

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

वर्ष - 13 अंक - 313

कल्याण (मुंबई), 16 से 31 मई 2015

पेज-8 मूल्य 5 रु.

रेलवे के निजीकरण की आशांका अपने मन से निकाल दें रेलकर्मी : रतन टाटा

दिल्ली : टाटा समूह के पूर्व चेयरमैन रतन टाटा की अगुवाई में रेलवे के कार्यालयों का काम शुरू हो गया है। रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा गठित की गई कार्यालय कार्यसिल की पहली बैठक 14 मई को रेल भवन में संपन्न हुई। इस बैठक में पहला निर्णय यह लिया गया है सर्वप्रथम विकसित देशों के रेल-डटा का अध्ययन किया जाए और उसके अनुरूप भारतीय रेल का कार्यालय करने पर ध्यान दिया जाए। बैठक में चीन, जापान, अमेरिका और मलेशिया जैसे देशों के रेल-डटा का अध्ययन कर 15 दिनों में इसकी रिपोर्ट प्रस्तुत करने को कहा है।

बैठक में रतन टाटा ने कहा गया कि वह रेलवे के वर्तमान ढांचे में कोई छेड़छाड़ नहीं करना चाहेंगे, बल्कि इसी मानव-संसाधन के जरिए इसके कार्यालय की कोशिश अवश्य करना चाहेंगे। उन्होंने कहा कि अब यह आवश्यक हो गया है कि रेलवे के इतने बड़े स्टाफ को प्रशिक्षित करके उसका मनोबल बढ़ाया जाए और रेलवे

रतन टाटा की अध्यक्षता वाली कार्यालय परिषद की पहली बैठक संपन्न



रेल भवन में 'कार्यालय परिषद' की बैठक के बाद बाएं से ईडी/आईआर श्रीमती रागिनी येचुरी, ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल, रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा, रेलमंत्री सुरेश प्रभु, कार्यालय परिषद के अध्यक्ष रतन टाटा, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेंस के महामंत्री एम. राघवैया, वित्तयुक्त/रेलवेज श्रीमती राजलक्ष्मी रविकुमार और मंत्री इलेक्ट्रिकल नवीन टंडन।

को पटरी पर लाने की रूपरेखा तैयार की जाए।

बैठक में भारतीय रेल के कार्यालय का काम किस तरह शुरू किया जाए, इसके लिए सर्वप्रथम उपरोक्त छह देशों के रेलवे ढांचों का अध्ययन करने का निर्णय लिया गया है। बैठक में रेलमंत्री सुरेश प्रभु, रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा सहित कार्यसिल के अन्य सदस्यों में ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेंस के महामंत्री एम. राघवैया, रेलवे बोर्ड की ईडी/आईआर श्रीमती रागिनी येचुरी और कार्यसिल के सचिव मधुकर सिन्हा और बोर्ड के सभी मंत्री उपस्थित थे। बैठक की अध्यक्षता रतन टाटा ने की।

बैठक में यात्री सुविधाएं बढ़ाने पर चर्चा हुई। चर्चा का मुख्य रूप से टेक्नोलॉजी और इनोवेशन बढ़ाने पर केंद्रित रहा। निजी निवेश बढ़ाने और नेटवर्क के विस्तार पर भी चर्चा हुई। रतन टाटा ने शेष पेज 7 पर...

हाई स्पीड रेल परियोजनाओं के लिए बनेगा नया कार्पोरेशन

दिल्ली : रेलवे बोर्ड (रेल मंत्रालय) द्वारा हाई स्पीड रेल परियोजनाओं के लिए दिल्ली मेट्रो रेल कार्पोरेशन (डीएमआरसी) की तर्ज पर एक और कंपनी बनाने की तैयारी की जा रही है। उल्लेखनीय है कि इस हाई स्पीड रेल

- परियोजना पर आगे बढ़ने से पहले फिजिबिलिटी रिपोर्ट का इंतजार करना चाहते हैं रेलमंत्री
- भारतीय रेल के पास इतनी जटिल तकनीकी परियोजनाओं पर काम करने की नहीं है विशेषज्ञता

परियोजना के अंतर्गत देश के कुछ बड़े शहरों को जोड़ा जाना है। यह प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी का ड्रीम प्रोजेक्ट है। हाल ही में रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने रेलवे बोर्ड मेंबरस के साथ प्रोजेक्ट के स्टेटस पर एक महत्वपूर्ण बैठक की है। इसके तहत

चेन्नई-दिल्ली, मुंबई-अहमदाबाद और दिल्ली-कोलकाता को हाई स्पीड ट्रेनों से जोड़ने की योजना है। इस एक हाई स्पीड ट्रेन परियोजना की लागत करीब 70 हजार करोड़ रुपए हो सकती है। सूत्रों का कहना है कि एक और रेल कारपोरेशन बनाए जाने का मतलब है कि कई अन्य मामलों की तरह ही इस मामले में भी सरप्लस रेल अधिकारियों ने अपने एडजस्टमेंट की जुगाड़ बैठा ली है।

रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों के अनुसार एक और रेल कारपोरेशन बनाए जाने के पीछे बोर्ड के वरिष्ठ अधिकारियों का तर्क है कि रेलमंत्री श्री प्रभु बखुबी यह जानते हैं कि भारतीय रेल के पास फिलहाल इतनी जटिल तकनीकी परियोजना पर काम करने की विशेषज्ञता नहीं है। इसलिए इस महत्वपूर्ण परियोजना के लिए एक अलग कारपोरेशन की स्थापना ही एकमात्र विकल्प है। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने हाई स्पीड ट्रेन परियोजना को 'डायमंड क्वॉलिटैटर्स' नाम दिया है। सूत्रों का कहना है कि शेष पेज 7 पर...

निजीकरण का हौवा वे लोग खड़ा कर रहे हैं, जो बदलाव नहीं चाहते -रेलमंत्री



देवरॉय समिति की सिफारिश के बावजूद नहीं होगा निजीकरण

दिल्ली : रेल मंत्रालय द्वारा रेलवे के पुनर्गठन हेतु अर्थशास्त्री डॉ. बिबेक देवरॉय की अध्यक्षता में गठित की गई समिति की सिफारिश के बावजूद रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा। समिति की सिफारिशों को सिरे से खारिज करते हुए यह बयान रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने एक कार्यक्रम में दिया है। उन्होंने कहा कि यह

हौवा वे लोग खड़ा कर रहे हैं, जो किसी प्रकार का बदलाव और नई प्रगति या विकास होने देना नहीं चाहते हैं। उन्होंने कहा कि निजीकरण की धारणा भ्रामक संकेत देती है और इसमें किसी उद्यम का मालिकाना हक किसी दूसरी इकाई या प्रबंधन को हस्तांतरित करने का विचार शेष पेज 7 पर...

रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को ज्यादा जिम्मेदारी

दिल्ली : रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को अब रेल मंत्रालय में ज्यादा महत्वपूर्ण कार्य सौंपे गए हैं। इसे ऐसे भी कहा जा सकता है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने श्री सिन्हा को रेलवे की ड्राइविंग सीट पर बैठा दिया है। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी सर्कुलर के अनुसार नई व्यवस्था में श्री सिन्हा को ज्यादा अधिकार दिए गए हैं। इसके तहत गाड़ियों का समय पर संचालन करने सहित यात्रियों की सुरक्षा-संरक्षा और विलंबित तमाम रेल परियोजनाओं के कामकाज को शेष पेज 7 पर...



- सिन्हा देखेंगे रे.बो. / आरडीएसओ सहित तबादलों/नियुक्तियों से संबंधित सभी मामले
- विभागीय स्तर पर रेलवे के वरिष्ठतम अधिकारियों के प्रामेयन से जुड़े सभी मामले
- मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग पर आरओबी/आरयूबी निर्माण की जिम्मेदारी
- दूसरे मंत्रालयों से समन्वय स्थापित करने की जिम्मेदारी

छोटे खानपान लाइसेंसियों को बचाने की गुहार



वर्तमान में सिर्फ रेल कर्मचारियों पर ही नहीं रेलवे पर भी खतरा है

—शिवगोपाल मिश्रा

सरकार गरीब वेंडरों को उजाड़कर खानपान की जिम्मेदारी मल्टीनेशनल्स को सौंपना चाहती है —रवीन्द्र गुप्ता

दिल्ली : अखिल भारतीय रेलवे खानपान लाइसेंसिज वेलफेयर एसोसिएशन का एक प्रतिनिधि मंडल राज्यसभा सांसद अविनाश राय खन्ना के नेतृत्व में रेलमंत्री सुरेश प्रभु से 6 मई को उनके संसद भवन स्थित कार्यालय में मिला और उनके समक्ष अपनी मांगों को रखी। इसके साथ ही प्रतिनिधि मंडल ने उन्हें 29 अप्रैल को रेलवे खानपान सेवक सम्मलेन में पारित किए गए प्रस्तावों की एक प्रति भी ज्ञापन सहित सौंपी और छोटे खानपान लाइसेंसियों की आजीविका बचाने का अनुरोध किया। सांसद श्री खन्ना ने रेलमंत्री से अनुरोध किया कि न्यायालय से बहार बातचीत के माध्यम से उनकी समस्याओं का समाधान किया जाए। प्रतिनिधि मंडल में सांसद श्री खन्ना के अलावा एसोसिएशन के अध्यक्ष रवीन्द्र गुप्ता, महासचिव एम. ए. लारी, अशोक सैनी एवं रामकिशन भी शामिल थे।

सरकार सार्वजनिक सेवाओं को खत्म करने की साजिश कर रही है। विदेशों के साथ ऐसा करार किया जा रहा है कि आने वाले दिनों में सब कुछ विदेशी कंपनियों के हाथ में होगा। सरकार श्रमिकों के कानून बदल रही है। आने वाले समय में महिलाओं को मां बनने पर मिलने वाला मातृत्व लाभ भी मिल पाएगा या नहीं, कुछ भी दावे के साथ नहीं कहा जा सकता है। इसी तरह सरकार रेलवे स्टेशनों पर चाय, पानी, समोसा जैसे खाने-पीने का सामान बेचने

वाले वेंडरों का लाइसेंस खत्म कर यहां बड़े ठेकेदारों के नाम पर यह काम भी कंपनियों के हाथों में सौंप देना चाह रही है।

यह बात समाजिक कार्यकर्ता मेधा पाटकर ने यहां कांस्टीट्यूशन क्लब, नई दिल्ली में 29 अप्रैल को खानपान नीति को लेकर आयोजित एक सेमिनार में कही। सेमिनार का आयोजन अखिल भारतीय रेलवे खानपान लाइसेंसिज वेलफेयर एसोसिएशन की ओर से किया गया था। उन्होंने सेमिनार में देश भर के स्टेशनों से आए लाइसेंसिज वेंडरों को संबोधित करते हुए कहा कि अब गरीबों, किसानों, श्रमिकों आदि के पक्ष में कोई कानून नहीं आने वाला है। गरीबों की रोजी-रोटी छीनने का प्रयास का चल रहा है। सरकार बड़ी कंपनियों को फायदा पहुंचाने में लगी है। उन्होंने वेंडरों से कहा कि वह अपनी एकजुटता दिखाने के लिए स्टेशनों पर धरना-प्रदर्शन करने के साथ-साथ सरकार की हकीकत बताने वाले पंचे छपवाकर यात्रियों में बांटें, जिससे की लोगों को सरकार की सच्चाई का पता चल सके। ऑल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन के



अखिल भारतीय रेलवे सुरक्षा बल संगठन के सभी पदाधिकारियों और आरपीएफ कर्मचारियों को अपनी समस्याओं से पहले रेल यात्रियों और उनके सामान एवं रेल सम्यति की सुरक्षा पूरी ईमानदारी से सुनिश्चित करनी है। यही हमारे द्वारा सच्ची देश सेवा होगी। तभी रेलवे का विकास होगा और तभी यह देश भी प्रगति करेगा।

—यू. एस. झा,

राष्ट्रीय महासचिव, अखिल भारतीय रे.सु.ब. संगठन

असभ्य लैब टेक्नीशियन के खिलाफ दो साल से कोई कार्रवाई नहीं

मुंबई : जब रेल प्रशासन अपने ही कर्मचारी द्वारा की गई लिखित शिकायत पर कार्रवाई नहीं करता, तो इससे अंदाज लगाया जा सकता है कि यह अपने उपभोक्ताओं (यात्रियों) को होने वाली तमाम परेशानियों के प्रति कितना गंभीर होता है? मध्य रेलवे, मुंबई मंडल के मुख्य टिकट निरीक्षक, कल्याण स्टेशन, अनिल कुमार गर्ग ने 31 मई 2013 को मंडल रेल अस्पताल, कल्याण के लैब टेक्नीशियन द्वारा उनकी बीमार पत्नी के साथ किए गए दुर्व्यवहार की लिखित शिकायत अस्पताल के मुख्य चिकित्सा अधीक्षक और मंडल रेल प्रशासन से की थी। उनकी इस शिकायत पर आज तक डीआरएम, सीएमडी और सीएमएस में से किसी ने भी कोई कार्रवाई नहीं की है, बल्कि सब अपने-अपने स्तर पर अपनी जिम्मेदारी से अपना पल्ला झाड़ रहे हैं।

प्राप्त जानकारी के अनुसार श्री गर्ग 31 मई 2013 को अपनी बीमार पत्नी के डॉक्टर द्वारा लिखी गई जांच कराने कराने के लिए अपनी बीमार पत्नी को लेकर अस्पताल की लैब में गए थे, जहां लैब तकनीशियन

मध्य रेल प्रशासन और मेडिकल अधिकारी दे रहे हैं संवेदनहीनता का परिचय

देवराम ने उन्हें लगभग दुल्कारते हुए लैब से बाहर जाने को कहा था और उनके साथ अत्यंत अपमानजनक व्यवहार किया था। बताते हैं कि श्री गर्ग ने उसी समय इस बात की शिकायत तत्कालीन सीएमएस एवं सीएमएस से की थी, जिन्होंने उनसे लिखित शिकायत देने को कहा था। यह लिखित शिकायत देने के बाद आज दो साल से भी ज्यादा समय बीत जाने के बावजूद उनकी शिकायत पर प्रशासन ने कोई भी विभागीय कार्यवाही नहीं की है।

पता चला है कि इस दरम्यान श्री गर्ग ने रेल प्रशासन को 1 जुलाई 2013, 14 अगस्त 2013 और 21 सितंबर 2013 को लगातार तीन रिमांडर्ड भी भेजे थे। इसके अलावा वह मध्य रेलवे के सीएमडी से दो बार

कल्याण रेलवे अस्पताल का लैब टेक्नीशियन रेलकर्मियों के बीबी-बच्चों के साथ करता है असभ्य बर्ताव

और सीएमएस, कल्याण से सैकड़ों बार मिलकर अपनी शिकायत पर की गई कार्रवाई के बारे में पूछ चुके हैं, मगर उक्त अधिकारी एक-दूसरे पर इसे धकेलकर अपना पल्ला झाड़ लेते हैं। कई रेलकर्मियों का कहना है कि यदि इस लैब टेक्नीशियन ने डीआरएम या सीएमडी की पत्नी के साथ ऐसा दुर्व्यवहार किया होता, तो क्या तब भी ये अधिकारी ऐसी ही संवेदनहीनता का परिचय दे रहे होते? उनका कहना है कि जब सीएमएस खुद सक्षम अधिकारी है, तो उसने यह शिकायत मुख्यालय को क्यों अग्रसारित किया? जबकि इस मामले में मुख्यालय की कोई भूमिका नहीं थी।

इस संबंध में 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए सीएमडी डॉ. सोमपाल का कहना था कि उन्होंने इस बारे

एएससी अनिरुद्ध चौधरी के खिलाफ निचले स्तर का अधिकारी कैसे कर सकता है जांच?

गोरखपुर : किसी उच्च अधिकारी के खिलाफ कोई उससे नीचे स्तर का या उसके मातहत अधिकारी जांच कैसे कर सकता है? और यदि वह जांच कर सकता है, तो वह जांच कितनी निष्पक्ष और सही होगी, इसकी गारंटी कैसे हो सकती है? परंतु रेलवे में ऐसा ही हो रहा है और रेलवे के सम्बंधित उच्च अधिकारी पूरी व्यवस्था का मजाक उड़ाते हुए यह खेल बखुबी खेल रहे हैं।

एम/स्टाफ को की गई पूर्वोत्तर रेलवे के श्रमिक नेता सुभाष दुबे की शिकायत पर एएससी/आरपीएफ, गोरखपुर एरिया अनिरुद्ध चौधरी के खिलाफ उनसे नीचे स्तर के और उनके ही मातहत एक सब-इंस्पेक्टर से 6 मई को जांच कराई गई है। इस पर श्री दुबे ने सवाल उठाते हुए कहा है कि उन्हें इस जांच की नीटकी पर कतई भरोसा नहीं है, क्योंकि श्री चौधरी रेलवे में भर्ती होने से लेकर आज तक गोरखपुर में ही लगातार पदस्थ हैं और एक पूर्व आईपीएस/सीएससी के बिरादरी होने के नाते उन्होंने दबंगई दिखाते हुए उन्हें एक फर्जी मामले में फंसाकर उन्हें और उनके कुछ साथियों को भ.द.वि. की 147, 332, 353, 427, 504, 504 जैसी विभिन्न धाराओं में फर्जी एफआईआर दर्ज कराकर गिरफ्तार करवाया था।

पूरा मामला कुछ इस प्रकार है। 1 फरवरी 2015 को आरपीएफ प्रशिक्षण अकादमी, गोरखपुर के एक प्रशिक्षु रामलाल मीणा की ट्रेन से कटकर मौत हो गई थी। इस मामले में अकादमी प्रशासन की लापरवाही के विरुद्ध 2 फरवरी को सुभाष दुबे और उनके कुछ साथी मृतक मीणा के परिजनों के साथ अकादमी परिसर में धरना देने गए थे। तभी एएससी चौधरी ने दुबे और उनके साथियों पर लाठियां बरसाई थीं और उनके साथियों पर लाठियां बरसाई थीं और उनके खिलाफ शाहपुर थाने में उपरोक्त धाराओं के तहत फर्जी मामला दाखिल करके उनकी गिरफ्तारी भी करवाई थी। इसी मामले में सुभाष दुबे द्वारा एएम/स्टाफ को की गई लिखित शिकायत पर एएससी चौधरी के खिलाफ जांच आरपीएफ के एक सब-इंस्पेक्टर, जो कि खुद एएससी चौधरी के मातहत है, से कराई गई है, जिस पर दुबे और उनके साथियों को ऐतराज है। इस पूरे मामले में पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर के तमाम आरपीएफ कर्मचारियों ने खुद एएससी चौधरी की तानाशाही के खिलाफ एक पर्चा निकालकर मांग की है कि एएससी चौधरी को सर्वप्रथम गोरखपुर से बाहर ट्रांसफर किया जाए और इस पूरे मामले को निष्पक्ष जांच आरपीएफ से अलग किसी उच्च रेल अधिकारी से कराई जाए।

रेलकर्मियों को मिलेगा 15 रुपए में खाना

दिल्ली : रेलवे द्वारा अपने कर्मचारियों को सस्ती दरों पर खानपान उपलब्ध कारण आवश्यक है। इसके लिए रेलवे द्वारा भोजन व्यवस्था और उसकी दरों में सुधार किया जा रहा है। अगले महीने से कर्मचारियों को सस्ती दर पर मात्र 15 रुपए में एक प्लेट खाना मिलेगा। फिलहाल इसकी कीमत 27 रुपए है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड और मान्यताप्राप्त संगठनों के साथ हुई बैठक में सहमति हुई है। रेल अधिकारियों का कहना है कि जिन स्टेशनों पर रेलवे कैटीन की सुविधा नहीं है, वहां आईआरसीटीसी से टाइप किया जाएगा। इस संबंध में एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने बताया कि रेलवे बोर्ड के साथ हुई बैठक में यह मुद्दा उठाया गया था कि बढ़ती महंगाई के साथ रेल कर्मचारियों के लिए खानपान की दरें बढ़ाई जाएं, ताकि रेल कर्मचारियों को मेनु के अनुसार अच्छा खाना दिया जा सके। लेकिन, इस तर्क को खारिज करते हुए एआईआरएफ ने कहा कि रेलवे का खाना खासकर छोटे कर्मचारी अधिक खाते हैं, ऐसे में अगर दरें बढ़ाई जाती हैं, तो उन्हें काफी मुश्किल हो सकती है।

में एडीशनल सीएमडी और सीएमएस, कल्याण को कार्रवाई करने की जिम्मेदारी सौंपी थी, यदि उन्होंने अब तक इस मामले में कोई उचित कदम नहीं उठाया है, तो उन्हें इस बारे में पुनः जानकारी प्राप्त करनी होगी। जबकि सीएमएस, कल्याण डॉ. श्रीमती तिरुके का कहना है कि यह मामला तो कब का खत्म हो चुका है। सम्बंधित लैब टेक्नीशियन को वॉरिंग लेटर जारी किया गया था।

जबकि इस पूरे प्रकरण में शिकायतकर्ता अनिल कुमार गर्ग का कहना है कि सभी अधिकारी झूठ बोल रहे हैं। उन्हें नहीं मालूम है कि रेलकर्मियों के बीबी-बच्चों के साथ बदतमीजी करने वाले असभ्य लैब टेक्नीशियन के खिलाफ क्या कार्रवाई की गई है, क्योंकि जब आज तक उन्हें इस संबंध में किसी जांच के लिए नहीं बुलाया गया है, तब बिना किसी जांच के ही यह कार्रवाई किस आधार पर रेल प्रशासन ने की है? उन्होंने कहा कि अनुचित व्यवहार करने वाले लैब टेक्नीशियन के खिलाफ जब तक कड़ी कार्रवाई नहीं की जाएगी, तब तक इस मामले में सही न्याय नहीं होगा।

साधारण श्रेणी में यात्रा करें अधिकारी और रेलयात्रियों की तकलीफों को समझें -रेलमंत्री

दिल्ली : रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने कहा है कि तमाम रेल अधिकारी अपने एसी कमरों से निकलकर साधारण श्रेणी में यात्रा करें और फील्ड में जाकर काम करने सहित मातहतों को प्रोत्साहित करने और उनके काम का जायजा लें। रेलमंत्री के इस आदेश के चलते तमाम रेल अधिकारियों

■ रेल अधिकारियों को एसी कमरे से बाहर निकलकर फील्ड में जाने का आदेश

■ यदि रेलमंत्री ने आदेश का कड़ाई से पालन करवाया, तो काफी सुधर सकती है रेलवे की बिगड़ी हुई रख-रखाव की स्थिति

को जैसे सांप सूंघ गया है, क्योंकि वह इसके आदी नहीं है। रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा नरेंद्र मोदी सरकार की पहली वर्षगांठ पर खुद भी फील्ड में जाकर विभिन्न जगहों पर निरीक्षण करने की योजना है। रेल अधिकारियों को सबसे बड़ी समस्या साधारण श्रेणी में यात्रा करने के रेलमंत्री के आदेश से है।

इसके लिए रेलमंत्री ने सभी रेल अधिकारियों को फील्ड में जाने का आदेश

दिया है। उन्होंने निर्देश दिया है कि अधिकारी अपने एयर कंडीशंड कमरों से निकलें और साधारण यात्रियों की तरह गाड़ियों में यात्रा करते हुए आम जनता से लगभग खत्म हो चुके रेलवे के रिश्ते को सुधारने का प्रयास करें और रेलवे की जमीनी हकीकत जानने की भी कोशिश करें, जिससे आज वे लगभग पूरी तरह कट चुके हैं।

पता चला है कि रेलमंत्री ने अपने आदेश में कहा है कि सभी रेल अधिकारी साधारण सेकंड क्लास डिब्बों में यात्रा करें और रेलयात्रियों की तकलीफों को समझें, तभी उन्हें उनकी यात्रा सम्बंधी समस्याओं का सही निराकरण करने की समझ आएगी। रेलमंत्री के इस आदेश के परिप्रेष्य में अब रेल मंत्रालय ने एक कार्यक्रम तैयार करके रेल अधिकारियों को साधारण यात्रियों की तरह सेकंड क्लास में यात्रा करके रेलवे की जमीनी हकीकत जानने को कहा है। रेलमंत्री चाहते हैं कि रेलवे अधिकारी यात्रियों को होने वाली परेशानियों को समझें।

रेलमंत्री ने रेलवे बोर्ड के सभी मेंबर्स से भी कहा है कि वे विभिन्न जोनल रेलों और उनके मुख्यालयों का लगातार दौरा करें और जोनल रेल अधिकारियों द्वारा फील्ड में किए जा कर रहे कार्यों का गहराई से निरीक्षण करें। कुछ कर्तव्यनिष्ठ और समर्पित रेल अधिकारियों का कहना है कि यदि रेलमंत्री ने अपने इस आदेश का कड़ाई से पालन करवाया, तो रेलवे की बिगड़ी हुई तमाम रख-रखाव की स्थिति काफी सुधर सकती है।

भारतीय रेल के तकनीकी उन्नयन हेतु केंद्र सरकार ने दिए 300 करोड़

दिल्ली : भारतीय रेल का तकनीकी आधुनिकीकरण के लिए केंद्र सरकार ने 300 करोड़ रुपए के एकमुश्त फंड की मंजूरी दी है। इससे ऐसा लग रहा है कि इंदर सरकार वास्तव में अब भारतीय रेल की उन्नति और विकास के प्रति गंभीर हुई है। यदि प्रस्तावित योजना के मुताबिक सब कुछ ठीक रहा, तो कुछ ही सालों में रेलवे उच्चस्तरीय तकनीक से सुसज्जित हो जाएगा। इससे गाड़ियों की संरक्षा और सुरक्षा तो बढ़ेगी ही, गति में भी पर्याप्त वृद्धि होगी। केंद्र सरकार ने इसके लिए चार मंत्रालयों की एक संयुक्त समन्वय समिति बनाई है।

‘मेक इन इंडिया’ पर विशेष जोर देते हुए प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने रेलवे की समस्याओं और जरूरतों का समुचित परीक्षण कराने के बाद ‘टेक्नालॉजी मिशन फॉर इंडियन रेलवे’ (टीएमआईआर) की शुरुआत करवाई है। इसके लिए ‘मिशन इम्प्लीमेंटेशन एंड को-ऑर्डिनेशन कमेटी’ (एमआईसीसी) भी बनाई गई है। यह समिति रेलवे तकनीक को अपडेट करने के क्षेत्रों की खोज करेगी। समिति यह भी देखेगी कि संबंधित तकनीक राष्ट्रीय एवं अंतरराष्ट्रीय स्तर पर कहाँ, कैसे और कितने दिनों में प्राप्त की जा सकेगी। समिति यह भी पता लगाएगी कि किसकी मदद से नई तकनीक विकसित की जा सकती है और उपलब्ध तकनीक का रेलवे में जल्दी से जल्दी समुचित उपयोग कैसे सुनिश्चित किया जा सकता है।

उल्लेखनीय है कि मोदी सरकार का यह

मिशन पिछली यूपीए सरकार के 30 करोड़ के ‘रेलवे सेफ्टी मिशन’ से बिलकुल अलग और अत्यंत महत्वाकांक्षी होगा। यदि विदेश से कोई आवश्यक और उपयोगी तकनीक मिल सकती है, तो इस समिति द्वारा उसे भी मुहैया कराने की कोशिश की जाएगी। इसके लिए बाहरी तकनीकी विशेषज्ञों की भी सेवाएँ ली जाएँगी।

इसके लिए रेलवे, मानव संसाधन विकास, उद्योग और साइंस एंड टेक्नोलॉजी

योजना के तहत प्रयोगशालाओं में रेलवे के लिए जरूरी तकनीक की खोज की जाएगी

-प्रो. नलिनाक्ष व्यास, चेयरमैन/टीएमआईआर

मंत्रालय की एक संयुक्त समन्वय समिति बनाई गई है। ये चारों मंत्रालय आर्थिक एवं तकनीकी सहायता के साथ शोध और विकसित तकनीक के प्रयोग में एक-दूसरे के साथ सहयोग और समन्वय से काम करेंगे। नवीनतम रेलवे तकनीक विकसित करने के लिए आईआईटी, खड़गपुर में रेलवे टेक्नोलॉजी रिसर्च सेंटर पहले से ही काम कर रहा है। इसके अलावा आईआईटी, कानपुर, आईआईटी, दिल्ली, आईआईटी, चेन्नई और मुंबई यूनिवर्सिटी में भी रिसर्च सेंटर खोले जा रहे हैं। यहाँ रेलवे के लिए जरूरी तकनीक को

तेजी से विकसित किया जाएगा।

वैसे तो रेलवे तकनीकी मिशन रेलवे के हर क्षेत्र के लिए काम करेगा, परंतु इसमें भी मेट्रो, हार्डस्पीड ट्रेन, मालगाड़ियों के लिए प्रस्तावित अलग फ्रेट कंटीडोर और रेलवे सेफ्टी के साथ सिग्नलिंग क्षेत्र को इस मिशन के तहत प्राथमिकता मिलेगी। समिति का चेयरमैन प्रो. नलिनाक्ष व्यास को बनाया गया है, जो कि रेलवे के लिए समान तकनीक खोजने वाले और न्यूनतम भार की सबसे छोटी सेटलाइट जुगुनू प्रोजेक्ट के निदेशक आईआईटी मैकेनिकल इंजीनियरिंग के प्रमुख हैं। प्रो. व्यास अब तक प्रतिनिधित्व के राउन्ड टेबल पर राजस्थान तकनीकी विश्वविद्यालय के कुलपति थे। वह मिशन का काम संभालने के लिए कुलपति पद से इस्तीफा देकर मुक्त हो गए हैं। रेलवे बोर्ड में सिविल इंजीनियरिंग/जनरल के पूर्व निदेशक अशोक कुमार को इस समिति का उप-चेयरमैन तथा संबंधित मंत्रालयों के प्रतिनिधियों को सदस्य बनाया गया है।

इस विषय में प्रतिक्रिया पूछे जाने पर टीएमआईआर इम्प्लीमेंटेशन एंड को-ऑर्डिनेशन कमेटी के चेयरमैन प्रो. नलिनाक्ष व्यास का कहना है कि ‘योजना के तहत प्रयोगशालाओं में रेलवे के लिए जरूरी तकनीक की खोज की जाएगी। देश-विदेश में उपलब्ध उपयोगी तकनीक का तत्काल उपयोग करने का भी प्रावधान रहेगा, ताकि सुधार के लिए जरूरी तकनीक की प्रतीक्षा न करना पड़े।’

प.रे. सुरक्षा विभाग ने ‘भाड़े के कैमरों’ पर लुटाए सवा पांच करोड़ !

सुरेश त्रिपाठी

मुंबई : मुंबई की उपनगरीय रेल प्रणाली की सुरक्षा व्यवस्था के साथ मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के सुरक्षा विभाग द्वारा किस तरह का घालमेल किया जा रहा है, यह अत्यंत खतरनाक है। 26/11 के भीषण आतंकवादी हमले के बाद मुंबई में उक्त दोनों रेलों की उपनगरीय रेल प्रणाली की मुकम्मल सुरक्षा व्यवस्था के लिए रेल मंत्रालय द्वारा पर्याप्त धनराशि का इंतजाम किया गया था। ज्ञातव्य है कि करीब 6 साल पहले 26 नवंबर 2009 को सर्वप्रथम मुंबई सीएसटी पर हुए भयानक आतंकवादी हमले में 57 यात्री और पूरी मुंबई में कुल लगभग 180 लोग असमय काल-कवलित हो गए थे।

जनसूचना अधिकार अधिनियम-2005 के तहत अनीस खान द्वारा मांगी गई जानकारी के जवाब में जहाँ मध्य रेलवे ने आधी-अधूरी जानकारी सहित टैंडर जारी किए जाने की जानकारी मुहैया कराई है, वहीं पश्चिम रेलवे ने यह कहकर जानकारी देने से अपना पक्ष झाड़ लिया है कि इंटीग्रेटेड (अत्याधुनिक) सुरक्षा व्यवस्था की लागत की कोई जानकारी उनके कार्यालय में उपलब्ध ही नहीं है। जबकि मध्य रेलवे ने कहा है कि मुंबई मंडल हेतु समेकित सुरक्षा प्रणाली के लिए कुल 28,29,17,000 रुपए की मंजूरी मिली थी, जिसमें से विभिन्न मंदा पर अब तक कुल 19,85,26,000 रुपए खर्च किए जा चुके हैं। सीसीटीवी कैमरों के बारे में मांगी गई जानकारी के जवाब में मध्य रेलवे ने कैमरों का पूरा विवरण देते हुए कहा है कि ये किस कंपनी से खरीदे गए हैं, इसकी जानकारी उनके कार्यालय को नहीं है। मध्य रेलवे ने सुरक्षा



■ मुंबई उपनगरीय रेल व्यवस्था की सुरक्षा के साथ दोनों रेलों द्वारा भारी घातमेल
■ मध्य रेलवे में खरीदी गई साढ़े दस हजार रुपए से ज्यादा कीमत की एलईडी टाचें
■ जनसूचना के तहत मांगी गई जानकारी के जवाब में मध्य एवं पश्चिम रेलवे के अलग-अलग जवाब

कारणों से सीसीटीवी कैमरों के नियत स्थानों की जानकारी देने से मना कर दिया है। मध्य रेलवे ने कहा है कि इस योजना के तहत कुल 784 सीसीटीवी कैमरों खरीदे गए हैं, जिनमें से 403 कैमरे लगाए जा चुके हैं, जबकि 381 कैमरे अभी लगाए जाने शेष हैं। मध्य रेल ने 8 व्हीकल स्कैनर खरीदे थे, मगर यह आज तक कहीं भी स्थापित नहीं किए जा सके हैं, ऐसा क्यों हुआ, इसकी कोई जानकारी नहीं दी गई है। इसी तरह मध्य रेलवे द्वारा



11 हवी ड्यूटी एक्सरे बैगेज स्कैनर और 2 पोर्ट एक्सरे बैगेज स्कैनर मंगाकर लगाए जा चुके हैं। इसी प्रकार मध्य रेलवे द्वारा 85 डीएफएम/डी लगाए गए हैं और 426 एचएचएमडी (हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टर) सम्बंधित स्टॉफ को सौंप जा चुके हैं। मगर मंगाए गए एक-एक इलेक्ट्रॉनिक वैपर डिटेक्टर और एक्सप्लोसिव डिस्पोजल औजार आरपीएफ को अब तक प्राप्त नहीं हुए हैं। इसी योजना के तहत मध्य रेलवे ने 17 स्प्रिंकर डॉग खरीदे हैं, मगर यह डॉग कहाँ से, किससे, और प्रति डॉग किस कीमत पर खरीदे गए अथवा इनकी कुल कीमत की कोई जानकारी नहीं दी गई है। वहीं पश्चिम रेलवे ने इस संदर्भ में कहा है कि उनके यहाँ सीसीटीवी कैमरों की कोई खरीदी नहीं की गई है, मगर पश्चिम रेलवे, मुंबई सेंट्रल मंडल में चर्चिंग से निवार और सूरत स्टेशन तक कुल 550 सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं परंतु यह सभी सीसीटीवी कैमरे भाड़े पर लिए गए हैं, जिसके लिए 4 मार्च 2009 से अब तक पश्चिम रेलवे

द्वारा कुल 5,23,68,180 रुपए का भाड़ा चुकाया जा चुका है। पश्चिम रेलवे में सीसीटीवी कैमरों की खरीदी के लिए कोई ओपन टैंडर नहीं किया गया है। जबकि मध्य रेलवे में इसके लिए 29 नवंबर 2010 को ओपन टैंडर जारी किया गया था। मगर मध्य रेलवे द्वारा भुसावल और पुणे मंडल के लिए अब तक किसी भी प्रकार के सुरक्षा साजो-सामान के लिए कोई टैंडर प्रक्रिया शुरू नहीं की जा सकी है और न ही यह बताया गया है कि इस मद हेतु जारी फंड का क्या हुआ है?

यह कितनी बड़ी विसंगति और बेईमानी है कि पश्चिम रेलवे द्वारा जहाँ अब तक करीब सवा पांच करोड़ रुपए सिर्फ ‘भाड़े के सीसीटीवी कैमरों’ पर लुटाए गए हैं, वहीं इतनी राशि में तो इससे बेहतर गुणवत्ता के हजारों कैमरे खरीदे जा सकते थे। जानकारों का कहना है कि खुले बाजार से अधिकतम तीन से चार हजार रुपए की कीमत में इनसे बेहतर कैमरे खरीदे जा सकते थे। एक अन्य जनसूचना के तहत अनीस खान द्वारा मांगी गई जानकारी में मध्य रेलवे ने कहा है कि प्रति एलईडी टाचें के हिसाब से कुल 108 एलईडी टाचें खरीदी गई हैं, जिसके लिए कुल 11,50,200 रुपए का भुगतान किया गया है। जानकारों के मुताबिक यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि खुले बाजार में इससे बेहतर क्वालिटी की टाचें अधिकतम 3500 रु. से 4500 रु. प्रति नग की कीमत पर उपलब्ध हैं। श्री खान का कहना है कि इस सारे मामले की सीबीआई से जांच करवाई जानी चाहिए और रेलमंत्री को अविलंब मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली का सुरक्षा ऑडिट कराना चाहिए, जिससे 26/11 जैसी आतंकवादी घटनाओं की पुनरावृत्ति फिर कभी न हो।

भारतीय रेल की विडंबना



सुरेश त्रिपाठी

वर्ष 2008-09 से वर्ष 2011-12 के दरम्यान भारतीय रेल को इसके नौकरशाहों और इसके निजामों द्वारा मिलकर सर्वाधिक नुकसान पहुंचाया गया था, जो कि अब नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट से साबित भी हो गया है। परंतु उस दरम्यान जब 'रेलवे समाचार' भारतीय रेल तत्कालीन मंत्री टैफिक और सीआरबी की इस मनमानी और भ्रष्टाचार के संबंध में तमाम तथ्य प्रस्तुत कर रहा था, तब किसी को यकीन नहीं आ रहा था। रेलवे बोर्ड और तमाम जॉनल विजिलेंस के अधिकारी तब कान में तेल डालकर बहरे होने का नाटक कर रहे थे, क्योंकि तब वह भी इस भारी लूट में कहीं न कहीं से भागीदार थे। अब जब ये भ्रष्टाचार और मनमानी साबित हो चुकी है, तो इसकी भरपाई उन्हीं लोगों से की जानी चाहिए, जो वास्तव में रेलवे बोर्ड में टैफिक निदेशालय की तुलना की नीतियों के लिए जिम्मेदार रहे हैं। यह घाटा करीब 40 हजार करोड़ रुपए तक पहुंच चुका है।

गलत भाड़ा नीतियों के लिए जिम्मेदार अधिकारियों से घाटे की भरपाई की जाए

परिचालन लागत को पूरा नहीं कर पाने से रेलवे को 11 हजार करोड़ का घाटा : कैग

कोचिंग सेवाओं में 26,025.46 करोड़, मालदुलाई में 29,236.77 करोड़ रु. का नुकसान

ऐसा ही कुछ लाभ भारतीय रेल के साथ करार के तहत एयरटेल को पहुंचाया गया है?

कैग की संसद में पेश की गई रिपोर्ट में यह भी तथ्य सामने आया है कि लौह अयस्क (आयरन ओर) की बुकिंग में नियमों का अनुपालन नहीं करने की वजह से 29,236.77 करोड़ रुपए की मालभाड़ा आय का नुकसान हुआ। कैग की रपट में कहा गया है कि लौह अयस्क की दुलाई घरेलू दरों पर हुई, लेकिन इसका इस्तेमाल घरेलू उद्देश्य के लिए नहीं हुआ और इसे तीसरे पक्ष या निर्यात के लिए स्थानांतरित किया गया। कैग की रिपोर्ट में स्पष्ट कहा गया है कि इससे रेलवे को भारी नुकसान उठाना पड़ा है। घरेलू दरों पर लौह अयस्क की बुकिंग एवं आपूर्ति के लिए तय नियम और प्रक्रियाओं के अनुपालन में खामियों का उल्लेख किया गया है। कैग ने कहा कि संबंधित रेल अधिकारियों ने इस पर ध्यान नहीं दिया। इससे मई, 2008 से सितंबर, 2013 के दौरान रेलवे को 29,236.77 करोड़ रुपए की मालदुलाई आय का नुकसान हुआ है।

कैग के अनुसार लौह अयस्क के परिवहन के लिए अपनी दोहरी माल भाड़ा पॉलिसी (डीएफपी) में पर्याप्त संतुलन स्थापित न करने से रेलवे को यह भारी वित्तीय घाटा हुआ है। डीएफपी के तहत लौह अयस्क को दो श्रेणियों, घरेलू उपभोग के लिए और घरेलू उपभोग के अलावा (निर्यात) में बांटने का प्रावधान किया गया था। निर्यात वाली श्रेणी के लिए माल भाड़ा घरेलू श्रेणी से तीन गुना ज्यादा था। ऑर्डर रिपोर्ट में उल्लेख किया गया है कि डीएफपी का पहला उद्देश्य घरेलू उत्पादकों के लिए लौह अयस्क की परिवहन लागत को कम करना था। जबकि लौह अयस्क के निर्यात के लिए माल भाड़ा को इसके इंटरनेशनल स्पॉट मार्केट प्राइस के अनुसार रखा गया था, तबकि लौह अयस्क के अंतरराष्ट्रीय मूल्य में बल्लेरी होने पर माल भाड़ा के रूप में ज्यादा कमाई की जा सके। संसद में प्रस्तुत कैग की रिपोर्ट में दूरसंचार मंत्रालय की खिंचाई करते हुए नई लाइसेंसिंग व्यवस्था पर सवाल खड़े किए हैं। कैग ने अपनी रिपोर्ट में खुलासा किया है कि इस नियम के तहत किस तरह मुकेश अंबानी की कंपनी रिलायंस जिओ इंप्रोकॉम को वॉयस कॉलिंग के कारोबार की अनुमति देकर उसने 3,367.29 करोड़ रुपए का लाभ पहुंचाया गया है। रिपोर्ट में कहा गया है कि न सिर्फ रिलायंस, बल्कि भारतीय एयरटेल को भी 499 करोड़ रुपए का फायदा पहुंचाया गया।

गुप 'बी' सिविल एवं लेखा अधिकारियों के साथ अन्याय

अभी कुछ दिन पहले मैं अपने पुराने रिकार्ड को ठीक कर रहा था। वास्तव में मैंने यह सोचकर कि मेरे रिटायरमेंट का 10वां वर्ष चल रहा है, अपने पास उपलब्ध महत्वपूर्ण रिकार्ड्स का प्रबंधन कर रहा था। अतः मैंने अत्यंत महत्वपूर्ण कागजात के कम से कम 10-12 बड़े बंडल श्री रमन कुमार शर्मा, वर्तमान सेक्रेटरी जनरल, आईआरपीओएफ को (उत्तर मध्य रेलवे) को दिए हैं। करीब 4-5 बंडल श्री वी. के. गुप्ता को दिए और ऐसे ही काफी कुछ रिकार्ड्स अन्य कुछ लोगों को दे दिए हैं, जिससे भविष्य के लिए उनका संरक्षण हो सके।

इसी रिकार्ड में मुझे 'रेलवे समाचार' का 16-30 नवंबर के अंक का संपादकीय - 'अधिकारी कैडर के मामले में रेलवे बोर्ड की बेमिसाल बेदमानी' - भी मिला। इस संपादकीय में जिस तरह से रेल प्रशासन की एक विसंगति या एक बेदमानी को उजागर किया गया था, वह प्रशंसनीय है और इसके लिए 'रेलवे समाचार' हमेशा बधाई का पात्र है। इसी विषय पर मैंने भी काफी अध्ययन किया है और मैं इस विषय को वर्षों से उठा रहा हूँ लेकिन रेलवे बोर्ड अपनी जिद के कारण इस विषय का समाधान नहीं कर रहा है। अतः मैं इस विषय में 'रेलवे समाचार' के माध्यम से रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करते हुए कुछ ठोस सबूत प्रस्तुत कर रहा हूँ, आशा है इन तथ्यों को देखकर प्रमोटी अधिकारियों के साथ हो रहे अन्याय को रेलवे बोर्ड के समक्ष 'रेलवे समाचार' एक बार पुनः पूरी मजबूती के साथ प्रस्तुत करेगा।

रेलवे बोर्ड पिछले लगभग 30 वर्षों में गुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों के सर्विस रूल्स में कई बार बदलाव ला चुका है। तथापि अब तक भी इनको अंतिम रूप नहीं दिया जा सका है। मैं 1987 में आईआरपीओएफ संगठन में आया था। तबसे ही मैं इस विषय पर काफी काम कर रहा हूँ, यह कहने में मुझे कोई संकोच या हिचक नहीं है कि पिछले वर्षों में जो बदलाव आए हैं, उनमें मेरी और मेरे द्वारा प्रदत्त स्टैटिस्टिकल (तथ्यात्मक जानकारी) का बहुत बड़ा योगदान रहा है। ऐसा कहने में भी मुझे कोई हिचक नहीं है कि वर्ष 1996 में जहां सभी विभागों के गुप 'बी' अधिकारियों को मिलाकर कुल 101 रिक्तियां (गुप 'ए') के लिए दी गई थीं, वहीं 17 मई 1989 को पहली बार हम लोगों कि एक बैठक तत्कालीन रेलमंत्री श्री माधवराव सिंधिया के साथ हुई, जिसमें

हम लोगों ने गुप 'बी' के साथ हो रहे अन्याय के बारे में बहुत सी बातें उनसे कही थीं। हमारा कहना था कि उस समय लगभग 1850 गुप 'बी' अधिकारी, जो वरिष्ठ वेतनमान में एडवॉक्रेट तौर पर काम कर रहे थे, को गुप 'ए' में उनका वाजिब हिस्सा न मिलने का प्रमुख कारण है। बहुत सबूत दिए गए, बहुत बातें और विचार-विमर्श के बाद अंततः 1 जनवरी 97 को निम्न निर्णय लिए गए थे..

1. गुप 'बी' का कोटा 1.1.97 से 40 प्रतिशत बढ़कर 50 प्रतिशत किया जाए।

2. हर वर्ष अलग-अलग गणना करने के बजाय उस समय उपलब्ध एडवॉक्रेट सीनियर गुप 'बी' अधिकारियों को 5 साल में रेगुलरइज किया जाए। अतः 1250 (जो कि सीनियर स्केल की एडवॉक्रेट संख्या बताई गई थी) को 5 वर्ष में बांटा गया और प्रत्येक वर्ष 250 रिक्तियों का प्रावधान किया गया। चूँकि दोनों का कोटा 50-50

सभी विभाग में स्टैगनेशन की स्थिति 1.1.15 को इस प्रकार है..

विभाग	वर्ष के अधिकां प्रतीक्षा में	सी.मो.स्ट अधिकां प्रतीक्षा में	1.1.15 को 8-10 साल की सेवा के अधिकां प्रतीक्षा में	प्रतिवर्ष इंडक्ट होने वाले अधिकां की संख्या
मैकेनिकल	2006 - 09 वर्ष		27+1	84
एस एंड टी	2005 - 10 वर्ष		39+2	48
इलेक्ट्रिकल	2006 - 09 वर्ष		114+8	55
ट्रेफिक	2004 - 11 वर्ष		95+23	66
स्टोर	2004 - 11 वर्ष		106+67	27
पर्सनल	2000 - 15 वर्ष		98+139	28
एकाउंट्स	1997 - 18 वर्ष		89+214	29
सिविल	2000 - 15 वर्ष		331+407	76
कुल			899+853	411

प्रतिशत था। अतः गुप 'ए' का डायरेक्ट रिक्स्टमेंट भी 250 किया जाने लगा।

यह सर्वविदित है कि ज्यादा रिक्स्टमेंट होने का अर्थ है डायरेक्ट रिक्स्टमेंट के कैडर में स्टैगनेशन हो जाएगा। अतः गुप 'ए' के आकाओं को यह नागवार गुजरा और 2-3 साल के बाद ही इसका विरोध होने लगा। चूँकि डीपीसी के सभी महत्वपूर्ण पदों पर डायरेक्ट ही थे। अतः उन्होंने इस प्रबंध को 4 साल के बाद ही बदलवा दिया और कुल 720 पदों का कनिष्ठ वेतनमान कैडर निर्धारित किया गया। यह पहला अवसर था, जब यह निर्णय लिया गया कि जूनियर स्केल कैडर की 25 प्रतिशत पोस्टेंट गुप 'बी' के लिए होंगी और 25 प्रतिशत शेष पेज 6 पर...

पराई नारियों पर एक सत्संग

व्यंग्य : अतुल मिश्रा



सत्संग चल रहा था। स्वामी जी अपनी हैसियत से ज्यादा ऊंचे मंच पर बैठे थे। भूज चूँकि अभी वह ऊंचाई पाने लायक पोजीशन हासिल नहीं कर पाए थे, इसलिए वे नीचे बैठे, स्वामी जी का चेहरा ही देख रहे थे। सत्संग जारी था।

...तो मैं बता रहा था कि कभी पराई नारी की ओर गलत भाव से मत देखो, यह सब मिथ्या है। स्वामी जी ने नारियों के उस समूह की ओर एक गिद्ध दृष्टि डालते हुए इस बात को कुछ ऐसे अंदाज में कहा, जैसे वे उन तमाम नारियों को गलत भाव से देखने के लिए परमपिता परमात्मा की ओर से अधिकृत हैं और जो लोग अपने पूर्व जन्मों के कर्मों की वजह से अभी इस लायक नहीं बन पाए हैं, उन्हें आगाह कर रहे हों कि इसके कितने भयंकर दुष्परिणाम होते हैं।

'दुर्घोषन ने द्रौपदी को गलत दृष्टि से देखा तो उसका क्या अंजाम हुआ? बहुत बुरा हुआ। वह कहीं का नहीं रहा. राजपाट भी गया और अंत में उसकी हार हुई सो अलग.' प्रवचन अभी भी उस विषय से नहीं हट पाया था, जो आज बहुत महत्वपूर्ण था और स्वामी जी की तरफ से स्पष्टीकरण मांग रहा था. कुछ बूढ़ी औरतें, जो इस बात से पूरी तरह से इत्फाक रखती थीं, उठकर मंच की ओर आईं और स्वामी जी के गले में फूलों का हार डालकर सबसे आगे ही बैठ गयीं।

'शास्त्रों में साफ-साफ लिखा है कि अपनी बीबी के अलावा सभी औरतों को अपनी बहन-बेटियों की नजर से देखो.' बिना उन शास्त्रों का हवाला दिए कि वे कौन से शास्त्र हैं, जिनमें इस किस्म की बातें लिखी हैं, प्रवचन आगे बढ़ रहा था।

'जो लोग फिर भी नहीं मानते और ऐसे ही नीच कर्मों में लगे रहते हैं, उन्हें 'श्वान-यौनि' यानि कुत्ते की यौनि में जन्म लेना पड़ता है और अपने मालिक से तिरस्कार का सामना करना पड़ता है. आप जगत में जितने भी कुत्ते देख रहे हैं, वे सब पिछले जन्मों में इसी प्रकार के पाप-कर्म करने की वजह से ही इस गति को यानि स्थिति को प्राप्त हुए हैं.' कुत्तों के बारे में अपनी नई थ्योरी प्रस्तुत करते हुए स्वामी जी ने एक सरसरी निगाह फिर औरतों के समूह पर डाली, तो औरतों ने भी 'जय हो, महाराज की जय हो', जैसे गगनभेदी नारों से पूरा पंडाल हिलाकर रख दिया।

'सत्य बोलो, किसी का बुरा मत सोचो और अपने गुरु की शरण में ही रहो, इन बातों का ध्यान रखोगे, तो जीवन जो है, वो अच्छा रहेगा, करना यह जो जीवन है, वो कहीं का भी नहीं रहेगा, यानि जीवित रहते हुए भी मरे हुए के सामान ही रहोगे.' स्वामी जी ने अपने प्रवचन को अंतिम रूप देते हुए सत्संग-आयोजक की ओर एक निगाह डालकर अपने उठने की मूक सूचना दी और उसके बाद किसी ऐसे फिल्मी गाने से अपनी बात पूरी की, जिसका भावार्थ कुछ इस प्रकार था कि 'लग जा गले, कि फिर ये हसीं रात हो न हो, शायद कि इस जन्म में मुलाकात हो न हो.'

'परमात्मा कहते हैं कि हे प्राणी, किसी और के गले लगने से बेहतर है कि तू भरोसे गले लग जा, क्योंकि यह रात भी कपट्टी है, इसका कोई भरोसा नहीं कि यह फिर हो या न हो. और यह जो जन्म तुझे मिला है, उसमें तू मुझे प्राप्त कर सके या ना कर सके, इसमें भी संशय है.' फिल्मी धुनों पर बने गानों का प्रसारण बहुत देर तक होता रहा और इस दौरान स्वामी जी को परमात्मा स्वरूप मानकर महिलाओं द्वारा उनके पैर चूकर आशीर्वाद लेने का सिलसिला भी शुरू हो गया।

स्टेशनों पर सुविधाओं का विस्तार ही हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता -मनोज सिन्हा

वाराणसी : रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने पूर्वोत्तर रेलवे, वाराणसी मंडल के सभाकक्ष में 1 मई को रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक जन-शिकायत आर. के. वर्मा, सदस्य इंजीनियरिंग वी. के. गुप्ता, महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे राजीव मिश्र, महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे ए. के. पुटिया, मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एस. के. कश्यप एवं मंडल रेल प्रबंधक, उत्तर रेलवे, लखनऊ ए. के. लाहोटी के साथ वाराणसी परिक्षेत्र के रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों

वाराणसी परिक्षेत्र के सभी कार्यों को पूरी गुणवत्ता के साथ शीघ्र पूरा किए जाने का निर्देश

की सुविधाओं में वृद्धि हेतु विविध विकास कार्यों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने एवं समय-सीमा सुनिश्चित करके चले रहे कार्यों को यथाशीघ्र पूरा करने हेतु समीक्षात्मक बैठक की. इस समीक्षा बैठक में प्रमुख मुख्य इंजीनियर, पूर्वोत्तर रेलवे ओ. पी. अग्रवाल, प्रमुख मुख्य इंजीनियर, उ. र. आर. के. अग्रवाल, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी निर्माण, पू.उ.रे. एस. एल. वर्मा, मुख्य इंजीनियर निर्माण, पू.उ.रे. एच. के. सिंह, मुख्य परिचालन प्रबंधक, उ. र. संजीव गंग, मुख्य यात्री यातायात प्रबंधक, उ. र. संजय बाजपाई, चीफ एरिया मैनेजर, उ. र. रवि पी. चव्हेरदेई एवं वाराणसी पू.उ.रे. के अपर मंडल रेल प्रबंधक संतोष शुक्ला सहित सभी मंडल अधिकारी उपस्थित थे.

रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने कहा कि वाराणसी एवं आसपास के स्टेशनों पर सुविधाओं का विस्तार और रेल परिचालन दुरुतागामी बनाना हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है. जिन स्टेशनों पर सुविधाओं की कमी है, वहां पर अतिशीघ्र सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए सभी उपाय सुनिश्चित किये जाएंगे. उन्होंने कहा कि सभी निर्माण कार्यों को योजनाबद्ध तरीके से समयबद्धता के साथ सुनिश्चित कर पूरा किया जाए. रेल राज्यमंत्री ने अधिकारियों को निर्देश दिया कि वाराणसी कैंट स्टेशन की रिमाडलिंग के पूर्व मंडुवाडीह एवं वाराणसी सिटी स्टेशनों का अपग्रेडेशन कार्य पूरी गुणवत्ता के साथ पूरा करना सुनिश्चित करें.

उन्होंने कहा कि सभी कार्यों को समयबद्धता के साथ उच्चगुणवत्ता युक्त तकनीकी एवं सामग्री के साथ पूरा किया जाना चाहिए. उन्होंने यह भी निर्देश दिया कि इस कार्य की समय-सीमा निर्धारित करके उन्हें अगवात कराया जाना चाहिए. उन्होंने कहा कि यदि कोई बाधा उत्पन्न होती है, तो इसकी पूर्व सूचना उन्हें दी जानी चाहिए.

बैठक में मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एस. के. कश्यप ने पावर प्वाइंट प्रोजेक्शन के माध्यम से वाराणसी मंडल के रेलवे स्टेशनों पर प्रस्तावित विकास कार्यों से रेल राज्यमंत्री को अवगत कराया. इसके साथ ही मंडल रेल प्रबंधक, उ. र. लखनऊ ए. के. लाहोटी ने भी वाराणसी जं., काशी एवं शिवपुर स्टेशनों पर प्रस्तावित विकास कार्यों की विस्तृत जानकारी रेल राज्यमंत्री को दी और उन्हें इनकी गहनता से अवगत भी कराया.

रेल यात्रियों को अच्छी सेवा देना हमारी सबसे बड़ी प्राथमिकता है - रेलमंत्री

दिल्ली : 24 मई को मोदी सरकार का एक साल पूरा होने वाला है. ऐसे में लोगों का फोकस प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के लिए सबसे महत्वपूर्ण रहे रेल मंत्रालय रेलवे पर अवश्य होगा. रेलमंत्री सुरेश प्रभु रेलवे को पटरी पर लाने की पुरजोर कोशिश कर रहे हैं, लेकिन रेल मंत्रालय की चुनौतियां क्या हैं और आगे रेल मंत्रालय की क्या प्राथमिकता होंगी, इस पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने एक खास बातचीत में कुछ प्रकाश डाला है.

रेलवे को फास्ट ट्रेक पर लाने की कोशिश कर रहे रेलमंत्री सुरेश प्रभु का कहना है कि यात्रियों को अच्छी सेवा देना उनकी सबसे बड़ी प्राथमिकता है. उन्होंने कहा कि सरकार का रेलवे के आधुनिकीकरण पर ज्यादा जोर है. रेलवे को आर्थिक रूप से मजबूत बनाना है और इसके लिए रेलवे में पारदर्शिता बढ़ाने पर जोर दिया जा रहा है. रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास किया जाएगा और कुछ स्टेशन पुनर्विकास खुद करेंगे. वहीं कुछ स्टेशनों का पुनर्विकास पीपीपी के माध्यम से किया जाएगा.

उन्होंने कहा कि रेलवे की फंडिंग की योजनाओं में चालू वर्ष के लिए पर्याप्त फंडिंग की व्यवस्था है. आगे चलकर विदेशी एजेंसियों (एफडीआई) से भी पैसा जुटाया जाएगा. रेलवे टैक्स भी बांड से भी पैसा उगाहा. रेलवे ने कोल इंडिया और एनटीपीसी से समझौता किया है. रेलमंत्री का कहना था कि तुरंत लाभ देने वाले प्रोजेक्ट

- सरकार का भारतीय रेल के आधुनिकीकरण पर विशेष जोर
- अगले दो महीनों में बुलेट ट्रेन का व्यवहार्यता अध्ययन पूरा हो जाएगा
- तुरंत लाभ देने वाले प्रोजेक्ट पर निवेश किया जाना ज्यादा जरूरी है
- रूट कंजेशन को कम करने के लिए ट्रेक की क्षमता बढ़ाने पर विशेष जोर
- चालू वर्ष में रेल योजनाओं की फंडिंग के लिए पर्याप्त फंड की व्यवस्था है
- जमीन अधिग्रहण के कारण डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर में भारी विलम्ब हो चुका है



पर निवेश किया जाना वह ज्यादा जरूरी मानते हैं, और रूट कंजेशन को कम करने के लिए ट्रेक की क्षमता बढ़ाने पर विशेष जोर दिया जा रहा है.

रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने कहा कि बुलेट ट्रेन शुरू करने से पहले व्यवहार्यता अध्ययन जरूरी है. उन्होंने कहा कि अगले दो महीनों में बुलेट ट्रेन का व्यवहार्यता अध्ययन पूरा हो जाएगा और इसकी रिपोर्ट आने के बाद आगे की कार्रवाई की जाएगी. रेल पोर्ट कनेक्टिविटी में निजी भागीदारी बढ़ाई जाएगी.

उन्होंने बताया कि फ्रेट में तेजी पर जो कदम उठाए गए हैं उनके तहत डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का बनना बहुत जरूरी है. डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनने में देरी हो रही है और जमीन अधिग्रहण के कारण भी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर में भारी विलम्ब हो चुका है. सरकार फ्रेट कॉरिडोर के लिए राज्य सरकारों के साथ मिलकर काम कर रही है.

नई सरकार से आम जनता को बहुत अधिक अपेक्षाएं हैं - सीआरबी

इलाहाबाद : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में मंगलवार, 12 मई को तीन क्षेत्रीय रेलों - उत्तर मध्य रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे एवं पूर्वोत्तर रेलवे - की फुल बोर्ड कार्य-निष्पादन समीक्षा (परफार्मेंस रिव्यू) बैठक का आयोजन किया गया. इस बैठक की अध्यक्षता चेरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) ए. के. मितल ने की. इस अवसर पर श्री मितल ने अपने संबोधन में कहा कि नई सरकार से आम जनता में बहुत अधिक अपेक्षाएं हैं. सीआरबी श्री मितल ने भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति की चर्चा करते हुए कहा कि हम सब को रेलवे की आय बढ़ाने के प्रयासों को अत्यधिक गम्भीरता से लेने की आवश्यकता है. चालू वित्त वर्ष 2015-16 के बजट में कुल आय में लगभग 15% वृद्धि तथा व्यय में 9% कटौती का लक्ष्य रखा गया है. इस हेतु माल लदान में 85 मिलियन टन एवं यात्री आय में 3 प्रतिशत की वृद्धि का लक्ष्य है. इसके लिए सभी स्रोतों से आय बढ़ाने के लिए एक टीम के रूप में कार्य करना होगा. श्री मितल ने व्यय पर समुचित नियंत्रण के लिए सभी अधिकारियों को आवश्यक निर्देश भी दिए.

इस क्षेत्र में बेहतर समयपालन के लिए सभी पड़ोसी क्षेत्रीय रेलों के साथ बेहतर समन्वय स्थापित करते हुए रेल परिचालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है.

समयपालन में सुधार के लिए सीआरबी ने कैंटल रनओवर की घटनाओं पर कड़ई से नियंत्रण किए जाने की बात कही. उन्होंने इसके लिए रेल मार्गों के आसपास सर्वे

सीआरबी ने की इलाहाबाद में तीन जोनल रेलों की कार्य-निष्पादन समीक्षा बैठक

करके आवश्यक कार्यवाही करने और पशु पालकों के मध्य जागरूकता प्रसारित करने का निर्देश दिया. श्री मितल ने एलार्म चैन पुलिंग की घटनाओं पर सम्बंधित खंडों की पहचान करके कड़े कदम उठाने की आवश्यकता जताई.

उन्होंने यातायात सुविधा से जुड़े कार्यों को अत्यंत तीव्र गति से क्रियान्वित करने को कहा और स्वच्छ भारत अभियान के क्रियान्वयन के संबंध में समुचित प्रयास करने के निर्देश दिए. उन्होंने कहा कि किसी भी प्रस्ताव को बनाने के पूर्व स्थिति एवं आवश्यकताओं का समुचित आकलन किया जाए और उसमें आपसी तालमेल स्थापित करते हुए योजनाओं को समग्र रूप में तैयार किया जाना चाहिए. इसके अतिरिक्त श्री मितल ने सभी स्टेशनों पर सर्वे करके इतिरिक्त बेंचों का आकलन करने और इसके लिए फंड की व्यवस्था



उ.म.रे. मुख्यालय, इलाहाबाद में तीन क्षेत्रीय रेलों की फुल बोर्ड कार्य-निष्पादन समीक्षा बैठक को संबोधित करते हुए चेरमैन, रेलवे बोर्ड श्री ए. के. मितल. उनके दाएं हैं मेबर इंजीनियरिंग वी. के. गुप्ता और बाएं वित्त आयुक्त श्रीमती राजलक्ष्मी रवि कुमार.

सांसद निधि से किए जाने को कहा. सीआरबी ने बताया कि 26 मई से 9 जून तक रेल यात्री सुविधा पखवाड़ा मनाया जाना है. इसके लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलों को आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं. इसका प्रभाव हमारी कार्य प्रणाली पर भी दिखना चाहिए.

मैंबर मैकेनिकल, रेलवे बोर्ड हेमंत कुमार ने लाइन क्षमता बढ़ाने के संदर्भ में बोलते हुए कहा कि 100 किमी.प्र.घं. की गति से चलने वाली मालगाड़ियों (बॉक्स एन वैगन) में टिचन पाइप का उपयोग करके चलाया जाए, ताकि गाड़ियां अपनी अधिकतम गति क्षमता से चल सकें और लाइन क्षमता का बेहतर उपयोग हो सके.

मैंबर इलेक्ट्रिकल, रेलवे बोर्ड नवीन टंडन ने गर्मियों के दौरान एसी फेलियर की घटनाओं से बचाव के लिए बेहतर रख-रखाव एवं अनुरक्षण की आवश्यकता पर बल दिया. श्री टंडन ने रेलवे के ग्रीन इनीशिएटिव के संबंध में शत-प्रतिशत प्रयास किए जाने की बात कही तथा नियमित एनर्जी ऑडिट पर विशेष जोर दिया.

मैंबर ट्रेफिक, रेलवे बोर्ड अजय शुक्ला ने अपने संबोधन में कहा कि रेल अधिकारी फील्ड में जाकर निरीक्षण करें और जमीनी स्तर पर हो रहे कार्यों के निष्पादन की गति को तेजी से बढ़ाया जाए. वित्त आयुक्त श्रीमती राजलक्ष्मी रवि कुमार ने कहा कि परियोजनाओं के क्रियान्वयन हेतु फंड की

उपलब्धता सुनिश्चित की जाएगी, परंतु अवांछित व्यय पर नियंत्रण रखने की आवश्यकता है.

इस अवसर पर अपने संबोधन में उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक महेश मंगल ने उत्तर मध्य रेलवे की परियोजनाओं, रेल परिचालन की स्थिति एवं क्षमता विस्तार के कार्यों, वित्तीय प्रबंधन, वाणिज्यिक प्रयासों सहित सभी पहलुओं पर विस्तार से पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण के माध्यम से सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड के सभी सदस्यों को अवगत कराया. श्री मंगल ने उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख स्टेशनों इलाहाबाद, कानपुर, इटावा, झांसी, आगरा एवं वलियार आदि में रेल परिचालन को सुचारू बनाने के प्रयासों के बारे में भी रेलवे बोर्ड के सदस्यों को विस्तृत जानकारी दी. इस अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्रा एवं पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक ए. के. मितल ने अपनी-अपनी क्षेत्रीय रेलों के विषय में पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण किया. यह शायद पहला ऐसा महत्वपूर्ण अवसर था, जब इस बैठक में तीन अलग-अलग - महेश मंगल (एसएंडटी), राजीव मिश्रा (मैकेनिकल) और ए. के. मितल (इंजीनियरिंग) - कैडर के महाप्रबंधक अपनी-अपनी जोनल रेलों का प्रतिनिधित्व कर रहे थे.

सोनपुर मंडल/पू.म.रे.में प्रभारी पीडब्ल्यूआई पदों पर अयोग्य रेलकर्मियों की पदस्थापना

सोनपुर : पूर्व मध्य रेलवे, सोनपुर मंडल के इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट में सीनियर डिप्टी-डिप्लोमाधारी निरीक्षकों की पदस्थापना प्रभारी पीडब्ल्यूआई पदों पर उनकी वरिष्ठा के अनुसार होनी चाहिए. यह मांग यहां के लगभग सभी सीनियर डिप्टी-डिप्लोमाधारी निरीक्षकों ने की है. लेकिन सम्बंधित अधिकारियों द्वारा जबर्न पर्यवेक्षक से पदोन्नत और बिना जेडटीसी से ट्रेनिंग करवाए ही प्रभारी पदों पर अयोग्य लोगों की की जा रही पदस्थापना वरिष्ठ पी-वे निरीक्षकों का मनोबल तोड़ने वाली है. अनुभवों और वरिष्ठ पी-वे निरीक्षकों का कहना है कि अनुभव की कमी के कारण प्रभारी (इंचार्ज) पदों पर अयोग्य लोगों की पदस्थापना आने वाले समय में ट्रेक के रख-रखाव को बुरी तरह प्रभावित करेगी.

उन्होंने कहा कि सम्बंधित अधिकारी टेकदारों को उनके द्वारा किए-न किए गए कार्य का मनमानी भुगतान करवाने और अपने निजी/घरेलू कार्यों में ट्रेकमेन का उपयोग करने के लिए यह सारा अनैतिक खेल कर रहे हैं, जो कि घोर निंदनीय है. उन्होंने महाप्रबंधक श्री ए. के. मित्तल और प्रमुख मुख्य अभियंता (पीसीई) से मांग की है कि इससे सम्बंधित सोनपुर मंडल में किए गए स्थानांतरण आदेश को अविलंब रद्द करते हुए वरिष्ठा के आधार पर योग्य पी-वे निरीक्षकों की प्रभारी पदों पर पदस्थापना की जाए.

कई वरिष्ठ पी-वे निरीक्षकों का कहना है कि अभी कुछ समय पहले रेलवे बोर्ड की गलत नीति से तमाम पी-वे पर्यवेक्षकों को सीधे सीनियर सेक्शन इंजीनियर (एसएसई/पी-वे) बना दिया गया, तथापि, ऐसे लोग फिलहाल प्रभारी पदों पर नियुक्त किए जाने के लायक नहीं हैं, क्योंकि इन्हें कहीं से भी आवश्यक और पर्याप्त प्रशिक्षण नहीं दिया गया है. उनका कहना है कि ऐसे लोगों से फील्ड में कम से कम पांच साल तक बतौर सेक्शनल पीडब्ल्यूआई कार्य करया जाना अनिवार्य बनाया जाना चाहिए.

उनका कहना था कि ऐसा लगता है कि हाल ही में हुई वैशाली एक्सप्रेस की भीषण

■ महाप्रबंधक और पीसीई से सोनपुर मंडल के स्थानांतरण आदेश रद्द करने की मांग

■ शब्दों की हेराफेरी करके मिलते-जुलते कार्यों के नए-नए टेंडर करके भरी जाती हैं अपनी जेबें

दुर्घटना से सोनपुर मंडल के अधिकारियों ने कोई सबक नहीं लिया है. शायद इसीलिए सोनपुर मंडल के प्रभारी से मनीष सिंह का स्थानांतरण करके उनकी जगह अरविंद को मेन लाइन में पदस्थापित किया है, जबकि अरविंद ने आजीवन कंट्रोल में नौकरी की है. जबकि उन्हें ट्रेक मेंटेनेंस की कोई जानकारी नहीं है. यहां तक कि उन्हें फिटिंग्स तक का ज्ञान नहीं है. सम्बंधित अधिकारियों ने यहां इंजीनियरिंग विभाग को एक मजाक और सिर्फ अपनी अवैध कमाई का जरिया बना लिया है.

तब बुद्धौती में एईएन बनने की क्या जरूरत थी...???

कर्मचारियों का कहना है कि पीडब्ल्यूआई से पदोन्नत होकर एक अधिकारी हाल ही में सोनपुर मंडल में सहायक अभियंता के पद पर पदस्थ हुए हैं और ये अगले वर्ष सेवानिवृत्त भी हो रहे हैं. इनका एक ही फंडा है, वह यह कि केवल शिकायत करो. उनका कहना है कि 'इन महाशय ने अपने बारे में यह भ्रम फैला रखा है कि सब नालायक हैं, केवल वे ही एक लायक हैं. तब बुद्धौती में एईएन बनने की क्या जरूरत थी, और पहले बन जाना चाहिए था. ये महाशय अपने पद के अनुरूप खुद का काम तो करते नहीं हैं, और जानी बना फिरेते हैं. जितना नौकरी कर लिए हैं, उतना में तो एक मामूली मेट को भी ज्ञान प्राप्त हो जाता है. ये एतना इमानदार होने का नाटक करते हैं, तो

88 ट्रेकमेन का वेतन भुगतान पीडब्ल्यूआई ऑफिस से क्यों करवाते हैं? जबकि ये सभी ट्रेकमेन मंडल और जौनल कार्यालय के साहबों के घरों पर निजी और घरेलू कार्यों में लगे हुए हैं, यह तो सिर्फ एक गैंग के इतने लोग हैं, ऐसे हजारों कर्मचारी अधिकारियों और प्रभारियों के निजी कार्यों में लगे हुए हैं, जिनका करोड़ों रुपए का मासिक भुगतान रेलवे द्वारा किया जा रहा है. तो इन महाशय का भी तो यह भारी भ्रष्टाचार ही है, फिर खामखाह क्यों इमानदारी का ढोंग करते फिरेते हैं? सीनियर होने के चलते ही ये महाशय अब बुद्धौती में अधिकारी बने हैं, तो फिर दूसरे लोगों की छवि क्यों खराब करते हैं? डायरेक्ट अधिकारी शायद इसलिए इन महाशय जैसे लोगों के दोगले चरित्र के चलते उनके साथ कुत्ते जैसा व्यवहार करते हैं. पद के अनुरूप सभी लोग अपना कार्य करें, किसी का शोषण नहीं हो, जो पूर्व मध्य रेलवे में इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट के अधिकतर अधिकारी कर रहे हैं. वे चाहते हैं कि निरीक्षक उन्हें राजा की तरह सम्मान दे और उनकी सेवा करें, जो सेवा अधिकतर अफसर कराना चाहते हैं, वह कोई स्वाभिमानी कर्मचारी तो नहीं करेगा. वे ट्रांसफर से नहीं डरते हैं, लेकिन भ्रष्टाचारियों और ऐयासों को भी चैन नहीं लेने दिया जायेगा.

कर्मचारियों का कहना है कि ऐसे नौटंकीबाज और दोगले चरित्र के अधिकारी यदि वास्तव में अपनी इमानदारी साबित करना चाहते हैं, तो सबसे पहले जौनल कार्यालय के नाम पर प्रतिवर्ष होने वाले अनावश्यक कार्यों के अवैध भुगतान पर रोक लगाकर दिखाएं. तब उन्हें रेलवे का सच्चा हितैषी माना जाएगा. अधिकारियों का तो यहां यही सिर्फ एक ही उद्देश्य रहता है कि किसी भी तरह शब्दों की हेराफेरी करके एक-दूसरे से मिलते-जुलते कार्यों के बार-बार और नए-नए टेंडर करके अपनी जेबें भरती रहें, रेल के हित की चिंता यहां किसी को नहीं है. सब अपना स्वार्थ पूरा करने में लगे हुए हैं.

सुनियोजित षडयंत्र के तहत हो रहा रेलवे का निजीकरण -बैरवा

गोरखपुर : केंद्र सरकार एक सुनियोजित षडयंत्र के तहत रेलवे का निजीकरण कर रही है. जब सभी सरकारी प्रतिष्ठान निजी हाथों में चले जाएंगे, तो आरक्षण स्वतः समाप्त हो जाएगा, लेकिन हम यह नहीं होने देंगे. आरक्षण बचाने के कर्मचारियों का अहित नहीं होने दिया जाएगा, हमारा संघर्ष जारी रहेगा

-चंद्रशेखर

कहा कि हमारे संगठन को ट्रेड यूनियन की सुविधा नहीं मिली है, जबकि संगठन में ट्रेड यूनियनों से कहीं ज्यादा सदस्य हैं. एससी/एसटी एसोसिएशन के महामंत्री अशोक कुमार ने कहा कि हमारा प्रयास है कि संगठन को वहां तक पहुंचा दिया जाए, जहां ट्रेड यूनियन खड़ी है. पदोन्नति में आरक्षण के लिए अगर सरकार कार्यवाही नहीं करती है, तो हमें आरक्षण की लड़ाई के लिए तैयार रहना होगा. पूर्वोत्तर रेलवे जौनल महामंत्री चंद्रशेखर ने कहा कि कर्मचारियों का अहित नहीं होने दिया जाएगा, हमारा संघर्ष जारी रहेगा. अधिवेशन में सीपीओ एसएनएम इस्लाम, आरपीएफ एसोसिएशन के जौनल अध्यक्ष विजय तिवारी, महामंत्री अजय मल्ल, पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन के के. एल. गुप्ता सहित प्रमोटी अधिकारी संघ के महामंत्री जी. पी. प्रभाकर आदि मौजूद थे. एससी/एसटी एसोसिएशन के जौनल अध्यक्ष रामाश्रय ने सभी आगंतुकों के प्रति आभार व्यक्त किया.

गुपु 'बी' सिविल एवं लेखा अधिकारियों के साथ अन्याय...

पेज 4 से आगे... डायरेक्ट के लिए रखी जाएंगी. घोर आक्षेप की बात यह थी कि जिस समय 720 का कुल कैडर बताया गया, उस समय केवल लीव रिजर्व का ही नंबर 602 स्वीकृत था. इसका अर्थ यह हुआ कि रजुलर कैडर की संख्या 720-602=118 ही रही. है न आक्षेपजनक. 6000 से अधिक गुपु 'बी' जूनियर स्केल कैडर में रजुलर जूनियर स्केल की संख्या केवल 118 ! हम लोगों ने इस बारे में काफी शोर मचाया, लेकिन रेलवे बोर्ड पर कोई असर नहीं पड़ा. उसी समय मेरे हाथ में एक स्टेटमेंट लगा, जिसके अनुसार 1991-92 में प्रस्तुत कैडर रिस्ट्रक्चरिंग में जूनियर स्केल की संख्या 1273 बताई गई थी. हम लोगों ने इस तथ्य को रेलवे बोर्ड के सामने रखा. अंततः रेलवे बोर्ड माना और 2004-05 के लिए 1273 का 25वें यानि 318 पोस्टों के लिए स्वीकृत कर दी गई.

हम लोगों ने फिर इस सच्चाई को उठया और कहा कि इसमें 602 लीव रिजर्व जूनियर स्केल पोस्टों भी जोड़ी जानी चाहिए. लेकिन रेलवे बोर्ड फिर अड़ गया. तब तक मैं सेवानिवृत्त हो चुका था, लेकिन सेवानिवृत्ति के बाद रेलवे बोर्ड के कंयूटर रिकार्ड में कैडर स्ट्रक्चरिंग के लिए सीनियर स्केल पोस्टों को खत्म करने के लिए जो विवरण दिए गए, वे मुझे मिले. उसमें जूनियर स्केल की संख्या 1875 (1273 रजुलर + 602 लीव रिजर्व) दिखाई गई थीं. इस सबूत को लेकर हमारी फेडरेशन ने पुनः इस विषय को उठया. अंततः इसमें कुछ सफलता प्राप्त हुई और रेलवे बोर्ड ने 2006 से (1875 के बजाय) 1647 की संख्या पर हमारी 411 की संख्या को मानकर इसको लागू कर दिया.

सिविल इंजीनियरिंग एवं लेखा विभाग के साथ अन्याय

इसमें 1875 के स्थान पर 1647 करने का एक कारण था. और वह यह था कि रेलवे बोर्ड ने कैडर रिस्ट्रक्चरिंग के समय शायद गलती से या अन्याय 1273 में, जो सिविल एवं लेखा विभाग का हिस्सा था, को उससे कम करके लिखा गया था. सिविल 309 के बजाय 185 और लेखा विभाग में 118 के बजाय 50 पोस्टें ही दर्शाई गई थीं. जबकि बाकी सभी विभागों में उनके 1273 के हिस्से के साथ 602 का हिस्सा मिलाकर उनकी पोस्ट की गणना की गई. परंतु सिविल एवं लेखा विभाग में ऐसा नहीं किया गया. यह विभागीय आज भी चल रही है और इस मामले में रेलवे बोर्ड अपनी गलती मानने के लिए तैयार नहीं है.

इसके बाद मैंने आर्टीआई के द्वारा सूचना मांगी. जिसमें बताया गया कि सिविल इंजीनियरिंग में 1273 की संख्या में 304 का हिस्सा है और 602 लीव रिजर्व में 110, यानी कि कुल 414 जूनियर स्केल की पोस्टें. जबकि लेखा विभाग में यह गणित 118+60=186 का होना चाहिए था. लेकिन माना गया केवल 50+68=118 और सिविल में 185+110=295. आर्टीआई सूचना के आधार पर मानने के बाद भी रेलवे बोर्ड इसमें कोई बदलाव करने के लिए तैयार नहीं है. जबकि लेखा विभाग के लिए तो फाइनेंस कमिश्नर/रेलवेज/रे.बो. ने भी अपनी सहमति का नोट भेज दिया था. बड़े आक्षेप की बात है कि जब 1273 के अनुसार किया जाता था, तो सिविल का नंबर 76 था, जबकि 1647 करने के पश्चात यह केवल 74 ही रह गया है.

बाकी सभी विभागों में रजुलर + लीव रिजर्व की संख्या का 25 प्रतिशत जूनियर स्केल दिया गया है, लेकिन सिविल एवं लेखा विभाग के लिए ऐसा नहीं हो रहा है. इससे इन दोनों विभागों में रेलवे बोर्ड के प्रति भारी अग्रतेष है. अतः सिविल एवं लेखा विभाग के गुपु 'बी' के अधिकारियों के साथ हो रहे अन्याय को शीघ्रतः समाधान किए जाने की आवश्यकता है. आशा है कि उपरोक्त तथ्यों से इन दोनों महत्वपूर्ण विभागों के गुपु 'बी' अधिकारियों के साथ हो रहे अन्याय पर सभी संबंधित अधिकारियों का ध्यान आकर्षित होगा और वे इसका उचित निवारण जल्दी से जल्दी करने की कोशिश करेंगे.

*लेखक आईआरपीओएफ के पूर्व अध्यक्ष और सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेल अधिकारी हैं

आरपीएफ स्टाफ को भी 16% एमएसीपी का लाभ मिले

शिवांग चतुर्वेदी

आरपीएफ एसो. उ.प.रे. की कार्यकारिणी की बैठक संपन्न

वांदीकुई : ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, उ.प.रे. की दो दिवसीय कार्यकारिणी की बैठक यहां आरपीएफ बैक (बाल मॉरिंग) में 11 मई को सम्पन्न हुई. बैठक में वक्ताओं ने कहा कि केंद्र सरकार द्वारा गठित हाईपॉवर बिजनेस देवर्षय कमेटी ने हाल ही में सौंपी गई अपनी अंतरिम रिपोर्ट में आरपीएफ, मैडिकल और रेलवे स्कूल को रेलवे से अलग करने या हटाने की बात कही है. कमेटी ने रेलवे में आउटसोर्स से सुरक्षा करने की बात कही है, जो कि न सिर्फ रेलवे के खिलाफ है, बल्कि यह सभी रेलकर्मियों के भी खिलाफ है. एसोसिएशन ने आरपीएफ को डी-लिक करने की सिफारिश का कड़ा विरोध किया है. इस संबंध में बैठक में निर्णय लिया गया कि यदि देवर्षय कमेटी की सिफारिश के अनुसार रेलवे

सुरक्षा का निजीकरण करने का प्रयास किया गया, तो आरपीएफ एसोसिएशन उसका पुरजो विरोध करेगी. बैठक में देवर्षय कमेटी के अनुसार यदि रेलवे का निजीकरण किया गया, कमेटी की अताकिंक एवं रेलवे को डुबाने वाली सिफारिशों का कड़ा विरोध करने का निर्णय लिया गया. इसके अलावा आरपीएफ स्टाफ को रेल कर्मचारियों की भांति 16 प्रतिशत संवर्ग पुनर्संरचना (एमएसीपी) का लाभ अविलंब दिए जाने की मांग की गई है.

अधिवेशन में प्रशिक्षणार्थियों ने महामंत्री को बताया कि आवास की कमी के कारण उनको गर्मी में जमीन पर सोना पड़ रहा है. सेंटर में आवासीय सुविधा का अभाव है. बिना कुलर, पंखे के इस गर्मी में बड़ी तकलीफ से उन्हें रहना पड़ रहा है. इसके लिए प्रशासन से चर्चा की जाए. बैठक को संबोधित करते हुए

महामंत्री श्री बिश्नोई ने देवर्षय कमेटी की सिफारिशों को खारिज करते हुए रेलवे में एकिकृत सुरक्षा व्यवस्था स्थापित किए जाने की बात कही. बैठक में ऑल इंडिया आरपीएफ एसो., उ.प.रे. के अध्यक्ष आर. जे. एस. संधू, जौनल सचिव रामेश्वर जाट, महामंत्री कंवरलाल बिश्नोई, कार्यकारी अध्यक्ष सुखराज सिंह, कोषाध्यक्ष रणवीर सिंह, संगठन मंत्री मुकेश गुर्जर, कार्यलय सचिव सतवीर सिंह, उपाध्यक्ष पोखरपाल मीणा, एस. के. स्वामी, जोधपुर मंडल मंत्री नरयुगम मीणा, अध्यक्ष एस. एल. सोलंकी, अजमेर मंडल मंत्री गजेंद्र मीणा, अध्यक्ष राम खिलाड़ी यादव, बीकानेर मंडल कृष्ण कुमार, संगठन मंत्री फतेह सिंह. उ.प.रे. के विभिन्न थातों से आए प्रतिनिधियों और प्रशिक्षण केंद्र में प्रशिक्षण ले रहे प्रशिक्षणार्थियों ने हिस्सा लिया.

रेलवे के निजीकरण की आशंका अपने मन से निकाल दें रेलकर्मी...



रेल भवन में 'कायाकल्प परिषद' की बैठक में विभिन्न मुद्दों पर चर्चा करते हुए बाई तरफ ईडी/आईआर श्रीमती पणिनी येचुरी, ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा, कायाकल्प परिषद के अध्यक्ष रतन टाटा, नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेंस के महामंत्री एम. राघवैया और दाएं वित्तपुर/रेलवेज श्रीमती राजलक्ष्मी रविकुमार, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल, रेलमंत्री सुरेश प्रभु, रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा, मंत्री ट्रेफिक अजय शुक्ला, मंत्री इलेक्ट्रिकल नवीन टंडन, मंत्री मैकेनिकल हेमंत कुमार, मंत्री स्टाफ वरीय कुमार, मंत्री इंजीनियरिंग वी. के. गुप्ता एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी।

पेज 1 से आगे... सदस्यों को रेलवे के हर सेगमेंट का डाटा जुटाने को कहा है, जिससे यह पता लगाया जा सके कि माल ढुलाई, यात्री सुविधाएं, आधुनिकीकरण आदि में भारतीय रेल अन्य देशों की रेलों से पीछे क्यों है? इसके पश्चात अल्पकालिक और दीर्घकालिक योजनाएं बनाई जाएंगी. कायाकल्प परिषद की बैठक दो हफ्ते बाद फिर बुलाई गई है.

रतन टाटा ने रेलवे के निजीकरण की आशंकाओं को खारिज किया है और यह भी कहा है कि रेलकर्मी और रेलवे के सभी श्रमिक संगठन अपने मन से भारतीय रेल के निजीकरण की किसी भी आशंका को निकाल दें, उन्होंने कहा कि इस विशाल जन-परिवहन में जुड़े रेलवे जैसे विशालकाय प्रतिष्ठान में निजी क्षेत्र की भागीदारी तो संभव है, लेकिन इसका स्वामित्व संभालने की क्षमता अभी तक देश के किसी भी निजी औद्योगिक प्रतिष्ठान में नहीं है. उन्होंने जोर देकर कहा कि जन-परिवहन का यह विशाल माध्यम सरकार के पास ही रहेगा. इसी के साथ उन्होंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से दो हफ्ते में निजी भागीदारी और सुधार के नए

उपायों का रोडमैप तैयार कर रिपोर्ट प्रस्तुत करने को कहा है.

कायाकल्प परिषद की पहली बैठक को पहले रेलमंत्री सुरेश प्रभु और फिर रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने भी संबोधित किया. इस बैठक की अध्यक्षता करते हुए टाटा ने कहा कि परिषद सभी संबद्ध लोगों को साथ लेकर चलेगी और रेलवे के बेहतर भविष्य के लिए काम करेगी. किसी के साथ टकराव का कोई सवाल ही नहीं है, क्योंकि इसका एकमात्र उद्देश्य रेलवे की व्यवस्था में सुधार करना है. उन्होंने कहा कि इस प्रक्रिया में उपकरणों से सम्बंधित प्रक्रियाओं और उपभोक्ताओं की स्वीकार्यता से जुड़ी सेवाओं आदि सभी छोटी-छोटी चीजों में भी महत्वपूर्ण सुधार करना होगा. बैठक में निजी निवेश बढ़ाने और नेटवर्क के विस्तार पर भी चर्चा हुई.

रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने अपने संबोधन में रेलवे के सामाजिक दायित्वों के साथ ही इसके वाणिज्यिक लक्ष्यों को पाने की बात कही. उन्होंने कहा कि हमें दोनों को देखना होगा और इनके बीच इस तरह से संतुलन स्थापित करना होगा कि ग्राहकों को उचित

मूल्य पर सर्वश्रेष्ठ सेवाएं प्रदान की जा सकें. रेलमंत्री ने कहा कि रेलवे का इस देश की अर्थव्यवस्था में जितनी अहम भूमिका है, इसे उसी के अनुरूप अपना स्तर उठाना होगा. उन्होंने कहा कि वक्त के साथ लोगों की रेलवे से उम्मीदें बढ़ रही हैं, इन्हें पूरा करने के लिए रेल ढांचे के आधुनिकीकरण और विस्तार के अलावा सेवाओं को उत्कृष्ट बनाने की जरूरत है. मगर इसके लिए रेलवे के समक्ष मौजूद चुनौतियों से पार पाना होगा.

रेलमंत्री ने यह भी कहा कि रेलवे के पास आवश्यक विशाल और समर्पित मानवशक्ति है, जो अपनी लगन एवं समर्पण के बल पर भारतीय रेल को दुनिया की सर्वश्रेष्ठ रेलवे बनाने में सक्षम है. इसे इस लक्ष्य की प्राप्ति में जी-जान से जुटाना होगा. रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने उम्मीद जताई कि कायाकल्प परिषद रेलवे के उत्थान के लिए उपयोगी सुझाव देगी. चेयरमैन, रेलवे बोर्ड ए. के. मितल ने परिषद के साथ मिलकर काम करने का आश्वासन दिया. परिषद के सदस्य शिवगोपाल मिश्रा एवं एम. राघवैया ने भी रेल कर्मचारियों पर भरोसा जताने के लिए रेलमंत्री और कायाकल्प परिषद के अध्यक्ष रतन टाटा का आभार प्रकट किया.

निजीकरण का हौवा वे लोग खड़ा कर रहे हैं, जो...

पेज 1 से आगे... होता है, जो कि भारतीय रेल के मामले में संभव नहीं है. श्री प्रभु ने कहा कि रेलवे लगातार भारत सरकार के नियंत्रण में बनी रहेगी और सरकार ही इसका प्रबंधन करेगी. हम बदलाव चाहते हैं, पर मालिकाना हक में कोई बदलाव नहीं होगा. उन्होंने कहा कि हम ऐसा बदलाव नहीं चाहते हैं कि कोई रेलवे की मूल्यवान संपत्ति को हड़प कर ले जाए. हम रेलवे के कामकाज में सुधार के लिए निजी निवेश और प्रौद्योगिकी चाहते हैं, ताकि रेलवे और मजबूत एवं मूल्यवान बने.

सरकार द्वारा गठित डॉ. बिबेक देवराय की अध्यक्षता वाली समिति ने घाटे में चल रही रेलवे के निजीकरण की सिफारिश की है. समिति ने सुझाव दिया है कि रेल मंत्रालय को केवल नीति निर्माण के लिए जिम्मेदार होना चाहिए और निजी कंपनियों को यात्री और माल ढुलाई की जिम्मेदारी और भागीदारी सौंप दी जानी चाहिए. इन सुझावों पर जारी चर्चा के बीच श्री प्रभु ने उपरोक्त बात कही है. रेलवे पर 'कैंग' की ताजा रिपोर्ट के अनुसार भारतीय रेल अपनी यात्री परिचालन लागत तथा अन्य कोचिंग सेवाओं की लागत को पूरा करने में विफल रही है और वर्ष 2011-12 में भारतीय रेल को इस मद में 23,643 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है. निजीकरण का विरोध किए जाने के कारणों के बारे में पूछे जाने पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने कहा कि दुर्भाग्य से इस प्रकार की शब्दावली सिर्फ एक वैचारिक बहसबाजी है. यह अनावश्यक और बेमतलब का टकराव है. हमारा मतलब यह है कि हम रेलवे की सेवा गुणवत्ता में सुधार चाहते हैं. उन्होंने कहा कि इसीलिए सेवा में जो भी गुणवत्ता, प्रौद्योगिकी, बेहतर लाभ लाना चाहते हैं, उसे हमारे पास जो भी संसाधन हैं, उसके जरिये लाया जाना है. अगर हम अपने स्तर पर इसे कर सकते हैं, तो हमें करना चाहिए, अगर हम समझते हैं कि हम इसे अपने स्तर पर नहीं कर सकते हैं, तब हमें निश्चित रूप से बाहर से पूंजी, प्रौद्योगिकी और एजेंसी लानी चाहिए, लेकिन यह सब मालिकाना हक में हस्तांतरण के जरिए नहीं होना चाहिए. रेलमंत्री श्री प्रभु ने कड़े शब्दों में कहा कि निजीकरण का हौवा वे लोग खड़ा कर रहे हैं, जो बदलाव नहीं चाहते. हालांकि, यह प्रदर्शन और सुविधाओं में सुधार के लिए ही है. जापान द्वारा हाल ही में 650 किमी. प्रति घंटा की तेज गति वाली ट्रेन शुरू किए जाने का उदाहरण देते हुए उन्होंने पूछा कि हम कहां हैं? अगर हमारे पास प्रौद्योगिकी नहीं है, तो क्या हमें पीछे रहना चाहिए. उन्होंने कहा कि हम आखंड बंद करके नहीं बैठ सकते हैं. यह संभव नहीं है. इसीलिए हमें उस ओर ध्यान देना चाहिए कि कौन प्रौद्योगिकी दे सकता है, वह हमारा सहयोगी होगा.

रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को ज्यादा जिम्मेदारी...

पेज 1 से आगे... समय पर पूरा करने पर जोर दिया जा सकेगा. जबकि रेलमंत्री सुरेश प्रभु अब रेलवे के आधुनिकीकरण और प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की महत्वाकांक्षी बुलेट ट्रेन परियोजना, एफडीआई, पीपीपी, ट्रेक मजबूतीकरण आदि पर अपना ध्यान केंद्रित करेंगे, जिससे भारतीय रेल के आधुनिकीकरण के लिए पर्याप्त फंडिंग की व्यवस्था की जा सके.

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के के हमारे विश्वसनीय सूत्रों के अनुसार रेलमंत्री सुरेश प्रभु के आदेश पर रेलवे बोर्ड द्वारा गुरुवार, 7 मई को एक परिपत्र जारी करके दोनों मंत्रियों की शक्तियों को परिभाषित करते हुए नई व्यवस्था लागू कर दी गई है. इस परिपत्र में कहा गया है कि सिर्फ अति आवश्यक फाइलें ही रेलमंत्री को सुझाव-मंजूरी के लिए उनकी टेबल पर भेजी जाएं. इसके अतिरिक्त अन्य सभी फाइलें रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा के पास भेजी जाएंगी. नई व्यवस्था में श्री सिन्हा पर मानवहित रेलवे क्रांति पर रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) अथवा रेलवे अंडर ब्रिज (आरयूबी) परियोजनाओं को पूरा करने की बड़ी जिम्मेदारी सौंपी गई है, जिससे रेल दुर्घटनाओं में कमी लाई जा सके.

उल्लेखनीय है कि इससे पहले रेल राज्यमंत्रियों को एक या दो राज्यों की जिम्मेदारी दी जाती थी, लेकिन नई व्यवस्था में श्री सिन्हा को सभी राज्यों की जिम्मेदारी सौंपी गई है. विभागीय स्तर पर रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों के प्रामाण्य से जुड़े सभी मामले अब श्री सिन्हा देखेंगे. इसके साथ ही रेलवे बोर्ड, आरडीएसओ में तबादला-नियुक्ति तथा अन्य नियुक्तियों से संबंधित कैबिनेट कमेटी (एसीसी) मामले भी अब श्री सिन्हा ही देखेंगे.

इसके अलावा दूसरे मंत्रालयों से समन्वय स्थापित करने की जिम्मेदारी भी अब रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को ही सौंपी गई है. रेल मंत्रालय नई लाइन बिछाने, अमान परिवर्तन, विद्युतीकरण आदि परियोजनाओं को

दूसरे मंत्रालयों की मदद से पूरी करता है, जिसके तहत दोनों मंत्रालयों के बीच समझौते किए जाते हैं. यह काम मंत्री स्तर पर ज्यादा तेजी से होता है. इस मामले में श्री सिन्हा बेहतर भूमिका निभा सकते हैं. यहां भी ध्यान देने वाली बात है कि रेल बजट में कई महत्वपूर्ण घोषणाएं भले ही रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने की हैं, लेकिन उनकी समीक्षा और उन पर अमल करवाने का काम अब रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा करेंगे.

जैसा कि रेल बजट में रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने घोषित किया है, उसके अनुसार अगले पांच वर्षों में भारतीय रेल के आधुनिकीकरण के लिए 8.5 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता है. इसलिए रेलमंत्री सुरेश प्रभु दैनिक कार्यों में उत्खनने के बजाए उक्त राशि की फंडिंग जुटाने पर अपना साधा ध्यान केंद्रित करना चाहते हैं. इससे उन्हें राशि जुटाने सहित रेल योजनाओं को बेहतर तरीके से लागू करने में मदद मिलेगी. ज्ञातव्य है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु पहले ही एलआईसी से 1.5 लाख करोड़ के निवेश का कारगर करके चालू वर्ष की फंडिंग का पर्याप्त इंतजाम कर चुके हैं, लेकिन एफडीआई और पीपीपी स्टा से बड़े निवेश का बंदोबस्त करना अभी बाकी है. रेलमंत्री सुरेश प्रभु 162 साल पुरानी रेलवे की प्रशासनिक और प्रबंधकीय व्यवस्था में आमूलचूल परिवर्तन लाना चाहते हैं, जिससे रेल अधिकारियों और कर्मचारियों में काफी दहशत भी है. तथापि, रेलवे का चेहरा-मोहरा बदलने के लिए अर्थशास्त्री डॉ. बिबेक देवराय की अध्यक्षता में खुद की गठित की गई समिति की सिफारिशों को लागू करना उनके लिए अब एक बहुत बड़ी चुनौती है. रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठनों को भारतीय रेल के निजीकरण अथवा इसे टुकड़ों में बांटने की देवराय समिति की सिफारिशें मान्य नहीं हैं. जबकि श्री प्रभु रेलवे में दीर्घकालीन ऋण, निजी सरकारी भागीदारी मॉडल और बहुपक्षीय वित्तीय एजेंसियों से सहयोग पर जोर दे रहे हैं.

हाई स्पीड रेल परियोजनाओं के लिए नई कंपनी बनाने की तैयारी...

पेज 1 से आगे... संसद द्वारा पारित डीएमआरसी कानून के अंतर्गत ऐसी कंपनी बनाने पर रेल मंत्रालय में व्यापक चर्चा हुई है. रेलमंत्री के साथ बोर्ड मेंबरों की उक्त बैठक में भी इस विषय पर विस्तार से विचार-विमर्श हुआ है. ज्ञातव्य है कि इससे पहले हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन (एचएसआरसी) बनाया गया है, जो कि रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) की सस्मिंडी है.

सूत्रों का कहना है कि बोर्ड के अधिकारी सबसे ज्यादा अपने पुनर्वास की ही सोचते हैं. इसीलिए अब उन्होंने एक और नया कारपोरेशन बनाए जाने के लिए रेलमंत्री के कान में यह कहना शुरू किया है कि रेलवे के साथ ही एचएसआरसी के पास भी इतनी हाई प्रोफाइल रेल परियोजना पर काम करने की विशेषज्ञता नहीं है.

इसीलिए उक्त बैठक में उन्होंने यह रेलमंत्री को यह विचार सरकाया कि इस महत्वपूर्ण परियोजना में राज्यों को भी भागीदार बनाया जाना चाहिए. उल्लेखनीय है कि मुंबई रेल विकास निगम की स्थापना इसी तर्ज पर हुई है, जिसकी कार्य-प्रणाली और प्रगति ठहर सी गई है, क्योंकि मध्य एवं पश्चिम रेलवे के साथ उसकी जुगलबंदी विवादास्पद है.

सूत्रों ने उक्त बैठक में उपस्थित रहे एक वरिष्ठ अधिकारी के हवाले से कहा कि 'इस परियोजना के लिए बेहतरनी और सक्षम लोगों को जोड़ने की कोशिश की जा रही है, क्योंकि ऐसी किसी परियोजना से

संभावित नुकसान से रेलवे को भी बचाना ही जरूरी है. इस परियोजना के लिए प्रशासनिक और तकनीकी मामलों की नोडल एजेंसी रेलवे ही रहेगा, जिसमें संरक्षा सबसे प्रमुख है.' सूत्रों का कहना है कि अधिकारियों द्वारा इस परियोजना के लिए रेलमंत्री को ऐसे ग्लोबलिस तक दिए जा रहे हैं जैसे इन अधिकारियों ने अब तक भारतीय रेल को बुलाईयों पर पहुंचा दिया है? जबकि इनकी वजह से ही वास्तव में आज भारतीय रेल सर्वाधिक दुर्दशा की स्थिति में पहुंच गई है.

सूत्रों का कहना है कि रेलमंत्री श्री प्रभु इस बैठक में इस हाई स्पीड रेल परियोजना की तमाम तकनीकी डिटेलस समझना और फाइलन करना चाहते थे. इसे बुलेट ट्रेन परियोजना का नाम दिया गया है. सूत्रों ने बताया कि रेलमंत्री 26 मई को सरकार के एक साल पूरा होने के मौके पर इस परियोजना को कैबिनेट के समक्ष अफरवल के लिए रखना चाहते हैं.

रेलवे बोर्ड के एक वरिष्ठ अधिकारी का कहना है कि जब रेलमंत्री को इस परियोजना की प्रगति के बारे में पता चला, तो उन्होंने इसमें जल्दबाजी नहीं करने का फैसला किया, क्योंकि आर्थिक तौर पर इस परियोजना को लेकर अभी भी कई अनसुलझे सवाल हैं. इस अधिकारी ने बताया कि यहां तक कि वित्त मंत्रालय ने भी इस परियोजना के बारे में कुछ सवाल खड़े किए हैं. उन्होंने यह भी कहा कि

रेलमंत्री को अभी-भी ऐसा लगता है कि इस मामले में आगे कदम बढ़ाने से पहले जापान इंटरनेशनल को-ऑपरेशन एजेंसी (जेआईसीए) की फिजिबिलिटी रिपोर्ट का इंतजार किया जाना ठीक रहेगा.

रेलवे बोर्ड के हमारे सूत्रों का कहना है कि रेल अधिकारियों ने रेलमंत्री सुरेश प्रभु को भी अब अपने आइडेंट में बहूबो उतार लिया है, क्योंकि जिस तरह रेलवे में अधिकारियों की संख्या तेजी से बढ़ी है, उससे उन्हें जेएजी और एएसजी पाने में क्रमशः 10-12 और 20-21 साल लगने लगे हैं. जबकि अब उन्हें यह समय-सीमा पार करने के बाद भी बड़ी संख्या में नॉन फंक्शनल-जेएजी और नॉन फंक्शनल-एएसजी दिया जाने लगा है. सूत्रों ने कहा कि अधिकारियों की बढ़ती संख्या को रेलवे में अब पर्याप्त रूप से एडजस्ट कर पाना भी मुश्किल होता जा रहा है. यही वजह है कि अब मंडलों में सेक्शनल एएसएसई की तर्ज पर बड़ी संख्या में सेक्शनल ब्रांच अफसरों को बैठाया जा रहा है. सूत्रों का कहना है कि इसीलिए रेलवे के नए-नए कारपोरेशन बनाने के पीछे रेल अधिकारियों का यही उद्देश्य है कि एक तो बड़ी संख्या में रेल अधिकारी इन नए-नए कारपोरेशनों में प्रतिनियुक्ति पर एडजस्ट हो जाते हैं और कुछ अधिकारियों को लगातार दिल्ली में बने रहने का मौका भी मिल जाता है.

प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

चिकित्सा निदेशक ने नर्सों दिवस मनाने की नहीं दी अनुमति?

दिल्ली: उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल के कई मुद्दों को समय-समय पर रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया जाता रहा. इस संबंध में अब जो ताजा जानकारी मिली है, उससे पंचकुड़ियां रोड, दिल्ली स्थित उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल में चिकित्सा निदेशक की मनमानी और तानाशाही को उजागर कर दिया है. प्राप्त जानकारी के अनुसार अस्पताल के चिकित्सा निदेशक डॉ. सुनील कपूर ने 12 मई को हर साल की तरह नर्सों दिवस मनाए जाने की अनुमति न देकर अस्पताल के समस्त नर्सिंग स्टाफ का अपमान किया है. उल्लेखनीय है कि 12 मई को विश्व भर में 'अंतरराष्ट्रीय नर्सों दिवस' मनाया जाता है. इसी दिन भारत के राष्ट्रपति द्वारा फ्लोरेंस नाइटिंगल पुरस्कार प्रदान करके नर्सों को राष्ट्रीय स्तर पर सम्मान दिया जाता है. जबकि अस्पताल के चिकित्सा निदेशक द्वारा एसोसिएशन ऑफ रेलवे नर्सों ऑफ इंडिया के सदस्यों को नर्सों दिवस मनाने की अनुमति नहीं दी गई.

प्राप्त जानकारी के अनुसार उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल में लगभग 150 नर्सिंग स्टाफ कार्यरत है, जो पूरी तन्मया के साथ अपनी सेवाएं अस्पताल में भर्ती सभी मरीजों को प्रदान करता है. पिछले वर्ष 2014 में उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल में नर्सों दिवस को बहुत धूमधाम से मनाया गया था. लेकिन इस वर्ष जब अस्पताल के चिकित्सा निदेशक डॉ. सुनील कपूर, सहायक नर्सिंग अधिकारी श्रीमती सतवंत कौर और श्रीमती इंदिरा सिंह से नर्सों दिवस मनाने की अनुमति मांगी गई, तो इन तीनों अधिकारियों ने न सिर्फ नर्सों दिवस मनाए जाने से मना कर दिया, बल्कि अपने कुटिल व्यवहार और भाषा से अस्पताल के समस्त नर्सिंग स्टाफ



उ.रे. केंद्रीय अस्पताल की दुर्दशा और मनमानी कामकाज से चिकित्सा विभाग के कथित सुचारु प्रबंधन की हो रही है खुली पुष्टि

का अपमान भी किया. अस्पताल के कई पैरामेडिकल स्टाफ का तो यहां तक कहना है कि इन तीनों अधिकारियों के इस तरह के अनुचित और निम्न स्तरीय व्यवहार से इनके मेडिकल प्रोफेशन से होने पर ही शक पैदा होता है. बताते हैं कि चिकित्सा निदेशक डॉ. कपूर ने न सिर्फ नर्सों दिवस मनाने के लिए मना किया, बल्कि यह भी कहा कि 'नर्सों तो सिर्फ फोकट (मुफ्त) की सैलरी लेती हैं, कोई काम नहीं करती हैं.' चिकित्सा निदेशक के इस घटिया व्यवहार से तिलमिलाए कई वरिष्ठ नर्सिंग स्टाफ का कहना है कि चिकित्सा निदेशक महोदय शायद यह भूल गए थे कि नर्सिंग स्टाफ के बिना कोई डॉक्टर अस्पताल में भर्ती मरीजों की देखभाल ठीक से नहीं कर सकता है. उनका कहना था कि नर्सिंग स्टाफ सभी स्वस्थ सेवाओं का आधार स्तम्भ हैं. उन्होंने बताया कि इसी तरह दोनों सहायक नर्सिंग अधिकारियों ने भी नर्सों दिवस मनाने के लिए मांगी गई अनुमति देने से मना कर दिया.



अस्पताल के लगभग समस्त नर्सिंग स्टाफ का मानना है कि चिकित्सा निदेशक और उनके दोनों चापलूस सहायक नर्सिंग अधिकारियों ने उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल में कार्यरत नर्सों एवं पूरे मेडिकल प्रोफेशन का अपमान किया है. इसके विरोध स्वरूप 12 मई को समस्त नर्सिंग स्टाफ ने अस्पताल के रिसेप्शन हॉल में सुबह 8 बजे उपस्थित होकर न सिर्फ हर्षोल्लास के साथ नर्सों दिवस मनाया, बल्कि अस्पताल के समस्त स्टाफ को मिठाई खिलाकर बधाई भी दी. इसके साथ ही सभी नर्सिंग स्टाफ ने नर्सों दिवस अस्पताल के चिकित्सा निदेशक और दोनों सहायक नर्सिंग अधिकारियों द्वारा किए गए अपमानजनक व्यवहार के प्रति विरोध जताने हेतु अपनी बांह पर काली पट्टी बांधकर पूरे दिन ड्यूटी की और अस्पताल प्रशासन के विरुद्ध अपना रोष प्रकट किया.

हालांकि, स्टाफ का कहना है कि बाद में चिकित्सा निदेशक ने जब देखा कि उनके कुटिल व्यवहार से

अस्पताल का वातावरण पूरी तरह से खराब होने जा रहा है, तो उन्होंने अपने कुछ खास लोगों को साथ लेकर नर्सों दिवस मनाने की नौटंकी भी कर डाली. तथापि स्टाफ का कहना है कि उनके इस गुगलकी व्यवहार से उत्तर रेलवे केंद्रीय अस्पताल में न तो नर्सिंग स्टाफ पर हो रहा अत्याचार कम हो गया है, और न ही चिकित्सा निदेशक और उनके चापलूस सहायक नर्सिंग अधिकारियों का अपराध कम हुआ है. स्टाफ का कहना है कि अस्पताल प्रबंधन की तानाशाही सिर्फ इसलिए चल रही है, क्योंकि उसके द्वारा रेलवे बोर्ड और उत्तर रेलवे मुख्यालय के उच्च अधिकारियों तथा उनके नाते-रिश्तेदारों को एल्पी मैडिसिन सहित समस्त चिकित्सा सुविधाएं घर-घर पहुंच उपलब्ध कराई जा रही हैं. इस सारे मामले में उत्तर रेलवे के मुख्य चिकित्साधिकारी डॉ. ब्रह्म प्रकाश ने हर बार की तरह इस बार भी मोबाइल पर कोई रिस्पांस नहीं दिया. मगर उत्तर रेलवे सेंट्रल हॉस्पिटल के चिकित्सा निदेशक डॉ. सुनील कपूर ने नर्सिंग स्टाफ के उपरोक्त आरोपों को गलत बताते हुए कहा कि नर्सों दिवस मनाए जाने की अनुमति दी गई थी. उनका कहना था कि न सिर्फ अनुमति दी गई, बल्कि अस्पताल की तरफ से हर साल की तरह इस साल भी नर्सों दिवस मनाया गया है. उन्होंने आगे कहा कि 'अस्पताल में पूरी शांति है. और एकाध स्टाफ के असंतुष्ट होने से अस्पताल की दिनचर्या नहीं बदली जा सकती है.' हालांकि इस पर अस्पताल स्टाफ का कहना है कि डॉ. कौर की बात में सच्चाई नहीं है, क्योंकि अस्पताल की दुर्दशा देखने और यहां के मनमानी कामकाज से उत्तर रेलवे के चिकित्सा विभाग के कथित सुचारु प्रबंधन की खुली पुष्टि हो रही है.

रेलवे में 'ट्राई' जैसे रेगुलेटर की आवश्यकता है - सुरेश प्रभु

दिल्ली: रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने रेलवे में निजी पूंजी आकर्षित करने के लिए इस संगठन से अलग एक स्वतंत्र रेगुलेटर बनाए जाने की वकालत की है. यहां पत्रकारों से एक बातचीत में श्री प्रभु ने कहा कि इसके लिए खासतौर पर एक नियामक तंत्र की अत्यंत आवश्यकता है. इसीलिए हम एक नियामक व्यवस्था चाहते हैं, ताकि निजी भागीदारी और सार्वजनिक हितों के बीच संतुलन बना रहे. उन्होंने कहा कि इससे न तो सार्वजनिक कामकाज प्रभावित होगा और न ही निजी क्षेत्र को अपने निवेश की सुरक्षा को लेकर चिंता रहेगी. यह रेगुलेटर दूरसंचार क्षेत्र के ट्राई और पूंजी बाजार के नियामक सेबी जैसा होगा.

रेलमंत्री ने कहा कि मैंने नीति आयोग के उपाध्यक्ष अरविंद पानगडिया से एक रोडमैप का सुझाव देने का अनुरोध किया है. वह हाल ही में मुझसे मिले थे. हमने इस मुद्दे पर चर्चा की है. उन्होंने कहा कि जब वह इसका खाका तैयार कर लेंगे, तो हम इस पर विस्तार से चर्चा करेंगे. हम लोगों की राय समझने के लिए उसे वेबसाइट पर भी डालेंगे. भारतीय रेल ने क्षमता विस्तार, यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने और हार्ड स्पीड रेल सेवा तथा कुछ अन्य क्षेत्रों में निजी कंपनियों के लिए परियोजनाओं की प्रेशाकृषा की है.

सॉफ्टवेयर में हेरफेर के जरिये मालगाड़ियों में लदान किए जाने वाले सामानों के वजन को कम करके दिखाने के मामले में हाल ही में सीबीआई द्वारा देश भर में मारे गए व्यापक छात्रों के बारे में भी श्री प्रभु से सवाल पूछा गया. इस पर उन्होंने कहा कि भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए यह एक संयुक्त अभियान था. जहां तक यात्री सेगमेंट में गिरावट का सवाल है, तो इससे निपटने के लिए एक समेकित रणनीति बनाई जा रही है. उन्होंने माना कि छोटी दूरी की ट्रेनों के यात्रियों की संख्या में कमी आई है.

महाप्रबंधक पूर्वोत्तर रेलवे राजीव मिश्र द्वारा भारतीय रेल कैम्पर संस्थान का निरीक्षण



वाराणसी: पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने अपने एक दिवसीय दौर में 1 मई को वाराणसी के लक्षतारा स्थित भारतीय रेल कैम्पर संस्थान का गहन निरीक्षण किया. इस अवसर पर मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एस. के. कश्यप, डॉ. आनन्द टंडन, मुख्य चिकित्सा अधीक्षक, डॉ. एस. एस. नेगी, मुख्य चिकित्सा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (समन्वय) वी. के. गुप्ता, वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर मनोज सिंह, डॉ. रस्तोगी, मुख्य चिकित्साधिकारी, डॉ. एल. सारंगी, मुख्य विशेषज्ञ कैम्पर, डॉ. एस. ए. खान, मुख्य सर्जन, डॉ. ज्ञानेन्द्र मोहन, डॉ. टी. लक्ष्मी, डॉ. सुनंदा चतुर्वेदी, डॉ. ए. के. चौबे, डॉ. सुधेन्दु शेखर, डॉ. नेहा गुप्ता, डॉ. आरती दिव्या, डॉ. आनन्द एवं श्रीमती वी. एस. इटनकर, सभी मंडल अधिकारी सहित पैरामेडिकल स्टाफ के लोग उपस्थित थे.

महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे राजीव मिश्र ने भारतीय रेलवे कैम्पर संस्थान का गहन निरीक्षण करते हुए संस्थान के चिकित्सकों, पैरामेडिकल स्टाफ एवं मरीजों से कैम्पर संस्थान द्वारा प्रदत्त सुविधाओं का संज्ञान लिया और उसमें व्यापक सुधार किए जाने का सुझाव लेकर यथाशीघ्र क्रियान्वित करने का दिशा-निर्देश दिया. उन्होंने कैम्पर संस्थान में आईसीयू, अपरेशन थियटर, सी-आरएम मशीन, पैथालाजी, सेमी आईसीयू, विभिन्न वाडों तथा परिचारक विश्रामगृह का भी निरीक्षण किया और अधिकारियों को इसके सम्बंधित दिशा-निर्देश दिए. कैम्पर संस्थान के उन्नयन एवं विकास से सम्बंधित लंबित परियोजनाओं के सम्बंध में महाप्रबंधक ने निदेशक, कैम्पर संस्थान एवं चिकित्साधिकारियों के साथ एक बैठक भी की और परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने का निर्देश दिया.

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

परिपूर्ण
रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय

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
- भुमवल्ल: 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, रायबेली, 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