

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 324

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 नवंबर 2015

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

उत्तरदायित्वविहीन सोच का प्रचार-प्रसार



सुरेश त्रिपाठी

हमारे लिए यह आश्चर्य की बात नहीं है कि सुरेश प्रभु के रेलमंत्रित्व का एक साल पूरा होने जा रहा है। परंतु आश्चर्य इस बात का है कि इस एक साल में श्री प्रभु ने किया क्या है, इस दरम्यान उनकी उपलब्धियां क्या-क्या रही हैं? जिनके लिए करीब दो महीने तक चलने वाले भारी-भरकम प्रचार-प्रसार हेतु रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलों और उत्पादन इकाईयों के जनसंपर्क अधिकारियों को लिखित निर्देश देकर उन्हें काम पर लगा दिया है? इस बेमतलब और अनावश्यक प्रचार-प्रसार में करोड़ों रुपए बर्बाद किए जाएंगे और खूब कमीशनखोरी भी होगी। जबकि सच यह है कि रेलवे की भीतरी एवं बाह्य सम्पूर्ण व्यवस्था ज्यों की त्यों है। इसमें अब तक श्री प्रभु के द्वारा किए गए किसी बदलाव की कोई झलक नहीं दिख रही है। अधिकारियों की मनमानी और भ्रष्टाचार यथावत है। पिछले एक साल में यानि श्री प्रभु के एक साल के इस कार्यकाल में रेल दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है। किसी भी दुर्घटना के लिए उच्च स्तर पर कोई जिम्मेदारी तय नहीं की गई है। श्री प्रभु ने अपनी समस्त जिम्मेदारी छोटे

शेष पेज 4 पर...

'ट्रेनों से रोजाना यात्रा करने वाले करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों की सुरक्षा'

जवाबदेही सुनिश्चित किए बिना कोई व्यक्ति उत्तरदायी नहीं होता - बालाचंद्रन

ऑल इंडिया रेलवे सुरक्षा बल संगठन ने किया महत्वपूर्ण विषय पर सेमिनार का आयोजन



मुंबई : ऑल इंडिया रेलवे सुरक्षा बल संगठन (एआईआरपीएफ) के तत्वाधान में 29 अक्टूबर को मध्य रेलवे के सीएसटी

ऑडिटोरियम, मुंबई में 'ट्रेनों से रोजाना यात्रा करने वाले करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों की सुरक्षा' जैसे अत्यंत महत्वपूर्ण विषय पर

सेमिनार का आयोजन किया गया। सेमिनार में प्रमुख वक्ता के रूप में पूर्व आईपीएस और पुलिसिंग विषय के

शेष पेज 7 पर...

जितनी अधिक पारदर्शिता होगी, भ्रष्टाचार उतना ही कम होगा : अरुण सक्सेना



इलाहाबाद : लौह पुरुष सरदार बल लभ भाई पटेल की जयंती के अवसर पर केंद्र सरकार के सभी कार्यालयों में प्रत्येक वर्ष सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाया जाता है। इसी क्रम में उत्तर मध्य रेलवे द्वारा 26 से 31 अक्टूबर तक सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाया गया। इसके अंतर्गत 27

अक्टूबर को उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 'सुशासन हेतु सतर्कता एक निवारक तत्व' विषय पर एक संगोष्ठी का आयोजन किया गया। इस अवसर पर पूर्व अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड जी. के. खरे मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित थे। कार्यक्रम की अध्यक्षता महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना ने की। संगोष्ठी के दौरान पूर्व अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड जी. के. खरे ने अपने संबोधन में कहा कि भ्रष्टाचार हमारे समाज के लिए एक दीमक की भांति है, जो समाज को अंदर ही अंदर खोखला कर रहा है। उन्होंने कहा कि भ्रष्टाचार रोकने के लिए ऊपरी स्तर से प्रयास किया जाना अत्यधिक प्रभावी सिद्ध होगा। उन्होंने उत्तर मध्य रेलवे द्वारा भ्रष्टाचार से लड़ने के लिए किए जा रहे

शेष पेज 7 पर...

हर स्तर पर न्याय सुनिश्चित करने हेतु शिकायतों को तेजी से निपटाएं -के.वी.चौधरी



उत्तर रेलवे द्वारा 'सुशासन हेतु सतर्कता एक निवारक तत्व' विषय पर सेमिनार का आयोजन

दिल्ली : सतर्कता जागरूकता सप्ताह के मद्देनजर उत्तर रेलवे द्वारा 30 अक्टूबर को प्रधान कार्यालय, बड़ौदा हाउस, नई दिल्ली में 'प्रशासन हेतु सतर्कता एक निवारक तत्व' विषय पर सेमिनार का आयोजन किया गया। सेमिनार की अध्यक्षता केंद्रीय सतर्कता आयुक्त के. वी. चौधरी ने की। इस अवसर पर अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ए. के.

मितल, महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, ए. के. पुटिया, मुख्य सतर्कता अधिकारी, भारतीय रेल, सुनील माथुर, वरिष्ठ उपमहाप्रबंधक एवं मुख्य सतर्कता अधिकारी, उत्तर रेलवे, रंजनेश सहाय भी उपस्थित थे। इस वर्ष के सतर्कता कार्यक्रम 'प्रोविटिव विजिलेंस एज ए टूल फॉर गुड गवर्नेंस' की थीम पर सतर्कता

शेष पेज 7 पर...

चेयरमैन, रेलवे बोर्ड या 'चेयरमैन, रेलवे स्टोर्स सर्विसेज'?

सुरेश त्रिपाठी

वर्तमान चेयरमैन, रेलवे बोर्ड को 'रेलवे बोर्ड का चेयरमैन' माना जाए या 'चेयरमैन, स्टोर्स सर्विसेज', यह विषय आजकल पूरी भारतीय रेलवे में पसरा हुआ है। इसका वाजिब कारण भी है। वर्तमान चेयरमैन, रेलवे बोर्ड चूंकि स्टोर्स सर्विसेज (आईआरएसएस) से संबंध रखते हैं और वह चुन-चुनकर स्टोर्स अधिकारियों को ही पूरी भारतीय रेल में महत्वपूर्ण पदों पर बैठाने के अपने व्यक्तिगत मिशन में लगे हुए हैं। इसलिए तमाम रेल अधिकारियों ने उन्हें 'चेयरमैन, स्टोर्स सर्विसेज' का खिताब दिया है। हालांकि वर्तमान सीआरबी जब मेंबर स्टाफ के पद पर थे, तब भी

- चेयरमैन, रेलवे बोर्ड और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड लगे हैं महत्वपूर्ण पदों की बंदरबांट में
- खूब धड़ल्ले से जारी है एडीआरएम बनाने और पोस्टिंग ऑर्डर्स मॉडिफिकेशन का खेल
- आरआरबी चेयरमैन, जोनल एजीएम और एसडीजीएम की पोस्टें स्टोर्स को दिए जाने की भावी योजना



उनकी वरीयता में स्टोर्स अधिकारी ही रहे थे। मगर तब उन्हें अपने स्टोर्स अधिकारियों को फेवर करने के बहुत सीमित अवसर उपलब्ध हुआ करते थे। परंतु चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) बनने के बाद से उनकी पहली प्राथमिकता में स्टोर्स अधिकारी ही रहे हैं।

14 अक्टूबर को रेलवे बोर्ड से जारी 16 अपर मंडल रेल प्रबंधकों (एडीआरएम) के पोस्टिंग ऑर्डर्स में आधे से ज्यादा अधिकारी स्टोर्स सर्विसेज के हैं। जबकि बाकी इलेक्ट्रिकल सर्विसेज वाले हैं। इस तरह अब तक भारतीय रेल के कुल 69 मंडलों में से करीब आधे-आधे मंडलों में एडीआरएम के पदों पर स्टोर्स और इलेक्ट्रिकल सर्विसेज के अधिकारियों का कब्जा हो गया है। इसके अलावा भी रेलवे बोर्ड सहित सभी जोनल रेलों के अन्य महत्वपूर्ण पदों पर अपने-अपने विरादरी

शेष पेज 6 पर...

पूर्वोत्तर रेलवे में सिविल कार्य करने वाली 'एन. डी. रेलवे' से संबंधित खबर का स्पष्टीकरण

इज्जतनगर मंडल, पूर्वोत्तर रेलवे, निर्माण संगठन में सिविल कार्य करने वाली कंस्ट्रक्टर फर्म 'एन. डी. रेलवे' के पार्टनर अजय अग्रवाल ने अपने वकील नवीन कुमार श्रीवास्तव के माध्यम से 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' और इसके संपादक सुरेश त्रिपाठी तथा गोरखपुर ब्यूरो प्रमुख विजय शंकर को कानूनी नोटिस भेजकर 'पूर्वोत्तर रेलवे में 3 करोड़ बत्तीस लाख की फर्जी बिलिंग और भुगतान का भारी घोटाला' शीर्षक से 15 सितंबर 2015 को www.railsamachar.com में और 'परिपूर्ण रेलवे समाचार', 16-30 सितंबर 2015 के अंक में प्रकाशित खबर का खंडन करते हुए कहा है कि उनकी फर्म एक प्रतिष्ठित फर्म है, जिसकी रेलवे में काफी ख्याति है और वह पिछले लगभग 50 वर्षों से पूर्वोत्तर रेलवे सहित अन्य रेलों में भी कार्यरत है। उनकी यह फर्म 'नॉरद देव रेलवे' उर्फ 'एन. डी. रेलवे' के नाम से रेलवे विभाग में संविदा कार्यों हेतु पंजीकृत है। श्री अग्रवाल को यह कानूनी नोटिस, जो कि 16 अक्टूबर 2015 को बरेली से डिस्ट्रिक्ट की गई है, यहां 'रेलवे समाचार' कार्यालय में 22 अक्टूबर 2015 को प्राप्त हुई है।

एन. डी. रेलवे के पार्टनर अजय अग्रवाल का कहना है कि उक्त शीर्षक से प्रकाशित समाचार विधि विरुद्ध और गैर-कानूनी है, जिससे उनका मानसिक उत्पीड़न और सार्वजनिक रूप से उनकी मानहानि हुई है। उनकी प्रतिष्ठा और ख्याति को हानि पहुंची है। उनका कहना है कि प्रकाशित समाचार में 9 बिलों का एक ही फर्म का कहना पूर्वोत्तर रेलवे एवं भ्रामक है तथा बिलों की कुल धनराशि को भी गलत दर्शाया गया है। जिस कारण प्रकाशित समाचार पूर्ण रूप से असत्य एवं निराधार है और षड्यंत्र के तहत सोची-समझी रणनीति के अंतर्गत उनकी ख्याति एवं प्रतिष्ठा को धूमिल करने के उद्देश्य से प्रकाशित किया गया है। उनका यह भी कहना है कि सभी बिलों की बिलिंग रामपाल द्वारा किया जाना पूर्णतः असत्य है। उक्त 12 बिलों में से सिर्फ 2 बिलों की बिलिंग रामपाल द्वारा अपने कार्यकाल में की गई है। उनका कहना है कि सम्बंधित बिलों की बिलिंग का भुगतान बिना कार्य किए ही रेल प्रशासन द्वारा कर दिया गया है, यह आरोप भी पूरी तरह निराधार है।

संपादक का प्रतिवेदन

- सर्वप्रथम यह कि नॉरद देव रेलवे उर्फ एन. डी. रेलवे 50 साल पुरानी फर्म नहीं हो सकती है। इसलिए इसके पार्टनर अजय अग्रवाल का यह कहना पूरी तरह गलत प्रतीत होता है, क्योंकि इतनी अब तक उनकी खुद की आयु भी नहीं है। हां, यदि उनके बाप-दादा ने इस फर्म की स्थापना की हो, तो यह अलग बात है। आपकी फर्म को अब तक कभी रेलवे में ब्लैक लिस्ट नहीं किया गया है, यह बात सही हो सकती है, मगर रेलवे में आपकी बहुत अच्छी साख और प्रतिष्ठा है, यह कहना पूरी तरह असत्य और निराधार है, क्योंकि यदि ऐसा होता, तो बरेली सिटी से बरेली जंक्शन के बीच आपके द्वारा नई-नई बनाई गई कई सौ मीटर चारदीवारी मामूली बरसात में ही नहीं ढह जाती। हमारी जानकारी के अनुसार इसकी जांच चल रही है। यह दीवार महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे के निरीक्षण से एक-दो दिन पहले ही ढही थी, जिसका 'रेलवे समाचार' सहित सभी स्थानीय अखबारों में भी पर्याप्त कवरेज हुआ था। इसलिए रेलवे में आपकी बहुत अच्छी साख और प्रतिष्ठा है, यह कहना काफी हद तक गलत है, रेलवे में आपकी फर्म कभी ब्लैक लिस्ट नहीं हुई, तो इसके कई कारण हो सकते हैं, जिनमें से एक रेल अधिकारियों की आपसी मिलीभगत भी हो सकती है।
- आपका यह कहना बिल्कुल सही है कि 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' का रेलवे से कोई संबंध नहीं है। मगर आपको यह कहने का कोई संवैधानिक या व्यक्तिगत अधिकार प्राप्त नहीं है कि मेरे द्वारा अखबार के शीर्षक में 'रेलवे' शब्द का दुरुपयोग किया गया है, क्योंकि 'रेलवे' शब्द किसी की बपौती नहीं है, क्योंकि मेरी जानकारी के अनुसार 'रेलवे' शब्द विश्व में कहीं भी और किसी भी व्यक्ति विशेष द्वारा पेटेंट नहीं कराया गया है, और न ही 'रेलवे' शब्द किसी व्यक्ति विशेष की निजी मिल्कियत है। इसके अलावा सबसे पहले आप यह भी तो देखें, कि आपकी फर्म के नाम में भी 'रेलवे' शब्द जुड़ा हुआ है, तो आपको इस शब्द का इस्तेमाल करने का अधिकार किसने दिया? आपकी फर्म भी तो एक निजी फर्म है? जिस तरह आपने कंपनी कानून के अंतर्गत अपनी फर्म/कंपनी को पंजीकृत कराया होगा, यदि कराया होगा तो, उसी तरह 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' को भी भारत के समाचार पत्रों के पंजीयक, सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली ने बकायदे पंजीकृत करके पंजीयन प्रमाण-पत्र प्रदान किया है। अब जहां तक बात सीबीआई मामले की है, तो इसकी खुशफहमी फिलहाल आप अपने अंदर पालने के लिए स्वतंत्र हैं, क्योंकि यह सिर्फ समय का एक चक्र है, जो बहुत तेजी से घूम रहा है। इसके अलावा आपका यह कहना कि 'अपने एजेंटों को व्यक्तिगत हितवश मेरे पास भेजकर ब्लैकमेल करने का प्रयास पूर्व में किया गया था, किंतु आपने फर्म की प्रतिष्ठा और ख्याति को क्षति न पहुंचे, यह सोचकर अपनी फर्म की रेलवे विभाग में अच्छी प्रतिष्ठा एवं ख्याति के कारण नजरअंदाज कर दिया था।' यह अत्यंत निम्न-स्तरिय, अपमानजनक और मानहानिकारक कथन है। यदि आपने इसका साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया, तो हमें आपके विरुद्ध किसी षड्यंत्र और सोची-समझी रणनीति के

- अंतर्गत अखबार एवं इसके संपादक की ख्याति एवं प्रतिष्ठा को धूमिल करने के उद्देश्य से, अखबार की प्रतिष्ठा एवं साख को जानबूझकर नुकसान पहुंचाने, मानहानि करने और अनर्गल आरोप लगाने के खिलाफ अदालत में आपराधिक एवं इज्जत-हत्तक मामला दायर करने के लिए मजबूर होना पड़ सकता है।
- हमने जानबूझकर न तो आपकी ख्याति एवं प्रतिष्ठा को ठेस पहुंचाने का कोई प्रयास किया है, न ही आपको बदनाम या अपमानित करने अथवा मानहानि करने का हमारा ऐसा कोई इरादा था, और न ही इन कारणों के उद्देश्य से उक्त खबर प्रकाशित की गई थी। हमने सिर्फ खबर देने के अपने कर्तव्य या धर्म का पालन किया था, जिसमें किसी की मानहानि करने या किसी को अपमानित करने या उसकी ख्याति अथवा प्रतिष्ठा को ठेस पहुंचाने का कोई उद्देश्य निहित नहीं था। उक्त खबर से सम्बंधित यह समस्त कागजात और प्रमाण/साक्ष्य हमारे पास सुरक्षित हैं, जिनके आधार पर उक्त खबर प्रकाशित की गई थी। आपके घोर विरोध का तब तक कोई मतलब नहीं है, जब तक कि आप प्रमाण सहित यह साबित नहीं कर देते हैं, अथवा विभागीय जांच में यह साबित नहीं हो जाता है, कि आपकी फर्म ने कोई फर्जी बिल नहीं लिया है या आपकी फर्म के नाम से कोई फर्जी बिलिंग नहीं हुई है।
- उक्त खबर किसी भी प्रकार से आपके मानसिक उत्पीड़न, शोषण, अपमान, मानहानि आदि-आदि के उद्देश्य से कतई प्रकाशित नहीं की गई थी, और न ही हमारा ऐसा कोई उद्देश्य था। इसलिए आपका यह कहना पूरी तरह निराधार एवं असत्य है कि सम्बंधित खबर उक्त कथित उद्देश्यों के तहत प्रकाशित की गई। आपकी ख्याति, साख या प्रतिष्ठा को हानि पहुंचाने का हमारा कोई इरादा नहीं था। हां, आपका यह कहना सही है कि 'प्रकाशित खबर में 9 बिलों को एक ही फर्म का कहना गलत था।' हमारी छानबीन से पता चला है कि उन 12 बिलों में से कुछ बिल चार अन्य एसएसई द्वारा बनाए गए थे, जो कि हमारी भूलवश अथवा संपादन (एडिटिंग) की गलती के वजह से उक्त खबर में प्रकाशित हो गए। यहां वह अन्य बिल बनाने वाले उन चार एसएसई (पी.एन.सिंह, पी.के.श्रीवास्तव, ओ.पी.सिंह और महाराज सिंह) से हम खेद व्यक्त करते हैं, जिनके बिल हमारी भूलवश प्रकाशित हो गए थे।
- इन दोनों पैरों में भी आपने वही सब कुछ दोहराया (रिपीट किया) है, जो कि पहले के सभी पैरों में बार-बार कहा है। तथापि, हम एक बार पुनः यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि उक्त खबर से सम्बंधित तमाम आवश्यक प्रमाण-सबूत-कागजात आदि हमारे पास सुरक्षित होने के बावजूद उक्त खबर न तो आपकी अथवा आपकी फर्म की ख्याति, साख या प्रतिष्ठा को हानि पहुंचाने के इरादे से प्रकाशित की गई थी, और न ही उसमें आपकी मानहानि, अपमान, बदनामी करने का हमारा कोई उद्देश्य निहित था। इसके बावजूद यदि आपकी कोई मानहानि हुई है, आपकी साख, ख्याति और प्रतिष्ठा को कोई ठेस पहुंची है, तो उसके लिए हमें खेद है। और हां, उपरोक्त विस्तृत प्रत्युत्तर भी यदि आप संतुष्ट नहीं हैं, तो बेशक अदालत में जाने के लिए आप स्वतंत्र हैं, जिसके हर्जे-खर्चे के लिए आप खुद जिम्मेदार होंगे।

- संपादक

एसएसई/वर्क्स/लखनऊ, पूर्वोत्तर रेलवे रामपाल सिंह से संबंधित खबर का स्पष्टीकरण

पूर्व में इज्जतनगर मंडल, पूर्वोत्तर रेलवे, निर्माण संगठन में कार्यरत रहे और वर्तमान में एसएसई/वर्क्स, नानपारा, गोंडा, लखनऊ मंडल, पूर्वोत्तर रेलवे में कार्यरत रामपाल सिंह ने अपने वकील नवीन कुमार श्रीवास्तव के माध्यम से 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' और इसके संपादक सुरेश त्रिपाठी तथा गोरखपुर ब्यूरो प्रमुख विजय शंकर को कानूनी नोटिस भेजकर 'पूर्वोत्तर रेलवे में 3 करोड़ बत्तीस लाख की फर्जी बिलिंग और भुगतान का भारी घोटाला' शीर्षक से 15 सितंबर 2015 को www.railsamachar.com वेबसाइट में और 'परिपूर्ण रेलवे समाचार', 16-30 सितंबर 2015 के प्रिंट एडिशन में प्रकाशित खबर का खंडन करते हुए कहा है कि रेलवे में उनकी बहुत ख्याति है और पूर्व में वह पूर्वोत्तर रेलवे के निर्माण संगठन में 'मुख्य निर्माण इंजीनियर, इज्जतनगर' के अधीन कार्यरत थे। उनका कहना है कि उनके विरुद्ध बिना किसी पर्याप्त साक्ष्य के भ्रामक एवं निराधार आरोप लगाकर षड्यंत्र के तहत उनकी प्रतिष्ठा को धूमिल करने, उनकी सार्वजनिक रूप से अपमानित करने और उनकी मानहानि के उद्देश्य से झूठा एवं गलत समाचार प्रकाशित किया गया है। रामपाल सिंह की यह कानूनी नोटिस, जो कि 16 अक्टूबर 2015 को बरेली से डिस्ट्रिक्ट की गई है, यहां 'रेलवे समाचार' कार्यालय में 22 अक्टूबर 2015 को प्राप्त हुई है। एसएसई रामपाल सिंह का कहना है कि उक्त शीर्षक से उनके विरुद्ध जताते बीच भ्रामक स्थिति पैदा करके बिना किसी समुचित साक्ष्य के गलत एवं मनगढ़न्त समाचार प्रकाशित करके उनका मानसिक उत्पीड़न और शोषण किया गया है तथा उनकी सामाजिक बदनामी, अपमान और मानहानि की गई है। उक्त शीर्षक से प्रकाशित समाचार पूरी तरह से गलत, भ्रामक एवं निराधार है तथा साक्ष्य के विपरीत प्रकाशित किया गया है, जिससे उनकी प्रतिष्ठा को गहरा आघात पहुंचा है। प्रकाशित समाचार पूर्ण रूप से असत्य एवं निराधार है और षड्यंत्र रचकर सोची-समझी रणनीति के अंतर्गत उनको सार्वजनिक रूप से अपमानित-बदनाम करने और उनकी प्रतिष्ठा को धूमिल करने के उद्देश्य से प्रकाशित किया गया है। उनका कहना है कि प्रकाशित बिलों में से सिर्फ 2 बिलों की बिलिंग उनसे द्वारा अपने इज्जतनगर के कार्यकाल में की गई है। जिसको करने के लिए वह रेल प्रशासन द्वारा पूर्णतया अधिकृत थे। उनका यह भी कहना है कि सम्बंधित बिलों का कार्य वास्तव में नहीं कराया गया है, यह आरोप पूरी तरह गलत है।

संपादक का प्रतिवेदन

- सर्वप्रथम यह कि आपका यह कहना पूरी तरह असत्य है कि पूर्व में आप इज्जतनगर में 'मुख्य निर्माण इंजीनियर' के अधीन कार्यरत थे, क्योंकि मेरी जानकारी के अनुसार इज्जतनगर में 'मुख्य निर्माण इंजीनियर' जैसा कोई पद नहीं है, बल्कि वहां सिर्फ 'उपमुख्य निर्माण इंजीनियर' का ही एक पद है। इस असत्य कथन से आपकी काबिलियत का पता चलता है, जिसके कारण बार-बार रेलवे के निर्माण कार्यों की गुणवत्ता प्रभावित हुई है। आपकी इसी काबिलियत के पुख्ता प्रमाण यह हैं कि बरेली सिटी एवं बरेली जंक्शन के बीच तथा भोजीपुरा एवं देवरिन के बीच आपके द्वारा नई-नई बनाई गई क्रमशः 400 मीटर और 700 मीटर चारदीवारी मामूली बरसात में ही ढह गई। इन दोनों जगहों पर ढही दीवारों में से पहली जगह की चारदीवारी एन. डी. रेलवे और दूसरी जगह की चारदीवारी एक अन्य रेलवे ठेकेदार सलाउद्दीन के द्वारा आपकी ही देखरेख में बनी थीं। हमारी जानकारी के अनुसार इनकी जांच चल रही है। यह दीवारें महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे के निरीक्षण से एक-दो दिन पहले ही ढही थीं, जिनका 'रेलवे समाचार' सहित वहां के सभी स्थानीय

अखबारों में भी पर्याप्त कवरेज हुआ था। इसी प्रकार के बाद और महाप्रबंधक के आदेश पर दूसरी बार आपको विजिलेंस के ऑर्डर पर इज्जतनगर से लखनऊ मंडल में ट्रांसफर किया गया है। जबकि पहली बार के विजिलेंस ऑर्डर पर हुए ट्रांसफर पर आपने विभागीय मिलीभगत के चलते अमल नहीं किया था। इसके अलावा आपको पास के दुरुपयोग पर और कछला ब्रिज के अप्रोच/अर्थवर्क के निर्माण में रेलवे की मिट्टी भरवाने तथा इसे बाहर से लाई गई मिट्टी दर्शाकर गलत भुगतान करवाने के मामलों के अलावा अन्य कई मामलों में भी चार्जशीटें मिल चुकी हैं। इन सभी तथ्यों के पर्याप्त प्रमाण/साक्ष्य हमारे पास मौजूद हैं, जिन्हें आवश्यकता पड़ने पर अदालत के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। इसलिए रेलवे में आपकी बहुत अच्छी साख और प्रतिष्ठा है, यह कहना सरासर गलत है। अब यह अलग बात है कि पूर्वोत्तर रेलवे में और खासतौर पर इसके निर्माण संगठन एवं इंजीनियरिंग विभाग के कुछ भ्रष्ट अधिकारियों के साथ आपकी मिलीभगत के चलते और अवैध तरीके से कमाई गई अकूत संपत्ति की बदौलत आप अपनी कथित ख्याति और प्रतिष्ठा को खुशफहमी पाल सकते हैं।

- आपका यह कहना बिल्कुल असत्य

अखबार एवं **शेष पेज 6 पर...**

विभागीय ग्रुप 'बी' परीक्षा हेतु निर्धारित प्रक्रिया पर अमल किया जाए

- सभी वर्गों के अभ्यर्थियों को परीक्षा पूर्व तैयारी का पर्याप्त समय उपलब्ध कराया जाए
- एलडीसीई और एलजीएस के लिए सभी पात्र अभ्यर्थियों को प्रश्न बैंक उपलब्ध कराया जाना चाहिए
- रेलवे बोर्ड के पत्र के प्रावधानों और पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग के निरीक्षण नोट में दिए गए निर्देशों पर कड़ाई से अमल किया जाना चाहिए

भा रतीय रेल में विभागीय स्तर पर ग्रुप 'सी' (अराजपत्रित) से ग्रुप 'बी' (राजपत्रित) में कर्मचारियों की पदोन्नति की जाती है। इसमें दो प्रकार का कोटा तय है। पहले कोटे में कुल वैकेंसी की 30% रिक्तियां सीमित विभागीय प्रतियोगी परीक्षा (एलडीसीई) से और दूसरे कोटे में वरिष्ठता एवं उपयुक्तता के अनुसार 70% रिक्तियां सीमित विभागीय चयन (एलजीएस) के माध्यम से भरी जाती हैं। तथापि 70% एलजीएस की पात्रता, कर्मचारियों की आयु का 70% तथा नौकरी का 70 से 90% समय बीतने के बाद उत्पन्न होती है।

इसके लिए भी रेल प्रशासन अथवा सम्बंधित विभाग द्वारा निर्धारित मापदंड का पूरी तरह से पालन किए बिना परीक्षा सम्पन्न कराकर अपनी जिम्मेदारी की इतिश्री कर ली जाती है- जैसे 'प्रश्न बैंक' जारी न करना, परीक्षा की तैयारी हेतु कर्मचारियों को पर्याप्त समय उपलब्ध न करना और कर्मचारियों को इसके लिए उनकी ही छुट्टी एवं अन्य सुविधाएं आदि उपलब्ध न करना शामिल है। इसके अलावा आरक्षित कर्मचारियों को तैयारी हेतु 'परीक्षा पूर्व तैयारी' के बहाने लगभग 30 दिन की व्यवस्था सिर्फ एक औपचारिकता बनकर रह जाती है। जबकि आरक्षित अभ्यर्थियों हेतु इसकी कोई व्यवस्था नहीं है।

इससे यह दोनों प्रकार की विभागीय पदोन्नति परीक्षाएं हमेशा न सिर्फ विवादस्पद रही हैं, बल्कि निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किए जाने से इनमें घुसखोरी को भी बढ़ावा मिला है। इन परीक्षाओं में किसी प्रकार की अपवंचना को बढ़ावा न मिले, इसके लिए प्रशासन अथवा परीक्षा कराने वाले सम्बंधित अधिकारियों को परीक्षा की तारीख निश्चित करने से पहले ही यह सुनिश्चित कर लेना चाहिए कि इन परीक्षाओं में सम्मिलित होने वाले सभी वर्गों के अभ्यर्थियों को परीक्षा पूर्व तैयारी का पर्याप्त समय उपलब्ध हो सका है, या नहीं, जिससे वह पद की गरिमा के अनुसार अपनी तैयारी कर सकें और अधिकारी

बनने के पश्चात उसके अनुरूप अपने कार्यों को गरिमापूर्ण तरीके से करते हुए रेलवे एवं देश का भविष्य उज्ज्वल बनाने में अपना योगदान दे सकें।

जब तक उपरोक्त प्रकार का मानवीय भाव और संवेदनशीलता सम्बंधित विभाग प्रमुख एवं परीक्षा कराने वाले सम्बंधित अधिकारियों की नहीं होगी, तब तक न तो यह विभागीय परीक्षाएं निष्कलंक कराई जा सकती हैं, और न ही इनमें होने वाली आर्थिक अपवंचना को रोका जा सकता है। इसके अलावा इनके माध्यम से विभागीय तौर पर अच्छे अधिकारी, जिन्हें काम और व्यवहार का अच्छा ज्ञान हो, नहीं बनाए जा सकते हैं।

यहां यह भी उल्लेखनीय है कि रेलवे बोर्ड के संयुक्त निदेशक/स्थापना (जीपी) द्वारा जारी पत्र (संख्या ई(जीपी)2002/2/88, दिनांक 15.06.2004) तथा पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग, रेलवे बोर्ड आर. आर. जरूहार के निरीक्षण नोट (दिनांक 02.07.2004) के प्रावधानों को भी यदि मिलाकर अध्ययन किया जाए, तो लगभग इन दोनों निर्देशों का अर्थ भी उपरोक्त ही निकलता है। रेलवे बोर्ड ने इस संदर्भ में बहुत पहले से स्पष्ट निर्देश दे रखा है और 'रेलवे समाचार' ने भी कई बार इस मामले को प्रकाशित किया है कि एलडीसीई और एलजीएस से पहले सभी पात्र अभ्यर्थियों को प्रश्न बैंक उपलब्ध कराया जाना चाहिए तथा निर्धारित प्रक्रिया का पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए। तथापि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त निर्देश पर किसी भी जोनल रेलवे द्वारा अमल नहीं किया जा रहा है। जबकि सम्बंधित जोनल अधिकारियों को यह दोनों विभागीय परीक्षाएं आयोजित करने और इनकी तारीख तय करने से पहले उपरोक्त सभी बातों को ध्यान में रखना चाहिए।

अब जहां तक इंजीनियरिंग विभाग के 'वर्क्स कैडर' की बात है, तो यहां यह उल्लेखनीय है कि इस इंजीनियरिंग कैडर का कोई रिफ्रेश कोर्स नहीं होता है या कराया नहीं जाता है। इस वर्क्स कैडर की कार्य-शैली भी 30% एलडीसीई क्वालीफाई करने की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं होती है। जबकि इसी के समकक्ष इंजीनियरिंग के दूसरे कैडर 'पी-वे सुपरवाइजर्स' की कार्य-प्रणाली यह परीक्षा क्वालीफाई करने के लिए पर्याप्त रूप से व्यावहारिक होती है। न्याय का तकाजा तो यही है कि सभी कर्मचारियों अथवा अभ्यर्थियों को पदोन्नति का समान अवसर मिले और कदाचार रहित यह दोनों विभागीय परीक्षाएं कराने और इनकी तारीख तय करने से पहले उपरोक्त सभी मुद्दों को ध्यान में रखते हुए सभी विभाग प्रमुखों और मंडल अधिकारियों को यह परीक्षाएं आयोजित करनी चाहिए। तभी रेलवे की उन्नति संभव हो सकेगी।

प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

दी एनई एंड ईसी रेलवे इम्प्लाइज मल्टी स्टेट प्राइमरी को-ऑपरेटिव बैंक, गोरखपुर की वार्षिक सामान्य बैठक संपन्न

गोरखपुर : दी एनई एंड ईसी रेलवे इम्प्लाइज मल्टी स्टेट प्राइमरी को-ऑपरेटिव बैंक, गोरखपुर की 94वीं वार्षिक सामान्य बैठक पूर्वोत्तर रेलवे के सीनियर इंस्टीट्यूट, गोरखपुर में संपन्न हुई। बैठक की अध्यक्षता बैंक के सभापति बृजेस कुमार सिंह ने की। बैठक में बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव प्रह्लाद सिंह द्वारा बैंक का वार्षिक लेखा-जोखा सदन में उपस्थित सभी सदस्यों को पढ़कर सुनाया गया। तदुपरांत सर्वसम्मति से पिछली बैठक वि.



दी एनई एंड ईसी रेलवे इम्प्लाइज मल्टी स्टेट प्राइमरी को-ऑपरेटिव बैंक, गोरखपुर की 94वीं वार्षिक सामान्य बैठक में उपस्थित अंशधारकों को संबोधित करते हुए बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव प्रह्लाद सिंह. उनके साथ मंच पर विराजमान हैं बैंक के अन्य सभी प्रमुख पदाधिकारीगण.

12 सितंबर 2014 के कार्यवृत्त की पुष्टि की गई तथा बैठक में मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव द्वारा अवगत कराया गया कि सदन द्वारा पिछली बैठक में पूर्वोत्तर रेलवे एवं पूर्व मध्य रेलवे के प्रमुख स्टेशनों पर बैंक की शाखाएं खोलने हेतु निर्णय लिया गया था। जिसके संबंध में भारतीय रिजर्व बैंक को बैंक द्वारा आवेदन किया गया था। परंतु भारतीय रिजर्व बैंक ने अब तक लाइसेंस प्रदान नहीं किया है।

इसके बाद इस 94वीं बैठक में सर्वसम्मति से यह निर्णय लिया गया कि पूर्व मध्य रेलवे के सोनपुर एवं समस्तीपुर तथा पूर्वोत्तर रेलवे के इज्जतनगर (बरेली) में शाखाएं खोलने एवं मुख्यालय गोरखपुर में रेलवे स्टेशन के निकट तथा रेलवे चिकित्सालय परिसर में विस्तार पटल खोलने हेतु बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव भारतीय रिजर्व बैंक से पुनः पत्राचार करेंगे तथा अविलम्ब शाखा/विस्तार पटल खोलने की व्यवस्था करेंगे।

इस वार्षिक बैठक में बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव प्रह्लाद सिंह ने बताया कि बीते वित्तीय वर्ष में बैंक ने 56.14 लाख रु. का शुद्ध लाभ अर्जित किया है। सदन ने इसकी सराहना करते हुए सर्वसम्मति से निस्तारण की स्वीकृत प्रदान की। इसी क्रम में वर्ष 2014-15 के लेखा-परीक्षित 'संतुलन पत्र' एवं लाभ-हानि खातों का साधारण सभा के सदस्यों द्वारा विचार-विमर्श के पश्चात सर्वसम्मति से अनुमोदन किया गया। साथ ही वर्ष 2015-16 के प्रस्तावित वार्षिक बजट पर भी गहन विचार-विमर्श के उपरांत सर्वसम्मति से वार्षिक बजट को पारित किया गया। साधारण सभा के सदस्यों ने वार्षिक प्रतिवेदन तथा वार्षिक बजट की करतल ध्वनि से सराहना की।

बैंक की उपविधियों में अन्य संशोधन को भी पूरे सदन द्वारा सर्वसम्मति से स्वीकृत प्रदान की गई। साथ ही सदन द्वारा यह भी निर्णय लिया गया कि इस संबंध में बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव केंद्रीय निबंधक (सहकारी समितियों) भारत सरकार, नई दिल्ली से उपविधि संशोधन हेतु पत्राचार करेंगे। मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव प्रह्लाद सिंह ने सदन को अवगत कराया है कि बैंक ने अपनी विभिन्न शाखाओं एवं विस्तार पटल को मुख्यालय से इंटरकनेक्ट कर दिया है, जिससे अंशधारकों एवं ग्राहकों को त्वरित एवं बेहतर सुविधा मिल सकेगी।

श्री सिंह ने आगे कहा कि बैंक अपने अंशधारकों एवं

जमाकर्ताओं को बेहतर सुविधा देने को कृत-संकल्प है। इसी क्रम में बैंक अपने अंशधारकों को मृत्यु की दशा में 3000 रु. बैंक के कल्याण कोष से त्वरित आर्थिक सहायता प्रदान करता है। साथ ही गंभीर बीमारी एवं दैवीय आपदा की स्थिति में अनुदान स्वरूप आर्थिक सहायता प्रदान किया जाता है। बैंक के लेखा विभाग के डेलीगेट संजीव कुमार भद्र ने सदन को बताया कि ऐसा संज्ञान में आया है कि जिला सहकारी बैंक इस बैंक के चालू खाते एवं सार्वधिक जमा खाते की धनराशि वापस नहीं कर रहा है। इस पर बैंक के मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव ने सदन को अवगत कराया कि जमा धनराशि को मांगने हेतु कई बार प्रयास किया गया तथा जिला सहकारी बैंक में कई बार चेक लगाया गया, किंतु वह चेक वापस आ गया एवं भुगतान नहीं मिला। इस पर पूरे सदन ने एक स्वर से आक्रोश व्यक्त किया तथा निर्णय लिया कि बैंक द्वारा जिला सहकारी बैंक से पैसा वापस लेने हेतु जो भी वांछित कार्यवाही हो उसे तत्काल क्रियान्वित किया जाए और जैसे भी हो जिला सरकारी बैंक से यह पैसा वापस लिया जाना चाहिए।

इस वार्षिक साधारण सभा की बैठक में कल्याण कोष निधि समिति के एक सदस्य का चुनाव सम्पन्न हुआ, जिसमें सर्वसम्मति से प्रबंध विभाग के संदीप कुमार सिंह को निर्वाचित घोषित किया गया। जिस पर साधारण सभा के सभी सदस्यों के साथ संचालक मंडल के सदस्य एवं मुख्य कार्यकारी/सचिव ने प्रसन्नता व्यक्त करते हुए संदीप कुमार सिंह को बधाई दी।

मुख्य कार्यकारी अधिकारी/सचिव प्रह्लाद सिंह ने कहा कि वर्ष 1921 में पूर्वोत्तर रेलवे के कर्मचारियों की अदम्य इच्छाशक्ति, साहस एवं एकजुटता से स्थापित यह बैंक आज एक मिसाल बन गया है। इस बैंक की बैंकिंग सेवा, ऋण प्रदान करने की कार्यशैली और प्रबंधन क्षमता को रेल प्रशासन के साथ ही बैंक के अंशधारकों ने भी सराहना की है, जबकि इस बैंक को केंद्र सरकार अथवा राज्य सरकार द्वारा किसी प्रकार का अनुदान अथवा अंशदान नहीं दिया जाता है। इसकी निरंतर प्रगति के लिए प्रह्लाद सिंह ने बैंक की साधारण सभा के सदस्यों, सुरक्षाकर्मियों, मोडियार्कर्मियों के प्रति आभार व्यक्त करते हुए बैठक समाप्त करने की घोषणा की। बैठक में बैंक के उपाध्यक्ष अनुराग खरे तथा निदेशकगण मुन्नीलाल, अरविंद चंद, रामाशंकर सिंह, संजय कुमार पांडेय, मनोज कुमार विश्वकर्मा, विनय कुमार श्रीवास्तव, राजेश कुमार सिंह तथा अफरोज अली अंसारी उपस्थित थे।



कल्याण के रिटायरिंग रूम में आयोजित एक सादे समारोह में टिकट चेकिंग स्टाफ वेलफेयर एसोसिएशन, मुंबई मंडल, मध्य रेलवे की तरफ से 31 अक्टूबर को सेवानिवृत्त हुए सीटीआईई एन. के. महोदया को भावभीनी विदाई दी गई. इस अवसर पर कल्याण के स्टेशन प्रबंधक बी. के. दास, एसोसिएशन के सचिव अनिल कुमार गर्ग, डी. वी. रमन, एन. के. कपूर आदि सहित सेवानिवृत्त सीटीआईई एस. के. शर्मा, जी. एम. शुक्ल, एन. के. राठौर और बड़ी संख्या में टिकट चेकिंग स्टाफ एवं उनके परिवार के लोग उपस्थित थे.

उत्तरदायित्वविहीन सोच का प्रचार-प्रसार



शुरुष त्रिपाठी

बिमंत्री पर और समस्त वित्तीय अधिकार जोनल अधिकारियों पर डालकर उत्तरदायित्वविहीन रेलमंत्रित्व की जिम्मेदारी सभाल रखी है। जिसका इस व्यवस्था में कोई अर्थ नहीं है। इस तिलिस्म में अनेक वर्षों से लोग फंस रहे हैं। भारतीय रेल में कुछ करने के लिए कुछ और तिलिस्म फैलाया जाता रहा है। हम तो श्री प्रभु के इस महान उद्देश्य, कि 'भारतीय रेल को दुर्घटनाविहीन बना देंगे', हेतु शुभकामनाएं ही प्रेषित कर सकते हैं। परंतु यह सोच तब तक खराबों में ही रहेगी, जब तक कि श्री प्रभु अपनी कथनी और करनी का भेद समाप्त नहीं कर देते हैं। एक ही दिन में 2-2 महत्वपूर्ण ट्रेनों (दूरतो और द्वाय ट्रेन) का गिरना, 2 दिन में 2 लोकल ट्रेनों का डिरेल होना, प्रति सप्ताह कम से कम एक गाड़ी का दुर्घटनाग्रस्त होना। आखिर क्या है यह सब? जिस देश के वासियों, खासतौर पर ऐसा माना जाता है कि वर्तमान सरकार सर्वसामान्य आदमी का नेतृत्व कर रही है, क्या सचमुच वे सभी निकम्मे और देशद्रोही, निरेस्वार्थी हो गए हैं? क्योंकि आज हुई दुर्घटना को मानवीय भूल बताकर किसी न किसी रेलकर्मी पर दोष मढ़कर प्रशासन अथवा अधिकारियों का पाप छिपा लिया जाता है। या फिर कोई और बात है इसके पीछे? श्री प्रभु थोड़ा अपने दिमाग को रल प्रशासन द्वारा दिखाए और समझाए गए आंकड़ों से बाहर निकालकर यहां नजर डालें। भारतीय रेल में जहां नितांत आवश्यक है, वहां उन कार्यों पर ध्यान न देकर लोगों की आंखों को जो अच्छा दिखता है, यानी फिल्मों के जैसे दिखावे पर सारा ध्यान और पैसा लगाया जा रहा है। अंतरराष्ट्रीय स्तर के स्टेशन, एयरपोर्ट जैसे टर्मिनल स्टेशन, हवाई जहाज से भी बेहतरीन टायलेट, राजा-महाराजाओं जैसे भव्य कोचों का निर्माण आदि. हे प्रभु, इन सबका गाड़ी के सुरक्षित संचालन से कोई लेना-देना नहीं है। गाड़ी सुरक्षित चलती है ट्रेक, ओवरचार्ज, सिग्नल, कोचों की सटीक बीगियों, सुविधापूर्ण कैब तथा दोषविहीन लोको तथा थकानरहित चालक से. चालक को छोड़कर बाकी सब कुछ तो ठेकेदारों के हाथ में है, जो कि यहां अपना पेट पालने हेतु व्यापार करने आए हैं, न कि देशभक्ति करने. यहां उनको बचाने के लिए भी भ्रष्ट अधिकारियों की एक पूरी जमात बैठी है, जिसने उनका नमक खाया है, ऐसे में दुर्घटनाएं कैसे नहीं होंगी!

मुंबई के विक्रोली-चाटकोपर के बीच और न जाने किन-किन जगहों पर कई वर्ष पुरानी गड्ढों वाली रेल लाइन, जिस पर प्रतिदिन 500-700 गाड़ियां चल रही हैं, सिर्फ इसलिए नहीं बदली जा रही है, क्योंकि इंजीनियरिंग विभाग के पास रेल उपलब्ध नहीं है। यानी रेलवे के पास पैसे का इतना अकाल पड़ा हुआ है कि 20 साल पुरानी 20 फ्लॉग रेल खरीदने/बदलने के लिए भी अब रेलवे के पास पैसा नहीं है. मगर पब्लिक में शो-बाजी करने के लिए सैकड़ों रेलवे स्टेशनों पर सौंदर्यकरण का काम चल रहा है. इसके लिए यह पैसा कहां से आ रहा है? स्टेशन सुंदर बना देने से ट्रेन नहीं गिरेगी, यह लाजिक हमारी समझ से परे है. सिर्फ मुंबई मंडल, मध्य रेलवे में ही करीब 200 से ज्यादा जगहों पर मड-पिम्पिंग है. सीमेंस के सभी इंजिनरी कर पूरी तरह से मॉटेनेंस के एनुअल कांटेक्ट के अंतर्गत हैं. प्रतिदिन सबसे ज्यादा इन्हीं रेको में सांप्टेवर फेल्थोर की समस्या आ रही है. कभी इनकी सभी मोटरों कार्य करना बंद कर देती हैं, तो कभी इनके सारे पेट्रोप्राफ नीचे आ जाते हैं, तो कभी ब्रेक संबंधी परेशानी आ जाती है. जब कभी ऐसा होता है, तो केवल चालक को दोषी करार दिया जाता है कि उसके कारण गाड़ियों के संचालन में विलंब हुआ. किंतु हास्यास्पद है कि दोष किसी को है, जबकि उसके लिए दंडित कोई और हो रहा है. क्या इन सबके चलते दुर्घटनाग्रस्त भारतीय रेल का सपना साकार हो पाएगा? आज व्यवस्थित रेल संचालन की व्यवस्था हेतु रेलवे के पास पर्याप्त मैनपावर नहीं है. हर साल गाड़ियां बढ़ रही हैं और कर्मचारी कम हो रहे हैं. यह सब किस फार्मूले की तहत हो रहा है? जरा इस बारे में रेल अधिकारी और रेलमंत्रियों दोनों मिलकर जनता को भी तो समझाएं! अब विचार करते हैं खासतौर पर उन विभागों पर, जो सीधे संचालन से जुड़े हैं, और इन विभागों के कार्यों का कांटेक्ट देने से रेलवे को क्या लाभ-हानि हो रही है.. हमारी नजर में शत-प्रतिशत तो नहीं, मगर यह सही है कि कांटेक्ट में अक्सर काम अपेक्षाकृत शीघ्र होता है. इसके अलावा इससे अन्य कोई लाभ नहीं है. यदि हानि पर नजर डालें, तो कांटेक्ट में ज्यादातर गुणवत्ताविहीन कार्य होता है. प्रोक्ष रूप से रेलवे को इससे न सिर्फ आर्थिक हानि होती है, बल्कि रेलवे को कंगाल करने का यह एक बड़ा पड्यंत्र भी है. कांटेक्ट वर्क में राष्ट्रहित को परे रखकर निहित स्वार्थीसिद्धि का साधन किया जा रहा है. कांटेक्ट सिस्टम शोषणवाद तथा सामंताशाही का प्रतीक है. वह संरक्षा के लिए खतरा है तथा करोड़ों रेलयात्रियों एवं लाखों रेलकर्मियों की जान-माल से खुला खिलवाड़ है.

जहां कांटेक्ट वर्क में 15-20% पैसा बच गया, ऐसा जताया जाता है, वास्तव में वह 400-500% घातक सिद्ध होता है. मान लें कि एक दूरतो में प्रयुक्त होने वाला तथा भविष्य में सभी गाड़ियों में शत-प्रतिशत उपयोग में आने वाला एक एलएचबी कोच वर्तमान में 2.25 से 2.75 करोड़ में बनता है. यह ठीक है कि गुणवत्तानुरूप उसे कहीं भी बनवाया जा सकता है, परंतु उच्च मॉटेनेंस पूरी तरह रखे के रिकल्वे वर्कर्स से ही कराया जाना चाहिए, क्योंकि उसमें किसी भी कमी के चलते यदि वह कोच गिरकर या जलकर नष्ट हुआ, तो 70 से 80 रेल कर्मचारियों (खलासी, फिटर आदि) की साल भर की सैलरी मात्र एक कोच के नष्ट होने से पानी में चली जाती है. मगर जिस तरह से दुर्घटनाओं का प्रतिशत दिन-ब-दिन बढ़ रहा है, उस हिसाब से रेलवे केवल उस नुकसान की एवज में ही, न कि अपनी जेब से जाने वाली राशि के बदले में, हजारों रिकल्वे वर्कर्स को नौकरी पर रख सकती है. जो परमानेंट एम्प्लॉई होगा, निश्चित ही वह गुणवत्ताविहीन कार्य नहीं करेगा, बल्कि ऐसा किए जाने पर उसका विरोध करेगा, क्योंकि इससे उसकी रोजी-रोटी छिन्ने का खतरा बना रहेगा.

आज भी तो रेलवे किसी न किसी कांटेक्टर को मॉटेनेंस हेतु पैसा दे ही रही है. अब यदि मॉटेनेंस का फंड तथा प्रतिवर्ष होने वाले नुकसान का हिसाब लगाएं, तो पाएंगे कि अपने स्वयं के संसाधन तथा कर्मचारी ही किफायती हैं. इनसे दुर्घटनाओं का प्रतिशत एकदम कम हो जाएगा. रेलवे ट्रैक मॉटेनेंस कांटेक्टर पर देना किंतना भयावह है, यह समझने के लिए पिछले एक साल में हुई रेल दुर्घटनाओं पर एक नजर डाल लेना ही पर्याप्त होगा. आज 80% डिरेलमेंट ट्रेक की खराबी के दुष्परिणाम हैं. पीडब्ल्यूआई तो हैं, परंतु उनके मातहत मात्र 6 से 10 गैंगमैन हैं. उन गैंगमैनों से गेट, डे-नाइट पेट्रोलींग, ट्रैक में अचानक आई खराबी, चोरों द्वारा निकाली गई चाबियों, पॉइंट्स का मॉटेनेंस आदि क्या-क्या और किंतना काम कराया जा सकता है? यहां ट्रैक मॉटेनेंस का विषय तो उपरोक्त में आया ही नहीं है, यानी आज रेलवे के संरक्षा विभागों से जुड़े हर विभाग के सुपरवाइजर बिना हथियार के योद्धा की भांति युद्ध में डटे हैं. हे प्रभु, यह तारण का नहीं, मारण का प्रयाग हो रहा है. यार्डों में शीटिंग के लिए प्वाइंट्समैन उपलब्ध नहीं हैं. संचालन के लिए वाकी-टाकी या तो हैं ही नहीं, या कार्य नहीं करते. गाड़ी के परीक्षण के लिए टीएक्सआर स्टाफ नहीं है. वर्कशॉप्स में लोग काम करना चाहें, तो सामान उपलब्ध नहीं है. आईओडब्ल्यू के पास मटेरियल नहीं है. सेप्टी केटेगरी के कर्मचारी - चालक, गाड, स्टेशन मास्टर, प्वाइंट्समैन, गैंगमैन - स्टाफ की कमी के चलते 12 से 16 घंटे काम करने को मजबूर हैं. तब सर्वथा कर्मों से सुनिश्चित होगी? सारा काम कांटेक्टर पर देकर अकुशल कर्मचारियों से गुणवत्ताविहीन कार्य कराया जा रहा है, जबकि विभागों में स्टाफ की कमी के चलते 12 से 16 घंटे थके-मांटे कर्मचारियों से जबरन काम लिया जा रहा है. ऐसे में शून्य दुर्घटना का सपना तो सपना ही रहेगा? यदि आप वनस्पति घी खाएंगे और देशी घी जैसे स्वास्थ्य की उम्मीद रखेंगे, तो यह शंखचिल्ली जैसी सोच ही मानी जाएगी. अब इसके बाद भी यदि आप अपनी विगत एक साल की तथाकथित उपलब्धियों का दिंडोरा पीटना चाहते हैं और इसके लिए जनता के करोड़ों रुपए फूंकना चाहते हैं, तो आप मालिक हैं, ऐसा करने के लिए आप स्वतंत्र रूप से आजाद हैं.

यदि मैं गुंडा होता !

लोग कहते हैं कि लेख या निबंध लिखना साहित्य की एक महत्वपूर्ण एवं सबसे कठिन विधा है. शुरुआती कक्षाओं से ही बच्चों को निबंध पर हाथ फेरने को कहा जाता है. गाय, बैल, बकरी, कर्हा, बंदर, भालू, आलू, बैंगन, शकरकंद, दुनिया की कोई भी चीज या वस्तु निबंध का विषय हो सकते हैं. बच्चों को यदि 'मैं राजा होता', 'यदि मैं रानी होती', 'यदि मैं मुखिया होता', 'यदि मैं प्रधानमंत्री होता', 'यदि मैं नटरलाल होता', 'यदि मैं राधे माँ होती', 'यदि मैं आसाराम बापू होता' जैसे विषयों पर भी निबंध लिखने को बोला जा सकता है.

व्यांग



डॉ. नागेंद्र पति त्रिपाठी

हरी घास होती है. वह सब कुछ चर सकता है. मतलब उसे बिना लाइसेंस के सब कुछ करने का लाइसेंस है. यानि कि वह किसी से भी और कहीं से भी बेनामी टैक्स वसूल सकता है. यानि कि वह किसी भी खूबसूरत लड़की से कहीं भी नयना लड़ा सकता है. यानि कि वह बिना इज्जाम दिए संसार की कोई भी परीक्षा पास कर सकता है. यानि कि वह बिना मेहनत के रणजीत डान बन सकता है. सामाजिक न्याय और दलितों को न्याय दिलाने की लड़ाई लड़ने के लिए विधान सभा का टिकट पा सकता है. जिन्दा आदमी का पोस्टमार्टम कर मुन्ना भाई एमबीबीएस बन सकता है. गुंडा बिना मैथ जानें इंजीनीयर बन सकता है. गुंडा पूरे लोकतांत्रिक तरीके से लोकतंत्र का मसीहा बनकर मुखिया, सरपंच, प्रमुख, विधायक, सांसद, मंत्री आदि बन सकता है. वह मानव अधिकारों की रक्षा हेतु बनाए गए आयोग का सबसे उपयुक्त चेयरमैन हो सकता है. वह मानव अधिकारों की रक्षा के लिए एमनेस्टी इंटरनेशनल से भी अधिक कारगर संस्था है. यानि कि जो काम कोई नहीं कर सकता, वह गुंडा कर सकता है. गुंडा भाईयों के इसी टैलेंट के चलते हमारे रहनुमा या तो हमेशा गुंडा भाईयों की सत्संगति में रहना चाहते हैं, या गुंडई से रहनुमाई का सफर तय करते हैं.

आप जानते ही हैं कि गुंडा कुरारता चलता है. इसलिए गुंडा पर लिखा जाने वाला मेरा लेख भी थोड़ा-सा पटरी से उतर गया. चलिए अब पुनः मूल विषय पर आ जाते हैं. यहाँ मैं बताए देता हूँ कि गुंडा होने का मतलब सब कुछ करने की छूट लेना है. गुंडा परम एवं चरम स्वतंत्र होता है. परम स्वतंत्र न हिस पर कोऊ ! दागे हुये साँड की तरह. भैंसा की तरह खुला घूमना. पठ्टे भैंसा की तरह दुनिया को चरना.

पूरी दुनिया गुंडे के लिए हरी-

नहीं. वह पावर हाउस है. सत्ता की कुंजी उसी के पास है. वह थिंक टैंक है. इसलिए गुंडई के रास्ते पर ही चलकर देश को तरक्की के रास्ते पर ले जाया जा सकता है. अतएव देश में गुंडई के विकास के लिए अविलंब मास्टर प्लान बनाए जाने की जरूरत है. हिंदुस्तान की महानता की राह हमारे महान गुंडा भाईयों के बनाए रास्तों में ही है.

'यदि मैं गुंडा होता' तो पूरे देश के गुंडों को बटोरकर एक मंच पर ले आता. इसके बाद अखिल भारतीय गुंडा कांग्रेस नाम की राष्ट्रीय राजनीतिक पार्टी बनाता. कहा भी जाता है कि 'संघे शक्ति कलियुगे'. जब देश के सारे गुंडे एक पार्टी के बैनर तले आएंगे, तो पूरा देश उनकी आघाविक शक्ति से जगमग करने लगेगा. अभी गुंडा भाई लोग आपस में लड़-भिड़कर अपना समय और शक्ति बेकार में जाया करते रहते हैं. आपस में कट-मर कर अपनी ऊर्जा को गवां देते हैं. गुंडों के आपसी संलयन में हाईड्रोजन के नाभिकीय संलयन से भी अधिक अर्खंड ऊर्जा छिपी है. इस अर्खंड ऊर्जा का इस्तेमाल भारत को महान बनाने में करने के लिए मैं इस संगठन के माध्यम से पूरे देश के गुंडों के बीच भाईचारा और सौहार्दपूर्ण संबंध कायम करवाता. जब एक बार गुंडा समाज में भाईचारा कायम हो जाता, तब हिंदुस्तान में गुंडा राज को प्रत्यक्ष संवैधानिक दर्जा प्राप्त होने से दुनिया की कोई भी ताकत नहीं रोक पाती. अभी गुंडा भाईयों को भेष बदलकर राज करना पड़ रहा है.

शरीफ और सीधे गुंडों का यूज कर नेता मजे लेते हैं. कानूनी गुंडे उन्हें गिरफ्तार कर सजा दिलाते हैं. गुंडों की आपसी फूट जिस दिन समाप्त हो जाए, देश की राजनीति पटरी पर आ जाए. देश से टूट्टी राजनीति का सफाया हो जाए. गुंडई और नेतागिरी का भेद मिट जाए. देश में परम शांति आ जाए. देश में गुंडों का चरम शांति का राज कायम हो जाए. पूरी व्यवस्था पर गुंडों का राज कायम हो जाए. खाल बदलने से मुक्ति मिल जाए. देश दशों-दिशाओं में उनका जैकारा होगा. तब नेता लोग एमपी, एमएलए बनने के लिए गुंडा-स्तोत्र व गुंडा चालीसा लिखेंगे और बाँचेंगे.

'यदि मैं गुंडा होता' तो राष्ट्रीय पंचायत का चुनाव लड़ता. गुंडा होने की वजह से जरूर जीतता जैसे कि सारे गुंडे जीतते हैं. इसके बाद घोड़ों का व्यापार कर सर्वोच्चमंजरी बनाता. इसके लिए शेष पेज 5 पर...

जीसीसी/पीवीसी में हाई लेबर कंपोनेंट कास्ट क्यों?

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड का इंजीनियरिंग डायरेक्टरेट समय-समय पर विभिन्न इंजीनियरिंग टेंडर्स से सम्बंधित कॉन्ट्रैक्ट्स वर्क्स के लिए जनरल कंडीशंस ऑफ कांटेक्ट के 'प्राइस वेरिफिकेशन क्लॉज' में फेरबदल करता रहता है। सर्वप्रथम यह कंडीशंस वर्ष 1980 में तय की गई थीं। इसके 7 साल बाद वर्ष 1987 में और 10-10 साल बाद वर्ष 1996 एवं 2006 में इनमें बदलाव किया गया था। इसके बाद वर्ष 2007 में एक बार तथा वर्ष 2008 में 3 बार और वर्ष 2012 में 2 बार इन कंडीशंस में फेरबदल किया गया। 14 दिसंबर 2012 के पत्रांक 2007/सीई-1/सीटी/18-पीटी.19 के अनुसार इंजीनियरिंग निदेशालय ने भारतीय रेल जनरल कंडीशंस ऑफ कांटेक्ट (जीसीसी) के 'जनरल इंस्ट्रक्शंस' में 'क्लॉज 46ए - प्राइस वेरिफिकेशन क्लॉज' के रूप में एक नया 'क्लॉज' जोड़ा है।

उक्त नए क्लॉज के बाद भी तमाम इंजीनियरिंग कॉन्ट्रैक्ट्स के अंतर्गत 'लेबर कंपोनेंट' के तहत अर्थ वर्क, बलास्ट एंड क्वारी प्रोडक्ट्स, टनलिंग एवं इतर वर्क्स आदि जैसे कॉन्ट्रैक्ट्स में लेबर कंपोनेंट की कास्ट कम करने के बजाय बढ़ाई गई है। जबकि अन्य कंपोनेंट्स में भी इसी तरह कुछ इधर-उधर करके यह कास्ट बढ़ी है। वर्ष 1987 में इसके लिए रेलवे बोर्ड ने कुछ वरिष्ठ इंजीनियरिंग अधिकारियों की एक समिति गठित की थी। उक्त समिति ने तब अर्थ वर्क कॉन्ट्रैक्ट्स के तहत लेबर कंपोनेंट की तत्कालीन 55% कास्ट को घटाकर 50% करने की सिफारिश की थी। इसी प्रकार फ्यूल कंपोनेंट में 5% को 20%, इतर मटेरियल कंपोनेंट्स में 5% को 15% एवं फिक्स्ड कंपोनेंट में 35% को 15% करने की अनुशंसा की थी।

इसी तरह बलास्ट एवं क्वारी प्रोडक्ट्स कॉन्ट्रैक्ट्स के अंतर्गत लेबर कंपोनेंट को 45% से 55%, फ्यूल को 5% से 15%, इतर मटेरियल कंपोनेंट्स को 10% से 15% और फिक्स्ड कंपोनेंट को 40% से 15% करने को कहा था। टनलिंग कॉन्ट्रैक्ट्स के तहत लेबर कंपोनेंट

■ वर्तमान जीसीसी/पीवीसी के समस्त प्रावधानों की पुनर्समीक्षा आवश्यक हो गई है

■ टनलिंग के लिए भारी मानव संसाधन के बजाय बहुत बड़ी-बड़ी पहाड़ कटाई मशीनें उपलब्ध हो गई हैं

■ अर्थ वर्क, बलास्ट और टनलिंग आदि कार्य वर्तमान में मानव श्रम के बजाय मशीनों से किए जा रहे हैं

■ अर्थ वर्क में मिट्टी/बोल्डर्स की खुदाई-भराई-दुलाई/समतलीकरण आदि सभी कार्य मशीनों से किए जा रहे हैं

■ बलास्ट की तोड़ाई-फोड़ाई-भराई-दुलाई और फैलाव आदि कार्य मानव श्रम से नहीं मशीनों से किए जा रहे हैं

को 40% से 45%, फ्यूल कंपोनेंट को 5% से 15%, एक्सप्लोसिव कंपोनेंट 12.5% से 15%, इतर मटेरियल कंपोनेंट्स को 2.5% से 5%, फिक्स्ड कंपोनेंट 35% से 15% तथा इतर वर्क्स कॉन्ट्रैक्ट्स के अंतर्गत लेबर कंपोनेंट को 30% को समान रखते हुए मटेरियल कंपोनेंट को 30% से 40%, फ्यूल कंपोनेंट 5% से 15% एवं फिक्स्ड कंपोनेंट को 35% से 15% किए जाने की सिफारिश हुई थी।

उक्त समिति की सभी सिफारिशें 14 दिसंबर 2012 के समसंख्यक पत्रांक में लगभग ज्यों की त्यों स्वीकार गई हैं। इन सभी मदों की कार्टिंग में सबसे ज्यादा विरोधाभाषी 'लेबर कास्ट या कंपोनेंट' की मद में की गई बढ़ोतरी है, क्योंकि अर्थ वर्क, बलास्ट और टनलिंग आदि के कार्य वर्तमान में मानव श्रम के बजाय मशीनों से ज्यादा किए जा रहे हैं। अतः इसमें कार्य की अपेक्षा मानव श्रम कम हुआ है। पहले जब हैवी मशीनें नहीं थीं, तब उक्त मदों में मानवीय श्रम संसाधन ज्यादा लगता था, जबकि अब वर्तमान में इन कार्यों के लिए बहुत बड़ी-बड़ी मशीनें आ गई हैं, जिनसे जो काम मानव श्रम से 30 दिनों में होता था, वह अब 3 दिन में होने लगा है। सम्पूर्ण अर्थ वर्क में मिट्टी या बोल्डर्स की खुदाई-भराई-

दुलाई और समतलीकरण आदि सभी कार्य मशीनों से किए जा रहे हैं। इसमें पहले जहां 100 लेबर लगते थे, वहीं अब यह संख्या घटकर औसतन 10 हो गई है।

इसी प्रकार पहले बलास्ट (गिट्टी) की तोड़ाई-फोड़ाई-भराई-दुलाई और फैलाव आदि सभी कार्य मानव श्रम द्वारा किए जाते थे, जबकि अब यह सभी कार्य बड़ी-बड़ी मशीनों द्वारा किए जा रहे हैं। पहाड़ काटने में यानि टनल बनाने के लिए पहले भारी मानव संसाधन की जरूरत होती थी, जबकि अब इस काम के लिए बहुत बड़ी-बड़ी पहाड़ कटाई मशीनें उपलब्ध हो गई हैं, जिससे वर्तमान में यह काम बहुत आसान हुआ है। मगर लेबर कंपोनेंट कास्ट कम किए जाने के बजाय बढ़ाई गई है, जबकि इन सभी कार्य के लिए वर्तमान में फ्यूल कंपोनेंट कास्ट बढ़ी है, क्योंकि उक्त भारी-भरकम मशीनों को चलाने के लिए बड़े पैमाने पर फ्यूल कंजम्प्शन (डीजल/पेट्रोल का इस्तेमाल) बढ़ा है। फ्यूल कंपोनेंट कास्ट नहीं बढ़ाए जाने के कारण लेबर कंपोनेंट के मद की कास्ट को फ्यूल कंपोनेंट कास्ट के मद में एडजस्ट करके लेबर कंपोनेंट कास्ट का बेजा उपयोग हो रहा है। उल्लेखनीय है कि वर्ष 1998-99 में रेलवे बोर्ड ने बलास्ट आपूर्ति के संबंध एक और सर्कुलर जारी करके हाथ से तोड़ी गई गिट्टी (बलास्ट) की आपूर्ति को प्रतिबंधित करते हुए मशीन क्रशड बलास्ट की आपूर्ति लिए जाने का निर्देश दिया था। इसका कारण यह था कि एक तो हाथ से तोड़ी गई गिट्टी की साइज एक समान नहीं होती थी और इसकी आपूर्ति में भी निर्धारित समय पर नहीं हो पाती थी। इसके अलावा तभी मशीनीकरण की बड़े पैमाने हो चुकी शुरुआत के कारण गिट्टी की आपूर्ति में लगने वाला समय भी कम हो गया था और गिट्टी की साइज भी लगभग एक समान मिलने लगी थी। इससे जाहिर है कि इस मामले में मानव श्रम कम हुआ है, इसलिए इस मद में सर्वाधिक बजट रखा जाना ही अनुचित है। कुल मिलाकर कहने का तात्पर्य यह है कि यदि उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार लेबर कंपोनेंट की मद में बजटरी प्रावधान कम कर दिया जाए, तो उक्त बचो हुई बड़ी राशि का उपयोग भारतीय रेल के विस्तार की अन्य योजनाओं में निवेश के लिए किया जा सकता

है। इसके अलावा यह नया जीसीसी/पीवीसी प्रावधान जहां 50 लाख एवं इससे ज्यादा के टेंडर्स पर लागू होता है, वहीं इसमें कांटेक्ट कम्प्लीशन पीरियड का प्रावधान ही खत्म कर दिया गया है। जबकि इसी की आड़ में आजकल तमाम टेंडर वर्क पांच-पांच साल में भी पूरे नहीं हो रहे हैं और इनमें जहां कांटेक्टर बीच में ही टेंडर छोड़कर भाग खड़ा हो रहा है और ऐसे एक-एक काम को पूरा करवाने के लिए रेलवे को बार-बार 'रिस्क एंड कास्ट' टेंडर करना पड़ रहा है, वहीं इसकी आड़ में पीवीसी का भी बड़े पैमाने पर इस्तेमाल करके भारी लूट मची हुई है। जबकि पहले के प्रावधान में पीवीसी एक साल से ज्यादा के कांटेक्ट पर ही लागू होता था और विभिन्न जोनल वर्क कॉन्ट्रैक्ट्स में यह लागू नहीं होता था, जो कि सिर्फ एक-एक साल के लिए जारी किए जाते हैं। इसके अलावा पहले के प्रावधान में किसी भी कांटेक्ट में 5% के प्राइस वेरिफिकेशन पर पीवीसी क्लॉज लागू नहीं होता था। यानि 5% लागत की घट-बढ़ पर रेलवे द्वारा कांटेक्टर को कोई भुगतान नहीं किया जाता था, परंतु वर्तमान प्रावधान में इसका कोई उल्लेख ही नहीं है। जबकि पहले 10 लाख से ज्यादा के टेंडर्स पर पीवीसी लागू होता था और चीफ इंजीनियर को यह विशेष अधिकार होता था कि वह 10 से 25 लाख तक के टेंडर्स पर कोई पीवीसी लाभ नहीं दे, वहीं वर्तमान में ऐसा कोई अधिकार सम्बंधित रैंक के अधिकारी को नहीं दिया गया है। यानि अब 50 लाख 1 रुपए के टेंडर पर भी पीवीसी लागू है, जिसका भरपूर फायदा चोर-चापलूस टाइप के कॉन्ट्रैक्ट्स द्वारा उठाया जा रहा है और इसका समान लाभ सम्बंधित अधिकारियों को भी मिल रहा है, जो कि सरकारी राजस्व की इस लूट में समान रूप से भागीदार हैं। इसी प्रकार जीसीसी/पीवीसी के क्लॉज 46ए.9 के अंतर्गत जिन-जिन स्टील मैटेरियल्स की सप्लाई का उल्लेख किया गया है, उनमें भी हाई कास्ट, बाजार मूल्य से कई-कई गुना ज्यादा, का प्रावधान करके भारी बंदरबांट हो रही है, जिसका उल्लेख 'रेलवे समाचार' द्वारा पहले प्रकाशित दो खबरों किया गया है। अतः वर्तमान जीसीसी/पीवीसी के समस्त प्रावधानों की पुनर्समीक्षा आवश्यक हो गई है।

यदि मैं गुंडा होता !....

पेज 4 का शेष... यदि धकियाना और जूतम-पैजार करना पड़ता, वह भी करता। फिर सर्वोच्च पंचायत में एक बिल पास करवाता। बिल पास करवाने के लिए कुर्सी-बेंच सब चलवाता। बिल पास कराके नेतागिरी के सारे पोस्ट गुंडों के लिए आरक्षित करवा देता। उच्च कोटि के गुंडों को मंत्री बनाता। नेतागिरी के लिए गुंडे के पूर्व अनुभव को अनिवार्य करवा देता।

बेचारे गुंडों को अभी ढेर सारी परेशानियों से जूझना पड़ता है। उन्हें खदर की खाल पहननी पड़ती है। मैं गुंडे का आधुनिकीकरण कार्यक्रम चलवाता। गरीब गुंडों को देशी कट्टों के साथ रंगदारी करनी पड़ती है। हर - हथियार, गोली-बारूद आदि के लिए अपने परिष्कृत कायांतरित रूप नेता भाईयों का मुंह ताकना पड़ता है। इससे उनकी प्रोफेशनल स्किल कम हो जाती है। मैं गुंडों को विदेशी हथियार कम कीमत पर दिलवाने की व्यवस्था कराता। समाज के गरीब और कमजोर तबके से आए गुंडों को हर तरह के हथियार मुफ्त में दिलवाने की योजना कार्यान्वित कराता। उन्हें हथियार चलाने का प्रशिक्षण देने के लिए विशेष कोचिंग क्लासेस सरकारी व्यय पर चलवाता। मेरा यह काम समाज में समानता एवं समरसता लाने का एक महत्वपूर्ण कदम होता। समाज में हर वर्ग के गुंडे होते। वे

अपने-अपने वर्ग के हितों की रक्षा को सन्नद्ध होते। बहुरूपिये तब गुंडों के अनुगामी होते। गुंडे देश से ऊंच-नीच, अमीर-गरीब का भेद मिटा देते। गुंडों के राज में राम-राज कायम हो जाता।

जब महाकवि जयशंकर प्रसाद के पास स्वर्ग में जब यह खबर पहुंचती कि उनका साहित्यिक ब्रांड गुंडा भारत-भूमि की सत्ता पर प्रत्यक्ष रूप से काबिज हो चुका है, तब उनकी आत्मा आनंद-मंगल करती। वे फ्रेसबुक पर पोस्ट कर व ट्वीटर पर ट्वीट कर इस सूचना को पूरे ब्रह्मांड में प्रसारित कर देते। जब हकीकत में देश का शासन 'गुंडों का, गुंडों के लिए, गुंडों द्वारा' होता, तब विद्या वारिधि विसवाल एक नया गान रचते।

गुंडाराज में एक शीर्ष संस्थान की जरूरत होती। जहां गुंडे के विषय पर पठन-पाठन, शोध एवं अनुशीलन होता। इसके लिए मैं इंडियन इंस्टीट्यूट आफ टेक्नोलोजी, नई दिल्ली को अपने गाँव में स्थानांतरित करवाकर इसकी बिल्डिंग में इंडियन इंस्टीट्यूट आफ गुंडे इंजिनियरिंग (भारतीय गुंडागर्दी संस्थान) की स्थापना करवाता। यह संस्थान गुंडे के क्षेत्र में नई तकनीकें, प्रणालियाँ व प्रविधियाँ विकसित करने का राष्ट्रीय संस्थान होता। यहाँ देश के प्रतिभाशाली और होनहार गुंडे गुंडे के क्षेत्र में नए-नए शोध करते। यहाँ उन्हें यह पढ़ाया जाता कि किस तरह गुंडे



फोटो परिचय : दक्षिण मध्य रेलवे एम्प्लॉयज संघ के केंद्रीय कार्यालय, सिक्कराबाद में आयोजित सादे समारोह में एक रेलकर्मी की असमय मृत्यु पर उसकी पत्नी को 2 लाख रुपए की सहायता राशि का चेक प्रदान करते हुए दक्षिण मध्य रेलवे एवं नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया।

की अपनी प्रतिभा और हुनर का इस्तेमाल देश को नाथने और साधने में करना है।

यह संस्थान गुंडे के विभिन्न विषयों पर डिप्लोमा एवं डिग्री की कक्षाएँ भी संचालित करता। इन कक्षाओं में चूना लगाने, रुपैया ऐंठने, घोटाले करने और लफ्फाजी करने की नवीनतम तकनीकें सिखाई जातीं। यहाँ रैली, रेला, मारपीट, दंगा, प्रदर्शन, घेराव, रास्ता रोको के कारगर तरीकों को खोजा

जाता। यहाँ बैकवर्ड फारवर्ड को हमेशा भिड़ाने रखने की नई-नई तरकीबें खोजी जातीं। भगवान बाबू, खुदा खान और गॉड जान के बीच चिर-शत्रुता का उपाय ढूँढा जाता। यहाँ से प्रशिक्षित स्नातक गुंडे नेतागिरी के पक्के खिलाड़ी होते। संस्थान से निकले गुंडों के लिए देश के सभी महत्वपूर्ण पद आरक्षित होते। देश के विकास के ग्राफ को तेजी से बढ़ाने के लिए जीवन के हर क्षेत्र में

पूरी पारदर्शिता के साथ खुलेआम गुंडे लागू की जाती। आज की तरह नेताओं की छद्म गुंडे की बदौलत सत्ता-सुख पाने की कोशिशों की गुंडा-राज में कोई जगह नहीं होती। दशकों से वंचित गुंडों को उनका वाजिब हक हासिल होता। लोग गुंडा होने और बनने में फख्र महसूस करते। चारों तरफ गुंडे की जय-जयकार होती। पूरा देश शान से बोलता, 'गवं से बोली हम गुंडा हैं!'

रेल परिसर में अवैध रूप से मूंगफली बेचने वाले विधायक के खिलाफ होगी कार्रवाई

विधायक महतो के गलत आचरण के खिलाफ रेलवे ने लिखी झारखंड विधानसभा के अध्यक्ष को विट्टी

धनबाद: भारत में लोकतंत्र के चलते ऐसा लगता है कि कुछ राजनीतिज्ञों ने रेलवे को अपनी जागीर समझ लिया है और यह मानकर चलते हैं कि रेल परिसर एवं चलती ट्रेनों में वे जो चाहे कर सकते हैं। इसी सोच के चलते डुमरी के विधायक जगरनाथ महतो ने 27 अक्टूबर को अनधिकृत हॉकरों को रेलवे स्टेशनों और चलती ट्रेनों में सामान बेचने/धंधा करने देने से रेलवे द्वारा प्रतिबंधित किए जाने के खिलाफ गोमो-चोपन सवारी गाड़ी में मूंगफली बेचकर अपनी राजनीतिक नौटंकी का भौंडा प्रदर्शन किया। रेलवे ने भी विधायक के इस कु-कृत्य के विरुद्ध कड़ा कदम उठाने का निर्णय लिया है। धनबाद मंडल, पूर्व मध्य रेलवे के सीनियर कमांडेंट डॉ. ए. एन. झा ने विधायक के खिलाफ प्रशासनिक एवं अनुशासनात्मक कार्रवाई किए जाने के लिए झारखंड विधानसभा अध्यक्ष दिनेश उरांव को विभागीय अधिकृत पत्र भेजा है।

विधानसभा अध्यक्ष को प्रेषित पत्र में डॉ. झा ने लिखा है कि विधायक ने पिछले दिनों ट्रेनों और स्टेशनों पर मूंगफली बेचकर न केवल रेलवे कानून का उल्लंघन किया है, बल्कि अनधिकृत हॉकरों को भी इसके लिए उकसाया है। सीनियर कमांडेंट के अनुसार विधायक जगरनाथ महतो ने



एक रेलवे स्टेशन पर अवैध रूप से मूंगफली की बिक्री कर रहे डुमरी के विधायक जगरनाथ महतो।

चंद्रपुरा स्टेशन में गोमो-चोपन सवारी गाड़ी में चढ़कर चंद्रपुरा, भंडारीदेह, फुसरो, अमलो और बेरमो स्टेशन तक चिनिया बादाम (मूंगफली) की बिक्री थी। विधायक का यह कृत्य रेलवे एक्ट 1989 की धारा 144 का खूला उल्लंघन है। रेलवे एक्ट में साफ कहा गया है कि रेलवे स्टेशन, रेलवे क्षेत्र और चलती ट्रेनों में खाद्य एवं पेय पदार्थों की बिक्री वही व्यक्ति कर सकता है, जिसे रेल प्रशासन से लाइसेंस देकर अधिकृत किया हो। लेकिन विधायक के पास रेलवे का ऐसा कोई लाइसेंस नहीं था। विधायक ने अवैध हॉकरों को उकसाने का काम भी किया है। विधायक जगरनाथ महतो ने रेल परिसर और ट्रेनों में अनधिकृत हॉकरों पर रेलवे की रोक के विरोध में मूंगफली बेचकर विरोध प्रदर्शन किया था। उनका कहना था कि अवैध हॉकरों को पहले की तरह ही रेल परिसर और स्टेशनों पर अवैध रूप से सामान बेचने की छूट दी जाए, जो कि नियम/कानून के अनुसार गलत है।

चेयरमैन, रेलवे बोर्ड या 'चेयरमैन, रेलवे स्टोर्स सर्विसेज' ?...

पेज 1 का शेष...

भाईयों को ही बैठाने पर सीआरबी और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड के बीच महत्वपूर्ण पदों के बंटवारे की बंदरबांट का खेल खूब घड़ल्ले से चल रहा है। विगत कई महीनों में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए विभिन्न रेल अधिकारियों के तमाम पोस्टिंग ऑर्डर्स देखने से ही यह स्पष्ट हो जाता है कि यह खेल सिर्फ अपने-अपने कैडर अधिकारियों को महत्वपूर्ण पोस्टों पर पदस्थ करने में ही नहीं, बल्कि उनके पोस्टिंग ऑर्डर्स को बार-बार बदलने (मॉडिफाई करने) में भी खूब हो रहा है।

कई वरिष्ठ अधिकारियों का कहना है कि हालांकि इस खेल में कोई बुराई नहीं है, सब अपनों को फेवर करते हैं, तो वर्तमान सीआरबी और सेक्रेटरी भी यही कर रहे हैं, तो इसमें कुछ भी नया नहीं है। मगर इस खेल में खुलकर भ्रष्टाचार होने का जो संदेश जा रहा है, उससे पूरी रेलवे में भारी असंतोष का वातावरण पनप रहा है। उनका कहना है कि ज्यादातर पोस्टिंग ऑर्डर्स के मॉडिफिकेशन में भ्रष्टाचार की गंध आ रही है। बताते हैं कि कई मामलों में 'डील' पूरी नहीं होने से उन अधिकारियों के पोस्टिंग ऑर्डर रद्द कर दिए गए हैं अथवा उन्हें उनकी मनचाही रेलवे या मंडल के बजाय कहीं अन्यत्र भेज दिया गया है। जबकि कई मामलों में, जहां पति-पत्नी दोनों सर्विस वाले हैं, उन्हें मांगे जाने के बावजूद वह शहर/मंडल नहीं दिया गया, क्योंकि वह डील पूरी करने की स्थिति में नहीं थे। आसनसोल मंडल, पूर्व रेलवे के एडीआरएम का ऐसा ही मामला है, जिन्होंने हैदराबाद मंडल मांगा था, जहां उनकी पत्नी अन्य विभाग में कार्यरत है। इस बात के सवृत 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित हैं।

अधिकारियों का कहना है कि जहां अपने कैडर को फेवर करने में कोई बुराई नहीं है, वहीं दूसरे कैडर्स का कोटा हजम करना भ्रष्टाचार का सीधा और प्रत्यक्ष उदाहरण हो

सकता है। उनका कहना है कि सामान्य से लेकर एक्स-कैडर पोस्टों पर तैनाती के लिए उक्त दोनों विभागों के अधिकारियों द्वारा प्रदत्त 'सूटकेस' के बड़े पैमाने पर लेनदेन की चर्चाएं सुनने में आ रही हैं। उन्होंने बताया कि सीआरबी और सेक्रेटरी द्वारा सभी आरआरबी के चेयरमैन और सभी जोनल एजीएम एवं एसडीजीएम के पदों पर स्टोर्स अधिकारियों के चेयरमैन और सभी जोनल एजीएम एवं एसडीजीएम के पदों पर स्टोर्स अधिकारियों को तैनाती किए जाने की भावी योजना बनाई गई है। जो कि न सिर्फ गलत और नियमों के विपरीत होगी, बल्कि इससे भारी कटाचार की भी गंध आ रही है। उनका यह भी कहना है कि यहां सर्वोच्च विसंगति यह है कि सीआरबी और सेक्रेटरी की विभिन्न मनमानीयों पर बाकी बोर्ड मेंबर मौन साधे हुए हैं, जबकि उनसे उनके कैडर अधिकारी उन्हें अपना मुंह खोलने और नियमों की अवहेलना का खुलकर विरोध करने की गुहार लगा रहे हैं।

सीआरबी और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड के महत्वपूर्ण पदों की बंदरबांट के इस खेल को देखकर अन्य कैडर के तमाम अधिकारियों में अंदरूनी तौर पर भारी खदबदाहट चल रही है। यहां तक रेलवे बोर्ड के अन्य सभी मेंबर भी सीआरबी और सेक्रेटरी की इस साट-गांठ से बहुत असंतुष्ट बताए जा रहे हैं। मगर कोई कुछ बोलने अथवा विरोध करने की स्थिति में नहीं है, क्योंकि सीआरबी को रेलमंत्री का पर्चात वरदहस्त प्राप्त है। अधिकारियों का कहना है कि इसी की आड़ में भ्रष्टाचार का यह समस्त खेल चल रहा है। उनका यह भी कहना है कि पूर्व तुनकमिजाज रेलमंत्री ममता बनर्जी ने अपने स्वार्थ की खातिर यदि सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड के पद को जीएम स्तर से डाउनग्रेड करके एचओडी स्तर पर नहीं किया होता, तो आज न तो किसी गैर-अनुभवी अधिकारी को इस पद पर पहुंचने का मौका मिलता, और न ही उसे पीएमओ की पूर्व सहमति के बिना पद से हटाया जा सकता था। परंतु आज स्थिति यह है कि इस पद से जब

चाहे तब किसी अधिकारी को हटाया और बैठाया जा सकता है, क्योंकि अब यह रेलमंत्री के अधिकार क्षेत्र में है। यही वजह है कि सीआरबी की अतिरिक्त और बिरादरीगत मेहरबानी से बनने वाला सेक्रेटरी, सीआरबी की उंगलियों पर नाचने के लिए प्रतिबद्ध रहेगा। हालांकि खबर ये भी है कि किसी के द्वारा इस विषय पर सवाल उठाए जाने पर सीआरबी का कहना था कि चूंकि स्टोर्स ऑफिसर्स फोल्ड वर्क और उच्च पदों के कार्फी पिछड़ गए हैं, इसलिए उन्हें ऐसी जगहों पर वरीयता क्रम में पदस्थ किया जा रहा है, जिससे आगे चलकर वे भी इन पदों पर बेहतर कार्य-निष्पादन कर सकें।

अब जहां तक बात इमानदारी और कर्तव्यनिष्ठा की है, तो जो व्यक्ति रेलवे में कदम रखने के पहले दिन से ही महा-कटाचारी अरुणेंद्र कुमार का रूम-पार्टनर और प्रशंसक (फालोवर) रहा हो और इसका उल्लेख वह गत दिनों अपने एक संबोधन में बड़े गर्व के साथ नेशनल अकादमी ऑफ इंडियन रेलवेज (नायर), वड़ोदरा में प्रोबेशनरी रेल अधिकारियों के सम्मेलन करता हो, वह इमानदार तो नहीं सकता, बल्कि वह नए रंगरूटों को भी आगे चलकर अरुणेंद्र कुमार के नक्शे-कदम पर भारतीय रेल की बधिया बैठाने का संदेश दे रहा था। इसके अलावा जो अधिकारी अपने पूर्व रूम-पार्टनर और आदर्श अरुणेंद्र कुमार को मेहरबानी से ही सीआरबी बना हो, और जिसकी धुरी आज भी अरुणेंद्र कुमार ही अपने हाथ से घुमा रहे हों, वह कर्तव्यनिष्ठ भी नहीं हो सकता है। दोहरे पथ-भ्रष्टीकरण की हद्दों रेल दुर्घटना के बाद दिल्ली के एक अग्रणी अखबार द्वारा विरोधी खबर प्रकाशित किए जाने के पश्चात् उसके संपादक को पटाकर पर यह 'उल्टा चोर कोतवाल को डाँटे' वाली कहावत चर्चितार्थ हो रही है।

तथापि, हम एक बार पुनः यह स्पष्ट करना चाहते हैं कि खबर से सम्बंधित तमाम आवश्यक प्रमाण-सबूत-कागजात आदि हमारे पास सुरक्षित होने के बावजूद उक्त खबर न तो आपकी अथवा आपकी खातिर, साख या प्रतिष्ठा को हानि पहुंचाने के इरादे से प्रकाशित की गई थी, और न ही उसमें आपकी मानहानि, अपमान, बदनामी करने का हमारा कोई उद्देश्य निहित था। इसके बावजूद यदि आपकी कोई मानहानि हुई है, आपकी साख, खातिर और सामाजिक प्रतिष्ठा को कोई ठेस पहुंची है, तो उसके लिए हमें खेद है। और हां, उपरोक्त विस्तृत प्रस्तुत से भी यदि आप संतुष्ट नहीं हैं, तो बेशक अदालत में जाने के लिए आप स्वतंत्र हों, जिसके हर्ष-खर्च के लिए आप खुद जिम्मेदार होंगे।

संपादक का प्रतिवेदन

पेज 2 का शेष...

संपादक की खातिर, साख एवं प्रतिष्ठा की क्षति पहुंचाने हेतु आपके खिलाफ कानूनी और आपराधिक कार्रवाई की जा सकती है। अन्यथा आप वह पत्र हमें मुहैया कराएँ, जिसके आधार पर हमें प्रतिबंधित किए जाने की बात आपने नोटिस में लिखी है।

3. आपका यह कहना बिल्कुल सही है कि 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' रेलवे द्वारा अधिकृत नहीं है। मगर आपको यह कहने का कोई संवैधानिक या व्यक्तिगत अधिकार प्राप्त नहीं है कि मेरे द्वारा अखबार के शीर्षक में 'रेलवे' शब्द का दुरुपयोग किया गया है, क्योंकि 'रेलवे' शब्द किसी की बपौती नहीं है। आपकी और भारतीय रेल की भी नहीं, क्योंकि मेरी जानकारी के अनुसार 'रेलवे' शब्द विशेष में कहीं भी और किसी भी व्यक्ति विशेष द्वारा पेटेंट नहीं कराया गया है और न ही 'रेलवे' शब्द किसी व्यक्ति विशेष की निजी मिलकियत है। 'परिपूर्ण रेलवे समाचार' को भारत के समाचार पत्रों के पंजीयक, सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली के पास बकायदे पंजीकृत करके पंजीयन प्रमाण-पत्र प्राप्त किया गया है। इसलिए यह भी आपकी कम जानकारी और अति-सयानेपन का एक और प्रमाण है। अब जहां तक बाद सीबीआई मामले की है, तो इसकी खुशफहमी फिलहाल आप अपने अंदर पालने के लिए स्वतंत्र है, क्योंकि यह सिर्फ समय का एक चक्र है, जो बहुत तेजी से घूम रहा है। इसके अलावा यह अत्यंत निम्न-स्तरीय, अपमानजनक और मानहानिकारक कथन है। यदि आपने इसका साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया, तो हमें आपके विरुद्ध किसी षड्यंत्र और सोची-समझी रणनीति के अंतर्गत अखबार

एवं इसके संपादक की साख एवं प्रतिष्ठा को धूमिल करने के उद्देश्य से, अखबार की प्रतिष्ठा एवं खातिर को जानबूझकर नुकसान पहुंचाने, मानहानि करने और अनगलत आरोप लगाने के खिलाफ अदालत में आपराधिक एवं इज्जत-हत्क मामला दायर करने के लिए मजबूर होना पड़ सकता है।

4. उक्त खबर किसी भी प्रकार से आपके मानसिक उत्पीड़न, शोषण, अपमान, मानहानि आदि-आदि के उद्देश्य से कर्तई प्रकाशित नहीं की गई थी, और न ही हमारा ऐसा कोई इरादा था। इसलिए आपका यह कहना पूरी तरह निराधार एवं असत्य है कि उक्त खबर उक्त कथित उद्देश्यों के तहत प्रकाशित की गई। आपकी खातिर, साख या प्रतिष्ठा को हानि पहुंचाने का हमारा कोई इरादा नहीं था। हां, आपका यह कहना सही है कि 'प्रकाशित खबर में बताए गए सभी 12 बिल आपके द्वारा नहीं बनाए गए थे। हमारी छानबीन से पता चला है कि उन 12 बिलों में से कुछ बिल आपके द्वारा बनाए गए हैं, बाकी अन्य बिल अन्य चार एएसएसई द्वारा बनाए गए थे, जो कि हमारी भूलवश अथवा संपादन (एडिटिंग) की गलती की वजह से उक्त खबर में प्रकाशित हो गए थे। यहां वह अन्य बिल बनाने वाले उन चार एएसएसई (पी.एन.सिंह, पी.के.श्रीवास्तव, ओ.पी.सिंह और महाराज सिंह) से हम खेद प्रकट करते हैं, जिनके बनाए गए बिल हमारी भूलवश प्रकाशित हो गए थे। हमने न तो आपकी खातिर एवं प्रतिष्ठा को धूमिल करने का कोई प्रयास किया है, न ही आपको बदनाम या अपमानित करने अथवा मानहानि करने का हमारा कोई उद्देश्य था, और न ही इन कारणों के उद्देश्य से उक्त खबर प्रकाशित की गई थी। उक्त खबर से सम्बंधित वह समस्त कागजात और प्रमाण/साक्ष्य हमारे पास सुरक्षित हैं, जिनके आधार

पर उक्त खबर प्रकाशित की गई है। आपके घोर विरोध या सिर्फ कहने मात्र का तब तक कोई मतलब नहीं है, जब तक कि आप प्रमाण सहित यह साबित नहीं कर देते हैं, अथवा विभागीय जांच में यह साबित नहीं हो जाता है, कि आपने कोई फर्जी बिल नहीं बनाया है या आपने अपने संकेशन में कहाए गए विभिन्न निर्माण कार्यों की बिलिंग में कोई गड़बड़ी नहीं की है।

5. यह सही है कि 20 जुलाई 2015 को आपका ट्रांसफर इज्जतनगर से लखनऊ मंडल के नापारा, गोंडा में किया गया था। मगर आपका यह कहना गलत एवं असत्य है कि आपका यह ट्रांसफर रेल प्रशासन ने नियमानुसार किया था, क्योंकि आपका दूसरी बार यह ट्रांसफर बरेली एवं भोजपुरा की चारदीवारियां गिरने या ढहने के आरोप में रेल प्रशासन द्वारा किया गया था। भले ही इसका उल्लेख आपके ट्रांसफर ऑर्डर में नहीं किया गया है। इससे पहले आपका ट्रांसफर रेल प्रशासन द्वारा कल्ला ब्रिज के अर्थवर्क/अप्रोच में रेलवे जमीन की मिट्टी भरवाकर और उसे बाहर से लाई गई बताकर तथा उसका गलत भुगतान करवाने के आरोप में लखनऊ मंडल में किया गया था, जिस पर आपने विजिलेंस और निर्माण संगठन के कुछ भ्रष्ट अधिकारियों की मिलीभगत के चलते अमल नहीं किया था। जबकि आपका यह पहला ट्रांसफर ऑर्डर दूसरा ऑर्डर जारी होने तक रद्द भी नहीं किया गया था। यूसि पहले वाले ऑर्डर को ही मॉडिफाई करके दूसरा ऑर्डर जारी किया गया, जिसका प्रमाण इन दोनों ही ऑर्डर में स्वयं मौजूद है। इसके अलावा यह दूसरा ट्रांसफर ऑर्डर जारी होने के बावजूद आपने इसे भी 'मैनेज' करने की पूरी कोशिश की थी। यही वजह थी कि ऑर्डर जारी होने के तुरंत बाद आपकी रिलीव नहीं किया गया था, बल्कि आपको तब रिलीव

जवाबदेही सुनिश्चित किए बिना कोई व्यक्ति उत्तरदायी नहीं होता..

पेज 1 का शेष... विशेषज्ञ वी. बालाचंद्रन उपस्थित थे. इस अवसर पर मंच पर डीआईजी/प.रे. डी. वी. कासार, एआईआरपीएफ के अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, महामंत्री यू. एस. झा, कार्याध्यक्ष धरमवीर सिंह, कोषाध्यक्ष बी. एल. बिशुनोई सहित एआईआरपीएफ के कोषाध्यक्ष और डब्ल्यूआरएमयू के महामंत्री जे. आर. भोसले, डब्ल्यूआरएमएस, मुंबई मंडल के मंडल मंडल मंत्री अजय सिंह, एनआरएमयू के अध्यक्ष नितिन प्रधान एवं महामंत्री वेणु पी. नायर सहित बड़ी संख्या में आरपीएफ कर्मी, यात्री संगठनों के पदाधिकारी और रेल कर्मचारी भी उपस्थित थे.

'पुलिस से पहले आई रेलवे पुलिस' (Before The Police, Came The Railway Police) विषय पर एक पूरी किताब लिख देने वाले सेमिनार के प्रमुख वक्ता वी. बालाचंद्रन ने उपस्थित जनसमूह को संबोधित करते हुए कहा कि भारत सरकार तभी कोई काम करती है जब देश में कोई बड़ी आतंकी या प्राकृतिक घटना घटती है. इसका उदाहरण देते हुए उन्होंने कहा कि वर्ष 1999 में जब आतंकवादियों ने इंडियन एयरलाइन्स की आईसी 814 उड़ान का अपहरण कर लिया था, तब आनन-फानन में केंद्रीय कैबिनेट की बैठक बुलाकर देश के सभी एयरपोर्ट्स की सुरक्षा व्यवस्था केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल (सीआईएसएफ) को सौंप दी थी, जबकि इसके पहले जब सुरक्षा सम्बंधी कई समितियों ने इसकी सिफारिश की थी, तब सरकार को इन सब बातों का ख्याल नहीं आया था.

उन्होंने यह भी कहा कि कोई भी राज्य अपनी 'एसेट्स' नहीं देता. यही वजह रही है कि राज्यों द्वारा एयरपोर्ट्स की सुरक्षा व्यवस्था में खामी की जाती थी और वहां रिजर्वेटेड-डिजिटल पुलिस अधिकारियों को पदस्थ किया जाता था, जिसके परिणामस्वरूप देश को शर्मसार कर देने वाली आईसी 814 उड़ान के अपहरण की घटना हुई थी. उन्होंने कहा कि भारतीय रेल में अपराधों की रोकथाम और कानून व्यवस्था कायम रखने के नाम पर लगी हुई जोआरपी के मामले में भी यही बात कही जा सकती है. उन्होंने कहा कि इस मामले में देश के ज्यादातर राजनीतियों को कानून और संविधान की पर्याप्त जानकारी नहीं है. यही कारण है कि भारतीय रेल केंद्रीय

विषय होने के बावजूद आज 67 सालों बाद भी इसमें राज्यों का दखल बना हुआ है, जबकि नुकसान या क्षति की भरपाई करने का उनका कोई उत्तरदायित्व नहीं है.

श्री बालाचंद्रन ने कहा कि वे इस बात से पूरी तरह सहमत हैं कि उत्तरदायित्वहीन जिम्मेदारी का निर्वाह नहीं होता है. उन्होंने कहा कि जब तक जवाबदेही सुनिश्चित नहीं की जाती है, तब तक कोई भी व्यक्ति अपने कर्तव्य के प्रति उत्तरदायी नहीं होता है. उन्होंने कहा कि इसी तरह भारत सरकार शायद भारतीय रेल में भी कोई बड़ी आतंकी घटना होने का इंतजार कर रही है. शायद इसीलिए सरकार को भारतीय रेल में रोजाना यात्रा करने वाले करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों की सुरक्षा की कोई चिंता नहीं है. उन्होंने कहा कि आजादी के बाद से संविधान में जहां 200 से भी ज्यादा संशोधन हो चुके हैं, वहीं करोड़ों रेलयात्रियों की सुरक्षा को लेकर संविधान निर्माताओं से जो चूक हुई थी, उसे एक साधारण संशोधन के जरिए अक्सिलर ठीक किए जाने के बजाय उस चूक को लगातार 67 सालों से ढोया जा रहा है, यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है.

उन्होंने इस बात का खास उल्लेख किया कि हमारे संविधान के 7वें शेड्यूल की लिस्ट-1 के अंतर्गत 'रेलवे' केंद्रीय विषय है. परंतु इसी शेड्यूल की लिस्ट-2 में पुलिस एवं 'पुलिस ऑर्डर' को राज्य का विषय बता दिया गया है. उन्होंने कहा कि हमारे संविधान निर्माताओं ने बिना इस बात का विचार किए अंग्रेजों द्वारा बनाए गए कानून को ज्यों का त्यों 'कॉपी' कर लिया कि इसका भविष्य में क्या अंजाम होगा. उन्होंने यह भी कहा कि जहां अंग्रेजों ने अपने 16,093 किमी. रेलवे ट्रैक और 3000 रेलवे स्टेशनों की सुरक्षा के लिए समयानुसार अपना कानून बदलकर अपनी रेलों में कानून-व्यवस्था का सम्पूर्ण अधिकार ब्रिटिश ट्रांसपोर्ट पुलिस अथॉरिटी (बीटीपीए) को सौंप दिया है, वहीं हम आज भी उनकी बनाई व्यवस्था को ढोए जा रहे हैं और 64,000 किमी. से ज्यादा लंबे

रेलवे ट्रैक एवं करीब 8,000 रेलवे स्टेशनों सहित हजारों करोड़ की रेल संपत्ति की सुरक्षा के लिए किसी एक पुलिस व्यवस्था को उत्तरदायी नहीं बना सके हैं. उन्होंने कहा कि विश्व में कहीं भी 'रेलवे' राज्यों का विषय नहीं है. यहां तक कि भारत से अलग होकर भारत के साथ ही आजाद हुए पाकिस्तान की रेलवे में भी सर्वाधिकार संभन अलग से अपनी रेलवे पुलिस है. यहां तक कि पाकिस्तान सहित कई देशों में उनकी हाई-वे पुलिस भी न सिर्फ अलग है, बल्कि वह भी सभी समान कानूनी अधिकारों



से संपन्न है.

श्री बालाचंद्रन ने इस अवसर पर अपने एक रिश्तेदार का उदाहरण देते हुए कहा कि 'नई दिल्ली स्टेशन पर भीषण सर्दी की एक सुबह उनके एक रिश्तेदार हरिद्वार जाने के लिए प्लेटफार्म पर गाड़ी का इंतजार कर रहे थे. तभी उन्हें एक चाय वाले ने बड़ी आत्मीयता दिखाकर लगभग जबरदस्ती चाय पिला दी. जिसके परिणामस्वरूप उनके उस रिश्तेदार को हरिद्वार के बजाय ग्वालियर स्टेशन पर बेहोशी की हालत में ट्रेन से उतारकर अस्पताल में भर्ती कराया गया था. बाद में उन्हें दिल्ली पुलिस बंगलौर से दिल्ली आकर बयान देने के लिए चिड़ियां भेज रही थी. उन्होंने कहा कि यदि रेलवे में सभी कानूनी अधिकारों से संपन्न 'एकीकृत पुलिस व्यवस्था' होती, तो यह दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति उत्पन्न नहीं होती. उन्होंने कहा कि चलती हुई हर ट्रेन कई राज्यों से गुजरती है. हर घंटे-दो घंटे में वह कई राज्यों की सीमा लांघ जाती है. ऐसे में किसी एक राज्य की पुलिस के लिए चलती ट्रेनों में यात्रियों के साथ होने वाले चोरी-डकैती, हत्या, बलात्कार, छेड़खानी, जहरखुरानी, लूटपाट, छीना-झपटी आदि-

आदि जैसे गंभीर अपराधों की छानबीन करना और अपराधियों को पकड़कर कानून के हवाले कर पाना नामुमकिन है. यह काम सर्वाधिकार संभन कोई एकीकृत पुलिस व्यवस्था में ही किया जा सकता है. उन्होंने कहा कि इसीलिए संवैधानिक बदलाव करके आरपीएफ को सभी कानूनी अधिकार दे दिए जाने चाहिए.

इससे पहले एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा ने संविधान के 7वें शेड्यूल की पूरी व्याख्या करके पुलिसिंग की सम्पूर्ण व्यवस्था का विश्लेषण उपस्थित जनसमूह को समझाया. उन्होंने भी इस बात का खासतौर पर उल्लेख किया कि संविधान की समझ देश के बहुत कम राजनीतियों को है, और जिन्हें है, वह भी इस भारी विस्मयित को प्रमुखता से संसद में नहीं उठा रहे हैं. श्री झा ने भी कहा कि बिना जवाबदेही अथवा उत्तरदायित्वहीन जिम्मेदारी का निर्वाह नहीं किया जाता है. उन्होंने कहा कि भारतीय रेल में रोजाना यात्रा करने वाले लगभग तीन करोड़ रेलयात्रियों की सुरक्षा एक गंभीर मुद्दा है. इस विषय पर देश के करोड़ों रेलयात्रियों और तमाम बुद्धिजीवियों को एकजुट होकर सरकार के सामने खड़ा होना पड़ेगा, तभी उनकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सरकार को जागरूक होंगे.

इस अवसर पर एआईआरपीएफ के कोषाध्यक्ष और डब्ल्यूआरएमयू के महामंत्री जे. आर. भोसले का वक्तव्य विषय से हटकर रहा. उन्होंने एक श्रमिक नेता की ही तरह तालियां बटोरने वाला वक्तव्य दिया. डीआईजी/प.रे. डी. वी. कासार ने कहा कि जब तक सम्पूर्ण कानूनी अधिकार आरपीएफ को नहीं मिल जाता है, तब तक रेलवे स्टेशनों और उनके आसपास की सारी व्यवस्था आरपीएफ के हवाले की जानी चाहिए. इसमें जब जरूरत हो तभी जीआरपी अथवा सिटी पुलिस को बुलाया जाना चाहिए. इस अवसर पर डब्ल्यूआरएमएस, मुंबई मंडल के मंडल मंडल मंत्री अजय सिंह, मुंबई रेल प्रवासी संघ के मधु कोटापट्ट, पश्चिम रेलवे यात्री संघ के शैलेंद्र चव्हाण, महाराष्ट्र महिला रेल यात्री संगठन की प्रमुख वंदना सोनावने, एआईआरपीएफ के अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, कार्याध्यक्ष धरमवीर सिंह, कोषाध्यक्ष वी. एल. बिशुनोई आदि वक्ताओं ने भी अपने विचार व्यक्त किए. सभी वक्ताओं ने रेलवे में 'एकीकृत सुरक्षा व्यवस्था' कायम किए जाने पर जोर दिया.

हर स्तर पर न्याय सुनिश्चित करने हेतु...

पेज 1 का शेष... बुलेटिन का भी इस अवसर पर विमोचन किया गया. इस सेमिनार में वक्ताओं ने विभिन्न महत्वपूर्ण क्षेत्रों पर ध्यान दिए जाने पर प्रकाश डाला, जिससे रेलवे की कार्य-प्रणाली को भ्रष्टाचार मुक्त एवं पारदर्शी बनाने के लिए निवारक तंत्र बनाया जा सके. इस मौके पर विभिन्न क्षेत्रों में सतर्कता विभाग द्वारा पकड़ी गई खामियों का महत्वपूर्ण केस अध्ययन के रूप में प्रस्तुत किया गया. महाप्रबंधक ए. के. पुट्टिया ने उल्लेख किया कि भ्रष्टाचार मुक्त उद्देश्य के मद्देनजर उत्तर रेलवे एक तंत्र का विकास कर रही है, जिसके फलस्वरूप शीघ्र निर्णय लिए जा सकेंगे तथा जवाबदेही सुनिश्चित की जा सकेगी. यह देखते हुए कि सतर्कता की भूमिका प्रधान है, के मद्देनजर सीआरबी ए. के. मितल ने रेल कार्य-प्रणाली का फुलप्रूफ ऑडिट कराए जाने पर बल दिया, ताकि प्रारम्भिक स्तर पर खामियों का पता लगाया जा सके. सीवीसी के. वी. चौधरी ने रेलवे में कर्मियों के निचले स्तर से लेकर उच्च स्तर तक सभी स्तरों पर न्याय सुनिश्चित करने के लिए सभी सतर्कता शिकायतों के शीघ्र निपटान में तेजी लाने की आवश्यकता बल दिया.

उत्तर रेलवे सभी क्षेत्रों में भ्रष्टाचार को नियंत्रित करने के लिए व्यापक स्तर पर गहन एवं बृहत्तर उपाय कर रही है. जिन क्षेत्रों में व्यापक स्तर पर जनसाधारण से सम्मुख सम्पर्क होता है, के मद्देनजर रेलवे ने वर्तमान कार्य-प्रणाली की गतिविधियों में सुधार के लिए निवारक एवं प्रलोभन जांचों के माध्यम से सतर्कता जागरूकता को बढ़ावा दिया है. वर्तमान कार्य-प्रणाली में सुधार हेतु उत्तर रेलवे भर्ती प्रक्रिया में शारीरिक फिटनेस मूल्यांकन हेतु 'आरएफआईडी टैगिंग' को शुरू करने तथा फिटनेस परीक्षा की वीडियो रिकॉर्डिंग कराने में अग्रणी है. इसके अलावा उत्तर रेलवे पीआरएफ टिकटों की बारकोडिंग जैसे विभिन्न उपाय कर रहे जा रही हैं, जिससे धन वापसी हेतु जाली टिकटों पर रोक लग सकेगी तथा इलेक्ट्रॉनिक इंफोटी इत्यादि के भी उपाय किए जा रहे हैं.

जितनी अधिक पारदर्शिता होगी, भ्रष्टाचार उतना ही...

पेज 1 का शेष... प्रयासों जैसे ई-टेंडरिंग इत्यादि की सराहना की. उन्होंने कहा कि रेलवे में प्रौद्योगिकी के बढ़ते उपयोग से रेल उपभोक्ताओं एवं रेल प्रशासन के मध्य पारदर्शिता बढ़ेगी और इसके साथ ही भ्रष्टाचार की सम्भावनाएं भी न्यूनतम होंगी.

इस अवसर पर बड़ी संख्या में उपस्थित रेलकर्मियों और रेल अधिकारियों को संबोधित करते हुए उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने कहा कि यह सतर्कता जागरूकता सप्ताह 'लौह पुरुष' सरदार वल्लभ भाई पटेल की याद में हर वर्ष उनकी जयंती के अवसर पर मनाया

जाता है. उन्होंने कहा कि किसी भी सरकारी कार्य में जितनी अधिक पारदर्शिता होगी उतना ही भ्रष्टाचार कम होगा. महाप्रबंधक ने कहा कि गुड गवर्नेंस हेतु किसी भी कार्य के लिए निर्धारित समय सीमा, कार्य की गुणवत्ता, जैसे मुख्य बिन्दुओं का कड़ाई से पालन करना चाहिए. उन्होंने यह भी कहा कि उत्तर मध्य रेलवे में प्रत्येक स्तर पर पारदर्शिता लाने के लिए प्रौद्योगिकी का भरपूर उपयोग किया जा रहा.

संगठित में सतर्कता विभाग द्वारा प्रकाशित पुस्तिका विजलेंस बुलेटिन 'जागृति' का विमोचन कार्यक्रम के मुख्य अतिथि पूर्व अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड

जी. के. खरे एवं महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने किया. इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के वरिष्ठ उप महाप्रबंधक राजेश तिवारी ने 'सुशासन हेतु सतर्कता एक निवारक तत्व' के विषय में पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण किया. प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार ने भी इस विषय पर अपने विचार व्यक्त किए. कार्यक्रम के प्रारम्भ में मुख् अतिथि जी. के. खरे, महाप्रबंधक अरुण सक्सेना, अपर महाप्रबंधक सतीश कुमार तथा वरिष्ठ उप महाप्रबंधक राजेश तिवारी ने सरदार पटेल के चित्र पर पुष्पांजलि अर्पित करके दीप प्रज्वलित किया. इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के सभी विभाग प्रमुखों सहित सतर्कता विभाग एवं अन्य विभागों के सभी अधिकारिण उपस्थित थे.

स्टेशन प्रबंधकों को अधिक शक्तियां प्रदान की जानी चाहिए -अनुराग



इलाहाबाद : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 'गुड गवर्नेंस' विषय पर उत्तर मध्य रेलवे के स्टेशन प्रबंधकों से संवाद हेतु एक सेमिनार का आयोजन किया गया. इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के अपर महाप्रबंधक सतीश कुमार, मुख्य परिचालन प्रबंधक अनुराग, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी, मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. विनोद अग्रवाल सहित अन्य प्रमुख अधिकारी एवं सभी प्रमुख स्टेशनों के स्टेशन प्रबंधक उपस्थित थे. इस अवसर पर मुख्य

वक्ता के रूप में बोलते हुए अपर महाप्रबंधक सतीश कुमार ने देश-विदेश के अपने अनुभवों के बारे में बताया तथा प्रशासन में सुधार हेतु निरंतर प्रयासों की आवश्यकता जताई.

मुख्य परिचालन प्रबंधक अनुराग ने स्टेशनों के स्टेशन प्रबंधकों को अधिक शक्तियां प्रदान करने की बात कही. उन्होंने कहा कि स्टेशनों पर शिकायत पुस्तिका के साथ-साथ सराहना पुस्तिका भी रखी जानी चाहिए. इसी क्रम में मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी ने यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता देने के साथ ही स्टॉफ से यात्रियों के प्रति अछ ठे व्यवहार की अपेक्षा भी जताई. इस अवसर पर इलाहाबाद स्टेशन के स्टेशन प्रबंधक आर. आर. राजपूत ने स्टेशन प्रबंधकों की जिम्मेदारियों, उनसे अपेक्षाओं, साफ-सफाई व्यवस्था आदि विषयों पर पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण किया. सेमिनार के समापन पर उपमुख्य परिचालन प्रबंधक एम. तिकी ने सभी उपस्थितों को धन्यवाद दिया.

फिरोजपुर मंडल, उत्तर रेलवे में उजागर हुआ एक और 5 करोड़ का विज्ञापन घोटाला

- इससे पहले उजागर हुआ था 6.09 करोड़ रुपए का घोटाला
- सीबीआई की विभिन्न टीमों ने कुल 18 जगहों पर मारे छापे
- सीबीआई टीम ने की फिरोजपुर मंडल के कामशियल ब्रांच में छापेमारी
- फिरोजपुर मंडल के जम्मू-कश्मीर और जालंधर में पांच करोड़ का घोटाला

फिरोजपुर : सीबीआई ने फिरोजपुर मंडल, उत्तर रेलवे के कामशियल विभाग में विज्ञापन के लिए आवंटित की गई विभागीय अधिकृत जगहों में हुए पांच करोड़ रुपये के घोटाले में एक सीनियर डीसीएम एवं एक डीसीएम स्तर के अधिकारियों सहित छह रेलकर्मियों के खिलाफ मामला दर्ज किया है। मंगलवार, 20 अक्टूबर की सुबह सीबीआई की टीम ने फिरोजपुर, जम्मू-कश्मीर, जोधपुर, जयपुर, गुडगांव और दिल्ली में कुल 18 जगहों पर छापेमारी की और आरोपियों की संपत्ति के अलावा उनके घरों से मिले तमाम सरकारी दस्तावेज एवं अन्य सामान की सूची तैयार कर अपने साथ ले गए।

उल्लेखनीय है कि इससे पहले इसी प्रकार का घोटाला फिरोजपुर डिवीजन के फिरोजपुर एवं लुधियाना में 6.09 करोड़ रुपये का हुआ था। इस मामले में डीसीएम स्तर के अधिकारी समेत पांच लोगों के खिलाफ मामला दर्ज किया गया था। प्राप्त जानकारी के अनुसार इस पूरे घोटाले की जांच-पड़ताल सीबीआई के डीएसपी सतेन्द्र बिस्ट की अगुवाई में की जा रही है। जानकारों का कहना है कि डीएसपी सतेन्द्र बिस्ट की अगुवाई में फिरोजपुर डिवीजन की कामशियल ब्रांच में छापेमारी कर जांच-



फिरोजपुर मंडल के डीआरएम ऑफिस की कामशियल ब्रांच में सीबीआई की टीम दस्तावेजों की जांच-पड़ताल करती हुई।

पड़ताल की गई और जरूरी दस्तावेज सीबीआई ने अपने कब्जे में लिए हैं।

सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार सीबीआई के डीएसपी सतेन्द्र बिस्ट की अगुवाई में तकरीबन बारह अधिकारियों की टीम ने फिरोजपुर मंडल कार्यालय के कामशियल ब्रांच में छापेमारी की और ब्रांच के दोनों दरवाजे बंद कर अनावश्यक रेलकर्मियों को ब्रांच से बाहर निकाल दिया। सीनियर डीसीएम रोशन सिंह और डीसीएम तरलोक सिंह के अलावा संबंधित विभाग के क्लर्कों से उक्त घोटाले की फाइलों की जांच-पड़ताल की गई और जरूरी दस्तावेज एवं सम्बंधित फाइलों को जप्त किया गया है। बताया जा रहा है कि विज्ञापन के लिए जम्मू-कश्मीर और जालंधर में आवंटित की गई जगह में पांच करोड़ का घोटाला हुआ है। यही नहीं ट्रेनों पर लगने वाले विज्ञापनों पर भी घोटाला होने की बात सामने आई है। इस घोटाले की जांच के लिए सीबीआई ने कुल 18 स्थानों पर की छापेमारी की है। सीबीआई ने 20 अक्टूबर को जम्मू-कश्मीर, जयपुर, जोधपुर, गुडगांव, दिल्ली

और फिरोजपुर में लगभग 18 जगहों पर छापेमारी करके मामले से सम्बंधित तमाम दस्तावेज अपने कब्जे में लिए हैं। सूत्रों के मुताबिक जयपुर और जोधपुर में डीसीएम पूर्णचंद्र डूडी के घर पर भी छापेमारी की गई है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार जम्मू-कश्मीर और जालंधर में हुए उक्त घोटाले में सीबीआई ने तत्कालीन सीनियर डीसीएम धर्मेन्द्र कुमार, तत्कालीन डीसीएम पूर्णचंद्र डूडी, हेड क्लर्क नरेश कुमार, क्लर्क मोहम्मद याकूब सहित एक अन्य रेलकर्मियों के खिलाफ मामला दर्ज किया गया है। सूत्रों का कहना है कि धर्मेन्द्र कुमार जब फिरोजपुर में सीनियर डीसीएम के पद पर तैनात थे, तो उन्होंने विज्ञापन से संबंधित एक एप्रीमेंट पर हस्ताक्षर किए थे।

फिरोजपुर डिवीजन के अमृतसर, लुधियाना, जालंधर, श्रीनगर, रेलवे पुल लुधियाना, गाड़ी संख्या 333/334 अमृतसर-अंबाला-अमृतसर पैसेंजर, गाड़ी संख्या 12053/12054 डीएमयू कश्मीर वैली एवं जनशताब्दी एक्सप्रेस में वाणिज्यिक प्रचार-प्रसार के

टेकों में हेराफेरी की गई थी। उस समय फिरोजपुर डिवीजन में 6.09 करोड़ रुपये का घोटाला हुआ था। इस घोटाले में सीबीआई ने डीसीएम पूर्णचंद्र डूडी, सीएमआई अरविंद शर्मा, हेड क्लर्क नरेश शर्मा, क्लर्क मोहम्मद याकूब एवं लुधियाना में तैनात स्टेशन मास्टर आर. के. शर्मा के खिलाफ मामला दर्ज किया गया था।

फिरोजपुर मंडल, कामशियल विभाग के अधिकारियों ने छह मामलों में कार्य को शुरू करने के लिए आवंटन पत्र जारी नहीं किए थे और जिन तीन मामलों में आवंटन पत्र जारी किए गए हैं, उनमें टेके की प्रारंभिक औपचारिकताएं जैसे अधूरी लाइसेंस फीस जमा करना और करार से संबंधित स्टॉप पेपर प्रस्तुत न करने के बगैर जारी किए गए हैं। जिन तीन एडवर्टाइजमेंट एजेंसियों को कार्य दिया गया था, उन्होंने अपने निर्धारित समय से लगभग 10-12 महीने अधिक काम किया। प्रत्येक टेके में औसतन लाइसेंस शुल्क का भुगतान 08 से 12 माह तक विलंब से किया गया है। लेकिन एजेंसियों पर किसी भी प्रकार की कार्रवाई नहीं की गई और न ही जुर्माना लगाया गया।

इसके अलावा सम्बंधित विज्ञापन एजेंसियों द्वारा लाइसेंस फीस की किरातों का भुगतान भी नहीं किया गया और इन एजेंसियों को वाणिज्य विभाग द्वारा नोटिस भी जारी नहीं किया गया। जबकि एजेंसियों के खिलाफ किसी भी प्रकार की आउटस्टैंडिंग लॉबिंग न होने का उल्लेख करते हुए कार्य-निष्पादन का संतुष्टि प्रमाण-पत्र संबद्ध फाइलों की जांच किए बिना जारी किए गए। आरोप है कि आरोपियों ने बैंक ड्राफ्ट, एफडीआर की तारीख में कांटे-छांट की। एजेंसियों ने लाइसेंस फीस के चेक जमा करवाए, लेकिन उन्हें रेलवे के खाते में जमा नहीं करवाया गया।

अर्चना जोशी ने पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधक का पदभार संभाला



गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे में मुख्य परिचालन प्रबंधक के पद पर पहली महिला अधिकारी के रूप में श्रीमती अर्चना जोशी ने 27 अक्टूबर को मुख्य परिचालन प्रबंधक का पदभार संभाल लिया।

इसके पूर्व वह पश्चिम मध्य रेलवे के क्रोटा मंडल में मंडल रेल प्रबंधक के पद पर कार्यरत थीं। भारतीय रेल यातायात सेवा 1985 बैच की वरिष्ठ अधिकारी श्रीमती जोशी का जन्म 5 अक्टूबर, 1963 को राजस्थान के एक कुलीन परिवार में हुआ था। उन्होंने समाजशास्त्र में एम.ए. (आनर्स) तथा लोक प्रशासन में एम.फिल. की डिग्री हासिल की है। उन्होंने सेंटर फॉर रेलवे इनफार्मेशन सिस्टम (क्रिस) में महाप्रबंधक/यू.टी.एस के पद पर कार्य करने के अलावा उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर में मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/यात्री सेवा तथा वरिष्ठ उप महाप्रबंधक के पदों के दायित्वों का भी सफलतापूर्वक निर्वहण किया है। श्रीमती अर्चना जोशी को पर्यावरण एवं वन मंत्रालय तथा संस्कृति विभाग में भी प्रतिनिधित्व पर कार्यरत रहते हुए क्रमशः विश्व बैंक परियोजना तथा भारत के विभिन्न पर्व-त्सोहारों पर कार्य का विशेष अनुभव प्राप्त है। उन्होंने रेलवे बोर्ड में अपने कार्यकाल के दौरान नीति-निर्माण कार्यों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। श्रीमती जोशी को रेल प्रशासन के विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर कार्य करने का गहन अनुभव प्राप्त है। हमेशा विवादों से दूर रहने वाली और स्वाभावतः ईमानदार श्रीमती जोशी अपने व्यक्तिगत एवं कार्यालयीन शालीन व्यवहार के लिए रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों में समान रूप से लोकप्रिय हैं।

महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेल द्वारा दीघा महासेतु का सघन ट्राली निरीक्षण



हाजीपुर : महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेल ए. के. मित्तल द्वारा दीघा महासेतु का निर्माण कार्य शीघ्रताशीघ्र पूरा करने के उद्देश्य से 27 अक्टूबर को करीब छह घंटे तक पाटलीपुत्र स्टेशन से सोनपुर स्टेशन के बीच पुष्पा ट्राली द्वारा चल रहे निर्माण कार्य का सघन निरीक्षण किया गया। पता चला है कि इस गंगा महासेतु का ट्रैक लिंकिंग कार्य लगभग पूरा हो चुका है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार सोनपुर छोर की तरफ एप्रोच रोड के तीन स्पैन (लैंडिंग) के फाउंडेशन का

कार्य रेलवे द्वारा कर दिया जा रहा है, जिससे बाद में रेल परिचालन में बिना बाधा के रोड ब्रिज एवं एप्रोच रोड का निर्माण किया जा सके। इसी कारण करीब 200 मीटर का ट्रैक लिंकिंग का कार्य रूका हुआ है। एप्रोच रोड की लैंडिंग हेतु नींव की भराई (कास्टिंग) की जा रही है। उम्मीद है कि यह कार्य एक जल्दी ही पूरा हो जाएगा। इसके बाद ट्रैक लिंकिंग का कार्य भी शीघ्रताशीघ्र पूरा कर लिया जाएगा। इसके अलावा दीघा पुल के रोड डेक के स्लैब की कास्टिंग के लिए निर्माण कार्य भी तेजी से चल रहा है। प्रयास यह किया जा रहा है कि उसमें शटरिंग के सपोर्ट को जल्द से जल्द निकाला जा सके। इस निरीक्षण के दौरान मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/दक्षिण एल. एम. झा, प्रोजेक्ट डायरेक्टर/इंफरॉन्ट बी. पी. सिंह, सोनपुर मंडल के मंडल रेल प्रबंधक एम. के. अग्रवाल एवं मुख्य इंजीनियर/गंगा बिज्र ए. के. दुबे सहित अन्य सभी सम्बंधित वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

झांसी मंडल : सरदार पटेल संयुक्त स्वच्छ भारत अभियान



झांसी : उत्तर मध्य रेलवे, झांसी मंडल द्वारा मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) एस. के. अग्रवाल के नेतृत्व

में 'सरदार पटेल संयुक्त स्वच्छ भारत अभियान' के अंतर्गत 31 अक्टूबर को झांसी शहर के प्रसिद्ध चित्रा चौराहे से 'स्वच्छ भारत जागरूकता रैली' निकाली गई, जिसका समापन स्टेशन होते हुए डीआरएम कार्यालय में हुआ। इस रैली में मंडल रेल प्रबंधक एस. के. अग्रवाल, अपर मंडल रेल प्रबंधक विनीत सिंह सहित मंडल के सभी शाखाधिकारी एवं स्टॉफ और स्काउट एंड गाइड्स ने भी भाग लिया और रैली को सफल बनाया।

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

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय
रूम नं. 105, डॉक्टर हाउस,
पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास,
कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. 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. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित।

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शोच सत्तार ☎ 093706 15244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
- बड़ोदा : विजय नायर ☎ 098240 16464

कानूनी सलाहकार
* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
* एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
* एड. यशेश 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