

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

वर्ष - 13 अंक - 310

कल्याण (मुंबई), 1 से 15 अप्रैल 2015

पेज-8 मूल्य 5 रु.

दूसरे विभागों के मोहताज होकर रह गए हैं ट्रेन परिचालन में ट्रैफिक अधिकारियों के निर्णय

सुरेश त्रिपाठी

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा ट्रेनों की लेट-लतीफी और देरी से चलने पर सवाल उठाए जाने पर रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के अधिकारियों के कान खड़े हो गए हैं. गत सप्ताह प्रधानमंत्री ने यह सवाल सीधे रेलमंत्री सुरेश प्रभु से पूछा था. पता चला है कि पीएमओ और प्रधानमंत्री की वेबसाइट पर सर्वसामान्य जनता द्वारा और संसद में सांसदों एवं मंत्रियों द्वारा प्रधानमंत्री से सीधे इस बात की



शिकायत की गई है कि ट्रेनें अपने निर्धारित समय पर नहीं चल रही हैं. इससे सभी को परेशानी हो रही है और रेलवे का यह ढर्रा

ट्रेनें लेट-लतीफ क्यों

प्रधानमंत्री के सवाल पर सतर्क हुआ रेल मंत्रालय

लगातार चल रहा है, इसमें कोई सुधार होता नजर नहीं आ रहा है. खानापूरी के लिए

उनकी शिकायतों को सिर्फ रेल मंत्रालय को फारवर्ड करके सभी मंत्रालयों द्वारा अपने कर्तव्य की इतिश्री मान ली जाती है. इन शिकायतों में यह भी कहा गया है कि आपातकाल के समय जिस तरह ट्रेनें सही समय पर चला करती थीं, उसी तरह ट्रेनों के परिचालन में आपातकाल का नियम लागू किया जाना चाहिए.

प्रधानमंत्री द्वारा सवाल उठाए जाने के बाद अब रेल मंत्रालय इस बात की छानबीन कर रहा है कि आपातकाल के समय ट्रेनें किस शेष पेज 7 पर...

रेलवे को सुधारने के नाम पर चली जा रही है कुटिल चालें



सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड के प्रस्तावित पुनर्गठन और प्रशासनिक सुधार पर सुझाव और सिफारिशें देने के लिए अर्थशास्त्री डॉ. बिबेक देबरॉय की अध्यक्षता में प्रधानमंत्री कार्यालय (पीएमओ) के सीधे हस्तक्षेप से रेल मंत्रालय पर गठित की गई समिति ने अपनी अंतरिम रिपोर्ट में कई असंगत और अव्यवहारिक सुझाव दिए हैं. जिनके मान लिए जाने का मतलब भारतीय रेल को निजीकरण की तरफ ढकेल देना होगा. समिति का कहना है कि रेलवे की हालत सुधारने के लिए बड़े पैमाने पर उदारीकरण किए जाने की आवश्यकता है. समिति ने सलाह दी है कि प्राइवेट सेक्टर को यात्री ट्रेनें और मालगाड़ियां चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए. इसके साथ ही उन्हें वेगन, कोच और लोकोमोटिव निर्माण की इजाजत देने की भी जरूरत है. समिति ने रेलवे के कार्यों की कमर्शियल एकाउंटिंग करवाने की भी बात कही है. इस उच्चाधिकार प्राप्त समिति ने देश के इस सबसे बड़े सरकारी परिवहन माध्यम को सभी कल्याणकारी और सामाजिक कार्यक्रमों से दूर रखने की भी सलाह दी है. समिति ने कहा है कि रेलवे को स्कूल और हॉस्पिटल चलाने तथा आरपीएफ जैसी भारी भरकम फोर्स को पालने जैसे कार्यों से खुद को दूर रखना चाहिए. समिति ने एक सरकारी स्पेशल पर्पज व्किंग (एसपीवी) बनाने का भी सुझाव दिया है, जिसमें भविष्य में विनिवेश किया जा सके. समिति का मानना है कि इस एसपीवी के पास रेलवे के इंफ्रस्ट्रक्चर का मालिकाना अधिकार होना चाहिए. समिति ने रेलवे की सभी वर्तमान प्रोडक्सन यूनिट्स के स्थान पर इंडियन रेलवे मैनुफैक्चरिंग कंपनी बनाने का सुझाव दिया है. इसके साथ ही समिति ने रेलवे स्टेशनों के लिए भी अलग कंपनी बनाने की सलाह दी है.

डॉ. बिबेक देबरॉय समिति की उपरोक्त तमाम अंतरिम सलाहों और सिफारिशों ने सिर्फ घोर असंगत और अव्यवहारिक हैं, बल्कि यह भारतीय रेल के सम्पूर्ण निजीकरण की तरफ इशारा कर रही हैं. 'रेलवे समाचार' ने इस समिति के गठन के तुरंत बाद ही यह लिखा था कि यह समिति ही पूरी तरह से असंगत और अव्यवहारिक है, क्योंकि इसमें रेलवे और इसकी जरूरतों के जानकर एक भी ऐसे सदस्य को शामिल नहीं किया गया है, जो कि रेलवे को बेहतर तरीके से जानता हो. जिसे रेलवे की गहरी समझ हो. जिसने रेलवे में फील्ड स्तर पर कभी काम नहीं किया, ऐसे एकाध सदस्य को इस समिति में शेष पेज 4 पर...

देबरॉय समिति की सिफारिशों का विरोध

पूर्व रेलमंत्री डी. वी. सदानंद गौड़ा के कार्यकाल में प्रधानमंत्री कार्यालय (पीएमओ) की पहल पर रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन और प्रशासनिक सुधार हेतु 22 सितंबर 2014 को अर्थशास्त्री डॉ. बिबेक देबरॉय की अध्यक्षता में गठित की गई समिति की अंतरिम सिफारिशों पर रेलवे में चौरफा विरोध शुरू हो गया है. जम्मू से कन्याकुमारी और मुंबई से गुवाहाटी तक पूरे देश में रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठनों ने पूरी भारतीय रेल के 16 जौनल मुख्यालयों और 69 मंडल मुख्यालयों तथा सभी उत्पादन इकाईयों में समिति की कपोल-कल्पित सिफारिशों के खिलाफ जगह-जगह अपने साइन बोर्ड लगाकर अपना कड़ा विरोध जता दिया है.

देबरॉय समिति की इस अंतरिम रिपोर्ट पर 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए ऑल इंडिया रेलवेमैस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने इसे सिरे से खारिज कर दिया. उन्होंने कहा कि डॉ. देबरॉय कमेटी की यह अंतरिम रिपोर्ट राकेश मोहन कमेटी की फोटो कॉपी है, जिसको मान लिए जाने का कुल मतलब यह होगा कि भारतीय रेल का पूरी तरह से निजीकरण कर दिया गया है. उन्होंने कहा कि राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट को एनडीए सरकार ने खारिज किया था और अब देबरॉय कमेटी द्वारा बनाई गई उसकी फोटो कॉपी रिपोर्ट को भाजपा की सरकार खारिज करेगी. कॉम. मिश्रा ने यह भी कहा कि इस रिपोर्ट को सरकार ही स्वीकार नहीं सकती है, क्योंकि यह रिपोर्ट शेष पेज 7 पर...

यातायात सुधार समिति ने सौंपी रिपोर्ट

निर्धारित समय पर रिपोर्ट सौंपने के लिए रेलमंत्री ने की समिति के सभी सदस्यों की सराहना

नई दिल्ली : रेल मंत्रालय द्वारा गठित उच्च स्तरीय रेल यातायात सुधार समिति ने रेल यातायात को बेहतर बनाने को लेकर अपनी रिपोर्ट रेल मंत्री को सौंप दी है. रेल मंत्रालय ने यातायात (मालभाड़ा एवं यात्री) के विकास को प्रभावित करने वाले कारकों की पहचान करने तथा चालू वित्तवर्ष 2015-16 की अल्पावधि शेष पेज 7 पर...



रेल भवन में 27 मार्च को रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु को अपनी रिपोर्ट सौंपते हुए उच्च स्तरीय रेल यातायात सुधार समिति के अध्यक्ष मो. जमशेद, इस अवसर पर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड श्री ए. के. मित्तल, मेबर ट्रैफिक श्री अजय शुक्ला, मेबर स्टाफ श्री प्रदीप कुमार, मेबर इंजीनियरिंग श्री वी. के. गुप्ता सहित श्री रिकेश राय, सुश्री सरला बालागोपाल, श्री प्रभाकर प्रसाद, श्री मुकुल जैन, श्री एच. डी. गुजराती, श्री ए. के. गुप्ता, और श्री वी. शंकर आदि सभी समिति सदस्य भी उपस्थित थे.

समस्त ब्राह्मण सेवा समाज, कल्याण का होली मिलन समारोह सोल्लास संपन्न



'समस्त ब्राह्मण सेवा, कल्याण' के वार्षिक होली मिलन एवं स्नेह सम्मलेन समारोह में समाज की स्मारिका का विमोचन करते हुए बाएं से सर्वश्री आर. एन. दीक्षित, संजय द्विवेदी, विनोद मिश्रा, राजकुमार द्विवेदी, एच. एस. बादल, नलथीलाल शर्मा, पारसनाथ तिवारी, सुरेंद्र शर्मा, विजय मिश्रा, प्रताप नारायण तिवारी, आर. के. शर्मा, करुणाशंकर शुक्ला और गोपाल शर्मा।



समाजसेवी श्री करुणाशंकर शुक्ला का स्वागत करते हुए समाज के कार्यकर्ता, उनके साथ हैं समाज के समर्पित कार्यकर्ता एवं पदाधिकारी श्री पूषू शर्मा।



'समस्त ब्राह्मण सेवा, कल्याण' के वार्षिक होली मिलन एवं स्नेह सम्मलेन समारोह में इस बार महिलाओं की उपस्थिति उल्लेखनीय और सराहनीय रही. इस अवसर पर समाज की प्रतिष्ठित महिलाओं का स्वागत भी किया गया.

कल्याण : हर साल की तरह इस साल भी 'समस्त ब्राह्मण सेवा, कल्याण' का वार्षिक होली मिलन समारोह 15 मार्च को वाल्मुनी, कल्याण पूर्व स्थित मीनताई ठाकरे समाज मंदिर सभागृह में सोल्लास संपन्न हुआ. इस अवसर पर समाज के अध्यक्ष श्री नलथीलाल शर्मा, सचिव श्री सुरेंद्र शर्मा, समाजसेवी श्री विनोद मिश्रा, समाजसेवी श्री विजय मिश्रा, 'दिव्य प्रभाकर' के संपादक श्री राजकुमार द्विवेदी, रेल अधिकारी श्री सी. डी. शर्मा एवं श्री एच. एस. बादल, कान्यकुब्ज समाज, कल्याण के अध्यक्ष श्री प्रताप नारायण तिवारी, सचिव श्री संजय द्विवेदी, एनसीपी, महाराष्ट्र प्रदेश के महासचिव श्री पारसनाथ तिवारी, सर्व ब्राह्मण समाज, इटारसी, म.प्र. के अध्यक्ष एवं योगाचार्य/उपदेशक श्री आर. के. शर्मा, भाजपा नेता एवं समाजसेवी श्री करुणाशंकर शुक्ला, विश्व गौड़ ब्रह्म परिषद, ठाणे के उपस्थित एवं समाजसेवी श्री गोपाल शर्मा और डॉ. आर. आर. उपाध्याय सहित बड़ी संख्या में अकोला, जलगांव, नासिक, औरंगाबाद, सोलापुर, पुणे, वापी, कल्याण तथा मुंबई से आए ब्रह्म समाज के गणमान्य लोग उपस्थित थे.

कार्यक्रम की शुरुआत सुबह 9.45 बजे वैदिक यज्ञ के साथ हुई. तत्पश्चात सभी उपस्थित आचार्यों और गणमान्य लोगों के संयुक्त रूप से स्वस्वर मंत्रोच्चारण और



'समस्त ब्राह्मण सेवा, कल्याण' के अध्यक्ष श्री नलथीलाल शर्मा एवं सचिव श्री सुरेंद्र शर्मा का संयुक्त स्वागत करते हुए समाज के गणमान्य लोग सर्वश्री पारसनाथ तिवारी, एच. एस. बादल, विजय मिश्रा, प्रताप नारायण तिवारी एवं आर. के. शर्मा।

भक्ति गीतों के गायन ने पूरे वातावरण को आनंदमय बना दिया. करीब 11.30 बजे तक बड़ी संख्या में ब्रह्म समाज के लोगों की उपस्थिति हो चुकी थी. इस बार के समारोह में महिलाओं की उपस्थिति काफी थी. समाज के सचिव श्री सुरेंद्र शर्मा ने बताया कि समस्त ब्राह्मण सेवा

समाज के गठन का उद्देश्य देश भर के सभी भाषा-भाषाई एवं हर शाखा के ब्राह्मण परिवारों को एकजुट करके एक मंच पर लाना और उनमें आपसी भाईचारा पैदा करना है. इसके अलावा समाज के होनहार बच्चों को प्रोत्साहन देने के साथ उनके वैवाहिक संबंध भी समाज

के अंदर ही करवाना है. करीब साढ़े तीन घंटे तक चले इस होली मिलन समारोह एवं स्नेह सम्मलेन में सभी गणमान्य लोगों एवं वक्ताओं ने कार्यक्रम की भूरि-भूरि प्रशंसा की और 'समस्त ब्राह्मण सेवा समाज' द्वारा किए जा रहे कार्यों का उल्लेख किया. इस अवसर पर साढ़े तीन सौ से ज्यादा लोगों ने अपनी उपस्थिति दर्ज करवाई. दोपहर के सुरुचि भोज के साथ करीब तीन बजे कार्यक्रम का समापन हुआ. कार्यक्रम को सफल बनाने में श्री पूषू शर्मा सहित उनकी समर्पित टीम का योगदान अत्यंत सराहनीय रहा.

टिकट जांच कर्मियों ने मनाया होली स्नेह सम्मलेन



टिकट चेकिंग स्टाफ वेलफेयर एसोसिएशन, कल्याण के वार्षिक उत्सव एवं होली स्नेह सम्मलेन के अवसर पर पुष्प-गुच्छ देकर स्थानीय विधायक एवं कार्यक्रम के मुख्य अतिथि श्री नरेंद्र पवार का स्वागत करते हुए बाएं से एसोसिएशन के सचिव श्री डी. वी. रमन और अध्यक्ष श्री अनिल कुमार गंग. उनके साथ हैं नगरसेवक श्री सुनील वायले एवं समाजसेवी श्री सचिन भानुशाली.

कल्याण : टिकट चेकिंग स्टाफ वेलफेयर एसोसिएशन, कल्याण ने अपना वार्षिक उत्सव एवं होली स्नेह सम्मलेन स्तःनीय रेलवे इन्स्टीट्यूट में 7 मार्च को बड़ी धूमधाम के साथ मनाया. एसोसिएशन के अध्यक्ष सीटीआई/कल्याण श्री अनिल कुमार गंग ने इस संबंध में जानकारी देते हुए बताया कि चौबीसों घंटे रेल यात्रियों की सेवा करते-करते टिकट जांच कर्मचारी इतना थक जाते हैं कि उनको अपने परिवार के साथ समय बिताने का मौका ही नहीं

मिल पता है. इसलिए एसोसिएशन ने इस बार 'एक शाम, परिवार के नाम' कार्यक्रम रखा था. जिसका आनंद इस बार सैकड़ों टिकट जांच कर्मियों सहित अन्य रेल कर्मचारियों और उनके परिवारों ने भी लिया.

एसोसिएशन के सचिव श्री डी. वी. रमन ने इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित स्थानीय विधायक श्री नरेंद्र पवार का स्वागत किया और सभी उपस्थित रेलकर्मियों को इस कार्यक्रम के आयोजन



टिकट चेकिंग स्टाफ वेलफेयर एसोसिएशन, कल्याण के वार्षिक उत्सव एवं होली स्नेह सम्मलेन के अवसर पर खुशी से नृत्य करते हुए टिकट चेकिंग परिवार की महिलाएं. बाएं से श्रीमती संध्या रायकवार, श्रीमती श्रीदेवी रमन, श्रीमती प्रीति साम्बरे, श्रीमती किरण चौधरी, श्रीमती गीता देबाने और श्रीमती प्रिया ठाकुर.

का उद्देश्य बताया. इस मौके पर कल्याण डेम्बिवली महानगर पालिका के नगरसेवक श्री सुनील वायले, नगरसेविका श्रीमती अनिता सचिन भानुशाली, समाजसेवक श्री प्रेम शुक्ला सहित बड़ी संख्या में कल्याण शहर के गणमान्य नागरिक और रेल अधिकारी उपस्थित थे. कार्यक्रम का संचालन श्री आर. एस. भुसारी एवं ए. टी. थककर ने किया.

एसोसिएशन के प्रवक्ता श्री एल. डी. सावंत ने सभी उपस्थित लोगों से आग्रह

किया कि वह रेल गाड़ियों को साफ-सुथरा बनाने और यात्रियों की सुख-सुविधा का ध्यान रखते हुए उनकी यात्रा को सुरक्षित एवं संरक्षित बनाए रखने में अपना सहयोग प्रदान करें. कार्यक्रम को सफल बनाने में सर्वश्री एस. के. शर्मा, एम. जी. अहिरे, ओ. एस. गोसावी, सुनील साम्बरे, यू. डी. ठाकुर, विजय चव्हाण, आनंद वी. नादपुरोहित, वी. एस. डिंसिल्वा सहित एसोसिएशन की पूरी कार्यकारिणी का भरपूर सहयोग सराहनीय रहा.

महिलाओं का हल्दी-कुमकुम एवं भजन संध्या कार्यक्रम

कल्याण : अग्रवाल समाज, कल्याण द्वारा अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस और होली के अवसर पर समाज की महिलाओं का एक भव्य हल्दी-कुमकुम एवं भजन संध्या कार्यक्रम का आयोजन राजस्थान भवन, पारनाका, कल्याण में किया. इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में समाजसेविका श्रीमती बीना प्रदीप रूंगटा सहित बड़ी संख्या में कल्याण, डेम्बिवली, शाहपुर, कसारा, टिटवाला, भिवंडी आदि से आई महिलाएं उपस्थित थीं. श्रीमती रूंगटा ने उपस्थित महिलाओं से एकजुट होकर रहने तथा बच्चों को संस्कारवान बनाने सहित अपने घर और उसके आसपास साफ-सफाई रखने की अपील की. कार्यक्रम में भायंदर से आए श्री कुंदन मिश्रा एंड पार्टी द्वारा गई राधा-कृष्ण की भजन और होली गीतों का खूब आनंद उपस्थित लोगों ने उठाया. इस अवसर पर फूलों से खेली गई होली को सभी ने सराहा. कार्यक्रम का संचालन कुमारी निकिता मित्तल ने किया और अग्रवाल समाज के सह-सचिव श्री तुलसीराम बंसल ने सभी उपस्थितों के प्रति आभार व्यक्त किया. कार्यक्रम को सर्वश्री आत्माराम डिडवानिया, नितिन अग्रवाल, वी. पी. मित्तल, राजेश मित्तल, मनोज अग्रवाल और डी. पी. अग्रवाल ने आपसी सहयोग से सफल बनाया.

रेलकर्मी राजसिंह दहिया का नाम 'लिम्का बुक ऑफ रिकार्ड्स' में दर्ज



राजसिंह दहिया, मेल गार्ड, कालका, अम्बाला मंडल, उत्तर रेलवे का नाम कुछ विशेष उपलब्धियों के लिए लिम्का बुक ऑफ रिकार्ड्स में दर्ज किया गया है। राजसिंह दहिया रोहताक, हरियाणा के निवासी हैं। सन् 1991 से गार्ड के पद पर भारतीय रेल में कार्यरत हैं। शोक वश वह अपनी ब्यूटी के साथ-साथ देशी-विदेशी



सिक्के, स्टैम्प, कर्सो नोट और गते वाली रेलवे की टिकटें एकत्र करते रहे हैं। उनके इस खजाने में गते की 00786 से 99786 नंबर वाली 100 रेल टिकटें, 00000 नंबर वाली 45 रेल टिकटें, 11111 - 99999 की 49 रेल टिकटें, 10000 से 90000 की 49 रेल टिकटें, 100 - 1 की नंबर वाली उल्टी गिनती की 39 रेल टिकटें, रेलवे की कम्प्यूटराइज्ड टिकटें - 786 आखरी नं. वाली 100 टिकटों सहित 44 अन्य दस्तावेज, जिनका आखरी नं. भी 786 है। इनमें कर्सो नोट, बैंक चेक, डिमांड ड्राफ्ट, एफडी, एनएसई, पोस्टल ऑर्डर और महात्मा बुद्ध के जन्म स्थान लुम्बिनी (नेपाल) की प्रवेश टिकट इत्यादि शामिल हैं।

उ.म.रे. के 5 अधिकारियों/ कर्मचारियों को रेलमंत्री पुरस्कार



इलाहाबाद : इस साल का भारतीय रेल स्तर के पुरस्कारों के वितरण का समारोह की मेजबानी पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे करने जा रही है। 13 अप्रैल को आईआईटी, गुवाहाटी ऑडिटोरियम, डाउन गोविंदा रोड, गुवाहाटी में 60 वां वार्षिक रेलमंत्री पुरस्कार समारोह का आयोजन किया जाएगा। यह पुरस्कार भारतीय रेल के उन चुनिंदा रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को दिया जाता है, जिन्होंने अपने कार्य में सर्वोत्तम प्रदर्शन किया होता है। इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के तीनों मंडलों इलाहाबाद, आगरा और झांसी के सर्वोत्तम कार्य प्रदर्शन करने वाले पांच अधिकारियों/कर्मचारियों को इस पुरस्कार से सम्मानित किया जाएगा। इनमें अधिकारियों में सीनियर डीपीओ/इलाहाबाद मंडल पूर्ण सिंह बिष्ट, डिप्टी सीई/आगरा मंडल भूरे लाल और कर्मचारियों में लोको पायलट/इलाहाबाद मंडल राजनारायण त्रिपाठी, जेई/सीपीओएच मुख्यालय सुधीर कुमार श्रीवास्तव और पोर्टर/इलाहाबाद मंडल राजकुमार शामिल हैं।

आरपीएफ को सम्पूर्ण कानूनी अधिकार दिए जाएं - हरीश रावत



आरपीएफ एसोसिएशन की सीईसी/जीसी मीटिंग हरिद्वार में संपन्न

हरिद्वार : ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) की केंद्रीय कार्यकारिणी (सीईसी) और जनरल कार्डिसल की दो दिवसीय संयुक्त बैठक हरिद्वार में 31 मार्च एवं 1 अप्रैल को संपन्न हुई। इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में उत्तराखंड के मुख्यमंत्री हरीश रावत उपस्थित थे। बैठक में एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा, कार्याध्यक्ष धरमवीर सिंह, संयुक्त सचिव राजेश मिश्रा, कोषाध्यक्ष बी. एन. बिश्नोई आदि सहित की केंद्रीय कार्यकारिणी और जनरल कार्डिसल सभी सदस्य तथा सभी जौनल रेलों के अध्यक्ष एवं महामंत्री और प्रतिनिधि उपस्थित थे। बैठक को संबोधित करते हुए मुख्यमंत्री हरीश रावत ने रेलवे में एकल सुरक्षा व्यवस्था लागू किए जाने, दोहरी सुरक्षा व्यवस्था को समाप्त किए जाने और आरपीएफ को सभी कानूनी अधिकार दिए जाने की पुरजोर वकालत की। इसके पश्चात् सभी वक्ताओं ने भी इस मांग को अपने वक्तव्य में दोहराया। श्री रावत ने कहा कि यदि आरपीएफ को सम्पूर्ण कानूनी अधिकार दिए जाने से करोड़ों रेल यात्रियों के जान-माल

की सुरक्षा सुनिश्चित होती है, तो यह अधिकार उन्हें दिया जाना चाहिए। उन्होंने यह भी कहा कि आरपीएफ को यह अधिकार दिलाने में वह इसकी पूरी मदद करेंगे। इससे पहले एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा ने कहा कि देश भर में उत्तराखंड के मुख्यमंत्री हरीश रावत से यात्रा करते हैं, जिनकी सुरक्षा की जिम्मेदारी आरपीएफ के पास है, लेकिन कार्रवाई करने का अधिकार जीआरपी के पास है। उन्होंने कहा कि रेलवे में दोहरी सुरक्षा व्यवस्था होने से उनके जान-माल की सुरक्षा सुनिश्चित नहीं हो पाती है। इसमें बहुत सारी दिक्कतें आती हैं। उन्होंने कहा कि जीआरपी के पास अधिकार है, मगर उसका कोई उत्तरदायित्व नहीं है। जबकि आरपीएफ पर उत्तरदायित्व है, मगर अधिकार नहीं है। श्री झा ने कहा कि केंद्र सरकार ट्रेनों की सुरक्षा व्यवस्था को राज्य का विषय बताकर राज्यों को गुमराह कर रही है। एआईआरपीएफ के अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी ने कहा कि एसोसिएशन की तर्फ से रेलवे में दोहरी सुरक्षा व्यवस्था को समाप्त करने के लिए हर स्तर पर आवाज उठाई जाएगी। श्री रेड्डी ने बताया कि एसोसिएशन की इस दो दिवसीय संयुक्त बैठक में सर्वसम्मति

से निर्णय लेकर रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु से यह अनुरोध किया गया है कि वह डॉ. देवराय कर्मेटी द्वारा अपनी अंतरिम रिपोर्ट में की गई दिशानिर्देश, अव्यावहारिक, पक्षपाती, असंगत और काल्पनिक सिफारिशों को सिरे से नकार दें। उन्होंने कहा कि इसके अलावा इस संयुक्त बैठक में सर्वसम्मति से यह भी निर्णय लिया गया है कि श्री पी. एस. रावत, जो कि फिलहाल डीजी/आरपीएफ का अतिरिक्त कार्यभार संभाल रहे हैं, से यह अनुरोध किया जाएगा कि वह सीएससी/ पू.म.रे., डिप्टी सीएससी/पू.उ.रे., सीनियर डीएससी/ लखनऊ/उ.रे. एवं पू.उ.रे. और डीएससी/ सोलापुर, म.रे. द्वारा आरपीएफ कर्मियों के किए गए ट्रांसफर की लिस्ट मंगाए और उनके औचित्य को देखते हुए इन पर उचित निर्णय लें, क्योंकि इन तबादलों में भ्रष्टाचार और पक्षपात किए जाने की गंध आ रही है। इसके अलावा सीवीसी द्वारा 11 अगस्त 2008 को जारी पत्र के अनुसार इन तबादलों से रोटेशन ट्रांसफर के प्रतिपादित सिद्धांत का हनन हो रहा है। इसके साथ ही रेलवे बोर्ड द्वारा 2009 में जारी आदेश के अनुसार एसोसिएशन के पदाधिकारियों के अनावश्यक ट्रांसफर से संगठन को कमजोर किया जा रहा है।

लखनऊ में टिकट दलालों के खिलाफ अभियान

दिल्ली : आगामी ग्रीष्म काल के दौरान निवारक जांचों के अन्तर्गत उत्तर रेलवे के सतर्कता दल ने वाणिज्य कर्मचारियों और रेल सुरक्षा बल के सहयोग से 31 मार्च को लखनऊ स्थित अमीसी रेलवे स्टेशन पर 4 बिना टिकट यात्रा करने वालों के खिलाफ अभियान चलाकर 84 लोगों को पकड़ा। उनसे किराये और जुर्माने के रूप में 25,185 रु. वसूल किए गए। जांच दल ने अनुचित टिकट पर यात्रा करने वाले 29 लोगों से 11,700 रु. और 42 लोगों से कुल 11,045 रु. किराये और जुर्माने के रूप में वसूल किए गए तथा इन लोगों को रेलवे मजिस्ट्रेट के सामने प्रस्तुत किया गया। यहां यह उल्लेख करना भी महत्वपूर्ण है कि सतर्कता टीम ने 12 मार्च को मुनिरका, 13 मार्च को कड़कड़डूमा स्थित यात्री आरक्षण केन्द्र से, 14 मार्च को न्यू मॉडल बस्ती, निकट फिलिप्पाना, 17 मार्च को सयय ख्वाजा तथा 19 मार्च को नया बाजार, खारी बावली और 22 मार्च को रानीबाग, शकूरबस्ती, दिल्ली से एक-एक टिकट दलाल/अनधिकृत एजेंसी को अनधिकृत टिकटों के साथ पकड़ा है। उत्तर रेलवे आम जनता से अपील करती है कि अनधिकृत एजेंसियों एवं टिकट दलालों से रेल टिकट न खरीदें। ऐसा करना रेल अधिनियम की धारा 143 के अंतर्गत दंडनीय अपराध है। अनधिकृत

व्यक्तियों से टिकटें खरीदने वाले यात्री जांच में पकड़े जाने पर अपनी टिकट एवं रेलगाड़ी में आरक्षित स्थान गंवा सकते हैं।

7 कर्मचारी संरक्षा पुरस्कार से सम्मानित

दिल्ली : सतर्कता और त्वरित कार्रवाई करते हुए सम्भावित रेल दुर्घटनाओं को टालने वाले संरक्षा वर्ग के सात कर्मचारियों को उत्तर रेलवे ने 31 मार्च को प्रधान कार्यालय, बड़ौदा हाउस, नई दिल्ली में आयोजित एक समारोह में संरक्षा पुरस्कार तथा महाप्रबंधक उत्कृष्टता सेवा पुरस्कार से सम्मानित किया। यह पुरस्कार उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक ए. के. पुटिशा ने प्रदान किए। इस अवसर उत्तर रेलवे अपर महाप्रबंधक एस. के. पाठक, मुख्य संरक्षा अधिकारी नवीन शुक्ला तथा सभी विभागों के विभाग प्रमुख भी उपस्थित थे। महाप्रबंधक द्वारा रेलगाड़ियों के परिचालन में संरक्षा के लिए उत्कृष्ट सेवाओं हेतु सम्मानित किए गए कर्मचारियों में रमेश कुमार, गेटमैन, भगीरथी, मुगदाबाद मंडल, अमित कुमार, लोको पायलट, मेल, लखनऊ मण्डल, सुनील कुमार, लोको पायलट, लखनऊ मण्डल, सुशील कुमार, लोको पायलट, लखनऊ मंडल, रविन्द्र नाथ, लोको पायलट, दिल्ली मण्डल, प्रवीण कुमार, लोको पायलट, दिल्ली मण्डल और सीह लोको पायलट, सहारनपुर, अम्बाला मंडल तथा सुरेश सिंह शामिल हैं।

रेलवे में 1 अप्रैल 2015 से लागू व्यवस्थाएं

- रेल प्रशासन द्वारा यात्रियों को दी जा रही सुविधाओं में 1 अप्रैल 2015 से निम्न परिवर्तन किए जा रहे हैं।
- यात्री सुविधा को देखते हुए रेल प्रशासन द्वारा टिकट बुकिंग के लिए लागू एडवांस रिजर्वेशन पीरियड (एआरपी), जो कि वर्तमान में 60 दिन है, को 1 अप्रैल 2015 से बढ़ाकर 120 दिन किया गया है। यह परिवर्तन दिन की एक्सप्रेस ट्रेनें जैसे ताज एक्सप्रेस, गोमती एक्सप्रेस, विशेष रेलगाड़ियां आदि में लागू नहीं होगा। इसके अतिरिक्त विदेशी यात्रियों के लिए, जिनकी टिकट बुकिंग की सीमा 360 दिन है, में भी कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।
 - रेल प्रशासन द्वारा प्लेटफार्म टिकट, जिसका वर्तमान मूल्य 5 रुपए है, को 1 अप्रैल 2015 से बढ़ाकर 10 रुपए किया गया है। इसके साथ ही मंडल स्तर पर मंडल रेल प्रबन्धकों को यह अधिकार भी दिया गया है कि विभिन्न विशेष अवसरों जैसे मेला, रैली आदि पर भीड़ को नियंत्रित करने के लिए प्लेटफार्म टिकट का मूल्य 10 रुपए से अधिक भी चार्ज कर सकते हैं।
 - मध्य रेलवे द्वारा 1 अप्रैल 2015 से अपने उपनगरीय स्टेशनों पर स्थापित कूपन वैलिडेटिंग मशीनों की सेवाएं समाप्त करके उनको हटाया जा रहा है। हालांकि जिन यात्रियों के पास कूपन बकाया हैं, उन्हें 30 अप्रैल तक उनका उपयोग कर लिए जाने की अनुमति दी गई है।

रेलवे को सुधारने के नाम पर चली जा रही हैं कुटिल चालें



पेज 1 से आगे... शामिल करने का नतीजा आज सामने है. समिति के अध्यक्ष डॉ. देवराय सहित इसके किसी भी सदस्य का रेलवे से कभी कोई संबंध नहीं रहा है. ऐसे में उनसे रेलवे की असली समस्या की पहचान और उसके समाधान की अपेक्षा किया जाना ही सिर से गलत है, बल्कि ऐसी किसी समिति के गठन का औचित्य ही नहीं था. रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने आते ही कई प्रकार की समितियां गठित करके रेलवे को इन समितियों के कुचक्र में उलझाकर रख दिया है. रेलवे में सक्षम और योग्य अधिकारियों की कोई कमी नहीं है. इन सक्षम और योग्य रेल अधिकारियों की पहचान

करके उनसे ही रेलवे का सम्पूर्ण उद्धार करवाने की जरूरत थी, और है. क्योंकि राजनीतिक परिवेश में रहने वालों और बाहरी आदमी या सर्वसामान्य यात्री को रेलवे का विषय ही समझ में नहीं आता है. यह लोग रेलवे को एक सामान्य यात्री की नजर से सिर्फ एक चलती हुई ट्रेन के रूप में ही देखते हैं. जहां इन्हें सिर्फ यह समझ में आता है कि रेलगाड़ी को एक ड्राइवर, एक सहायक ड्राइवर, एक गाई चलाता है और कभी-कभी इन्हें स्टेशन मास्टर भी दिखाई दे जाता है. जबकि उन्हें यह समझ में ही नहीं आता है कि एक ट्रेन को चलाने में कितने लोगों का योगदान होता है. रेलवे के सम्पूर्ण परिदृश्य को राजनीतिक लोग आज तक समझ ही नहीं पाए हैं. जबकि रेलवे के अधिकारी अब इतने घाघ हो चुके हैं कि वह इन राजनीतियों या मंत्रियों के सामने अपने रेलवे सम्बंधी रहस्य कभी उजागर नहीं होने देते हैं. क्योंकि रेल अधिकारियों की लगता है कि यदि वे अपने यह रहस्य उनके सामने उजागर कर देंगे, तो वे राजनीतिज्ञ और मंत्रीगण उन पर अपना शासन चलाना शुरू कर देंगे. रेल अधिकारी अपने रेल सम्बंधी रहस्यों को लेकर इतने सतर्क रहते हैं कि वह अपने मंत्री तक को भी इनसे कभी अवगत नहीं होने देते हैं. यही कारण है कि चाहे सुरेश प्रभु हों, या अब तक जितने भी रेलमंत्री हुए हैं, उन्हें कभी गहवाई से रेलवे को समझने ही नहीं दिया गया है. यही वजह रही है कि आज तक के ये सभी रेलमंत्री वही मान लेते हैं, जो ये रेल अधिकारी कहते या चाहते हैं.

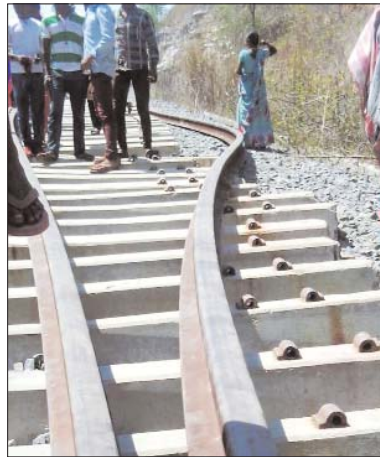
डॉ. देवराय समिति में भी सिर्फ एक अधिकारी, जिसने रेलवे में कभी फील्ड स्तर पर काम नहीं किया था और जो रेलवे में रहते हुए पूरी सर्विस में सिर्फ आंकड़ों की एकाउंटिंग करता रहा था, को छोड़कर बाकी सभी बाहरी लोग शामिल हैं. अब जिन लोगों ने रेलवे में कभी फील्ड स्तर पर काम ही नहीं किया है और जिनका कभी रेलवे से कोई संबंध नहीं रहा है, उन्हें रेलवे की समस्याएं कैसे समझ में आ सकती हैं? यदि इस समिति के कम से कम आधे से ज्यादा सदस्यों ने रेलवे फील्ड में काम किया होता, अथवा उनका रेलवे से कभी संबंध रहा होता, तो वह ऐसी बचकानी सिफारिशें और बहुराष्ट्रीय कंपनियों के हित-साधन करने वाली सलाहें कभी नहीं देते. यही सारी समस्या की जड़ है. इसके अलावा रेलवे में पिछले काफी समय से यह भी देखने को मिल रहा है कि एचओडी/पीएचओडी तक तो कोई भी रेल अधिकारी अपनी योग्यता, मेहनत और काबिलियत के बल पर पहुंच जाता है. इसके बाद उनकी राजनीतिक खींचतान शुरू हो जाती है. अब ज्यादातर जीएम और बोर्ड मेंबर वही अधिकारी बन रहे हैं, जिन्होंने जिनगी में कभी कोई निर्णय अपने दम पर नहीं लिया. क्योंकि यदि वह निर्णय लेंगे, तो कहीं न कहीं गलती भी होगी, जो वह नहीं चाहते. उनका लक्ष्य जीएम और बोर्ड मेंबर बनने पर रहता है. आज स्थिति यह हो गई है कि अब जो भी अधिकारी सहायक वेतनमान में आज भर्ती होकर आ रहा है, वह भी जॉइनिंग के अगले दिन से ही जीएम और बोर्ड मेंबर बनने की प्लानिंग और गुणा-भाग करने लगता है.

रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की निर्णय लेने की क्षमता का एक उदाहरण यह है कि वर्ष 2001-02 में यह बात महसूस की गई थी कि मानव मूल-भूत से भरे पड़े रेलवे ट्रैक में काम करते समय गैरमैनो के हाथ बहुत गंदे हो जाते हैं, उन्हें अपने उन्हीं गंदे हाथों से बिना पर्याप्त साफ-सफाई के ही खाना खाना पड़ता है, जो कि उनके स्वास्थ्य को बहुत नुकसान पहुंचा रहा है. ऐसे में दक्षिण मध्य रेलवे में जोनल स्तर पर यह निर्णय लिया गया था कि गैरमैनो को प्रति दिन एक-एक छोटा साबुन दिया जाएगा. इस निर्णय के अनुमोदन हेतु यह फाइल द. म. र. द्वारा रेलवे बोर्ड को तभी भेज दी गई थी. मगर रेलवे बोर्ड को इस फाइल पर निर्णय लेने में करीब साढ़े तीन साल से ज्यादा का समय लगा था. अब यदि रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की निर्णय लेने की क्षमता का यह हाल है, तो रेलवे सिस्टम की बुरी हालत तो होगी ही. इसकी यह बुरी गंद इस्लिये हो रही है, क्योंकि जिसने कभी कोई काम नहीं किया, कभी कोई निर्णय नहीं लिया, कभी कोई निर्णय लेने की जहमत भी नहीं उठाई, जिनको यही पता नहीं है कि रेलवे चलती कैसे है? इसीलिए आज भारतीय रेल की समस्या गंभीर हो गई है. भारतीय रेल अगर आज गर्त में जा रही है और बाहरी लोग आकर इसकी बंदरबांट करने की योजना बना रहे हैं, तो इसका सारा श्रेय रेलवे बोर्ड के तमाम अकर्मण्य रेल अधिकारियों को ही जाता है. जिसका खासियत देश को और देश की लाचार जनता या सर्वसामान्य आदमी को भुगताना पड़ रहा है.

उधर मो. जमशेद की अध्यक्षता वाली यातायात संवर्धन समिति ने 23 मार्च को रेलमंत्री को सौंपी गई अपनी अंतिम रिपोर्ट में सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों को 'प्रोमियम रेट' पर चलाए जाने की सिफारिश करके देश के आम आदमी को बहुत बुरी तरह सांसत में डाल दिया है. आज प्रत्येक लंबी दूरी की गाड़ी में बर्थ/सीट की भारी मांग है, जिसे रेलवे पूरा नहीं पा रही है या उपलब्ध नहीं करा पा रही है. मेल/एक्स. ही क्यों, यहां तो किसी भी सुपर स्लो पैसेंजर ट्रेन में भी बैठने की तो जाने दें, खड़े रहने की भी जगह नहीं मिलती है. ऐसी स्थिति में सवारी गाड़ी का 80 से 100 किमी. की यात्रा के लिए 35-40 रूपए का टिकट भी 3500 से 4000 रूपए में रेलवे बेचेगी. जबकि मेल/एक्स. और राजधानी गाड़ियों में 15-1600 किमी. की यात्रा का श्री ऐसी टिकट भी 1800-2000 रूपए के बजाय 5000 से 7000 रूपए में बिकेगा. लगता है कि इस समिति ने पिछले एक साल से चलाई जा रही तमाम प्रोमियम गाड़ियों की ऑक्सीपेंसी से कोई सबक नहीं लिया है. तथापि सभी मेल/एक्स. गाड़ियों में प्रोमियम रेट लागू करना सर्वसामान्य यात्रियों के साथ भारी अत्याय होगा. इस पर मोदी सरकार को विशेष रूप से सतर्क रहकर विचार करना होगा, क्योंकि यह नौकरशाह नहीं चाहते हैं कि नरेंद्र मोदी अगले दस साल तक केंद्र की सत्ता में रहें और देश एवं इस देश के आम आदमी के अच्छे दिन आएं.

भ्रष्टाचार का परिणाम है हजारीबाग-बरकाकाना खंड पर जुड़ रही रेल पटरियां

हजारीबाग : यह बात सही है कि प्रकृति के खेल निराले हैं, और आज तक उन्हें कोई नहीं समझ पाया है. मगर यह बात झारखंड के लोहारियाटांड गांव के पास रेल पटरियों की विचित्र गतिविधियों पर लागू नहीं होती है, क्योंकि यह प्रकृति का कोई खेल नहीं है, बल्कि यह पूर्व मध्य रेलवे के सम्बंधित इंजीनियरिंग अधिकारियों और निचले स्तर के रेल कर्मचारियों एवं ठेकेदारों की मिलीभगत, भ्रष्टाचार, नासमझी और नालायकी का परिणाम है. यह कहना है रेल इंजीनियरिंग के कई जानकारों और पूर्व एवं वर्तमान रेलवे इंजीनियरिंग के तमाम वरिष्ठ अधिकारियों का. उनका कहना है कि यह विज्ञान का नहीं, बल्कि अज्ञान का अचम्भा है, जिसे पूर्व मध्य रेलवे के कुछ अकर्मण्य, अज्ञानी, निकम्मे एवं भ्रष्ट इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा प्राकृतिक चमत्कार और अंध-विश्वास के रूप में इस्लिये निरूपित किया जा रहा है कि जिससे अपनी नालायकी को छिपाना जा सके. उल्लेखनीय है कि रोज सुबह 8 बजे के बाद यहां की दोनों रेल पटरियां एक-दूसरे के नजदीक



आने और आपस में सटने लगती हैं. दोपहर 3 बजे के बाद अलग होती हैं. रेल इंजीनियरिंग के उपरोक्त जानकारों का मानना है कि यह वास्तव में इंजीनियरिंग कार्यों में बरती गई खामियों और भ्रष्टाचार का नतीजा है.

यहां यह भी उल्लेखनीय है कि दो दिन पहले 'रेलवे समाचार' की वेबसाइट 222.हड़दधदहदहदहदहदहदहदहदहदहद पर 'हजारीबाग-बरकाकाना रेल खंड पर आपस में स्वतः जुड़ रही हैं रेल पटरियां' शीर्षक से यह खबर प्रकाशित की गई थी कि झारखंड के एक गांव में रेल पटरियों की विचित्र गतिविधियों ने रेल अधिकारियों और विज्ञान को अचंचे में डाल दिया है. रोज सुबह 8 बजे दोनों रेल पटरियों के एक-दूसरे के नजदीक आने और आपस में सटने तथा तीन घंटे में पूरी तरह चिपक जाने, फिर दोपहर 3 बजे के बाद स्वतः ही अलग होने की घटना को स्थानीय ग्रामीण चमत्कार मानकर और अंध-विश्वास करके पूज रहे हैं. रेल पटरियों की इस गतिविधि ने भू-विज्ञानियों को अपना सिर खुजाने को मजबूर कर दिया है.

खबर में यह भी कहा गया था कि यह पूरा वाक्या एकदम अजीब और अचंचित करने वाला है. हजारीबाग-बरकाकाना रेल स्तर पर बसे गांव लोहारियाटांड के पास से गुजरने वाली रेल लाइन पर यह प्राकृतिक अचम्भा घटित हो रहा है. अभी इस स्तर पर ट्रेनों की आवाजाही शुरू नहीं हुई है. हालांकि इसका उदघाटन 20 फरवरी को प्रधानमंत्री ने किया था. कुछ ग्रामीणों और रेल पटरियों की देखरेख करने वाले इंजीनियरिंग विभाग के कर्मचारियों का कहना था कि उन्होंने इन रेल पटरियों की यह स्वचालित गतिविधि कई बार होते देखी है. उन्होंने इस बारे में बहुत छानबीन करने की कोशिश की है, लेकिन अब तक इसका कोई उचित कारण अथवा औचित्य उनकी समझ नहीं आ पाया है. कर्मचारियों के साथ-साथ गांव वालों ने बताया था कि इन रेल पटरियों के आपस में चिपकने या एक-दूसरे की ओर खिंचने की प्रक्रिया को उन्होंने कई बार

उनके बीच मोटी लकड़ी अड़कर रोकने की कोशिश भी की थी, मगर इन पटरियों का खिसकना नहीं रुका. उनका कहना था कि पटरियों का खिंचाव इतना शक्तिशाली है कि सीमेंट के प्लेटफॉर्म (स्लीपर) में मोटे लोहे की क्लिप से कसी पटरियां क्लिप तोड़कर चिपक जाती हैं. ऐसा 15-20 फीट की लंबाई में ही हो रहा है.

उक्त खबर में साइंटिस्ट डॉ. बी. के. मिश्रा के हवाले से यह कहा गया था कि वास्तव में ये हराण करने वाली घटना है. साइंटिस्ट श्री मिश्रा ने कहा था कि ये मैग्नेटिक फील्ड इफेक्ट भी हो सकता है और इसका पता भूगर्भ में ड्रिलिंग से ही चल पाएगा कि जमीन के अंदर वास्तव में क्या हो रहा है? जबकि जूनीओ विभाग के प्रमुख डॉ. डी. एन. साधु ने कहा था कि यह देखना होगा कि जिस चट्टान के ऊपर से ये रेल लाइन गुजरी है, वह कौन सा पत्थर है. जबकि रेलवे के असिस्टेंट डिवाइजल इंजीनियर (एडीईएन) श्री एस. के. पाठक ने कहा था कि 'टेंपेरेचर ऑब्जर्व करने के लिए लाइन के बीच-बीच

- यह विज्ञान का नहीं, बल्कि अज्ञान का अचम्भा है ये खिसकती रेल पटरियां
- पू.म.रे. के कुछ इंजीनियरिंग अधिकारियों-कर्मचारियों एवं ठेकेदारों की मिलीभगत, भ्रष्टाचार, नासमझी और नालायकी का परिणाम है ये खिसकती रेल पटरियां
- अपनी नालायकी छिपाने हेतु पू.म.रे. के कुछ अकर्मण्य, अज्ञानी, निकम्मे एवं भ्रष्ट इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा इन खिसकती पटरियों को प्राकृतिक चमत्कार के रूप में निरूपित किया गया

में स्वीच एक्सपेंशन ज्वाइंट (एसएजे) लगाया जाता है. यह हजारीबाग-कोडरमा रेलखंड में तीन जगहों पर लगाया गया है. हो सकता है कि जहां पर यह विचित्र गतिविधि हो रही है, वहां अभी एसएजे सिस्टम नहीं लगाया गया हो. इसका असली कारण तो अब जांच के बाद ही पता चलेगा.'

तथापि उक्त खबर में 'रेलवे समाचार' ने अपनी तरफ से यह टिप्पणी जरूर की थी कि 'आश्चर्य इस बात का हो रहा है कि रेल लाइन के सालों चलने वाले सर्वेक्षण में ऐसी किसी भूगर्भीय प्रक्रिया अथवा गतिविधि की कोई जांच या सर्वेक्षण किया गया था, या नहीं, इस बात की कोई जानकारी रेल अधिकारी देने को तैयार नहीं हैं. उनका कहना है कि इस बारे में उन्हें कोई जानकारी नहीं है.'

रेल इंजीनियरिंग के जानकारों और रेलवे के कई पूर्व एवं वर्तमान वरिष्ठ इंजीनियरिंग अधिकारियों का इस घटना के बारे में कहना है कि इस तरह की भ्रामक खबर रेलवे की विश्वसनीयता और प्रतिष्ठा को क्षति पहुंचाने की नीयत से इसके कुछ विरोधियों और कुटिल-कामी लोगों की एक सोची-समझी रणनीति हो सकती है. उनका यह भी कहना है कि उक्त खबर में चित्रित की गई भ्रामक स्थिति कुछ नालायक और भ्रष्टाचार में संलिप्त रेल कर्मचारियों एवं अधिकारियों के निकम्मेपन का उदाहरण है, जो कि पूर्णतः रेलवे की प्रतिष्ठा को धूमिल करने वाली है. उन्होंने उक्त रेल खंड में रेल पटरियों की गतिविधि की स्थिति पर लिखित स्पष्टीकरण में कहा है कि प्रकाशित फोटो में स्पष्ट दिखाई दे रहा है कि उक्त रेल खंड में आगे गोलाई है और पत्थर बट वेल्डिंग प्लांट से लगातार वेल्डिंग की गई है, जो कम तापमान पर ठंडे दिनों में किया गया है. यह सीडब्ल्यूआर/एलब्ल्यूआर को परिभाषित करता है.

उन्होंने लिखा है कि यह रेल लाइन के निर्माण कार्य को पूरा करने में बरती गई गंभीर असवधानियों का नतीजा है. उनका कहना है कि सम्बंधित एडीईएन श्रेष्ठ पेज 6 पर...

प्रत्येक इंजीनियरिंग कार्य का भौतिक/जमीनी सत्यापन अनिवार्य बनाया जाए

1. नई रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य में सर्वप्रथम इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि रेलवे स्टेशनों का निर्माण वहीं किया जाना चाहिए जहां नजदीकी सड़क तथा घनी आबादी के पास में हो, ताकि अधिकतम लोग आसानी से स्टेशन पहुंच सकें और उसका उपयोग कर सकें. रेलवे को भी इसका आवश्यक रिटर्न तभी मिल सकेगा.

2. जमीन अधिग्रहण पूर्णरूप से हो जाने और रेलवे को उसका हैंडओवर मिल जाने के बाद ही ब्लैकट मटीरियल के साथ सर्वप्रथम फॉर्मेशन बनाने का टेंडर करके कार्य प्रारंभ किया जाना चाहिए. शुद्ध रूप में केवल फॉर्मेशन और ब्लैकट का टेंडर होना चाहिए. उसे कम्पोजिट टेंडर के रूप में कन्वर्ट नहीं होने दिया जाए. सामान्यतः 30 किमी. लम्बाई और 5 मीटर ऊंचाई का निर्माण कार्य पूरा करने में कम से कम 5 वर्ष का समय लगता है. ऐसे में फॉर्मेशन का कार्य फिनिशिंग स्टेज पर पहुंचने से पूर्व स्टेशन बिल्डिंग, स्टाफ क्वार्टर और छोटे-बड़े पुलों को बनाने के लिए अनावश्यक रूप में राष्ट्र का कीमती धन 4 साल पहले से ठेकेदार को दे दिया जाता है. इस तरह कंत्राट को सर्विस लाइफ 4 साल बिना रेलवे के उपयोग के ही समाप्त हो जाती है. इसके साथ ही रेलवे राजस्व को कुल राशि का भी ब्याज या रिटर्न शून्य होता है. वित्तीय औचित्य के सिद्धान्त का कड़ाई से पालन और कार्य का भौतिक सत्यापन तथा डंड का प्रावधान होने से रेलवे को करोड़ों की बचत को सुनिश्चित किया जा सकता है.

3. कम्पोजिट टेंडर कर दिए जाने से अनावश्यक रूप से रेलवे प्रोजेक्ट की लागत (कॉस्ट) बढ़ जाती है. साथ ही फॉर्मेशन के अलावा अन्य निर्माण कार्य बाद में ही वास्तविक रूप से शुरू हो पाते हैं, जैसे मेजर और माइनर ब्रिजों का निर्माण, सेंटर लाइन की शुद्धता और रेलवे लाइन की गोलाई (कर्व) के अनुसार होना चाहिए. इसके साथ स्टेशन बिल्डिंग और स्टाफ क्वार्टर्स का निर्माण भी प्रोजेक्ट के वास्तविक रूप से ओपन होने से 18 महीने पहले किया जाना चाहिए.

4. मेजर रेलवे ब्रिज को जबरन गर्डर ब्रिज में कन्वर्ट करके उसमें लोहे का स्लीपर लगाने से बचना चाहिए. बरसात के पानी या नदी में ओवर फ्लो होने के बाद फॉर्मेशन या बांध के दोनों तरफ जहां जल जमाव होता है, वहां आरसीसी स्लैब या प्रीकास्ट आरसीसी ब्रिज बनाया जाना चाहिए. बहुत आवश्यक हो, तो ही कम्पोजिट गर्डर को उपयोग में लाना हमेशा रेलवे हित में होता है, और है भी. इस तरह का प्रावधान होने से रेलवे को करोड़ों की बचत को सुनिश्चित किया जा सकता है.

5. मेजर रेलवे ब्रिज को जबरन गर्डर ब्रिज और लोहे के स्लीपर के साथ तथा छोटे ब्रिज को जबरन मेजर ब्रिज में कन्वर्ट करके उसे गर्डर ब्रिज या अधिक स्पैन में बनाने के प्रायोजित तरीकों से ठेकेदार के फेवर में निर्माण कार्य नहीं होना चाहिए. इसके साथ ही ऐसे सम्बंधित निर्माण टेंडर करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध किए गए निर्माण का भौतिक सत्यापन करके कड़े विभागीय डंड का प्रावधान होना चाहिए.

6. रेलवे फॉर्मेशन के निर्माण कार्य और उसके कम्पलीट हुए बिना अनावश्यक रूप में फर्जी समय और कार्य की आवश्यकता या अन्य तरीकों से स्टेशन बिल्डिंग, स्टाफ क्वार्टर्स और छोटे-बड़े पुलों का एडवांस टेंडर का औचित्य तथा सभी निर्माण कार्यों का भौतिक सत्यापन कराकर उस अवधि का खर्च या इस मद में भुगतान की गई राशि के औचित्य की जांच और डंड का प्रावधान सम्बंधित रेल अधिकारियों के विरुद्ध होना अत्यंत आवश्यक है. रेलवे सतर्कता संगठन एवं सीबीसी को इसे सुनिश्चित करना चाहिए. इसके साथ ही सीबीआई को भी इस तरह की सूचनाएं इकट्ठा करके स्वतः कार्रवाई करने की छूट दी जानी चाहिए, जिससे उसे ऐसे मामलों में लिखित शिकायत मिलने का इंजायन न करना पड़े.

7. इंजीनियरिंग मैनुअल के कोड क्रमांक आईएम-456:10.1.2 के अनुसार फील्ड में क्वालिटी एसुरेंस

मेजर्स की शत-प्रतिशत सुनिश्चितता सम्बंधित अधिकारी और निरीक्षक की उपस्थिति में होनी चाहिए. फील्ड में कांक्रिटिंग के समय एक गैर-जानकर और मामूली खलाशी को रखकर अपरोक्ष रूप से ठेकेदार को मदद पहुंचाई जाती है. इसके लिए किए जा रहे निर्माण कार्य का मेजरमेंट रिकॉर्ड इंजीनियरिंग कोड की क्रम संख्या 1315-1316 के अनुसार सहायक अभियंता (ईएन) या कार्यपालक अभियंता (एक्सईएन) द्वारा किया जाना सुनिश्चित किया जाना चाहिए, ताकि 100% टेस्ट चेक डिटी चीफ इंजीनियर करें, तभी क्वालिटी लगभग 100% तक सुनिश्चित हो सकेगी. अभी की प्रचलित कार्य-प्रणाली के अनुसार डिटी चीफ इंजीनियर क्वालिटी के लिए अपने अधीनस्थ को इसकी जांच में जिम्मेदार ठहराकर खुद बच निकलते हैं. सतर्कता विभाग भी इस पर ध्यान नहीं देता है. इसीलिए अधीनस्थ से ठेकेदार के पक्ष में बिना पूरे हुए (अफिनिशड) निर्माण कार्य का बार-बार बिल भुगतान करवाने की परंपरा बनी हुई है.

सकेगी, बल्कि बड़ी मात्रा में रेल राजस्व की भी बचत होगी.

11. अब तक सभी जोनल रेलवे में रेलों का पैलन में फ्लश बट वेल्डिंग प्लांट में प्रोडक्शन किया जाता रहा है. कुछ दिनों से यह काम भी ठेकेदारों को बहुत हाई रेट पर दिए जाने का चालन शुरू हो गया है. सम्बंधित ठेकेदार यह महत्वपूर्ण और रेल संरक्षा से जुड़ा काम समय से नहीं कर पा रहे हैं. इसके अलावा इस विशेष कार्य का अनुभव भी बहुत कम ठेकेदारों को है. अतः रेलवे को अपनी ऑन ट्रेक फ्लश बट वेल्डिंग मशीन खरीद लेना ही हमेशा के लिए फायदेमंद होगा.

12. इंजीनियरिंग कोड का पालन करते हुए एईएन/एक्सईएन ही मेजरमेंट बुक भरें और डिटी चीफ इंजीनियर (डिटी सीई) शत-प्रतिशत टेस्ट चेक करें, तभी निर्माण कार्यों की 100% गुणवत्ता सुनिश्चित हो सकेगी. इसे वास्तविक रूप से अमल में लाना सर्वथा रेल हित में होगा. पूर्वोक्त सीमांत रेलवे (एनएफआर)

किया जाना है, इसे सुनिश्चित करने की अत्यंत जरूरत है. उदाहरण के लिए पूर्व मध्य रेलवे अथवा अन्य किसी भी जोनल रेलवे में जिस निर्माण कार्य हेतु वर्ष 2008 में टेंडर किया गया था, वह कार्य अभी और अगले 2 साल तक पूरा होने की उम्मीद नहीं है. फिर भी इसकी समयावधि का विस्तार बार-बार किया जा रहा है. इसके औचित्य का सत्यापन और टेंडर करने वाले सम्बंधित अधिकारी के विरुद्ध डंड का प्रावधान जरूरी है. अनावश्यक रूप से डस्ट और बलास्ट की सप्लाई का टेंडर करने के साथ ही एडवांस में अन्य पी-वे मटीरियल की खरीदारी तत्काल प्रभाव से बंद किए जाने की अनिवार्य आवश्यकता है. अर्बों रुपए का यह सामान पांच साल से भी अधिक वर्षों पहले से खरीदकर छोड़ दिया गया है. जहां 60 केजी की ही रेल चाहिए, और जहां 5 जीएमटी से अधिक और सीसी+8+2टी की गुड्स ट्रेन चलना अनुमानित है, वहां भी रेलवे बोर्ड के आदेश (पत्र संख्या 2007/सीई-II/टीएस/6/पीटी-II,



रेल मंत्रालय, रेल भवन में आयोजित एक समारोह में मंगलवार, 24 मार्च को आईआरसीटीसी यूनियन बैंक रूपे प्रीपेड कार्ड जारी करते और आदर्श नगर स्टेशन के पास आजादपुर, सब्जी मंडी, नई दिल्ली स्थित कटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया (कॉकरो) के पेरिशेबल कार्गो सेंटर का उद्घाटन करते हुए रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु. इस अवसर पर उनके साथ मंच पर हैं रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड श्री ए. के. मितल, मेजर ट्रेफिक, रेलवे बोर्ड श्री अजय शुक्ला, कॉकरो के चेयरमैन एवं मैनेजिंग डायरेक्टर श्री अनिल कुमार गुप्ता, आईआरसीटीसी के चेयरमैन एवं मैनेजिंग डायरेक्टर डॉ. ए. के. मनोका और यूनियन बैंक ऑफ इंडिया के चेयरमैन एवं अन्य अधिकारियों.

8. फॉर्मेशन निर्माण कार्य प्रारंभ होने से पूर्व जीटीएस मैप के अनुसार फ्लाई लेवल के सहारे बेंचमार्क को निर्धारित करते हुए यह शुद्धता के अनुरूप होना जरूरी है, ताकि अनावश्यक फॉर्मेशन हाइस्ट बनाने से बचा जा सकेगा. तब ठेकेदार को भी वास्तविक कार्य के अनुरूप ही बिल भुगतान हो पाएगा. प्रत्येक 30 सेमी. की लेयर वाली मोटाई का कम्पैक्शन वास्तविक रूप से सुनिश्चित होना जरूरी है. तभी उक्त मापन को अंकित करके ठेकेदार का भुगतान किया जाना चाहिए. कम्पैक्शन नहीं होने से बलास्ट पचिंग होती है और उससे अनावश्यक खर्च बढ़ता है तथा रेलवे को इससे ज्यादा वित्तीय हानि होती है.

9. कम से कम पांच साल के ओपन लाइन में रेगुलर ड्यूटी के अनुभव के बाद ही निर्माण विभाग में किसी कर्मचारी या अधिकारी की पदस्थापना होनी चाहिए, तभी निर्माण कार्यों में गुणवत्तापूर्ण शुद्धता को सुनिश्चित करने में मदद मिलेगी. उदाहरण के लिए पूर्व मध्य रेलवे, निर्माण विभाग में कुल 188 कार्य निरीक्षक पदस्थापित करके रखे गए हैं, जिसका कोई औचित्य नहीं है. जबकि यहां चल रहे सभी प्रकार के निर्माण कार्यों की देखरेख के लिए बमुरिफल 60 से 70 कार्य निरीक्षकों की ही वास्तविक आवश्यकता है. साथ ही अन्य कई अक्षम कर्मचारियों को एडवांस पदोन्नति भी जातिगत नेक्सस के तहत दी गई है. जबकि सचाई तो यह है कि निर्माण संगठन, पूर्व मध्य रेलवे में 60वें अधिकारी और 40% कर्मचारी बिना काम के ही मुफ्त वेतन और अन्य तमाम सुविधाओं का लाभ ले रहे हैं और राजभोग कर रहे हैं, क्योंकि उनके पास कोई काम नहीं है. और जो काम है, वह वे करते नहीं हैं.

10. रेलवे को अपनी ट्रेक मशीनों के बेहतर उपयोग और आउटपुट को भी सुनिश्चित करना चाहिए, जिससे करोड़ों के टेंडर्स के माध्यम से करवाई जा रही दूसरी-तीसरी पैकिंग और बलास्ट बॉक्सिंग के आइटम को टेंडर्स से छिलीट करने में आसानी तो होगी ही, जबकि इससे न सिर्फ कार्य की बेहतर गुणवत्ता सुनिश्चित हो

सहित कुछ अन्य जोनल रेलों में इस प्रावधान का पालन किया जा रहा है. अतः इसे न सिर्फ रेलवे के सभी छोटे-बड़े निर्माण कार्यों में अनिवार्य रूप से लागू किया जाना चाहिए, बल्कि सभी जोनल रेलों में भी समान रूप से इस पर अमल किया जाना चाहिए.

13. गाइड बांध बनाने के कार्य में उसके औचित्य क्षेत्र में ही उसे समाप्त किया जाना चाहिए, न कि ठेकेदार और खुद के अनुचित फायदे के लिए सरकारी धन का दुरुपयोग करते हुए उसकी लम्बाई-चौड़ाई और ऊंचाई में बढ़ोत्तरी कर देनी चाहिए. बोल्टर पिचिंग केवल नदी की धारा की तरफ ही हो, यह सुनिश्चित किया जाना बहुत जरूरी है. हाई फ्लड लेवल से अधिक ऊंचाई में निर्माण करने का निर्णय लेना सिर्फ रेलवे का कीमती पैसा बर्बाद करना है, जबकि तकनीकी तौर पर इसका कोई औचित्य नहीं है. इस तरह के अनावश्यक निर्णय लेने वाले और कमीशनखोरी के धंधे में लिप्त सम्बंधित अधिकारियों के विरुद्ध कठोर डंड का प्रावधान किया जाना चाहिए.

14. मिट्टी की 'अल्टीमेट बियरिंग कैपिसिटी' से होना गुणवत्ता की जांच का सत्यापन अनिवार्य रूप से होना चाहिए. क्योंकि रेलवे को इसका गलत डाटा दिखाकर ही ब्रिज, बिल्डिंग आदि के फाउंडेशन की गहराई-मोटाई और संख्या बढ़ाकर करोड़ों रुपए की बंदरबांट ठेकेदारों और अधिकारियों की मिलीभगत से लगातार की जा रही है. जानबूझकर गलत सैम्पल लेकर टेस्ट पूरा करावाया जाता है. इसका पुनः भौतिक सत्यापन होना चाहिए. इसके साथ ही टेस्ट पाइल को कांक्रिटिंग से पूर्व पूर्णतः मड पम्प से तब तक साफ किया जाए, जब तक कि साफ पानी आना दिखाई नहीं दे जाए. पाइल को फेल कराने के उद्देश्य से जानबूझकर कीचड़ रहते हुए कास्टिंग करके काम को फेल करा दिया जाता है, ताकि उसका डाय, गहराई और संख्या को बढ़ाया जा सके.

15. किसी भी निर्माण प्रोजेक्ट के टेंडर में उक्त निर्माण कार्य पूरा होने की जा रहीं समय-सीमा का सत्यापन और जिस निर्धारित समयावधि में कार्य पूरा

दिनांक 16.05.2012) का अनुपालन सुनिश्चित नहीं किया जा रहा है. क्योंकि यहां पहले से ही 52 केजी का सरप्लस मटीरियल भरा पड़ा है. इस मामले में सुनिश्चित नीति का निर्धारण किया जाना चाहिए, ताकि रेलवे को हो रही भारी आर्थिक क्षति को कम किया जा सके.

16. रेल अधिकारियों द्वारा ठेकेदार भी बार-बार शोषित एवं प्रताड़ित न हो, और वह लिए गए टेंडर का काम भी समय पर पूरा कर दे, इसके लिए जरूरी है कि रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करे कि जो कार्य वास्तविक रूप में होना है, उसी को दशाते हुए ही कोई भी टेंडर वास्तविक समय तथा वास्तविक दरों पर आधारित करके के अनुरूप ही किया जाए. न कि जो कार्य होना ही नहीं है, अथवा किसी ठेकेदार को मदद पहुंचाने और उसके माध्यम से व्यक्तिगत लाभ के हक में अधिकारियों द्वारा फालतू आइटम डालकर टेंडर की कॉस्ट बढ़ाना तथा अपना स्वार्थ साधना रेल हित में नहीं है. सम्बंधितों के विरुद्ध सख्त कार्रवाई का प्रावधान होना चाहिए.

17. जमीन अधिग्रहण के समय भ्रष्टाचार, जातिगत रूढ़िग, नेताओं-अधिकारियों-इंजीनियरों के गठजोड़ के चलते रेलवे लाइन में अनावश्यक गोलाई (कर्व) नहीं बनाया जाए, पिछले दस सालों के दरम्यान बनी सभी नई रेल लाइनों की जांच और सत्यापन किया जाना चाहिए. इसमें दोषी पाए जाने पर सभी सम्बंधित अधिकारियों को कठोर डंड दिए जाने का प्रावधान सुनिश्चित किया जाए, ताकि ऐसा करने से पहले सम्बंधित रेल अधिकारी सौ बार सोचें. ऐसा भ्रष्टाचार पूर्व मध्य रेलवे सहित नई बनीं करीब सभी जोनल रेलों में लगभग सभी नई रेल लाइनों के निर्माण में खूब हुआ है. अतः सभी नए रेलवे प्रोजेक्टों का 'एल' सेक्शन अनुमोदित करने से पूर्व उनका भौतिक सत्यापन/निरीक्षण अवश्य किया जाना चाहिए. इस सत्यापन/निरीक्षण के दौरान नोट में गोलाई (कर्व) देने का कारण लिखा जाए.

18. मिट्टी भराई का कार्य प्रारंभ करने से पहले टीबीएम (अस्थायी बेंच मार्क) शेष पेज 6 पर...

उत्तर रेलवे को मिली 'रेलमंत्री राजभाषा ट्रॉफी'



'रेलमंत्री राजभाषा ट्रॉफी' के साथ उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री ए. के. पुटिया और राजभाषा अधिकारी श्री हार्दन्. इस अवसर पर खुशी व्यक्त करते हुए उनके साथ हैं उत्तर रेलवे के अन्य वरिष्ठ अधिकारीगण.

दिल्ली : रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) में सोमवार, 23 मार्च को आयोजित रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक के दौरान अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ए. के. मिस्तल ने राजभाषा के सराहनीय एवं उत्कृष्ट प्रयोग के लिए अखिल भारतीय स्तर पर उत्तर रेलवे को रेलमंत्री राजभाषा ट्रॉफी प्रदान की. यह राजभाषा ट्रॉफी उत्तर रेलवे को राजभाषा में बेहतरीन कामकाज के लिए प्रदान की गई है. महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, ए. के. पुटिया ने रेलमंत्री राजभाषा ट्रॉफी प्राप्त करने पर खुशी व्यक्त की तथा उत्तर रेलवे के अधिकारियों एवं कर्मचारियों की काफी सराहना करते हुए सभी को इस उपलब्धि के लिए बधाई दी. उन्होंने कहा कि रेल यात्रियों के साथ उनकी अपनी भाषा राजभाषा हिंदी का प्रयोग करते हुए रेलवे के साथ हर स्तर पर उनके संपर्क को आसान बनाने का प्रयास किया जा रहा है, जिससे किसी भी स्तर पर भाषा संबंधी किसी कठिनाई का सामना न करना पड़े और वे अपना कार्य सरलतापूर्वक कर सकें.

तुगलकाबाद रेलवे स्टेशन कोचिंग यार्ड में नई आरआरई प्रणाली हेतु नॉन-इंटरलाकिंग कार्य

दिल्ली : उत्तर रेलवे द्वारा तुगलकाबाद रेलवे स्टेशन कोचिंग यार्ड में 35 वर्ष पुरानी सिग्नलिंग गियर प्रणाली के स्थान पर 301 रूट वाली नई रिले इंटरलाकिंग (आरआरई) प्रणाली स्थापित किए जाने और लाइन संख्या 23/24 को एकीकृत करने का कार्य किया जाएगा. इस कारण तुगलकाबाद स्टेशन पर नॉन इंटरलाकिंग कार्य 9 मई 2015 की रात्रि से 12 मई 2015 की शाम तक किया जाएगा. नॉन-इंटरलाकिंग कार्य से पहले तुगलकाबाद-आखला के बीच स्वचालित सिग्नलिंग, नए टर्न आउट, मैकेनिकल प्लांट्स, वायरिंग, प्लांट मशीनों को जोड़ना, ट्रैक सर्किट, सिग्नल इत्यादि का कार्य तथा अन्य कार्यों के सम्पन्न होने के पश्चात जांच का कार्य किया जाएगा. संरक्षा की दृष्टि से और नॉन इंटरलाकिंग कार्य को सुगम तरीके से करने के लिए 4 मई से 13 मई 2015 के दौरान इस स्टेशन से गुजरने वाली लगभग सभी रेलगाड़ियां प्रभावित रहेंगी.

प्रत्येक इंजीनियरिंग कार्य का भौतिक/जमीनी...

पेज 1 से आगे... और रिकार्ड में लिए गए स्थायी बेंच मार्क (पीबीएम) के लेवल का संयुक्त सत्यापन और जांच सतर्कता संगठन द्वारा अनिवार्य रूप से कराते हुए अंतर पाए जाने पर सम्बंधितों के विरुद्ध कड़े दंड का प्रावधान होना चाहिए. रिकार्ड और 'एल' सेक्शन डायग्राम को जोनल मुख्यालय सहित रेलवे बोर्ड में, दोनों जगह एक साथ सुरक्षित रखने का प्रचलन अथवा प्रक्रिया तुरंत शुरू की जानी चाहिए. टीबीएम लेवल, फील्ड बुक, लेवल बुक में बार-बार डाटा बदलकर करोड़ों की हेराफेरी और भारी भ्रष्टाचार के तहत सम्बंधित रेल अधिकारियों द्वारा अवैध रूप से अकूत धनोपार्जन किया जा रहा है, जिससे राष्ट्र को अकल्पनीय आर्थिक क्षति हो रही है.

19. निर्माण कार्यों में ओपन फाउंडेशन को बढ़ावा दिया जाना चाहिए. ठेकेदार को अनावश्यक फायदा कराने के उद्देश्य से जबन पाइल और वेल फाउंडेशन नहीं बनाया जाना चाहिए. इससे धन का राष्ट्रीय अपव्यय हो रहा है.

20. भ्रष्टाचार के तहत ठेकेदारों को निर्माण कार्य देने के लिए एक्सल्टी यानि सिंगल लिमिटेड टेंडर का प्रयोजन बनाने में उक्त कार्य में लगने वाली वास्तविक समयावधि को कम से कम तीन गुना कम दिखाकर सम्बंधित अधिकारियों द्वारा सम्बंधित ठेकेदार को सर्वश्रेष्ठ ठेकेदार बताया और उसे सिंगल टेंडर आवंटित करके तात्कालिक धनोपार्जन कर लिया जाता है. बाद में उक्त समयावधि को बार-बार विस्तार देकर और क्रांटी वेरिफेशन करने के साथ ही उसमें अन्य अनावश्यक कार्यों को भी जोड़ दिया जाता है. इसमें भी भ्रष्टाचार के तहत धनोपार्जन किया जाता है. इसके अलावा बार-बार समयावधि विस्तार प्रशासनिक एकाउंट में क्लॉज

17(ए) जोसीसी के तहत दिया जाता रहता है, जबकि निर्धारित समय के बाद समयावधि विस्तार जोसीसी क्लॉज 17(ए) के अधीन ठेकेदार के एकाउंट में बिना पीवीसी (प्राइज वेरिफेशन क्लॉज) फायदे के स्वीकृत किए जाने को अनिवार्य बनाया जाना चाहिए, चूंकि सम्बंधित ठेकेदार ने निर्धारित समयावधि में ठेके (टेंडर) की शर्तों के तहत कार्य पूरा नहीं किया है. अतः उसे अर्थ दंड दिया जाना भी अनिवार्य किया जाना चाहिए.

20ए. इसके साथ ही इस तरह से टेंडर बनाने वालों से और उसे स्वीकार करने वाले अधिकारी से रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड, जांच एजेंसी को उसके खिलाफ ओपन टेंडर नहीं करने के औचित्य, हाई रेट देकर फिजूलखर्ची किए जाने के औचित्य, फील्ड की सही-सही और वास्तविक सूचनाएं नहीं दर्शाने के लिए कार्रवाई करनी चाहिए, क्योंकि उक्त अधिकारी की इस प्रकार की लापरवाही और भ्रष्टाचार के चलते ही सिंगल लिमिटेड टेंडर दिए जाने से राष्ट्र को आर्थिक क्षति तथा दूसरे वास्तव में सर्वश्रेष्ठ ठेकेदारों को भी कार्य अधिकार से वंचित किया जाता है. जबकि उक्त कार्य ओपन टेंडर करने से कम दर पर हो सकता है. अतः उक्त धननशील की फिजूलखर्ची करए जाने का मामला बनता है, जिसके लिए दंड का प्रावधान किया जाना और ऐसे अधिकारियों को दंडित किया जाना अत्यंत आवश्यक है. कथावाचक के रूप में केवल कार्य करने वाले अधिकारियों को विन्धित कर उनका शीघ्र स्थानांतरण सुनिश्चित किया जाना चाहिए.

21. सतर्कता संगठन में अधिकारियों और कर्मचारियों की बार-बार पदस्थापना और उनके कार्यकाल के समय में विस्तार के प्रचलन को तुरंत समाप्त किए जाने की जरूरत है, क्योंकि इस प्रचलन से

भ्रष्टाचार का परिणाम है हजारीबाग- बरकाकाना खंड पर जुड़ रही...

पेज 4 से आगे... श्री एस. के. पाठक तो पीडब्ल्यूआई से अधिकारी बने हैं, जो कि पूर्व मध्य रेलवे के पूर्व पीसीई श्री एस. सी. झा के भ्रष्टाचार से सम्पादित विभागीय परीक्षा की पैदावार हैं. उन्हें तो एलडब्ल्यूआर (लांग वेल्डेड रेल) और रेल लाइन निर्माण तथा उसके सही कार्य करने के लिए आवश्यक डिस्ट्रिबिंग सहित उसे अस्थायी और स्थायी कर देने का ज्ञान तो होना ही चाहिए. उन्होंने लिखा है कि लगभग सभी यह जानते हैं कि तापमान बढ़ने पर रेल बढ़ती है और तापमान घटने पर यह सामान्य अवस्था में आ जाती है. यही उस रेल खंड में भी हो रहा है. जहां तक दोनों रेल पटरियों का एक-दूसरी की ओर खिंचने और फिर आपस में चिपक जाने (सट जाने) की बात है, तो यह कोई प्राकृतिक घटना या चमत्कार नहीं, बल्कि ऐसा सिर्फ इंजीनियरिंग कार्य को सही ढंग से संपादित नहीं किए जाने तथा सम्बंधित इंजीनियरिंग अधिकारियों, कर्मचारियों और ठेकेदारों की मिलीभगत एवं भ्रष्टाचार के परिणामस्वरूप हो रहा है. इसकी गहराई से जांच किए जाने की आवश्यकता है.

उन्होंने लिखा है कि पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) में रेलवे बोर्ड और उच्च रेल अधिकारियों की कृपा से 'जुगाड़ फार्मूला' चलता है. इसी फार्मूले के अनुसार ईसीआर में अधिकतर पदोन्नतियां और पोस्टिंग होती हैं. उनका कहना है कि वास्तव में यह 'ईसीआर' यानि 'ईटींग-चीटिंग-रेलवे' है, जहां अधिकतर जातिगत एवं रूपायन के कारण और दीमक से भी खतरनाक कीड़ा लगे होने से यह कुछ चोरो, चापलूसों, चुगलखोरों और प्रणित चरित्रहीनों की रेलवे बनकर रह गई है. ऐसे लोगों का तो यह बहुत पहले से ही मानना रहा है कि 'बने रहो पगला, काम करेगा अमला'. उनका कहना



है कि ऐसी मानसिकता से प्रसिप्त रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों की इस रेलवे है कि यहां के अधिकांश रेल अधिकारी और कर्मचारी कथावाचक की भूमिका निभाते हैं. ये अपनी ड्यूटी और कर्तव्य को भी नीचे वालों पर डालकर उनकी 'फेमिली' पर बुरी नजर रखते हैं. इसी तरह के दिग्भ्रमित लोगों ने ही शायद उक्त भ्रामक खबर प्लांट की होगी, जो कि घोर निंदनीय है.

उन्होंने लिखा है कि यह तो बहुत पुरानी और सभी रेल प्रोजेक्ट में घटने वाली सामान्य और मामूली बातें हैं, जो कि सम्बंधित पर्यवेक्षक और पदस्थापित अधिकारियों के नाकरे एवं निकम्पेपन के चलते घटित होती हैं. उन्होंने लिखा है कि उक्त रेल खंड में ट्रैक लिफ्टिंग में जल्दबाजी

के चलते उक्त स्थान पर या तो दो विपरीत दिशाओं से लिफ्टिंग कार्य कराया गया है, अथवा उक्त स्थान को छोड़कर उसके बाद अमला रूप लिफ्टिंग कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है. उनका मानना है कि ऐसा लगता है कि उक्त स्थान पर रेल का कट गैप या फिश प्लेट जोड़ अस्थायी रूप में नहीं रखा गया है, जिससे उक्त स्थान पर अधिक स्ट्रेस लॉक हो गया है. अब इसे गैस कटर से काटकर और वहां से 6 इंच रेल का टुकड़ा निकालकर उसे वास्तविक एलाइनमेंट में लाने तथा अगले दिन वहां द्रुत गति से डिस्ट्रिबिंग करवाने से यह तथ्यांकित प्रकृति का खेल या भ्रष्ट इंजीनियरिंग अधिकारियों एवं कर्मचारियों और ठेकेदारों की मिलीभगत का जुगाड़ खेल स्वतः ही समाप्त हो जाएगा.

रूपायन और कुछ कथित विरोधी पक्षों को टारगेट किए जाने को बढ़ावा मिलता है. 'जीरो टॉलरेंस' पर रेलवे में पीरियॉडिकल ट्रांसफर अवधि सुनिश्चित की जानी चाहिए. रेलवे के निर्माण संगठनों में तीन साल में पद या कार्यालय में परिवर्तन आवश्यक किया जाए अथवा प्रोजेक्ट ड्यूटी कार्य परिवर्तित कर दिए जाने चाहिए.

22. रेल अधिकारियों के लिए बंगला बनाने की प्रथा को अविश्वस्य बंद किया जाना चाहिए और उक्त जगह पर मल्टीस्टोरी बििल्डिंग बनाई जानी चाहिए. इससे कीमती जमीन का अनावश्यक दुरुपयोग होने से बचा जा सकेगा और रख-रखाव कार्य में काफी खर्च की भी बचत हो जाएगी. साथ ही कम्प्यूटी हॉल भी मल्टीस्टोरी बनाए जाएं और उन्हें रेलवे के बाहर के लोगों को भी किराया लेकर उपलब्ध करवाया जाए.

23. रेलवे के अंतर्गत यदि स्कूल/कॉलेज चलाए जाने हैं, तो इन्हें तुरंत सीबीएसई बोर्ड के अधीन लाया जाए और उसके अनुरूप नए स्कूल/कॉलेजों का निर्माण करवाया जाए तथा यूपीएससी के अधीन शिक्षकों की आरक्षण रहित नियुक्ति करवाते हुए सभी को गुणवत्तापूर्ण शिक्षा सुनिश्चित करवाई जाए. ट्यूशन फी केवल उच्च शिक्षा के लिए ही दी जाए. रेलवे परिवार के बाहर के बच्चों/युवाओं का नामांकन उक्त स्कूल/कॉलेज में देकर वास्तविक फी ली जाए. इस तरह रेलवे द्वारा राष्ट्र के सामाजिक एवं शैक्षिक विकास में महत्वपूर्ण योगदान दिया जा सकता है.

24. ट्रैकमैन या खलासी के पद पर नियुक्ति 10वीं से अधिक पास युवाओं को न देकर उनकी जगह सामान्य ग्रामीण एवं पिछड़े/गरीब परिवेश से आने वाले युवाओं को मौका दिए जाए, जो वास्तव में रेलवे ट्रैक के लिए निर्धारित शारीरिक मेहनत का कार्य कर सकें. वैकेंसी के लिए निर्गत योग्यता में यह लिखा जाए कि 8 घंटे कड़ी शारीरिक मेहनत करने की योग्यता यह पद

कार्य है. क्योंकि अज्ञानतावश अधिकांश पढ़े-लिखे और उच्च शिक्षित युवा इन पदों पर नौकरी तो ज्वाइन कर लेते हैं, लेकिन वे इसके अनुरूप ड्यूटी और शारीरिक मेहनत नहीं कर पाते हैं. इस तरह रेलवे की संरक्षा-सुरक्षा प्रभावित हो रही है. यदि सुपरवाइजर या मेट इन पर निर्धारित कार्य करने का दबाव डालते हैं, तो ये एकजुट होकर उसके खिलाफ मोर्चा निकालते हैं, मारने का प्रयास या धमकी देते हैं. इसके उदाहरण स्वरूप हाल ही में सोनपुर मंडल, पूर्व मध्य रेलवे में सहायक अभियंता और पीडब्ल्यूआई के साथ ऐसे ही एक मामले में ऐसे ही लोगों द्वारा हाथापाई की गई है. इन पढ़े-लिखे लोगों से रेलवे का ट्रैक मेंटेंस कार्य नहीं हो रहा है, जबकि ऐसा भी देखा जा रहा है कि प्रतिमाह ड्यूटी नहीं करने के बदले या हल्की ड्यूटी मिलने की एवज में मोटी राशियों का लेनदेन हो रहा है.

25. पी-वे मिस्ट्री और पर्यवेक्षक के पदों को पुनः बहाल करने की अत्यंत आवश्यकता है. इन पदों पर सीधी नियुक्ति को भले ही प्रतिबंधित कर दिया जाए, परंतु ट्रैकमैन से विभागीय (डिपार्टमेंटल) क्रमबद्ध पदोन्नति के साथ इन पदों को भरा जाए, ताकि उनके अनुभव का उपयोग ट्रैक के प्रचलित रख-रखाव और संरक्षा एवं सुरक्षा में किया जा सके. यह पद रेल संरक्षा और सुरक्षा के लिए अत्यंत जरूरी हैं. इन पदों को समाप्त करने के आदेश के बाद ट्रैक का रख-रखाव कार्य बहुत बुरी तरह से प्रभावित हो रहा है, जिसका भविष्य में में बहुत घातक परिणाम ट्रेन दुर्घटनाओं में बढ़ोत्तरी के रूप में सामने आएगा.

26. सभी रेल कर्मचारियों और अधिकारियों को पीरियॉडिकल ट्रेनिंग कोर्सेस आवश्यक रूप से करए जाने को सुनिश्चित और अनिवार्य बनाया जाए, ताकि वर्तमान नियम और कार्य-प्रणाली का बेहतर उपयोग रेल में हो सके.

-प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

दूसरे विभागों के मोहताज होकर रह गए हैं ट्रेन परिचालन में ट्रैफिक...

पेज 1 से आगे... तरह सही समय पर चला करती थीं. रेलवे बोर्ड के एक वरिष्ठ ट्रैफिक अधिकारी ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि पुरानी फाइलें निकालकर यह देखा जा रहा है कि आपातकाल के दौरान ट्रेने किस तरह सही समय पर चल रही थीं. इस विषय में गहन अध्ययन किया जा रहा है. अधिकारी ने बताया कि रिकार्ड्स से यह पता चला है कि उस समय करीब 90 प्रतिशत ट्रेने अपने निर्धारित समय पर चला करती थीं. रेलवे बोर्ड के हमारे सूत्रों का कहना है कि पीएमओ और प्रधानमंत्री के सही समय पर चलने वाली ट्रेनों की संख्या लगातार घटने पर सवाल उठाए जाने के बाद अब रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा प्रति दिन समय पर चलने वाली ट्रेनों का हिसाब लिया जा रहा है. रेलवे बोर्ड के अधिकारियों का कहना है कि सुरेश प्रभु ऐसे पहले मंत्री हैं, जो प्रतिदिन ट्रेनों का हिसाब मांग रहे हैं.

उल्लेखनीय है कि अभी 11 मार्च को ही मंत्रि ट्रैफिक अजय शुक्ला ने सभी जोनल रेलों को एक पत्र लिखकर गलत पंक्चरालिटी फीड करने पर कड़े दंड का प्रावधान किया है. उन्होंने अपने इस पत्र के माध्यम से सभी जोनल रेलों के सम्बंधित ट्रैफिक अधिकारियों को यह आदेश दिया था कि गलत पंक्चरालिटी फीड करना और बताया जाना तुरंत बंद किया जाए. यह लिखित आदेश (रे.बो. पत्र संख्या 2015/कोचिंग/25/2) सभी जोनल रेलों के मुख्य यात्री यातायात प्रबंधकों (सीपीटीएम) को जारी किया गया है.

उपरोक्त आदेश में मंत्रि ट्रैफिक ने स्पष्ट रूप से कहा है कि गलत पंक्चरालिटी फीड करने पर क्रमशः सहायक परिचालन प्रबंधक (एओएम/कोचिंग), मंडल परिचालन प्रबंधक (डीओएम/कोचिंग), वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (सीनियर डीओएम) और

सीपीटीएम की जिम्मेदारी तुरंत सुनिश्चित की जानी चाहिए. इसके साथ ही इस आदेश में यह भी कहा गया था कि उपरोक्त के लिए दोषी पाए जाने पर दंड स्वरूप संबंधित अधिकारी को तुरंत निलंबित करके उसका इंटर रेलवे ट्रांसफर किया जाना चाहिए. मंत्रि ट्रैफिक के इस कड़े आदेश के करीब एक महीने बाद भी यह संभव नहीं हो पाया है कि यात्री और मालगाड़ियों की सही पंक्चरालिटी सुनिश्चित की जा सके तथा जोनल रेलों के असली ऑपरेटिंग रेशियो का भी अब तक पता नहीं चल पा रहा है.

मंत्रि ट्रैफिक के इस पत्र के बाद यह तो स्पष्ट हो गया है कि अब तक ट्रेनों की लेट-लतीफी अथवा पंक्चरालिटी के गलत आंकड़े फीड किए जा रहे थे, जिससे बोगस ऑपरेटिंग रेशियो को दर्शाया जा सके. बताते हैं कि ऐसा सेंट्रल कोचिंग ऑपरेशंस इफमेंस सिस्टम में मैनुअली गलत जानकारी और फर्जी आंकड़े फीड करके किया जा रहा था. परंतु रेलवे बोर्ड के अधिकारियों का कहना है कि अब डाटा फीड करने की गड़बड़ी में कमी आई है. प्राप्त जानकारी के अनुसार मार्च 2014 में यात्री गाड़ियों की पंक्चरालिटी 84.43 प्रतिशत थी, जबकि यही मार्च 2015 में जटकर 79 प्रतिशत पर आ गई है. वहीं उत्तर रेलवे की पंक्चरालिटी 82 प्रतिशत से गिरकर 60 प्रतिशत पर आ गई है. बताते हैं कि इस आंकड़े में अभी और भी गिरावट आ सकती है.

रेलवे बोर्ड के कुछ अधिकारी ट्रेनों की पंक्चरालिटी में आई इस गिरावट का ठीकरा विभिन्न उपकरणों में आई खराबी और इलेक्ट्रिकल, एस्पॉण्टी एल इंजीनियरिंग विभाग की कथित गलत रिपोर्टिंग के सिर फोड़ रहे हैं. उनका कहना है कि यह विभाग उनके



रेल मंत्रालय, रेल भवन में आयोजित एक समारोह में मंगलवार, 24 मार्च को आईआरसीटीसी यूनियन बैंक रूपे प्रीपेड कार्ड जारी करते हुए रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु. इस अवसर पर उनके साथ मंच पर हैं रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड श्री ए. क. मित्तल, मंत्रि ट्रैफिक, रेलवे बोर्ड श्री अजय शुक्ला, आईआरसीटीसी के चेयरमैन एवं मैनेजिंग डायरेक्टर डॉ. ए. के. मनोका, कांकोर के चेयरमैन एवं मैनेजिंग डायरेक्टर श्री अनिल कुमार गुप्ता एवं अन्य अधिकारियों.

उपकरणों में आई खराबी की घटनाओं का सही विवरण नहीं देते हैं. परंतु अब ऐसा नहीं होने पाया, क्योंकि अब इनकी मॉनिटरिंग की जा रही है. हालांकि बताते हैं कि संकेत एवं दूरसंचार विभाग (एसएंडटी) ने कुछ साल पहले ट्रेनों की पंक्चरालिटी को दर्ज करने के लिए डाटा लॉगर सिस्टम का सफल परीक्षण किया था. इससे रनिंग ट्रेनों की सही स्थिति सिस्टम में स्वतः ही दर्ज हो जाती है. यह सिस्टम फिलहाल कुछ मंडलों में काम कर रहा है, मगर चूँकि रेलवे बोर्ड में तैनात तत्कालीन अधिकारियों ने तब इस सिस्टम की बहुत ज्यादा लागत बताकर इसे रिजेक्ट कर दिया था, जिससे यह पूरी भारतीय रेल में नहीं लगाया जा सका है.

कई वरिष्ठ रेल अधिकारियों का बहुत पहले से यह मानना रहा है, और यह बात हर रेल दुर्घटना के बाद सही साबित होती रही है, कि भारतीय रेल का बंटोधार इसके विभागवाद ने किया है. उनका कहना है कि अब

जब ट्रेन परिचालन का विशेष प्रशिक्षण प्राप्त ट्रैफिक अधिकारियों को ही दरकिनार करके हमेशा आंकड़ेबाजी में उलझे रहने वाले एकाउंट्स अधिकारियों, फाइलों में मीनमेथ निकालते बाबूगिरी करने वाले कार्मिक अधिकारियों, फर्जी खरीद-फरोख्त में लगे रहने वाले बंधार अधिकारियों और हमेशा संकेत एवं दूरसंचार के बारीक तारों में उलझे रहने वाले एसएंडटी अधिकारियों को डीआरएम और जीएम बनाया जाएगा, तो ट्रेनों को कैसे सही समय पर चलाया जा सकता है? इन अधिकारियों का कहना है कि ट्रैफिक अधिकारी आज इसलिए अवसादग्रस्त और हीनभावना का शिकार हो रहे हैं, क्योंकि आज उनका एक भी जीएम नहीं है. उनका मंत्रि एव एडवाक पर चल रहा है, जिससे अन्य सभी विभाग उन पर हावी हो गए हैं. अब ट्रेन परिचालन में ट्रैफिक अधिकारियों के निर्णय दूसरे विभागों के मोहताज होकर रह गए हैं.

यातायात सुधार समिति ने सौंपी रिपोर्ट...

पेज 1 से आगे... के दौरान और वर्ष 2018-19 की दीर्घावधि के लिए यातायात को बेहतर बनाने की कार्य-योजना सुझाने के लिए 13 फरवरी 2015 को श्री मोहम्मद जमशेद, एएम (सोएड आईएसए) की अध्यक्षता में एक उच्च-स्तरीय समिति का गठन किया था. इस समिति में बतौर सदस्य श्री रिकेश रॉय, सीएफटीएम/पू.त.रे., श्री सरला बालागोपाल, सीसीएम/द.रे., श्री प्रभाकर प्रणय, सीपीटीएम/प.रे., श्री मुकुल जैन, सीपीटीएम/द.पू.रे., श्री एच. डी. गुजरती, निदेशक/डीएफसी, श्री ए. के. गुप्ता, एमडी/कांकोर और श्री वी. शंकर, सीएफटीएम/द.रे., सदस्य, सचिव जैसे वरिष्ठ ट्रैफिक अधिकारियों को शामिल किया गया था. समिति के उद्देश्यों में वर्ष 2010-11 से 2014-15 तक यात्री एवं मालभंडे की वृद्धि की समीक्षा करना एवं इस अवधि के दौरान उच्चतर लक्ष्यों को हासिल करने में आने वाली बाधाओं को दूर करने के उपाय सुझाना था. क्षमता-विस्तार में आने वाली उन बाधाओं की पहचान करना, जिन्हें चालू वित्तवर्ष 2015-16 की अत्यावधि के दौरान भी वर्ष 2018-19 की दीर्घावधि तक दूर किया जा सकता है. यातायात वृद्धि को अत्यावधि में 15त एवं दीर्घावधि में बढ़ाने के लिए नए उपाय सुझाना था. वर्ष 2015-16 के दौरान यातायात को बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय रेलों द्वारा क्रियान्वित की गई कार्य-योजना का संक्षिप्त विवरण तैयार करने के साथ ही समिति को उच्चतर मालभाड़ा एवं यात्री यातायात आउटपुट हासिल करने के लिए सुझाव देना था, जिन पर रेलवे बोर्ड अमल करे, जो समिति द्वारा नीतिगत परिवर्तनों के संबंध में दिग्ग ग हैं.

इस समिति ने अपनी रिपोर्ट अपने गठन के छह हफ्तों में देनी थी. समिति के अध्यक्ष श्री. जमशेद ने 27 मार्च 2015 को अपनी रिपोर्ट रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु को सौंप दी. समिति ने विगत चार दशकों विशेषकर पिछले पाँच वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे पर यात्री एवं मालभाड़ा की वृद्धि में आने वाली अनेक बाधाओं की बड़े पैमाने पर पहचान की गई. यह देखने में आया कि पिछले 5 वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे पर मूल मालभाड़ा लदान में वृद्धि का स्तर 4त रहा. पिछले पाँच वर्षों में भारतीय रेलवे पर पीओएसए क्षेत्र को छोड़कर रेल यात्रियों की संख्या में कमी देखी गई. भारतीय रेलवे का विकास भारत के सकल घरेलू उत्पाद के विकास के साथ गति-साम्य नहीं रख पाया.

समिति ने भारतीय रेल के विकास पर पड़ने वाले सभी कारकों का अध्ययन किया है. इनमें ढाँचागत विकास, क्षमता-विस्तार, व्यस्ततम रेलमार्गों पर क्षमता का चरम उपयोग आदि शामिल हैं. इनमें ऐसी बाधाओं की भी पहचान की गई, जिन पर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है. इनमें अतिम चरण में पहुँचने वे परिशोचनीय शामिल हैं, जो यातायात की गति बढ़ाने की दृष्टि से जरूरी हैं, जैसे ङ्क यातायात सुविधा का

दोहरीकरण तथा सिगनल एवं विद्युतीकरण शामिल है. समिति ने उन महत्वपूर्ण क्षेत्रों की ओर भी ध्यान दिया है, जो कोयला, लौह-अयस्क, इस्पात, उर्वरक, खाद्यान्न, पीओएल एवं सीमेंट जैसी चुनिंदा वस्तुओं के यातायात की भारी माँग से संबंधित हैं.

समिति ने कोयला, लौह-अयस्क एवं कटेन्स के यातायात की भारी माँग को पूरा करने का भी मूल्यांकन किया है. रेलवे को गतिशील रखने के लिए ऐसी बड़ी माप में मालभाड़ा लदान उपलब्ध कराकर आय क्षेत्रों की माँगों को भी पूरा किया जाएगा. समिति ने अगले 4 वर्षों के दौरान 9 से 15त के विकास का आकलन किया है. समिति का निष्कर्ष है कि विकास की तीव्रतम गति डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के पूरा हो जाने पर ही संभव हो पाएगी. बाद की अवधि में अन्य क्षमता-विस्तार के कार्य पूरे किए जाएंगे. चल-स्टॉक और आधारभूत ढाँचे के अंतर्गत किए जाने वाले प्रणालीगत सुधारों पर ध्यान दिया जाएगा. टर्मिनलों की क्षमता को बढ़ाया जाएगा. वैकल्पिक मार्गों के उपयोग को युक्तिसंगत बनाया जाएगा. वेगन क्षमता योजना को लचीला बनाए जाने की आवश्यकता है. निजी मालभाड़ा टर्मिनलों का उदय हो चुका है और एमटी फ्लो डायरेक्शन को और प्रोत्साहित करने के लिए दर-संरचना को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है. समिति ने भारतीय रेल के यात्री यातायात पर भी अपना ध्यान केन्द्रित किया है. उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय लघुमापी यात्रियों की संख्या में कमी आई है. ऐसे क्षेत्रों की पहचान की गई है, जहाँ किरायों को तर्कसंगत बनाए जाने की आवश्यकता है. लंबी दूरी के आरक्षित श्रेणी के यातायात में बढ़ोतरी देखी गई है. इसे अगले तीन वर्षों में दोगुना किया जाना है. पूर्ण क्षमता के साथ रेलगाड़ियों का चालन, डीईएमयू एवं एमईएमयू रेलगाड़ियों को शामिल करना. सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में घटने-बढ़ने वाली किरायें प्रणाली तथा रेलगाड़ियों के समय में परिवर्तन एवं उनके अनुरक्षण से जुड़े बिन्दुओं पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है.

समिति ने भारतीय रेलवे की परिचालन एवं संरक्षण जहाजों के लिए उपग्रह के इस्तेमाल का परामर्श दिया है. समिति ने उन क्षेत्रीय रेलों के लिए विशेष कार्य-योजना का परामर्श दिया है, जिन्हें वर्ष 2015-16 के दौरान विभिन्न कार्यों को पूरा करने के लिए लक्ष्य प्रदान किए हैं. समिति ने अपनी रिपोर्ट में उन नीतियों का भी जिक्र किया है, जिनकी समीक्षा कर उनमें सुधार किए जाने की आवश्यकता है. यह रिपोर्ट भारतीय रेल द्वारा स्वीकृत और क्रियान्वित किए जाने के लिए प्रस्तुत की गई है. रेलमंत्री श्री प्रभु ने रेल यातायात की वृद्धि को प्रभावित करने वाले कारकों की पहचान करके एवं कार्य-योजना सुझाने के लिए गठित की गई समिति द्वारा निर्धारित समय पर काम करके अपनी रिपोर्ट सौंप पर समिति के सभी सदस्यों की सराहना की है.



रेल मंत्रालय, रेल भवन में शुक्रवार, 13 मार्च को रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु से मुलाकात करते हुए सुप्रसिद्ध उद्योगपति श्री रतन टाटा. श्री रतन टाटा को रेलवे की कार्यकल्प समिति का चेयरमैन बनाया गया है.

देवरॉय समिति की सिफारिशों का विरोध...

पेज 1 से आगे... न देश हित में है, न रेल हित में है, और न ही रेल कर्मचारियों और न देश की सर्वसामान्य जनता के हित में है.

नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के महामंत्री एम. राधवेया ने भी ऐसे ही विचार व्यक्त किए हैं. उनका कहना है कि भारतीय रेल को निजीकरण की तरफ ढुकेलने वाली किसी भी रिपोर्ट का कड़ा विरोध किया जाएगा. उधर ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन ने हरिद्वार में चल रही अपनी दो दिवसीय केंद्रीय कार्यकारिणी और जनरल कारोसिल की संयुक्त बैठक में सर्वसम्मति से देवरॉय कमेटी की अंतरिम रिपोर्ट में की गई दिग्भ्रमित, अत्यावहारिक, पक्षपाती, असंगत और काल्पनिक सिफारिशों को सिरे से नकार देने का निर्णय लिया है. जबकि फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) के अध्यक्ष आर. एन. सिंह का कहना है कि चूँकि यह रिपोर्ट अभी कल ही उभई मिली है और उन्होंने इसकी प्रतियाँ अपने सभी वरिष्ठ पदाधिकारियों को पढ़ने के लिए दी हैं. मैं भी इसे पढ़ रहा हूँ. इसके बाद ही इस बारे में कुछ ठोस कहा जा सकेगा, मगर यह तो तय है कि ऐसी कुटिल सिफारिशों को कोई भी स्वीकार नहीं करेगा.

इधर मध्य रेलवे की मान्यताप्राप्त एनआरएमयू के महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर ने कहा कि देवरॉय कमेटी ने पूरी तरह से रेलवे का निजीकरण करने का प्लान सौंपा है, जो कि भारतीय रेल के साढ़े तरह लाख रेल कर्मचारियों को कभी मान्य नहीं हो सकता है. उन्होंने कहा कि हमारी यूनियन ने इसका पुरजोर विरोध करने की तैयारी कर ली है. यही स्थिति सीआरएमएस और पश्चिम रेलवे की डब्ल्यूआरईयू, डब्ल्यूआरएमएस सहित सभी जोनल रेलों के मान्यताप्राप्त रेल संगठनों की भी है, जो देवरॉय समिति की ऐसी काल्पनिक और अव्यवहारिक सिफारिशों को देखकर अत्यंत आक्रोश में आ गए हैं.

अरुणेंद्र कुमार उर्फ 'कांतारू' से आज भी प्रताड़ित हो रहे हैं कई रेलकर्म

पूर्व चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) अरुणेंद्र कुमार का कार्यकाल और उनकी पिपकड बीवी के कारनामों भारतीय रेल के इतिहास में एक काले अध्याय के रूप में हमेशा याद किए जाएंगे। हालांकि सेवानिवृत्ति के बाद 'रेलवे समाचार' ने अरुणेंद्र कुमार और उनकी बदमिजाज बीवी की हरकतों को कवर करना और इस बीच उनके कई कारनामों को प्रकाशित करना उचित नहीं समझा, मगर उनके कारनामों हैं कि थमने का नाम ही नहीं ले रहे हैं। स्थिति यह हो गई है कि अब तो रेलकर्मों और कुछ अधिकारियों खुद ही उनकी तमाम हरकतों के बारे में खुलकर बता रहे हैं और कुछ तो सीधे लिखकर भेज रहे हैं। ऐसी ही उनकी कुछ ताजा हरकतें लिखकर आई हैं, और उनमें यह भी आग्रह किया गया है कि रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए इन खबरों को 'रेलवे समाचार' में जरूर प्रकाशित किया जाए।

रेलकर्मियों ने लिखा है कि सेवानिवृत्ति के तीन महीने बाद भी हद-दरजे के बेशर्म यह दोनों मियां-बीवी आज भी कुछ चतुर्थ श्रेणी रेल कर्मचारियों को प्रताड़ित कर रहे हैं। उनकी यह प्रताड़ना किसी 'सैडिस्ट' मानसिकता से कम नहीं है, क्योंकि यह उस रेल कर्मचारी को प्रताड़ित करवा रहे हैं, और उसे ही आज भी अपने एस. पी. मार्ग स्थित पुनर्वासित आवास पर बेगार करने के लिए भेजे जाने की जिद कर रहे हैं, जो उसीड़न और प्रताड़ना के चलते उनके सीआरबी बंगले से भाग खड़ा हुआ था। उन्होंने लिखा है कि हर दिन ड्यूटी के लिए मंडल कार्यालय का चक्र काटने के बावजूद पिछले करीब एक महीने से दिल्ली मंडल के सीनियर डीएमई इस रेलकर्मियों को ड्यूटी पर नहीं ले रहे हैं, और उन्होंने ऐसा ही आदेश इस सीनियर डीएमई को दे रखा है, इसीलिए सीनियर डीएमई उक्त कर्मचारी से बार-बार यही कह रहे हैं कि जब तक वह अरुणेंद्र कुमार के आवास पर पुनः हमाली करने नहीं जाएगा, तब तक उसे ड्यूटी पर नहीं लिया जाएगा। अब एक महिना होने के बाद सीनियर डीएमई ने इस कर्मचारी से कहा है कि वह अपनी छुट्टी भरकर दे दे, यानि बिना किसी मतलब के इस कर्मचारी को अपनी कामगती छुट्टियां गंवानी पड़ रही हैं। जबकि जितने समय इसने अरुणेंद्र कुमार के बंगले पर काम किया था, उतने समय में इसे एक भी छुट्टी नहीं मिली थी। आश्चर्य इस बात का है कि यह सब रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड की नाक के नीचे खुलेआम हो रहा है।

'रेलवे समाचार' ने जब इन रेलकर्मियों से पूछताछ की, तो इनका कहना था कि उन्हें इस बात की खुशी हो रही है और यह देखकर और भी अच्छा लगा कि 'रेलवे समाचार' आज भी उन अधिकारियों के बारे में जानने के लिए इच्छुक है, जो वास्तव में रेलकर्मियों को सता रहे हैं। उन्होंने अपनी पहचान उजागर न करने की शर्त पर कहा कि दरअसल हमें भी अच्छा नहीं लग रहा है कि हम अपनी पहचान छुपाकर 'रेलवे समाचार' को अपने संघर्ष का माध्यम बनाएं, मगर यहाँ तो स्थिति यह है कि अपने ही अधिकारी अपने मातहतों का दूसरों के कहने पर उसीड़न कर रहे हैं। इसलिए हमें हमारी पहचान छुपाना मजबूरी है।

- रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड की नाक के नीचे हो रहा है रेलकर्मियों का शोषण
- एडीआरएम एवं सीनियर डीएमई/दिल्ली कर रहे हैं 'कांतारू' के आदेशों का पालन
- आज भी अरुणेंद्र कुमार की ड्यूटी बजा रहे अधिकारियों को दंडित किया जाना चाहिए



उनका कहना है कि क्या करें साहब, पूरा सिस्टम लाचार है और इन अधिकारियों ने इसे अपंग बनाने में कोई कसर नहीं छोड़ी है।

उन्होंने बताया कि आज की अपडेट ये है कि रंजीत नाम का एक चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी है, जिसे कांताबाई ने कई मारापीटा है, उसको और बंगले पर काम (बेगार) करने वाले अन्य सभी रेल कर्मचारियों को कभी रिवार की कोई छुट्टी नहीं दी जाती थी। इसी रंजीत को अब जबरदस्ती दिल्ली से बाहर ट्रांसफर की धमकी दी जा रही है और उसे तब तक ड्यूटी पर नहीं लिया जा रहा है, जब तक वह अरुणेंद्र कुमार के घर पर काम करने न जाए। उन्होंने बताया कि आज अरुणेंद्र कुमार के सेवानिवृत्त होने के तीन महीने बाद भी चापलूसी का ये आलम है कि वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता (सीनियर डीएमई) इस कर्मचारी के साथ जबरदस्ती करने में कोई कसर नहीं छोड़ रहे हैं। जबकि एस. पी. मार्ग कॉलोनी में अरुणेंद्र कुमार के घर पर अब भी एक यांत्रिक विभाग का कर्मचारी काम कर रहा है और रंजीत नाम के पुराने कर्मचारी के साथ भी यही जबरदस्ती की जा रही है कि वह भी इनके घर पर जाकर चाकरी करे।

दिल्ली मंडल में इंजीनियरिंग कैडर के एक अपर मंडल रेल प्रबंधक हैं, ऐसा लगता है कि इनके पास करने के लिए रेल का कोई काम ही नहीं है, क्योंकि इनकी उपस्थिति ही नहीं, बल्कि एस. पी. मार्ग के अरुणेंद्र कुमार के आवास के बाहर मंडल के चपरासियों को भी इन्होंने तैनात कर रखा है। इन दो अधिकारियों के अलावा एक जनाब दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के प्रोटोकॉल अधिकारी हैं, जिन्होंने न जाने कब आखिरी बार रेल का काम किया होगा। इस तथ्याकथित प्रोटोकॉल अधिकारी को अरुणेंद्र कुमार से इतना लगाव है कि आज भी यह उनके आवास पर उड़ा हुआ है। प्राप्त जानकारी के अनुसार यह कथित प्रोटोकॉल अधिकारी अब भी अरुणेंद्र कुमार के घर पर ही काम करता है और उनके दरवाजे पर ही हमेशा खड़ा रहता है।

एक आह सी भरोते हुए कर्मचारियों ने लिखा है कि हे ईश्वर, कोई तो इसे याद दिलाओ कि भारतीय रेल इसको तनखाह देती है, अरुणेंद्र कुमार नहीं। खबर ये भी मिली है कि इनके सीआरबी आवास खाली करने के वक्त बाहर (बिलासपुर) से भी कई स्टाफ ड्यूटी लेकर इनके घर पर काम करने आए थे। क्या ये सही है कि कर्मचारियों को टीए तो रेल से दिया जा रहा है, मगर वह अरुणेंद्र कुमार के घर पर उनका निजी काम कर रहा है। वह भी तब, जब

कि यह कदाचारी तीन महीने पहले सेवानिवृत्त हो चुका है?

अब यह भी खबर है कि क्योंकि एक इंजीनियरिंग विभाग का कर्मचारी, जो इनके घर से भाग गया था, को नौकरी में प्रेशान करने की तैयारी अरुणेंद्र कुमार की ओर से हो रही है, क्योंकि अब जब थोड़ा वक्त बीत गया है, तो यह सोच कर कि अब इनके ऊपर किसी को शक नहीं होगा। इन तमाम कारनामों को देखकर यही लगता है कि भारतीय रेल कोई तो अरुणेंद्र कुमार और उनकी कांताबाई से बचाए। इन कर्मचारियों ने यह भी लिखा है कि यकीन मानें, भारतीय रेल के लिए 'रेलवे समाचार' की जो लड़ाई है, उसके लिए हम सब भी इसके साथ हैं, और इस मुहिम में हम भी इसके भागीदार हैं।

कर्मचारियों ने अग्रे लिखा है कि 'रेलवे समाचार' सिर्फ एक समाचार पत्रिका ही नहीं है, बल्कि यह रेलकर्मियों के लिए एक उम्मीद की किरण और अपनी बात कहने का एक मजबूत प्लेटफॉर्म भी है। उन्होंने लिखा है कि मिली जानकारी के अनुसार आज भी अरुणेंद्र कुमार के घर पर कुछ भी नहीं बदला है। एक यांत्रिक कर्मचारी, जो कि इनके घर से भाग गया था, पता चला है कि पहले इस कर्मचारी के घर खोजबीन करने के लिए आदमी भेजे जा रहे थे और अब जब वह नौकरी में लौटा है, तो उससे जबरदस्ती की जा रही है कि वो फिर से इस पागल, सनकी और बदमिजाज दंपति के घर पर जा के काम करे। मना करने पर ट्रांसफर की धमकियां दी जा रही हैं। क्या भारतीय रेल आज भी अरुणेंद्र कुमार की जागीर है?

इनके सेवानिवृत्त होने से अब तक तक्रुरीबन तीन महीने बाद भी इस पूर्व कदाचारी अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड के कारनामों में कोई कमी नहीं आ रही है। इसके आवास पर काम (बेगार) करने के लिए इन तीन महीनों के दरम्यान भेजे गए कम से कम 20 से 25 कर्मचारी भाग चुके हैं। जबकि आज भी एक इंजीनियरिंग और एक यांत्रिक विभाग के दो अधिकारी अरुणेंद्र कुमार की चापलूसी में लगे हुए हैं। इनके अलावा इसके आवास पर आज प्रोटोकॉल अधिकारी की क्या आवश्यकता रह गई है? वह आज भी रेलवे का कामकाज छोड़कर दिन भर व्यक्त इसके आवास के बाहर खड़े रहकर सिर्फ इस महा-बेशर्म दंपति के कामकाज में लगा रहता है? इन अधिकारियों से जवाब तलब किया जाना चाहिए। इन कर्मचारियों का कहना है कि या तो इन अधिकारियों को कोई मजबूरी है, या फिर यह अधिकारी चापलूसी और बंधुआ मजदूरी करने के इच्छुक

हैं। उन्होंने लिखा है कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक एवं सैक्रेटरी से इस बाबत पूछताछ होनी चाहिए कि क्यों वे अपने प्रोटोकॉल अधिकारी को मुक्त रखकर उससे आज भी अरुणेंद्र कुमार के घर पर काम करा रहे हैं? अथवा अगर यह अधिकारी अपनी मर्जी से वहाँ जा रहा है, तो उसे तुरंत औपचारिक चेतानवी दी जानी चाहिए और रेलवे का कोई काम न करने के लिए पिछले तीन महीने के वेतन की रिकवरी उससे की जानी चाहिए। कर्मचारियों ने पूछा है कि क्या भारतीय रेल इतनी कमजोर हो गई है कि एक महा-कदाचारी पूर्व अध्यक्ष अब भी अपनी मनमानी करता रहे और समस्त रेल प्रशासन तमाशा देखा रहे?

अंत में उन्होंने कहा है कि इस प्रश्न का जवाब अब रेलमंत्री और वर्तमान अध्यक्ष महोदय, रेलवे बोर्ड को भी सोचना चाहिए, क्योंकि रेल प्रशासन की बागडोर आज इनके हाथों में है। उनका यह भी कहना है कि जब तक अरुणेंद्र कुमार कार्यरत (जिंदा) थे, तब तक तो अधिकारियों और कर्मचारियों की पजबूरी थी, लेकिन कम से कम अब तो रेलवे को इस बेशर्म दंपति से मुक्ति पा जाना चाहिए और इनको भारतीय रेल के एक काले अध्याय के रूप में दर्ज कर दिया जाना चाहिए। उन्होंने आगे लिखा है कि 'इस प्रकरण के प्रकाशित होने के बाद निरसिंह यांत्रिक एवं इंजीनियरिंग के वे अधिकारी सचेत हो जाएंगे और इस प्रोटोकॉल अधिकारी की भी खबर ली जायेगी, इससे अंततः अरुणेंद्र कुमार की रेल में कड़ियों खत्म हो जाएंगी।' ईश्वर उनके इस भरोसे को कायम रखे।

इति शुभम्

प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

आजीवन सदस्यता 3000 रु.,
संरक्षक सदस्यता 5000 रु.,
कृपया चेक/डीडी 'सोहम पब्लिकेशन' के नाम निम्नलिखित संपादकीय कार्यालय के पते पर भेजें।

परिपूर्ण रेलवे समाचार
हमारे कांटेक्ट, कर्मियों का कंबो

संपादकीय कार्यालय
रूप नं. 105, डॉक्टर हाउस,
पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास,
कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र)
मोबाइल नं. : 9869256875

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

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 094508 80000
- भुसावल : शोख सत्तार ☎ 093706 15244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
- बड़ोदरा : विजय नायर ☎ 098240 16464

कानूनी सलाहकार
एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण, एड. प्रकाश ताहिलरामानी,
मुंबई, एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली, एड. बी. एच. वास्वानी,
भोपाल, एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.
किसी भी प्रकार के कानूनी विवाद का
न्यायिक क्षेत्र कल्याण होगा।

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



नई दिल्ली में सोमवार, 16 मार्च को अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस-2015 के अवसर पर इंडियन रेलवे मेंडिलक सर्विस द्वारा आयोजित 'फ्री हेल्थ कैम्प' में अपने स्वास्थ्य की जांच कराने के लिए बड़ी संख्या में उपस्थित हुई रेलवे की महिला कर्मचारी।