

# परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 325

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 30 नवंबर 2015

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

## भारतीय रेल की भावी दिशा और दशा



सुरेश त्रिपाठी

रेलवे के अब वंचे हुए करीब 13.36 लाख कर्मचारियों के मौन से आज देश का सबसे बड़ा सरकारी उपक्रम कुछ बड़े उद्योगपतियों और कई विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपनियों के हवाले होने जा रहा है. इसकी शुरुआत मधेपुरा और मढौरा से हो चुकी है. इसीलिए कारखानों में कार्यरत रेलकर्मियों को उनकी मनमानी करने की झूट देकर पिछले कुछ वर्षों से रेलवे के सभी कारखानों और उत्पादन इकाइयों को जानबूझकर 'बीमार' किया जा रहा है. इसीलिए रेल कारखानों से हर महीने रिटायर हो रहे सैकड़ों रेलकर्मियों की जगह वहां कई वर्षों से नई भर्ती नहीं की जा रही है. रेल कारखानों का लगभग 80 प्रतिशत कर्मचारी औसतन 52-55 वर्ष आयु वर्ग का है. इस तरह अगले कुछ वर्षों में यह सभी रेल कारखाने नई भर्ती के आभाव में स्वतः ही बंद हो जाएंगे. रेलकर्मियों और रेलवे के मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों के मौन ने सरकार के लिए भारतीय रेल की भावी दशा और दिशा तय करने का रास्ता आसान कर दिया है. केंद्र सरकार ने बिबेक देवराय की अध्यक्षता में एक कमेटी को रेलवे के पुनर्गठन, रेलवे में एफडीआई, पीपीपी, निगमीकरण, निजीकरण आदि नीतियां रेलवे में कब, कहाँ और कैसे लागू करनी हैं, का काम सौंपा था. रेलमंत्री सुरेश प्रभु को सौंपी अपनी अंतिम रिपोर्ट में उन्होंने अपना काम बखूबी किया है. उनकी रिपोर्ट के कुछ मुख्य बिंदु इस प्रकार हैं-

\* यात्री एवं मालगाड़ियों का संचालन एक संचालन कंपनी बनाकर निजी क्षेत्र को सौंपा जाए. \* एक रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर कंपनी बनाई जाए, जो नई रेल लाइनों का काम देखे. \* स्टेशन विकास निगम के नाम से एक नई कंपनी बनाई जाए, जो स्टेशनों के रोजाना के काम देखे. \* ग्रुप 'डी' के कर्मचारी, जिनकी संख्या 5.64 लाख है, के कार्यों को आउटसोर्स करके बाजार से सस्ते दामों पर करवाया जाए. \* रेल इंजन, रेल कोच तथा वैगन आदि के उत्पादन का काम निजी कंपनियों को सौंपा जाए. \* रेलवे एक्ट में संशोधन का किया जाए. \* एक स्वतंत्र रेलवे रेग्युलेटरी अथारिटी बनाने का सुझाव. \* मधेपुरा, मढौरा, रायबरेली, भीलवाड़ा, सोनीपत, श्रेष्ठ पेज 4 पर...

## हे प्रभु ! देखिए, कैसे हो रहा है आपकी रेल में पैसेंजर सेपटी से खिलवाड़ !!

कल्याण : भारतीय रेल में यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के साथ लगातार और खुलेआम खिलवाड़ किया जा रहा है. जबकि रेलमंत्री सुरेश प्रभु अपने रेलमंत्रित्व का एक साल पूरा होने के उपलक्ष्य में रेलवे की बेहतर छवि बनाने और यात्रियों को श्रेष्ठ पेज 7 पर...



- एसएसई/पी-वे ने दी दिन में टीआरटी का काम चलने की गलत जानकारी
- मध्य रेलवे में खुली फिश-प्लेट और 8-10 इंच टूटी रेल के बावजूद एसएसई ने पास की लोकल ट्रेन

## आरपीएफ के स्थापना दिवस समारोह में औद्योगिक शिष्टाचार ताक पर



- ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के आमंत्रित प्रमुख पदाधिकारियों ने किया समारोह का बहिष्कार

दिल्ली : रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) का स्थापना दिवस समारोह 3 नवंबर को दिल्ली में बड़ी धूमधाम के साथ मनाया गया.

इस समारोह में रेलमंत्री सुरेश प्रभु, रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा सहित आरपीएफ के महानिदेशक राजीव रंजन वर्मा एवं आरपीएफ के सभी उच्च अधिकारी उपस्थित थे. रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने आरपीएफ गारद की सलामी के बाद समारोह में उपस्थित आरपीएफ अधिकारियों और गणमान्य लोगों को संबोधित भी किया. परंतु इस दरम्यान इनमें से किसी को भी श्रेष्ठ पेज 7 पर...

## फर्जी मटीरियल टेस्ट रिपोर्ट जारी करने वाली लैब्स के विरुद्ध राजद्रोह का मामला दर्ज होना चाहिए

हाजीपुर ब्यूरो : मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे के अंतर्गत फार्मेशन कार्यों में उपयोग होने वाली मिट्टी की फर्जी क्वालिटी टेस्ट रिपोर्ट बनाकर देने वाले इंजीनियरिंग कॉलेजों, रेलवे, बिहार एवं उत्तर प्रदेश सरकार की अप्रूव्ड टेस्ट लैब, जो फर्जी मटीरियल का टेस्ट रिपोर्ट जारी करती हैं, उन सभी के विरुद्ध कम से कम राजद्रोह का मामला दर्ज करवाया जाना चाहिए. चूंकि इनके द्वारा दी गई रिपोर्ट के कारण ही रेलवे को घटिया या अनावश्यक अतिरिक्त मोटाई-चौड़ाई-गहराई में निर्माण कार्य करने पड़ते हैं. व्यर्थ में सरकारी राजकोष का धन भ्रष्टाचार के तहत ठेकेदारों के फायदे के



ए. के. मिश्र, महाप्रबंधक/पू.म.रे.

लिए निर्माण कार्य में लगा दिया जाता है. दूसरी तरफ बलुअस या सिल्ट वाली मिट्टी

को क्ले अर्थात अच्छी क्वालिटी दर्शाते हुए एमडीडी को स्टैंडर्ड 1.85 से ऊपर टेस्ट रिपोर्ट में दर्शा दिया जाता है, जो कि स्पष्ट रूप से देशद्रोह का मामला है. कर्मचारियों का कहना है कि चूंकि सामान्यतः सिल्ट या सैंडी मिट्टी का एमडीडी 1.75 से 1.78 के बीच ही मिलता है. इसी डाटा से फार्मेशन का कम्पैक्शन सुनिश्चित होता है.

कर्मचारियों का कहना है कि एक अदने से रेलवे खलासी को भी यह बात मालूम है. फिर बड़े अधिकारियों को भी यह इसकी गंभीरता को समझना और देखना चाहिए. गलत टेस्ट रिपोर्ट देने वाले को तुरंत ब्लैकलिस्ट किया जाना चाहिए और उनके

सम्बंधित कंट्रोलिंग कार्यालय प्रमुख को सही टेस्ट रिपोर्ट की प्रति देते हुए उचित करवाई के लिए कदम उठाया जाना चाहिए. कॉन्क्रीट के मिक्स डिजाइन में भी भारी भ्रष्टाचार हो रहा है, जिसे गहरी अभिरुचि लेते हुए जोनल और बोर्ड स्तर पर माइक्रो मॉनिटरिंग एवं सत्यापन जांच सुनिश्चित होनी चाहिए. मिट्टी की गलत टेस्ट रिपोर्ट का खामियाजा रेलपथ से सम्बंधित ठेकेदारों को भी भुगतान पड़ता है, क्योंकि उसे बार-बार रेल लाइन को पैक करके ठीक करना पड़ता है, फिर भी यदि कोई दुर्घटना घटित हो जाती है, तो उसके लिए ठेकेदार को नहीं अधीनस्थ (पीडब्ल्यूआई) श्रेष्ठ पेज 5 पर...

- कार्य में कोताही करने वाले ठेकेदारों के विरुद्ध जीसीसी क्लॉज की कार्रवाई की आदत डालनी चाहिए

- अधिकारी यदि मटीरियल पासिंग अथॉरिटी है, तो उसके फेल्टोर की भी जिम्मेदारी उसे ही लेनी चाहिए

- कॉन्क्रीट के मिक्स डिजाइन में भारी भ्रष्टाचार, जोनल और बोर्ड स्तर पर माइक्रो मॉनिटरिंग एवं सत्यापन जांच सुनिश्चित होनी चाहिए

# पहली बार किसी महाप्रबंधक द्वारा किया गया टीटीई रनिंग रूम का निरीक्षण



रतलाम स्टेशन परिसर में स्थित टिकट चेकिंग स्टाफ रनिंग रूम का निरीक्षण करते पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक जी. सी. अग्रवाल.

रतलाम : पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक जी. सी. अग्रवाल ने सोमवार, 16 नवंबर को रतलाम पहुंचते ही सबसे पहले यहां के टिकट चेकिंग स्टाफ के ठहरने-आराम करने की जगह उनके 'रनिंग रूम' का गहन निरीक्षण किया. प्रत्यक्ष रूप से शायद ऐसा सर्वथा पहली बार हो रहा था. यह देखकर समस्त टिकट चेकिंग स्टाफ ने यहां भारी आश्चर्य-मिश्रित खुशी व्यक्त की है. इस मौके पर महाप्रबंधक के साथ रतलाम मंडल के मंडल रेल प्रबंधक मनोज शर्मा सहित मंडल के सभी सम्बंधित अधिकारीगण भी

उपस्थित थे. इस निरीक्षण के माध्यम से रेलवे के कमाऊ पूर्ण, टिकट चेकिंग स्टाफ, का उत्साहवर्धन करके श्री अग्रवाल ने एक अत्यंत सराहनीय कार्य किया है. इससे समस्त टिकट चेकिंग स्टाफ सोशल मीडिया में उनकी भरपूर तारीफ कर रहा है.

टिकट चेकिंग स्टाफ ने महाप्रबंधक श्री अग्रवाल द्वारा टीटीई रनिंग रूम का निरीक्षण किए जाने को किसी महाप्रबंधक द्वारा पहली बार किया गया निरीक्षण बताया है. टिकट चेकिंग स्टाफ का कहना है कि आज तक कभी-भी किसी महाप्रबंधक ने टिकट चेकिंग स्टाफ के रनिंग रूम का

निरीक्षण करना जरूरी नहीं समझा था. टिकट चेकिंग स्टाफ का यह भी कहना है कि इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ ऑर्गेनाइजेशन (आईआरटीसीएसओ) की मांग पर और पत्र लिखने के बाद पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक ने उनके रनिंग रूम का निरीक्षण किया और उनकी सभी समस्याओं का त्वरित समाधान किए जाने का समुचित आदेश सम्बंधित अधिकारियों को दिया, हम उनके अत्यंत आभारी हैं. ज्ञातव्य है कि महाप्रबंधक श्री अग्रवाल द्वारा किए गए इस निरीक्षण की खबर सोशल मीडिया के माध्यम से सम्पूर्ण भारतीय रेल के समस्त टिकट चेकिंग स्टाफ तक पहुंच चुकी है. इससे देश भर के टिकट चेकिंग स्टाफ ने अत्यंत खुशी व्यक्त करते हुए महाप्रबंधक श्री अग्रवाल के प्रति अपनी कृतज्ञता जाहिर कर रहा है.

प्राप्त जानकारी के अनुसार महाप्रबंधक श्री अग्रवाल ने इस मौके पर सम्पूर्ण रतलाम स्टेशन और स्टेशन परिसर का भी निरीक्षण किया. उल्लेखनीय है कि श्री अग्रवाल यहां वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन के वार्षिक अधिवेशन में भाग लेने आए हुए थे. स्टेशन पर निरीक्षण के दौरान जहां भी कोई कमी अथवा यात्री सुख-सुविधाओं में कोई कोताही नजर आई, वहां महाप्रबंधक ने उन्हें ठीक करने का निर्देश सम्बंधित मंडल अधिकारियों को दिया. टिकट चेकिंग स्टाफ की मांग पर टीटीई रनिंग रूम के सभी बाथरूम में गीजर लगाए जाने और स्टाफ के खाना खाने के लिए एक सेंटर डाइनिंग टेबल की तुरंत व्यवस्था किए जाने का भी निर्देश श्री अग्रवाल ने उपस्थित मंडल अधिकारियों को दिया.

## अधिकारी के रिश्तेदार को बर्थ न देने पर कंडक्टर के साथ रेल प्रशासन की बदसलूकी

■ बोर्ड के किसी अधिकारी के कहने पर कुछ जोनल और डिवीजनल अधिकारी करने लगते हैं शीर्षासन

■ अपने ही मातहत स्टाफ के साथ दुर्व्यवहार करने पर उतारू हो जाते हैं जोनल और डिवीजनल अधिकारी

झांसी : जबलपुर से झांसी आ रही ट्रेन में एक रेल अधिकारी के रिश्तेदार को बर्थ न देने पर भारी हंगामा हुआ है. झांसी पहुंचने पर डिप्टी एसएस और खाकी वदीधारियों ने कोच कंडक्टर को ट्रेन से उतारकर अहमदाबाद की ओर कार्यालय लाए. जहां घंटों पूछताछ के बाद उसे वहीं ट्रेन से उतार दिया गया. इसकी जानकारी मिलते ही वहां पहुंचे चेकिंग स्टाफ ने प्रशासन के खिलाफ नारेबाजी करते हुए स्टेशन पर भारी हंगामा किया. प्राप्त जानकारी के अनुसार जबलपुर से चलकर हजरत निजामुद्दीन जाने वाली गाड़ी संख्या 22181 में जबलपुर से झांसी के लिए कंडक्टर राजेश विष्वकमां एसी कोच में ड्यूटी कर रहे थे.

राजेश विष्वकमां ने बताया कि बीती रात ट्रेन के कटनी स्टेशन पहुंचने पर उनके पास आए एक व्यक्ति ने स्वयं को रेलवे बोर्ड के अधिकारी का रिश्तेदार बताते हुए बर्थ की मांग की. एसी कोच में वेंटिंग होने के कारण उन्होंने गाड़ी में बर्थ उपलब्ध नहीं होने की बात कहकर मना कर दिया. ट्रेन कटनी से रवाना होकर झांसी स्टेशन पहुंची. उन्होंने बताया कि झांसी स्टेशन पहुंचते ही एक डिप्टी एसएस एवं दो आरपीएफ सिपाही आ

गए और कोच से उतरते ही उन्हें पकड़ लिया और कटनी में सीट न देने की बात कहते हुए अहमदाबादपूर्वक उन्हें डिप्टी एसएस कार्यालय ले गए. जहां उन्हें काफी खरी-खोटी सुनाते हुए एक घंटे तक कार्यालय में ही खड़ा करके रखा. इसके बाद उनको निजी और सरकारी कैंस की जांच करने के बाद घर जाने को कह दिया गया. इसी बीच घटना की जानकारी मिलते ही बड़ी संख्या में टिकट चेकिंग कर्मी भी डिप्टी एसएस पहुंच गए. इस घटना को लेकर टिकट चेकिंग कर्मियों में भारी रोष व्याप्त है.

इस घटना पर नाथें सेंट्रल रेलवे एम्प्लाइज संघ के पदाधिकारियों ने टीटीई रेल्टे हाउस पहुंचकर कंडक्टर राजेश विष्वकमां से मुलाकात कर घटना की निंदा की है. संघ के पदाधिकारियों ने कहा कि कोच कंडक्टर के साथ जिस तरह का दुर्व्यवहार किया गया है, उससे सिर्फ एक व्यक्ति का नहीं, बल्कि पूरे टिकट चेकिंग कैडर का अपमान हुआ है. इससे रेलवे की छवि भी खराब हुई है. उन्होंने कहा कि रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के संगे-संबंधियों अथवा परिचितों को गाड़ी में बर्थ उपलब्ध कराने को लेकर ऑन ड्यूटी टिकट चेकिंग कर्मियों के साथ इस तरह की बदसलूकी पहली बार नहीं हुई है. उनका यह भी कहना था कि बोर्ड के किसी अधिकारी के कहने पर कुछ जोनल और डिवीजनल वाणिज्य अधिकारी न सिर्फ शीर्षासन करने लगते हैं, बल्कि वे अपने ही मातहत स्टाफ के साथ किसी भी प्रकार का दुर्व्यवहार करने पर उतारू हो जाते हैं, जो कि अत्यंत निंदनीय है.

## झांसी मंडल के 3 मृतक आश्रित परिवारों को समापक भुगतान

झांसी : उत्तर मध्य रेलवे, झांसी मंडल द्वारा मृतक रेलकर्मियों के आश्रितों को अंतिम भुगतान के प्रपत्र (पेंमेंट एडवाइस एवं पेंशन भुगतान ऑर्डर) सौंपने का एक कार्यक्रम मंडल कार्यालय में 17 नवंबर को आयोजित किया गया. इस कार्यक्रम में कुल चार मृतक आश्रित परिवारों को बुलाया गया था, जिनमें से तीन परिवार उपस्थित हुए. मंडल रेल प्रबंधक एस. के. अग्रवाल ने तीनों आश्रित परिवारों को उनके प्रपत्र सौंपे. इसके लिए कुल 12,81,621 रुपए का भुगतान तीनों परिवारों के बैंक खातों में एनईएफटी के माध्यम से पहले ही कर दिया गया. मंडल रेल प्रबंधक श्री अग्रवाल ने कहा कि इस प्रकार का कार्यक्रम झांसी मंडल में हर महीने की 17 तारीख को आयोजित किया जाएगा. मंडल के कर्मचारियों ने श्री अग्रवाल के इस प्रयास की सराहना की है. कार्यक्रम की समाप्ति पर मंडल कार्मिक अधिकारी मनमोहन ने सभी उपस्थितों के प्रति आभार व्यक्त किया.

## भूल सुधार

जैसा कि पिछले अंक में प्रकाशित किया गया था. मेसर्स नरेन्द्र देव (रेलवेज), ई-1063, राजेन्द्र नगर, बेरौली, पूर्वोत्तर रेलवे में काफी समय से कार्यरत कंत्रद्वारा फर्म है. इसके विषय में जुटिवश कुछ प्रकाशित हो गया था, जिसका हम खंडन करते हैं. यदि फर्म की प्रतिष्ठा को कोई आघात पहुंचा है, तो उसके लिए हमें खेद है.

## 'अनुकम्पा अदालत-2015' का अयोजन

17 अनुकम्पा नियुक्तियों को तुरंत प्रभाव से किए जाने की संस्तुति



अनुकम्पा अदालत के दौरान कर्मचारियों की समस्याओं का निस्तारण करते हुए इलाहाबाद मंडल, उत्तर मध्य रेलवे के मंडल रेल प्रबंधक वी. के. त्रिपाठी.

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे इलाहाबाद मंडल में अनुकम्पा नियुक्ति के लिम्बित मामलों के निस्तारण हेतु 10 नवंबर को मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, इलाहाबाद में 'अनुकम्पा अदालत-2015' का अयोजन किया गया. इस अनुकम्पा अदालत का उद्घाटन मंडल रेल प्रबंधक वी. के. त्रिपाठी ने किया. इस अवसर पर अपर मंडल रेल प्रबंधक दिनेश शुक्ला भी मौजूद थे. इस अनुकम्पा अदालत में कुल 17 मामले प्राप्त हुए थे, जिन्हें

तुरंत प्रभाव से निस्तारित कर दिया गया. मंडल रेल प्रबंधक ने बताया कि इस प्रकार की अनुकम्पा अदालत के आयोजन से कार्य में पारदर्शिता और लोगों में विश्वास बढ़ता है. उन्होंने वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी तथा कार्मिक शाखा की सराहना करते हुए इस प्रकार की अनुकम्पा अदालत को भविष्य में भी जारी का निर्देश दिया. साहयक कार्मिक अधिकारी जे. एस. त्रिपाठी ने सभी को धन्यवाद देते हुए अदालत का समापन किया. इसके अलावा मंडल रेल प्रबंधक श्री त्रिपाठी के निर्देश एवं श्रीमती कृष्णा तिवारी, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक के नेतृत्व में इलाहाबाद मंडल अपनी यात्री खानपान व्यवस्था को दुरुस्त बनाए रखने हेतु सतत प्रयासरत है. सर्वसामान्य व्यक्तियों को भी रेलवे स्टेशन परिसर में कम दाम में खाना उपलब्ध हो सके, इसके लिए 'जनता खाना' विभिन्न स्टेशनों पर उपलब्ध कराया जाता है. 'जनता खाना' के एक पैकेट का मूल्य 15 रु. है, जिसमें आलू की सब्जी, पूरी एवं अचार होता है. अक्टूबर माह में इलाहाबाद मंडल के विभिन्न स्टेशनों पर 2,39,076 पैकेटों की बिक्री हुई, जिससे 35,86,140 रु. की आय प्राप्त हुई.

## उ.म.रे. ने मात्र 8 घंटे में पुनर्स्थापित किया जला हुआ सिगनलिंग पैनेल



इलाहाबाद ब्यूरो : आंदोलनरत छात्रों द्वारा आगजनी कर 8 नवंबर को उत्तर मध्य रेलवे के शुजातपुर स्टेशन पर सिगनलिंग का कंट्रोल पैनेल जला दिया गया था, जिसके कारण गाड़ियों को रोक कर चलाना पड़ रहा था, जिससे दीपावली के त्योहार के समय रेल परिचालन प्रभावित हो रहा था. इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा त्वरित कार्यवाई की गई और अपने सम्मानित यात्रियों को असुविधा से बचाने और उन्हें त्योहारों के दौरान अपने परिजनो तक समय से पहुंचाने के लिए जले हुए सिगनलिंग पैनेल के स्थान पर रिले रूम में मात्र 8 घंटे में ही कंप्यूटर के माध्यम से विजुअल डिस्प्ले यूनिट लगाकर अस्थाई तौर से उसके द्वारा रेल परिचालन प्रारंभ कर दिया गया. इसी क्रम में स्टेशन पर दिन-रात लगातार कार्य करके सोमवार, 9 नवंबर को दिन में 14.50 बजे तक सिगनलिंग व्यवस्था को भी पूर्णतः दुरुस्त कर दिया गया. उत्तर मध्य रेलवे द्वारा इतने कम समय में किया गया यह प्रयास अत्यंत सराहनीय है. इस पैनेल के लगा जाने से रेल परिचालन को सुचारु बनाने में बड़ी सहायता मिली है.

# रेलकर्मी मजदूर विरोधी नीतियों से सावधान रहें - शिवगोपाल मिश्रा

- अधिवेशन में रेलवे के निजीकरण और सरकार की मजदूर विरोधी गतिविधियों पर कठोर प्रहार
- वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन द्वारा 95वें वार्षिक अधिवेशन का रतलाम में आयोजन

**रतलाम :** वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन (वे.रे.इ.यू.) का तीन दिवसीय वार्षिक अधिवेशन सोमवार, 16 नवंबर को रतलाम में शुरू हुआ। अधिवेशन की अध्यक्षता वे.रे.इ.यू. के अध्यक्ष कॉम. आर. सी. शर्मा ने की। अधिवेशन का उद्घाटन ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम.

समक्ष रखा। उन्होंने सभी रेल कर्मचारियों को अपनी एकजुटता बनाए रखकर सरकार की मजदूर विरोधी नीतियों से लगातार सावधान रहने की चेतावनी भी दी। कॉम. मिश्रा ने सभी रेलकर्मियों का आह्वान करते हुए कहा कि गुरुवार, 19 नवंबर को पूरी भारतीय रेल पर सभी मंडल एवं जोनल मुख्यालयों के सामने पूरे जोरशोर के साथ सरकार की मजदूर विरोधी गतिविधियों के खिलाफ विरोध प्रदर्शन का आयोजन करें और सरकार को अपनी ताकत दिखाएं।

हिन्द मजदूर सभा (एचएमएस) के महामंत्री हरभजन सिंह सिद्धू ने अपने संबोधन में सातवें वेतन आयोग के नकारात्मक रवैये का उल्लेख करते हुए



रतलाम में आयोजित वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन के 95वें वार्षिक अधिवेशन को संबोधित करते हुए ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा



रतलाम में वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन के 95वें वार्षिक अधिवेशन को संबोधित करते हुए वे.रे.इ.यू. के महामंत्री कॉम. जे. आर. भोसले



रतलाम में वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन के 95वें वार्षिक अधिवेशन के अवसर पर भारी संख्या में उपस्थित रेल कर्मचारी.

शिवगोपाल मिश्रा ने किया। अपने उद्घाटन भाषण में कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने सर्वप्रथम संगठन की वर्ष भर की गतिविधियों का ब्यौरा प्रस्तुत किया। इसके साथ ही उन्होंने भारतीय रेल पर चल रही सरकार की तमाम मजदूर विरोधी नीतियों से सम्बंधित वर्तमान वातावरण का परिदृश्य भी बड़ी संख्या में उपस्थित रेलकर्मियों के

सरकार की मजदूर विरोधी गतिविधियों पर कठोर प्रहार किया। उन्होंने कहा कि हमें कुछ ज्यादा मिलने की जगह ऐसा प्रतीत हो रहा है कि जो अभी तक मिला है, उसे बचाने के लिए ही संघर्षरत होना पड़ेगा। उन्होंने रेलकर्मियों का आह्वान करते हुए कहा कि हमें अपनी सम्पूर्ण तैयारी रखनी पड़ेगी और अपना हक पाने के लिए

सरकार से लड़ना भी पड़ सकता है। इस मौके पर एआईआरएफ के अध्यक्ष कॉम. राखाल दासगुप्ता, वे.रे.इ.यू. के महामंत्री कॉम. जे. आर. भोसले, एचएमएस और एसआरएमयू के अध्यक्ष राजा श्रीधरन, एनडब्ल्यूआरईयू के अध्यक्ष मुकेश माथुर आदि वक्ताओं ने भी उपस्थित रेलकर्मियों को संबोधित किया। सभी प्रमुख वक्ताओं का जोर सरकार की रेलवे के निजीकरण

की छिपी कोशिश और रेलकर्मियों को इसके प्रति सचेत करने पर था। सभी वक्ताओं का इस बात पर पूरा जोर था कि सरकार एक तरफ तमाम श्रम कानूनों को चुपके से बदलने जा रही है, तो दूसरी ओर रेलवे के निजीकरण की योजना को परदे में पीछे से अमल में ला रही है। आज के ओपन सेशन का समापन कार्यक्रम के अध्यक्ष कॉम. आर. सी. शर्मा के भाषण और धन्यवाद ज्ञापन के साथ हुआ। इससे पहले सभी गणमान्य श्रमिक नेताओं ने वे.रे.इ.यू. की स्मारिका का विमोचन किया।

इस अधिवेशन के अवसर पर विशेष आमंत्रित के रूप में पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक जी. सी. अग्रवाल, मंडल रेल प्रबंधक, रतलाम मनोज शर्मा तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी अलबेला मंच पर उपस्थित थे।

खुले सत्र (ओपन सेशन) में भाग लेने वाले उपरोक्त वरिष्ठ मजदूर नेताओं के साथ आईटीएफ, ए.पी.रीजन, के सेक्रेटरी महेंद्र शर्मा, एआईआरएफ महिला विंग की कन्वेनर श्रीमती जया अग्रवाल सहित कई प्रमुख नेता उपस्थित थे।

## उपभोक्ताओं से शिकायतों को आमंत्रित करने वाली रेलवे की मुसीबतें बढ़ीं

- इंटरनेट के चलते रेलवे में शिकायतों का अंबार, परेशान रेलवे स्टाफ शिकायतें निपटार या गाड़ी चलाए?
- रोजाना तीन करोड़ यात्रियों कोई ढोने वाली रेलवे के लिए प्रत्येक यात्री को संतुष्ट कर पाना नामुमकिन
- यात्री के साथ बहस और बदसलूकी करने वाली एलटीटी की महिला बुकिंग क्लर्क निलंबित



यात्री के साथ बहस करती एलटीटी की महिला बुकिंग क्लर्क श्रीमती सोनाली.

**मुंबई :** सेंट्रल रेलवे के अति-व्यस्त लोकमान्य तिलक टर्मिनस की एक सामान्य टिकट बुकिंग खिड़की पर कार्यरत एक महिला कर्मचारी श्रीमती सोनाली को एक यात्री से बदसलूकी करने, लाइन में लगे यात्रियों को टिकट न देने और ड्यूटी समाप्त होने से पहले नकदी गिनने के आरोप में मंगलवार, 17 नवंबर को सीनियर डीसीएम मुंबई मंडल, आलोक बड़कुल ने निलंबित कर दिया। यात्री को टिकट न देने और उसके साथ बदसलूकी करने से संबंधित वीडियो सोशल मीडिया पर वायरल होने के बाद रेल मंत्रालय ने सीधे इस मामले में हस्तक्षेप किया और संबंधित महिला कर्मचारी के खिलाफ त्वरित कार्रवाई की है। यही नहीं, ट्वीट करके रेल मंत्रालय की तरफ से इसकी

जानकारी भी दी गई है। साथ ही इसमें सभी कर्मचारियों को यात्रियों के साथ अच्छा व्यवहार करने की नसीहत भी दी गई है।

उल्लेखनीय है कि सोशल मीडिया पर वायरल हुए इस वीडियो के अनुसार 12 नवंबर को मुंबई के लोकमान्य टिकट टर्मिनस (एलटीटी) पर काफी यात्री टिकट की कतार में थे। तभी एक महिला कर्मचारी टिकट देने के बाजाय ड्यूटी खत्म होने से पहले ही नकदी गिनने लगीं। तभी टिकट के लिए लाइन में लगे एक यात्री ने महिला बुकिंग क्लर्क श्रीमती सोनाली से कहा कि वह बाद में पैसे गिन लें, क्योंकि उसे देर हो रही है। इस पर महिला कर्मचारी भड़क गईं और यात्री के साथ बदसलूकी शुरू कर दी। सीनियर डीसीएम श्री बड़कुल ने इस संबंध में एक जांच समिति नियुक्त करके मामले की जांच शुरू कर दी है।

एक अन्य यात्री ने इस पूरी घटना को वीडियो बना ली और फिर सोशल मीडिया पर डाल दी। रेल मंत्रालय ने इसे संज्ञान में लेते हुए तुरंत कार्रवाई के आदेश दिए। रेल अधिकारियों ने सोशल साइट पर ही कार्रवाई करने के बाद जानकारी दी। इस बारे में रेल मंत्रालय ने महात्मा गांधी के कोट के साथ एक संदेश भी ट्वीट किया है। रेलवे की इस कार्रवाई की सोशल मीडिया पर प्रशंसा भी हो रही है। हालांकि वीडियो में यह साफ दिख रहा है कि महिला बुकिंग क्लर्क अपनी नकदी गिन रही है, मगर वहीं जो बहस सुनाई पड़ रही है, उसमें कोई असामान्य बात नहीं है। यह नजारा किसी भी व्यस्त रेलवे स्टेशन पर यात्रियों और रेलवे स्टाफ के बीच कभी भी देखा जा सकता है।

इसके साथ ही यह बात भी सही है कि रेल मंत्रालय ने जिस तरह इंटरनेट के माध्यम से यात्री शिकायतों का पिटारा खोल दिया है, उसके चलते तमाम रेल अधिकारी और कर्मचारी रेल चलाने के बजाय अब यात्री शिकायतों के निपटारे में लगे हुए हैं, जिनका कोई अंत नहीं है। देश में रेलवे ही शायद एकमात्र ऐसा विभाग है, जो न सिर्फ अपने उपभोक्ताओं से शिकायतों को खुद आमंत्रित करता है, बल्कि उनका उचित समाधान भी करता है। मगर जहां प्रतिदिन यात्रियों की संख्या तीन करोड़ के आसपास हो, वहां हर यात्री को किसी भी स्थिति में संतुष्ट नहीं किया जा सकता है।

## बीआरएमएस के प्रथम महामंत्री रहे अमलदार सिंह का निधन



**मुंबई :** भारतीय रेलवे मजदूर संघ (बीआरएमएस) के प्रथम महामंत्री रहे अमलदार सिंह का निधन 20 अक्टूबर 2015 को उनके पत्रिक निवास जौनपुर स्थित गांव हैदरपुर में हो गया। वह 81 साल के थे। 12 मार्च 1924 को हैदरपुर, जौनपुर, उ. प्र. में एक मध्यमवर्गीय किसान परिवार में जन्मे अमलदार सिंह उर्फ बाबूजी के निधन से समस्त संघ परिवार में शोक की लहर फैल गई। 12 साल की आयु में उनके पिता का स्वर्गवास हो गया था। उच्च

शिक्षा से वंचित रह गए स्व. अमलदार सिंह के बड़े भाई जमींदार सिंह भी 1942 के भारत छोड़ो आंदोलन के दौरान धनियामऊ पुल कांड में 16 अगस्त 1942 को शहीद हो गए थे। इसके बाद करीब 21 साल की आयु में अमलदार जी 19 जून 1945 को मुंबई आ गए थे। मुंबई में तत्कालीन जीआईपी रेलवे (वर्तमान मध्य रेलवे) के परेल कारखाने में 5 सितंबर 1945 को उनकी नियुक्ति लिपिक के पद पर हुई थी। 1948 में जीआईपी रेलवे मजदूर पंचायत की स्थापना होने पर उन्हें इसकी परेल शाखा का सचिव चुना गया। तत्पश्चात वह नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन के केंद्रीय मंत्री चुने गए। वर्ष 1949 से लेकर 1960 तक की कठिन रेल गतिविधियों के दौरान वह कई बार नौकरी से बर्खास्त हुए और पुनः नौकरी पर वापस लिए गए। 1964 में मध्य रेलवे कर्मचारी संघ की स्थापना होने पर उन्हें इसका पहला महामंत्री चुना गया था। इसके करीब एक साल बाद 1965 में बीआरएमएस की स्थापना होने पर अमलदार सिंह को इसका प्रथम महामंत्री बनने का सुअवसर प्राप्त हुआ था। 1974 की ऐतिहासिक रेल हड़ताल में भी स्व. अमलदार सिंह का उल्लेखनीय योगदान रहा। 30 जून 1977 को रेल सेवा से निवृत्त होने के बाद भी अमलदार जी मजदूर हितों के लिए लगातार सक्रिय रहे। वे 1980 से 1988 के दरम्यान बीआरएमएस और सरकारी कर्मचारी राष्ट्रीय परिषद के अध्यक्ष और भारतीय मजदूर संघ के उपाध्यक्ष के तौर पर सक्रिय रहे। बीआरएमएस के वर्तमान अध्यक्ष मंगेश देशपांडे ने उन्हें अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करते हुए कहा कि स्व. अमलदार सिंह जैसे कर्मठ मानव विरले ही जन्म लेते हैं। बीआरएमएस और बीएमएस से जुड़े सभी क्षेत्रीय संगठनों और उनके सभी पदाधिकारियों ने स्व. अमलदार सिंह को विनम्र श्रद्धांजलि अर्पित की है। ईश्वर उनकी पवित्र आत्मा को शांति प्रदान करें।



सुरेश त्रिपाठी

## पेज 1 का शेष...

छपरा, जलपाईगुडी, काचरापाड़ा, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु, राजस्थान, और हरियाणा के कारखानों को निजी कंपनियों को सौंप दिया जाए. \* रेलवे बोर्ड को भारतीय रेल का कारपोरेट बोर्ड और अध्यक्ष रेलवे बोर्ड की जगह मुख्य कार्यकारी अधिकारी बनाने का सुझाव. \* रेलवे की सभी उत्पादन इकाइयों को इंडियन रेलवे मैनुफैक्चरिंग कंपनी बनाकर उसके अधीन करने और कंपनी के स्वतंत्र निदेशकों का चयन पब्लिक इंटरप्राइज सेलेक्शन बोर्ड से किए जाने का सुझाव. \* किसी भी अधिकारी के खिलाफ विजिलेंस का मामला दर्ज करने से पहले मंडल रेल प्रबंधक की पूर्व अनुमति की शर्त. \* निजी कंपनियों को एसपीवी के तहत निर्माण, विकास और संचालन का काम सौंपने का सुझाव, आदि-आदि.

कहने की तो रेलवे बोर्ड ने देवराय कमेटी की रिपोर्ट को लागू करने के बारे में अब तक कोई औपचारिक निर्णय नहीं लिया है, परंतु परदे के पीछे से ठीक उसी तरह देवराय कमेटी के उपरोक्त में से कई सुझावों पर अमल शुरू हो गया है, जिस प्रकार इससे पहले राकेश मोहन कमेटी की सिफारिशों पर किया गया था. हालांकि कमेटी ने 31 मार्च 2015 को सौंपी गई अपनी अंतरिम रिपोर्ट के रेलवे स्कूल, अस्पताल और आरपीएफ प्रबंधन जैसे अन्य कुछ कामों को रेलवे से अलग करने के अपने सुझाव पर मौन साध लिया है, मगर जब तक कमेटी की इस रिपोर्ट को रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप से खारिज नहीं कर दिया जाता है, तब तक यह मान लेना नानादी होगी कि इन पर से अलग होने का खतरा उलट गया है. जबकि रेलवे बोर्ड के प्रशासनिक ढांचे और उसकी सोच में कोई परिवर्तन नहीं आया है. रेलवे सहित देश की समस्त नौकरशाही वर्तमान सरकार को काफी हद तक अपनी तरह से चलाने में कामयाब हो रही है.

एसपीवी (स्पेशल पर्स व्हीकल) यह अर्थशास्त्र में कर्ज देने की ऐसी व्यवस्था है, जिसमें उद्योगपतियों को कर्ज लेने के लिए गारंटी के रूप में अपनी संपत्ति

## भारतीय रेल की भावी दिशा और दशा

बैंक के पास गिरवी रखने की जरूरत नहीं होती है, और न ही बैंक उसको जब्त कर सकते हैं. संविधान निर्माताओं ने सच ही कहा था- 'कि संविधान कितना भी अच्छा क्यों न हो, अगर उसको चलने वाले बुरे हैं, तो वह बुरा ही साबित होगा.' इसके अलावा देवराय कमेटी की रिपोर्ट और उसकी सिफारिशों को लेकर रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठनों के स्वर भी पहले की अपेक्षा अब काफी नरम दिखाई देने लगे हैं.

एक तरफ शपथपूर्वक संविधान की रक्षा करने वाले इसकी गलत व्याख्या करके देश की संपत्ति हड़पने के लिए इस बार खुद 'ईस्ट इंडिया कंपनी के नए वंशजों' (बहुराष्ट्रीय कंपनियों) को आमंत्रित कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ 'मेक इन इंडिया' के नाम पर देश की नौकरशाही देश की संपत्ति विदेशों में लुटाने जा रही है, और तीसरी तरफ रेलवे सहित देश के तमाम श्रमिक संगठन इस सारे परिदृश्य में कोई कारगर भूमिका निभाते नजर नहीं आ रहे हैं. दिखावे के लिए तो रेलवे के श्रमिक संगठनों द्वारा आए दिन किसी न किसी मुद्दे को लेकर सरकार की रेलवे के निजीकरण, निगमीकरण, एफडीआई, पीपीपी आदि योजनाओं और नीतियों के खिलाफ जोरदार और डिविजनल मुख्यालयों पर धरना-मोर्चा आयोजित किया जा रहा है. मगर उनके इन धरना-मोर्चा कार्यक्रमों में बड़ी संख्या में रेलकर्मियों की उपस्थिति और सहभागिता देखने को नहीं मिल रही है. इस साल के बोनस को लेकर सरकार ने जिस तरह दोनों रेल संगठनों को गच्चा दिया, उससे भी बड़ी संख्या में रेलकर्मियों का मोह इन संगठनों से भंग हुआ है.

बिहार स्थित मधेपुरा और मधौरा के दो बड़े रेल कारखाने फ्रांस और अमेरिका की दो बड़ी बहुराष्ट्रीय कंपनियों को सौंपे जा चुके हैं. जहां ये दोनों बड़ी विदेशी कंपनियों करीब 40-40 हजार करोड़ (खबरों में इसे 500-500 करोड़ बताया गया है) के निवेश से कारखानों की स्थापना करके हर साल करीब 8-8 सौ विद्युत् और डीजल रेल इंजन बनाएंगी. इसके लिए रेल मंत्रालय ने इन दोनों कंपनियों को 'बाई-बैक गारंटी' दी है. इस समझौते में इंजनों की तकनीक के हस्तांतरण का

कोई प्रावधान नहीं किया गया है. जबकि इन इंजनों के निर्माण के लिए चितरंजन और वाराणसी में रेलवे के अपने स्थापित और विकसित कारखाने अपनी पूरी क्षमता से काम कर रहे हैं. इतनी बड़ी धनराशि से इन दोनों कारखानों का अधुनिकीकरण बहुत आसानी से किया सकता था और जितना रोजगार विदेशी कंपनियों के कारखाना लगाने से पैदा होगा, उससे कई गुना ज्यादा रोजगार पैदा हो सकता था. जबकि खबर ये भी है कि बिहार में विधानसभा चुनाव समाप्त होने के बाद अभी जब सरकार का गठन भी नहीं हुआ है, तब इन दोनों विदेशी कंपनियों से 50-50 करोड़ की रंगदारी मांगकर 'जंगलराज' की शुरुआत हो चुकी है. हमारे विश्वसनीय सूत्रों का तो यहां तक कहना है कि इनमें से एक कंपनी ने तो जंगलराज से समझौता कर लिया है, जबकि दूसरी कंपनी के पास ऐसा कोई प्रावधान न होने से उसने पर्याप्त 'सरकारी सुरक्षा' की गारंटी न मिलने पर कटिबद्ध छोड़ देने की बात कही है.

एक पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग से जब इस बारे में उनकी प्रतिक्रिया मांगी गई, तो उन्होंने बड़े आश्चर्य के साथ कहा - 'बस.. ! ये बहुत सस्ते में बूट गए !! ये तो जंगलराज की तैयारी हो गई, जरूर किसी छुटभैये ने जंगलराज के नाम पर ऐसा किया होगा.' उन्होंने ये भी सवाल उठाया कि मुंबई मेट्रो इतनी मंहगी क्यों है, क्योंकि सर्वसामान्य को यह हकीकत कभी मालूम होने नहीं दी जाएगी. उन्होंने यह भी कहा कि यही सब देश के सभी मेट्रो प्रोजेक्ट्स में भी हो रहा है, तो रेलवे के बड़े प्रोजेक्ट्स इससे अछूते कैसे रह सकते हैं? उन्होंने बताया कि इसीलिए तो 'मेक इन इंडिया' के नाम पर 'ट्रेनसेट' का आयात किया जा रहा है. जबकि वह 20 साल पुरानी तकनीक हो चुकी है. इसके लिए टेंडर की शर्तें कुछ इस प्रकार की बनाई गई थीं कि जिससे कोई घरेलू या देशी कंपनी इसके लिए न तो क्वालीफाई कर सके और न ही प्रतिस्पर्धा में आ सके. ऐसा ही टेंडर एडम्यू के लिए भी बनाया गया है. रेलमंत्री चूँकि एक देशी और ईमानदार व्यक्ति हैं, वह राजनीतिज्ञ नहीं, बल्कि एक टेक्नोक्रेट ज्यादा हैं, उन्हें रेलवे की तकनीकी

बातों से न तो कोई लेना-देना है, और न ही वह उन्हें समझ में आती हैं, न ही वह इस सबको समझना चाहते हैं, इसलिए रेलवे की नौकरशाही अपने मन-मुताबिक जैसा चाह रही है, वैसा उससे करवा रही है.

कई देशी कंपनियां बेहतर और आधुनिक तकनीक के साथ रेलवे माल वैगन, बोगी, सवारी डिब्बों के निर्माण, यात्री कोचों की बाहरी और आंतरिक साजसज्जा आदि में न सिर्फ अत्यंत सक्षम है, बल्कि कई तो विदेशों में अपनी कंपनियों स्थापित करके वहां की रेलों के लिए उक्त सभी महत्वपूर्ण रेल सामग्री का उत्पादन और आपूर्ति कर रही हैं. जबकि उन्हें अपने ही देश में यह सारा काम करने के योग्य नहीं माना जा रहा है. कुछ समय पहले देश के पश्चिमी हिस्से में ही सारी रेल वैगन फैक्ट्रियां स्थापित होने की बात कहकर देश के पूर्वी हिस्से में भी ऐसी वैगन फैक्ट्रियां लगाए जाने को प्रोत्साहन दिए जाने की योजना घोषित की गई और यह कहा गया था कि उन्हें वैगन निर्माण का निश्चित ऑर्डर दिया जाएगा. इसके चलते जिल्दल समूह ने वड़ोदरा में एक बहुत बड़ी जमीन खरीदकर वहां रेल वैगन निर्मित करने और भविष्य में सवारी डिब्बा निर्माण की फैक्ट्री स्थापित कर दी. अब रेल मंत्रालय इस फैक्ट्री को वादे के मुताबिक निश्चित ऑर्डर देने के बजाय टेंडर में भागीदारी करके ऑर्डर हासिल करने को कह रहा है. परिणामस्वरूप इस फैक्ट्री की सभी मशीनें पिछले कुछ वर्षों से ऐसे ही पड़े जंग का रही हैं. इसी प्रकार जिस घरेलू कंपनी ने फ्रांस सहित यूरोप के अन्य देशों में अपनी रेलवे वैगन एवं अत्याधुनिक यात्री कोच निर्माण फैक्ट्री स्थापित की है, उसे भारतीय रेल के लिए वैसे ही रोलिंग स्टॉक के निर्माण और आपूर्ति के लायक नहीं समझा गया है. इससे घरेलू कंपनियों एवं ज्यादातर उद्योगपतियों में निराशा व्याप्त हुई है. उनका स्पष्ट रूप से कहना है कि वर्तमान सरकार कुछ खास उद्योगपतियों को फायदा पहुंचाने की नीतियों पर चल रही है. यही आरोप तो सभी विपक्षी राजनीतिक पार्टियां भी लगा रही हैं. ऐसे में प्रधानमंत्री को विचार करना चाहिए कि आखिर वह भारतीय रेल को किस दिशा में ले जाना चाहते हैं, जिनका सबसे ज्यादा ध्यान रेलवे पर है और वह देशी-विदेशी जमीन पर अपने हर वक्तव्य में रेलवे विषय का उल्लेख काफी प्रमुखता से करते हैं.

## रेलवे में व्यवस्थात्मक सुधार, सुरक्षा से ज्यादा दिखावे को मिल रहा है महत्व

- सुरक्षा और संचालन में आवश्यक कर्मचारी आदि बातों की ओर पहले ध्यान देना आवश्यक है
- भारतीय रेल का निजीकरण इसका कोई उपाय नहीं हो सकता है और न ही यह राष्ट्रहित में है
- रेल अधिकारियों की कार्यशैली, कार्यों का वरीयताक्रम, भ्रष्टाचार पर लगाम लगाया जाना जरूरी है
- आजकल रेलवे की जरूरत से ज्यादा, यात्रियों को क्या चाहिए, इस पर रेल मंत्रालय का ध्यान अधिक है
- कौन है पुणे रेलवे परिसर में इलेक्ट्रिक शेड, डीजल मेटेनैस डिपो, वाशिंग-साइडिंग में फोटो खींच रहा व्यक्ति?
- मिलिटरी रेल सहित इंटरनेट पर रेलवे के संवेदनशील फोटो अपलोड करना अत्यधिक संदिग्ध और गंभीर मामला है

श्री सुरेश त्रिपाठी जी,  
संपादक, 'रेलवे समाचार'

महोदय,

मुझे रेलवे और विशेषकर भारतीय रेल में बहुत दिलचस्पी है. एक युवा रेलप्रेमी होने के नाते भारतीय रेल में हो रही सभी प्रकार की घटनाओं को जानने के लिए मैं हमेशा इच्छुक रहता हूँ. मेरी यह इच्छा पूर्ण करने का एक प्रमुख माध्यम आपकी 'रेलवे समाचार' पत्रिका है. पिछले कुछ वर्षों से मैं आपकी इस पत्रिका को इंटरनेट पर नियमित रूप से पढ़ रहा हूँ.

मुझे रेलवे स्टेशन पर जाकर वहां हो रही रेल संबंधी गतिविधियों को जानना, रेलवे के मॉडल बनना आदि पसंद है. रेल तो मेरी नसों में बहती है. यात्रा के लिए रेल ही मेरा पहला विकल्प रहता है. समय-समय पर मैं रेल मंत्रालय की रेल संबंधी सुझाव भी भेजता रहता हूँ. मैंने उनमें से कुछ सुझावों पर अमल होते भी देखा है. पुणे-निजामुद्दीन के बीच पारंपरिक मार्ग (दौंड-मनाड-झांसी) को छोड़कर अलग मार्ग (वसई-वड़ोदरा-कोटा) का सुझाव, पुणे से भुसावल और उसके आगे के मार्ग - ये इसके उदाहरण हैं.

कालेज जीवन में मुझे मेरे घर से रेलवे स्टेशन पर कर जाना पड़ता था. हर दिन कम से कम एक तो रेलगाड़ी दिखाई पड़े, ऐसा नियोजन कर मैं घर से निकलता था. कालेज जाते समय मुझे 11030 कोयना एक्सप्रेस हमेशा दिखाई देती थी. उन दिनों इस गाड़ी में 15 डिब्बे होते थे. उनमें वातानुकूलित कुर्सी यान और प्रथम श्रेणी कुर्सी यान का एक-एक डिब्बा रहता था. लेकिन जब भी श्रीभकालीन



और दीवाली की छुट्टियां शुरू होती थीं, तब विशेष रेलगाड़ियों के लिए इस गाड़ी के आधे डिब्बे कम कर दिए जाते थे और उच्च श्रेणी के डिब्बे हटा दिए जाते थे. मैंने यह बात तत्कालीन रेल राज्यमंत्री राम नायक के ध्यान में लाई और उनका मुझे जवाब भी आया. तब से लेकर आज तक यह गाड़ी कभी भी कम डिब्बों के साथ नहीं दौड़ी है.

एक जिम्मेदार और जागरूक, राष्ट्रभिमानी नागरिक होने के कारण रेल व्यवस्था में हो रही अनुरिचित घटनाओं को जानने और उस पर चिंतन-मनन करना मेरा स्वभाव है. आपकी पत्रिका से ज्ञात हुई रेल मंत्रालय की अंदर की बातें मुझे बहुत दुःखी करती हैं.

इसी स्वभाव और निरीक्षण से भारतीय रेल व्यवस्था के बारे में मेरे जो विचार बन गए थे, उसी पर आधारित आपका लेख - 'फिल्लों जैसे दिखावों से गाड़ी के सुरक्षित संचालन

का कोई लेना-देना नहीं है प्रभु !' - मैंने 'रेलवे समाचार' में पढ़ा और उसी लेख ने मुझे यह मेल भेजने पर मजबूर किया. उस लेख में प्रकाशित हर वाक्य से मैं पूरी तरह से सहमत हूँ. आजकल रेलवे को क्या आवश्यक है, इससे ज्यादा यात्रियों को क्या चाहिए, इस पर रेल मंत्रालय का ध्यान अधिक रहता है. लेकिन, मेरा मानना है कि यदि रेल सक्षम होगी, तो ही यात्रियों को अधिक बेहतर सुविधा दे पाएगी. इसके लिए रेलवे के अधिकारियों की कार्यशैली, कार्यों का वरीयताक्रम, भ्रष्टाचार पर लगाम, सुरक्षा-संरक्षा और संचालन में आवश्यक कर्मचारी, आदि बातों की ओर पहले ध्यान देना आवश्यक है. रेलवे का निजीकरण इसका कोई उपाय नहीं है. यह राष्ट्रहित में भी नहीं हो सकता है.

पिछले कुछ वर्षों से सरकारी खर्च में कटौती के नाम पर रेलवे में कर्मचारी भर्ती बंद पड़ी

शेष पेज 6 पर...

# ‘मुझे कार्य प्रगति से खुश करो, मिठाई के लिए मुझे पर्याप्त वेतन मिल रहा है’

■ महाप्रबंधक की सजगता और लगातार मॉनिटरिंग से इड़बड़ा गए हैं पू.म.रे. के अधिकारी/कर्मचारी

**पटना ब्यूरो :** बिना किसी प्रकार का आक्रोश या गुस्सा दर्शाए महाप्रबंधक ए. के. मित्तल द्वारा पूर्व मध्य रेलवे के अधिकारियों पर लगे अकर्मण्यता और कदाचार के कलंक को धोने का प्रयास पूरी गंभीरता से किया जा रहा है. बिहारी मूल के अधिकारी गाली-गलौज कर जितना कार्य करवा पाते थे, उससे कई गुना अधिक कार्य प्रगति, वह भी पर्याप्त क्वालिटी के साथ, करवाने में श्री मित्तल काफी हद तक सफल हो रहे हैं. हाजीपुर यार्ड की रीमॉडलिंग हेतु फील्ड सर्वे के समय खुद 29 अक्टूबर को उनका सीधे साँट पर पहुँच जाना और पूरे यार्ड की एक-एक तकनीकी चीजों को बारीकी से देखना तथा अधीनस्थों से बीच-बीच में तकनीकी जानकारी है या नहीं, उसके बारे में भी उनसे प्रश्न करना और क्वालिटी वर्क कैसे और बेहतर होगा, आदि विषयों पर उन्हें सुझाव देना सराहनीय है.

ईजीनियरिंग विभाग के कुछ कर्मचारियों ने बताया कि अब तक जो बातें एईएन के स्तर पर निपट जाती थीं, वह अब महाप्रबंधक, पीसीई और सीएओ/सी तक सीधे पहुँच रही हैं, इससे उनके पास अब क्या बचा रह गया है. अब तो किसी तरह अपनी-अपनी नौकरी ही बचाई जाए, वही बहुत है. न जाने अगली बार और कौन से मामले तथा भ्रष्टाचार का शिष्टाचार के अंतर्गत अन्य सभी बातें और जानकारीयों भी महाप्रबंधक, पीसीई एवं सीएओ/सी, अथवा अन्य विभाग प्रमुखों के संज्ञान में ला दी जाएं. यह अब यहाँ की एक जमीनी हकीकत बन चुकी है. पू.म.रे. में महाप्रबंधक के त्वरित और औचक या सामान्य निरीक्षण के चलते सभी अधीनस्थ ब्रांच अधिकारियों एवं कर्मचारियों की नौद ह्राम हो गई है. उनका सब राजश्री भोग-विलास और चैन लगभग खत्म



हो गया है. तकनीकी रूप से महाप्रबंधक और दोनों सीएओ/सी सहित लगभग सभी विभाग प्रमुख भी बहुत मजबूत हैं और जमीनी स्तर पर उन्हें सभी चीजों की पर्याप्त जानकारी भी है, जिसके चलते कोई अधीनस्थ अब न तो गलत कार्य प्रगति ब्यूरो दे रहा है और न ही कंप्लेशन डेट निर्धारित नहीं कर पा रहा है. यहाँ तक कि अब तो डर के मारे वह निरीक्षण के दौरान कॉन्ट्रैक्टर्स द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली बेहतरीन मिठाई और लजीज खाने को भी ठुकरा दे रहे हैं. अब तो वह स्पष्ट तौर पर कहने लगे हैं कि 'मुझे कार्य प्रगति से खुश करो, मिठाई और खाना खाने के लिए मुझे पर्याप्त वेतन मिल रहा है.'

कर्मचारियों ने बताया कि महाप्रबंधक और सीएओ/सी द्वारा इन शब्दों का बार-बार प्रयोग किए जाने के चलते ही निचले स्तर के अधिकारियों और ठेकेदारों के बीच बहुत अधिक बेचैनी महसूस की जा रही है, लेकिन आगामी समय में पूर्व मध्य रेलवे की कार्य-प्रणाली में उनके यह शब्द बहुत कारगर साबित होने वाले हैं. तथापि, कर्मचारियों का कहना है कि वस जरूरत अब सिर्फ इस बात की है कि तीन वर्ष से अधिक समय से एक ही पद पर आसीन अधिकारियों और कर्मचारियों को फौनर दरबंदर किया जाना चाहिए. तभी

महाप्रबंधक और बाकी सभी उच्च अधिकारियों (विभाग प्रमुखों) को मेहनत का सही प्रतिफल प्राप्त हो सकेगा.

**‘या तो सुधर जाओ या रिटायरमेंट लेकर घर चले जाओ’ - डीआरएम/सोनपुर**

उधर प्राप्त जानकारी के अनुसार डीआरएम/सोनपुर ने 3 नवंबर को डाउन वैशाली एक्सप्रेस का औचक निरीक्षण किया था. इसमें अनधिकृत रूप से बिना टिकट/बिना अथॉरिटी के यात्रा कर रहे बिहार पुलिस के लोगों और रेलवे कर्मचारियों एवं उनके परिवारिक सदस्यों को भी डीआरएम ने जुर्माना करवाया. इससे बेटिकट चलने की बिहारी मानसिकता के बावजूद बिहार पुलिस और रेलकर्मियों में भारी हड़कम्प मचा, लेकिन डीआरएम को इस कार्रवाई से सर्वसामान्य लोगों ने खुशी व्यक्त की है. आम लोगों में यह धारणा बनी हुई थी कि बिहार से गुजरने वाली ट्रेनों में अवैध रूप से स्थानीय लोगों को यात्रा करने से कोई रोक नहीं सकता, जो कि इस निडर और सक्षम रेल अधिकारी के मनोबल के आगे अब अपवाद बन गया है. इसके पारिवारिक सदस्यों को भी कार्यालय परिसर में अब अवैध रूप से न तो कोई भी लाकर बेच नहीं सकता है और न ही ट्रेला या डुल्कीकेट समान बेचने की हिम्मत कर सकता है. प्रत्येक शुक्रवार को 5 बजे सभी ब्रांच ऑफिसर्स और कर्मचारियों को लेकर डीआरएम/सोनपुर खुद अपने कार्यालय कैम्पस और उसके बाहर साफ-सफाई करते हैं. यह रूटीन सभी के लिए बन चुका है.

सीआरएम लोगों सहित कर्तव्यनिष्ठ रेलकर्मियों ने डीआरएम की तारीफ करते हुए कहा कि ऐसे अधिकारियों, जिनकी 20 साल की सर्विस हो चुकी है, और उन पर भ्रष्टाचार करने तथा कार्य में रूचि नहीं लेने का आरोप है, ऐसे सभी अधिकारियों और कर्मचारियों

को कमप्लेसरी रिटायरमेंट दे देना ही रेलवे और राष्ट्र के हित में होगा. मंडल के सभी स्टेशनों और निर्माण कार्यों पर डीआरएम का औचक निरीक्षण लगातार जारी है. इससे कामचोर रेलकर्मियों और अधिकारियों में भारी हड़कम्प मचा हुआ है. बताते हैं कि डीआरएम ने सभी से स्पष्ट शब्दों में कह दिया है कि 'या तो सुधर जाओ या 20 साल की सेवा पूरी हो गई है, तो रिटायरमेंट लेकर घर चले जाओ, तुम्हारी जगह लेने के लिए नए लोग तय्यर हैं.'

कर्मचारियों का यह भी कहना है कि अन्य मंडल रेल प्रबंधकों को भी इस तरह का प्रयास करना चाहिए, ताकि महाप्रबंधक का प्रयास सम्पूर्ण रूप से सार्थक हो सके. महाप्रबंधक खुद छोटी-छोटी तकनीकी बातों और कार्य प्रगति पर पूरी गंभीरता से ध्यान दे रहे हैं. महाप्रबंधक के त्वरित कार्य आदेश, कहीं का भी अकस्मात कार्यक्रम बना लेने और निरीक्षण करने की उनकी कार्य-प्रणाली से सभी भयभीत हो रहे हैं.

कर्मचारियों का कहना है कि वर्तमान महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेलवे में क्वालिटीपूर्ण कार्य करवाने के प्रति गरज का उत्साह देखने को मिल रहा है. जिसका इससे पहले काफी आभाव था. उनका कहना है कि कार्यालय में कम बैठना और अधिक से अधिक जोनल क्षेत्र का औचक निरीक्षण करना अत्यंत सराहनीय है. इससे पूर्व मध्य रेलवे में अच्छा काम करने वालों को अब पर्याप्त तर्जोह और सम्मान मिलना प्रारम्भ हो चुका है, जो बहुत ही जरूरी था, सीएओ/सी/नार्थ और सीएओ/सी/साउथ भी मास्को प्लानिंग के साथ सभी निर्माणधीन प्रोजेक्ट की क्लोज मॉनिटरिंग कर रहे हैं और समय एवं क्वालिटी का विशेष ध्यान रख रहे हैं. यह सब सराहनीय और उल्लेखनीय है, मगर इस सबके चलते कुछ अकर्मण्य अधिकारी और कर्मचारी काफी बेचैनी महसूस कर रहे हैं.

## फर्जी मटीरियल टेस्ट रिपोर्ट जारी करने वाली लैब्स के विरुद्ध राजद्रोह का....

**पेज 1 का शेष...** को मेजर पेनाल्टी चार्जशीट और कठोर डंड भुगतना पड़ता है, जबकि वास्तव में वह उस गुनाह का दोषी नहीं होता है. दोषी तो वह कार्य निरीक्षक और अधिकारी, खासकर मटीरियल अग्रव करने वाले अधिकारी, होते हैं, जो प्रारम्भ में घटिया क्वालिटी की मिट्टी या बले के बदले बुराई मिट्टी से फॉर्मेसन बनवा देते हैं और कार्य-स्थल का निरीक्षण करते हैं. जबकि उन्हें अपनी आँखें खोलकर मिट्टी की क्वालिटी की गुणवत्ता को पहले ही विजुअलाइज कर लेना चाहिए. यदि ऐसा ही चलता रहा, तो स्टैण्डर्ड निर्माण कार्य कैसे होगा, इस पर रेल प्रशासन को अवश्य विचार करना चाहिए.

कुछ कर्मचारियों का कहना है कि मिट्टी की गलत टेस्ट रिपोर्ट बनाकर और केवल फाइल में लगाकर मुक्ति पा लेने का सिलसिला अब निश्चित रूप से बंद होना चाहिए. उनका कहना है कि फील्ड टेस्टिंग में कोर कटर टेस्ट के दौरान मॉडस्वर मीटर की मदद से सत्यता की जानकारी तो सभी सम्बंधित अधिकारियों को रहती ही है, इसके बावजूद ठेकेदार के पक्ष में उनका अनभिन्न बने रहना भी तो यान्त्रिक ही श्रेणी में आता है. यही देशद्रोह यहाँ के कुछ रेल अधिकारी भी कर रहे हैं. इन कर्मचारियों का कहना है कि ठेकेदारों द्वारा इस्तेमाल किए जा रहे मटीरियल की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए सम्बंधित अधिकारी ही पूरी तरह से जिम्मेदार हैं. परंतु वास्तविकता में अधिकारीगण ठेकेदारों के मटीरियल की गुणवत्ता सुनिश्चित करने में पूरी तरह से फेल हुए हैं, जिसका खामियाजा आगे आने वाले समय में इस रेलवे को भुगतना पड़ेगा.

उन्होंने बताया कि यदि मिट्टी की क्वालिटी सिल्ट/बलुअस है, तो उस पर कम से कम 90 सेमी. को मात्र ब्लैकेटिंग करना अनिवार्य है. यदि मिट्टी क्ले है, तो मात्र 30 सेमी. की ब्लैकेटिंग से ही यह काम चल जाता है. इसके अलावा यदि फॉर्मेसन का कार्य किसी पहाड़ी

इलाके में किया जा रहा है, तो उक्त क्षेत्र में ब्लैकेटिंग नहीं की जानी चाहिए. अतः मिट्टी की सही टेस्ट रिपोर्ट होना रेलवे के निर्माण कार्यों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए अत्यंत जरूरी है. रेल प्रशासन को जोनल स्तर पर विश्वसनीय टेस्ट लैब अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए. तथापि यदि पुनः गलत टेस्ट रिपोर्ट आती है, तो उक्त लैब के विरुद्ध देशद्रोह का मामला दर्ज कराया जाना चाहिए. यही रेलवे और राष्ट्र के हित में होगा.

कर्मचारियों का कहना है कि पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा निर्माण विभाग में अनुभवहीन अधिकारियों और निरीक्षकों की पदस्थापना बनाए रखे जाने से ही क्वालिटीपूर्ण कार्य करवाने में सफल नहीं हो पा रहा है. उनका कहना है कि पू.म.रे. निर्माण संगठन के कुछ अधिकारियों और कर्मचारियों का आरडीएसओ की गाइड लाइन, रेलवे मैनुअल, सतर्कता बुलेटिनों और समय-समय पर जारी होने वाले दिशा-निर्देशों से दूर-दूर तक कोई संबंध नहीं है. वे अपने पद की जिम्मेदारी अपने अधीनस्थ निरीक्षकों पर डालकर सिर्फ 'रस-माधुरी' और लजीज व्यंजन का लुफ्त उठाने में मस्त रहते हैं. ठेकेदार या उसके मुंशी को अपने चेम्बर में कुर्सी पर बैठकर चाय-नास्ता करवाते हैं, जबकि अधीनस्थ निरीक्षक को जानबूझकर उसके सामने खड़ा रखकर अन्य कार्य में व्यस्त होने का नाटक करते हैं, ताकि निरीक्षक ठेकेदार या उसके मुंशी के समक्ष दबाव में रहकर हीनभावना का शिकार बना रहे.

ऐसे अधिकारी और ठेकेदार अधीनस्थों के सामने जानबूझकर राजनेताओं और उच्च अधिकारियों से अपने करीबी संबंधों का बार-बार बखान करते हुए उन्हें बरबाद कर देने और चार्जशीट या कॉर्पोरेटिशियल लेटर थमा देने की जुमलेबाजी करके नौकरी से बर्खास्त कर देने की धमकी देते रहते हैं. अधिकारियों और ठेकेदारों की यह कार्य-पद्धति घोर निंदनीय है. उन्हें यह ध्यान नहीं रहता है

कि राजनेता केवल अधिकारियों को ही नहीं पहचानते हैं. अधीनस्थ कर्मचारी के पिता, भाई-बंधू अथवा किसी नाते-रिश्तेदार का भी उक्त नेता से सीधा संबंध हो सकता है, जिसके दम पर वह अधीनस्थ को धमकाते हैं, या अपमानित करते हैं, नौकरी से बर्खास्त की धमकी देते हैं. हो सकता है कि अधीनस्थ कर्मचारी का ही उक्त राजनेता और अधिकारी के बाँस से सीधा संबंध हो और वह उक्त राजनेता एवं अधिकारी के नाम पर जो धन अर्जन कर रहे हैं, या अब तक किए हैं, उसकी जानकारी उक्त राजनेता और अधिकारी के बाँस तक पहुँचा देगा, तब क्या होगा? कर्मचारियों का कहना है कि रेलवे सिस्टम में कहाँ क्या हो रहा है, कौन कैसा है, कौन कहाँ किससे मिल रहा है, कौन ठेकेदार कब किसके घर गया अथवा कौन अधिकारी ठेकेदार के अधिकृत आदमी से मिला, यह सब गतिविधियाँ फील्ड में कार्यरत लगभग सभी कर्मचारियों को पर्याप्त रूप से मालूम रहती हैं. उनका कहना है कि सम्बंधित अधिकारी और ठेकेदार अधीनस्थों को कम या कमजोर समझने की भूल नहीं करें और ठेकेदार के मुंशी के रूप में उन्हें जबरन गलत कार्य और द्यूटी करने को मजबूर न करें, यही उनके हित में सही होगा. उन्होंने कहा कि यदि ठेकेदार ने कार्य/टेडर लिया है, तो वह अपना क्वालिफाइड इंजीनियर रखे और एंग्रीमेंट के अनुसार निर्धारित कार्य को समयानुसार पूरा करें. उनका कहना है कि अधिकारियों को चाहिए कि वे अपने अधीनस्थों को उचित सम्मान दें, तभी उन्हें वे सम्मान की नजर से देखेंगे और सम्मान भी देंगे.

इसके अलावा अधिकारियों को जीसीसी क्लॉज के तहत ठेकेदारों पर उचित करवाई का आदत भी डालनी चाहिए. कर्मचारियों का कहना है कि हालाँकि यह सब तो पूर्व मध्य रेलवे में आम बात है. फिर भी यदि सम्बंधित अधिकारीगण उनकी इन बातों पर उचित ध्यान देंगे, तो इसमें उनके साथ ही रेलवे की भी भलाई ही होगी. उनका

कहना है कि ओपन लाइन के अधिकारी निर्माण संगठन के लिए तब तक उपयुक्त नहीं हैं, जब तक कि वह पूर्व में सहायक अभियंता या निरीक्षक के पद पर कार्य-द्यूटी न किए हों. पूर्व मध्य रेलवे में अधिकारीगण ठेकेदार के विरुद्ध जीसीसी के तहत प्रशासन द्वारा निर्धारित निर्माण कार्य समय से नहीं करने पर नियमानुसार समुचित करवाई नहीं करके पहले अपने अधीनस्थ के विरुद्ध ही पड़वंत्र प्रयोजित करते हैं, जिससे वे दीमक की तरह इस सिस्टम को खोखला कर रहे हैं, जो कि अत्यंत निंदनीय है. यदि कोई कर्मचारी कुछ क्वालिटी कंट्रोल करने का प्रयास भी करता है, तो सम्बंधित अधिकारी निरीक्षण के दौरान अधीनस्थ के सामने ठेकेदार या उसके मुंशी के पक्ष में बात करता है. ऐसे में उक्त अधीनस्थ की गरिमा और अपने काम पर उसकी पकड़ अपने आप हीली पड़ जाती है. अधीनस्थ के कुछ कहने पर उसे ठेकेदार से तुरंत जवाब मिलता है कि 'जब साहब ही ऐसा करने को कह रहे हैं, तो फिर आप क्यों अधिक नियम-कानून झाड़ रहे हैं.' इसके अलावा जब उससे बड़ा अधिकारी निरीक्षण करने आता है, तो सब कुछ अच्छा रहा, तो सम्बंधित अधिकारी द्वारा यह कहकर उसका श्रेय ले लिया जाता है कि हमने किया, और जब कुछ खराब मिलता है, तो वही अधिकारी यह कहता है कि 'सर, क्या करें अपना मातहत मनमाना करता है.'

इस तरह हर हाल में किसी भी तरह ठेकेदार का का ही बचाव करने में सम्बंधित अधिकारीगण लगे रहते हैं. अधीनस्थ कर्मचारियों को अपने अधिकारियों का यह दोमुंहा मुखौटा तब बहुत अचिंत कर देता है. जब सम्बंधित अधिकारीगण स्पष्ट रूप से यह कहते हैं कि मटीरियल पासिंग अथॉरिटी वह हैं, फिर एक एक्सपर्ट कैसे उसे गलत ठहरा सकता है. ऐसे में जब मटीरियल फेल्योर की बात आती है, तो उसकी जिम्मेदारी लेने से वह पीछे क्यों हट जाते हैं और क्यों इसी मध्य में अधीनस्थों के खिलाफ विभागीय कार्रवाई करने में स्वयं को सबसे ज्यादा होशियार मानते हैं?

# 'रेलवे समाचार' की खबर का असर, उत्तर रेलवे ने जारी किया करेक्शन सर्कुलर

सुरेश त्रिपाठी

**उ**त्तर रेलवे ने 'रेलवे समाचार' द्वारा 'उत्तर रेलवे और सीपीडब्ल्यूडी की मानक दर सूची में जमीन-आसमान का अंतर' शीर्षक से 23 सितंबर 2015 को और 'उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा कॉन्ट्रैक्ट्स को दिए जा रहे हैं अनावश्यक रेट्स' शीर्षक से 13 अक्टूबर 2015 को प्रकाशित दोनों खबरों का स्टीक सज्जान लेते हुए यह मान लिया गया है कि 'एकीकृत मानक दर सूची-2010' के आइटम नं. 081280 के अंतर्गत प्रेस्ट स्टील डोर फ्रेम्स की आपूर्ति और फिक्सिंग की पूर्व दरें न सिर्फ अनावश्यक रूप से ज्यादा हैं, बल्कि उन्हें तत्काल प्रभाव से रद्द करते हुए वास्तविक बाजार दरों पर उक्त सभी आइटम का मूल्य निर्धारित किए जाने सम्बंधी नया सर्कुलर (संख्या डिटीसी/सी/जी/मिस्लेनियस/ईएसटीटी.) भी 15 अक्टूबर 2015 को जारी कर दिया है।

उक्त सर्कुलर में कहा गया है कि -

**Sub.** : System improvement regarding discrepancies in USSOR-2010 items -

"It is observed that rates of USSOR item no. 081280 (081281, 081282 and 081283) providing and fixing pressed steel door frames are abnormally higher side.

In view of above, it has been decided that USSOR item no. 081281, 081282 and 081283 should not be operated and if required the same may be taken as NS item with AOR based on market survey."

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/उ.रे. बी. डी. गं. की मंजूरी के बाद डिटीसी/सी/जी-2 मोहम्मद ईशा द्वारा जारी किए उपरोक्त सर्कुलर में उन्हीं तीनों आइटम का उल्लेख किया गया है, जिनके बारे में 'रेलवे समाचार' ने यह सवाल उठाया था कि इनकी दरें बाजार दरों से और 'दिल्ली शेड्यूल ऑफ रेट्स-2012' में दी गई दरों से कई सौ गुना ज्यादा और अवास्तविक हैं. मुख्य

■ एकीकृत मानक दर सूची-2010 के आइटम नं. 081280 के अंतर्गत उच्च दरों को रद्द किया

■ प्रेस्ट स्टील डोर फ्रेम्स की आपूर्ति और फिक्सिंग की पूर्व दरों को अनावश्यक रूप से ज्यादा माना

■ जीसीसी/पीवीसी क्लॉज में 'हाई लेबर कंपोनेंट' में भी अतिव्यय आवश्यक संशोधन करना जरूरी

प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/उ.रे. बी. डी. गं. इस बात के लिए वास्तव में धन्यवाद के पात्र हैं कि उन्होंने न सिर्फ वास्तविक समस्या का फौरन सज्जान लिया, बल्कि तुरंत उसका समाधान करते हुए बड़े पैमाने पर हो रहे रेलवे रेवेन्यू के नुकसान को भी बचाया है.

**जीसीसी/पीवीसी क्लॉज में 'हाई लेबर कंपोनेंट'**

**में भी अतिव्यय संशोधन आवश्यक**

अब इसी परिप्रेक्ष्य में रेल प्रशासन और रेलवे बोर्ड को चाहिए कि वह जनरल कंडीशंस ऑफ कॉन्ट्रैक्ट/प्राइस वेरिफिकेशन क्लॉज में हाई लेबर कंपोनेंट कास्ट को भी अतिव्यय सज्जान में लेते हुए इसमें तुरंत सुधार करे, क्योंकि वर्तमान जीसीसी/पीवीसी के समस्त प्रावधानों की पुनर्समीक्षा आवश्यक हो गई है. अब टनलिंग के लिए भी मानव संसाधन के बजाय बहुत बड़ी-बड़ी पहाड़ कटाई मशीनों 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-ढुलाई/समतलीकरण आदि सभी कार्य मशीनों से किए जा रहे हैं. बलास्ट की तोड़ाई-फोड़ाई-भराई-ढुलाई और फैलाव आदि सभी कार्य मानव श्रम से नहीं, बल्कि अब मशीनों से किए जा रहे हैं. रेलवे बोर्ड, इंजीनियरिंग निदेशालय ने 14 दिसंबर 2012 के पत्रांक

2007/सीई-1/सीटी/18-पीटी.19 के अनुसार भारतीय रेल जनरल कंडीशंस ऑफ कॉन्ट्रैक्ट (जीसीसी) के 'जनरल इंस्ट्रक्शंस' में जो नया 'क्लॉज 46ए - प्राइस वेरिफिकेशन क्लॉज' के रूप में जोड़ा है, उसमें वर्तमान परिस्थितियों को देखते हुए संशोधन किया जाना आवश्यक है. इससे जो बजट बचेगा, उससे रेलवे के अन्य कई विकास कार्य हो सकेंगे.

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. वर्ष 1987 में इसके लिए रेलवे बोर्ड ने कुछ वरिष्ठ इंजीनियरिंग अधिकारियों को एक समिति गठित की थी. उक्त समिति ने तब अर्थ वर्क कॉन्ट्रैक्ट्स के तहत लेबर कंपोनेंट की तत्कालीन बजट को घटाने की सिफारिश की थी. उक्त समिति की सभी सिफारिशें लागू नहीं की गईं थीं. इन सभी मदों की कास्टिंग में सबसे ज्यादा विरोधाभासी '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 हवी मशीनों नहीं थीं, तब उक्त मदों में मानवीय श्रम संसाधन ज्यादा लगता था, जबकि वर्तमान में इन कार्यों के लिए बहुत बड़ी-बड़ी मशीनों आ गई हैं, जिनसे जो काम मानव श्रम से 30 दिनों में होता था, वह अब 3 दिनों में होने लगा है. सम्पूर्ण अर्थ वर्क में मिट्टी या बोल्डर्स की खुदाई-भराई-ढुलाई 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-ढुलाई 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 मशीनों 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 कार्यों के लिए वर्तमान में फ्यूल कंपोनेंट कास्ट बढ़ी है, क्योंकि उक्त भारी-भरकम मशीनों को चलाने के लिए बड़े पैमाने पर फ्यूल कंजमेशन (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 को 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. इसी प्रकार जीसीसी/पीवीसी के क्लॉज 46ए.9 के अंतर्गत जिन-जिन स्टील मैटेरियल्स की सप्लाय का उल्लेख किया गया है, उनमें भी हाई कास्ट, बाजार मूल्य से कई-कई गुना ज्यादा, का प्रावधान करके भारी बंदरगाह 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.

## रेलवे में व्यवस्थात्मक सुधार, सुरक्षा से ज्यादा दिखावे को...

**पेज 4 का शेष...** है. भर्ती के दौरान रेलवे की चयन प्रक्रिया यूपीएससी की सिविल सेवा जितनी विश्वसनीय नहीं थी, यह मैं अनुभव से कह सकता हूँ. मैंने रेल भर्ती परीक्षा और यूपीएससी सिविल सेवा दोनों परीक्षाएं दी थीं. इसलिए यह मैं यकीन से कह सकता हूँ. लेकिन आज जो भर्ती बंद पड़ी है, उससे रेलवे की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए काफी खर्चे पैदा हो गए हैं, क्योंकि इससे सुरक्षा और संचालन को सबसे ज्यादा मैनापॉवर की कमी महसूस हो रही है.

जिस दिन मैंने आपका यह लेख पढ़ा, उसी दिन मैं पुणे स्टेशन पर नई समय-सारणी की खरीदने के लिए गया था. बहुत दिनों के बाद स्टेशन पर गया था, इसलिए उस दिन मैं स्टेशन पर थोड़ा इधर-उधर घूमकर बाहर आ ही रहा था कि मेरे आगे चल रहे एक रेलवे पुलिस वाले को एक युवक ने आकर एक फुडिया दे दी. दोनों के बीच पांच-दस सेकंड तक कुछ बातें हुईं और फिर दोनों अलग-अलग दिशाओं में चल पड़े. ऐसी घटनाएं लोनावला, दौंड, पुणे स्टेशन (जहां डिवीजनल हेडक्वार्टर भी है), ऐसे कई स्टेशनों पर आसानी से अक्सर मेरे देखने में आई हैं. देर रात पुलिस द्वारा स्टेशन पर गरीबों के साथ कैसा व्यवहार होता है, प्रत्यक्ष रूप से यह भी मैंने देखा है.

इसी तरह पिछले कुछ दिनों से मैं एक और बात देख रहा हूँ. वह यह कि एक व्यक्ति, जो रेलवे से कहीं से भी संबंधित नहीं है, पिछले लगभग चार महीनों से पुणे



रेलवे स्टेशन परिसर में सुबह सात बजे से शाम सात-आठ बजे तक घूमता रहता है. इस दौरान वह पुणे में आने-जाने वाले हर इंजन, गाड़ी के फोटो लेता है. इतना ही नहीं, वह पुणे स्टेशन परिसर में स्थित इलेक्ट्रिक ट्रिप शेड, डीजल मेंटेनेंस डिपो, घोरपट्टी के पास में बनाई गई वाशिंग-साइडिंग लाइन्स में जाकर वहां के हर दिन 40-50 फोटो खींच रहा है और उन्हें इंटरनेट पर अपलोड भी कर रहा है. उसमें मिलिटरी रेल के फोटो भी शामिल रहते हैं, जो कि और अधिक गंभीर बात है. मेरी जानकारी के अनुसार रेलवे स्टेशन पर फोटोग्राफी रेल अधिनियम 1989 के अंतर्गत प्रतिबंधित है. लोको शेडर्स, वाशिंग-साइडिंग लाइन्स आदि रेल परिसरों में भी ऐसी फोटोग्राफी प्रतिबंधित है. फिर भी यह अंजान व्यक्ति बिना किसी प्रतिरोध से हर दिन बड़ी संख्या में रेलवे के विभिन्न फोटोग्राफ निकाल रहा है. कई बार यह व्यक्ति लोको शेड के अंदर जाकर और लोको केब में भी जाकर फोटोग्राफी कर रहा है. यह व्यक्ति खुद कहता है कि उसे यहां



उसके चेहरे से ही सब रेलवे वाले पहचानते हैं. उसके पास परिभाषित तो नहीं ही है, साथ ही मुझे ऐसा भी लग रहा है कि वह हर दिन बिना टिकट स्टेशन पर यह सब अवैध रूप से कर रहा है. त्रिपाठी जी, आप तो जानते हैं कि पुणे शहर आंतक हमलों की दृष्टि से कितना संवेदनशील है. ऐसे में पुणे स्टेशन पर इस एक सर्वथा संदिग्ध व्यक्ति द्वारा की जा रही ऐसी फोटोग्राफी की गंभीरता ध्यान में लेकर मैंने जीएम और डीआरएम को खत लिखे थे. लेकिन उस व्यक्ति द्वारा आप दिन पोस्ट हो रहे फोटो देखकर ऐसा लगता है कि रेलवे सुरक्षा की दृष्टि से इस अत्यंत गंभीर बात की ओर ध्यान देने का समय रेल प्रशासन के पास नहीं है, क्योंकि आजकल रेलवे में व्यवस्थात्मक सुधार, सुरक्षा से ज्यादा दिखावे की बातों का महत्त्व ज्यादा है. देश की संपत्ति और राष्ट्र को एकसूत्र में बांधने वाली यह व्यवस्था और सुदृढ़ बने, यह मेरी भी इच्छा है.

पिछले पांच-छह सालों से 'रेलवे समाचार' का वाचक होने के नाते मेरा



आपसे यह अनुरोध है कि कृपया आप अपनी पत्रिका में रेलवे संबंधी कुछ सकारात्मक घटनाओं का भी समावेश करें. त्रिपाठी जी, आपका ई-मेल मिला. मैंने मेरे पिछले ई-मेल में पुणे स्टेशन पर दैनिक फोटोग्राफी कर रहे इस व्यक्ति के बारे में आपको बताया था. मैं उस व्यक्ति को अभी तक पुणे स्टेशन और इसके आसपास खोज नहीं पाया हूँ. एक-दिन से वह दिखाई नहीं दिया है. तथापि, यह व्यक्ति जिस ब्लॉग पर रेलवे सम्बंधी जो विभिन्न प्रकार के फोटो अपलोड कर रहा है, उस ब्लॉग पर उसका नाम योगेश करंदीकर रजिस्टर है. पिछले सप्ताह से वह एक और ब्लॉग-इन नेम - अंकुर योगेश करंदीकर - से फोटो अपलोड कर रहा है. उसकी इस ब्लॉग साइट का नाम है - www.indiarailinfo.com. इस साइट पर '#Observations at Pune' शीर्षक के नीचे उसके फोटो दिखाई देते हैं. मेरे विचार में अगर कभी कोई स्टेशन पर जाता है और प्लैटफॉर्म के आसपास की गाड़ियों के या वहां के अन्य प्रसंगों के कुछ फोटो लेता है, तो उस पर किसी को ज्यादा आपत्ति नहीं होगी. कोई किसी को लेने या छोड़ने जाता है, तब भी फोटो लिए जाते हैं. किसी रेलप्रेमी को कोई नया दृश्य दिखाई



देता है और उन्हें वह दूसरों के साथ साझा करना चाहता है, या फिर कोई नई ट्रेन शुरू हो रही है, उसके समारंभ के फोटो आदि प्रसंग हो सकते हैं. लेकिन रेलवे की अत्यंत संवेदनशील (सेंसिटिव) जगहों या विभागों में हर दिन जाना और उसके फोटो हर दिन बड़ी संख्या में प्रकाशित करना मुझे अत्यधिक संदिग्ध और संवेदनशील लगता है. इसके बारे में मैंने और इस ब्लॉग के अन्य सदस्यों ने उस व्यक्ति को उसके द्वारा प्रतिबंधित क्षेत्र में की जा रही फोटोग्राफी के बारे में पूछा, तो उसके जवाब से मुझे ऐसा लगा कि वह कुछ छुपाने की कोशिश कर रहा है. इस पत्र के साथ मैं उस व्यक्ति द्वारा प्रकाशित किए गए और रेलवे के दृष्टिकोण से मुझे आपत्तिजनक लगने वाले संदर्भित कुछ फोटो भेज रहा हूँ.

**फोटो परिचय :** सभी फोटोग्राफ कथित संदिग्ध व्यक्ति योगेश करंदीकर उर्फ अंकुर योगेश करंदीकर द्वारा पुणे रेलवे स्टेशन परिसर, डीजल लोको शेड, वाशिंग-साइडिंग लाइन्स, इलेक्ट्रिक लोको सर्विस सेंटर आदि रेलवे की अत्यंत संवेदनशील जगहों पर खींची गई हैं, और उसकी संदर्भित वेबसाइट से ली गई हैं.

भवदीय,  
पराग पुरोहित, पुणे

## हे प्रभु ! देखिए, कैसे हो रहा है आपकी रेल में पैसेंजर सेफ्टी...

पेज 1 का शेष... बेहतर सुविधाएं प्रदान किए जाने की 'मैनेज्ड पब्लिसिटी' में जुटे हुए हैं. इस संदर्भ में शनिवार, 14 नवंबर को मध्य रेलवे के एक सीनियर सेक्शन इंजीनियर, रेलपथ ने रेलमंत्री को इस यात्री सुरक्षा और संरक्षा की पोल पटरी की गायब फिश-प्लेटों, उनके लापता नट-बोल्ट और करीब 8-10 इंच टूटी रेल पर से लोकल को गुजार कर खोल दी है.



प्राप्त जानकारी के अनुसार 14 नवंबर को सुबह 7.21 बजे कसारा से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (सीएसटी) की लोकल (एन-8, कैब संख्या 2230, यूनिट नं. 2230, 32-31-29) लेकर निकले मोटरमैन को किमी. संख्या 99/11 के पास पटरी टूटी हुई नजर आई. उसने गाड़ी को तुरंत रोका, उसे सुरक्षित किया और नीचे उतरकर देखा, तो उसे वहां सच में ही पटरी टूटी हुई मिली. वहां पटरी का करीब 8 इंच का टुकड़ा बाहर निकलकर वहीं पड़ा हुआ था. जबकि उसकी फिश-प्लेट और उसके नट-बोल्ट भी कहीं उसे दिखाई नहीं दिए.

प्रत्यक्षदर्शियों द्वारा घटना-स्थल (किमी. 99/11) पर लिए गए इन सभी फोटोग्राफ्स में स्पष्ट रूप से दिखाई दे रहा है कि घटना-स्थल की पटरी की फिश-प्लेट और उसके नट-बोल्ट गायब हैं, जबकि पटरी का 8-10 इंच का हिस्सा टूटा हुआ साफ नजर आ रहा है, जहां कुछ टुकड़े भी उबल जगह पर दिखाई दे रहे हैं.

मोटरमैन ने इसकी सूचना तत्काल मुख्य यातायात नियंत्रक (चीफ ट्रेफिक कंट्रोलर) और गाड़ी के गाड़ी को दी. यह लोकल वहां 7.48 बजे पहुंची थी और जब सीनियर सेक्शन इंजीनियर, रेलपथ (एसएसई/पी-वे) ने आकर उसी टूटी पटरी से लोकल को

निकालने का उसे मेमो दिया, तब वह 8.24 बजे वहां से रवाना होकर 9.11 बजे यह लोकल कल्याण पहुंची थी. इस तरह यह लोकल घटना-स्थल पर करीब आधा घंटा डिटन हुई. बताते हैं कि मोटरमैन ने कल्याण पहुंचने के बाद इस घटना की लिखित जानकारी वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता, परिचालन को भी दी है.

पता चला है कि उक्त सेक्शन के सम्बंधित एसएसई/पी-वे ने घटना स्थल पर पहुंचकर मोटरमैन पर ही अपना रौब झाड़ना शुरू कर दिया. उसने कहा कि 'मोटरमैन जानबूझकर अपनी गाड़ी को लोट करना चाहता है, जिससे उसके यात्री अपने कार्य-स्थल पर सही समय से न पहुंच सकें.' उसने यह भी कहा कि 'क्या उसे (मोटरमैन को) यह ज्ञात नहीं है कि यहां टीआरटी (ट्रेक रिन्यूअल) का काम चल रहा है? उसने जानबूझकर गाड़ी को क्यों रोका, इस डिटेन्शन की सारी जिम्मेदारी अब उसके मोटरमैन के नाम पर ही दर्ज की जाएगी.' इसके बाद उसने (एसएसई)

जल्दी-जल्दी 'फ्रेंच इंग्लिश' में लिखकर मोटरमैन को मेमो थमाया और उसी खुली फिश-प्लेट एवं टूटी पटरी पर से लोकल को पास करने को कहा. जो कि एक अत्यंत जोखिम वाला काम था, क्योंकि उक्त लोकल पूरी तरह यात्रियों से भरी हुई थी और वह किसी भी तरफ लुढ़क सकती थी.

प्रत्यक्षदर्शियों के अनुसार वास्तविकता यह है कि उक्त सेक्शन में पी-वे का ऐसा कोई काम नहीं किया जा रहा था. कई जानकार रेलकर्मियों का कहना है कि इसका प्रमाण यह है कि टीआरटी का सारा काम रात के समय किया जाता है और वह भी पूरा ट्रेफिक ब्लॉक लेने के बाद, जिसकी पूर्व जानकारी सभी सम्बंधित विभागों को दी जाती है. उनका यह भी कहना है कि यदि ट्रेफिक ब्लॉक होता, तो उसकी जानकारी सम्बंधित मोटरमैन और गार्ड को भी होती. इसलिए एसएसई/पी-वे का यह कहना सही नहीं हो सकता है कि उक्त सेक्शन में टीआरटी का काम चल रहा था. उन्होंने यह भी कहा कि यदि एसएसई की बात सही है, तो टीआरटी की मशीनों और उसका स्टाफ भी वहां उपस्थित होना चाहिए था, जो कि

वहां कहीं दिखाई नहीं दिया.

बहरहाल, मध्य रेल सहित पूरी भारतीय रेल में इस तरह की लापरवाहियों लगातार की जा रही हैं, जिनकी कोई गणना नहीं होती है और न ही इस प्रकार की घटनाएं रिकॉर्ड में दर्ज की जाती हैं. सम्बंधित एसएसई/पी-वे का उपरोक्त व्यवहार और मनमानी न सिर्फ सैकड़ों लोकल यात्रियों के जान-माल और सुरक्षा-संरक्षा के साथ खुला खिलवाड़ है, बल्कि रेल संपत्ति की सुरक्षा के लिहाज से भी अक्षम्य है. रेल प्रशासन को इस घटना की गहराई से जांच करके सभी सम्बंधितों के विरुद्ध तत्काल उचित कार्रवाई और जवाबदेही सुनिश्चित करनी चाहिए.

'रेलवे समाचार' ने उपरोक्त घटना की खबर अपनी वेबसाइट 'www.railsamachar.com' पर प्रकाशित करने के तुरंत बाद 15 नवंबर को सुबह करीब 7.15 बजे ट्वीटर पर रेल मंत्रालय और रेल मंत्री को टैग किया. जिसके तुरंत बाद रेल मंत्रालय द्वारा इस घटना की जांच करने का आदेश मध्य रेलवे के महाप्रबंधक को दिया गया.

## लखनऊ मंडल की टीम ने जीती अंतर मंडलीय क्रिकेट प्रतियोगिता



क्षेत्ररक्षक वाराणसी के अंकित यादव को घोषित किया गया. मैम आफ द टूर्नामेंट लखनऊ मंडल के सौरभ दुबे को घोषित किया गया.

पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक एवं पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ (नरसा) के संरक्षक राजीव मिश्र एवं पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन (नरवी) की अध्यक्ष श्रीमती कुमकुम मिश्र ने

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ के तत्वावधान में आयोजित अंतर मंडलीय क्रिकेट प्रतियोगिता 2015' के अंतिम दिन 9 नवंबर को रेलवे क्रिकेट ग्राउंड, गोरखपुर में खेले गए फाइनल मैच में लखनऊ मंडल की टीम ने वाराणसी मंडल की टीम को 82 रन से पराजित कर विजेता का खिताब जीत लिया. उल्लेखनीय है कि लखनऊ मंडल की टीम गत वर्ष भी विजेता रही थी. टॉस जीत कर वाराणसी मंडल ने लखनऊ मंडल को बल्लेबाजी के लिए आमंत्रित किया. लखनऊ मंडल की ओर से बल्लेबाजी करते हुए सौरभ दुबे ने टूर्नामेंट का एकमात्र शतक अपने नाम किया. उन्होंने 4 छक्कों सहित 14 चौके लगाकर कुल 141 रन बनाए. लखनऊ टीम ने निर्धारित 35 ओवरों में 5 विकेट पर 270 रन बनाए.

वाराणसी मंडल की ओर से अंकित यादव ने 2 तथा राम प्रवेश एवं आशीश ने 1-1 विकेट हासिल किया. जीत के लिए 271 रनों के लक्ष्य का पीछा करने उतरी वाराणसी मंडल की टीम निर्धारित 35 ओवरों में 8 विकेट खोकर मात्र 188 रन पर ही सिमट गई. आशिष यादव ने 8 चौकों की मदद से 74 रन तथा अंकित यादव ने 1 छक्का एवं 4 चौकों की मदद से 40 रन बनाकर हार के अंतर को कम करने में अपना योगदान दिया. फाइनल मैच में लखनऊ मंडल के सौरभ दुबे ने मैम आफ द मैच का खिताब जीता, जबकि टूर्नामेंट के सर्वोत्तम बल्लेबाज वाराणसी मंडल के आशीष यादव, सर्वोत्तम गेंदबाज अमित सिंह तथा सर्वोत्तम

समापन समारोह में खिलाड़ियों को पुरस्कृत किया. लखनऊ मंडल को विजेता एवं वाराणसी मंडल को उप विजेता की ट्राफी मिली तथा खिलाड़ियों को व्यक्तिगत पुरस्कार प्रदान किया गया.

इस अवसर पर अपने संबोधन में महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने विजेता टीम सहित सभी टीमों के खिलाड़ियों को सर्वोत्तम प्रदर्शन करने के लिए बधाई दी. उन्होंने विश्वास व्यक्त किया कि फाइनल मैच में प्रतियोगिता का पहला शतक बनाने वाले लखनऊ मंडल के सौरभ दुबे अपने इस प्रदर्शन को क्रिकेट के बड़े प्रारूपों में भी जारी रखेंगे. श्री मिश्र ने नरसा की गतिविधियों में सुधार की सराहना करते हुए कहा कि क्रिकेट, बालीवाल, हैंडवाल एवं कुश्ती सहित सभी खेलों में पूर्वोत्तर रेलवे का प्रदर्शन बहुत अच्छा रहा है तथा भविष्य में होने वाली अंतर रेलवे प्रतियोगिताओं में और भी सुधार होगा. उन्होंने खिलाड़ियों को उचित वातावरण एवं उद्युक्त प्रशिक्षण प्रदान करने की रेल प्रशासन की प्रतिबद्धता को दोहराया. नरसा के क्रिकेट सचिव अमित सिंह ने पुरस्कार वितरण समारोह का संचालन करते हुए पूर्वोत्तर रेलवे की क्रिकेट टीम के गौरवशाली अतीत की चर्चा की तथा धन्यवाद ज्ञापित किया.

इस अवसर पर नरसा के अध्यक्ष अनिल शर्मा, उपाध्यक्ष एस. सी. श्रीवास्तव, महामंत्री पी. के. अग्रवाल, संयुक्त महामंत्री संजय यादव, क्रीड़ाधिकारी श्रीमती प्रेम माया के अतिरिक्त नरवी के सदस्यार्ये, खिलाड़ी एवं बड़ी संख्या में खेलप्रेमी उपस्थित थे.

## आरपीएफ के स्थापना दिवस समारोह में औद्योगिक शिष्टाचार...



पेज 1 का शेष... आद्योगिक शिष्टाचार का ख्याल तक नहीं आया.

प्राप्त जानकारी के अनुसार आरपीएफ के इस स्थापना समारोह में हमेशा की भांति इस बार भी ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के दोनों प्रमुख पदाधिकारियों - अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी और महामंत्री यू. एस. झा - को भी बकायदे आमंत्रित किया गया था. पता चला है कि इस समारोह में भाग लेने के लिए एसोसिएशन के अध्यक्ष श्री रेड्डी मुंबई से गए थे. बताया जाता है कि समारोह स्थल पर एसोसिएशन के इन दोनों गणमान्य पदाधिकारियों को पीछे की लाइन में बैठने की व्यवस्था की गई थी, जो कि उनकी गरिमा और आद्योगिक शिष्टाचार के विरुद्ध थी. बताते हैं कि जब श्री रेड्डी और श्री झा समारोह स्थल पर पहुंचे, तो उन्हें पीछे की लाइन में बैठने को कहा गया. इसे इन दोनों प्रमुख पदाधिकारियों ने अपनी गरिमा और मान्य शिष्टाचार के विरुद्ध माना तथा इसके विरोध स्वरूप वहीं समारोह स्थल के बाहर धरना देने का निश्चय कर लिया. मगर समारोह में अनावश्यक विघ्न पैदा हो जाने का ख्याल करते हुए और कुछ समझदार लोगों के समझाने पर वह समारोह का बहिष्कार करके वहां से तुरंत चले गए.

इस अत्यंत शर्मनाक घटना की पुष्टि के लिए जब एसोसिएशन के महामंत्री यू. एस. झा से 'रेलवे समाचार' ने संपर्क किया, तो उन्होंने न सिर्फ इस घटना की पुष्टि की, बल्कि इसे समारोह के आयोजनकर्ताओं की क्षुद्रता बताते हुए अत्यंत निंदनीय भी कहा. श्री झा ने कहा कि मान्यताप्राप्त संगठन के आमंत्रित पदाधिकारियों को शिष्टाचार (प्रोटोकॉल) के तहत हमेशा आगे की पंक्ति में स्थान दिया जाता है. मगर आरपीएफ प्रशासन ने छोटी सोच का परिचय देते हुए इस महत्वपूर्ण अवसर पर अपनी क्षुद्र भावना का परिचय दिया है. उन्होंने यह भी कहा कि इसमें

आरपीएफ प्रशासन की गलती उतनी बड़ी नहीं है, जितनी की रेल प्रशासन (रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री) की है. उन्होंने कहा कि इस बात का ख्याल तो वहीं रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री को आना चाहिए था कि एसोसिएशन के आमंत्रित पदाधिकारी समारोह में क्यों नहीं हैं?

ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के राष्ट्रीय महामंत्री श्री झा ने कहा कि ऐसे सभी महत्वपूर्ण समारोहों के अवसर पर रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठनों को आमंत्रित किए जाने की परंपरा का भी निर्वाह नहीं किया गया. यह भी दोनों रेलमंत्रियों को नजर नहीं आया और न ही उन्होंने इस बारे में आरपीएफ प्रशासन से कोई जवाबतलब ही किया. यह अत्यंत चिंताजनक है. उन्होंने कहा कि वह इस मुद्दे को रेलवे बोर्ड की अगली फुल बोर्ड मीटिंग में अवश्य उठाएंगे, क्योंकि यदि आद्योगिक शिष्टाचार को जानबूझकर इसी तरह नजरअंदाज किया जाता रहा, तो प्रशासन और कार्मिकों के बीच भविष्य में भारी मतभेद पैदा हो सकते हैं, जो कि दोनों के लिए ही कोई शुभ संकेत नहीं है.

श्री झा का उपरोक्त कथन पूरी तरह सत्य है. इस घटना को लेकर सभी आरपीएफ कर्मियों में भारी आक्रोश व्याप्त है. आरपीएफ प्रशासन को समय रहते अपनी भूल को सुधारते हुए एसोसिएशन से खेद व्यक्त करना चाहिए. इसके अलावा भविष्य में ऐसे महत्वपूर्ण अवसरों पर रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठनों और उनके प्रमुख पदाधिकारियों को न सिर्फ आमंत्रित किया जाना चाहिए, बल्कि इसके साथ ही उनकी गरिमा को ध्यान में रखकर उन्हें समुचित सम्मान देते हुए उनके साथ मान्य शिष्टाचार का पालन किया जाना चाहिए. रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री को भी इस घटना का उचित संज्ञान लेते हुए आरपीएफ प्रशासन से इस बारे में जवाबतलब करना चाहिए.

# भारतीय रेल अब तक 'अंडर-इंवेस्टमेंट' का शिकार रही है -मनोज सिन्हा

■ रेलवे में पर्याप्त निवेश नहीं किए जाने का रोना आखिर कब तक रोएंगे मंत्रीगण?

■ फर्रुख-रुरा-कानपुर मेमू गाड़ी सं. 64589/84590 का हरी झंडी दिखा कर शुभारम्भ



**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे के रुरा स्टेशन पर 7 नवंबर को रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा एवं सांसद देवन्द्र सिंह भोले द्वारा महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे अरूण सक्सेना की उपस्थिति में फर्रुख-रुरा-कानपुर मेमू गाड़ी सं. 64589/84590 का हरी झंडी दिखा कर शुभारम्भ किया गया. इस अवसर पर रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने अपने सम्बोधन में कहा कि यह गाड़ी जन-प्रतिनिधियों एवं नागरिकों के प्रयासों के फलस्वरूप चलाई जा रही है, जिसमें शौचालय की भी

व्यवस्था है. उन्होंने यह भी बताया कि भारतीय रेल नेटवर्क का विस्तार सवा दो गुना हुआ है, जबकि यात्रियों की संख्या में 16 गुना और माल यातायात में 8 गुना का इजाफा हुआ है.

उन्होंने यह भी बताया कि भारतीय रेल अब तक 'अंडर-इंवेस्टमेंट' का शिकार रही है जिसके कारण इसके विकास में देरी हुई है. परन्तु अब भारतीय रेल के विकास के लिए इस वित्तीय वर्ष में 1 लाख 10 हजार करोड़ तथा अगले 5 वर्षों में 8 लाख करोड़ खर्च किए

जाएंगे, जिससे रेल के विकास को एक नया आयाम मिलेगा. उन्होंने उत्तर मध्य रेलवे के अधिकारियों एवं कर्मचारियों के कठिन परिश्रम की सराहना करते हुए कहा कि इनके अथक प्रयास के कारण ही आज उ.म.रे. की पंचवृत्त अलिटी में उल्लेखनीय सुधार हुआ है, जो कि इस व्यस्ततम मार्ग के लिए बहुत सराहनीय है.

रेल राज्यमंत्री ने बताया कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा एक सम्यक निधि बनाने का कार्य किया जा रहा है, जिसके अंतर्गत कोई नए कार्य न प्रारम्भ कर, जो पुराने

कार्य हैं, उन्हें सर्वप्रथम समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा. उन्होंने कहा कि छोटे स्टेशनों से बड़े स्टेशनों तक अधिक से अधिक ईएमयु/डीएमयू ट्रेनों का संचालन किया जाएगा, जिससे लम्बी दूरी को गाड़ियों और मेल/एक्स. गाड़ियों को बिना रुकावट के चलाया जा सके. श्री सिन्हा ने बताया कि सभी रेलवे क्रॉसिंग गेटों पर आरओबी/आरयूबी बनाना भारतीय रेल की प्राथमिकता में है. उन्होंने जनता की मांग पर श्रमविवेक एक्सप्रेस के डाउन में पनकी स्टेशन पर ठहराव एवं फर्रुख-कानपुर डीएमयू ट्रेन फतेहपुर तक विस्तार करने पर उचित स्तर पर विचार करने के आश्वासन दिया. इस अवसर पर अपर महाप्रबंधक सतीश कुमार, मुख्य परिचालन प्रबंधक अनुराग, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी, मंडल रेल प्रबंधक वी. के. त्रिपाठी सहित अन्य अधिकारीगण उपस्थित थे.

यहां अब यह उल्लेखनीय हो गया है कि रेल राज्यमंत्री का यह उपरोक्त भाषण अब एकदम रटारटया हो गया है. डेढ़ साल पहले रेल राज्यमंत्री का पदभार संभालने से लेकर अब तक वह जहां भी और जिस भी कार्यक्रम में गए हैं, वहां उन्होंने यही रोना रोया है कि उनकी सरकार आने से पहले तक रेलवे में पर्याप्त निवेश नहीं किया गया था. उनकी यह बात सही है मगर आखिर वे इस बात का कितनी बार और कहां-कहां पर दोहराएंगे? पिछले डेढ़ साल में उन्होंने क्या किया है, अब कम से कम उन्हें इस बारे में देश की जनता को बताना चाहिए. इसके अलावा उन्होंने किसी भी मंच से रेलवे में निवेश के अलावा प्रशासनिक और ढांचगत सुधार की अब तक कोई बात नहीं की है. जबकि रेलवे में सबसे ज्यादा आवश्यकता इन्हीं दोनों सुधारों की है.

## रेलवे में नौकरी

असामाजिक तत्वों द्वारा दिए गए किसी प्रकार के लालच में न आएँ



**गोरखपुर ब्यूरो :** रेल प्रशासन द्वारा प्रिंट एवं इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से समय-समय पर प्रेस विज्ञापितियों/विज्ञापनों द्वारा आम जनता को असामाजिक तत्वों द्वारा पैसा लेकर रेलवे में नौकरी दिलाने के विकल्प जागरूक किया जाता है. इसके बाद भी बार-बार रेल प्रशासन के संज्ञान में ऐसी घटनाएं आ रही हैं, जिनमें कुछ असामाजिक तत्वों द्वारा भ्रमित कर युवाओं को ठगा जा रहा है. कहीं फर्जी मेडिकल चेकअप कराए जाने की सूचना प्राप्त होती है, तो कहीं फर्जी साक्षात्कार कराकर पैसा एंटेने की सूचना मिलती है. इस संबंध में पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर के वरिष्ठ उपमहाप्रबंधक एवं मुख्य सतर्कता अधिकारी पी. एन. राय ने कहा कि घद्यपि रेल प्रशासन अपनी ओर से रेलवे में भर्ती और नौकरी में फर्जीवाड़े को रोकने का हरसंभव प्रयास कर रहा है, परंतु इस पर पूरी रोक तभी संभव है, जब जनता जागरूक हो और किसी भी असामाजिक तत्व घटनाएं दिए गए किसी प्रकार के लालच या बहकावे में नहीं आए. रेल प्रशासन इस संबंध में पुनः एक बार सर्वसामान्य जनता एवं संभावित अभ्यर्थियों एवं अभिभावकों को सूचित करता है कि

1. रेलवे में भर्तियाँ केवल 'रेलवे भर्ती बोर्ड' (आरआरबी) अथवा जोनल रेलों के 'रेलवे भर्ती सेल' (आरआरसी) द्वारा आयोजित परीक्षाओं के माध्यम से ही की जाती हैं.
2. रेलवे में कभी भी और किसी भी व्यक्ति विशेष के माध्यम से भर्तियाँ नहीं की जाती हैं. यदि ऐसा दावा कोई करता है, तो वह न सिर्फ फर्जी है, बल्कि इस प्रकार से नौकरी मिलना असंभव भी है.
3. रेलवे में भर्तियों की सूचना रेलवे की वेबसाइटों, यथा [www.rrgkp.gov.in](http://www.rrgkp.gov.in) एवं [www.ner.nerail.gov.in](http://www.ner.nerail.gov.in) तथा प्रमुख समाचार-पत्रों जैसे- 'रोजगार समाचार' में प्रकाशित की जाती हैं.
4. रेलवे में परीक्षा के बाद मेडिकल जांच केवल रेलवे अस्पतालों में ही की जाती है.
5. रेलवे में भर्ती एवं मेडिकल जांच की प्रक्रिया पूर्णतया पारदर्शी है और इसकी मॉनिटरिंग कई स्तरों की जाती है.

अतः यदि कोई व्यक्ति किसी अभ्यर्थी से नौकरी हेतु मेडिकल जांच के नाम पर पैसा मांगता है, तो यह समझ लेना चाहिए कि वह पूर्णतया फर्जी है, और निश्चित रूप से वह अभ्यर्थी को ठगने एवं आर्थिक नुकसान पहुंचाने की नीयत रखता है. ऐसे असामाजिक तत्वों की सूचना फौरन अपने निकटतम पुलिस स्टेशन और सतर्कता हेल्प लाइन नंबर 0551-155210 पर देनी चाहिए.

## कोहरे के दौरान गाड़ियों की गति एवं समय-पालन का विशेष ध्यान रखा जाए



विभाग प्रमुखों के साथ कोहरे के दौरान संरक्षा मुद्दों पर बैठक के बाद पत्रकारों को संबोधित करते हुए पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र. इस अवसर पर उनके साथ मंच पर पूर्वोत्तर रेलवे के सभी विभाग प्रमुख उपस्थित हैं.

■ सर्दियों के मौसम में कोहरे से निपटने और परिचालनात्मक कठिनाईयों को दूर करने की पूरी तैयारी

**गोरखपुर ब्यूरो :** पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने सर्दी के मौसम में कोहरे के कारण पैदा होने वाली परिचालनात्मक कठिनाईयों एवं संरक्षा के विभिन्न पहलुओं पर सभी विभाग प्रमुखों एवं तीनों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से 9 नवंबर को जीएम कॉन्फ्रेंस हाल, गोरखपुर में समीक्षा बैठक की. इस अवसर पर वरिष्ठ उपमहाप्रबंधक पी. एन. राय, मुख्य संरक्षा अधिकारी एन. के. अम्बिकेश, मुख्य यांत्रिक अभियंता अनिल शर्मा, प्रमुख मुख्य अभियंता ओ. पी. अग्रवाल, मुख्य परिचालन प्रबंधक श्रीमती अर्चना जोशी, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक ए. पी. सिंह, मुख्य विद्युत अभियंता आर. के. गुप्ता, भंडार निर्यंत्रक एस. पी. वर्मा, मुख्य संकेत एवं दूरसंचार अभियंता श्रीधर पांडेय, महाप्रबंधक के सचिव अमित सिंह, उपमहाप्रबंधक/सामान्य श्रीमती ज्योति भास्कर कैरो उपस्थित थे.

महाप्रबंधक ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से मंडल रेल प्रबंधकों को सम्बोधित करते हुए कहा कि शुरू हो रहे सर्दियों के मौसम में कोहरे के कारण उत्पन्न परिचालनात्मक कठिनाईयों को दूर करने हेतु पहले से तैयारी कर ली जाए. उन्होंने

कहा कि कोहरे के मौसम में संरक्षा पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है. महाप्रबंधक ने निर्देश दिया कि लोको पायलट, सहायक लोको पायलट, गार्ड आदि संरक्षा स्टाफ की नियमित काउंसिलिंग कर उन्हें संरक्षा के विभिन्न उपायों की अद्यतन जानकारी दी जाए.

इसी प्रकार उन्होंने समाचारों पर तैनात गेटमैनों को भी संरक्षा नियमों की जानकारी दिए जाने और नियमित जांच करने को कहा. उन्होंने कहा कि ड्राइवर, गार्ड समुचित रूप से सिगनल एक्सचेंज करें. सभी लोको पायलट एवं गार्डों को वाकी-टाकी उपलब्धता सुनिश्चित की जाए. महाप्रबंधक ने सिगनल विजिबिलिटी बनाए रखने के लिए किए गए कार्यों को भी समीक्षा की और घने कोहरे में पटरियों के प्रयोग से गाड़ी चलाने तथा संरक्षा उपकरणों की उपलब्धता पर जोर दिया. उन्होंने विभिन्न रेल खंडों के ट्रैक एवं प्लॉट्स की नियमित पेट्रोलिंग करने के निर्देश दिए. महाप्रबंधक श्री मिश्र ने कोहरे के दौरान गाड़ियों के गति नियंत्रण एवं समय-पालन के विभिन्न पहलुओं पर मदवार विचार-विमर्श किया और तदनुसार दिशा-निर्देश दिया. बैठक में उपस्थित सभी विभाग प्रमुखों ने अपने-अपने विभाग से जुड़ी संरक्षा मुद्दों पर चर्चा की तथा कोहरे के दौरान सुरक्षित-संरक्षित गाड़ी चलाने हेतु किए गए कार्यों पर चर्चा की. मुख्य संरक्षा अधिकारी एन. के. अम्बिकेश ने संरक्षा से जुड़े विभिन्न पहलुओं पर विस्तार से प्रकाश डाला.

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. जिला- ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

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

कानूनी सलाहकार

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

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