

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 327

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 31 दिसंबर 2015

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

‘क्या वास्तव में रेल हड़ताल होगी?’

- रेलकर्मियों के हित में सतत संघर्ष के बावजूद रेल संगठनों को अपेक्षानुरूप सफलता नहीं मिली
- रेल संगठनों का रेलवे की प्रगति और कर्मचारियों के हित बनाए रखने में अहम योगदान रहा है
- तथापि, तेजी से हो रहे रेलवे के निजीकरण और निगमीकरण को नहीं रोक पाए हैं रेल संगठन
- चुनाव की ‘राज-नीति’ ने रेल प्रबंधन की साझेदारी में संगठनों की भूमिका को अप्रासंगिक बना दिया



सा तवें वेतन आयोग की रिपोर्ट और उसकी सिफारिशों से रेलवे के कर्मचारी संगठन काफी खिन्न हैं और लगभग ठगा हुआ महसूस कर रहे हैं। उन्होंने एक बार फिर रेल हड़ताल के लिए तैयार रहने हेतु रेलकर्मियों का आह्वान किया है और सरकार को चेतावनी दी है कि यदि वेतन आयोग की सिफारिशों में समुचित संशोधन नहीं किया गया, तो वह

आने वाले नए साल में किसी भी समय सार्वजनिक हड़ताल पर जा सकते हैं। हालांकि सरकार पर उनकी इस चेतावनी का कोई उचित प्रभाव पड़ा है, ऐसा लगता नहीं है, मगर रेलकर्मियों के बीच एक बार फिर इन संगठनों की कड़ी आलोचना शुरू हो गई है। इससे पहले रेलकर्मियों का मोह तब भंग हुआ था, जब इन संगठनों ने सरकार द्वारा सातवें वेतन आयोग का

कार्यकाल 31 दिसंबर तक चार महीने बढ़ा दिए जाने के बाद अपनी 23 नवंबर की प्रस्तावित रेल हड़ताल को उचित समय के लिए टाल दिया था। रेलवे के कर्मचारी संगठनों का रेलकर्मियों के हित में सतत संघर्ष जारी रखना, फिर भी इसमें उन्हें अपेक्षानुरूप सफलता न मिलना और इसके चलते रेलकर्मियों का इन संगठनों पर अविश्वास

बढ़ते जाना, तमाम छोटे-छोटे दलों (कैडर संगठनों) की दलदल पैदा होकर मकड़जाल बुन जाना, ऐसे में रेलकर्मियों के मन में यह सवाल उठ रहे हैं कि ‘क्या वास्तव में रेल हड़ताल होगी? यदि होगी, तो क्या उसमें उनके कैडर के मुद्दे हल होंगे? ऐसा तो नहीं कि वह हड़ताल करें और मलाई दूसरों की थाली में चली जाए? जैसे छठे वेतन आयोग में वह धरने, मोर्चे, शेष पेज 7 पर...

ईंधन समायोजक घटक के मामले में

रेल प्रशासन द्वारा की जा रही है यात्रियों के साथ चीटिंग

- रेल प्रशासन की बेईमानी और बदनीयती का स्पष्ट प्रमाण है रेल किराए-भाड़े की समीक्षा न करना
- इस अत्यंत गंभीर और करोड़ों रेल यात्रियों एवं मालवाहकों के साथ करीब दो साल से रेलवे द्वारा की जा रही चीटिंग वाले मुद्दे पर जवाब देने से बच रहे हैं बीमार यात्री को दवाईयां, भूखे यात्री को खाना, भूखे बच्चे को दूध पहुंचाकर मुफ्त की वाहवाही लूटने वाले रेलमंत्री सुरेश प्रभु



ए क तरफ केंद्र सरकार देश के लोगों को बुलेट ट्रेन के सपने दिखा रही है, तो दूसरी तरफ रेल प्रशासन अपने उपभोक्ताओं के साथ खुलेआम व्यावसायिक बेईमानी कर रहा है। सुरेश प्रभु को रेलमंत्री बनाए जाने से लोगों को रेलवे नेटवर्क में सुधार की उम्मीद जगी थी, परंतु रेल प्रशासन का रवेया टिकट रिफंड, टिकट शेष पेज 6 पर...

फुल-टाइम मेंबर ट्रैफिक की नियुक्ति से ट्रैफिक सर्विस के हालात सुधरने की उम्मीद

- काबिल अधिकारियों को साइड लाइन से निकालकर परिणामदाई पदों पर लगाए जाने की संभावना

सुरेश त्रिपाठी

मो हम्मद जमशेद ने रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) में मेंबर ट्रैफिक का अपना नया पदभार 14 दिसंबर को संभाल लिया है। उन्हें 21 अक्टूबर को पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे का महाप्रबंधक बनाया गया था। उन्होंने तत्काल प्रभाव से अपना कार्यभार संभाल लिया है। उससे पहले वह रेलवे बोर्ड में ही एडिशनल मेंबर/सीएंडआईएस के पद पर कार्यरत थे। श्री



मोहम्मद जमशेद, मेंबर ट्रैफिक, रेलवे बोर्ड

जमशेद को मुख्य परिचालन प्रबंधक, मुख्य सतर्कता अधिकारी, मुख्य संरक्षा अधिकारी, मंडल रेल प्रबंधक और रेलवे बोर्ड में कार्यकारी निदेशक आदि विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर काम करने का गहन अनुभव प्राप्त है।

रेलमंत्री द्वारा गठित ट्रैफिक आप्टिमाइजेशन कमेटी के अध्यक्ष के रूप में श्री जमशेद ने भारतीय रेल के यातायात नियमों और किराया दरों पर अपनी महत्वपूर्ण रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को सौंपी थी। इसके अलावा वह भारतीय रेल के आईटी विजन के विकास हेतु गठित एडवाइजरी काउंसिल के सदस्य भारतीय रेल माल एवं यात्री तक पहुंच की पहल कमेटी के समन्वयक रहे हैं। रेलमंत्री द्वारा यात्रियों की सुविधा हेतु जारी किए गए पेरलेस मोबाइल टिकटिंग सिस्टम को विकसित करने में श्री जमशेद की प्रमुख भूमिका रही है। इसके अलावा ‘सार्क’ देशों द्वारा क्षेत्रीय संपर्क पहल के लिए अपनाई गई ‘सार्क’ रीजनल मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट स्टडी श्री जमशेद ने लिखी है। एचईसी, पेरिस एवं जीएएम इंस्टिट्यूट, शिकागो से प्रशिक्षण प्राप्त श्री जमशेद ने शेष पेज 6 पर...

उमरे : ई-टेंडरिंग एवं स्क्रेप निस्तारण में शत-प्रतिशत ई-नीलामी पर अमल



इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 11 दिसंबर को भंडार विभाग द्वारा पेपर रहित सार्वजनिक क्रय पर एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस कार्यशाला की अध्यक्षता महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना ने की। इस अवसर पर अपने संबोधन में महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने कहा कि सार्वजनिक खरीद पर भारत सरकार सूचना और संचार प्रौद्योगिकी पर आधारित सुशासन को सर्वोच्च प्राथमिकता दे रही है। इस विषय पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने भी चालू वित्तवर्ष 2015-16 के रेल बजट भाषण में पेपर रहित तरीके से टेंडरों की निर्णय प्रक्रिया पर प्रतिबद्धता जताई थी। उन्होंने सराहना करते हुए कहा कि भारतीय रेल ने सामग्री क्रय में शत-प्रतिशत ई-टेंडरिंग एवं स्क्रेप निस्तारण में भी शत-प्रतिशत ई-नीलामी प्रक्रिया को अपनाने में सफलता प्राप्त की है।

उ.म.रे. भंडार विभाग द्वारा पेपर रहित सार्वजनिक क्रय पर एक कार्यशाला का आयोजन

इस अवसर पर भंडार निंत्रक बकरीदान ने ई-टेंडरिंग एवं सामग्री क्रय में पेपर रहित कार्य-प्रणाली की महत्ता पर प्रकाश डालते हुए कहा कि रेलवे बोर्ड ने 1 जनवरी 2016 से सभी निम्न मूल्य के टेंडरों को, जो सीधे निर्णय किए जाते हैं, एवं 1

अप्रैल 2016 से सभी उच्च मूल्य के टेंडरों को, जो निविदा समिति के माध्यम से निर्णय किए जाते हैं, पर निर्णय लेने की प्रक्रिया को ऑनलाइन करने के निर्देश जारी किए हैं। उन-होंने यह भी बताया कि उत्तर मध्य रेलवे ने सभी प्रकार की सामग्रियों के क्रय के लिए ई-टेंडर की प्रक्रिया अपनाई हुई है। वर्तमान में सभी टेंडर ऑनलाइन जारी किए जा रहे हैं और उन पर ऑफर ऑनलाइन ही सारणीबद्ध करके लिए जाते हैं। टेंडर खुलने के पश्चात सभी प्रकार के कार्य जैसे तकनीकी मूल्यंकन, क्रय निर्णय एवं कार्यादेशों का जारी करना ऑफलाइन ही किया जाता है।

इस अवसर पर मुख्य प्रबंधक (क्रिस), नई दिल ली मनोज कुमार गुप्ता ने तकनीकी सत्र में ई-टेंडरिंग के माध्यम से प्राप्त निविदाओं पर ऑनलाइन एवं पेपर रहित कार्य-प्रणाली को विस्तार से समझाया। इस मौके पर उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय के सभी विभाग प्रमुख एवं वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे। कार्यशाला का संचालन उपमुख्य सामग्री प्रबंधक (प्रणाली) आशीष कुमार अग्रवाल ने किया।

रेलवे ट्रैक की पेट्रोलिंग में लापरवाही बर्दाश्त नहीं की जाएगी - अरुण सक्सेना

■ उत्तर मध्य रेलवे के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर्स एवं अतिरिक्त मंडल इकाईयों की बैठक संपन्न



इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 12 दिसंबर को वरिष्ठ मंडल इंजीनियर्स एवं अतिरिक्त मंडल इकाईयों की बैठक का आयोजन किया गया। बैठक की अध्यक्षता महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना ने की। इस अवसर पर महाप्रबंधक ने कहा कि 'शून्य दुर्घटना मिशन' भारतीय रेल का महत्वपूर्ण मिशन है, यदि हम तत्परता से कार्य करें, तो इस मिशन को प्राप्त करने में अवश्य ही सफल होंगे। उन्होंने यह भी कहा कि कोहरे के इस मौसम में की जा रही रेलवे ट्रैकों की सघन पेट्रोलिंग में किसी भी प्रकार की लापरवाही बर्दाश्त नहीं की जाएगी। इस अवसर पर महाप्रबंधक ने उच्चतम गुणवत्ता के निर्माण कार्यों की गुणवत्ता पर जोर देते हुए कहा कि किसी भी कार्य की गुणवत्ता ऐसी होनी चाहिए कि लोग हम पर गर्व करें। कर्मचारी सुविधा का कार्य इस तरीके से किया जाए कि समस्त कर्मचारी इंजीनियरिंग विभाग के कार्य से संतुष्ट रहें। रेलवे कालोनियों/आवसों का बेहतर रख-रखाव, रेलवे

परिसर में शुद्ध पेयजल की आपूर्ति, नालियों का रखरखाव, सड़कों की मरम्मत, पाकों का विकास, साफ-सफाई इत्यादि कार्यों पर विशेष ध्यान देने के निर्देश दिए। उन्होंने यादों के रखरखाव, मानव सहित समपारों पर ऑटोमैटिक बैनर फ्लैग का प्रबंध, परिसरमत्तियों में सुधार, ट्रेनों के परिचालन में सुधार, रेलवे भूमि के डिजिटाइजेशन, विंटर प्रिकेशन, ट्रैक मशीनों द्वारा की जाने वाली टैमिंग की गुणवत्ता, रेलवे स्टेशनों पर निर्धारित न्यूनतम यात्री सुविधाएं, यूएसएफडी टैस्टिंग इत्यादि महत्वपूर्ण कार्यों पर विशेष ध्यान का निर्देश दिया।

इस अवसर पर प्रमुख मुख्य इंजीनियर (पीसीई) सतीश कुमार ने मंडलों से आए अधिकारियों को संबोधित करते हुए संरक्षा के प्रति विशेष रूप से जागरूक रहने को कहा। उन्होंने कहा कि संरक्षा से संबंधित स्टॉफ ट्रेकमैन, गेटमैन, कोमैन इत्यादि के रिक्त पदों को भरने से संबंधित प्रक्रिया को जल्दी पूरा किया जाए। पीसीई सतीश कुमार ने कहा कि उत्तर मध्य रेलवे के ज्यादातर रूट 'ए' रूट हैं, जिन पर राजधानी, शताब्दी, दूरतों, सम्पर्क क्रांति, गरीब रथ जैसे उच्च गति की ट्रेनें चलती हैं, सीआरओ लोकेशन पर विशेष रूप से

ध्यान रखें जैसे बाउंड्री बॉल/फेंसिंग का निर्माण, बबूल इत्यादि वृक्षों का रोपण करवाएं, ट्रेसपासिंग लोकेशन को भी पूरी तरह बंद करने की आवश्यकता है। अपने कर्मचारियों को एवं स्वयं जब आप निरीक्षण पर जाएं तो ट्रेसपासर को ट्रेसपासिंग न करने की सलाह दें, लेवल क्रॉसिंग पर कार्यरत गेटमैनों को सदैव परामर्श देते रहें कि जब ट्रेन उनके गेट से गुजरे तो उसकी हर बात पर ध्यान रखें।

उन्होंने कहा कि जो गेटमैन अच्छा काम करते हैं, उन्हें समय-समय पर पुरस्कृत किया जाना चाहिए। उन्होंने इस वर्ष कालपी, रूरा, खजुराहो, मानिकपुर, ग्वालियर एवं डबारा स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के कार्य को समय से पूरा करने का निर्देश देते हुए यह भी कहा कि अगले वर्ष फ्रूट्फुल विध्यांचल, हाथरस और डबारा स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। इस अवसर पर प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार ने वर्ष 2015-16 में मंडलों के निर्धारित कार्यों की समीक्षा की और इसे समय से पूरा करने के निर्देश दिए। इस मौके पर इंजीनियरिंग विभाग के सभी वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ का 35वां वार्षिक अधिवेशन संपन्न



पुणे : सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) का 35वां वार्षिक अधिवेशन पुणे में 12 दिसंबर को संपन्न हुआ। इस अवसर पर एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राधवराय, सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. आर. पी. भटनागर, महामंत्री प्रवीण बाजपेई, कोषाध्यक्ष रामगोपाल और डब्ल्यूआरईयू के महामंत्री जे.जी. माहुरकर प्रमुख रूप से उपस्थित थे। इस मौके पर सीआरएमएस की नई जोनल कार्यकारिणी का भी चयन किया गया। नव-निर्वाचित कार्यकारिणी में अध्यक्ष- डॉ. आर. पी. भटनागर, कोषाध्यक्ष- आर.एन. चांदुरकर, उपाध्यक्ष- श्रीमती डी. पी. नायडू, वी. एस. सोलंकी, विजय नायर, अनिल महेंद्र, अमित भटनागर, महामंत्री- प्रवीण बाजपेई, संयुक्त महामंत्री- ए. के. चंगरानी, कोषाध्यक्ष- रामगोपाल निम्बालकर, मुख्यालय सचिव- एस. ए. सिद्धीकी, एस. के. दुबे, ए. के. दुबे, सहायक महामंत्री- सुनील बेंडाले, जोए डिस्कुआ, एस.के. बोस को पदाधिकारी बनाया गया है।

जे. जी. माहुरकर और गुमान सिंह ने की सभी कैडर के कर्मचारियों से 'मन की बात'

नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के अध्यक्ष गुमान सिंह और उपाध्यक्ष एवं वेस्टर्न रेलवे मजदूर संघ (डब्ल्यूआरएमएस) के महामंत्री जे. जी. माहुरकर ने 12 दिसंबर को डब्ल्यूआरएमएस कार्यालय, मुंबई सेंट्रल में सातवें वेतन आयोग की सभी कैटेगोरियों की विसंगतियों के बारे में पश्चिम रेलवे के सभी कैडर के कर्मचारियों से 'आमने-सामने चर्चा'



और 'मन की बात' की। इस मौके पर डब्ल्यूआरएमएस मुंबई मंडल सचिव अजय सिंह सहित सभी पदाधिकारी एवं बड़ी संख्या में कर्मचारी भी उपस्थित थे।

रेलवे द्वारा यात्री से की जा रही है चौतरफा लूट

संपादक महोदय,
मैं सम्मानित 'रेलवे समाचार' के माध्यम से रेलमंत्री का ध्यान आकर्षित हुए यह कहना चाहता हूँ कि पहले रेलवे में जो भी पॉलिसी मैटर में बदलाव होता था, वह आम बजट के समय जारी किया जाता था। पर आजकल तो किसी भी समय रेलवे के कानून में बदलाव किया जा रहा है। हर नया रेलमंत्री जनता को प्रयोगशाला समझ लेता है और नए-नए कानून लागू कर अपनी प्रयोगशाला जारी रखता है। रेलमंत्री सुरेश प्रभु की माया से हाल ही में रेल मंत्रालय से एक और तुगलकी फरमान जारी हुआ है कि 1 अप्रैल से 5 से 12 साल के बच्चे का पूरा टिकट लगेगा। मैं रेल अधिकारियों को बताना चाहूँगा कि इसके पहले भी केवल टिकट ही आधा लगता था, स्लीपर चार्ज तो पूरा ही वसूला जाता था। अब यदि बच्चे के टिकट के साथ स्लीपर नहीं होगा, तो वह बड़ेगा, सोयेगा कहीं? रेलवे शायद तर्क देगा कि अपने अभिभावकों के साथ, रेलवे की एक बर्थ पर तीन यात्री तो बड़ी मुश्किल से बैठते हैं, तो चार कहीं सामाएंगे?

रेलवे में रोज जारी हो रहे हैं तुगलकी फरमान
एक यात्री तो बर्थ पर ढंग से सो नहीं सकता, फिर डेढ़ कहीं से सामाएंगे? यदि कोई बच्चा अकेला यात्रा कर रहा है, तो उसकी जगह कहीं होगी? रेलवे पैसा कमाने के नए-नए तरीके तो खोज लेता है, पर उसमें मानवता के पहलू को नहीं देखता है। अभी हाल ही में रेल टिकट रद्द करना काफी महंगा कर दिया गया, रेलवे मंत्रालय ने टिकट कैंसल करने के लिए नए नियम-कानून लागू किया है, जिसके अनुसार रेलवे ने सभी श्रेणी में कैंसिलेशन फीस दोगुनी कर दी है। अब ट्रेन खुलने के बाद टिकट रिफंड नहीं होगा और न ही इसकी राशि यात्री को वापस मिलेगी। यात्रा के चार घंटा पहले ही टिकट रिफंड कराना पड़ेगा।

आरएसी एवं वेटिंग टिकट का पैसा ट्रेन खुलने के समय से आधा घंटा पहले तक वापस किया जा सकता है। इस समय के अंदर यदि यात्री टिकट रद्द करा लेता है, तो उसका कुछ रुपया रिफंड हो जाएगा, लेकिन इस समय के बाद यदि टिकट रद्द कराया गया, तो उसका पैसा वापस नहीं मिलेगा। वहीं दूसरी तरफ 48 घंटा पहले टिकट रद्द करवाने के नियम में भी बदलाव किया गया है। एसी प्रथम में 240 रु., एसी टूट में 200 रु., एसी थ्री में 180 रु., स्लीपर में 120 रु., सफेद क्लास में 60 रु. टिकट रद्द कराने के एवज में रेलवे कोटेगी। जबकि ट्रेन खुलने के 12 घंटा पहले टिकट रिफंड करवाने वाले से ऊपर दी गई राशि के अतिरिक्त और 25 प्रतिशत राशि काटी जाएगी। रेलवे द्वारा यात्री से की जा रही है चौतरफा लूट है।

-अशोक भाटिया, महामंत्री, वरुई रोड यात्री संघ, वसंत नगरी, वसई (पूर्व)-401208, जिला-पालघर, महाराष्ट्र

आईपीएस के डर से केंद्र और राज्य सरकारें संविधान की अवहेलना कर रही हैं-यू.एस.झा

■ एआईआरपीएफ की सीईसी बैठक और उत्तर मध्य रेलवे की सर्वसाधारण सभा संपन्न



इलाहाबाद : अखिल भारतीय रेलवे सुरक्षा बल संगठन (एआईआरपीएफ) की केंद्रीय कार्यकारिणी समिति (सीईसी) की बैठक और उत्तर मध्य रेलवे की सर्वसाधारण सभा (एजीएम) का आयोजन 5-6 दिसंबर को त्रिवेणी संगम और प्रयाग की पवित्र भूमि पर आरपीएफ लाइन, ललित नगर, इलाहाबाद में किया गया। एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा के प्रस्ताव पर सर्वसम्मति से बैठक में उपस्थित सीईसी के सभी सदस्यों ने डीजी/आरपीएफ के आरपीएफ एवं आरपीएफ कर्मी विरोधी नीतियों के विरोध में चौबीस घंटे का सामूहिक उपवास रखकर प्रशासन को एक चेतावनी दी है कि यदि लोकतांत्रिक तरीके से गठित एआईआरपीएफ को प्रशासनिक अधिकारी अनदेखा करेंगे तथा बल एवं बल सदस्यों विरोधी नीतियों को शीघ्र बंद नहीं करेंगे, तो उनका देशव्यापी विरोध किया जायेगा।

इस अवसर पर इलाहाबाद के सांघद श्यामाचरण गुप्ता, फूलपुर के सांसद केशव प्रसाद मौर्या, कौशांबी के सांसद विनोद सोनकर के साथ मंच पर एआईआरपीएफ के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा, कार्यकारी अध्यक्ष धर्मवीर सिंह, कोषाध्यक्ष बी. एल. विश्वाकर्ष, सर्वोच्च मंत्री राजेश मिश्रा सहित जौनों से पूर्वोत्तर रेलवे के विजय तिवारी, उ.म.रे. के ओमप्रकाश, मं.रे. के पी.के. सिंह, पं.रे. के भागवत शर्मा, द.पू.रे. के प्रमोद कुमार, पू.रे. के गौतम मुखर्जी, उ.पं.रे. के कंकलाल विश्वाकर्ष, पू.सी.रे. के बिमल दास, द.पू.मं.रे. के एम.एल.यादव सहित सभी सीईसी सदस्य और उ.मं.रे. के बल सदस्य बड़ी संख्या में उपस्थित थे। इस मौके पर एस. के. शुक्ला सहित कई सेवानिवृत्त बल सदस्य भी उपस्थित थे।

इस अवसर पर एआईआरपीएफ राष्ट्रीय महामंत्री श्री झा ने उपस्थित सांसदों को बताया कि रेलवे सुरक्षा बल का कार्य एवं दायित्व रेल संपत्ति और रेलवे में प्रतिदिन यात्रा करने वाले करीब तीन करोड़ रेल यात्रियों तथा उनके सामान की सुरक्षा करना है। इसका उल्लेख आरपीएफ एक्ट की धारा 11 में किया गया है। उन्होंने

कहा कि आरपीएफ का यह कार्य अत्यंत गंभीर और दायित्वपूर्ण है। इसके लिए पूरी भारतीय रेल में करीब 75 हजार बलकर्मी तैनात हैं। जिन्हें काफी कठिनाइयों के साथ विपरीत स्थितियों में अपने दायित्व का निर्वाह करना पड़ रहा है। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल को भारतीय संविधान में केंद्रीय सूची के अंतर्गत रखा गया है और रेल से ढोए जाने वाले माल एवं यात्री भी केंद्रीय सूची के विषय हैं। संविधान की एंटी-93 के अंतर्गत इस केंद्रीय विषय की सूची के विरुद्ध जो अपराध होते हैं, उनको भी केंद्रीय सूची का विषय बनाया गया है।

श्री झा ने बताया कि इसका अर्थ यह है कि केंद्रीय सूची के विषय भारतीय रेल और भारतीय रेल से ढोए जाने वाले यात्री एवं माल तथा उनके समान आदि के विरुद्ध जो अपराध होगा, ऐसे सभी अपराधों को केंद्र को न सिर्फ डील करना है, बल्कि उनको भरपाई भी केंद्र सरकार को ही करना है। ऐसा प्रावधान इसलिए भी किया गया है, क्योंकि भारतीय रेल भी विश्व के अन्य देशों की तरह ही यात्री और माल को उसके गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाने के लिए कानूनन उत्तरदायी है। यह प्रावधान रेलवे एक्ट और कैरियर्स एक्ट की धारा 365 में भी है। कंट्रिक्ट एक्ट 1872 में तथा रेलवे एक्ट 1890 में भी यही प्रावधान किया गया है। यदि रेलवे यात्री एवं बुकशुदा माल को सुरक्षित उनके गंतव्य तक नहीं पहुंचा पाती है, तो अपराध या प्रशासनिक लापरवाही के कारण यात्री और बुकशुदा

माल/समान को जो क्षति पहुंचेगी, उसकी भरपाई करने का उत्तरदायित्व रेलवे का है।

उन्होंने कहा कि भारत सहित विश्व के किसी भी देश की रेल में राज्य सरकारों को यह उत्तरदायित्व नहीं दिया गया है। इसीलिए विश्व की किसी भी देश में राज्य सरकार की पुलिस को रेल की सुरक्षा में तैनात नहीं किया गया है, क्योंकि जिसको उत्तरदायी नहीं बनाएंगे, वह जिम्मेदारी का निर्वहन नहीं कर सकता है। उन्होंने कहा कि आईपीएस के डर से केंद्र और राज्यों की सरकारें संविधान की अवहेलना कर रही हैं। उन्होंने यह भी स्पष्ट किया कई यह बहुत साफ तौर पर प्रमाणित है, इसमें किसी प्रकार की कोई लागू-लपेट की गुंजाइश नहीं है। क्योंकि इस देश को आजाद हुए लगभग 68 साल बीत चुके हैं, तथापि हम आज भी घुटने के बल चल रहे हैं। उन्होंने कहा कि 1200 साल तक यह देश गुलाम रहा, क्या वही संताप आज भी झेलने के लिए हम बाध्य हैं? आखिर क्या कारण है कि हम जापान, इस्त्राएल और चीन की तरह प्रगति नहीं कर पा रहे हैं? जबकि भारत आज भी रंग रहा है और ऐसा महसूस होता है कि हम आज भी गुलामी से उबर नहीं पाए हैं। उन्होंने बहुत स्पष्ट शब्दों में कहा कि आखिर क्या कारण है कि मुट्ठी भर चोरों की एक जमात से पूरा देश इतना डरता है? उन्होंने कहा कि उनका व्यक्तिगत अनुभव है कि बड़े-बड़े अधिकारी चौर्य-वृत्ति में लिप्त हैं, तथापि इस देश के तमाम बड़े राजनेता उनसे

डरते हैं, क्योंकि सत्ता और पॉवर में आने के बाद उनसे न चाहते हुए भी जो गलत कार्य हो जाते हैं, या इन बड़े अधिकारियों द्वारा सुख-सुविधा के तहत उनसे करवाए जाते हैं, उसके चलते इस देश के लगभग सभी राजनेता इस अफसर बिरादरी से हमेशा डरे हुए रहते हैं।

श्री झा के इस स्पष्ट कथन के बाद तीनों सांसदों ने अपने वक्तव्य में कहा कि उन्हें इस संवैधानिक स्थिति का कतई भान नहीं था। उन्होंने इस मुद्दे को संसद में उठाने के साथ ही एआईआरपीएफ को पीएनएम सहित प्राप्त सभी संवैधानिक अधिकार बहाल कराने का आश्वासन भी दिया। उन्होंने यह भी कहा कि उन्हें इस बात का सख्त अफसोस है कि बल सदस्यों को उनके क्षेत्र में आकर उपवास करना पड़ा। वह इन सभी मुद्दों को प्रधानमंत्री और रेलमंत्री के समक्ष अवश्य उठाएंगे। इस दरम्यान जौनों के सभी पदाधिकारियों और सीईसी सदस्यों ने श्री झा और श्री रेड्डी के साथ पूरी एकजुटता दर्शाते हुए उनके नेतृत्व में प्रत्येक कार्यवाई के लिए तत्पर रहने की तैयारी दिखाई। सभी वक्ताओं ने डीजी/आरपीएफ के गैर-कानूनी आदेशों के प्रति सभी बल सदस्यों में भारी आक्रोश फैले होने की बात भी कही। इस मौके पर ओमप्रकाश के नेतृत्व में उ.मं.रे. की नई जोनल कार्यकारिणी का भी गठन किया गया। सभी नए पदाधिकारियों ने अपने दायित्व के प्रति प्रतिबद्ध रहने की शपथ ली।

एआईआरपीएफ का 23वां महाअधिवेशन 7 से 9 जनवरी को मुंबई में

एआईआरपीएफ का तीन दिवसीय 23वां महाअधिवेशन और वार्षिक सर्वसाधारण सभा 7,8,9 जनवरी को पश्चिम रेलवे के महालक्ष्मी आरपीएफ ग्राउंड में आयोजित किया जाने वाला है। अधिवेशन का उद्घाटन रेलमंत्री सुरेश प्रभु करेंगे और इस मौके पर मुंबई के सभी सांसदों को आमंत्रित किया जा रहा है। यह जानकारी एआईआरपीएफ के महामंत्री यू. एस. झा एवं अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी ने दी है। अधिवेशन की सुचारु व्यवस्था की जिम्मेदारी पश्चिम एवं मध्य रेलवे दोनों को सौंपी गई है।

दिल्ली : नार्दन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स एसोसिएशन (एनआरपीओ) की 11 दिसंबर को हुई सर्वसाधारण सभा (एजीएम) में करण एन नई कार्यकारिणी के चुनाव में उत्तर रेलवे निर्माण संगठन में डिप्टी सीईसी/सर्वे के पद पर कार्यरत वाई. एस. चौधरी को एनआरपीओ का नया जोनल जनरल सेक्रेटरी चुना गया। प्राप्त जानकारी के अनुसार चुनाव परिणाम घोषित होने से पहले ही श्री चौधरी की जीत पक्की जानकर 'चालबाज' भाग गया। यह चालबाज इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) का तथाकथित एडवाइजर है। एनआरपीओ की यह एजीएम मुख्यालय, निर्माण संगठन और दिल्ली मंडल के डेलिगेट्स तथा पूर्व कार्यकारिणी सदस्यों ने ही संपन्न कर ली। बाकी चार मंडलों के सदस्यों को या तो बुलाया नहीं गया, अथवा उन तक समय से सूचना नहीं पहुंची।

प्राप्त जानकारी के अनुसार चुनाव अधिकारी और एनआरपीओ के पूर्व अध्यक्ष रह चुके श्री गोपी राम ने श्री चौधरी को एक वोट से विजयी घोषित किया। पता चला है कि चालबाज की सेंटिंग के चलते कुल 58 डेलिगेट्स के बजाय सिर्फ 25 डेलिगेट्स ही इस एजीएम में उपस्थित थे।

वाई.एस. चौधरी बने एनआरपीओ के जोनल जनरल सेक्रेटरी

जिनमें से दो के मत इसलिए अवैध हो गए, क्योंकि उन्होंने दोनों कैंडिडेट्स (वाई. एस. चौधरी एवं वाई. पी. मित्तल) के नाम पर मुहर लगाई थी। यह कितनी बड़ी विडम्बना है कि अफसर बनने और कई-कई लोकसभा एवं विधानसभा चुनावों में मतदान करने के बाद भी इन दो अधिकारियों को न तो अपने मत का मूल्य मालूम है और न ही यह मालूम रहा कि दोनों कैंडिडेट्स पर मुहर लगाने से उनके मत की कोई कीमत नहीं रह जाएगी। अथवा इन दोनों अधिकारियों ने जानबूझकर दोनों उम्मीदवारों के साथ गद्दारी की है? पता चला है कि चालबाज की चालबाजी के तहत ही उत्तर रेलवे के चार मंडलों के डेलिगेट्स इस एजीएम में उपस्थित नहीं थे।

बहरहाल, कुल 23 वैध मतों में से 12 मत श्री चौधरी को और 11 मत श्री मित्तल को मिले। इसके अलावा अब तक चालबाज की मेहरबानी से एनआरपीओ के 'खडाऊं अध्यक्ष' रहे आर. बी. प्रसाद को सेवानिवृत्ति के मात्र पांच महीने बाकी रहने के बाद भी 'खडाऊं अध्यक्ष' बनाए रखा गया है। जबकि कार्यकारिणी के लिए



निर्धारित कार्यकाल (दो या तीन वर्ष) से यदि किसी अधिकारी का कार्यकाल कम है अथवा एक साल से कम सेवाकाल बचा है, तो वह नैतिक रूप से चुनाव लड़ने का पात्र नहीं हो सकता है। उल्लेखनीय है कि श्री प्रसाद को आज तक किसी मंच पर अथवा किसी भी बैठक में किसी भी प्रकार का वक्तव्य देते हुए किसी भी प्रमोटी अधिकारी ने नहीं सुना है। तथापि वह एनआरपीओ के अध्यक्ष बने, यही उनकी अब तक की कुल उपलब्धि कही जा सकती है। लोकतांत्रिक व्यवस्था की यही सबसे बड़ी खासियत है कि इसके तहत मूक-बधिर, गूरे-बहरे और चाण-भाटों को पदस्थापित करके 'चालबाजों' द्वारा लोकतंत्र को हलाल किया जाता है।

तमाम प्रमोटी अधिकारियों का ऐसा अनुमान है कि श्री चौधरी के एनआरपीओ का महामंत्री बनने और एनआईआरपीओ में भी उनके विरोधी महामंत्री एवं अध्यक्ष चुने जाने से 'चालबाज' का 'डाउन फॉल' शुरू हो गया है। हालांकि आज की स्थिति यह है कि किसी भी जोनल रेलवे में इस चालबाज को अब कोई पसंद नहीं कर रहा है, क्योंकि उसकी तमाम चालबाजियां अब तक पूरी तरह से एक्सपोज हो चुकी हैं। उनका कहना है कि अब कम से कम श्री चौधरी के रहते एनआरपीओ और फेडरेशन दोनों की तरफ से चालबाज की न तो फंडिंग हो पाएगी और न ही फेडरेशन में उसकी चालबाजी चल पाएगी। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि पिछले दो बार के चुनाव

में चालबाज ने अपनी चालबाजी से ही श्री चौधरी को एनआरपीओ का जनरल सेक्रेटरी बनने से रोकित किया था।

तथापि, इरपोफ के पूर्व अध्यक्ष और प्रमोटी अधिकारियों के हितों को लेकर हमेशा सतर्क रहने वाले कैडर विशेषज्ञ श्री सुशील कुमार बंसल का कहना है कि श्री चौधरी को अपने मित्रों के साथ ही बाकी सबको भी साथ लेकर चलना चाहिए और संगठन को मजबूत बनाने का प्रयास करना चाहिए। उन्होंने श्री चौधरी को अपनी शुभकामनाएं देते हुए कहा कि पिछले 10-12 वर्षों में संस्था और प्रमोटी अधिकारियों का बहुत नुकसान हो चुका है, वह उम्मीद करते हैं कि श्री चौधरी सहित अन्य जोनल रेलों में भी चुनकर आए नए लोग संगठन को मजबूत बनाने के साथ ही करीब 9,000 प्रमोटी अधिकारियों को एकजुट करने का भरपूर प्रयास करेंगे। इरपोफ के महासचिव रमन कुमार शर्मा ने भी इस अवसर पर उपस्थित रहकर श्री चौधरी को बधाई दी। इरपोफ पूर्व महासचिव श्री के. हसन, आलोक चतुर्वेदी और इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स एसोसिएशन के महामंत्री महेश चंद्र यादव सहित लगभग सभी जोनल रेलों के महामंत्रियों ने इस जीत के लिए श्री चौधरी को बधाई दी है।

कदाचारीपूर्ण निष्क्रियता



सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड के किसी भी निदेशालय में अपेक्षित काम नहीं हो रहा है। यह कहना है वरिष्ठ रेल अधिकारियों का। ऐसा लगता है कि सभी बोर्ड मेंबर दिग्भ्रमित स्थिति में पहुंच गए हैं। हालांकि उनका यह भी कहना है कि इस स्थिति के लिए मुख्यतः दोनों मंत्री ही जिम्मेदार हैं। बड़े मंत्री को जहां उदाघटन और 'हाय पैसा, हाय निवेश' तथा अपनी प्रचारबाजी से फुर्सत नहीं है, वहीं छोटे मंत्री अंडर-इंवेस्टमेंट का रोना रोने एवं अपनी शो-बाजी और चपरासी से लेकर अधिकारी तक के 'कलेक्टिव/सेलेक्टिव' ट्रांसफर-प्रमोशन-पोस्टिंग में व्यस्त हैं। इस वजह से बोर्ड मेंबर भी अपने तौर पर तुगलकी निर्णय लेने और अपनी मनमानी करने में लगे हुए हैं। सिविल सर्विस को रेलवे से हटाने और सिर्फ इंजीनियरिंग सर्विस को ही रेलवे में रखे जाने का उनका एक ऐसा ही निर्णय था। जिस पर बड़ी हाय-नौबा मचने के बाद बोर्ड ने माफ़ी मांगने सहित उक्त नोट भी फाड़कर फेंक दिया है, जिसमें एफसी और मेंबर टैफिक को छोड़कर बाकी सभी पांचों मेंबर्स ने अपने हस्ताक्षर कर दिए थे।

रेलवे बोर्ड की वर्तमान स्थिति यह है कि 31 दिसंबर को सेवानिवृत्त होने जा रहे मेंबर इलेक्ट्रिकल पिछले करीब दो-तीन महीनों से अपना कार्यालयीन दायित्व भी नहीं निभा रहे हैं। इस दरम्यान अधिकारियों के ट्रांसफर/प्रमोशन आदि जैसे किसी काम के सिलसिले में उनसे जो भी मिलने गया, उन्होंने उसे यही कहकर लौटा दिया और अभी-अभी लौटा रहे हैं कि 'भई, मैं तो रिटायर होने जा रहा हूँ, इसलिए अब यह तो नहीं करूंगा'। प्राप्त जानकारी के अनुसार तमाम अधिकारियों की डीपीसी फाइनल होने के बाद उसकी फाइल करीब दो महीने से मेंबर इलेक्ट्रिकल की टेबल पर पड़ी है, परंतु उन्होंने उसे अब तक क्लियर नहीं किया है। जबकि उसकी वजह से कई अधिकारियों की पदोन्नति अटक पड़ी है। सूत्रों का कहना है कि हाल ही में कुछ अधिकारियों का एक प्रतिनिधि मंडल उनसे इसी सिलसिले में मिलने गया था। इन अधिकारियों को भी उन्होंने अपनी मरियल आवाज में उपरोक्त डायलाग सुनाकर बैरंग वापस कर दिया। इससे अब इन अधिकारियों के प्रमोशन कम से कम अगले दो-तीन महीनों के लिए पुनः अटक गए हैं।

वर्तमान मेंबर इलेक्ट्रिकल हालांकि हमेशा लो-प्रोफाइल में रहे हैं, मगर जीएम बनने एवं बढ़िया जोन पाने और बोर्ड मेंबर बनने के लिए तो उन्होंने भी जोड़तोड़ की ही थी। उसी समझौते के तहत पहले वह दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में बतौर जीएम पूर्व सीआरबी के हितों का संरक्षण करते रहे और उन्हीं की मेहरबानी से जब बोर्ड में मेंबर इलेक्ट्रिकल बनकर आए, तो भी उनके हितों का भरपूर ध्यान रखा है। बताते हैं कि जब वह बोर्ड में मेंबर बनकर आए थे, तब बिलासपुर में करीब 800 फाइलें पेंडिंग छोड़ आए थे। उनका यह सिलसिला अब तक कायम है। बताते हैं कि भावी मेंबर इलेक्ट्रिकल के लिए भी वह फाइलें पेंडिंग छोड़ने का अपना एक और नया कीर्तमान बनाकर जाने वाले हैं। वेतन सहित करीब दो से द्वाइं लाख रुपए का चूना हर महीने भारत सरकार को लगाने वाले रेलवे बोर्ड के इन बड़े बाबुओं का यह आउटपुट है?

उधर इंजीनियरिंग निदेशालय का हाल भी इलेक्ट्रिकल से कुछ अलग नहीं है। चालू वित्त वर्ष 2015-16 के गुजर रहे 9 महीनों में इंजीनियरिंग की कई योजनाओं-परियोजनाओं का तिनका भर भी काम नहीं हुआ है, जबकि रेलवे बजट सिर पर आ गया है। अधिकारियों का कहना है कि बजट में रेलवे का लेखा-जोखा प्रस्तुत करने में इस बार रेलमंत्रों को नानी याद आणी। उनका कहना है कि अब चूफि आर्वाइट पैस का उपयोग दिखाना था, इसलिए रेलवे के तमाम उपक्रमों (पीएसयू) को बुलाकर उन्हें ऐसी लगभग 20-25 परियोजनाएं थमा दी गई हैं और अब उन्हें पैसा आर्वाइट करने की प्रक्रिया चल रही है। उन्होंने बताया कि मेंबर इंजीनियरिंग ने यह परियोजनाएं जोनल रेलों के निर्माण संगठनों को इसलिए नहीं दी हैं, क्योंकि तब उन्हें रेल बजट में इन परियोजनाओं की प्रगति का ब्यौरा भी देना पड़ता। परंतु पीएसयू के संदर्भ में उनकी कोई बाधयता नहीं है, क्योंकि इस पर मेंबर इंजीनियरिंग यह कहकर बच जाएंगे कि उन्होंने तो काम और पैसा दोनों दे दिया था, अब सम्बंधित पीएसयू ने अपेक्षित काम नहीं किया, तो उन पर उनका कोई वश नहीं है। जबकि पीएसयू से भी उन्हें कुछ न कुछ तो कमीशन मिल ही जाएगा, जिससे उनका उद्देश्य तो पूरा हो गया, बाकी भारतीय रेल जाए भाड़ में। हर महीने लाखों रुपए के वेतन-भत्ते और सुविधाएं पाकर भी बेगार भुगतने वाली मानसिकता से बोर्ड के ये बाबू काम निपटा रहे हैं।

टैफिक निदेशालय का तो सबसे बुरा हाल है। यहां रेलवे बोर्ड से लेकर लगभग सभी जोनल रेलों में पहले से ही लगभग सभी प्रमुख निर्णायक पदों पर अकर्मण्य, अक्षम, अयोग्य, आलसी अधिकारी विराजमान हैं। यही वजह है कि नागपुर मंडल, द.पू.म.रे. के सीनियर डीसीएम के पद पर एक महाभ्रष्ट प्रमोटी अधिकारी को चौथी बार नामांकित किया जा रहा है। लगभग सभी मंडलों में इसी प्रकार के गर्दभ पंजीरी फांक रहे हैं। जबकि कई सक्षम अधिकारी सीनियर डीएसओ जैसे पदों पर 8-10 साल से काम करके रेलवे छोड़ देने का मन बना चुके हैं। उधर कुछ जोनल मुख्यालयों में परिचालन और वाणिज्य विभाग के प्रमुख पदों पर भी ऐसे ही कुछ टैफिक/कर्मशियल अधिकारियों का कब्जा बना हुआ है। टैफिक निदेशालय की आलस्यपूर्ण परंतु अक्षम स्थिति यह है कि जोनल मुख्यालय से भेजी गई एक मामूली चिट्ठी बोर्ड को छह महीनों में भी नहीं मिलती। दो-दो रिमाइंडर भेजे जाने के बाद भी सम्बंधित अधिकारी को कोई संतोषजनक जवाब नहीं दिया जाता है। जिन नॉन-फंक्शनल एसएजी अधिकारियों की प्रॉपर पोस्टिंग नंबर अंत तक हो जानी चाहिए थी, उसकी प्रक्रिया भी कुछ लोगों के एक शहर विशेष में बने रहने की जोड़तोड़ के चलते अब तक पूरी नहीं हो पाई है, जबकि कई जोनल रेलों में यह प्रॉपर पोस्टिंग महीनों से खाली पड़ी हैं। परिणामस्वरूप टैफिक/कर्मशियल का अपेक्षित परिणाम नहीं मिल पा रहा है और सम्बंधित अधिकारी हतोत्साहित हो रहे हैं। यांत्रिक निदेशालय का काम तो पूर्व सीआरबी के दिशा-निर्देश पर हो ही रहा है। जबकि उसके द्वारा बैटाए या मंत्री के साथ बतौर ओएसडी चिपकाया गया एक बाहरी अधिकारी मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल सहित सीआरबी सेल का भी सारा कामकाज देख रहा है। यही वजह है कि ट्रेन्सटैंट खरीदी मामले में मेक इन इंडिया के नाम पर एक बड़े घोटाले को अंजाम दिए जाने की रणनीति तैयार हो गई है। वर्तमान सीआरबी का एक मात्र एग्ज्डा है अपने स्टैंस कैडर को हर प्रमुख पदों पर नियुक्त करवाना का, वह बदस्तूर जारी है। कई वरिष्ठ अधिकारियों का कहना है कि वर्तमान सीआरबी स्टैंस की खरीद-फरोख्त की प्रक्रिया से अब तक उपर नहीं उठ पाए हैं। फिर भी वह चाहते हैं कि जो अधिकारी आज तक यह नहीं जानते हैं कि टैफिक/कर्मशियल कंट्रोल कैसे काम करता है, जो कभी कंट्रोल में नहीं गए हैं, उसे देखा तक नहीं है, कभी फुटप्लॉटिंग नहीं की है, सामान की खरीद-फरोख्त की टेंडरिंग प्रक्रिया में हमेशा अपना अधिकारी समय बिताने वाले ऐसे स्टैंस अधिकारी डीआरएम/डीआरएम, एजीएम/एसडीजीएम बनकर गाड़ियों का संचालन और दैनिक प्रशासनिक कामकाज का निपटारा करें।

प्रमोटी अधिकारियों से तुलना करने की अपेक्षा कैडर के लिए सुधार के प्रयास हों

रेलवे समाचार' की वेबसाइट www.railsamachar.com पर 26 सितंबर को और 1 से 15 अक्टूबर के प्रकाशित अंक में 'विभागवाद के बाद अब समूहवाद में बरबाद होने के कगार पर भारतीय रेल' शीर्षक से ग्रुप 'ए' एवं 'बी' अधिकारियों के प्रमोशन के संदर्भ में प्रकाशित समाचार को पढ़कर ऐसा प्रतीत होता है कि शायद ग्रुप 'ए' के अधिकारियों के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। जबकि वास्तविक तथ्य इसके विपरीत हैं। इस लेख को पढ़कर मुझे यह आवश्यक लगा कि इस संदर्भ में पूरी जानकारी दी जाए, जिससे कि सभी संबंधितों को दोनों ग्रुप की वास्तविक स्थिति का ज्ञान हो सके।

यह कहना सही नहीं होगा कि जॉइंट सेक्रेटरी/स्टैंडिंगमेंट, रेलवे बोर्ड ने अपने स्तर पर ही बिना रेलमंत्रों को फाइल प्रस्तुत किए ही एंटी डेटिंग के बारे में निर्णय कर लिया है। तथ्य यह है कि एंटी डेटिंग का नियम तो जबसे ग्रुप 'बी' का जन्म हुआ है, तभी से स्थापित है। यहां तक कि श्री आर. के. कुशवाहा की रिट पिटीशन में भी 'स्थापना मैनुअल 1989' का पैरा उद्धृत करके, जिसमें यह नियम उल्लेखित है, को कोर्ट में चुनौती दी गई है।

यहां यह बताना आवश्यक है कि वर्ष 1986-87 में भी इस नियम को कोर्ट में चुनौती दी गई थी। जबकि 13 मई 1993 को सुप्रीम कोर्ट द्वारा (ए. के. निगम बनाम सुनील मिश्रा केस में) इस नियम को वैध ठहराया गया था। इस नियम के अंतर्गत ग्रुप 'ए' में पदोन्नति होने पर ग्रुप 'बी' को कुल सर्विस का आधा अथवा ग्रुप 'ए' में वेतनमान तय होने पर जितने इन्क्रिमेंट के बराबर उसने पाए हों, उस सर्विस के बराबर उसे अधिकतम पांच वर्ष की वरियता का लाभ मिलना चाहिए।

छठवें केंद्रीय वेतन आयोग के बाद (वेतनमान 15,600) इस इन्क्रिमेंट की गणना नहीं हुई थी। अतः जॉइंट सेक्रेटरी, रे.बो. ने 15,600 में पांच इन्क्रिमेंट होने पर कितना वेतनमान बनता है, इसकी गणना की है। इसके लिए किसी भी स्वीकृति की आवश्यकता नहीं है। ये तो एक क्लर्क भी कर सकता है। 15,600 में अगर पांच इन्क्रिमेंट जोड़ें जाएं, तो यह 18950 ही बनता है। यानि 18950+5400=24350. जिस ग्रुप 'बी' के अधिकारी का वेतनमान प्रमोशन होने पर इतना या इससे अधिक बनता हो, उसको वरियता में पांच वर्ष का लाभ दिया जाना चाहिए। अतः एंटी डेटिंग का निर्णय ज्वाइंट सेक्रेटरी ने अपने स्तर पर ले लिया, यह कहना सही नहीं होगा। अब जहां तक वेतनमान 26,320 की बात है, तो इसकी गणना करते समय ग्रुप 'ए' के अधिकारियों द्वारा इसमें आधे चार साल की सर्विस के बाद सम्भावित सीनियर स्केल का वेतन भी जोड़ लिया गया है। जो कि पूर्णतया गलत है। 15,600 के वेतनमान में पांच इन्क्रिमेंट जोड़ने पर यह 18,950 (+5400) = 24,350 ही बनता है, यह शुद्ध गणित है, कोई नियम नहीं।

इस नियम के कारण रेलवे के ग्रुप 'ए' के अधिकारी दूसरे केंद्रीय विभागों से दो साल पीछे हो गए हैं, यह कहना भी गलत है। मैं बताना चाहूंगा कि सभी केंद्रीय विभागों में प्रमोशन के लिए कम से कम 4 वर्ष, 8 वर्ष एवं 13 वर्ष (क्रमशः सीनियर स्केल, जे. ए. ग्रेड एवं सेलेक्शन ग्रेड में प्रमोशन के लिए) सर्विस की पात्रता (एलिजिबिलिटी)



सुशील कुमार बंसल*

का नियम है। इसके अतिरिक्त 17 वर्ष एसएजी ग्रेड एवं 25 वर्ष एचएजी के लिए पात्रता है। यहां ध्यान देने वाली बात ये भी है कि यह सब पात्रता पोरियड हैं, प्रमोशन पोरियड नहीं।

वास्तविकता यह है कि रेलवे में सीनियर स्केल, जे. ए. ग्रेड एवं सेलेक्शन ग्रेड का प्रमोशन पात्रता पोरियड पर ही हो रहा है। जबकि आज सभी विभागों में यह पात्रता पोरियड, प्रमोशन पोरियड में बदल दिया गया है। आज कोई भी पात्र अधिकारी अपने प्रमोशन की प्रतीक्षा नहीं कर रहा है। केवल एसएजी एवं एचएजी में ही रेलवे के अधिकारी आईएस से पीछे हैं। इसमें भी नियमानुसार सभी को आईएस के प्रमोशन के दो वर्ष बाद लगातार नॉन-फंक्शनल प्रमोशन दिया जा रहा है। वैसे भी रेलवे में 2000 एसएजी/एचएजी की कार्यरत संख्या में ग्रुप 'बी' के अधिकारियों की कुल संख्या 10 से भी कम है। अतः रेलवे के अधिकारियों के पिछड़ने का कारण कम से कम ग्रुप 'बी' की संख्या या एंटी डेटिंग तो नहीं हो सकती है।

जहां तक दो-दो साल की डीपीसी कराने का प्रश्न है, यह समझ से परे है कि इससे ग्रुप 'ए' का नुकसान कैसे हो रहा है? अगर सही मायने में देखा जाए तो इसका नुकसान वास्तव में ग्रुप 'बी' को ही हो रहा है। यूपीएससी के नियमानुसार डीपीसी हमेशा वैकेंसी से पहले होनी चाहिए, परंतु ऐसा कभी भी न होकर इसमें अधिकतर 2 से 3 साल का विलंब हो रहा है। जिसके कारण ग्रुप 'बी' के अधिकारियों को 2 से 3 वर्ष की वरिष्ठता की हानि हो रही है। जबकि इसका लाभ ग्रुप 'ए' अधिकारियों को मिल रहा है, क्योंकि जिस वर्ष के ग्रुप 'बी' अधिकारियों की डीपीसी लेंट हो जाती है, उस वर्ष के ग्रुप 'ए' अधिकारी, एक बैच से ऊपर हो जाते हैं। यहां यह बताना आवश्यक है कि वर्तमान में वर्ष 2014 एवं 2015 की डीपीसी ड्यू है, जो कि 31.3.2014 एवं 31.3.2015 तक संपन्न हो जानी चाहिए थी। परंतु अभी तक एक भी विभाग की डीपीसी समय पर नहीं हुई है। अतः 2014 के लिए 1.7 वर्ष एवं 2015 के लिए 9 महीने का विलंब तो अभी तक हो ही चुका है। 'प्रमोटी अधिकारी अधिक संख्या में प्रमोटी किए जा रहे हैं', यह मानना भी सत्य से परे है। ग्रुप 'ए' के अधिकारियों का यह मानना कि जितनी संख्या में वे भर्ती हों, उसके बराबर ही ग्रुप 'बी' के अधिकारी प्रमोटी होने चाहिए, बिल्कुल गलत है। वास्तव में प्रमोटी अधिकारी तो रिक्तियों (वैकेंसीज) के 50% के बराबर ही चयनित हो रहे हैं। पिछले 60 वर्षों में एक बार भी ग्रुप 'बी' का प्रमोशन उनके कोटे से एक भी अधिक नहीं हुआ है। दूसरी ओर ग्रुप 'ए' की भर्ती में भारत सरकार द्वारा वर्ष 2002 से 2009 तक सभी विभागों के लिए ऑटोमाजेशन स्कीम के अंतर्गत उनकी भर्ती की संख्या 1/3 कर दी गई थी। जबकि यह नियम प्रमोशन के कोटे के लिए नहीं था। अतः ग्रुप 'ए' में भारत सरकार के उपरोक्त नियमानुसार अथवा अन्य कारणों से पूरे नंबर में भर्ती नहीं हो पाए।

यहां यह बताना अत्यंत आवश्यक है कि अगर ग्रुप 'ए' के अधिकारियों की समसंख्या में भर्ती हो जाती, तो उनके सभी कैडर में हाहाकार मच जाता और उनको वह भी नहीं मिल पाता, जो आज मिल रहा है। वास्तव में उनकी कम संख्या में भर्ती, उनके साथ अन्याय नहीं, बल्कि वरदान है। यहां यह भी

शेष पेज 5 पर...

रेलवे से बढ़ती अपेक्षाओं को बेहतर समन्वय से ही पूरा किया जा सकता है - प्रदीप कुमार

इलाहाबाद ब्यूरो : मंबर स्टाफ, रेलवे बोर्ड प्रदीप कुमार ने हाल ही में उत्तर मध्य रेलवे का दौरा और कई निरीक्षण किए. इस मौके पर उ.म.रे. मुख्यालय में आयोजित बैठक के दौरान उन्होंने वर्तमान परिदृश्य में रेलवे से बढ़ती अपेक्षाओं का जिक्र करते हुए

उन्होंने बजट आवंटन का जिक्र करते हुए कहा कि आवंटित बजट राशि को बेहतर तरीके से पूरा प्रयोग किया जाए, उन्होंने आगे कहा कि सोशल मीडिया और मोबाइल के बढ़ते प्रयोग ने हमारी जिम्मेदारियों को और बढ़ा दिया है. उन्होंने

सूचना तकनीक के प्रयोग में बेहतर समन्वय की आवश्यकता जताई और अवांछित प्रक्रियाओं को समाप्त करने की बात भी कही. उन्होंने खाली पदों के आकलन के साथ उनको भरने के लिए आवश्यक कार्यावली के निर्देश भी दिए. उन्होंने बताया कि सेक्शन इंजीनियर/सीनियर सेक्शन इंजीनियर हेतु की गई भर्ती परीक्षाओं को पूर्णतया ऑनलाइन तरीके से किया गया. सूचना तकनीक के माध्यम से प्रक्रियाओं को स्टीम लाइन करने की बात भी कही.

इस मौके पर मंबर स्टाफ प्रदीप कुमार ने सर्वप्रथम इलाहाबाद स्टेशन का निरीक्षण किया. निरीक्षण के दौरान उन्होंने लोको पायलट/गार्ड लॉबी का मुआयना करते हुए सुगमतापूर्ण परिचालन के संबंध में कुछ आवश्यक निर्देश भी दिए. उन्होंने जनआहार, महिला प्रतीक्षालय, उच्च श्रेणी प्रतीक्षालय, शौचालय, गाड़ियों में दिए जाने वाले लिनेन आदि का गहनता से निरीक्षण किया. स्टेशन, पटरियों एवं स्टेशन परिसर में बेहतर साफ-सफाई हेतु सम्बन्धित अधिकारियों को निर्देशित किया. सिविल लाइन्स साइड में बने होटल पोलीमेसस का भी निरीक्षण किया. इसी क्रम में सदस्य कार्मिक ने सुबेदारगंज में स्थित इंडियन रेलवे ट्रेक मशीन ट्रेनिंग सेंटर में आईसी इंजन, हाईड्रोलिक, यांत्रिक एवं इलेक्ट्रिक मॉडल रूम आदि का निरीक्षण किया तथा



सदस्य कार्मिक श्री प्रदीप कुमार इलाहाबाद स्टेशन पर कू लॉबी निरीक्षण करते हुए मंबर स्टाफ, रेलवे बोर्ड प्रदीप कुमार. उनके साथ हैं उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी.



आईआरटी एमटीसी वर्कशॉप का निरीक्षण करते हुए मंबर स्टाफ, रेलवे बोर्ड प्रदीप कुमार. उनके साथ हैं उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी.



कम्पलीट पीओएच कारखाने का निरीक्षण करते हुए मंबर स्टाफ, रेलवे बोर्ड प्रदीप कुमार. उनके साथ हैं उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी.

वहां दिए जा रहे प्रशिक्षण के संबंध में सम्बन्धित अधिकारियों से जानकारी प्राप्त की. इसके साथ ही उन्होंने सुबेदारगंज स्थित कम्पलीट पीओएच वर्कशॉप के निरीक्षण के बाद रेलवे सुरक्षा बल जोनल ट्रेनिंग सेंटर, सुबेदारगंज पहुंचे, जहां उन्हें रेलवे सुरक्षा बल के जवानों ने गार्ड ऑफ ऑनर दिया. इस अवसर पर उप महानिरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल अजय सडानी ने ट्रेनिंग सेंटर के संबंध में एक पाँवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण

किया. मंबर स्टाफ ने आरपीएफ ट्रेनिंग सेंटर की बैरक, रसोईघर और जवानों को दिए जाने वाले भोजन, बाथरूम एवं जिम आदि का भी निरीक्षण किया. ट्रेनिंग सेंटर में ट्रेनिंग प्राप्त कर रहे जवानों को संबोधित करते हुए प्रदीप कुमार ने कहा कि भारतीय रेल देश में महत्वपूर्ण संगठन के रूप में कार्य कर रही है. उन्होंने सुरक्षा में खास तौर पर महिला यात्रियों की सुरक्षा हेतु अधिक प्रयास की आवश्यकता जताई और ट्रेनिंग में आधुनिक सूचना तकनीक के साथ-साथ योग के महत्व पर भी बल दिया. इस अवसर पर मंबर स्टाफ के साथ उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर सतीश कुमार, मुख्य कार्मिक अधिकारी ओमप्रकाश, मुख्य सुरक्षा आयुक्त एन. के. सक्सेना एवं मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. विनीत सहित विभिन्न विभागों के विभागाध्यक्ष एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे. स्टेशन पर निरीक्षण के दौरान अमर मंडल रेल प्रबंधक दिनेश शुक्ला सहित मंडल के विभिन्न शाखा अधिकारी भी उपस्थित थे.

प्रमोटी अधिकारियों से तुलना करने की...

पेज 4 का शेष... जान लेना आवश्यक है कि वर्ष 1997 से 2000 तक जब 250-250 की समसंख्या में भर्ती हुई थी, तो ग्रुप 'ए' के बड़े अधिकारियों ने अपने सिर पर पहाड़ उठा लिया था और उसका भरपूर विरोध करके उसे वर्ष 2001 से कम करा दिया था. उनकी गणना के अनुसार सभी विभागों में 168 ग्रुप 'ए' की भर्ती से अधिक उनके लिए आत्महत्या के बराबर है.

यहां यह बताना भी बहुत महत्वपूर्ण है कि ग्रुप 'ए' के कथनानुसार अधिक भर्ती के बावजूद प्रमोटी अधिकारियों की संख्या ग्रुप 'बी' में जो 50% होनी चाहिए, उसके स्थान पर केवल 26.7% ही है. इसके बावजूद कैडर में आज भी लगभग 20% रिक्तियें हैं. एक ओर ग्रुप 'ए' अधिकारियों को उनके एलिजिबिलिटी पीरियड को प्रमोशन पीरियड में बदलकर उनको सभी प्रमोशन अपने निर्धारित समय से मिल रहे हैं. यहां तक कि आज एक भी अधिकारी, जो एलिजिबल/सुटेबल हो, अपने प्रमोशन के लिए प्रतीक्षा नहीं कर रहा है. वहीं दूसरी ओर ग्रुप 'बी' के अधिकारी, जिनका एलिजिबिलिटी पीरियड ग्रुप 'ए' के प्रमोशन के लिए 3 वर्ष है, उसमें औसतन 12 वर्ष (इंजीनियरिंग एवं परसनेल में 17 वर्ष एवं एकाउंट्स विभाग में 18 वर्ष) लग रहे हैं. उधर सीनियर स्केल एडहॉक के लिए, जिसकी एलिजिबिलिटी भी 3 वर्ष है, वहां भी औसतन 9-10 वर्ष लग रहे हैं.

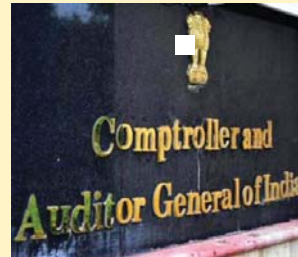
मेरा ऐसा मानना है कि इस सब के लिए रेलवे की पालिसी निर्धारण करने वाले अधिकारी उत्तरदायी हैं. यह आश्चर्य की बात है कि रेलवे में अधिकारियों की संख्या सबसे अधिक होने के बावजूद आज के दिन भी रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) में कोई 'गजेटेड नैमेजमेंट सर्विस विभाग' नहीं है. यही कारण है कि समय-समय पर केवल एडहॉक निर्णय लिए जाते हैं. यही वजह है कि सभी केंद्रीय विभागों में अब तक 6 से 7 कैडर रिस्ट्रक्चरिंग (जो कि हर 5 वर्ष के बाद होनी चाहिए) हो चुकी हैं. परंतु रेलवे में अब तक केवल 3 ही हुई हैं. रेलवे में अंतिम कैडर रिस्ट्रक्चरिंग वर्ष 2003-04 में हुई थी, उसके पश्चात आज तक नहीं हुई है. उधर केंद्र सरकार द्वारा निश्चित 3%, 17%, 5% एवं 30% की संख्या (क्रमशः एचएजी, एसएजी, जेएजी/एसजी एवं एसएस के लिए) आज भी रेलवे विभाग में उपलब्ध नहीं है. अतः आज आवश्यकता इस बात की है कि प्रमोटी अधिकारियों से तुलना करने की अपेक्षा कैडर के लिए सुधार के प्रयास किए जाएं. उसी से कुछ मिल पाएगा. एक-दूसरे पर कीचड़ उछालकर किसी को कुछ भी हासिल नहीं होने वाला है.

*लेखक सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेल अधिकारी और कैडर विशेषज्ञ एवं आईआरपीओएफ के पूर्व अध्यक्ष हैं.

रेलवे को लगा एक लाख करोड़ से ज्यादा का झटका

■ रेलवे बोर्ड के बाबुओं की असली काबिलियत अथवा अकर्मण्यता का ज्वलंत प्रमाण है कैग की रिपोर्ट

दिल्ली : वर्तमान केंद्र सरकार द्वारा बुनियादी क्षेत्र (इंफ्रास्ट्रक्चर सेक्टर) को गति देने की तमाम कोशिशों के बावजूद रेलवे की तमाम परियोजनाएं बुरी तरह पिछड़ी हुई हैं. इससे रेलवे को एक लाख करोड़ रुपए से ज्यादा का नुकसान हुआ है. इस पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (कैग) ने भी सवाल उठाए हैं. कैग ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 400 से ज्यादा बुनियादी रेलवे प्रोजेक्ट्स में देरी के कारण उनकी लागत बहुत ज्यादा बढ़ गई. इससे रेलवे पर 1.07 लाख करोड़ रुपए का अतिरिक्त बोझ पड़ा है. यह सब भी रेल परियोजनाएं 2009-14 के दरम्यान की हैं. कैग द्वारा शुक्रवार, 25 दिसंबर को संसद में पेश की गई अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 'रेल परियोजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य या तो निर्धारित नहीं किया गया है अथवा इनकी तारीख रेलवे के रिकॉर्ड में मौजूद नहीं है. इनको पूरा करने की गति भी बहुत ज्यादा सुस्त थी. इससे रेल प्रशासन को लापरवाही खुलकर सामने आ गई है. जबकि रेलवे का वर्तमान निजाम रेलवे बोर्ड के बाबुओं पर ही सब कुछ छोड़कर निश्चिन्ता के साथ सिर्फ सस्ती लोकप्रियता बटोरने में लगा हुआ है. कैग की रिपोर्ट के अनुसार सम्बंधित सभी रेल परियोजनाएं उनकी तैयारी/मंजूरी और जमीन अधिग्रहण में देरी



तथा पर्याप्त नियोजन नहीं होने के कारण पिछड़ी हैं. रेल परियोजनाओं के निर्माण और उनको पूरा किए जाने में देरी के कारण उनकी लागत लगभग 1.07 लाख करोड़ रुपए से ज्यादा बढ़ गई है, जबकि इन निर्माणाधीन परियोजनाओं पर अब तक 1.86 लाख करोड़ रुपए की भारी भ्रमण धनराशि खर्च की जा चुकी है. कैग ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि इन रेल परियोजनाओं की प्राथमिकताएं तय करने में भी भारी खामियां रही हैं और कई मामलों में आवंटित फंड का इस्तेमाल नहीं किया जा सका है, जिससे परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति भी प्रभावित हुई है. रिपोर्ट में कहा गया है कि कई मामलों में फंड का आवंटन जरूरत के अनुरूप नहीं किया गया था. इससे भी परियोजनाएं बुरी तरह प्रभावित हुईं. रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2009-14 के दौरान फंड की कमी के बावजूद 202 रेल परियोजनाएं शुरू कर दी गईं. परिणामस्वरूप इस अवधि के दौरान सिर्फ 67 परियोजनाएं ही पूरी हो सकी. इस दौरान केंद्र में

कांफ्रेंस की अगुआई वाली यूपीए की सरकार सत्ता में थी.

सरकारी ऑडिटर कैग ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 75 रेल परियोजनाएं ऐसी हैं, जो 15 साल से भी ज्यादा समय से निर्माणाधीन हैं. इनमें से तीन परियोजनाएं 30 साल से भी ज्यादा पुरानी हैं. वित्त मंत्रालय के बजटीय सहयोग के बावजूद इनमें से कई परियोजनाएं तो संतोषजनक स्थिति से भी कोसों दूर हैं, जबकि उनकी लागत अब तक सैकड़ों गुना बढ़ चुकी है. कैग ने यह भी कहा है कि 236 निर्माणाधीन रेल परियोजनाएं (53%) में 'रेट ऑफ रिटर्न' अनुमानित 14% के बेंचमार्क से भी काफी कम है.

कैग की यह रिपोर्ट रेलवे बोर्ड में बैठे बाबुओं की असली काबिलियत अथवा उनकी अकर्मण्यता का ज्वलंत प्रमाण है, जो परियोजना लागत के लिए आवंटित फंड में से सबसे पहले अपनी पोस्टें बनाकर और बाद में उनका टैंडर करके मल्लाई खा रहे हैं. जबकि परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति का न कोई लेखा-जोखा जाता है और न ही इसे कोई देखने या जांचने वाला है. इसका ताजा प्रमाण यह भी है कि मंबर इंजीनियरिंग द्वारा जोनल निर्माण संगठनों के बजाय सरकारी उपक्रमों को हजारों करोड़ रुपए की लागत वाली ऐसी 20-25 बड़ी रेल परियोजनाएं देकर अपनी जिम्मेदारी से पल्ला झाड़ लिया गया है. इसके अलावा रेल मंत्रालय के वर्तमान निजाम द्वारा जोनल अधिकारियों के वित्तीय अधिकार बढ़ाकर सबको समान रूप से जनता की गाड़ी कमाई की बंदबांट करने के लिए खुला छोड़ दिया गया है.

हे प्रभु, डी. सी. शर्मा के मामले में अरविंद केजरीवाल को क्या मुंह दिखाओगे!

रेलवे बोर्ड के बारे में ऐसे ही यह नहीं कहा जाता है कि 'तुम शकल दिखाओ', हम रूल दिखा देंगे', अर्थात् 'तुम पावर या अप्रोच लागाओ, हम तुम्हें तुम्हारी मनचाही जगह पोस्ट कर देंगे'. इस बात के सैकड़ों प्रमाण हैं खासतौर पर इलेक्ट्रिकल एवं एस्पैंडटी कैडर के रेल अधिकारियों के रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए जाने वाले नमाम पोस्टिंग मॉडिफिकेशन ऑर्डर, जिन्हें रेलवे बोर्ड की वेबसाइट पर कभी-भी देखा जा सकता है. अब रेलवे बोर्ड की इसी पक्षपाती और प्रचलित प्रक्रिया का ज्वलंत प्रमाण डी. सी. शर्मा के मामले में भी मिलने जा रहा है, जो कि फिलहाल ओएसडी/जम्मु की पोस्ट पर पदस्थ हैं. उन्हें दिल्ली में बनाए रखने के लिए जल्दी ही ईडी/हेरिटेज के पद पर रेल मंत्रालय में पदस्थ किया जाने वाला है. बोर्ड के कुछ अधिकारियों का कहना है कि ऐसे में क्या यह नहीं कहा जाना चाहिए कि हे प्रभु, केजरीवाल को क्या मुंह दिखाओगे! जहां केजरीवाल के अधिकारी पर सीबीआई की रेंज हो रही है, वहीं उसी रेंज के एक दानी रेल अधिकारी की तानपोशी और फेवर करते हुए उसे रेल मंत्रालय में क्यों पदस्थ किया जा रहा है?

प्राप्त जानकारी के अनुसार इसकी पहले चरण की प्रक्रिया को रेलवे बोर्ड ने 15 दिसंबर को एक ऑर्डर

■ डी. सी. शर्मा को ओएसडी/जम्मु के बाद अब बनाया जा रहा है रेल मंत्रालय में ईडी/हेरिटेज?

■ शर्मा को सीवीसी की सिफारिश पर दो साल बाद भी चार्जशीट सर्व नहीं कर सका है रेल प्रशासन

■ मेजर पेनाल्टी चार्जशीट के पेंडिंग रहते ही अब तक शर्मा को डीआरएम नहीं बनाया गया

निकालकर पूरा कर दिया है, जिसमें ए. के. राना को एडीआरएम/जम्मु बनाया गया है. इसके लिए ओएसडी/जम्मु के एलीमेंट को फिरोजपुर मंडल के अंतर्गत बतौर एडीआरएम/जम्मु उपयोग किए जाने को कहा गया है. रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि ऐसा इसलिए किया गया है क्योंकि जब तक ओएसडी/जम्मु की यह पोस्ट दिल्ली से ऑपरेट हो रही थी, तब तक उस पर डी. सी. शर्मा पदस्थ रहे. अब जब

यह पोस्ट जम्मु ट्रांसफर कर दी है, तो श्री शर्मा को दिल्ली में बनाए रखने के लिए उन्हें रेलवे बोर्ड में ईडी/हेरिटेज बनाकर उनका फेवर किया जा रहा है. सूत्रों का यह भी कहना है कि इससे पहले ईडी/हेरिटेज की पोस्ट पर सुब्रत नाथ का नाम फाइनल हो चुका था, जो कि फिलहाल सीएम्/बायो डीजल, उत्तर रेलवे के पद पर कार्यरत हैं. सूत्रों का कहना है कि फिलहाल श्री नाथ इराक के अधिकारिक दौर पर हैं. उनकी अनुपस्थिति में श्री शर्मा ने अपनी जुगाड़ फिर कर ली है.

उल्लेखनीय है कि आर. एस. विदी बनाम अरुणेंद्र कुमार के सीआरबी बनने वाले मामले में करीब दो साल पहले एक अति विवादस्पद और अब तक अनिर्णित मामले पर सीवीसी ने डी. सी. शर्मा को मेजर पेनाल्टी चार्जशीट दिए जाने की सिफारिश की थी. इसी मामले में श्री विदी को सीवीसी ने माइनर पेनाल्टी चार्जशीट दिए जाने को कहा था. इसी वजह से श्री विदी तब सीआरबी नहीं बन पाए थे और अपनी तिकड़म में सफल होकर महा-क्लकड अरुणेंद्र कुमार सीआरबी बन गए थे. दो साल से भी ज्यादा समय बीत जाने के बावजूद जहां बिना चार्जशीट सर्व हुए ही श्री विदी पूर्वोक्त सीमांत रेलवे के महाप्रबंधक पद से सेवानिवृत्त हो चुके हैं, वहीं डी. सी.

शर्मा, जिनके खिलाफ सीवीसी ने मेजर पेनाल्टी चार्जशीट की सिफारिश की थी, को आज तक यह चार्जशीट सर्व करने में रेल प्रशासन (रेलवे बोर्ड) असफल रहा है. यहां यह भी उल्लेखनीय है कि इसी मेजर पेनाल्टी चार्जशीट के पेंडिंग रहते श्री शर्मा को डीआरएम भी नहीं बनाया गया है.

रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि डी. सी. शर्मा को सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड और यांत्रिक निदेशालय, जिसने श्री शर्मा को ईडी/हेरिटेज बनाने का प्रस्ताव दिया है, दोनों का वरदहस्त प्राप्त है. परंतु इस सवाल का जवाब देने से दोनों ही बच रहे हैं कि दो साल बाद भी श्री शर्मा को मेजर पेनाल्टी चार्जशीट सर्व क्यों नहीं की जा सकी है? इस संदर्भ में 'रेलवे समाचार' ने रेलमंत्री सुरेश प्रभु और रेलवे बोर्ड (रेलमिनईंडिया) को भी छह-छह टिवट करके पूछा है, कि शर्मा को अब तक यह चार्जशीट क्यों नहीं सर्व की जा सकी है और उन्हें दिल्ली ही बनाए रखने के लिए उनका फेवर क्यों किया जा रहा है? परंतु श्री प्रभु अथवा रेलवे बोर्ड ने भी कोई जवाब देना जरूरी नहीं समझा है. इस संबंध में जाहिर है कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु सिर्फ उन्हीं टिवट्स पर फीमर रिस्पांस करते हैं, जिनमें उन्हें सस्ती लोकप्रियता हासिल करने का मौका मिलता है.

फुल-टाइम मेंबर ट्रेफिक की नियुक्ति से..

पेज 1 का शेष... जापान, श्रीलंका एवं तेहरान के लिए भारतीय रेल के प्रतिनिधि मंडल का नेतृत्व किया था. श्री जमशेद रेलवे बोर्ड में बतौर कार्यकारी निदेशक/पीपी युनिक्सकेप के ट्रांस एशियन रेलवे प्रजेक्ट से भी सम्बद्ध रहे हैं.

यह शायद पहला अवसर है जब ओपन लाइन जोएएम के पद पर कम से कम तीन महिने की अवधि तक काम करने की पूर्व निर्धारित नीति में विशेष छूट देते हुए श्री जमशेद को रेलवे बोर्ड का मेंबर बनाया गया है. इस संदर्भ में रेलवे बोर्ड ने करीब पंद्रह दिन पहले एक विशेष नोट प्रधानमंत्री कार्यालय को भेजा था. पीएमओ से स्वीकृति मिलते ही 14 दिसंबर को श्री जमशेद का प्रमोशन/पोस्टिंग ऑर्डर रेलवे बोर्ड ने जारी कर दिया. अजय शुक्ला के सेवानिवृत्त होने पर कुंदन सिन्हा को 31 जुलाई को मेंबर ट्रेफिक का अतिरिक्त कार्यभार सौंपा गया था. श्री सिन्हा 31 जनवरी को सेवानिवृत्त होने वाले हैं. कई वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों का मानना है कि श्री शुक्ला और श्री सिन्हा के लुकआपट मेंबर ट्रेफिक के कार्यकाल में ट्रेफिक निदेशालय का कामकाज संतोषजनक नहीं रहा है. इसका कारण पूछे जाने पर उनका कहना था कि अतिरिक्त कार्यभार होने के नाते यह दोनों ही वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारी अपनी नैतिकता और ईमानदारी का पालन करते हुए विभिन्न जोनों के ट्रेफिक अधिकारियों में कोई बड़ा उलटफेर करने से बचते रहे. हालांकि इसके कारण लगातार ट्रेफिक अधिकारियों उनके प्रति असंतोष का भाव भी रहा, मगर वह भी उनकी कर्तव्यनिष्ठा को ध्यान में रखते हुए उन पर किसी प्रकार का पक्षपात करने का आरोप लगाने की स्थिति में नहीं रहे हैं.

इस एडहोकजिम के चलते भारतीय रेल के ट्रेफिक विभाग की स्थिति यह हो गई है कि आज जो अधिकारी सक्षम और बेहतर आउटपुट देने वाले हैं, वह साइड लाइन में निरर्थक पदों पर बैठकर बाबूरी कर रहे हैं और जो अपेक्षाकृत अकर्मण्य, अयोग्य और कम अनुभवी हैं, वह जोनों और मंडलों के

ऑनलाइन टिकट बुकिंग 56% से बढ़ाकर 75% किया जाएगा



सरप्लस स्टाफ के उपयोग हेतु एकीकृत कमर्शियल केंद्र बनाने पर रेलवे को तुरंत कदम उठाना चाहिए

दिल्ली : रेलवे बोर्ड के नव-नियुक्त मेंबर ट्रेफिक मोहम्मद जमशेद अपना पदभार संभालने के बाद ने कहा है कि रेलवे द्वारा अगले तीन साल में कुल टिकट बुकिंग में मौजूदा ऑनलाइन टिकट बुकिंग 56 प्रतिशत को बढ़ाकर 75 प्रतिशत किया जाएगा. मेंबर ट्रेफिक, मोहम्मद जमशेद ने कहा कि कैटरिंग, सफाई सहित ऑनलाइन बुकिंग के जरिए आसान टिकटिंग जैसी यात्री सुविधाओं पर ध्यान विशेष केंद्रित किया जाएगा.

श्री जमशेद ने कहा कि डिजिटल इंडिया अभियान के तहत ऑनलाइन टिकट बुकिंग बढ़ाने के लिए रेलवे सूचना तकनीक संबंधी कई महत्वपूर्ण कदम उठाए जाएंगे. उन्होंने बताया कि कुल टिकट बुकिंग में 56 प्रतिशत बुकिंग ऑनलाइन होती है, जिसे बढ़ाकर अगले तीन साल में 75 प्रतिशत करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है. उन्होंने कहा कि फिलहाल प्रतिदिन 5.5 लाख टिकट ऑनलाइन बुक किए जाते हैं, जिसे अगले तीन साल में बढ़ाकर 7.5 लाख किया जाना है. उल्लेखनीय है कि इसके साथ ही रेलवे

परिचालन एवं वाणिज्य विभाग के प्रमुख पदों पर विराजमान हैं. जिसके चलते अपेक्षित परिणाम नहीं मिल रहा है. भले ही भारतीय रेल का ऑपरिंग रेशियो आज 98.8 पर पहुंच गया है, परंतु गाड़ियों का समय पालन (पंक्युअलिटी) नहीं सुधरा है. कागज पर भले ही ऑकड़े बढ़त के बताए जा रहे हों, मगर वस्तुस्थिति यह है कि माल दुलाई और यात्री संख्या में भी गिरावट दर्ज हुई है. मास्टरडायिंग की पंक्युअलिटी तो आज भी भगवान भरोसे ही है.

कई वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों का

बोर्ड द्वारा भारतीय रेल के कमर्शियल स्टाफ, जिसमें टिकट बुकिंग क्लर्क, आरक्षण एवं पूछताछ क्लर्क, पार्सल एवं गुड्स क्लर्क और टिकट चेकिंग स्टाफ शामिल है, को एकीकृत करके सिर्फ एक ही 'कमर्शियल केंद्र' बनाने की प्रक्रिया पर अमल करने की योजना बनाई जा रही है. यदि ऐसा होता है, तो यह रेलवे बोर्ड का एक अत्यंत सराहनीय कदम होगा. इससे कमर्शियल स्टाफ की कमी को भी पूरा किया जा सकेगा और तब सभी कमर्शियल स्टाफ को विभिन्न कमर्शियल गतिविधियों का एकीकृत प्रशिक्षण देकर उपरोक्त सभी गतिविधियों के लिए उपयोग में लाया जा सकेगा. फिलहाल जहां आरक्षण एवं पूछताछ क्लर्क सामान्य टिकट बुकिंग से अपरिचित हैं, वहीं टिकट चेकिंग स्टाफ को अन्य कमर्शियल गतिविधियों की कोई जानकारी नहीं है. इसी तरह सामान्य टिकट बुकिंग स्टाफ, आरक्षण क्लर्क, पार्सल एवं गुड्स क्लर्क भी एक-दूसरे की कार्य-प्रणाली से अनभिज्ञ हैं. एकीकृत केंद्र और एकीकृत प्रशिक्षण के बाद सरप्लस स्टाफ को एक-दूसरे की जगह एक-दूसरे की गतिविधियों के लिए उपयोग करके इनका सही समायोजन किया जा सकेगा.

मानना है कि श्री जमशेद के आने से हालात अवश्य सुधरेगें, क्योंकि एक तो उन्हें ट्रेफिक के विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर काम करने का गहन अनुभव प्राप्त है. दूसरे वह यह भी जानते हैं कि किस अधिकारी की क्या काबिलियत है और किसको कहां लगाए जाने पर अपेक्षित परिणाम हासिल किए जा सकते हैं. इसके अलावा अब वह फुल-टाइम मेंबर ट्रेफिक और वाजिब अपने स्तर पर आवश्यक और वाजिब निर्णय लेने में भी उन्हें कोई असमंजस की स्थिति का सामना नहीं करना है.

रेल प्रशासन द्वारा की जा रही है यात्रियों...

पेज 1 का शेष... कैसिलेशन और बच्चों के टिकटों सहित कई मामलों में अब यात्रियों के साथ चींटिंग करने वाला हो गया है. रूंधन समायोजक घटक के मामले में भी इसी प्रकार रेल प्रशासन द्वारा पिछले करीब दो साल से यात्रियों और माल लोडिंग करने वाली कंपनियों के साथ लगातार व्यावसायिक बेईमानी की जा रही है.

उल्लेखनीय है कि रूंधन समायोजक घटक की व्यवस्था रेल प्रशासन द्वारा फरवरी 2013 में लागू की गई थी. तत्कालीन रेलमंत्री पवन कुमार बंसल ने रेलवे बजट में इसकी घोषणा की थी. उन्होंने रेलवे की आर्थिक हालत खस्ता होने का हवाला देकर कहा था कि रूंधन की कीमतों में लगातार बढ़ोतरी होने से रेलवे का घाटा बढ़ रहा है. यह सही भी है कि जनवरी 2013 के बाद से अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें लगातार बढ़ी थीं. चीफ हार्ड-स्पीड डीजल का रेलवे में बढ़े पैमाने पर इस्तेमाल होता है, इसलिए वित्तीय वर्ष 2013-14 के रूंधन बिल में भारी बढ़ोतरी से रेलवे पर 51 अरब रुपए का भारी बोझ पड़ने का श्री बंसल ने संसद में दावा किया था.

ज्ञातव्य है कि रूंधन समायोजन घटक के बारे में तत्कालीन रेलमंत्री ने संसद में कहा था कि तेल की कीमतें बढ़ेंगी, तो रेलवे उसी अनुपात में भाड़ा बढ़ाएगा. इसी तरह जब तेल की कीमतें घटेंगी तो रेलवे का यात्री एवं माल भाड़ा भी घटा दिया जाएगा. नीमच के एक आर्टीआई कार्यकर्ता चंद्रशेखर गौड़ ने जब पाया कि कच्चे तेल की कीमतों में लगातार गिरावट के बावजूद रेलवे ने एक बार भी रूंधन समायोजन घटक के फार्मुले के हिसाब से भाड़े में कटौती नहीं की है, तो उन्होंने रेलवे बोर्ड से इस बारे में सूचना मांगी. रेलवे बोर्ड ने इस घटक से जुड़े उनके किसी भी सवाल का सीधा जवाब नहीं दिया. हालांकि बोर्ड ने इस संदर्भ में कुछ सूचनाएं अवश्य मुहैया कराई हैं.

चंद्रशेखर गौड़ के अनुसार जब से डीजल की कीमतों में कमी आई है, तभी से

रेलवे ने रूंधन समायोजन घटक के फार्मुले को भुला दिया है. जब कीमतें बढ़ रही थीं, तब पहले अक्टूबर 2013 और फिर जून 2014 में इस घटक की आड़ में भाड़े बढ़ाए गए थे. राज्यसभा में तुण्णल कांग्रेस से पिछले करीब दो साल से यात्रियों और माल लोडिंग करने वाली कंपनियों के साथ लगातार व्यावसायिक बेईमानी की जा रही है. उल्लेखनीय है कि रूंधन समायोजक घटक की व्यवस्था रेल प्रशासन द्वारा फरवरी 2013 में लागू की गई थी. तत्कालीन रेलमंत्री पवन कुमार बंसल ने रेलवे बजट में इसकी घोषणा की थी. उन्होंने रेलवे की आर्थिक हालत खस्ता होने का हवाला देकर कहा था कि रूंधन की कीमतों में लगातार बढ़ोतरी होने से रेलवे का घाटा बढ़ रहा है. यह सही भी है कि जनवरी 2013 के बाद से अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें लगातार बढ़ी थीं. चीफ हार्ड-स्पीड डीजल का रेलवे में बढ़े पैमाने पर इस्तेमाल होता है, इसलिए वित्तीय वर्ष 2013-14 के रूंधन बिल में भारी बढ़ोतरी से रेलवे पर 51 अरब रुपए का भारी बोझ पड़ने का श्री बंसल ने संसद में दावा किया था.

रूंधन समायोजन घटक को लागू करते समय तत्कालीन केंद्र सरकार ने वादा किया था कि वह डीजल की कीमतों के आधार पर साल में दो बार रेल किरायों की समीक्षा की जाएगी. वर्तमान केंद्र सरकार के सत्ता में आने के बाद से डीजल की कीमतों में लगातार गिरावट दर्ज हुई है. लेकिन रेल प्रशासन ने इस दरम्यान एक बार भी रूंधन समायोजन घटक के आधार पर रेल किराए-भाड़े की समीक्षा करने की जरूरत नहीं समझी. इससे साफ जाहिर होता है कि यदि समीक्षा की जाती, तो रेल किराए-भाड़े में अवश्य कमी करनी पड़ती. यह रेल प्रशासन की बेईमानी और बदनीयती का स्पष्ट प्रमाण है. आश्चर्य की बात यह है कि रेलवे में एक केंद्र सरकार दोनों में से किसी की तरफ से भी अपने इस रवैए के बारे में कोई सफाई नहीं दी गई है. रेलवे बोर्ड के सम्बंधित अधिकारी भी इस मामले में सवालों पर बगलें झांकेते नजर आ रहे हैं. जबकि बीमार यात्री को दवाईयों, भूखे यात्री को खाना, भूखे बच्चे को दूध पहुंचाकर वाह-वाही लूटने वाले रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने भी इस अत्यंत गंभीर और करोड़ों रेल यात्रियों एवं मालवाहकों के साथ करीब दो साल से रेलवे द्वारा की जा रही चींटिंग वाले मुद्दे पर 'रेलवे समाचार' द्वारा टिवट करके मांगे गए जवाब का उत्तर नहीं दिया है.

‘क्या वास्तव में रेल हड़ताल होगी?’ ...

पेज 1 का शेष... भूख हड़ताल कर वेतनमान संशोधन की बात करते रहे और मलाई अधिकारियों तथा ग्रुप ‘सी’ के कुछ कैडरों की थाली में चली गई? जबकि जिन कैडरों की थाली में ज्यादा मलाई गई, उनमें से कोई भी सीधे तौर पर रेल संचालन से नहीं जुड़े हैं।

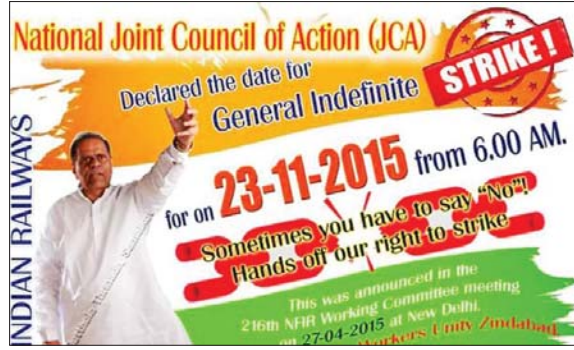
बाद में रेल संगठन कहते रहे कि ‘अधिकारियों ने हमारे कंधे पर रख बंदूक दागी और हमारा फायदा उठाया. अब वही अधिकारी हमारी नहीं सुनते.’ वहीं लाभ पाने वाले तृतीय वर्ग के कुछ कैडरों ने लाभ पाने के बाद अपनी स्वयं की कूटनीति या अपनी कैडर एसोसिएशन को खूब धन्यवाद दिया. ऐसा ही कुछ सातवें वेतन आयोग की रिपोर्ट के बाद भी देखने में आ रहा है. रेल संगठन अपने संघर्ष की गाथा गाते रहे, मगर लाभ लेने वाले सब बहरे बन गए. क्या वास्तव में कर्मचारी संगठन निकम्मे हो गए हैं या फिर संदेह के घेरे में हैं? यदि इस पर नजर डाली जाए, तो सच यह है कि रेल कर्मचारियों के संगठनों का रेलवे की प्रगति तथा कर्मचारियों के हित बनाए रखने में अहम योगदान रहा है. भारत में आज भी रेल मजदूर संगठन अत्यधिक शक्तिशाली माने जाते हैं. तो फिर बात क्या है? विश्वास-अविश्वास के बीच यह डगमगाहट क्यों हो रही है?

वर्तमान परिस्थितियों को देखने से पता चलता है कि तेजी से निजीकरण और निजीकरण की ओर बढ़ रहे रेल उद्योग में पिछले वेतन आयोग की आड़ में उन्हीं कैडरों या विभागों का वेतनमान बढ़ा, जिन विभागों को निकट भविष्य में या तो समाप्त किया जाना है, या उनका कार्य निजी संस्थाओं के हाथ में सौंपने की योजना है. अब यह क्यों कैसे हो, इसके लिए परामर्शित यह अपने जा रही है कि ऐसे कार्यों पर आने वाला खर्च बढ़ा हो तथा उनसे मिलने वाला आउटपुट कम होना चाहिए, जिससे कि घाटे का सौदा बताया जा सके. इसका दूसरा पहलू यह भी है कि उसका बजट इतना बढ़ा दिया जाए कि कांटेक्ट देने में अपना निजी फायदा भी अच्छा खासा हो सके. इसके साथ ही कार्यों एवं आउटपुट में असंतुलन होने की स्थिति में रेल संगठनों पर से रेलकर्मियों का विश्वास भी जाता रहे.

अब भले ही यह दूर की प्रशासनिक कौड़ी लगती हो, मगर इस या तो रेल संगठन समझ नहीं पा रहे हैं, या फिर जो मिला है, उसका श्रेय लेकर आगे के लिए संघर्ष का प्लान कर रहे हैं. जबकि सच्चाई यह है कि लाभ पाने वाले कैडर इसका श्रेय रेल संगठनों को देने को तैयार नहीं हैं. डगमगाए हुए आत्मविश्वास या अविश्वास के चलते तमाम रेलकर्मियों या तो रेल संगठनों से निराश हो रहे हैं, या अपने लिए अलग रास्ते खोज रहे हैं. इससे कुछ संगठन छुटभैये अपना फिर उठा रहे हैं. छुटभैयों के सिर उठाने का फायदा भी सीधा रेल प्रशासन को होता है. न कि रेलकर्मियों को, रेल संगठनों को तो कभी होना ही नहीं है. इस तरह की शतरंजी प्रशासनिक चालें और इस पर प्रशासन के नए-नए तुगलकीय रेल कर्मचारियों के मकड़जाल में रेल संगठनों को अलादीन के जिन की तरह ऐसे अप-डाउन में ऐसा फंसाया जा रहा है कि वे कहीं के भी नहीं रह पा रहे हैं. सारे प्रयासों के बावजूद दुर्भाग्यवश उनको उनके किए का उचित श्रेय नहीं मिल रहा है. अब वह एकाध एचिवमेंट पाने की फिराक में प्रशासन को मनाने और रेलकर्मियों के पक्ष

में कुछ ज्यादा पाने की कवायद में रेलवे के बढ़ते निजीकरण को देखते हुए भी अनदेखा किए जा रहे हैं. उनकी यह मजबूरी अधिसंख्य रेलकर्मियों में और ज्यादा असंतोष पैदा कर रही है तथा छुटभैये इसे रेल संगठनों का दोमुंही चेहरा बताकर अपनी रोटी सेंक रहे हैं.

आखिर ऐसा क्यों हो रहा है? इसका



कारण यह बताया जा रहा है कि जो लोग दिन-रात श्रम करके रेलवे की पहचान और विशिष्टता बनाए रखने में अपनी अहम भूमिका निभा रहे हैं, जब उनकी मांगें 10-20 साल से लगातार लंबित पड़ी हों, तो वे कैसे अपने संगठनों पर विश्वास रख पाएंगे? इस अविश्वास के चलते ही वे विकल्प खोज रहे हैं. चाहे यह न्यायसंगत न भी हो, मगर परेशान व्यक्ति हर मंदिर-मस्जिद के सामने कुछ बेहतर होने की उम्मीद लिए अपना माथा टेकता ही है. देखने में यह भी आ रहा है कि जातीय एवं वर्गवादी संगठनों के साथ ही कुछ कैडर एसोसिएशनों भी रेलकर्मियों के बीच अपनी पर्याप्त पैठ बनाती जा रही हैं और मान्यताप्राप्त रेल संगठन उनको अपने पक्ष में रखने के चक्कर में उनकी उलटी-सीधी मांगें मान ले रहे हैं. परंतु सर्वसामान्य रेलकर्मियों में इसका संदेश मान्यताप्राप्त रेल संगठनों के विरुद्ध ही जा रहा है.

जहां तक हड़ताल की बात है, तो एक लिहाज से मान्यताप्राप्त रेल संगठन अपनी सही दिशा पर हैं कि हड़ताल किए बिना ही हड़ताल की धमकी मात्र से यदि काम बन जाता है, तो रेलवे और कर्मचारियों को सांसत में क्यों डाला जाए? यह भी सही है कि कोई भी हड़ताल राष्ट्रहित में नहीं होती है. परंतु वहीं कर्मचारियों की ओर से दूसरा पक्ष यह है कि हड़ताल की धमकी में आह्वान तथा मतदान तो सभी रेलकर्मियों से करवाया गया, मगर पोस्टर में कई कैडरों के ज्वलंत मुद्दे गायब रहे और जब समझौता हुआ, तो वह भी प्रशासनिक सोच के पक्ष में ही हुआ, भले ही रेल संगठनों ने, कुछ नहीं से कुछ तो मिला, मानकर संतोष कर लिया. मगर इतिहास साक्षी है कि हर बार हड़ताल टालने के लिए हुए समझौते में उन्हीं वर्गों की अधिकांश मांगें मंजूर की गईं, जिनका रेल संचालन से कोई सीधा संबंध नहीं था. इससे सर्वसामान्य रेल कर्मचारी बेहद नाराज है. उसका मानना है कि अब मान्यताप्राप्त रेल संगठनों में हड़ताल करने का साहस ही नहीं बचा है, वह प्रशासन के रहमोकरम पर जीवित है. कर्मचारियों में पन रही इस सोच पर मान्यताप्राप्त रेल संगठनों को गहराई से मंथन करना चाहिए.

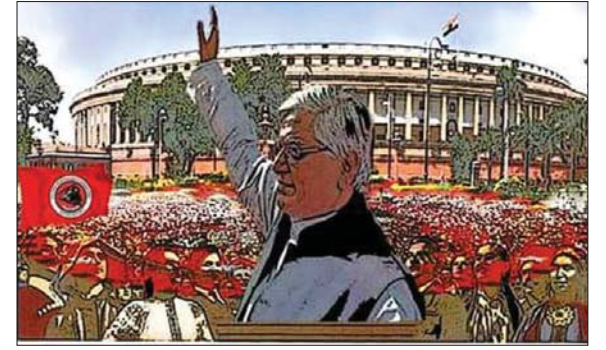
अब यदि रेलवे की अन्य स्थितियों पर

नजर डाली जाए, तो क्या यह कहा जा सकता है कि रेल हड़ताल होने पर क्या सचमुच ट्रेने बंद हो जाएंगी? तो स्थिति यह दिखाई दे रही है कि आज वास्तव में रेलवे का चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी अपनी अंतिम सांस गिन रहा है. रेलवे के अधिकांश कार्य कांटेक्ट पर जा चुके हैं. चचा तृतीय श्रेणी कर्मचारी, तो उनमें से कुछ को तो पिछले वेतन आयोग ने इतना संतुष्ट कर दिया था कि रेल संगठनों की भी आंखें फटी रह गईं

इस वर्ग में रेल संगठनों के प्रति लगातार वैराग्य अथवा दुराव पैदा हो रहा है. इसके चलते यदि रनिंग स्टाफ ने अपने को हड़ताल से अलग कर लिया, तब क्या होगा? अंजाम जो होगा वह बेहद ही रोंगटे खड़े कर देने वाला होगा. संभव है रेल संगठनों के भावी अस्तित्व पर ही खतरा मंडरा उठे, क्योंकि चालक वर्ग जानता है कि संपूर्ण भारत में नहीं, सिर्फ मुंबई में ही मई-2011 में मात्र 36 घंटे की चालकों की

संगठन ही करेंगे, मगर उनको इसका पर्याप्त श्रेय मिल सकेगा, इसमें अन्य कैडरों की तरह ही चालक वर्ग को भी संदेह है.

फिलहाल चाहे कितनी भी अस्फलताएं आती रहें, कुछ वर्षों तक, यानि जब तक कि सरकार अथवा रेल प्रशासन अपनी कूटनीति के मुताबिक रेलवे का निजीकरण करने में सफल नहीं हो जाता, तब तक वह हर हाल में रेलवे में मान्यताप्राप्त कर्मचारी संगठनों का



भूख हड़ताल के समय पूरी मुंबई ठप हो गई थी. तब एक अत्यंत सम्माननीय राष्ट्रीय ट्रेड यूनियन नेता ने चालकों को यह आश्वासन दिया था कि 'हम सुबह 8 बजे ही बोर्ड की आपातकालीन बैठक बुलाकर उनकी मुख्य तीन मांगों को हल करवा देंगे. जब यह खबर तब राष्ट्रीय टेलीविजन पर सुन लें, तो अपना आंदोलन समाप्त कर दें.' परंतु एक तरफ जहां उनकी यह बात छुटभैये नेताओं ने नहीं मानी, क्योंकि यदि वह यह बात मानते, तो उनका अस्तित्व समाप्त हो जाता. तो दूसरी तरफ रेल संगठनों ने अपनी गार्जियनशिप की भूमिका को सही ढंग से नहीं निभाया. यानि संघर्ष का परिणाम शून्य रहा. मगर यह बात तो स्पष्ट हो गई कि रनिंग स्टाफ यानि चालक वर्ग की मांगें न्यायसंगत हैं. इसके चलते रेल संगठनों से चालक वर्ग का भी मोह भंग हुआ है और वह इस विश्क्तिपावस्था में कुछ भी कर गुजरने पर आमादा है. अब यदि राष्ट्रीय स्तर पर कभी कोई संघर्ष छिड़ गया, तो बीच-बचाव का काम भी निश्चित रूप से मान्यताप्राप्त रेल

संवैधानिक महत्व एवं अस्तित्व बनाए रखेगा. तथापि, इस बीच रेलकर्मियों में उनके प्रति अविश्वास को बढ़ावा देते हुए उनको अलग-अलग तुगलकी आदेश निकालकर हर पांच वर्ष में चुनाव के चक्रव्यूह में उलझाए रखेगा. इसके अलावा हर पांच साल में चुनाव को लेकर रेल संगठन भी अपनी निर्धारित भूमिका से भटकते नजर आ रहे हैं और अपनी इस 'राज-नीति' के चलते वह कुछ ऐसे सहयोगी बना रहे हैं, जो रेल प्रबंधन की साझेदारी में उन्हें ही अप्रसंगिक करते नजर आ रहे हैं. कमोबेश इसी भूमिका में वर्तमान सरकार भी इन श्रमिक संगठनों के सामने है. ऐसे में मान्यताप्राप्त रेल संगठनों को चाहिए कि वे सर्वहारा की ही भूमिका में रहकर रेलवे के अन्य मान्यताप्राप्त संगठनों को भी अपने साथ विश्वास में लेकर चलें और जातीय एवं वर्गवादी राज-नीति से बचें, तभी आने वाले समय में उनका महत्व और अस्तित्व बरकरार रह सकेगा.

प्रस्तुति : सुरेश त्रिपाठी

कटरा-बनिहाल सेक्शन के निर्माण कार्य को निर्धारित समय में पूरा किया जाए -महाप्रबंधक

■ महाप्रबंधक/उ.रे. के. पुठिया द्वारा उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल परियोजना का निरीक्षण

दिल्ली : महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, ए. के. पुठिया ने 10 दिसंबर को उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल) राष्ट्रीय परियोजना के बनिहाल-कटरा सेक्शन पर चल रहे कार्यों के विभिन्न कार्यस्थलों का दौरा किया. इस निरीक्षण के दौरान उनके साथ मुख्य प्रशासनिक अधिकारी निर्माण एस. के. कौल, इरकॉन के वरिष्ठ रेल अधिकारी और इस सेक्शन के निर्माण कार्य से संबंधित प्रशासनिक अधिकारी भी उपस्थित थे एस. के. कौल ने इस परियोजना से संबंधित



चल रहे कार्यों की प्रगति के बारे में महाप्रबंधक श्री पुठिया को विस्तृत जानकारी से अवगत कराया.

महाप्रबंधक श्री पुठिया ने मुख्य सुरंग सं. टी-74 आर, बनिहाल के कार्यस्थल कार्यालय सहित इस परियोजना के लंबित निर्माण कार्यों को समीक्षा की. श्री पुठिया ने

बड़ी सुरंग सं. टी-74 आर खारी (बनिहाल) के कार्यस्थल पर इरकॉन के अधिकारियों के साथ इस परियोजना की प्रगति के बारे में भी चर्चा की. बाद में उन्होंने सुमेरन क्षेत्र की सुरंग टी-48 नॉर्थ पार्टल एवं सुरंग टी-49ए साउथ पार्टल का निरीक्षण किया.

श्री पुठिया ने वहां चल रहे निर्माण कार्यों के सभी पहलुओं पर चर्चा करने के बाद कटरा-बनिहाल सेक्शन के निर्माण कार्य को निर्धारित समय में अर्थात् अगले साल दिसंबर 2018 तक पूरा करने के लिए अधिकारियों को निर्देश दिए. सुरंग कार्यस्थल का दौरा करने से पहले महाप्रबंधक श्री पुठिया ने निर्माण विभाग एवं फिरोजपुर मंडल के अधिकारियों को टीम के साथ श्रीनगर-बनिहाल सेक्शन का वीडो ट्रेलिंग निरीक्षण भी किया.

आपसी तालमेल से बेहतर कार्य-निष्पादन का प्रयास करें - राजीव मिश्र

■ अधिकारियों की बैठक में पूर्वोत्तर रेलवे की उपलब्धियों एवं अन्य गतिविधियों की समीक्षा



प्रमुख अधिकारियों की बैठक (पीओएम) को संबोधित करते हुए पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र

गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने 16 दिसम्बर को महाप्रबंधक सभागार, गोरखपुर में प्रधान अधिकारियों के साथ बैठक (पीओएम) में पूर्वोत्तर रेलवे की उपलब्धियों एवं अन्य गतिविधियों की विस्तृत समीक्षा की. बैठक में सभी विभाग प्रमुख, तीनों मंडल रेल प्रबंध, वरिष्ठ मंडल अधिकारी तथा पूर्वोत्तर रेलवे के अधिकारी संघ, प्रमोटी अधिकारी संघ, अन्य पिछड़ा वर्ग एसोसिएशन, रेलवे सुरक्षा बल एसोसिएशन तथा अनुसूचित जाति एवं जनजाति एसोसिएशन के महामंत्रों उपस्थित थे.

बैठक को संबोधित करते हुए महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने कहा कि पिछले तीन महीनों में पूर्वोत्तर रेलवे पर अनेक महत्वपूर्ण कार्य हुए हैं. वाराणसी मंडल का विस्तार छपरा ग्रामीण स्टेशन तक हो गया है. मनकापुर स्टेशन पर फैजाबाद से आने वाली गाड़ियों को बस्ती की ओर भेजने के लिए चौथी लाइन बिछाई गई है. संरक्षा की दृष्टि से अनेक मानवबल समारोहों को बंद एवं मानवयुक्त किया जा रहा है तथा 20 हजार से अधिक टीवीय वाले समारोहों को इंटरलॉकिंग की जा रही है. कोहेर की समस्या से निपटने के लिए फाग सेफ डिवाइस पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध कराई जा रही है, जिससे संरक्षित रेल यात्रा के साथ ही समय-पालन में भी सुधार आएगा.

महाप्रबंधक श्री मिश्र ने कहा कि हाल ही में नव आमान परिवर्तित कासगंज-बरेली एवं गोंडा-बदनी रेल खंडों का शुभारम्भ रेलमंत्री द्वारा किया गया है. इसके अतिरिक्त छपरा-थावे, पीलीभीत-भोजीपुरा रेल खंडों का आमान परिवर्तन, ओड़िहार-मंडुवाडोह रेल खंड का दोहरीकरण एवं ब्रह्मावर्त-मंधाना के बीच नई रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रगति पर है. उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर पहली विद्युत इंजन चालित गाड़ी की शुरुआत 22 नवंबर को की गई है. गोंडा-गोरखपुर के मध्य रेलपथ के विद्युतीकरण का कार्य गौनाड-बस्ती एवं बस्ती-गोरखपुर दो खंडों में किया जा रहा है. गोंडा-बस्ती रेल खंड का कार्य अन्तिम चरण में है तथा इसके जनवरी, 2016 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है.

गाड़ियों के समय-पालन पर विशेष जोर देते हुए महाप्रबंधक श्री मिश्र ने कहा कि संरक्षा का पूरा ध्यान रखते हुए इसे सुधारने का प्रयास किया जा रहा है. महाप्रबंधक ने कहा कि रेलवे की अर्थव्यवस्था को

सुदृढ़ बनाने के लिए आय में वृद्धि तथा खर्च में कमी नितांत आवश्यक है. उन्होंने इस संबंध में सभी विभाग प्रमुखों एवं मंडल रेल प्रबंधकों से लिखित सुझाव देने को कहा है. यात्री प्रधान पूर्वोत्तर रेलवे पर यात्री सुविधाओं में निरन्तर सुधार एवं विस्तार को अति आवश्यक बताते हुए उन्होंने कहा कि गाड़ियों एवं स्टेशनों की सफाई पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है. सभी सम्बंधित विभाग आपसी तालमेल स्थापित कर इसे और बेहतर बनाने का प्रयास करें. उन्होंने कहा कि 2000 बायो-टॉयलेट इस रेलवे को शीघ्र ही प्राप्त हो रहे हैं, जिनका उपयोग कर प्रमुख गाड़ियों के रैकों को ग्रीन-टॉयलेट से युक्त किया जाएगा. इसी प्रकार प्रमुख गाड़ियों में यात्रियों द्वारा एलबीएच कोच लगाने को प्राथमिकता देते हुए महाप्रबंधक श्री मिश्र ने यांत्रिक एवं विद्युत डिपो को एलएचबी कोचों के अनुरक्षण में दक्षता हासिल करने को कहा. उन्होंने ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे के महत्वपूर्ण स्टेशनों पर स्केलेटर एवं

लिफ्ट प्राथमिकता के आधार पर लगाए जा रहे हैं.

कर्मचारी कल्याण की चर्चा करते हुए महाप्रबंधक ने कर्मचारियों के उपयोग के लिए निर्मित सामुदायिक भवनों को नियमानुसार संचालित करने, स्वीकृत सामुदायिक भवनों को शीघ्र बनाने एवं आवश्यकतानुसार नए सामुदायिक भवनों की स्वीकृति प्राप्त करने का निर्देश दिया. उन्होंने कहा कि अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति की प्रक्रिया को सरल बनाया गया है तथा पेशानों की सुविधा के लिए विशेष सेल गठित कर उनकी समस्याओं का निस्तारण किया जाएगा. उन्होंने रेलवे कालोनियों में कर्मचारी आवासों के बेहतर अनुरक्षण का निर्देश दिया. बैठक के दौरान विभिन्न विभागों की गतिविधियों पर विभाग प्रमुखों ने विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया तथा महाप्रबंधक श्री मिश्र ने विभिन्न मंचों की मंडलवार समीक्षा करते हुए कार्य-प्रणाली में सुधार लाने के लिए कई आवश्यक सुझाव दिए.

पूर्वोत्तर रेलवे ने पेंशन अदालत के 235 मामले निपटाए



गोरखपुर ब्यूरो : पूर्वोत्तर रेलवे पर पेंशन अदालत का आयोजन 15 दिसंबर को रेलवे अधिकारी क्लब, गोरखपुर में मुख्य कार्मिक अधिकारी एस.एम.एन.इस्लाम की अध्यक्षता में एवं वित्त

सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी/आईबी डी. के. जयराज की उपस्थिति में किया गया. इस पेंशन अदालत में कुल 235 मामले प्राप्त हुए, इस अवसर पर मुख्य कार्मिक अधिकारी इस्लाम ने कहा कि रेल प्रशासन का यह प्रयास है कि पेंशनरों के सभी कार्य समय से हों तथा उन्हें कठिनाइयों का सामना न करना पड़े. उन्होंने कहा कि इस मामले में स्मार्ट कार्ड से ऑनलाइन भुगतान की प्रक्रिया अपनाई जानी है. इस हेतु सभी रेलकर्मियों, सेवानिवृत्त रेलकर्मियों तथा उनके आश्रितों को चाहिए कि वे अपना आधार कार्ड का नंबर कार्मिक विभाग में उपलब्ध करा दें. उन्होंने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर आधार कार्ड बनवाने हेतु जनवरी, 2016 में कैम्प लगाया जाएगा. जो कर्मचारी अभी तक आधार कार्ड न बना सकें हों, वे उक्त कैम्प में आधार कार्ड जरूर बनवा लें, जिससे आने वाले समय में उनको ऑनलाइन भुगतान में सुविधा हो सके. इस पेंशन अदालत 2015 के अंतर्गत मुख्यालय एवं संबन्धित इकाइयों के कुल 235 मामलों में से 59 मामलों पर पीपीओ जारी किया गया. जबकि 27 मामलों में बैंकों को निर्देशित किया गया तथा 19 मामलों में 14,40,967 रुपए का भुगतान आदेश पेंशन अदालत के माध्यम से जारी किया गया. पेंशन अदालत में 85 मामले यांत्रिक कारखाना के शामिल थे. इस अवसर पर मुख्यालय, यांत्रिक कारखाना एवं विभिन्न इकाइयों के कार्मिक विभाग के अधिकारी, बैंकों के प्रतिनिधि, पेंशनर आदि उपस्थित थे.



रेल प्रशासन द्वारा स्टेशन मास्टर कैडर को समाप्त करने अथवा इस पद को एक्स-कैडर बनाए जाने के लिए की जा रही साजिश के खिलाफ ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर एसोसिएशन के नेतृत्व में हजारों स्टेशन मास्टरों ने 16 दिसंबर को आजाद मैदान, मुंबई में एक दिन का धरना देकर भारी विरोध जताया.



टैकिंगल एम्प्लाइज एसोसिएशन ऑफ रेलवेज (टीएच) के अध्यक्ष जे. पी. मिश्रा के नेतृत्व में एक प्रतिनिधि मंडल रेलमंत्री सुरेश प्रभु से मिला और उन्हें तकनीकी कैडर की खातियों से अवगत कराया. रेलमंत्री ने गंभीरतापूर्वक उनकी समस्याओं को सुना और उनके शीघ्र ही समाधान का आश्वासन दिया. प्रतिनिधि मंडल में अध्यक्ष जे. पी. मिश्रा, महासचिव राज अग्निहोत्री, वित्त सचिव राजेश शर्मा, यूडी शर्मा, सत्यकाश शर्मा एवं अनिल बर्धवाल शामिल थे.

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

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
- 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. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
* एड. बी. एच. वास्वानी, भोपाल,
* एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

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

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