशनों पर टोकन वकिंग प्रणाली की समाप्ति तथा ट्रेक सर्किटिंग आदि अत्यंत महत्वपूर्ण आयाम हैं। उन्होंने कहा कि डीप स्क्रीनिंग (गहरी छनाई) के बचे कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाए।

श्री नायक ने अकार्यशील ब्लॉक पूर्विंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी) को ठीक करने तथा इसका विस्तार और अधिक स्टेशनों पर किए जाने पर जोर

दिया। उन्होंने डिफेक्टिव रेलों को प्राथमिकता के आधार पर बदलने तथा सिगनल विफलताओं में कमी लाने का भी निर्देश दिया। श्री नायक ने सभी यानों में एलईडी आधारित आपातकाल प्रकाश व्यवस्था सुनिश्चित किए जाने पर जोर दिया। उन्होंने कहा कि संरक्षित रेल परिवहन के लिए कार्य-प्रणाली के हर स्तर पर सजगता एवं सतर्कता नितांत आवश्यक है। जन आकांक्षाओं के अनुरूप रेल परिवहन सुविधा मुहैया कराना हमारा प्रथम दायित्व है और संरक्षित रेल संचालन हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता होनी चाहिए। उन्होंने विश्वास व्यक्त किया कि पूर्वोत्तर रेलवे संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक सभी उपायों को अपनी कार्य-प्रणाली में समाहित करते हुए रेल यात्रियों को विश्वसनीय एवं संरक्षित यात्रा सुविधा प्रदान करना जरूरी है। रेल संरक्षा आयुक्त एस. के. पांडेय ने रेल संरक्षा की दृष्टि से मानवरहित समपारों की समाप्ति एवं उनके स्थान पर एलएचएस (लिमिटेड हाईट सब-वे) के प्रावधान को अपरिहार्य बताया।

इस अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे के अपर महाप्रबंधक एस. एल. वर्मा ने कहा कि रेल संरक्षा को सुनिश्चित करने तथा किसी भी प्रकार की असावधानी से बचने के लिए हर स्तर पर नियमित सेफ्टी निरीक्षण अधिकारियों एवं पर्यवेक्षकों द्वारा किए जा रहे हैं। मानवरहित समपारों को समाप्त करने के लिए व्यापक पैमाने पर प्रयास जारी हैं। पूर्वोत्तर रेलवे के संरक्षा संगठन द्वारा सतत निगरानी के फलस्वरूप दिए गए सुझावों पर भी अमल कर संरक्षा सुनिश्चित की जा रही है।

मुख्य संरक्षा अधिकारी एन. के. अम्बिकेश ने पावर पॉइंट प्रजेंटेशन के माध्यम से पूर्वोत्तर रेलवे की संरक्षा गतिविधियों की विस्तृत जानकारी दी। उन्होंने बताया कि वर्ष 2017-18 में 105 मानवरहित समपारों को मानवयुक्त करने, 195 मानवरहित समपारों को बंद करने, 85 लिमिटेड हाईट सब-वे के निर्माण तथा 35 समपारों के इंटरलॉकिंग का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। उन्होंने इंजीनियरिंग, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार तथा विद्युत विभाग के वर्ष 2017-18 के सेफ्टी ऐक्शन प्लान पर चर्चा करते हुए किए जा रहे कार्यों की विस्तृत जानकारी दी। मुख्य संरक्षा अधिकारी ने धन्यवाद ज्ञापित करते हुए कहा कि रेल संचालन की संरक्षा हेतु हर संभव प्रयास किए जाते रहेंगे।

कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर अपराधिक गतिविधियों पर नियंत्रण

इलाहाबाद ब्यूरो : वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त, आरपीएफ, इलाहाबाद मंडल, उत्तर मध्य रेलवे डी. के. मौर्य के मार्गदर्शन में कानपुर क्षेत्र में सक्रिय अपराधिक गुटों की धरपकड़ और यात्रियों के विरुद्ध होने वाले अपराधों की रोकथाम के लिए आरपीएफ की एक टीम का गठन कर चलाए गए अभियान में स्टेशन परिसरों से अवैध वेंडरों, भिखारियों, असामाजिक तत्वों की गतिविधियों पर लगाम लगाई गई है। इलाहाबाद मंडल, उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख और सर्वाधिक व्यस्त कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर प्रभारी आरपीएफ इंस्पेक्टर राजीव वर्मा ने अपने मातहत स्टाफ की एक टीम गठित करके तमाम अपराधिक गतिविधियों पर पर्याप्त नियंत्रण हासिल किया है। इस टीम में सहायक उप निरीक्षक मुकेश कुमार, कांस्टेबल राकेश शुक्ला, शेखर, फुलचंद भारती, संदीप राय, सोमनाथ सिंह और राम सजीवन, सीआईबी/कानपुर आदि ने श्री वर्मा के कुशल मार्गदर्शन में कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन और उसके आसपास जारी उपरोक्त तमाम अवैध गतिविधियों पर लगाम लगाई। इसी क्रम में रेलवे सुरक्षा बल, उत्तर मध्य रेलवे कानपुर द्वारा वर्ष 2016-17 के दौरान 940 व्यक्तियों को पकड़कर उनसे 7,67,089 रु. राशि की रेल संपत्ति की बरामदगी की। इसके अतिरिक्त कुल 456 व्यक्तियों पर रेलवे एक्ट के तहत कार्यवाही की गई। इसी प्रकार वर्ष 2017 में जनवरी से जुलाई तक विषयोक्त मद में चलाए गए विशेष जांच अभियान में यात्री सामान की चोरी में संलिप्त अपराधियों के विभिन्न सक्रिय गुटों का पर्दाफाश करते हुए उनकी धरपकड़ सुनिश्चित की गई।



IPF/CIB/कल्याण की टीम को मिली बड़ी सफलता

कल्याण : आईपीएफ/सीआईबी/कल्याण संदीप ओम्बासे को मात्र दस घंटे के भीतर तीन आरोपियों को पकड़ने और उनसे 10 किलो खतरनाक विस्फोटक (अमोनियम नाइट्रेट), 9 डेटोनेटर और उससे जुड़ने वाले तार बरामद करने में सफलता मिली। श्री ओम्बासे को अपने भरोसेमंद खबरियों से जानकारी मिली थी कि मुम्बा-पनवेल रोड पर देवले गांव में एक पुरानी कार के नीचे बड़ी मात्रा में खतरनाक विस्फोटक जमा किया गया है। उन्होंने इस जानकारी को ठाणे एटीएस के साथ साझा करते हुए शील-डायघर पुलिस के साथ उसे फौरन जाकर बरामद करने के साथ ही तीन आरोपियों - महिंसा राजेसाब गनूर उर्फ महेश (40), शाहआलम मोहम्मद शेख (32) एवं आरिफ नवाब अली खान (23) को गिरफ्तार कर लिया। आरोपियों के विरुद्ध मुम्बा पुलिस थाने में अ.क्र.300/2016, भा.दं.सं. की धारा 170, 384, 34 के तहत अपराध दर्ज किया गया। इसके साथ ही शील-डायघर पुलिस थाने में भी उनके विरुद्ध अ.क्र. 33/2017 के अंतर्गत भा.दं.सं. की धारा 286 के साथ विस्फोटक पदार्थ अधिनियम, 1908 की धारा 4, 5 के तहत भी मामला दर्ज किया गया है। विस्तृत जांच में पता चला कि आरोपियों ने उक्त विस्फोटक भुगतान न करने के कारण कार मालिक से बदला लेने के उद्देश्य से रखा था। मात्र कुछ घंटों में इस मामले का संपूर्ण पटाक्षेप करने वाले इंस्पेक्टर/आरपीएफ, सीआईबी/कल्याण संदीप ओम्बासे के साथ उनके मातहत एएसआई पी. डी. पाटिल और पूरी सीआईबी टीम के लिए यह एक बड़ी सफलता है।

सीआरबी और सेक्रेटरी/रे.बो. के विरुद्ध...

पेज 1 का शेष... सरकारी तंत्र के लिए घोर निंदनीय कृत्य है।

ज्ञातव्य है कि पटना हाई कोर्ट और कैट/पटना ने रेलवे बोर्ड को आदेश दिया था कि सुप्रीम कोर्ट द्वारा एन. आर. परमार मामले में दिए गए दिशा-निर्देशों का अक्षरशः पालन करते हुए रेलवे में भी ग्रुप 'ए' अधिकारियों की वरीयता का पुनर्निर्धारण किया जाए। इसके साथ ही अदालत ने यह भी आदेश दिया था कि डीओपीटी के ओ. एम. दि. 04.03.2014 में दिए गए निर्देशों के अनुसार दि. 27.11.2012 के बाद जितने भी प्रमोटी अधिकारियों की इंटर-से-सीनियरिटी का निर्धारण हुआ है, नए नियमों के आधार पर उन सभी की संयुक्त वरीयता निर्धारण करके अदालत को बताया जाए। परंतु रेलवे बोर्ड द्वारा अदालत के इस आदेश का पालन आज तक नहीं किया गया। रेलवे बोर्ड यदि अब भी यह वरीयता निर्धारण करने और अदालत का आदेश मानने में और विलम्ब या कोताही करता है, तो इस महाघोटाले के मुद्दे पर रेलवे बोर्ड को अदालत के सामने बुरी तरह शर्मशार होना पड़ सकता है।

यह तो सर्वज्ञात है कि इंटर-से-सीनियरिटी के नए नियम में एंटी-डेटिंग सीनियरिटी का नियम समाप्त हो चुका है। इसके साथ ही इंडेंट भेजने की तारीख के आधार पर ग्रुप 'ए' में सीधी भर्ती और प्रमोटी अधिकारियों के बीच पारस्परिक वरीयता का निर्धारण किया जाना है। परंतु रेलवे बोर्ड ने अपनी अहंमन्यता,

अकर्मण्यता और लापरवाही का उदाहरण प्रस्तुत करते हुए अदालत द्वारा दी गई समय-सीमा से एक महीना अधिक बीत जाने के बाद भी वरीयता का निर्धारण नहीं किया है। अतः ऐसा माना जा रहा है कि अदालत द्वारा जारी की गई उक्त अवमानना नोटिस 'प्रमोटी प्रेम' के चलते रेलवे बोर्ड के मुंह पर पड़ा एक करारा तमाचा है।

अदालत की सजगता और सक्रियता का अंदाजा इस बात से भी लगाया जा सकता है कि सभी संबंधित आवश्यक कागजात प्रस्तुत करने के लिए अदालत द्वारा रेलवे बोर्ड को सिर्फ एक हफ्ते की मोहलत दी गई है। इसका मतलब यह है कि रेलवे में हुए इस अरबों रुपये के अधिकारी पदोन्नति महाघोटाले की गंभीरता से अदालत अब बखूबी परिचित हो चुकी है। यहां यह कहना शायद अतिशयोक्ति नहीं होगी कि 'रेलवे समाचार' द्वारा इस महाघोटाले से संबंधित विगत में प्रकाशित विस्तृत विवरणों से अदालत भी पूरी तरह से वाकिफ है। अतः न्यायिक प्रतिबद्धता के कारण शायद अदालत भी अब रेलवे बोर्ड को उसकी हैसियत याद दिलाने का मन बना चुकी है। अतः अब देखना यह है कि 17 अगस्त से पहले या तो रेलवे बोर्ड द्वारा अधिकारियों की वरीयता बदलकर अदालत के आदेश का पालन सुनिश्चित किया जाएगा, या फिर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड दोनों अदालत के सामने व्यक्तिगत रूप से हाजिर होकर अपनी पूरी बिरादरी की शर्मिंदा करेंगे?

'माफिया यूनियन' के हाथ की पुनः कठपुतली बना दक्षिण...

पेज 1 का शेष... निदेशालय के संबंधित अधिकारियों तक में इस बात की गहन चर्चा हो रही है कि माफिया यूनियन ने उक्त ट्रांसफर के लिए लाखों रुपये खर्च किए हैं?

यदि ऐसा नहीं है, तो जीएम वशिष्ठ जौहरी ने 'रेलवे समाचार' की कॉल का रिस्पांस क्यों नहीं किया? उन्होंने 'रेलवे समाचार' द्वारा भेजे गए एसएमएस का जवाब देना जरूरी क्यों नहीं समझा? 'रेलवे समाचार' उनसे सिर्फ यही जानना चाहता था कि आखिर रविचंद्र के असमय ट्रांसफर का औचित्य क्या है? क्या उनका कार्यकाल पूरा हो गया है? क्या चेन्नई मंडल की वाणिज्य आय घट गई है? क्या वह अपने उच्च अधिकारियों के साथ उचित व्यवहार नहीं कर रहे हैं? क्या डीआरएम/चेन्नई ने उनके ट्रांसफर की मांग की है? वह (जीएम श्री जौहरी) अपने रिटायरमेंट में मात्र छह हफ्ते बचे होने के बावजूद सीनियर डीसीएम/चेन्नई के असमय ट्रांसफर का पाप अपने सिर क्यों ले रहे हैं? इस खेल के पीछे आखिर कौन है और उन पर किसका दबाव काम कर रहा है? कृपया उपरोक्त सवालों का जवाब दें और यह स्पष्ट करें कि इस असमय ट्रांसफर का औचित्य क्या है? वरना यह माना जाएगा कि इस पूरे खेल के पीछे उन पर और रेलवे बोर्ड दोनों पर माफिया यूनियन का अनैतिक दबाव काम कर रहा है?

जीएम/द.रे. वशिष्ठ जौहरी ने जब उपरोक्त में से किसी सवाल का जवाब देना अथवा एसएमएस के जवाब में कुछ भी स्पष्ट करना जरूरी नहीं समझा, तब इन्हीं सवालों के साथ 'रेलवे समाचार' ने सीसीएम/द.रे. सुश्री प्रियंवदा स्वामीनाथन को कॉल किया। सर्वप्रथम उनका कहना था कि इस तरह से सवाल पूछने का लहजा उन्हें पसंद नहीं आया है और वह इन सवालों का जवाब देने के लिए बाध्य नहीं हैं, क्योंकि 'मीडिया' को ऐसे सवालों का जवाब देना जरूरी नहीं है। तथापि, जब उन्हें यह समझाया गया कि चूंकि सीनियर डीसीएम/चेन्नई की वह 'प्रशासनिक बॉस' हैं और उनके ट्रांसफर का प्रस्ताव उन्होंने ही तैयार किया है, इसलिए उन्हें जवाब तो देना पड़ेगा। इस पर सीसीएम सुश्री प्रियंवदा स्वामीनाथन ने कहा

कि वह सिर्फ इतना ही कह सकती हैं कि सीनियर डीसीएम/चेन्नई का ट्रांसफर 'एडमिनिस्ट्रेटिव रीजन' (प्रशासनिक कारणों) से किया जा रहा है। इस पर जब उनसे यह कहा गया कि आखिर यह 'एडमिनिस्ट्रेटिव रीजन' क्या बला है, वही तो जानना है? इसके जवाब में उन्होंने कहा कि यह बताना जरूरी नहीं है। इस पर जब पुनः उनसे यह कहा गया कि इस तथाकथित 'एडमिनिस्ट्रेटिव रीजन' की आड़ में आप नियम के उल्लंघन के साथ ही किसी अधिकारी का असमय ट्रांसफर करके उसका उत्पीड़न कैसे कर सकती हैं? इसके साथ ही फिर से उपरोक्त सवाल उन्हें दोहराए गए, कि 'रेलवे समाचार' उनसे सिर्फ यही जानना चाहता था कि आखिर सीनियर डीसीएम/चेन्नई के असमय ट्रांसफर के पीछे का असली कारण क्या है? क्या उनका कार्यकाल पूरा हो गया है? क्या चेन्नई मंडल की वाणिज्य आय घट गई है? क्या वह अपने उच्च अधिकारियों या उनके साथ उचित व्यवहार नहीं कर रहे हैं? क्या डीआरएम/चेन्नई ने उनके ट्रांसफर की मांग की है? जाहिर है कि इन सवालों के जवाब में सीसीएम माफिया यूनियन के दबाव का असली कारण तो बता नहीं सकती थीं, अतः उक्त सवालों को पुनः सुनते ही उन्होंने कॉल समाप्त कर दिया।

अब इस पूरे मामले पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु और मेंबर ट्रैफिक रेलवे बोर्ड मोहम्मद जमशेद सहित पूरे रेलवे बोर्ड द्वारा संज्ञान लिया जाना चाहिए और अधिकारियों के ट्रांसफर से संबंधित निर्धारित नियमों की लाज रखनी चाहिए, वरना दक्षिण रेलवे के जीएम, सीओएम, सीसीएम, और पूर्व सीपीओ तथा पूर्व एसडीजीएम जैसे माफिया यूनियन के हाथों बिके हुए अधिकारियों को पाल-पोसकर और सीनियर डीसीएम/चेन्नई या पूर्व सीसीएम अजीत सक्सेना जैसे सक्षम एवं समर्पित अधिकारियों को दरकिनार करके अथवा नीचा दिखाकर भारतीय रेल के लोडिंग एवं अर्निंग के लक्ष्य को कभी प्राप्त नहीं किया जा सकेगा। फिर भले ही वह फर्जी अथवा बनावटी आंकड़े दर्शाकर सरकार या रेलमंत्री के साथ ही पूरे देश को गुमराह करते रहें?

पूर्वोत्तर रेलवे की कार्य-प्रणाली में सतत सुधार/आधुनिकीकरण हो रहा है -महाप्रबंधक

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक सत्य प्रकाश त्रिवेदी ने 71वें स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर 15 अगस्त को सैयद मोदी रेलवे स्टेडियम, गोरखपुर में आयोजित समारोह में राष्ट्रीय ध्वज फहराया तथा रेलवे सुरक्षा बल के जवानों, सेंट जॉन एम्बुलेंस, नागरिक सुरक्षा संगठन के सदस्यों, स्काउट एवं गाइड तथा रेलवे विद्यालय के छात्र-छात्राओं द्वारा प्रस्तुत परेड का निरीक्षण किया। इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री त्रिवेदी ने वयोवृद्ध सेवानिवृत्त रेलकर्मि गंगा प्रसाद सिंह, मुख्य आरक्षण पर्यवेक्षक तथा आर. एन. सक्सेना, कारखाना प्रबंधक को सम्मानित किया।



महाप्रबंधक सत्य प्रकाश त्रिवेदी ने उपस्थित रेल अधिकारियों, कर्मचारियों एवं अन्य सभी को स्वतंत्रता दिवस की बधाई देते हुए कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन अपने सम्मानित यात्रियों को संरक्षित, सुरक्षित एवं समय पर गंतव्य तक पहुंचाने के लिए अपनी कार्य-प्रणाली में सुधार एवं आधुनिकीकरण कर रहा है। महाप्रबंधक ने कहा कि चालू वित्त वर्ष में थावे-छपरा कचहरी (104 किमी.) एवं पीलीभीत-मझोला पकड़िया (26 किमी.) नव आमान परिवर्तित रेल खंडों का लोकार्पण कर इन रेल खंडों पर बड़ी लाइन की सवारी गाड़ियों का संचालन प्रारम्भ किया गया। उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर अप्रैल से जुलाई, 2017 तक बड़ी लाइन की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का समयपालन 81 प्रतिशत रहा।

बादशाहनगर, ऐशबाग, इज्जतनगर एवं सीवान स्टेशन पर द्वितीय प्रवेश द्वार का कार्य प्रगति पर है।

उन्होंने कहा कि कैशलेस ट्रांजेक्शन को बढ़ाने के उद्देश्य से पूर्वोत्तर रेलवे के 358 स्टेशनों के 384 लोकेशनों पर 461 पीओएस मशीनें लगाई गई हैं। इस वर्ष विभिन्न स्टेशनों पर 80 स्टेनलेस स्टील एवं 3626 आरसीसी बेंचें उपलब्ध कराई गई हैं। इसके अतिरिक्त 11 कोचों में इमरजेंसी लाइट एवं 305 कोचों में मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट की सुविधा प्रदान की गई है।

महाप्रबंधक श्री त्रिवेदी ने कहा कि हम अपने सम्मानित यात्रियों को गंतव्य तक सुरक्षित एवं संरक्षित पहुंचाने हेतु प्रतिबद्ध हैं। उन्होंने कहा कि वर्ष 2016-17 में संरक्षा के क्षेत्र में सराहनीय प्रदर्शन के लिए पूर्वोत्तर रेलवे को 'रेलमंत्रि संरक्षा शील्ड' प्रदान की गई। गत वर्ष 179 मानवरहित समपार बंद किए गए तथा 47 समपारों को मानवित किया गया। महाप्रबंधक ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे के रेल सुरक्षा बल द्वारा जुलाई तक 179 खोए एवं लावरिस बच्चों को बरामद कर उनके परिजनों एवं विभिन्न संस्थाओं को सुपुर्द किया गया।

उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे के आर्थिक स्वास्थ्य को सुदृढ़ करने हेतु सतत प्रयास किया जा रहा है। चालू वित्तीय वर्ष में जुलाई तक आरम्भिक यात्री यातायात से 674 करोड़ रु. से अधिक आय हुई, जो गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 4 प्रतिशत अधिक है। इसी प्रकार

आरम्भिक माल यातायात से चालू वित्त वर्ष में जुलाई तक 70 करोड़ रु. से अधिक की आय हुई, जो गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 19 प्रतिशत अधिक है। इसी प्रकार पूर्वोत्तर रेलवे पर चालू वित्त वर्ष में जुलाई तक सकल आरम्भिक आय 811 करोड़ रु. से अधिक रही, जो गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 6.4 प्रतिशत अधिक है। श्री त्रिवेदी ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर चलाए गए सघन टिकट जांच के फलस्वरूप चालू वित्त वर्ष में जुलाई तक 29 करोड़ रु. से ज्यादा के रेल राजस्व की वसूली हुई, जो गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 19 प्रतिशत अधिक है। महाप्रबंधक ने कहा कि हम सभी के लिए गर्व की बात है कि पूर्वोत्तर रेलवे के निरीक्षक नेतराम एवं हेड कांस्टेबल विद्याकांत मिश्र, रेलवे सुरक्षा बल को 71वें स्वतंत्रता दिवस पर राष्ट्रपति द्वारा भारतीय पुलिस पदक प्रदान कर सम्मानित किया गया। इस अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्ष डॉ. (श्रीमती) ज्योति त्रिवेदी ने संगठन द्वारा संचालित नरवे डिजनी वर्ल्ड में ध्वजारोहण किया तथा बच्चों द्वारा प्रस्तुत सांस्कृतिक कार्यक्रम का अवलोकन किया। उन्होंने ने बच्चों द्वारा प्रस्तुत सांस्कृतिक कार्यक्रम की भूरि-भूरि प्रशंसा की तथा बच्चों को उपहार प्रदान किए। इस अवसर पर महिला संगठन की सदस्यार्वे, एजीएमएस. एल. वर्मा, सीपीओ एल. बी. राय एवं सभी वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे।

पुत्र प्रेम में लालू नपे, अब नपेगा रेलवे बोर्ड....!

पेज 1 का शेष... विस्तृत रूप से उजागर किया था, उसका परिणाम सबके सामने है। इसी प्रकार 'रेलवे समाचार' विगत कुछ वर्षों के दौरान रेलवे में हुए अधिकारी पदोन्नति घोटाले पर लगातार साक्ष्यों के साथ सामग्री प्रकाशित करता आ रहा है। इसी वजह से रेलवे के पूरे ग्रुप 'ए' कैडर का लेखा-जोखा अब सभी को समझ में आने लगा है। इसके साथ ही अदालत के निर्णय ने भी इस बात को प्रमाणित कर दिया है कि 'रेलवे समाचार' द्वारा प्रस्तुत जानकारी शत-प्रतिशत सत्य और रेलवे के हित में होती है।

मोदी सरकार के 'भ्रष्टाचार मुक्त भारत' के नारे के अंतर्गत रेलवे बोर्ड के आकाओं द्वारा अड़ियल रुख अपनाए गए बहुत बड़े संकट को दावत देने के समान है। ग्रुप 'ए' अधिकारी पदोन्नति घोटाले की वजह से सरकार और अदालत की अवमानना की गाज किस-किस पर गिरेगी, यह तो समय बताएगा, परंतु एक बात तय है कि रेलवे बोर्ड का उच्च तंत्र जितना ज्यादा अकस्वड और अधर्मी रुख अपनाएगा, मोदी सरकार में उसकी उतनी ही ज्यादा दुर्गति और किरकिरी होगी। पटना हाई कोर्ट ने रेलवे बोर्ड को अपनी पुरानी गलतियों को सुधारने का एक सुनहरा मौका दिया है, फिर भी यदि वह अपनी जिद पर अड़ा है, तो यहां वह कहावत चरितार्थ होने वाली है कि लातों के भूत बातों बात से नहीं मानते'। यहां यह जान लेना आवश्यक है कि अदालत ने वरीयता पुनर्निर्धारण के लिए रेलवे बोर्ड को चार महीने का समय दिया था, जो 30 जून को समाप्त हो गया। फिर भी रेलवे बोर्ड ने अदालत को वरीयता में बदलाव की अब तक कोई जानकारी नहीं दी है। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि केंद्रीय गृहमंत्री के दबाव में रेलमंत्री ने हालांकि प्रमोटी अधिकारी संघ के साथ पांच बार बैठक तो की है, परंतु उन्होंने भी अटार्नी जनरल और कैबिनेट सेक्रेटरी के निर्देशों के परिप्रेक्ष्य में पटना हाई कोर्ट के निर्णय को लागू करने पर अपनी दृढ़ता दर्शाई है। तथापि, दीवार पर लिखी इस स्पष्ट इबारत को स्टोरकीपर के नेतृत्व वाला रेलवे बोर्ड नहीं पढ़ पा रहा है।

'रेलवे समाचार' को अपने विश्वस्त सूत्रों से जानकारी मिली है कि रेलवे बोर्ड ने अब एक और कुटिल चाल चली है। वह यह कि अदालत को गुमराह करने के लिए उसके आदेश को मानने वाली नोटिंग पर सक्षम प्राधिकार (कम्प्यूटेंट अथॉरिटी) सीआरबी से समय रहते अर्थात् जून महीने में ही सहमति ले ली गई

है। परंतु आगे की समस्त प्रक्रिया और सही मायने में वरीयता पुनर्निर्धारण को फिलहाल ठंडे बस्ते में डाल दिया है। इसके साथ ही रेलवे बोर्ड द्वारा अब तक जोनल रेलों को भी अंतिम फैसले की जानकारी नहीं दी गई है।

विभिन्न जोनल रेलों के सैकड़ों अधिकारियों ने अपने ज्ञापन रेलवे बोर्ड को भेजे हैं, फिर भी रेलवे बोर्ड के अकर्मण्य उच्च अधिकारी अपनी उद्दंडता और मनमानी से बाज नहीं आ रहे हैं। महीनों बीतने के बाद भी रेलवे बोर्ड का आदेश निर्गत न होने की वजह से सभी जोनों में जीएजी में रिक्तियों के बावजूद अधिकारियों को प्रमोशन नहीं दिया जा पा रहा है। इससे सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों के साथ-साथ ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों की भी पदोन्नति प्रभावित हो रही है। इसका सीधा प्रभाव रेलवे की उत्पादकता पर पड़ रहा है। रेलवे बोर्ड के विश्वसनीय सूत्रों से 'रेलवे समाचार' को प्राप्त जानकारी के अनुसार पटना हाई कोर्ट के निर्णय को लागू किए जाने संबंधी नोटिंग पर सीआरबी ने अपने हस्ताक्षर जून में ही कर दिए थे। यह फाइल वर्तमान में कार्मिक निदेशालय के पास लंबित है। माना जा रहा है कि मंबर स्टाफ के न होने से यह फिलहाल लंबित है। परंतु सूत्रों का कहना है कि प्रमोटी अधिकारी संघ (इरपोफ) और आरबीएसएस के दबाव में वरीयता के पुनः निर्धारण के इस निर्णय को लागू नहीं किया जा रहा है। सूत्रों का कहना है कि मंबर स्टाफ के न होने की बात इसलिए अमान्य है, क्योंकि इस पद को अब नया पदनाम देने की तैयारी चल रही है, जिससे कि डीजी/कार्मिक आनंद माथुर के दावे को खत्म किया जा सके। तमाम अधिकारी रेलवे बोर्ड के ऐसे अक्षम नेतृत्व पर लानत भेज रहे हैं, जो राष्ट्र की सम्मानित एवं संगठित संस्था का प्रमुख होने के बावजूद इतनी बड़ी दकियानुसी में जी रहा है। रेलवे बोर्ड से कुछ लोग यह भी अफवाह उड़ा रहे हैं कि पटना हाई कोर्ट के आदेश पर अंतिम सहमति के लिए कानून मंत्रालय और कार्मिक मंत्रालय की संस्तुति के लिए नोटिंग भेजी गई है। परंतु दोनों मंत्रालयों से आरटीआई के ततः प्राप्त जवाब, जो दो दिन पहले प्राप्त हुआ है, में यह कहा गया है कि मंत्रियों के पास इस तरह का पत्र या नोटिंग रेलवे बोर्ड से प्राप्त नहीं हुआ है। इसमें यह भी बताया गया है कि अदालत के आदेशों को मानना या न मानना संबंधित मंत्रालय की जवाबदेही होती है। इससे जाहिर है कि रेलवे बोर्ड इस मामले में जानबूझकर देरी कर रहा है।

वरीयता निर्धारण में देरी करके 'इरपोफ' को दिया जा रहा है समय

यह तो तय है कि इरपोफ यदि पटना हाई कोर्ट के निर्णय के खिलाफ सुप्रीम कोर्ट में एसएलपी दाखिल करता है, तो उसके रिजेक्ट होने के शत-प्रतिशत आसार हैं, क्योंकि जिस मुद्दे पर सुप्रीम कोर्ट पहले ही अपना निर्णय दे चुका है और उस पर रिव्यू पिटीशन भी रिजेक्ट कर चुका है, उस पर उसके द्वारा पुनर्विचार किए जाने की संभावना शून्य मानी जा रही है। ऐसे में सिर्फ रेलवे के चंद अधिकारियों के लिए एक 'सेटलड केस' को दोबारा खोले जाने का सवाल ही नहीं उठता है। यह भी जगजाहिर है कि सुप्रीम कोर्ट का कोई भी निर्णय 'प्रिंसिपलस' को निर्धारित करता है। उसका निर्णय किसी विषय विशेष के लिए नहीं होता है। अतः सुप्रीम कोर्ट से रिलीफ के कोई आसार नजर नहीं आ रहे हैं। तथापि, प्रमोटी अधिकारी संघ यह अवश्य चाहेगा कि पटना हाई कोर्ट के आदेश का पालन देरी से हो, क्योंकि इसमें जितनी देरी होगी, उतने ही प्रमोशन प्राप्त किए प्रमोटी अधिकारी सेवानिवृत्त होते जाएंगे, जिससे इस आदेश का असर कम से कम प्रमोटी अधिकारियों पर पड़ेगा। इसी प्रयास के तहत इरपोफ नेतृत्व डैमैज कंट्रोल की युक्ति में जुटा हुआ है, जिससे वह अपनी गिरती हुई साख को बचा सके।

कोटा वृद्धि की फाइल पर एक ही दिन में बोर्ड के उच्च अधिकारियों ने दी थी मंजूरी

उल्लेखनीय है कि जहां पटना हाई कोर्ट के निर्णय को लागू करने में इतनी देरी की जा रही है, वहीं रेलवे बोर्ड के उच्च अधिकारियों ने प्रमोटी कोटा बढ़ाने में अति-तत्परता दिखाते हुए उसे एक ही दिन में अपनी मंजूरी प्रदान करने की काबिलियत दिखाई थी। 21 जुलाई 2005 का वह ऐतिहासिक दिन सभी को याद है। इसी दिन रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने सुपर जेट स्पीड से काम करते हुए प्रमोटी कोटे की असंवैधानिक बढ़ोत्तरी वाली नोटिंग पर अपनी मंजूरी दी थी। एक ही दिन में संयुक्त निदेशक/स्थापना(जीपी), कार्यकारी निदेशक/स्थापना(जीसी) और एडवाइजर स्टाफ सभी ने नोटिंग पर मंजूरी देकर प्रमोटी कोटा को 180 से बढ़ाकर 255 किया था। यह बढ़ोत्तरी मात्र दो महीनों में पूरी कर ली गई थी। अर्थात् रेलवे बोर्ड के बाबू से लेकर रेलमंत्री तक सभी ने कर्मठता का उदाहरण प्रस्तुत किया और पलक झपकते ही प्रमोटी कोटा बढ़ा दिया गया था।

रेलवे बोर्ड के इन निर्लज्ज और भ्रष्ट अधिकारियों का मन जब इतने से भी नहीं भरा, तो पहले भेजे जा चुके प्रमोटी अधिकारियों की डीपीसी के पेपर्स यूपीएससी से वापस मंगाकर फिर से बढ़े हुए कोटे पर डीपीसी करने के लिए इंडेंट भेजा। रेलवे बोर्ड के इन अधिकारियों द्वारा जो 'प्रमोटी प्रेम' दर्शाया गया, उसका सीधा अर्थ इनके भ्रष्टाचार से ही लगाया जा सकता है, क्योंकि उनकी यह अति-तीव्र तत्परता इसके बिना संभव ही नहीं हो सकती थी। अब इनके अंदर इतनी भी शर्मो-हया बाकी नहीं बची है कि हाई कोर्ट द्वारा दिए गए समय की मियाद पूरी होने के बावजूद उस पर अमल सुनिश्चित कर सकें। आरबीएसएस की उंगलियों पर नाचता रेलवे बोर्ड और इसके वरिष्ठ अधिकारी सिर्फ एक रबर स्टैम्प बनकर रह गए हैं। पद पर बैठ गए हैं परंतु इन्हें कैडर की जानकारी रती भर भी नहीं है, जो अपनी अकर्मण्यता से युवा अधिकारियों का भविष्य खराब कर रहे हैं।

अटार्नी जनरल और कैबिनेट सेक्रेटरी के आदेशों की हो रही है अनदेखी

इसी वर्ष अटार्नी जनरल और कैबिनेट सेक्रेटरी के दिशा-निर्देशों को पालन करने के लिए रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलों को पत्र लिखा था। इसमें स्पष्ट निर्देश दिया गया था कि प्रतिदिन हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट की वेबसाइट पर उनके द्वारा निर्गत होने वाले आदेशों को अविलंब लागू किया जाए। तथापि, महीनों बीतने के बाद भी जोनल रेलों के साथ ही खुद रेलवे बोर्ड भी पटना हाई कोर्ट के आदेश पर अमल करने से कतरा रहा है। इससे ऐसा लग रहा है कि कुछ अधिकारियों को नुकसान नहीं होने देने के चक्कर में अदालत के समक्ष एक बार पुनः रेलवे बोर्ड की किरकिरी होनी तय है।

'रेलवे समाचार' के सूत्रों का कहना है कि हताश युवा अधिकारी अदालत का दरवाजा खटखटा चुके हैं और अदालत की अवमानना के आरोप में सीआरबी एवं सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड को किसी भी समय लाइन हाजिर होने का आदेश निकल सकता है, जो कि रेल मंत्रालय के लिए अत्यंत शर्मनाक होगा। वरीयता निर्धारण के मुद्दे पर सुप्रीम कोर्ट ने पहले ही अंतिम फैसला सुना दिया है, जो कि फिलहाल अकाट्य है। इसलिए रेलवे बोर्ड को आगे बढ़कर संबंधितों के कुटिल नेटवर्क को समझना चाहिए कि वह सिर्फ चार-पांच प्रमोटी पैनल के कारण पूरी बिरादरी का बंटोधार न होने दे। वरना आने वाली अधिकारी पीढ़ियां वर्तमान नेतृत्व को कभी माफ नहीं करेंगी।

रेलकर्मियों के समर्पण से बेहतरीन नतीजे हासिल हुए - उमेश सिंह

भुवनेश्वर : महाप्रबंधक/पू.त.रे. उमेश सिंह 71वें स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर पूर्व तट रेलवे के सभी रेल कर्मियों और उनके परिजनों के साथ-साथ अपने यात्रियों तथा माल-लदान साझेदारों को शुभकामनाएं देते हुए कहा है कि वह आने वाले दिनों में इस जोन को सफलता के शिखर तक ले जाना चाहते हैं। उन्होंने कहा कि रेलकर्मियों के समर्पण एवं अथक प्रयासों से बेहतरीन नतीजे हासिल हुए हैं। इस अवसर पर उन्होंने बताया कि वर्ष 2016-17 में पूर्व तट रेलवे ने माल परिवहन के क्षेत्र में संतोषजनक प्रदर्शन किया है। वर्ष 2016-17 के दौरान पू.त.रे. भारतीय रेल का दूसरा सर्वाधिक माल लदान वाला जोन रहा, जो कि मात्र कुछ अंतर से सर्वाधिक माल लदान करने वाले जोन के खिताब से वंचित रह गया।

उन्होंने कहा कि पिछले साल पू.त.रे. तीसरे पायदान पर रहा। वर्ष 2015-16 के 173.49 मिलियन टन लदान की तुलना में पू.त.रे. ने वर्ष 2016-17 में 177.43 मिलियन टन माल का रिकॉर्ड लदान किया। इसी प्रकार, वर्ष 2015-16 के 92.97 मिलियन यात्रियों की तुलना में वर्ष 2016-17 में कुल 95.97 मिलियन यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाया। प्रारंभिक आय के क्षेत्र में



पू.त.रे. ने गत वित्तीय वर्ष में 17,773.72 करोड़ रुपये की आमदनी की, जो कि वर्ष 2015-16 में 17,446 करोड़ रुपये थी। पू.त.रे. का परिचालन अनुपात 53.78 प्रतिशत रहा, जो कि सभी 17 जोनल रेलवे के सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन में से एक है। दुनिया भर में आई मांग में कमी और परिवहन क्षेत्र, विशेषकर भारतीय रेल की चुनौतियों को ध्यान में रखते हुए यह उपलब्धि असाधारण है।

महाप्रबंधक ने कहा कि पूर्व तट रेलवे ने चालू वित्तीय वर्ष में जून 2017 तक 44.43 मिलियन टन माल का लदान कर लिया है, जो पिछले वित्त वर्ष की इसी अवधि से 3.7 प्रतिशत अधिक है। इसी प्रकार प्रथम तिमाही अप्रैल-जून 2017-18 में 3932.84 करोड़ रुपये की आमदनी प्राप्त हुई है, जो कि गत वर्ष की समान अवधि की तुलना में 10.19 प्रतिशत अधिक है।

रांची मंडल/द.पू.रे. के हटिया स्टेशन पर अनारक्षित टिकटों में करोड़ों का घोटाला

रांची : भारतीय रेल में नीचे से लेकर ऊपर तक, अपवादों को छोड़कर, जो जहां बैठा है, वहां अपने तरीके से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से रेलवे को और अप्रत्यक्ष रूप से देश को लूट रहा है। उनकी इस लूट पर कोई लगाम इसलिए नहीं लग पा रही है, क्योंकि रेलवे का निजाम पिछले तीन सालों से नई-पुरानी गाड़ियों, अतिरिक्त कोचों, वाटर वैंडिंग मशीनों, टिकट वैंडिंग मशीनों, एस्केलेटर्स, लिफ्ट, एफओबी, आरयूबी, प्लेटफार्म, सफाई मशीनों, शौचालयों इत्यादि के उदघाटनों में व्यस्त है। इस दरम्यान रेलवे निजाम यह समझने में नाकाम रहा है कि रेलवे की नौकरशाही ने उसे उक्त फालतू कार्यों में उलझाकर अपनी लूट, अपने भ्रष्टाचार को बखूबी जारी रखा है।

करोड़ों की लूट का अब ऐसा ही एक और मामला दक्षिण पूर्व रेलवे, रांची मंडल के हटिया स्टेशन पर उजागर हुआ है। बड़े मूल्य की अनारक्षित टिकटों (यूटीएस) के इस फ्रॉड को रेलवे बोर्ड के सेंट्रल टिकट चेकिंग स्क्वाड (सीटीसी स्क्वाड) ने पकड़ा है, जबकि जोनल विजिलेंस और मंडल के तथाकथित एंटी-फ्रॉड स्क्वाड को हटिया स्टेशन पर लंबे समय से चल रहे इस फ्रॉड की भनक तक नहीं लगी। जाहिर है कि इस महा-फ्रॉड की जड़ें अवश्य नीचे से ऊपर तक पहुंची हुई होंगी।

आश्चर्यजनक किंतु सत्य यह है कि रांची मंडल का मुख्यालय 'हटिया स्टेशन' से एकदम लगा हुआ है। ऐसे में यदि मुख्य स्टेशन के टिकट बुकिंग कार्यालय में यह महा-फ्रॉड मंडल मुख्यालय की नाक के नीचे चल रहा था और इसकी भनक सीनियर डीसीएम सहित मंडल के अन्य अधिकारियों को नहीं लगी, तो इसका मतलब यह है कि उनकी व्यक्तिगत प्रशासनिक इंटीलिजेंस शून्य है। ऐसे में मंडल के सभी अधिकारी बर्खास्त किए जाने योग्य हैं।

आश्चर्य इस बात का है कि रेलवे बोर्ड ने सिर्फ उन कर्मचारियों को ही तत्काल प्रभाव से निलंबित करने का आदेश दिया है, जो कि यूटीएस टिकटों की बुकिंग, निगरानी और जांच से जुड़े हुए हैं। जबकि उनके साथ

ही टिकटिंग/कोचिंग से संबंधित एसीएम, डीसीएम, सीनियर डीसीएम स्तर के सभी अधिकारियों को भी तत्काल निलंबित किया जाना चाहिए था। इनके निलंबन के बिना न तो इस घोटाले की निष्पक्ष जांच संभव हो पाएगी और न ही यह न्यायसंगत है, क्योंकि इन संबंधित अधिकारियों की मिलीभगत के बिना उसके मातहत किसी भी स्टेशन पर लंबे समय तक तो क्या, थोड़े दिनों

- रेलवे बोर्ड के सीटीसी स्क्वाड ने उजागर किया यूटीएस टिकटों का बड़ा फ्रॉड
- हटिया स्टेशन के सीबीएस, सीसीआई, टीआईए सहित 10 कर्मचारी निलंबित
- दसियों साल से एक ही स्टेशन पर जमे कर्मचारियों को फौरन दरबंद किया जाए

तक भी ऐसा कोई फ्रॉड नहीं चल सकता है।

अपने सूत्रों से 'रेलवे समाचार' को रेलवे बोर्ड के डायरेक्टर, पैसेंजर मार्केटिंग विक्रम सिंह का यह 'गोपनीय' पत्र प्राप्त हुआ है। श्री सिंह द्वारा बुधवार, 2 अगस्त को करीब 4 बजे महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे को फेक्स से भेजे गए इस आदेशात्मक पत्र में स्पष्ट कहा गया है कि हटिया स्टेशन पर अन-रिजर्व्ड टिकटिंग सिस्टम (यूटीएस) में भारी फ्रॉड पाया गया है। इस फ्रॉड को रेलवे बोर्ड के सीटीसी स्क्वाड ने पकड़ा है। पत्र में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि-

"Preliminary investigation by CTC Squad, Railway Board revealed that the staff of Hatia Station are indulged in malpractice of Non-issuing Higher Value UTS tickets. The irregularities detected are very serious in nature as it involved embezzlement of Railway revenue to the tune of Crores of rupees and forgery with malafied intent."

पत्र में महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे से कहा गया है कि इस धोखाधड़ी और कदाचार में हटिया स्टेशन का जो संदिग्ध टिकट बुकिंग स्टाफ संलिप्त है, उसे तत्काल प्रभाव से निलंबित कर दिया जाए। हटिया स्टेशन के इस टिकट बुकिंग स्टाफ में बुकिंग क्लर्क पी. मंडल, मुख्य

बुकिंग क्लर्क बी. राम, बुकिंग क्लर्क ए. के. झा, सीनियर बुकिंग क्लर्क श्रीमती बिनीता सिन्हा, सीनियर बुकिंग क्लर्क विनीत सिंह, बुकिंग क्लर्क श्रीमती शिल्पी मुखर्जी, बुकिंग क्लर्क श्रीमती लता का नाम तत्काल निलंबित किए जाने वाले स्टाफ में शामिल है।

इसके अलावा उक्त पत्र में ही हटिया स्टेशन के चीफ बुकिंग सुपरवाइजर (सीबीएस) पी. के. दीवान सहित सेक्शनल कमर्शियल इंस्पेक्टर (सीआई), हटिया और सेक्शनल ट्रैफिक इंस्पेक्टर ऑफ एकाउंट्स (टीआईए), हटिया को भी तत्काल निलंबित करने को कहा गया है। पत्र में यह भी कहा गया है कि पूरा प्रशासनिक तंत्र ढूँढ गया है। ऐसा इसलिए हुआ है, क्योंकि टिकट बुकिंग कार्यालय के कामकाज की निगरानी रखने के लिए उत्तरदायी और लीकेज को रोकने के लिए जिम्मेदार उक्त कर्मचारी अपने कर्तव्य का निर्वाह करने में पूरी तरह से लापरवाह और गैर-जिम्मेदार साबित हुए हैं।

"The fraud occurred due to complete collapse of administration system. It was a complete failure of officials responsible for monitoring the working of Booking Office and preventing leakage."

उल्लेखनीय है कि कुछ साल पहले इसी तरह सिस्टम में हेराफेरी करके आरक्षित टिकटों में भी पूर्व मध्य रेलवे में भारी घोटाला किया गया था। परंतु तब उक्त घोटाले को ऊपरी दबाव के चलते रफादफा कर दिया गया था। वर्तमान में भी ऐसे तमाम फ्रॉड भारतीय रेल के कई बड़े स्टेशनों पर चल रहे हैं। सियालदह मंडल के कोलकाता स्थित पार्क साइट जैसे कई स्टेशनों पर पूर्व रेलवे मुख्यालय और प्रशासन की नाक के नीचे टिकटों की हेराफेरी हो रही है। इसका सबसे बड़ा कारण मान्यताप्राप्त संगठनों से जुड़े सुपरवाइजर स्तर के कर्मचारियों का दसियों साल से एक ही स्टेशन पर जमे होना भी है। ज्ञातव्य है कि इस संबंध में 'रेलवे समाचार' ने करीब डेढ़-दो साल पहले मिली अपुष्ट जानकारी से पूर्व रेलवे एवं दक्षिण पूर्व रेलवे दोनों जोनल रेलों के संबंधित उच्च अधिकारियों को संदेश भेजकर चेताया था। इसके बावजूद कोई उचित कदम नहीं उठाए गए।

चालू वित्तीय वर्ष की पहली तिमाही के दौरान यात्रियों की सामयिक मांग को पूरा करते हुए विशेषकर त्योहारों और छुट्टियों में पू.त.रे. ने 463 विशेष ट्रेनें चलाई और नियमित ट्रेनें में 914 अतिरिक्त सवारी डिब्बे जोड़कर प्रतीक्षारत यात्रियों को सीट उपलब्ध कराई। इसी प्रकार यात्रियों की सहूलियत के लिए यात्री सुविधा के कई कार्य शुरू किए हैं। ट्रेनें एवं स्टेशनों दोनों जगह साफ-स्वच्छ माहौल देने के लिए कोचिंग डिपो की निगरानी और क्लीन ट्रेन स्टेशन की गतिविधियों को आगे बढ़ाया गया है, जिसके सकारात्मक परिणाम सामने आए हैं, यात्रियों की संरक्षा के लिए हम प्रतिबद्ध हैं।

महाप्रबंधक/पू.त.रे. उमेश सिंह ने कहा कि अब उनका लक्ष्य रेल सेवा को असंबद्ध क्षेत्रों, छोटे शहरों तथा पिछड़े इलाकों तक पहुंचाने का है। उन्होंने कहा कि शत-प्रतिशत ई-टेंडर और ग्राहकों के साथ कैशलेस लेन-देन के व्यापक प्रसार का कार्यान्वयन डिजिटल भारत के प्रति हमारी प्रतिबद्धता को दर्शाता है। खेल के क्षेत्र में पूर्व तट रेलवे का ट्रैक रिकॉर्ड शानदार रहा है। नियमित पीएनएम और प्रेम बैठकों के द्वारा इस रेलवे में एक सौहार्दपूर्ण औद्योगिक माहौल सुनिश्चित हुआ है। कर्मचारियों की वास्तविक समस्याओं के निपटारे के लिए मंडल और मुख्यालय, दोनों ही स्तरों पर शिकायत निवारण मशीनरी सक्रिय है। मानव संसाधन प्रबंधन में उल्लेखनीय प्रदर्शन के लिए 62वें रेल सप्ताह समारोह में पूर्व तट रेलवे को 'कार्मिक प्रबंधन शील्ड' से सम्मानित किया गया। उन्होंने पूर्व तट रेलवे महिला कल्याण संगठन द्वारा रेलकर्मियों और उनके परिजनों तथा वंचित समुदाय के लोगों के जीवन को सुगम बनाने के लिए किए जा रहे सार्थक योगदान का भी विशेष उल्लेख किया।

आजीवन सदस्यता 3000 रु.

संरक्षक सदस्यता 5000 रु.

कृपया वेब/डीडी 'सोहम पब्लिकेशन' के नाम निम्नलिखित संपादकीय कार्यालय के पते पर भेजें।

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय

रूम नं. 105, डॉक्टर हाउस,

पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) मोबाइल नं. 09869256875

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

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शंख सतार ☎ 09370615244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 09427484069
- वड़ोदरा : विजय नायर ☎ 09824016464
- पंजाब ब्यूरो : अमित जेतली ☎ 07009746163

कानूनी सलाहकार

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

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