

# परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 335

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 30 अप्रैल 2016

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

## रे.बो. ने एसीसी के आदेशों का पालन नहीं किया

सुरेश त्रिपाठी

**रे**ल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) अपनी मनमानी कर रहा है. वह स्वयंभू मानकर ही अपनी ऊल-जलूल नीतियां बनाता और बिगाड़ता रहता है. इसीलिए रेल अधिकारियों से अक्सर यह सुनने को मिलता रहता है कि रेलवे बोर्ड 'मुंहदेखी नीति' पर अमल करता है, यानि रेलवे बोर्ड द्वारा लोगों की शकलें देखकर नीतियां बनाई-बिगाड़ी जाती हैं. निश्चित तौर पर यही बात होगी, तभी तो रेलवे बोर्ड ने आज लगभग दो साल बाद भी अपडेटमेंट कमेटी ऑफ द कैबिनेट (एसीसी) के दिनांक 26.09.2014 (पत्र संख्या

- जीएम/बोर्ड मेंबर्स की नियुक्ति संबंधी पालिसी नहीं सौंपी, डीआरएम पैनेल का अप्रूवल नहीं लिया जा रहा
- भारतीय रेल की बधिया बैठाने के लिए जिम्मेदार है रेलवे बोर्ड की मनमानी और अहंकारपूर्ण कार्य-प्रणाली
- राजीव गुप्ता की नियुक्ति, आर.एन.मिश्रा, चाहते राम और एम.के.गुप्ता का प्रस्ताव भेजा गया, डीआरएम का पता नहीं



35(5)/ईओ/2014(एसीसी)) के उस आदेश का पालन करना जरूरी नहीं समझा, जिसमें एसीसी ने रेलवे बोर्ड को आदेश दिया था कि वह जीएम और बोर्ड मेंबर्स की नियुक्ति संबंधी योजना/दिशा-निर्देश

(स्कीम/गाइडलाइन्स) के संशोधन कार्य में तेजी लाए और फाइनल स्कीम/गाइडलाइन्स को अप्रूवल के लिए उसके पास जल्दी से जल्दी भेजा जाए.

हालांकि एसीसी ने उपरोक्त पत्र में इससे पहले भेजे गए पत्र (संख्या 2014/सीआरबी/एडमिन/4/पी, दिनांक 25.07.2014) का भी हवाला दिया है. इसका मतलब यह है कि एसीसी ने इससे पहले भी रेलवे बोर्ड को पत्र लिखकर उससे जीएम और बोर्ड मेंबर्स की नियुक्ति संबंधी अपनी नीति उसके पास भेजे जाने को कहा था. परंतु ऐसा लगता है कि रेलवे बोर्ड, एसीसी के उपरोक्त दोनों पत्रों/आदेशों को कूड़ेदान में डालकर और यह मानकर निश्चित होकर बैठ गया है कि उसका कोई क्या बिगाड़ लेगा? ज्ञातव्य है **शेष पेज 7 पर...**

## दिग्भ्रमित संस्था जैसी चल रही है रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली



**मेंबर इलेक्ट्रिकल, रेलवे बोर्ड के पद पर ए. के. कपूर की नियुक्ति**

**में**बर इलेक्ट्रिकल, रेलवे बोर्ड के पद पर आखिर ए. के. कपूर की पोस्टिंग हो गई. उन्होंने तत्काल प्रभाव से ज्वाइन भी कर लिया है. वर्तमान वह मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महाप्रबंधक के पद पर कार्यरत थे.

सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड ने उनकी पोस्टिंग का यह आदेश गुरुवार, 6 अप्रैल को निकाला, जबकि पीएमओ से श्री कपूर को मेंबर इलेक्ट्रिकल के पद पर नियुक्त किए जाने की अनुशंसा बुधवार, 5 अप्रैल को ही दोपहर से पहले आ गई थी. इस पोस्टिंग में पहले ही बहुत देर होने के कारण यह नियुक्ति आदेश तुरंत जारी किए जाने की उम्मीद की जा रही थी. मगर जब देर रात तक यह आदेश जारी नहीं हुए, तब तमाम अधिकारियों को काफी निराशा हुई थी. ज्ञातव्य है कि 31 दिसंबर 2015 को नवीन टंडन के सेवानिवृत्त होने के बाद लगातार तीन महीनों से यह पद खाली पड़ा था और इसका **शेष पेज 6 पर...**

## 11 जुलाई से देशव्यापी हड़ताल पर अडिग रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठन

- कैबिनेट सचिव और एम्पावर कमेटी के साथ हो रही बैठकों से नहीं निकल रहा कोई नतीजा
- सरकार अपना रही है श्रमिक संगठनों को हताश करने और श्रमिकों को उनके खिलाफ भड़काने की रणनीति

**सा**तों वेतन आयोग को विसंगतियों को लेकर रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठन सरकार की अड़ीबाजी से बेहद खिन्न नजर आ रहे हैं. कर्मचारी संगठनों द्वारा सभी जोंनों और मंडलों में आए दिन लगातार धरने-मोर्चे और आंदोलन किए जा रहे हैं. जितनी संख्या में रेल कर्मचारी इन आंदोलनों में हिस्सा ले रहे हैं, उसे देखते हुए भारतीय रेल में मानव संसाधन, मानव घट और काम का भारी नुकसान हो रहा है. जबकि सरकार अथवा रेल मंत्रालय को



इस सब से कोई फर्क पड़ता नजर नहीं आ रहा है. ऐसा लगता है कि सरकार कुछ ऐसी रणनीति अपना रही है कि एक तरफ रेलवे के सभी मान्यताप्राप्त संगठन हताश और निराशा हो **शेष पेज 6 पर...**

## महाप्रबंधक/प.रे. जी. सी. अग्रवाल ने तोड़ी फिजूलखर्ची की परंपरा

**प**श्चिम रेलवे के महाप्रबंधक जी. सी. अग्रवाल ने इस बार एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है. वह यह कि उन्होंने रेल सप्ताह समारोह यशवंतराव सभागृह या षड्मुखानंद हॉल जैसे रेलवे से बाहर और मुंबई के महंगे सभागृहों में आयोजित किए जाने की पश्चिम रेलवे की पुरानी एवं फिजूलखर्ची की परंपरा को समाप्त कर दिया. महाप्रबंधक श्री अग्रवाल ने इस बार पश्चिम रेलवे का 61वां रेल सप्ताह समारोह बिना किसी झिझक के मध्य रेलवे के सीएसटी ऑडिटोरियम में 13 अप्रैल को आयोजित करके अपने 200 रेलकर्मियों को उनकी सराहनीय सेवाओं और बेहतर कार्य-निष्पादन के लिए सम्मानित एवं पुरस्कृत



किया. इसके साथ ही उन्होंने विभिन्न कार्य निष्पादन के लिए 24 शील्ट्स भी प्रदान कीं. पश्चिम रेलवे के कई उच्च अधिकारियों का कहना है कि वैसे भी श्री अग्रवाल अपनी जमीन से जुड़े एक सहृदय अधिकारी हैं, जो सभी अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ अत्यंत सौजन्यपूर्ण व्यवहार करते हैं. उन्होंने बताया कि महाप्रबंधक निरीक्षण के दौरान भी श्री अग्रवाल बिना किसी तामझाम के चलते हैं. उनके सैलून में न तो किसी प्रकार की कोई अनावश्यक सामग्री रखवाई जाती है, और न ही अनावश्यक स्टॉफ की तैनाती होती है. उनका कहना है कि निरीक्षण के दौरान श्री अग्रवाल सभी संबंधित अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ अत्यंत

सौम्यता के साथ पेश आते हैं और उनसे आवश्यक जानकारी प्राप्त करने के साथ ही उनकी कुशलक्षेम पूछने सहित उनसे अनौपचारिक वार्तालाप भी करते हैं, जिससे निरीक्षण के दौरान अधिकारियों और कर्मचारियों के मन-मस्तिस्क में जो महाप्रबंधक का खौफ छाया रहता है, उससे मुक्त होकर वह निरीक्षण कार्य संपन्न करने में पूरे उत्साह के साथ शरीक होते हैं. मातहत अधिकारियों और कर्मचारियों की ऐसी सराहना के पात्र जी. सी. अग्रवाल शायद भारतीय रेल के उन दो-चार महाप्रबंधकों में से एक हैं, जिनकी वर्कफोर्स का अपने महाप्रबंधक से ऐसा भावनात्मक लगाव कागम हो पाया है. इसके लिए श्री अग्रवाल वास्तव में बधाई के पात्र हैं.

# वर्ष 2020 तक ऑन डिमांड रिजर्वेशन उपलब्ध कराया जाएगा - मनोज सिन्हा

## ■ रेल राज्यमंत्री द्वारा पूर्व मध्य रेलवे में विभिन्न यात्री सुविधाओं का लोकार्पण

हाजीपुर : रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा द्वारा 12 अप्रैल को पूर्व मध्य रेलवे, समस्तीपुर मंडल के नरकटियागंज स्टेशन से समपार संख्या 21 एवं 22 स्पेशल के स्थान पर सड़क ऊपरी पुल (आरओबी) के निर्माण का कार्यारम्भ तथा जनकपुर रोड, रूसेराघाट, गढ़पुरा एवं धमाराघाट स्टेशनों पर नवनिर्मित पैदल ऊपरी पुल (एफओबी) एवं चमुआ स्टेशन का फ्रांसिंग स्टेशन के रूप में परिवर्तन आदि कार्यों का लोकार्पण किया गया. इसके अलावा उन्होंने 12 कन्वेंशनल ट्रेनों का डेम्पू ट्रेनों में परिवर्तन का

भी लोकार्पण किया. इस अवसर पर जनसमूह को संबोधित करते हुए रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने कहा कि आने वाले समय में यात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे दिनदयाल कोच युक्त 10 अंत्योदय ट्रेनें पांच माह के अंदर चलाने जा रही है. इसके अलावा रेलवे उदय नाम से डबल-डेकर ट्रेन, पूर्णतः वातानुकूलित युक्त ट्रेन हमसफर एवं 120 किमी. प्रति घंटे की गति से चलने वाली तेजस जैसी ट्रेनें भी चलाने जा रही हैं. रेल राज्यमंत्री ने कहा कि वर्तमान केंद्र सरकार की प्राथमिकता है कि वर्ष 2020 तक ट्रेनें में ऑन डिमांड रिजर्वेशन उपलब्ध कराया जाएगा तथा यात्री ट्रेनें की तरह ही गुड्स ट्रेनें को भी टाईम टेबल के अनुसार चलाया जाएगा. उन्होंने कहा कि



सरकार का एक ही मंत्र है 'विकास'. इसके अनुपालन में, जल्द ही रक्सौल से नरकटियागंज का आमान परिवर्तन सितंबर तक पूरा करके परिचालन प्रारंभ कर दिया जाएगा. इसके पश्चात इस खंड का विद्युतीकरण भी किया जाएगा. उन्होंने विभिन्न मांगों के जवाब में कहा कि हर मांग पूरी नहीं की जा सकती है, पर जब नई ट्रेनें चलेंगी तो इन मांगों पर भी अवश्य विचार किया जायेगा. रेल राज्यमंत्री ने कम समय में उत्कृष्ट कार्य करने के लिए रेल कर्मचारियों एवं अधिकारियों की सराहना भी की.

## ■ हाजीपुर-बछवाड़ा दोहरीकृत रेल लाइन का शिलान्यास

रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा द्वारा पूर्व मध्य रेलवे, सोनपुर मंडल के हाजीपुर-बछवाड़ा रेलखंड के दोहरीकरण का शिलान्यास किया गया. हाजीपुर स्टेशन पर आयोजित समारोह को संबोधित करते हुए रेल राज्यमंत्री श्री सिन्हा ने कहा कि रेलवे ने पिछले दो सालों में वर्षों से लंबित कई बड़ी रेल परियोजनाओं को वरीयता प्रदान करते हुए पूरा कराया है और आगे भी किसी रेल परियोजना के लिए फंड की कमी नहीं होने दी जाएगी. उन्होंने कहा कि हाजीपुर-सुगौली रेल लाइन का वैशाली तक का हिस्सा इस वर्ष सितंबर तक पूरा कर लिया जाएगा. रेल राज्य मंत्री ने कहा कि रेलवे की जिन योजनाओं में किसानों की जमीन अधिग्रहित की गई है, उनके वारिसों को नौकरी देने के लिए रेलवे के नियमानुसार कार्यवाही की जाएगी.

रेल राज्यमंत्री ने रेलवे की आधारभूत संरचना के विकास पर बल देते हुए कहा कि आजादी के बाद से रेलवे में 18 गुना यात्री यातायात में तथा 9 गुना माल यातायात में वृद्धि हुई है, जबकि इसके नेटवर्क का विस्तार मात्र सवा दो गुना ही हुआ है. उन्होंने

कहा कि पूरी भारतीय रेल में 492 ऐसे रेलखंड हैं, जिन पर वर्तमान क्षमता से 100 से 150 प्रतिशत तक गाड़ी परिचालन किया जा रहा है. इसी के मद्देनजर रेलवे के नेटवर्क एवं इसकी आधारभूत संरचना के विकास और परियोजनाओं को पूरा करने के लिए रेलवे में ज्यादा से ज्यादा निवेश किया जा रहा है. उन्होंने कहा कि रेलवे ने बिहार में चल रही रेल परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए अधिक से अधिक राशि स्वीकृत की है. पिछले वर्ष रेलवे ने बिहार की परियोजनाओं के लिए लगभग ढाई हजार करोड़ की राशि स्वीकृत की थी. इस वर्ष में रेलवे द्वारा 3171 हजार करोड़ रु. की राशि स्वीकृत की है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 29 प्रतिशत अधिक है.

इसी संदर्भ में उन्होंने कहा कि पिछले दिनों प्रधानमंत्री ने गंगा नदी पर पटना एवं मुंगेर के बीच रेल-सह-सड़क पुल को देश को समर्पित किया तथा मोकामा में राजेन्द्र पुल के समानांतर एक अतिरिक्त रेल पुल का शिलान्यास किया गया. इसके अलावा इस वर्ष के रेल बजट में बिहार में गंगा नदी पर कटरिया-विक्रमशिला के बीच 16 हजार करोड़ रु. की लागत से एक नए पुल की स्वीकृति भी दी गयी है. उन्होंने कहा कि हाजीपुर स्टेशन का विकास किया जाना है, जिसके तहत हाजीपुर स्टेशन पर एक दूसरा प्रवेश द्वार, एक प्लेटफार्म तथा फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाएगा.

## ■ इरकॉन द्वारा किया जाएगा दोहरीकरण कार्य

हाजीपुर-बछवाड़ा रेलखंड पर वर्तमान में दो जोड़ी मेल/एक्सप्रेस, 6 जोड़ी सवारी गाड़ी, 4 जोड़ी साप्ताहिक, 3 जोड़ी द्विसाप्ताहिक, 1 जोड़ी त्रिसाप्ताहिक मेल/एक्सप्रेस एवं लगभग 20 से 22 मालगाड़ियों का परिचालन प्रतिदिन किया

जा रहा है. इस प्रकार इस मार्ग पर अत्यंत सघन एवं व्यस्त यातायात है. दोहरीकरण के बाद 6 जोड़ी यात्री सेवा एवं 7 जोड़ी मालगाड़ियों के बढ़ने की उम्मीद है. दोहरीकरण के दौरान लगभग 35 करोड़ रु. की लागत से यात्री सुविधाओं में भी विस्तार किया जाएगा. इस कार्य को इरकॉन द्वारा समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा. दोहरीकरण हो जाने के पश्चात इस क्षेत्र के वैशाली, बेगूसराय एवं समस्तीपुर जिले के लोगों को काफी सुविधा होगी.

इसके पहले पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक आदित्य कुमार मित्तल ने अपने स्वागत भाषण में कहा कि हाजीपुर-बछवाड़ा रेलखंड के दोहरीकरण के शिलान्यास के लिए रेल राज्यमंत्री के प्रति आभार प्रकट किया. महाप्रबंधक ने कहा कि इस परियोजना की कुल लम्बाई 72 किमी. है, जिसके निर्माण पर अनुमानित 678.54 करोड़ रु. की लागत आएगी. इसमें कुल 10 फ्रांसिंग स्टेशन एवं 7 हाट स्टेशन होंगे.

## ■ अधिकारियों के लिए 'रेल आश्रय' का किया उद्घाटन

रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा द्वारा पूर्व मध्य रेल की कई परियोजनाओं का उद्घाटन तथा नई परियोजनाओं का शिलान्यास किया गया. रेल राज्यमंत्री ने सर्वप्रथम पटना के करबिगमिया में रेल अधिकारियों के लिए नव-निर्मित रेलवे आवास 'रेल आश्रय' का उद्घाटन किया. इस रेलवे आवासीय परिसर में कुल 28 क्वार्टर्स हैं, जिनके निर्माण पर कुल 15.05 करोड़ रु. की लागत आई है. इस अवसर पर पूर्व मध्य रेल के महाप्रबंधक आदित्य कुमार मित्तल, अपर महाप्रबंधक टी. पी. सिंह, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/दक्षिण एल. एम. झा, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/उत्तर बी. पी. गुप्ता, प्रमुख मुख्य इंजीनियर पी. के. मिश्रा, मुख्य विद्युत इंजीनियर एम. के. माथुर, मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर ए. एन. झा, मंडल रेल प्रबंधक, दानापुर आर. के. झा, अपर मंडल रेल प्रबंधक अनुल प्रियदर्शी, मंडल रेल प्रबंधक, सोनपुर एम. के. अग्रवाल, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी अरविन्द कुमार रजक सहित मुख्यालय एवं दानापुर मंडल के अन्य अधिकारीगण उपस्थित थे.

## फर्जी फर्स्ट क्लास पास पर यात्रा करते पकड़े गए पति-पत्नी

■ ऐसे सैकड़ों मामले हो सकते हैं, चेकिंग स्टाफ की कमी से हो रहा है रेल राजस्व का भारी नुकसान

मुंबई : पश्चिम रेलवे, मुंबई सेंट्रल मंडल के बोरीवली स्टेशन पर कार्यरत प्रधान चल टिकट परीक्षक (हेड टीटीई) मोहम्मद जाहद कुरैशी एवं अब्दुल अजीज ने 12 अप्रैल को मीरा रोड से बोरीवली स्टेशन के दरम्यान चर्चिगट फास्ट लोकल के बीच वाले फर्स्ट क्लास डिब्बे में टिकट चेक करते समय एक दम्पति को फर्जी फर्स्ट क्लास त्रैमासिक पास पर यात्रा करते हुए पकड़ा. उन्होंने जो पास दिखाया वह दोनों टीटीई को पहली ही नजर में फर्जी दिखाई दे रहा था. मगर इस बात को वह दोनों पति-पत्नी मानने को तैयार नहीं थे. अंततः उन्हें बोरीवली स्टेशन पर लोकल से उतारकर कार्यालय में जाकर जब दोनों पास की विभागीय छानबीन करके इस बात की पुष्टि कर ली गई, कि उक्त दोनों फर्स्ट क्लास पास फर्जी हैं, तब जब उक्त दम्पति से कड़ाई से पूछताछ की गई, तो दोनों ने स्वीकार कर लिया कि उन्होंने उक्त पास पालघर स्टेशन के बाहर एक व्यक्ति से मात्र दो-दो हजार रुपए में खरीदा था.

उल्लेखनीय है कि पालघर से चर्चिगट तक के तीन महीने के फर्स्ट क्लास लोकल पास की कीमत कुल 4,355 रु. होती है, जबकि उक्त दोनों पति-पत्नी के पास से जप्त किए गए पास पर कुल कीमत 4,330 रु. ही दर्ज थी. इसके अलावा दोनों पास एक ही खिड़की से और एक ही समय पर तथा एक ही यूटीएस काउंटर से जारी किए गए थे, जो कि संभव नहीं है. इसके साथ ही दोनों में ट्रेन का लोगो भी नग्न था, और वाटर मार्क भी नहीं था. सामान्य प्रलेप पास की अपेक्षा इन दोनों पास की रिजर्विंग और फॉन्ट भी भिन्न थी. इसके अलावा पास



के नीचे खिड़की नंबर के साथ जारी करने वाले ऑपरिटर की आईडी भी गायब थी. इन तमाम विषयगतियों और विभागीय छानबीन से यह सुनिश्चित हो गया कि उक्त दोनों फर्स्ट क्लास त्रैमासिक पास फर्जी हैं.

इसके बाद हेड टीटीई मोहम्मद जाहद कुरैशी ने दोनों पति-पत्नी को जीआरपी के हवाले कर दिया. जहां पति-पत्नी सिद्धार्थ अनिल नाइक (19) और श्रीमती निशा सिद्धार्थ नाइक (20), निवासी सी/202, साईदीप प्लाजा, अग्रवाल नगरी, वसई-पूर्व, जिला पालघर के खिलाफ अपराध क्रमांक 100/2016 के तहत भा.दं.वि. की धारा 465, 471, 474 और 420 के तहत मामला दर्ज किया गया है. दोनों आरोपियों ने पुलिस के सामने भी इस बात को कबूल किया कि उन्होंने उक्त फर्जी पास पालघर स्टेशन के बाहर एक व्यक्ति से प्रत्येक दो हजार रुपए में खरीदा था. हेड टीटीई मोहम्मद जाहद कुरैशी का बयान दर्ज करने के बाद बोरीवली जीआरपी मामले की जांच कर रही है. ऐसे और भी सैकड़ों मामले हो सकते हैं, मगर चेकिंग स्टाफ की कमी और पर्याप्त निगरानी के अभाव में रेल राजस्व का भारी नुकसान हो रहा है. तथापि ऐसा नहीं लगता है कि रेल प्रशासन को इसकी कोई चिंता है.

## जीएम अवार्ड में पक्षपात, निर्धारित नियम का उल्लंघन



मुंबई : इस बार भी जीएम अवार्ड देने में पक्षपात किए जाने की बात सामने आई है. पता चला है कि 13 अप्रैल को '61वें रेल सप्ताह' में पश्चिम रेलवे के जिस चेकिंग स्टाफ को जीएम अवार्ड दिया गया, उसमें तीन साल के भीतर पुनः जीएम अवार्ड नहीं दिए

जाने के नियम का पालन नहीं किया गया है. जबकि इसी नियम का हवाला देकर सबसे अधिक नकद राशि जमा करने वाले चेकिंग स्टाफ को जीएम अवार्ड देने से दरकिनार कर दिया गया. प्राप्त जानकारी के अनुसार जिस चेकिंग स्टाफ को तीन साल के अंदर ही पुनः जीएम अवार्ड दिलाया गया है, उसका नाम न सिर्फ रेल सप्ताह समारोह से मात्र एक दिन पहले अवार्ड सूची में जोड़ा गया, बल्कि उसने सर्वाधिक नकदी जमा करने वाले और दरकिनार किए गए चेकिंग स्टाफ से करीब 10 लाख की राशि कम जमा की थी. तथापि सभी नियमों को ताक पर रखकर न सिर्फ उसका नाम अंतिम समय में जोड़ा गया, बल्कि तीन साल की निर्धारित समय-सीमा का उल्लंघन करके उसे पुनः अवार्ड दिलाया गया. इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ आर्गेनाइजेशन, पश्चिम रेलवे के पदाधिकारियों ने इस पक्षपात पर असंतोष जाहिर करते हुए जीएम/प.रे. से पूरे मामले की विजिलेंस जांच कराए जाने की मांग की है.



# सफल रहा यात्री सुविधा समिति का पंजाब दौरा

- पीएसी सदस्यों ने जीआरपी द्वारा रेलयात्रियों के साथ की जा रही ज्यादतियों को प्रत्यक्ष देखा
- जीआरपी थाने में चोरी के झूठे आरोप में दो दिन तक रखा मां-बाप से बिछड़े सात साल के बच्चे को
- शौचालय और रेलवे स्टेशन पर मिली गंदगी, समिति के सदस्यों ने जताई रेल अधिकारियों से नाराजगी

दिल्ली : रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) की यात्री सुविधा समिति (पीएसी) के सदस्यों ने डॉ. अशोक त्रिपाठी के नेतृत्व में हाल ही में लुधियाना, अमृतसर और अटारी इत्यादि विभिन्न रेलवे स्टेशनों का दौरा किया। पीएसी सदस्यों का यह दौरा काफी सफल रहा, क्योंकि सदस्यों ने जहां जीआरपी द्वारा रेलयात्रियों के साथ की जा रही कुछ ज्यादतियों को प्रत्यक्ष देखा, वहीं यात्री सुविधाओं में पाई गई खामियों के संबंध में जहां स्थानीय रेल अधिकारियों से नाराजगी जताई, वहीं उन्हें कई सुझाव भी दिए और खामियों को अविलंब दुरुस्त करने को भी कहा। डॉ. अशोक त्रिपाठी के साथ समिति के अन्य सदस्य अरुणेश मिश्रा, तिलकराज कटारिया और मोहम्मद इरफान अहमद भी थे। शताब्दी ट्रेन से पहुंचे समिति के सदस्यों ने लुधियाना रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं से संबंधित कई विसंगतियों को देखकर स्थानीय अधिकारियों को काफी लताड़ लगाई।

लुधियाना स्टेशन पर यात्री सुविधाओं के निरीक्षण के दौरान समिति के सदस्यों को जीआरपी के लोगों ने कोई भाव नहीं दिया। वह समिति के सामने ऐसा बर्ताव कर रहे थे, जैसे उन्हें रेलवे के किसी कामकाज अथवा किसी अधिकारी से कोई मजलब नहीं है। उन्होंने समिति के सदस्यों को भी लगभग नजरअंदाज ही किया। थोड़ी देर बाद जीआरपी इंस्पेक्टर (एसएचओ) जब उनके पास अपनी कुछ समस्याएं लेकर पहुंचा, तब डॉ. त्रिपाठी सहित समिति के सदस्यों ने जीआरपी थाने का भी निरीक्षण करने का मन बनाया। निरीक्षण के दौरान समिति के सदस्यों ने देखा कि जीआरपी थाने के लॉकअप में करीब सात साल का एक बच्चा बैठा हुआ है। उन्होंने उसके बारे में इंस्पेक्टर से पूछा कि बच्चे को कब से और किस आरोप में यहां रखा गया है, इस पर इंस्पेक्टर ने

बताया कि बच्चे को मोबाइल चोरी के आरोप में पकड़ा गया है और दो दिन से वह यहां है।

डॉ. त्रिपाठी ने लॉकअप में जाकर उस बच्चे से पूछा कि उसने क्या किया है और उसे पुलिस ने क्यों पकड़ा है? बच्चे ने डॉ. त्रिपाठी को बताया कि वह गांव जाने के सिलसिले में अपने मां-बाप से बिछड़ गया है। गाड़ी छूट जाने से वह स्टेशन पर ही खड़ा था कि तभी पुलिस ने उसे पकड़कर दो दिन से यहां बंद करके रखा है। इस पर डॉ. त्रिपाठी ने इंस्पेक्टर को खूब खरी-खोटी सुनाई और समिति को गुमराह करने तथा यात्रियों के साथ अन्याय करने की बात भी कही। उन्होंने कहा कि किसी छोटे और नाबालिग बच्चे को इस तरह दो दिन से लॉकअप में बंद करके रखना नियम-कानून के विरुद्ध है।

बच्चे ने उन्हें यह भी बताया कि उसे दो दिन से ठीक से खाना भी नहीं दिया गया है। इसके बावजूद इंस्पेक्टर ने उनसे कहा कि यह बच्चा मोबाइल चोरी के किसी बड़े गिरोह से ताल्लुक रखता है, जो कि छोटे बच्चों से यात्रियों के मोबाइल और अन्य सामान चोरी करवाते हैं।



यात्री सुविधा समिति के सदस्य बाएं से दूसरे डॉ. अशोक त्रिपाठी के साथ समिति के अन्य सदस्य अरुणेश मिश्रा, तिलकराज कटारिया और मोहम्मद इरफान अहमद एवं अन्य अधिकारियों।

तथापि डॉ. त्रिपाठी सहित समिति के सदस्यों को उसकी बात पर कोई भरोसा नहीं हुआ और जब उन्होंने बच्चे से बात की तो इंस्पेक्टर सहित जीआरपी की समस्त कार्य-प्रणाली की कलाई खुल गई। डॉ. त्रिपाठी सहित समिति के सदस्यों ने एसएचओ को लगभग फटकारते हुए कहा कि कानून के मुताबिक वह किसी छोटे बच्चे को इस प्रकार दो दिन तक थाने के लॉकअप में नहीं रख सकते हैं। उन्होंने बच्चे को अविलंब उसके घर वाराणसी तक पहुंचाने का इंतजाम करने का आदेश एसएचओ को दिया।

यात्री सुविधा समिति के सदस्यों के पहुंचने से पहले



भारत-पाकिस्तान सीमा पर भारतीय रेल के अंतिम स्टेशन अटारी रेलवे स्टेशन पर स्थानीय रेलवे एवं सुरक्षा अधिकारियों के साथ डॉ. अशोक त्रिपाठी एवं यात्री सुविधा समिति के सदस्य।

हालांकि स्थानीय रेलकर्मियों और अधिकारियों ने स्टेशन को साफ-सुथरा बनाने की बहुत कोशिश की थी, तथापि समिति के सदस्यों ने प्लेटफार्म पर बने शौचालय में भारी गंदगी और स्टेशन पर कई यात्री सुविधाओं का आभाव

देखा। इस पर सदस्यों ने नाराजगी जाहिर करते हुए इसमें अविलंब सुधार किए जाने की बात कही। बैठक में डॉ. त्रिपाठी एवं अन्य सदस्यों ने यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था सहित अन्य सुविधाओं के संबंध में स्थानीय रेल अधिकारियों एवं आरपीएफ अधिकारियों के साथ चर्चा की। इस बैठक में एडीआरएम, डीटीएम और आरपीएफ कमांडेंट सहित सभी संबंधित स्थानीय अधिकारी एवं कर्मचारी उपस्थित थे।

इस दौर और जीआरपी थाने में बच्चे के पाए जाने के संबंध में पूछे जाने पर डॉ. अशोक त्रिपाठी ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि जब उनकी टीम जीआरपी थाने पहुंची, तब निरीक्षण के दौरान उन्हें थाने के मुंशी के पीछे बैठा एक सात साल का बच्चा नजर आया, जिसके बारे में पूछने पर एसएचओ इंद्रजीत सिंह ने उसे मोबाइल चोरी के अपराध में पकड़े जाने की बात कही। मगर बच्चे से बात करने पर उसने उसे दो दिन से थाने में रखे जाने और ठीक से खाना भी नहीं देने तथा कोई अपराध नहीं किए जाने सहित परिवार वालों से बिछड़ जाने की बात बताई। इस पर उन्होंने एसएचओ को कानून के खिलाफ दो दिन तक बच्चे को थाने में रोके

रखने और उसे मजिस्ट्रेट के सामने प्रस्तुत नहीं किए जाने का दोषी माना और बच्चे को अविलंब उसके घर वाराणसी पहुंचाने को कहा। उन्होंने बताया कि पहले तो वह मान गए, मगर थोड़ी देर बाद फिर आकर कहा कि बच्चे को वह ऐसे ही छोड़ने नहीं जा सकते हैं, उसे कल कोर्ट में प्रस्तुत करने और प्रॉपर कार्रवाई के बाद ही छोड़ा जा सकता है।

डॉ. त्रिपाठी ने बताया कि इस पर जब उन्होंने एसएचओ सहित जीआरपी की समस्त कार्य-प्रणाली की रिपोर्ट रेल मंत्रालय और केंद्रीय गृह मंत्रालय को करने की बात कही, तब: एसएचओ को तुरंत निलंबित किए जाने के लिए उसके उच्च अधिकारियों से बात करने को कहा, तब उसने वापस जाकर पुनः थोड़ी देर बाद आकर कहा कि वह बच्चे को तुरंत उसके घर पहुंचाने जा रहे हैं।

उन्होंने कहा कि जीआरपी की ज्यादतियों के बारे में अब तक जो सुन रखा था, इस दौर में उन्होंने उसे प्रत्यक्ष देख लिया है। इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा कि उन्हें अब यह पूरा विश्वास हो गया है कि भारतीय रेल में यात्रियों, उनके सामान और माल (गुदूस) की रखवाली एवं सुरक्षा के लिए कोई एक ही सुरक्षा एजेंसी होनी चाहिए। डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि छोटे बच्चे के साथ जब जीआरपी का ऐसा गैर-कानूनी बर्ताव है, तब वह अन्य यात्रियों के साथ कैसा सलुक करती होगी, इसका अंदाज आसानी से लगाया जा सकता है। इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा कि ऑल इंडिया रेलवे सुरक्षा बल संगठन के महामंत्री श्रीयुत यू. एस. झा का यह कहना बिलकुल सही है कि रेलवे में एकीकृत सुरक्षा व्यवस्था होना अत्यंत आवश्यक है। उन्होंने कहा कि हम इस संबंध में एक स्पष्ट रिपोर्ट रेल मंत्रालय को सौंपेंगे।

## आर्थिक नुकसान की आशंका से विचलित रेल कर्मचारी

दिल्ली : आगामी वित्त वर्ष में रेल कर्मचारियों को कुछ आर्थिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ सकता है। प्राप्त जानकारी के अनुसार रेलवे ने तय किया है कि रेल कर्मचारियों को एक महीने में अधिकतम पांच हजार रुपये से ज्यादा का ओवरटाइम नहीं दिया जाएगा। इसके साथ ही एक

महीने में पंद्रह दिनों से ज्यादा का टीए-डीए भी अब नहीं दिया जाएगा। रेल कर्मचारी संगठनों के कई पदाधिकारियों का कहना है कि रेलवे बोर्ड के आदेशों को मनमानी तरीके से परिभाषित करके विभिन्न मंडलों और जोनल मुख्यालयों में गलत ढंग से लागू किया जाता है। पदाधिकारियों का कहना है कि इतनी महंगाई में रेलवे बोर्ड का उपरोक्त निर्णय रेल

कर्मचारियों के लिए अत्यंत दुखद है। सरकार और रेलवे बोर्ड को इस बारे में एक बार फिर से विचार करना चाहिए। उल्लेखनीय है कि रेलवे बोर्ड के उपरोक्त आदेश से भारतीय रेल के अधिकांश रेल कर्मचारी प्रभावित होंगे। इनमें ट्रेकमैन, टीटीई, एसी मैकेनिक, जोचर अटेंडेंट और विभागीय कार्यों से आंन ड्युटी विभिन्न

स्थानों को जाने-आने वाले अधिकारी एवं कर्मचारी शामिल हैं। उनका कहना है कि ओवरटाइम और टीए/डीए माहवार सीमित किए जाने से अब कोई कर्मचारी अतिरिक्त काम करने के लिए तैयार नहीं होगा, जिससे उत्पादकता को भारी नुकसान पहुंचेगा और इसके चलते कई अनिवार्य एवं महत्वपूर्ण कार्य अटक सकते हैं।

## पिल्लई, गुप्ता और छाबड़ा के पोस्टिंग आर्डर जारी

दिल्ली : अपॉइंटमेंट कमेटी ऑफ द कैबिनेट (एसीसी) ने मंगलवार, 29 मार्च को तीन वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों - गिरीश पिल्लई, अम्बरीश कुमार गुप्ता और दीपक छाबड़ा के प्रमोशन/पोस्टिंग के संदर्भ में रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गए प्रस्ताव को अपनी मंजूरी प्रदान कर दी है। इन तीनों वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों के नियुक्ति आदेश रेलवे बोर्ड ने जारी कर दिए हैं और इन्होंने अपनी-जगह पर ज्वाइन भी कर लिया है।

एसीसी द्वारा जारी अप्रूवल में कहा गया है कि गिरीश पिल्लई को रेलवे बोर्ड के एडीशनल मेंबर (ट्रिस्ट्रिच एंड कैटॉरिंग), अम्बरीश कुमार गुप्ता को एडीशनल मेंबर, ट्रेफिक ट्रांसपोर्टेशन और दीपक छाबड़ा को कंट्रोल एंड इन्फार्मेशन सिस्टम के पदों पर प्रमोशन/पोस्टिंग की गई है। रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि उक्त तीनों वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों के

- पी. एस. मिश्रा, अम्बरीश गुप्ता, ए. एस. उपाध्याय और संजय कुमार मोहंती के भी आर्डर जारी
- सीओएम/मध्य रेलवे के पद पर विकास अग्रवाल ने ज्वाइन किया

प्रमोशन/पोस्टिंग आर्डर 29 मार्च को रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए हैं। उल्लेखनीय है कि श्री पिल्लई रेलवे बोर्ड में ही एडवाइजर इन्फ्रस्ट्रक्चर के पद पर और श्री गुप्ता दक्षिण पूर्व रेलवे, कोलकाता में मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) के पद पर तथा श्री छाबड़ा उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) के पद पर कार्यरत थे। इन तीनों वरिष्ठ ट्रेफिक अधिकारियों के पोस्टिंग आर्डर जारी होने के बाद ट्रेफिक कैडर के कुछ अन्य पोस्टिंग आर्डर जारी होने का सिलसिला आगे बढ़ गया है। जैसा कि 'रेलवे समाचार' ने विगत में 5

मार्च को प्रकाशित खबर में बताया था कि एडवाइजर/सेप्टी/रे.वो. पी. एस. मिश्रा को सीओएम/प.रे. और उनकी जगह वर्तमान एडवाइजर/टीटी/एम ए. एस. उपाध्याय को तथा श्री उपाध्याय की जगह एडवाइजर/टीटी/एम की पोस्ट को डाउनग्रेड करके एएसडीओएम/पू.त.रे. रहे संजय कुमार मोहंती को ईडी/टीटी/एम बनाकर रेलवे बोर्ड में लाया गया है। इन तीनों ट्रेफिक अधिकारियों के पोस्टिंग आर्डर रेलवे बोर्ड ने 11 अप्रैल को जारी कर दिए हैं। इसके अलावा मध्य रेलवे के सीओएम पद पर विकास अग्रवाल के आर्डर हुए हैं और उन्होंने भी ज्वाइन कर लिया है। हालांकि इस पोस्टिंग ने सभी को चौंकाया है, क्योंकि श्री अग्रवाल को सीसीएम/म.रे. के पद पर लाए जाने और सीसीएम/म. रे. आर. डी. कर्मा को सीओएम/म. रे. बनाए जाने का कयास लगाया गया था। सभी अधिकारियों ने अपनी-अपनी जगह पर ज्वाइन कर लिया है।



सुरेश त्रिपाठी

**दे**र से ही सही, मगर 'रेलवे समाचार' के लिए इस खबर को कवर किया जाना इसलिए भी जरूरी हो गया है, क्योंकि रेलवे वाले ही यह सवाल उठा रहे हैं कि इतनी महत्वपूर्ण 'रेलवे समाचार' के मिजाज की खबर अब तक 'रेलवे समाचार' में प्रकाशित क्यों नहीं हुई? हालांकि सभी फोटो और मैटर तत्काल मिल गए थे, जिसे 'फ्रॉम द सॉर्ट' कुछ शुभचिंतकों ने 'रेलवे समाचार' को तत्काल व्हाट्सएप पर भेज दिया था, जब तथाकथित शिष्टाचार के नाम पर पश्चिम मध्य रेलवे, जबलपुर मंडल के इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा महाप्रबंधक निरीक्षण के लिए यह चापलूसीपूर्ण सारी तैयारियां दमोह सेक्शन में चल रही थीं।

इस पर 'रेलवे समाचार' ने तत्काल रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड को टैग करते हुए न सिर्फ ट्विटर पर सभी फोटोग्राफ्स भेज दिए थे, बल्कि फेसबुक के अपने पेज पर भी सभी फोटो अपलोड करते हुए उक्त दोनों सोशल नेटवर्किंग साइट्स पर पर्याप्त खबर प्रकाशित कर दी थी। इसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड में न सिर्फ भारी हंगामा मचा, बल्कि रेलमंत्री ने भी इस मामले में सीआरबी सहित रेलवे बोर्ड के सम्बंधित सभी मेंबरों और अधिकारियों को बुलाकर गहरी नाराजगी जताई। इसके फलस्वरूप पश्चिम मध्य रेलवे के सम्बंधित अधिकारियों से तुरंत जवाबतलब किया गया और अगले दिन उन्हें रेलवे बोर्ड में हाजिर होने का फरमान जारी किया गया था।

ज्ञातव्य है कि 14 मार्च को पश्चिम मध्य रेलवे, जबलपुर मंडल के दमोह स्टेशन और उक्त पूरे सेक्शन का जीएम इंसपेक्शन था। इस निरीक्षण के लिए दमोह स्टेशन सहित उसके आगे-पीछे का पूरा सेक्शन कुछ इस तरह विभिन्न रंगों और फूलों से सजाया गया था, जैसे वहां से किसी राजा की शाही सवारी निकलने वाली हो। यहां तक कि सेक्शन की एक-एक बलास्ट, रेल पटरी, बिजली के खम्भे, रेलवे ब्रिज, और उसके अप्रोच में लगे सभी पथरों और सभी स्लीपर्स को अलग-अलग रंगों से रंगा गया था और फूल बिछाए गए थे। इतने सारे फूल कि बताते हैं कि उस दिन दमोह और

## शर्म मगर उन्हें नहीं आती...!!!

आसपास के लोगों को घरों और मंदिरों में पूजा-अर्चना के लिए भी बाजार में फूल मयसर नहीं हुए।

बताते हैं कि इन फूलों की खरीद के लिए करीब 15 से 20 हजार रुपए खर्च किए गए थे, इसके अलावा कई प्रकार के रंगों (विभिन्न रंग का पेंट) और कारपेट की खरीद में भी काफी पैसा खर्च किया गया। जबकि उक्त सेक्शन सहित अन्य सेक्शनों के भी विभागीय कर्मचारियों को बुलाकर कई दिन पहले से इस सारे फालतू काम में लगाया गया था। दमोह स्टेशन पर सेलून से उतरने के बाद पश्चिम मध्य रेलवे के महाप्रबंधक रमेश चंद्र के लिए 150 मीटर लंबा लाल गलीचा (रेड कारपेट) बिछाया गया था। उस पर भी गेंदे और अन्य कई प्रकार के रंग-बिरंगे फूल बिछाए गए थे। यह तमाम तैयारी कुछ ऐसी थी कि इस पर किसी नई-नवेली दूहन की भी चलने में शर्म महसूस हो, मगर रेल अधिकारियों को अपनी इस भोषण चापलूसी पर कोई शर्म नहीं आ रही थी।

हालांकि बाते हैं कि सेलून से उतरते ही वहां की तैयारी देखकर महाप्रबंधक रमेश चंद्र भी कुछ देर के लिए अचकचा गए। ऐसा स्वागत, शिष्टाचार और सम्मान तो कभी उन्हें उनकी सुसुराल में भी नहीं मिला होगा, जैसा कि सरकारी/रेलवे के खर्च पर यहां जबरन 'साले' बनने को आतुर उनके कुछ चापलूस अधिकारी और कर्मचारी कर रहे थे। इसी संकोच के चलते उन्होंने अपना कथित निरीक्षण कार्यक्रम मात्र 15-20 मिनट में निपटा दिया और वापस चले गए। मगर तब तक बहुत देर हो चुकी थी, क्योंकि वहां अपनी तमाम समस्याएं लिए हुए कई स्थानीय जन-प्रतिनिधि और अन्य लोग भी उनका इंतजार कर रहे थे। उनसे मिले बिना ही महाप्रबंधक के लौट जाने पर उन्होंने भारी नाराजगी जताई। इनमें से एक दमोह भाजपा के जिलाध्यक्ष देवनारायण श्रीवास्तव भी थे। उन्होंने भी इसकी शिकायत दिल्ली में अपने वरिष्ठ नेताओं सहित रेलवे बोर्ड से भी की थी। हालांकि इस प्रकार के अनावश्यक स्वागत से अचकचाए और काफी हद तक शर्मिंदगी महसूस कर रहे महाप्रबंधक रमेश चंद्र ने इस पर सम्बंधित अधिकारियों से अपनी नाराजगी जताई। मगर इससे कोई फर्क नहीं पड़ा। यहां तक कि रेलवे बोर्ड और

रेलमंत्री द्वारा जताई गई नाराजगी का भी कोई असर नहीं हुआ, क्योंकि इस महा-चापलूसी और कर्मचारियों से करवाई गई अनावश्यक मजदूरी तथा खर्च के लिए जिम्मेदार ठहराकर किसी भी अधिकारी या कर्मचारी के विरुद्ध कोई विभागीय कार्रवाई नहीं की गई है और मामले को रफादफा कर दिया गया है। जाहिर है कि इस प्रकार के कु-कृत्य गुलामी की मानसिकता को प्रदर्शित करते हैं, जो कि इस देश के बारह सौ साल तक गुलाम रहने के कारण और आजादी के 69 साल बीत जाने के बाद भी अब तक लोगों के दिमाग से नहीं निकली है।

तथापि इस मामले की फोटो के साथ फेसबुक पर हमारी पोस्ट में कुछ गुलाम मानसिकता वाले रेलकर्मियों ने यह कहते हुए टिप्पणी (कमेंट) किया हमें कटघरे में खड़ा करने की कुचेष्टा की कि 'जैसे अपने घर को रंग-रोगन करके साफ-सुथरा रखा जाता है, वैसे ही उपरोक्त कार्य किया गया है, इसमें किसी को क्यों आपत्ति होनी चाहिए?' 'रेलवे समाचार' उक्त साफ-सफाई और महाप्रबंधक का सम्मान किए जाने के कतई खिलाफ नहीं है, तथापि उनका यह तर्क, 'तेली के घर बहुत तेल होता है, मगर वह उसे पहाड़ में नहीं चुपड़ता' की तर्ज पर, एक कुतर्क से ज्यादा कुछ नहीं है। क्योंकि उपरोक्त फालतू काम और चमचागीरी में जितना समय, परिश्रम, मानव संसाधन, पैसा और दिमाग खर्च किया गया, प.म.रे. के सम्बंधित कुछ महाविद्वान या महामुख्य रेलकर्मों और अधिकारी यहीं सब यह रेलवे की सुरक्षा और संरक्षा में लगाते, अथवा दमोह जैसे स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा हेतु प्लेटफार्मों की छत लगाने में खर्च करते, तो उनके ही कार्यक्षेत्र में हरदा और इटारसी जैसी भोषण दुर्घटनाएं नहीं होतीं और न ही यात्रियों को बेमौत मारना पड़ता।

यही नहीं, गुलामी और चापलूसी की यह झलक विभिन्न जोनल रेलों के जनसंपर्क विभागों द्वारा महाप्रबंधक के कार्यक्रमों और रेलवे द्वारा जन-सुविधा के लिए उठाए गए कदमों के संबंध में प्रेस/मीडिया को जारी की जाने वाली विज्ञापितियों में भी देखी जा सकती है। इनमें 'महाप्रबंधक महोदय' तो बार-बार और लगभग हर वाक्य में दोहराया जाता है। इसी क्रम में सम्बंधित महाप्रबंधक भले ही महा-चोर, चापलूस और

चरित्रहीन ही क्यों न हो, मगर कुछ जनसंपर्क अधिकारी इससे भी एक कदम आगे जाकर 'महाप्रबंधक महोदय जी' सहित अन्य कई महा-विशेषण लगाकर भाषा और विषय की गरिमा का न सिर्फ हर तरह से चीरहरण कर डालते हैं, बल्कि महाप्रबंधक की चमचागीरी में चापलूसी की सारी पराकाष्ठाओं को पार कर जाते हैं। किसी व्यक्ति या अधिकारी का उसकी गरिमा और ओहदे के अनुसार स्वागत-सम्मान करना हमारी सदियों पुरानी सामाजिक-सांस्कृतिक परंपरा का हिस्सा रहा है। इसके साथ ही यह भी सही है कि 'अति सर्वत्र वर्ज्येत' की तर्ज पर स्वागत-सम्मान-शिष्टाचार में अति की गणना हमेशा चापलूसी या चमचागीरी के तहत की जाती रही है।

इस पर एक-दो बार पश्चिम मध्य रेलवे सहित कुछ अन्य जोनल रेलों के जनसंपर्क अधिकारियों से 'रेलवे समाचार' ने पूछा कि क्या यह विज्ञापितियां प्रेस को जारी किए जाने से पहले महाप्रबंधक देखते हैं? उनके न कहने पर जब उनसे यह कहा गया कि फिर प्रेस विज्ञापित में उक्त चापलूसी भरे अनावश्यक शब्द डाले जाने का औचित्य क्या है? इस पर उनका कहना था कि ऐसा शिष्टाचारवश किया जाता है। मगर जब उनसे यह कहा गया कि क्या उनको ऐसा नहीं लगता है कि उनका यह शिष्टाचार प्रेस और पब्लिक की नजर में चापलूसी की श्रेणी में आता है, तब उनके पास कोई जवाब नहीं था। हालांकि प्रेस कुछ रेलों की विज्ञापितियों में उनका यह तथाकथित 'शिष्टाचार' आज भी जारी है।

कहने का तात्पर्य यह है कि बारह सौ साल कि गुलामी के बाद आज जब इस देश को आजाद हुए लगभग 70 साल होने को हैं, तब भी सामाजिक एवं प्रशासनिक सरोकारों में चमचागीरी और चापलूसी की गुलाम परंपरा लगातार कायम है। राजनेता और नौकरशाह या ओहदेदार इसे बहुत ज्यादा पसंद करते हैं। यही कारण कि यह परंपरा लगातार चल रही है, जनता का काम निर्धारित नियम-कानून और व्यवस्था के तहत नहीं, बल्कि सम्बंधित सरकारी अधिकारी या कर्मचारी अपनी राजनेता की चापलूसी भरी खुशामद और उसके सामने बेमतलब की खीसों निपारने के बाद ही हो पाता है। व्यवस्था की स्थिति यह है कि जो जहां बैठा है, वह अपने अधिकार और पोजीशन (पद) का दुरुपयोग करके सर्वसामान्य को अपने मातहत गुलाम समझकर व्यवहार कर रहा है और पूरी व्यवस्था का अपहरण करने में लगा हुआ है।

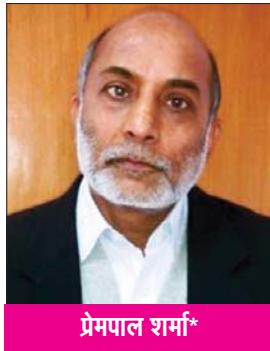
## आरक्षण व्यवस्था की समीक्षा हो

**आ**रक्षण की आग में वर्ष 2015 के अंतिम दिनों में गुजरात (पटेल या पाटीदार) सुलग रहा था, जनवरी 2016 में आंध्र प्रदेश (कपू समुदाय) और फरवरी में हरयाणा, राजस्थान में गुर्जरों की मांग और हिंसा से हम सब वाकिफ हैं। पटेल, जाट जैसे सर्वर्ण ओबीसी का दर्जा चाहते हैं, तो गुर्जर, मीणाओं की तर्ज पर अनुसूचित का. मंडल आयोग के बाद यह होड़ और तेज हुई है। आर्थिक, सामाजिक कारण हैं, तो राजनीतिक और भी ज्यादा, ये सभी समुदाय किसानी के पेशे से हैं, जो निरंतर घाटे का सौदा साबित हो रहा है। इसलिए युवा मरने-मारने पर उतारू हैं। सैकड़ों जाने ऐसे तब तक जा चुकी हैं। जाहिर है नेता तो ऐसे मसलों पर सिर्फ रोटियां सेकना चाहते हैं, लेकिन प्रगतिशीलता, संवेदना, जनपक्षरता का दावा करने वाले पत्रकार, लेखक, बुद्धिजीवी चुप क्यों हैं? क्या ऐसी चुप्पी अपराध नहीं है? एक बार मुकम्मिल समीक्षा कर समाधान क्यों नहीं खोजा जाता?

यह सही है कि आरक्षण को फिलहाल

या एकदम से खत्म नहीं किया जा सकता। मगर इसकी पूरी प्रक्रिया, पद्धति, कार्यान्वयन की समीक्षा अवश्य होनी चाहिए। यह समय की मांग है। यदि जरूरत हो, तो इसे बढ़ाएं और समयबद्ध कार्यक्रम के तहत पूरा करें। परंतु इसकी सियासत पर तुरंत रोक लगाई जानी चाहिए।

जब तक कोई समाज असमानता की इतनी परतों - जातिगत, क्षेत्र, धर्म, नस्ल, नियम, विश्वास, अंधविश्वास, लैंगिक आदि में जकड़ा हो, इनसे मुक्ति की तलाश और प्रयास में कुछ कदम सत्ता या शासन को उठाने ही होंगे। उसे चाहे आरक्षण का नाम दें या सकारात्मक कदम का। यह पूरे समाज, राष्ट्र की सुख-शांति और विकास के लिए यह जरूरी है। मिड डे मील, आंगनवाड़ी, स्कूल, अस्पताल से लेकर लगभग सभी सार्वजनिक स्थानों पर रोज दलितों के साथ भेदभाव और अत्याचार की खबरें आती हैं। आरक्षण का विरोध करने वाले का फर्ज है कि पहले इन बुराईयों, भेदभावों के खिलाफ सामने आए, आरक्षण की जड़ यह असमानता और भेदभाव ही है।



प्रेमपाल शर्मा\*

लोकनि कोई भी कदम, उपचार, नीति उसी रूप में हमेशा के लिए कारगर नहीं हो सकती। बिल्कुल दवा की तरह, उसे बराबर जांचने की जरूरत है कि क्या उपचार ठीक भी हो रहा है या उल्टा असर है। यहां तक कि अच्छे प्रगतिशील धर्मों के लिए भी यही सिद्धांत लागू होता है। हिन्दी के विद्वान, मनीषी हजारी प्रसाद द्विवेदी का कथन यहां अत्यंत महत्वपूर्ण है - 'जो धर्म परम्पराएं,

वक्त्र के साथ नहीं बदलतीं, जिन पर पुनर्विचार नहीं किया जाता, वे उस धर्म को भी नष्ट कर देती हैं।' विज्ञान का नाम ही बार-बार अपने को जांचने, परखने, परीक्षण और प्रश्न करने का है। इसीलिए जिस वैज्ञानिक युग में हम जी रहे हैं या भारत आगे बढ़ रहा है, वहां हर कार्य के लिए यही वैज्ञानिक विधि अपनाने की जरूरत है। अतः पिछली सदी में शुरू किए आरक्षण के कदम, कसौटियों को नष्ट करके ही समाजशास्त्रीय वैज्ञानिक पद्धतियों पर उठाया जाना चाहिए। यहां सवाल यह उठता है कि समय-समय पर जब कानून-संविधान सहित अन्य संस्थाओं की समीक्षाएं की गई हैं, तो इस मुद्दे पर सरकारें क्यों बचती रही हैं? आखिर 'समीक्षा' शब्द से इतनी बेचैनी क्यों हो रही है?

सामाजिक समानता के रास्ते आर्थिक और फिर राजनैतिक बराबरी के लिए लगभग सौ वर्ष पहले आरक्षण की जो शुरुआत मुखयतः दक्षिण और महाराष्ट्र में फुले, साहूजी महाराज आदि ने की और सामाजिक बराबरी के सबसे बड़े पैरोकार

भीमराव अम्बेडकर ने जिसके लिए अपना पूरा जीवन लगा दिया, उसमें इसे उम्मीद के मुनाबिक सफलता क्यों नहीं मिली? समाज के दबे-कुचले, पिछड़े, साधनहीन वर्गों के लिए गांधी, नेहरू, पटेल की सिद्धिच्छाओं के बावजूद क्यों इन्होंने कार्यों के लिए कांशीराम, मायावती या दूसरे राजनेताओं को आगे आना पड़ा? आधे शताब्दी कम नहीं होती, और इस दौर में शासन भी मोटा-मोटी एक ही पार्टी का रहा। क्या नीतियों में कमी रही या शासन की नीयत में? या समाज में गैर-बराबरी की संरक्षक सामंती, धार्मिक शक्तियां इतनी मजबूत रहीं कि बराबरी का स्वप्न अभी भी उतना ही दूर है? या यह गैर-बराबरी अब धर्म-जाति की अपनी-अपनी सत्ता, अस्मिता को कायम रखते हुए जाति विशेष के अंदर भी एक कैसट की तरह चारों ओर फैल रही है?

क्या इन कट्टर बहसों के धुरंधरों में 'आरक्षण' शब्द भी एक-एक से धर्म का यथार्थ नहीं होता जा रहा कि अपने-अपने भगवानों, पैम्पमों ने जो कह दिया, कर दिया, उस पर बहस शेष पेज 5 पर...



## आरक्षण : खत्म नहीं, बल्कि समीक्षा होनी चाहिए...

**पेज 4 का शेष...** करना गुनाह होगा. जो बोले उसे फांसी पर लटका दो. क्या हर महत्वपूर्ण मुद्दे को 'होली काऊ' बनाना या घोषित करने से किसी का भी भला होने वाला है? क्या संविधान की आस्था इसकी इजाजत देती है? क्या यह मूल अधिकार, नीति निर्देशक तत्व और संविधान के संशोधन, समीक्षा और प्रगतिशील चेतना के खिलाफ नहीं है?

### समीक्षा, संशोधन के चंद उदाहरण :

संच लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) द्वारा भारतीय नौकरशाही के उच्च पदों के लिए की जाने वाली भर्ती प्रक्रिया की कई बार समीक्षा की गयी है. इसमें सबसे प्रमुख है वर्ष 1974 में गठित कोठारी समिति, जिसने वर्ष 1976 में अपनी रिपोर्ट दी और संसद में बहस के बाद वर्ष 1979 की सिविल सेवा परीक्षा से उसे लागू किया गया. इसकी क्रांतिकारी सिफारिश अपनी मातृभाषाओं में उत्तर लिखने की छूट थी. अंग्रेजी का एकाधिकार समाप्त. वाकई कहरमई था यह कदम. परीक्षा में बैठने वाले उम्मीदवारों की संख्या एक साथ दस गुना बढ़ गई और अपनी भाषा में पढ़े नौजवान पहली बार अंग्रेजी के दुर्ग में प्रवेश कर सके. क्या इस समीक्षा से फायदा पूरे देश को नहीं हुआ? क्या यह लोकतंत्र के हित में नहीं हुआ?

इसके ठीक दस बरस बाद वर्ष 1989 में फिर प्रोफेसर सतीश चंद की अध्यक्षता में एक समिति बनी यह जांचने के लिए कि क्या कोठारी समिति की सिफारिशें ठीक हैं या नहीं? उनका कार्यान्वयन ठीक है? ठीक दस बरस बाद 1999 में प्रोफेसर योगेन्द्र कुमार अलग की अध्यक्षता, फिर समीक्षा की गई. नई सरकार ने हाल ही में सीरेट विवाद आदि के चलते फिर एक समिति गठित की है.

क्या ऐसी समीक्षा लोकतंत्र के खिलाफ है? कतई नहीं, बल्कि यह 'चलता पानी निर्मला' वाली कहावत को सार्थक करती है, यानि जिस नदी का पानी चलता-बहता रहता है, वह निर्मल, शुद्ध बना रहता है, जबकि तालाब का ठहरा हुआ पानी सड़ जाता है.

इसीलिए आरक्षण को राष्ट्रहित में ऐसे तालाब में बदलने से बचाने की जरूरत है जिसमें राजनेता और समाज के स्वार्थी तत्व सिफ सत्ता की मछलियों की खातिर बद्ध फेला रहे हैं. शिक्षा के मामलों में भी बार-बार समीक्षा हुई है. 1948 में राधाकृष्णन आयोग, 1964 में कोठारी आयोग आदि. इसके अलावा, डाक्टर जाकिर हुसैन, प्रोफेसर यशपाल समिति ने भी बहुमूल्य सुझाव दिए हैं. एनसीईआरटी के पाठ्यक्रम में बदलाव बार-बार के विवाद के बावजूद एक जीवंत लोकतंत्र का उदाहरण है.

राज्यों के पुनगठन, भाषा आदि के पक्षों पर भी बार-बार समीक्षा की गई है. प्रशासनिक आयोग का गठन, ज्ञान आयोग भी इसी वैज्ञानिक दृष्टि की कड़ी है. आजादी के बाद का सबसे ज्वलंत उदाहरण सूचना का अधिकार है. क्या अंग्रेजों के जमाने से लागू सरकारी गोपनीय नियम (ऑफिसियल सिक्रेट एक्ट, 1923) से देश चल सकता है? लालफीताशाही, भ्रष्टाचार से लड़ने के खिलाफ सूचना का अधिकार अधिनियम सबसे प्रभावी हथियार साबित हुआ है. कुछ विद्वानों के अनुसार

यह संसद से भी बेहतर है.

क्या 'आरक्षण की बहस' को भी संसद से मुक्त नहीं किया जाना चाहिए? क्या देश में बुद्धिजीवी, पत्रकार, संपादक, समाज विज्ञानी, शिक्षाविद, वैज्ञानिकों की टीम ऐसी समीक्षा या बहस-मुवाहिदा नहीं कर सकती?

समाज में जातिवाद, विशेषकर ग्रामीण भारत में, के महेनजर आरक्षण की जरूरत अभी भी बनी हुई है. सही शिक्षा का अभाव, धार्मिक अंधविश्वास और वर्ण, धर्म की जकड़बंदी अभी अपनी अमानवीयता को नहीं छोड़ पाई है. मनुष्य-मनुष्य के बीच भेद का ऐसा कलंक दुनिया की किसी भी सभ्यता में न है, न सोचा जा सकता है. दुर्भाग्य यह कि ऐसा भयानक कलंक शताब्दियों तक न केवल टिका रहा, बल्कि और कूर होता गया. आजादी के बाद या कहे ब्रिटिश काल के अच्छे मानवीय पक्षों के सम्पर्क में 'जाति प्रथा' पर जोरदार हमला हुआ, पर यह राक्षस अभी मरा नहीं है. लेकिन क्यों? यदि एक दवा कारगर नहीं हो, तो दूसरी आजमाई जाए. यहीं पर आरक्षण को जारी रखने, मगर इसकी समीक्षा की अत्यंत जरूरत है.

क्यों निर्धारित कोटा पूरा नहीं हो पाया? क्यों समान शिक्षा या अंतिम आदमी तक शिक्षा, स्वास्थ्य पहुँचाने के बजाय पूरी नीतियाँ 'क्रीमीलेयर' बनाने में तब्दील हो गई? मुकम्मल समीक्षा हो, देशव्यापी बहस हो और फिर कदम उठाया जाए.

### समीक्षा के लिए कुछ और जीवंत उदाहरण..

दो वर्ष पहले भारतीय विदेश सेवा की अमेरिकी में तैनात एक महिला देवयानी खोत्राबाड़े चर्चा में आई थीं. कारण उनकी नौकरानी ने उन पर अत्याचार के आरोप लगाए थे. अमेरिकी कानूनों के अनुसार मामला बहुत गंभीर था, लेकिन भारत में महिला अधिकारी के पक्ष में जो आवाजें उठीं, वे उनकी जाति समर्थक ज्यादा थीं. तभी पता चला कि अत्याचारी दलित है और नौकरानी ईसाई.

खैर यह पक्ष अलग बहस की मांग करता है, लेकिन आरक्षण की समीक्षा के संदर्भ महत्वपूर्ण बात यह है कि श्रीमती खोत्राबाड़े के पिता भी आईएस सेवा में थे और दलित आरक्षण लु चूके थे. उनकी बेटी भी उसी का फायदा लेकर विदेश सेवा में है. इनके बच्चे, जो अमेरिका में पढ़ रहे हैं, भी मौजूदा कानून के अनुसार दलित आरक्षण के हकदार हैं. क्या वाकई इनके बच्चों को आरक्षण मिलना चाहिए? अमेरिका, इंग्लैंड में रहते, पढ़ते ये कौन-सी अस्पृश्यता, सामाजिक भेदभाव के शिकार हुए?

आजादी के बाद दलितों की वह तीसरी-चौथी पीढ़ी, जिसके पिता, दादा उच्च सरकारी सेवाओं, विश्वविद्यालयों में रहे हैं, महानगरों में जिनका जीवन सबसे पाँश कालोनियों में बीता है, क्या वे इस सामाजिक रियायत के हकदार हैं? मौजूदा कानूनों में ऐसे हजारों सरकारी अधिकारी लक्ष्मण सरकारी कर्मचारी हैं, जिनके बच्चों ने गांव देखा तक नहीं है, वे पढ़ने के लिए इंग्लैंड, अमेरिका में रहे हैं, लेकिन भारत में कदम रखते ही उन्हें आरक्षण का सहारा चाहिए. क्या यह समता, बराबरी के सिद्धान्त के वैसे ही खिलाफ नहीं है जैसे सवर्णों को मिला जन्मजात विशेषाधिकार?

क्या खुर्जा के किसी गांव में मजदूर, मोची का लड़का दलितों के बीच पैदा हुए ऐसे सवर्णों और अभिजात्यों के रहते कभी आरक्षण का फायदा उठा पाएगा?

यदि जरूरत हो तो आरक्षण का प्रतिशत और बढ़ाया जाए, लेकिन समुद्ध (क्रीमी लेयर) को इससे तुरंत बाहर करने की जरूरत है. इंदिरा साहनी मामले में सुप्रीम कोर्ट ने क्रीमी लेयर के सिद्धांत को एससी/एसटी कोटे पर भी लागू करने की हिदायत दी थी. ओबीसी के लिए यह सिद्धांत कुछ कमियों के बावजूद लागू तो हुआ मगर बाद में उसकी सीमा बढ़ा दी गई. राजनीतिक दबाव या लाभ, लोकतंत्र की हिदायत देते हुए इस जरूरी समानता के खिलाफ दलितों का एक वर्ग आज तक डटा हुआ है. और यह वर्ग दलितों के बीच पैदा हुए उप सवर्णों का है. आरक्षण के नाम पर सामाजिक असंतोष की जड़ें यहीं पर हैं. चार बरस पहले राजस्थान के गुर्जरों का भी यही दर्द था. पूरा देश जानता है कि राजस्थान के मीणाओं से आदिवासियों के लिए आरक्षित कोटा कैसे हड़प लिया है, जो कोटा बस्तर, नागालैंड, लद्दाख, भील, झारखंड के वास्तविक आदिवासियों और उनकी संस्कृति, पिछड़ेपन को ध्यान में रखकर नियत किया गया था, पचास के दशक में दबाव की राजनीति के तहत मीणा एसटी समूह में शामिल हो गए, क्योंकि वे अपेक्षाकृत समृद्ध हैं. तीन-चार पीढ़ी से प्रशासन में हैं, अतः दौड़ में आगे भी. उसी क्षेत्र में रहने वाले गुर्जर इसी से आहत हैं कि वे भी दबाव बनाकर क्यों नहीं आदिवासी के फायदे के हकदार बनें? नतीजा -हिंसा, आंदोलन, रेल रोकें, सड़क तोड़ें आदि.

फिर जाट भी इसी दौड़ में शामिल हुए. ताजा मामला गुजरात के पटेलों का है, जिसे बिहार के नीतिश, लालू ने भी तुरंत समर्थन दे दिया है. कभी पटेलों की मांग के खिलाफ बोलने वाली कांग्रेस पीछे से पटेलों की मांग को हवा दे रही है. भारतीय जनता पार्टी का रवैया भी मंडल आयोग से लेकर जाट आरक्षण तक ऐसा ही रहा है. इस राजनीतिक, सामाजिक विकृति को एक बड़े समीक्षा आयोग से ही हल किया जा सकता है.

### यूपीएससी के ताजा परिणाम

भारत की उच्च नौकरशाही के लिए आवोजित सिविल सेवा परीक्षा के परिणाम भी आरक्षण समीक्षा की तुरंत मांग करते हैं. पिछले दो दशकों में गांव-देहात, पिछड़े क्षेत्रों से आने वाले उम्मीदवार लगातार कम हो रहे हैं. वे चाहे दलित हों या सवर्ण. वर्ष 1979 में जब कोठारी समिति ने अपनी भाषा में परीक्षा देने की इजाजत दी थी, तो पहली पीढ़ी के पढ़े, लिखे, गांवों में रहने वाले मोची, बढ़ई, कुम्हार, जाटव, मजदूरों के बच्चे सफल हुए थे. अब वे इस परिदृश्य से पूरी तरह गायब हैं. उनका कोटा वे हड़प रहे हैं, जो शहरों में हैं, जिनके माता-पिता अफसर हैं, जो दिल्ली के चाणक्यपुरी और शाहजहाँ रोड में रहते हैं और जिनका माध्यम अंग्रेजी है. मौजूदा स्थिति की क्रीमी लेयर अपने ही दलित भाईयों का हक मार रही है. भाषा, आर्थिक स्थिति के सभी आंकड़े इस बात के गवाह हैं कि ओबीसी की तरह क्रीमी लेयर का प्रावधान एससी/एसटी कोटा में भी अविलंब और सख्ती से लागू होना चाहिए.

### कुछ बातें क्रीमी लेयर के बारे में..

मंडल कमीशन के निर्णय में क्रीमी लेयर शामिल हुआ था और बहुत अच छी मशाओं के साथ. लेकिन यहाँ भी राजनीति हुई. समानता के सिद्धांत पर इसे भी एससी/एसटी पर लागू किया जाना चाहिए था. ओबीसी पर लागू भी हुआ, तो बड़े हार-यापद ढंग से हुआ है. जिस देश की सरकारें और योजना आयोग वीपीएल के मामले में प्रतिदिन प्रति व्यक्ति छव्विस रूपए की आय जीने के लिए पर्याप्त त मानता हो, वही क्रीमी लेयर को तब मानता है, जब प्रतिदिन दो-तीन हजार से ज्यादा आय हो. क्या प्रति व्यक्ति आय और क्रीमी लेयर निर्धारण में कोई वैज्ञानिक दृष्टि अपनाई जाती है या जैसे सवर्ण अपने लिए कोई न कोई जुगाड़ ढूँढ लेते हैं वैसे ही लोग इन वर्गों में आरक्षण के नाम पर पैदा हो गए हैं? भारतीय परिवेश में, अमीरों से गरीब नहीं जीत सकते, वे चाहे किसी भी जाति, धर्म के हों.

जेपनयू का अनुभव इस समीक्षा में मदद कर सकता है और यह है भी उतना है वैज्ञानिक. इसमें जाति का महत्व तो है, लेकिन उतना ही महत्व वंचित सुविधाओं का भी है. जैसे इसके मुख्य घटक हैं - जहाँ पैदा हुए, बचपन बीता, आरंभिक शिक्षा हुई? शिक्षा का माध्यम, आर्थिक स्थिति, लड़का या लड़की, पिता का व्यवसाय, कॉलेज, शिक्षा, जाति आदि. इस फामूले में एक दलित, जो बस्तर, झारखंड या उड़ीसा, केरल के गांव में पला-बढ़ा है, उसे दिल ली के चाणक्यपुरी में पले-बढ़े से पहले रखा जाएगा. सिर्फ जाति के प्रमाण-पत्र से काम नहीं चलेगा.

पिछड़ा आयोग की सदस्य रहे और जाने-माने समाजशास्त्री धीरूभाई सेठ की टिप्पणी भी यहाँ विचारणीय है - 'आयोग का मेरा अनुभव मुझे बताता है कि जाति प्रथा का असर मंद करने के लिए जो ताकतें और प्रक्रियाएँ खड़ी हुई थीं, वे अब खुद जाति प्रथा की अनुकूलि बनती जा रही हैं. प्रगति के कई सोपान चढ़ चुकी पिछड़ी जातियों का एक बड़ा और मजबूत निहितस्वार्थ बन चुका है. वे अपने से नीची जातियों के साथ वही सुलुक कर रहे हैं जो वगैरों ने उनके साथ किया था. मैं आयोग की पहली टीम का सदस्य था. कुल मिलाकर स्थिति यह बनी है कि आयोग के सदस्य, उससे जुड़ी नौकरशाही और पूरा का पूरा क्षेत्र ही इसी जबरदस्त निहितस्वार्थ की नुमाइंदगी करता नजर आता है. वे लोग सब मिलकर पूरी कोशिश में रहते हैं कि किसी भी तरह से पिछड़ी जातियों को अत्यधिक पिछड़े और कम पिछड़े में वर्गीकृत न होने दिया जाए, जब मैं आयोग में था उस समय भी प्रभुत्वशाली पिछड़ी जातियों द्वारा ऐसे किसी भी कदम के खिलाफ प्रतिरोध होता था.'

'आयोग की पहली टीम का ज्यादातर वक्त तो मंडल आयोग द्वारा बनाई सूची को तर्कसंगत बनाने में ही खर्च हो गया, क्योंकि सूची में बड़ी खामियाँ थीं. अब स्थिति यह है कि मजबूत पिछड़ी जातियों के हितसाधक आरक्षण के फायदे निचली ओबीसी जातियों तक नहीं पहुँचने दे रहे हैं. खासतौर पर दक्षिण के ओबीसी, जिन्हें सबसे पहले आरक्षण मिल गया था. इन तगड़ी ओबीसी जातियों को सत्ता भी मिल गई है. वे आरक्षण के फायदे अपने हाथ से नहीं निकलने देना चाहते. जो समुदाय

पिछड़े नहीं रह गए हैं, उनकी शिनाख्त नहीं की जा रही है, और न की जाएगी. इंदिरा साहनी वाले फैसले में सुप्रीम कोर्ट द्वारा दिए गए निर्देशों के खिलाफ है यह रवैया. लोकतांत्रिक संस्थाओं की एक समस्या होती है कि एक सीमा के बाद नौकरशाही और राजनीतिक हित मिलकर उन्हें आपस में होड़ कर रहे हितों के औजार में बदल देते हैं. यह हमारे लोकतांत्रिक निजाम के पिछड़ेपन का घोटक है.' (पृष्ठ, 102, 103 और 105. सत्ता और समाज, संपादन - अभय कुमार दुबे).

पिछड़ों के लिए आरक्षण की पूरी बहस पर इससे बेहतर टिप्पणी नहीं हो सकती. पुस्तक में 'आरक्षण के पचास साल' खंड के अंतर्गत चार उप-शीर्षकों में इस मुद्दे पर विचार किया गया है. ये अध्याय हैं - धर्म, जाति निरपेक्ष नीति के विविध आयाम, आरक्षण विरोधियों के तर्कों की असलियत, आरक्षण नीति: एक पुनः संस्कार की आवश्यकता, अति पिछड़ों और निजी क्षेत्र में आरक्षण का सवाल. धीरूभाई के शब्दों में - 'आरक्षण के जरिए प्रगति के अवसरों को हड़पने की इस होड़ ने हमारी लोकतांत्रिक चुनावी राजनीति को अलोकतांत्रिक रुझानों से ग्रस्त कर दिया है. इसके कारण झूठे-सच्चे आश्वासन दिए जाते हैं, और अंततः समाज को तनावग्रस्त होना पड़ता है. बिरादरियों के बीच का भाईचारा खत्म होता जा रहा है. गुज्ररों को दिया गया आश्वासन तो एक उदाहरण है, मुसलमानों को धर्म आधारित आरक्षण देने के अध्यादेश तक जारी किए जा चुके हैं. हिंदू समाज की संरचना की जानकारी रखने वाला कोई भी प्रेक्षक जानता है कि प्रजापतियों (कुम्हारों) को समाज में अछूत या दलित नहीं माना जाता, लेकिन पिछले दिनों उन्हें (प्रजापतियों) को भी उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जाति का दर्जा देने का प्रयास किया जा चुका है.' (पृष्ठ 244).

संक्षेप में (आरक्षण नीति : एक पुनः संस्कार की आवश्यकता) धीरूभाई के निष्कर्ष हैं : 'इंदिरा साहनी मामले में सुप्रीम कोर्ट ने आदेश दिया था कि आरक्षण का अनुचित लाभ उठा रहे समुदायों की शिनाख्त की जाए और उन्हें इस लाभ से बाहर किया जाए. आरक्षण नीति का पुनः संस्कार करने के लिए आरक्षित समुदायों के बीच पूरे देश में न केवल राज्य स्तर पर, बल्कि राष्ट्रीय स्तर पर अनिवार्य रूप से श्रेणियाँ बनाना उचित होगा. मसलन, अनुसूचित जनजातियों में माली और जाटव जैसे समुदाय हैं, जो वाल्मीकियों और पासियों के मुकाबले बहुत आगे बढ़ चुके हैं. उप-श्रेणियाँ बनाने से यह भी पता लग सकता कि आरक्षण का लाभ उठाने से वंचित रह गई जातियाँ कौन-कौन सी हैं और अत्यधिक कमजोर जातियों को आरक्षण का लाभ उठाने के लिए कौन-कौन से कार्यक्रम चलाए जा सकते हैं. अगर इन पहलुओं पर जोर नहीं दिया जाएगा, तो पूरी बहस आरक्षण के प्रतिशत के आसपास ही घुमट कर रह जाएगी. पिछड़े वर्गों में घुस आए अगड़े समुदायों और उनके बीच बन चुके जातिगत कोटिक्रम का स्वार्थ यही है.' (पृष्ठ 246 और 247).

एम, अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय, श्रीखे अल्पसंख्यक विश्वविद्यालय, परीक्षण संस्थान, विदेशी विश्वविद्यालयों में **शेष पेज 6 पर...**

## 11 जुलाई से देशव्यापी हड़ताल पर अडिग रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठन...

**पेज 1 का शेष...** जाएं और दूसरी तरफ उनसे रेलकर्मियों का मोह भी भंग हो जाए, क्योंकि दो-दो बार हड़ताल के लिए वोटिंग करवाने के बावजूद रेल हड़ताल टाले जाने पर जिस तरह सोशल मीडिया पर रेलकर्मियों मान्यताप्राप्त संगठनों के खिलाफ अपनी भड़ास निकाल रहे हैं, उससे तो कम से कम सरकार की ही रणनीति सफल होती नजर आ रही है।

इसी हताशा और निराशा के तहत गतिमान एक्सप्रेस के उदघाटन में शामिल होने के बावजूद इस मौके पर भी ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के नेताओं ने रेलमंत्री को एक ज्ञापन सौंपकर उन्हें रेल कर्मचारियों की बढ़ती उद्विग्नता और उनकी समस्याओं से अवगत कराया। इसी बीच गुरुवार, 6 अप्रैल को रेलवे के करीब 80 हजार सर्वाडिंटेड इंजीनियरों ने भी उचित वेतमान सुनिश्चित किए जाने तथा ग्रुप 'बी' राजपत्रित दर्जा दिए जाने आदि मांगों को लेकर भारतीय रेल के सभी जौनल मुख्यालयों सहित मंडल मुख्यालयों पर एक दिवसीय धरना दिया। जहां कहीं भी रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री का दौरा होता है, वहीं पहुंचकर सर्वाडिंटेड इंजीनियरों और ट्रेकमेन उन्हें अपना ज्ञापन सौंप रहे हैं। गत सप्ताह लखनऊ में भी सर्वाडिंटेड इंजीनियरों ने रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा को ऐसा ही एक ज्ञापन सौंपा और जब श्री सिन्हा उनकी मांगों पर रेलवे बोर्ड द्वारा विचार किए जाने का आश्वासन दे रहे थे, तब उन्होंने प्रमाणस्वरूप उनके वक्तव्य का वीडियो भी बना लिया। इसी प्रकार ट्रेकमेन, ड्राइवर, गाइड्स, मोटरमैन, कंट्रोलर्स, स्टेशन मास्टर्स, वाणिज्य, परिचालन इत्यादि कैडर के रेलकर्मियों भी अपनी-अपनी मांगों को लेकर आंदोलित हो रहे हैं। तथापि सरकार के कान में जू तक नहीं रेंग रही है।

पिछले काफी समय से नई पेंशन नीति और सातवें वेतन आयोग सहित छठवें आयोग की अब तक दूर नहीं की गई तमाम विसंगतियों से संबंधित लंबित मांगों को लेकर रेल कर्मचारी संगठन लगातार आंदोलन कर रहे हैं। केंद्र सरकार को 46 मांगों से संबंधित एक मांग पत्र भी सौंपा गया है। लेकिन

सरकार की तरफ से अब तक कोई सकारात्मक पहल न किए जाने के कारण रेल कर्मचारियों और उनके संगठनों की नाराजगी लगातार बढ़ती जा रही है। रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठनों ने निर्णय लिया है कि यदि समय रहते केंद्र सरकार उनकी मांगों पर उचित निर्णय नहीं लेती है, तो 11 जुलाई से सभी रेल संगठन अनिश्चितकालीन हड़ताल पर जाने के लिए मजबूर होंगे। हड़ताल की नई नोटिस 9 जून को सरकार को दी जाएगी।

एचआरए बढ़ाने, न्यूनतम वेतन 18 हजार से 26 हजार करने, रेलकर्मियों के मेडिकल लाभ बढ़ाने इत्यादि मांगों से संबंधित एक मांग-पत्र रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठनों की तरफ से रेल कर्मचारियों से जुड़ी कुल 46 मांगों को केंद्र सरकार के सामने रखा गया है। केंद्र सरकार द्वारा यदि समय रहते रेल कर्मचारियों की इन मांगों पर उचित निर्णय नहीं लिया जाता है, तो रेल कर्मचारी 11 जुलाई से अनिश्चितकालीन हड़ताल पर जाने को तैयार हैं। इसका खामियाजा भारतीय रेल से रोज यात्रा करने वाले करीब तीन करोड़ रेल यात्रियों को भुगतना पड़ेगा। श्रमिक संगठनों का कहना है कि इस संबंध में रेल मंत्रालय और केंद्र सरकार को कर्मचारियों की मांगों के बारे में पहले ही अवगत करा दिया गया है। हड़ताल के संबंध में कराई गई वोटिंग में भी अधिकांश कर्मचारियों ने हड़ताल के पक्ष में मतदान किया है। तथापि इस संबंध में केंद्र सरकार एकदम चुपकी साधे बैठी है और उससे संबद्ध श्रमिक संगठन भी सरकार के पिछलग्गू बने हुए हैं तथा सभी संगठनों के संयुक्त मोर्चे से कन्नी काट रहे हैं। उनका कहना है कि हड़ताल पर जाने से पहले संगठनों के संयुक्त मोर्चे के नेता एक बार पुनः विचार-विमर्श करेंगे।

उल्लेखनीय है कि इस संबंध में 30 मार्च को कैबिनेट सेक्रेटरी पी. के. सिन्हा और सातवें वेतन आयोग के की विसंगतियों को ठीक किए जाने पर बनी अधिकार संपन्न कमेटी के अध्यक्ष से रेलवे के दोनों मान्यताप्राप्त फेडरेशनों की बैठक में पुरानी पेंशन योजना लागू करने, 80 हजार सर्वाडिंटेड

इंजीनियरों की ग्रेड-पे और उन्हें ग्रुप 'बी' का दर्जा दिए जाने, करीब छह लाख तकनीशियनों के ग्रेड-पे में संशोधन, एफडीआई और पीपीपी पर रोक लगाने, रेलवे के खाली पड़े पदों को भरे जाने इत्यादि प्रमुख मुद्दों पर कोई उचित समाधान नहीं निकल पाया है। इस बैठक में ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा और नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेंस (एनएफआईआर) महामंत्री डॉ. एम. राघवैया सहित उनके वरिष्ठ पदाधिकारी भी उपस्थित थे। दोनों फेडरेशनों का कहना है कि पांच राज्यों के विधानसभा चुनावों के मद्देनजर 1 मार्च को हुई बैठक में कैबिनेट सेक्रेटरी के अनुरोध पर 11 अप्रैल को होने वाली हड़ताल को आगे के लिए टाला गया था। उनका कहना है कि सरकार के साथ हर तरह से सहयोग करने के बावजूद ऐसा लगता है कि सरकार उनकी ताकत को बहुत हलके में ले रही है।

इसी बीच 11 जुलाई की देशव्यापी अनिश्चितकालीन रेल हड़ताल की तैयारियों और सातवें वेतन आयोग की कर्मचारी विरोधी सिफारिशों को लेकर गत सप्ताह पंचकुड़ियों रोड, नई दिल्ली स्थित यूआरएमयू सभागृह में हुई एनएफआईआर की 219वां राष्ट्रीय कार्यकारिणी की बैठक में व्यापक विचार-विमर्श किया गया। इस बैठक में भारतीय रेल के सभी 17 जनों और उत्पादन इकाइयों के 170 पदाधिकारी और प्रतिनिधि उपस्थित थे। बैठक की अध्यक्षता एनएफआईआर के अध्यक्ष गुमान सिंह ने किया। बैठक में एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया ने सरकार और अधिकार संपन्न कमेटी के साथ अब तक की बैठकों में हुई बातचीत और प्रगति के साथ आगे होने वाली बैठकों का व्यौरा दिया और कहा कि कैबिनेट सेक्रेटरी और अधिकार संपन्न कमेटी के साथ अगली बैठकों से निकलने वाले निष्कर्ष के बाद आगे की रणनीति तय की जाएगी। इस बैठक में सभी जनों और उत्पादन इकाइयों के प्रतिनिधियों ने अपने-अपने यहां की कर्मचारी संबंधी समस्याओं से फेडरेशन के वरिष्ठ नेताओं को अवगत कराया।

## आरक्षण : खत्म नहीं, बल्कि समीक्षा...

**पेज 5 का शेष...** आरक्षण का सवाल जैसे सैंकड़ों ज्वलनशील बहसों हवा में जिन्दा हैं और कभी भी 1990 के मंडल आयोग की याद ताजा करा सकती हैं। कुछ वर्ष पहले एएस में यह दोहराया जा चुका है। गुजरात में पटेल लामबंद हो रहे हैं। जाट और गुर्जर पहले से ही सड़कों पर हैं। वक्त का तकाजा है कि धीरूभाई सेट जैसे समाजशास्त्री, चिंतक, गैर-पार्टी कार्यकर्ता की बातों पर ध्यान देकर सरकार 'क्रीमिलेयर' को बाहर करते हुए आरक्षण को और प्रभावी बनाए, देशहित के लिए एं और समाज के हित के लिए भी यह आवश्यक है। हाल ही में हुए एक महत्वपूर्ण अध्ययन 'कार्ट इन ए डिफरेंट मोल्ड : अंडरस्टैंडिंग द डिस्क्रीमिनेशन' (लेखक : राजेश शुक्ला, सुनील जैन, प्रीति कक्कर, बिजनेस स्टैंडर्ड का प्रकाशन 2010) में दिए गए तथ्य सरकार और समाज की आंखें खोलने वाले हैं। संक्षेप में जहां उत्तर प्रदेश में एक दलित की औसत आय 39,000 रुपए प्रतिवर्ष है, वहीं पंजाब में यह 63,000 है। बिहार में आंबेसी की औसत आय 40,000 है, जबकि महाराष्ट्र में 74,000 हजार। कर्नाटक में एक आदिवासी की औसत आय प्रतिवर्ष 62,000 रुपए है, तो बिहार में स्वर्ण जाति की भी सिर्फ 51,000। इतना ही अंतर आदिवासी जनता के बीच है। एक अनपढ़ आदिवासी परिवार की औसत आय केवल 22 हजार 500 रुपए प्रतिवर्ष है, जबकि आदिवासी ग्रेजुएट की 85,000। गांव के आदिवासी की औसत आय 37,000 रुपए है, तो शहरी की आय एक लाख से ज्यादा। यानि देश के अलग-अलग हिस्सों में सामाजिक, आर्थिक पिछड़ेपन की तस्वीर इतनी भिन्न है कि उसे सिर्फ जाति के नाम पर इकट्ठे मानकर से व्यख्यायित नहीं किया जा सकता। इस पुस्तक के सभी आंकड़े धीरूभाई सेट की स्थापनाओं को प्रमाणित करते हैं।

दिल्ली के चाणक्यपुरी में रहने वाले दलित, आदिवासी आज किसी भी पैमाने से आरक्षण के हकदार नहीं हैं। बल्कि वे अपनी ही जाति के वंचितों की बाधा बन रहे हैं। आज यदि आरक्षण और अपनी भाषा के अप्रतिम योद्धा लोहिया होते तो धीरूभाई सेट, राजेंद्र सच्चर, वी. जी. वगैरें और दूसरे विद्वानों की तर्ज पर खुद अपने नारे और उसके सिद्धांत को बदल देते। वे पांच साल इंतजार के हक में भी नहीं थे! 75 वर्ष के बाद तो आरक्षण की समीक्षा होनी ही चाहिए। इसे खत्म करने की तो फिलहाल सोचो भी नहीं जा सकती है।

**विशेष निवेदन : रेलवे में बहुत से विद्वान बुद्धिजीवी और बौद्धिक अधिकारी एवं कर्मचारीगण कार्यरत हैं। इस विषय पर उनके पूर्वाग्रह से रहित निष्पक्ष विचार आमंत्रित हैं। हम उनके महत्वपूर्ण विचारों को यहां वेबसाइट पर 'साहित्य' कॉलम में और 'रेलवे समाचार' के प्रिंट एडिशन में भी प्रकाशित करेंगे, जिससे आज के इस ज्वलंत विषय पर एक व्यापक बहस चलाई जा सकेगी। -संपादक**

## दिग्भ्रमित संस्था जैसी चल रही है रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली...

**पेज 1 का शेष...** अतिरिक्त चार्ज मेंबर स्टाफ प्रदीप कुमार देख रहे थे।

अपने विषयसनीय सूत्रों से श्री कपूर को मेंबर इलेक्ट्रिकल बनाए जाने के लिए पीएमओ से मिली मंजूरी की खबर दोपहर बाद ही 'रेलवे समाचार' को प्राप्त हो गई थी। उसी दिन 5 अप्रैल की शाम को ही उनके पोस्टिंग के आदेश रेलवे बोर्ड से जारी होने की संभावना के साथ 'रेलवे समाचार' ने यह खबर अपने दिवट्टर हैडल @RailSamachar पर तत्काल प्रकाशित कर दी थी, जिसमें रेलमंत्री सुरेश प्रभु सहित रेलवे बोर्ड और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड को भी टैग किया गया था। तथापि देर रात तक जब यह पोस्टिंग आदेश रेलवे बोर्ड से जारी नहीं किया गया, तब कई अधिकारियों को इसमें किसी जोड़तोड़ की आशंका पैदा होते दिखने लगी थी कि विगत में राजीव भागवत के साथ रेलवे बोर्ड द्वारा की गई दगाबाजी की ही तरह कहीं इस बार भी रेलवे बोर्ड द्वारा पीएमओ के आदेश को धता न बता दी जाए। उल्लेखनीय है कि रेलवे बोर्ड ने राजीव भागवत को पीएमओ से चार बार की अनुरंधा के बावजूद तब तक जीएम नहीं बनने दिया था, जब तक कि उनके मेंबर इंजीनियरिंग बनने के अवरस समाप्त नहीं हो गए थे।

हालांकि श्री कपूर इस पर 28 फरवरी 2017 तक कुल 11 महीने ही रह पाएंगे। तथापि मेंबर इलेक्ट्रिकल का पद स्क्रैप न करके रेल मंत्रालय ने काफी हद तक बुद्धिमानों का काम किया है। इसके लिए इंडियन रेलवे सर्विस ऑफ इलेक्ट्रिकल इंजीनियर्स एसोसिएशन ने भी रेलमंत्री को भारतीय रेल स्तर पर रेल बजट में घोषित रेलवे विद्युतीकरण की रकम परियोजनाओं सहित भविष्य में विद्युतीकरण के योगदान और इसकी

उपयोगिता का हवाला देते हुए हाल ही में एक लंबा ज्ञापन भेजा था। इस ज्ञापन की प्रति 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद है। जानकारों का मानना है कि एक वरिष्ठ एएसएंडटी अधिकारी को मेंबर इलेक्ट्रिकल न बनाए जाने पर सिग्नल लांबी के विरोध के चलते ही मेंबर इलेक्ट्रिकल के अधिकार से एएसएंडटी विभाग का चार्ज निकालकर मेंबर इंजीनियरिंग को सौंपा गया है।

सूत्रों का कहना है कि वरिष्ठता के आधार पर वरिष्ठ सिग्नल अधिकारी को मेंबर इलेक्ट्रिकल बनाए जाने की मांग की जा रही थी। मगर सरकार और रेलवे बोर्ड इलेक्ट्रिकेशन की भावी परियोजनाओं के मद्देनजर किसी सिग्नल अधिकारी को मेंबर इलेक्ट्रिकल बनाए जाने को तैयार नहीं था। बताते हैं कि इस पर जब सिग्नल अधिकारियों ने किसी इलेक्ट्रिकल अधिकारी के मातहत रहने से स्पष्ट इंकार कर दिया, तब इसी के समाधान स्वरूप मेंबर इलेक्ट्रिकल के अधिकार से एएसएंडटी को बाहर करने का निर्णय लिया गया। इसके अलावा जानकारों ने सभी जीएम को सीधे सीआरबी को रिपोर्ट करने के निर्णय को उचित नहीं ठहराया है। उनका कहना है कि भविष्य में इस अनुचित निर्णय के दुष्परिणाम देखने को मिलेंगे।

अब स्थिति यह है कि चार-पांच जीएम और करीब 19-20 डीआरएम को पोस्टिंग का निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा नहीं लिया जा पा रहा है। जबकि कैट से इन दोनों मामलों पर स्टे भी खत्म हो गया है। रेलवे बोर्ड सीएओ/सी/म.रे. महेश कुमार गुप्ता बनाम भारत सरकार मामले में कैट द्वारा मांगी गया जवाब नहीं दे पा रहा है। जबकि उन्हें एक और चार्जशीट थामने की तैयारी किए बैठा है। बताते हैं कि इस पर जब कैट ने पिछली तारीख

में सवाल उठाया, तब रेलवे बोर्ड के पास कोई जवाब नहीं था। दूसरी तरफ डीआरएम बनाए जाने के लिए कैट में दाखिल किए गए मामले के बाद रेलवे बोर्ड ने मध्य रेलवे के चीफ इंजीनियर एस. पी. एस. गुप्ता को चार्जशीट थमा दी है। एक तरफ निर्धारित समय पर अधिकारियों को उनका हक नहीं दिया जाता है, दूसरी तरफ अपने हक के लिए अदालत के माध्यम से गृहार लगाने पर संबंधित अधिकारियों को भीषण तरीके से रेलवे बोर्ड द्वारा इसलिए उत्पीड़ित किया जाता है, कि जिससे अन्य कोई अधिकारी अपने हक की न तो कोई आवाज उठाए और न ही अदालत का दरवाजा खटखटाने की हिम्मत कर सके।

उल्लेखनीय है कि डीजी/एनएआईआर, वड़ोदरा का पद सितंबर 2015 से खाली है। इसका अतिरिक्त चार्ज पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के पास है, जिसे दो बार तीन-तीन महीने के लिए बढ़ाया जा चुका है और 29 मार्च को पुनः अगले आदेश तक अनिश्चित अवधि के लिए बढ़ा दिया गया है। जनवरी से पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के महाप्रबंधक का पद खाली है, जबकि 31 जनवरी से पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक के पद को खाली हुए भी दो महीने से ज्यादा बीत गए हैं। यहां एक बड़ी विसंगति यह भी देखने को मिल रही है कि रेलवे बोर्ड जिस अधिकारी को ओपन लाइन जीएम बनने के लायक नहीं समझता, उसे ही उसका अतिरिक्त चार्ज सौंपने में कोई देर नहीं करता है। यह शायद उसकी मजबूरी होती है कि उसे ऐसे मौके पर उसी नकारे (?) अधिकारी के सामने नाक रागड़ी पड़ती है।

इसके अलावा रेलवे बोर्ड की शायद यह भी मजबूरी होती है कि उसे सत्येंद्र कुमार जैसे कदाचारी महाप्रबंधक को भी अतिरिक्त चार्ज सौंपना पड़ता है, इस पर भी

विसंगति यह है कि उन्हें यह चार्ज सौंपा जाए, या न सौंपा जाए, यह तय करने में रेलवे बोर्ड को दस दिन का लंबा समय लग जाता है। जबकि जिन्होंने कभी कंट्रोल रूम का दरवाजा भी नहीं देखा होता है, उन्हें भी न सिर्फ महाप्रबंधक बनाना पड़ता है, बल्कि उन्हें दूसरे महाप्रबंधकों का, वह बड़ी और प्राइम रेलों का, अतिरिक्त चार्ज देना पड़ता है। इससे जौनल रेलों का प्रशासनिक और परिचालनिक कामकाज बुरी तरह प्रभावित होता है। यही नहीं, सालों बाद रेलवे बोर्ड की शायद यह भी मजबूरी रही है कि उसे किसी अपर महाप्रबंधक (एजीएम) को जीएम (उ.म.रे.) का अतिरिक्त चार्ज सौंपना पड़ा है, जबकि विगत में भारी कानूनी अड़चन पैदा होने के कारण अब तक किसी एजीएम को जीएम का अतिरिक्त चार्ज सौंप जाने की परंपरा को तिलांजलि दे दी गई थी।

इसीलिए जानकारों का कहना है कि वर्तमान में रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली किसी दिग्भ्रमित संस्था जैसी है। एक तरफ जहां समय पर न तो जीएम के, न ही बोर्ड मेंबर्स के, और न ही डीआरएम के जैसे उच्च प्रशासनिक पदों पर समयानुसार पोस्टिंग की जा पा रही है, वहीं दूसरी तरफ जीएम के अतिरिक्त चार्ज सौंपने का निर्णय संबंधित जीएम के छुट्टी पर जाने के हफ्ते-दस दिन बाद लिए जा रहे हैं। यहां रेलवे बोर्ड का वह आदेश दर्शनीय है, जिसमें पश्चिम मध्य रेलवे के जीएम रमेश चंद्रा 21 मार्च को 6 अप्रैल तक 15 दिन की छुट्टी पर चले गए थे, मगर उनका (जीएम/प.म.रे.) अतिरिक्त चार्ज जीएम/द.प.म.रे. सत्येंद्र कुमार को सौंप जाने का आदेश रेलवे बोर्ड द्वारा पूरे 10 दिन बाद 30 मार्च को निकाला गया है। जानकारों का कहना है कि रेलवे बोर्ड के मुखिया का चार्ज जब किसी 'स्टोकीपर' के पास होगा, तब ऐसे दिग्भ्रमण के अलावा रेलवे बोर्ड और कर भी क्या सकता है?



# इतिहास के पन्नों में दर्ज हो गई मध्य रेलवे की डीसी लोकल

मुंबई. मध्य रेलवे के उपनगरीय रेलमार्ग पर कुर्ला से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (सीएसटी) के लिए चली अंतिम डीसी लोकल 9 अप्रैल 2016 को इतिहास के पन्नों में दर्ज हो गई. रात साढ़े ग्यारह बजे इस अंतिम डीसी लोकल की विदाई कुर्ला उपनगरीय स्टेशन से हुई. अंतिम डीसी लोकल के इस ऐतिहासिक विदाई समारोह के अवसर पर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक सुनील कुमार सूद एवं अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारियों के साथ नेशनल रेलवे मजदूर युनियन (एनआरएमयू) के महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर विशेष रूप से उपस्थित थे. कॉम. वेणु पी. नायर की इस ऐतिहासिक अवसर पर उपस्थिति का विशेष कारण यह भी था, वह यह कि वह स्वयं मोटरमैन कैडर से हैं, इसलिए उनका इस लोकल से एक भावनात्मक लगाव रहा है. उनकी इस डीसी लोकल से बहुत सी यादें जुड़ी हुई हैं, इसलिए वह विशेष रूप से इस डीसी लोकल को विदा करने पहुंचे थे.



अंतिम डीसी लोकल की विदाई के साक्षी बनने पहुंचे मध्य रेलवे के महाप्रबंधक सुनील कुमार सूद एवं नेशनल रेलवे मजदूर युनियन के महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर.

कुर्ला उपनगरीय रेलवे स्टेशन से चली अंतिम डीसी (डायरेक्ट करंट) लोकल ट्रेन के मुंबई सीएसटी पर पहुंचते ही स्टेशन रेलवे के एक बड़े युग का अंत हो गया. शानदार विदाई समारोह के साथ विदा हुई मुंबई की इस अंतिम डीसी लोकल का स्थान अब एसी (अल्टरनेट करंट) लोकल ट्रेन ने ले लिया है. डीसी लोकल की अंतिम यात्रा को यादगार बनाने के लिए रेलवे ने कुर्ला और सीएसटी स्टेशनों पर भव्य समारोह का आयोजन किया था. इस ऐतिहासिक यात्रा के लिए रेलवे ने हवाई जहाज के टिकट से भी महंगा टिकट (10,000 रु.) रखा था. हालांकि एक भी टिकट नहीं बिका.

पूरी तरह फूलों से दुलहन की तरह सजी यह अंतिम डीसी लोकल जैसे ही सीएसटी पहुंची, ढोल-नागाड़ों और बैंड की धुन पर कलाकारों के साथ यात्रियों ने

जमकर डांस किया. यह कुर्ला से शनिवार 9 अप्रैल की रात 11.30 बजे मुंबई सीएसटी स्टेशन के लिए रवाना हुई. इसे विदाई देने के लिए हजारों लोगों की भीड़ कुर्ला स्टेशन पर जमा थी. यह करीब एक घंटे का सफर पूरा कर रात 12.30 बजे मुंबई सीएसटी पहुंची. यहां पहुंचते ही 'फ्लैश मॉब' से इसका स्वागत किया गया.

इस अंतिम डीसी लोकल को विदाई देने के लिए कुर्ला से सीएसटी के बीच के सभी स्टेशनों पर भी जश्न का आयोजन किया गया था, जहां देर रात के समय भी हजारों-लाखों लोग उपस्थित होकर इस ऐतिहासिक विदाई के साक्षी बने. इस यात्रा को मजेदार बनाने के लिए इस अंतिम डीसी लोकल में म्यूजिक बैंड का इंतजाम भी किया गया था. इस ट्रेन में सर्वसामान्य लोगों के साथ-साथ मध्य रेलवे के लगभग सभी वरिष्ठ अधिकारियों ने भी यात्रा की. इस पूरे इवेंट को ऑर्गनाइज करने की जिम्मेदारी मुंबई के जे. जे. स्कूल ऑफ आर्ट्स को दी गई थी.

गहरे पीले और मैरून रंग की यह डीसी लोकल ट्रेन मुंबई में 91 साल पहले शुरू हुई थी. इसकी पहली जर्नी 3 फरवरी 1925 को सीएसटी और कुर्ला के बीच हार्बर लाइन पर शुरू हुई थी. शुरू में इस ट्रेन में सिर्फ तीन कोच

लगे थे, जिसे समय के साथ बढ़ाया गया. मध्य रेलवे के पूरे उपनगरीय रेल नेटवर्क पर प्रतिदिन करीब 36 लाख उपनगरीय दैनिक यात्री यात्रा करते हैं. मुंबई की लाइफ लाइन कही जाने वाली ज्यादातर लोकल ट्रेनों को डीसी से एसी करंट में पहले ही तब्दील किया जा चुका था.

मध्य रेलवे ने अपनी इस अंतिम डीसी लोकल को करीब 25 किमी. की यात्रा को ऐतिहासिक बनाने के लिए इसका टिकट 10 हजार रूपए प्रति यात्री रखा था. यात्रियों को यह टिकट हवाई जहाज से भी महंगा पड़ा. मगर फिर भी इसे लेकर यात्रियों के उत्साह में कोई कमी नहीं देखी गई, क्योंकि मध्य रेलवे ने इन टिकटों से होने वाली आय से महाराष्ट्र में सूखाग्रस्त इलाकों के किसानों की सहायता किए जाने की पहलें ही घोषणा कर दी थी.

इस अवसर को और ज्यादा खास बनाने के लिए सीएसटी स्टेशन के स्टाफ चेंबरस में रात 12:30 बजे से 3 बजे तक डीसी-एसी कन्वर्जन का सीधा प्रसारण किया गया. कन्वर्जन की इस प्रक्रिया में 1500 डीसी को 25,000 वोल्ट एसी ट्रैक्शन में परिवर्तित किया गया. सीएसटी की ऐतिहासिक इमारत में बने कंट्रोल रूम से इस पूरी कायाकल्प प्रक्रिया को यात्रियों ने प्रत्यक्ष साकार होते देखा.

## रे.बो. ने एसीसी के आदेशों का पालन नहीं किया...

पेज 1 का शेष... कि 'रेलवे समाचार' ने तभी इसकी खबर प्रकाशित की थी, जब एसीसी का उपरोक्त पत्र रेलवे बोर्ड को प्राप्त हुआ था. उपरोक्त पत्र में एसीसी ने एक बार पुनः रेलवे बोर्ड से कहा है कि जीएम की नियुक्तियों में हर बार अलग-अलग नीति या तरीका नहीं अपनाया जाना चाहिए, और यदि वर्तमान गाइडलाइन्स को संशोधित करना या दरकिनार (बाईपास) किया करना जरूरी हो, तो ऐसे किसी भी प्रकार के संशोधन को अधिकारियों के एमैनलमेंट की प्रक्रिया शुरू करने से पहले मंजूरी (अप्रूवल) के लिए अनिवार्य रूप से उसके पास भेजा जाना चाहिए.

इसके साथ ही उपरोक्त पत्र में एसीसी ने डीआरएम की नियुक्ति संबंधी स्कीम का भी अप्रूवल एसीसी से लिए जाने को कहा था. एसीसी ने कहा था कि चूंकि डीआरएम की नियुक्ति/अनुभव का प्रभाव सीधे जीएम (ओपन लाइन) और बोर्ड मेंबर्स बनने (पदस्थापना) पर पड़ता है, इसलिए रेल मंत्रालय को चाहिए कि वह डीआरएम की नियुक्ति संबंधी ऐसी नीति/स्कीम बनाई जाए, जिससे कि उनकी नियुक्ति मेंटरे के आधार पर हो और सभी संबंधित योग्य अधिकारियों को इसके लिए समान अवसर मिल सके. यह नीति/स्कीम बनाकर अप्रूवल के लिए उसके पास अविलंब भेजी जानी चाहिए.

इसके साथ ही एसीसी ने रेलवे बोर्ड को यह भी हिदायत दी थी कि अधिकारियों की वार्षिक रिपोर्ट (एपीएआर) लिखे जाने की नीति को भी पर्याप्त रूप से पारदर्शी बनाया जाए. एसीसी ने इस बारे में कहा था कि कुछ अधिकारियों को 'आउटस्टैंडिंग' एपीएआर दी जाती है, मगर उनकी उसी एपीएआर में उसी समय उन्हें जीएम (ओपन लाइन) की पोस्टिंग के लिए 'अनफिट' करार दे दिया जाता है. इसी प्रकार एक साल की कई एपीएआर में लगभग सभी मामलों में अधिकारियों का आकलन डीआरएम पोस्टिंग के लिए 'फिट' बताया जाता है, और पिछली दो एपीएआर में एक अधिकारी की जीएम/मेट्रो के लिए 'फिटनेस' बताई जाती

है, मगर उनमें से ऐसे पांच अधिकारियों को जीएम/ओपन लाइन या जीएम/मेट्रो के लिए यह कहकर प्रस्तावित नहीं किया गया कि उन्होंने डीआरएम में काम नहीं किया है.

इसके अलावा इस पत्र में एसीसी ने यह भी कहा है कि कई एपीएआर में यह भी देखने में आया है कि जिस कॉलम में ओपन लाइन पोस्टिंग के लिए 'फिटनेस' रिमार्क दी जाती है, उसे जानबूझकर संबंधित रिपोर्टिंग/रिवीविंग ऑफिसर द्वारा खाली (ब्लैंक) छोड़ दिया जाता है. इसके साथ रेल मंत्रालय द्वारा जो समरी शीट उपलब्ध कराई जाती है, उसका मतलब संबंधित अधिकारी की ओपन लाइन जीएम में सिर्फ 'नॉन-फिटनेस' से ही होता है.

इसके बाद एसीसी ने उपरोक्त पत्र में यह भी कहा था कि जीएम और इसके समकक्ष पदों पर नियुक्ति से संबंधित वर्ष 2014-15 के पैनल में अधिकारियों के एमैनलमेंट किए जाने से पहले सम्पूर्ण प्रक्रिया और तत्संबंधी प्रस्तावों का उसके द्वारा दिए गए उपरोक्त निर्देशों के अनुसार नए सिरे से पुनर्मूल्यांकन किया जाए और उसे एसीसी के अप्रूवल के लिए तुरंत भेजा जाए.

ज्ञातव्य है कि एसीसी ने उपरोक्त पत्र एवं दिशा-निर्देश तब भेजे थे जब महा-तिकड़मबाज अरुणेंद्र कुमार सीआरबी थे. न तो उन्होंने और न ही उनके बाद आए उनके 'स्टोरकीपर' भाई, जो कि सीआरबी की कुर्सी पर उनकी 'खड़ाऊं' रखकर रेल मंत्रालय का कामकाज चला रहा है, ने आज तक एसीसी के उक्त आदेश पर अमल करना जरूरी नहीं समझा. ऐसे में जीएम और बोर्ड मेंबर्स सहित डीआरएम की नियुक्तियों में भारी विसंगतियां पूर्ववत कायम हैं और जो अधिकारी प्राकृतिक न्याय से वंचित होकर अदालत की शरण में जाकर न्याय और अधिकार पाने की गुहार लगा रहे हैं, उन्हें रेलवे बोर्ड के मूर्खता अथवा अहंकार से ग्रस्त लोग चार्जशीटें थमाकर कैरियर बर्बाद करने के साथ उनका भीषण उत्पीड़न भी कर रहे हैं. रेलमंत्री को रेलवे के ऐसे आतंक रिफार्म से कोई लेनादेना नहीं है, क्योंकि उन्हें

रेलवे की फोटोशॉपिंग करने बहुत मजा आ रहा है. इसलिए रेलवे बोर्ड के बाबुओं की मनमानी लगातार जारी है.

## राजीव गुप्ता को एनएआईआर का डीजी बनाया गया

लंबे इंतजार के बाद आखिर राजीव गुप्ता की पोस्टिंग बतौर डीजी/एनएआईआर, वड़ोदरा के पद पर हो गई है. उक्त पोस्ट एस. मुखर्जी के एफसी बनकर रेलवे बोर्ड में चले जाने के बाद सितंबर 2015 से रिक्त पड़ी थी. श्री गुप्ता वर्ष 1980 बैच के वरिष्ठ मैकेनिकल (आईआरएसएमई) अधिकारी हैं. श्री गुप्ता इससे पहले बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट और डीआरडीओ में प्रतिनियुक्ति पर थे. उनकी इस प्रमोशन/पोस्टिंग में अक्षय्य देरी सिर्फ बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट और डीआरडीओ से विजिलेंस क्लियरेंस आने में हुए भारी विलंब के कारण ही हुई है.

## आर. एम. मिश्रा, चाहते राम और एम. के. गुप्ता का भी प्रस्ताव भेजा गया

रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार आर. एन. मिश्रा (आईआरएसएमई-1980 बैच), चाहते राम (आईआरएसई-1981 बैच) और एम. के. गुप्ता (आईआरएसई-1981 बैच) की भी जीएम में पोस्टिंग का प्रस्ताव जीएमओ को भेज दिया गया है. सूत्रों का कहना है कि उक्त तीन वरिष्ठ अधिकारियों का यह पोस्टिंग प्रस्ताव 31 मार्च से पहले हुई जीएम रिक्तियों के संदर्भ में भेजा गया है, क्योंकि 31 मार्च को जीएम पैनल 2015-16 की समय-सीमा समाप्त हो गई है, और जीएमओ से इसका एकाध महीने का भी एक्सटेंशन लेने में रेलवे बोर्ड नाकाम रहा है. फिलहाल पूर्वांतर सीमांत रेलवे और पूर्व रेलवे के ओपन लाइन जीएम के दो पद खाली हैं. मेट्रो रेलवे कोलकाता से हाल ही में ए. के. कपूर के मंबर इलेक्ट्रिकल बन जाने से खाली हुई महाप्रबंधक की पोस्ट को 31 मार्च से पहले रिक्ति में नहीं गिना जा रहा है. सूत्रों ने संभावना व्यक्त की है कि

एच. के. जग्गी को ओपन लाइन में शिफ्ट करके एम. के. गुप्ता को जीएम/कंस्ट्रक्शन, एनएफआर का महाप्रबंधक बनाया जा सकता है अथवा किसी प्रोडक्शन यूनिट में भी भेजा जा सकता है.

हालांकि बताते हैं कि चाहते राम के पीछे एक अत्यंत घटिया किस्म का अधिकारी हाथ-पांव धोकर पड़ा हुआ है. सूत्रों का कहना है कि यह अधिकारी पदाईशी खुदकी है और इसी के कारण अब तक कई वरिष्ठ अधिकारियों का कैरियर बर्बाद हो चुका है. यह अधिकारी आए दिन किसी न किसी उच्च अधिकारी के खिलाफ फर्जी शिकायतें भेजता रहता है और जातिवादी राजनीति अपनाकर अपनी खाल बचाता रहता है. यही काम वह चाहते राम के खिलाफ भी लगातार कर रहा है, जबकि उसकी शिकायतों का कोई पुरावा आधार नहीं है. हालांकि प्रमोशन के करीब होने पर अधिकारियों के खिलाफ मिलने वाली शिकायतों पर कोई विचार नहीं किए जाने का नियम और निर्देश सीबीसी ने दिया हुआ है. तथापि ऐसी शिकायतों को जब तक दाखिल-दफ्तार किया जाता है, तब तक संबंधित अधिकारी का बहुत ज्यादा नुकसान हो चुका होता है, शिकायतकर्ता का भी यही एकमात्र उद्देश्य होता है.

बताते हैं कि तथाकथित ईमानदार मगर केचुआ टाइप इस घटिया अधिकारी का इंटर रेलवे ट्रांसफर करीब दो साल पहले इसे एक जगह 10-11 साल हो जाने के बाद किया गया था, मगर एक जातिवादी संगठन का दबाव लाकर इसने उक्त ट्रांसफर रद्द करा लिया और अब इंजीनियरिंग अधिकारियों के लिए ही भस्मासुर बना हुआ है. सर्वप्रथम तो किसी अधिकारी का मूल्यांकन को उसके होम-टाउन में पदस्थ ही नहीं किया जाना चाहिए, उक्त अधिकारी के मामले में यह गलती रेल प्रशासन ने की है. अतः अधिकारियों का कहना है कि बोर्ड मेंबर्स को बहुत समझ-बूझकर कोई निर्णय लेना चाहिए, क्योंकि एक निर्धारित समयवधि के बाद ट्रांसफर को जो नीति बनाई गई है, वह काफी सोच-विचार के बाद बनी है और उसके पीछे व्यवस्था के हित में एक बहुत गहरी सोच रही है.

## डीआरएम की नियुक्तियों का अब तक कोई अता-पता नहीं

करीब 19-20 मंडल रेल प्रबंधकों (डीआरएम) को एक्सटेंशन पर काम करते हुए लगभग छह-सात महीने से भी ज्यादा हो चुके हैं और वे अब वहां बुरी तरह से ऊब रहे हैं. तथापि उनकी जगह नए अधिकारियों को डीआरएम बनाए जाने की प्रक्रिया अब तक रेलवे बोर्ड में शुरू नहीं हुई है. हालांकि इस मामले में कैट से स्टे खत्म हुए भी करीब एक-डेढ़ महीना बीत चुका है और कैट में न्याय मांगने गए अधिकारी को रेलवे बोर्ड ने अदालत में जाकर न्याय और अधिकार मांगने के 'भयानक गुनाह' के लिए मेजर पेनाल्टी चार्जशीट भी थमा दी है. तथापि अब तक वह डीआरएम की पोस्टिंग को फाइनल नहीं कर पाया है. उल्लेखनीय है कि डीओपीटी, एसीसी और पीएमओ की लगातार कड़ी फटकार पड़ने के बाद रेलवे बोर्ड डीआरएम पैनल की तथाकथित 'पवित्र गोपनीयता' का पद हटाने को मजबूर हुआ है और अब डीआरएम पैनल रेलवे बोर्ड की वेबसाइट पर प्रदर्शित किया जा रहा है. डिजिटल युग में तेजी से भाग रही व्यवस्था के बावजूद इतनी सी पारदर्शिता लाने के लिए रेलवे बोर्ड को काफी लंबा समय लगा है, वह भी उपरोक्त तीनों अर्थांशों के लगातार फटकारने और एफएआरओए द्वारा इस संबंध में लगातार लिखा-पढ़ी किए जाने के बाद. ऐसे में रेलवे बोर्ड जीएम एवं बोर्ड मेंबर्स की नियुक्ति के संबंध में दिए गए एसीसी के आदेश का पालन कब करेगा, इसका कोई काल-निर्धारण नहीं किया जा सकता है. रेलवे बोर्ड की इसी मनमानी और अहंकारपूर्ण कार्य-प्रणाली ने भारतीय रेल की बर्बाद कर दी है. ऐसा समझा जाता है कि शुक्रवार, 15 अप्रैल को भुवनेश्वर में हो रही सभी जनों के महाप्रबंधकों की जीएम कॉन्फ्रेंस और वहीं पर शनिवार, 16 मार्च को आयोजित हो रहे 6 वें राष्ट्रीय रेल सप्ताह पुरस्कार समारोह के पश्चात् शायद रेलवे बोर्ड को डीआरएम की पोस्टिंग की सुधि आएगी. तथापि यह सिर्फ कयास ही है, क्योंकि रेलवे बोर्ड की मनमानी 'स्टोरकीपिंग' कार्य-प्रणाली को देखते हुए लिफ्ट रेल पर कुछ भी नहीं कहा जा सकता है.

# यूपीएससी का मेंबर बनने की फिराक में हैं अरुणेंद्र कुमार

- यूपीएससी को चोर, चापलूस और सिद्धांतविहीन लोगों का अड्डा बनाने पर तुली है सरकार?
- अरुणेंद्र कुमार के मेंबर/यूपीएससी बनते ही खुलेगी कांताबाई के घर पर यूपीएससी की एक ब्रांच
- अब रीढ़हीन, भ्रष्ट, जोरू के गुलाम, चोर, चापलूस और चरित्रहीन होंगे देश के भावी नौकरशाह?
- दिल्ली में अरुणेंद्र कुमार और मुंबई में उनकी बेटी के घर पर आज भी कार्यरत हैं कई रेलकर्मि
- काबिलियत से नहीं, तिकड़मबाजी और भ्रष्टाचार से सीआरबी बनने में सफल हुए थे अरुणेंद्र कुमार



रेल भवन स्थित रेलमंत्री के चैम्बर में रेलमंत्री सुरेश प्रभु के सामने सोफे पर पसरकर बैठे हैं डीएफसी में एक्सप्लो के तौर पर कार्यरत अरुणेंद्र कुमार, जबकि डीएफसी के फुल टाइम सीएमडी आदेश शर्मा उसी सोफे पर एकदम किनारे 'एक्सट्रा' बने बैठे हुए हैं. यह दृश्य रेल मंत्रालय में अरुणेंद्र कुमार की 'ओकात' के बारे में बहुत कुछ संकेत दे रहा है.

अपनी 'पियक्कड़' बीवी के उच्छ्रंखल आचरण की बदौलत हाई पोजीशन तक पहुंचने में सफल रहे हों, वह अब यूपीएससी में बैठकर भावी पीढ़ी के नौकरशाहों का चयन करेंगे? जानकारों का कहना है कि उनके द्वारा चयनित यह भावी नौकरशाह कैसे होंगे, इसका अंदाज बहुत आसानी से लगाया जा सकता है.

उल्लेखनीय है कि सीआरबी के पद से 31 दिसंबर 2014 को सेवानिवृत्त होने के बाद से अरुणेंद्र कुमार डेडिकेटेड फ्रेट कारिडोर (डीएफसीसी) में लगे हुए थे. जहां उन्हें सिर्फ छह महीनों के लिए एक विशेष आइटम पर काम करने के लिए रखा गया था. या ऐसा भी कहा जा सकता है कि रिटायरमेंट के बाद इस पूर्व सीआरबी द्वारा सताए हुए लोग इसको जूते मारना न शुरू कर दें, इसलिए उन्हें डीएफसी में एडजस्ट करना किया गया था. उनका कहना है कि हालांकि यह 'कंप्लैक्ट ऑफ इंटेरेस्ट' का स्पष्ट मामला है, क्योंकि डीएफसीसी सीधे उन्हीं के मातहत था, जब वह सीआरबी थे. ज्ञातव्य है कि यह सारा विवरण 'रेलवे समाचार' ने पहले ही प्रकाशित किया हुआ है, मगर अरुणेंद्र कुमार ने केंद्र सरकार में आने से पहले ही उसके सरमायदारों की चापलूसी शुरू कर दी थी, इसलिए सरकार में आए नए और गैर-अनुभवी मंत्रियों को अरुणेंद्र कुमार की यह तमाम तिकड़मबाजी आज तक समझ में नहीं आई है.

यही नहीं, डीएफसी में अरुणेंद्र कुमार का कार्यकाल गत जून 2015 में ही समाप्त हो गया था, तब वर्तमान टेक्नोक्रेट और ईमानदार रेलमंत्री सुरेश प्रभु की सिफारिश पर ही उन्हें वहां सेवा-विस्तार दिया गया था. यह बात डीएफसी के उच्च पदस्थ अधिकारियों ने ही 'रेलवे समाचार' को बताई थी. इस बारे में भी तभी 'रेलवे समाचार' ने विस्तृत खबर प्रकाशित की थी. हालांकि हाल ही में डीएफसी से उनकी छुट्टी हो गई है और अब उन्होंने एक निजी कंपनी यह कहकर ज्वाइन की है कि वह उसे रेलवे में भरपूर सप्लाई दिलवाएंगे. इसके पहले बतौर सीआरबी दो बार सेवा-विस्तार की फाइल पीएमओ से नामंजूर होने के बावजूद नवंबर 2014 में रेलमंत्री बनते ही सुरेश प्रभु को दिग्भ्रमित करके उनकी संसृति से अरुणेंद्र कुमार ने एक बार पुनः अपने सेवा-विस्तार की फाइल पीएमओ को भेजवाई थी, तब भी 'रेलवे समाचार' द्वारा ही यह खबर प्रकाशित किए जाने के बाद पीएमओ से उनके सेवा-विस्तार की फाइल तीसरी बार नामंजूर होकर वापस आई थी और उन्हें अंततः सेवानिवृत्त होना पड़ा था.

तथापि जोड़तोड़, तिकड़मबाजी और चापलूसी इत्यादि ऐसे सभी वर्तमान 'सद्गुणों' में महारत हासिल कर चुके अरुणेंद्र कुमार रेल मंत्रालय में अपनी पकड़ बनाए रखने के लिए लगातार सरकार की, खासतौर पर कैबिनेट सेक्रेटरी की, चापलूसी और पैघपणी करने में

लगे रहे हैं. जानकारों का मानना है कि हाल ही में चली गतिमान एक्सप्रेस का श्रेय भले ही डीआरएम/दिल्ली सहित रेलवे बोर्ड के कुछ अन्य अधिकारी ले रहे हों, मगर परदे के पीछे से सरकार के भीतर इसका सारा श्रेय अरुणेंद्र कुमार ने लिया है, जिसके पुरस्कारस्वरूप ही उन्हें सरकार द्वारा यूपीएससी का मेंबर बनाए जाने की खबर बाहर आई है. यह कहना है रेलवे बोर्ड सहित दिल्ली की राजनीति में गहरी पैठ रखने वाले कई जानकारों का. उनका यह भी कहना है कि अरुणेंद्र कुमार की ऐसी तिकड़मबाजियों पर तो पूरी एक किताब लिखी जा सकती है.

उल्लेखनीय है कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का महाप्रबंधक रहते अरुणेंद्र कुमार और उनकी बीवी कांताबाई ने वहां के कुछ चतुर्थ श्रेणी रेलकर्मियों और अधिकारियों का जिस तरह भयानक उत्पीड़न किया था, वह सिलसिला उनके मेंबर मैकेनिकल और सीआरबी बनने तक चालू था. जानकारों का कहना है कि इसके बावजूद आज उनकी सेवानिवृत्ति के लगभग डेढ़ साल बीत जाने के बावजूद दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के दो कर्मचारी आज भी उनके दिल्ली स्थित निवास पर बेगार भुगत रहे हैं. जानकारों का यह भी कहना है कि इसके अलावा मुंबई के उपनगर कांदिवली स्थित ठाकुर विलेज में रहने और रिलायंस में सर्विस करने वाली उनकी बेटी के घर पर भी पश्चिम रेलवे के बांद्रा-खार स्थित वर्कशॉप का 'जनता यादव' (एमसीएफ/डीजल) नामक कर्मचारी अभी-भी काम कर रहा है. इसकी हाजिरी वर्कशॉप के संबंधित सुपरवाइजर लगाते हैं. इसके अतिरिक्त उत्तर रेलवे दिल्ली मंडल के कई कर्मचारी आज भी उसकी खिदमत में तैनात हैं. जबकि अरुणेंद्र कुमार जब-जब मुंबई आते हैं, तब-तब आज भी उन्हें पश्चिम रेलवे की तरफ से न सिर्फ गाड़ी मुहैया कराई जाती है, बल्कि उनको एयरपोर्ट से कांदिवली तक लाने-ले जाने के लिए किसी एक प्रोटोकॉल अधिकारी की बकायदे ड्यूटी लगाई जाती है.

भारतीय रेल का शायद ही ऐसा कोई कर्मचारी या अधिकारी होगा, जो कि बीवी के सामने अरुणेंद्र कुमार की स्वान जैसी स्थिति के अलावा उनकी तिकड़मबाजी, महाभ्रष्ट प्रवृत्ति और अत्यंत कुटिल व्यवहार तथा उनकी बीवी कांताबाई के भयानक पियक्कड़पन से वाकिफ न हो. जबकि पश्चिम रेलवे सहित दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे एवं रेलवे बोर्ड के सभी अधिकारी और कर्मचारी उनके इस भयावह सत्य के प्रत्यक्षदर्शी रहे हैं. जिन अधिकारियों के कंधों पर लटककर कांताबाई ने कभी शराब की भीषण बदबूतार उल्टियां की थीं, उन्हें तो इसका स्मरण होने पर ही आज भी उन्हें अपने कंधों से कांताबाई की गंदी और बदबूतार उल्टियों एवं उवासियों की दुर्गंध आती हुई महसूस हो

रही है. अब वह सब यह खबर पढ़कर एक बार फिर से सिहर उठेंगे, क्योंकि तब उन्हें पुनः अरुणेंद्र कुमार और कांताबाई की खिदमत में लगे रहना होगा. हालांकि उत्तर रेलवे मुख्यालय और दिल्ली मंडल के कुछ अवसरवादी और निहायत स्वार्थी अधिकारी इस खबर से काफी खुश होंगे, क्योंकि वह अब कांताबाई को दारू पिलाकर अपने कुछ बच्चों या नाते-रिश्तेदारों का यूपीएससी से चयन करवाने में कामयाब हो सकते हैं.

तथापि, अरुणेंद्र कुमार के यूपीएससी का मेंबर बनने पर इसका बहुत बड़ा नुकसान सिर्फ समाज और व्यवस्था का होगा. जैसा कि ऊपर कई जानकारों ने कहा है कि अरुणेंद्र कुमार, जिनका न तो खुद का कोई चरित्र है, और न ही खुद की कोई काबिलियत. ऐसे लोग जब देश के भावी नौकरशाहों का चयन करेंगे, तब उन नौकरशाहों का चरित्र कैसा होगा, इसका अंदाज अभी से लगाया जा सकता है. और जैसा कि ऊपर कहा जा चुका है कि उनके मेंबर बनने का मतलब यह होगा कि यूपीएससी की एक ब्रांच न सिर्फ उनके घर पर खुल जाएगी, बल्कि उनके द्वारा चयनित भावी नौकरशाह भी अरुणेंद्र कुमार जैसे रीढ़हीन, भ्रष्ट, जोरू के गुलाम, चापलूस और सिद्धांतविहीन ही होंगे. ऐसे लोग भविष्य में देश के कैसे प्रशासन और कौन सी प्रशासनिक व्यवस्था का निर्माण करेंगे, इस बारे में पहले ही संबंधितों द्वारा सोचा जाना आवश्यक है. अब यह सरकार पर निर्भर करता है, कि अरुणेंद्र कुमार को यूपीएससी का मेंबर बनाकर वह कैसा देश, कैसा समाज, कैसी नौकरशाही और कैसी शासन व्यवस्था का निर्माण करना चाहती है?

## सुरेश त्रिपाठी



अरुणेंद्र कुमार

पूर्व चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अरुणेंद्र कुमार अब नई जुगाड़ भिड़ाने में लगे हुए हैं. हमारे विश्वसनीय सूत्रों से मिली ताजा जानकारी के अनुसार लोमण प्रवृत्ति से बहुत साम्य रखने वाले अरुणेंद्र कुमार अब यूपीएससी का मेंबर बनने जा रहे हैं. इस पर सूत्रों से जब यह पूछा गया कि ऐसा भी तो हो सकता है कि अपनी 'छुटी ओकात' बनाए रखने के लिए उन्होंने ऐसी अफवाह फैलाई हो? तथापि, केंद्र सरकार में उच्च पदस्थ सूत्रों ने इस खबर की पुष्टि करते हुए कहा कि यह कौरी अफवाह नहीं है, क्योंकि अरुणेंद्र कुमार की जैसी तिकड़मबाज प्रवृत्ति रही है, उसको देखते हुए यह नितांत संभव है कि दो-चार दिन में उनकी इस जुगाड़ का नतीजा सबके सामने आ जाए.

अब यदि यह खबर सही है, तो सर्वप्रथम यही कहना पड़ेगा कि साफ-स्वच्छ प्रशासन का दावा करने वाली मोदी सरकार क्या अब यूपीएससी जैसी संस्था को भी महाभ्रष्टों, चोरों, चापलूसों, चरित्रहीनों और सिद्धांतविहीनों का अड्डा बनाना चाहती है? यह कितनी बड़ी विडंबना होगी, जिसका अंदाजा अभी शायद मोदी सरकार को नहीं है. यह अंदाज तो उन लोगों को है जिन्होंने अरुणेंद्र कुमार की तिकड़मबाजी और बीवी के सामने उनकी कुत्ते से भी गई-बीती स्थिति उनके दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का महाप्रबंधक और रेलवे बोर्ड में मेंबर मैकेनिकल एवं चेयरमैन, रेलवे बोर्ड रहते हुए देखी है. ऐसे में इन लोगों को बखूबी इस बात का अंदाज है कि यदि अरुणेंद्र कुमार यूपीएससी का मेंबर बनने में सफल हो जाते हैं, तो संघ लोक सेवा आयोग यानि यूपीएससी की एक ब्रांच उनके घर पर खुल जाएगी, और उसकी चेयर-पर्सन होंगी उनकी दबंग और महा-पियक्कड़ बीवी 'कांताबाई'.

जानकारों का कहना है कि यह कितने बड़े दुर्भाग्य की बात है कि अरुणेंद्र कुमार जैसे लोग, जिन्होंने अपनी पूरी रेलवे सर्विस में सिवाय चोरी-चापलूसी और तिकड़मबाजी के और कुछ नहीं किया, जो अपनी काबिलियत से नहीं, बल्कि चापलूसी और भ्रष्टाचार के जरिए जीएएम, बोर्ड मेंबर और सीआरबी (फिंशिलप सेक्रेटरी, भारत सरकार) जैसे उच्च पदों तक पहुंचने में कामयाब रहे, जो अपनी काबिलियत से नहीं, बल्कि

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

परिपूर्ण रिलेव समाचार

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

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

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

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

कानूनी सलाहकार  
\* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,  
\* एड. प्रकाश ताहिलमानी, मुंबई,  
\* एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,  
\* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,  
\* एड. बी. एच. वास्वानी, भीमाल,  
\* एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

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