

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

वर्ष -15 अंक - 338

कल्याण (मुंबई), 1 से 15 जून 2016

पेज - 8 मूल्य 5 रु.

छपरा से पटना तक बुलेट ट्रेन चले -रूडी

■ छपरा कचहरी के नवीनीकृत स्टेशन भवन एवं उन्नत यात्री सुविधाओं का उद्घाटन

गोरखपुर ब्यूरो : केंद्रीय कौशल विकास एवं उद्यमिता राज्यमंत्री (स्वतंत्र प्रभार) तथा संसदीय कार्य राज्यमंत्री राजीव प्रताप रूडी ने 1 जून को पूर्वोत्तर रेलवे, वाराणसी मंडल के छपरा कचहरी रेलवे स्टेशन पर आयोजित एक समारोह में छपरा कचहरी के नवीनीकृत स्टेशन भवन एवं उन्नत यात्री सुविधाओं का उद्घाटन किया। इसके पूर्व, उन्होंने छपरा जं. स्टेशन पर भी ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन एवं उन्नत

यात्री सुविधाओं का उद्घाटन किया।

इस अवसर पर अपने संबोधन में राजीव प्रताप रूडी ने पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा छपरा के विभिन्न स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में विस्तार एवं सुधार हेतु किए गए कार्यों की सराहना करते हुए कहा कि छपरा के विकास में रेलवे की अत्यंत महत्वपूर्ण भूमिका रही है। उन्होंने कहा कि छपरा कचहरी स्टेशन भवन के नवीनीकरण के बाद यहां अपेक्षित यात्री सुविधायें उपलब्ध करा दी गई हैं, जिसका प्रत्यक्ष लाभ क्षेत्रीय जनता को मिलेगा। उन्होंने रेलवे द्वारा साफ-सफाई के लिए चलाए जा रहे कार्यक्रम की सराहना करते हुए कहा कि इससे यात्रियों को स्वच्छ वातावरण में यात्रा



करने का अवसर प्राप्त होगा। श्री रूडी ने कहा कि उनकी कल्पना है कि छपरा से पटना तक बुलेट ट्रेन चले, जो प्रधानमंत्री के भारतीय रेल के भविष्य की परिकल्पना को साकार करेगी। उन्होंने कहा कि प्रधानमंत्री भारतीय रेल को देश के विकास का एक अत्यंत महत्वपूर्ण साधन मानते हुए इसके विकास के लिए हर प्रकार की सहायता हेतु तत्पर हैं। उन्होंने कहा कि थावे-गोपालगंज बड़ी रेल लाइन का उद्घाटन शीघ्र ही होगा तथा मट्टीरा में डीजल लोकोमोटिव कारखाने का निर्माण कार्य भी अति शीघ्र प्रारम्भ हो जाएगा। श्री रूडी ने पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक की कार्यशैली की सराहना करते शेष पेज 2 पर...

प्रतिमाह थीम आधारित अभियान चलाए जाएंगे - अरुण सक्सेना, जीएम/उ.म.रे.

■ महाप्रबंधक ने दी भारतीय रेल एवं उत्तर मध्य रेलवे की उपलब्धियों की जानकारी

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे में रेल हमसफर सप्ताह के दौरान 1 जून को संचार दिवस मनाया गया। इस मौके पर उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में महाप्रबंधक अरुण सक्सेना द्वारा मीडिया को भारतीय रेल एवं उत्तर मध्य रेलवे की उपलब्धियों के बारे में जानकारी दी गई। इस दौरान महाप्रबंधक ने रेल हमसफर सप्ताह के दौरान की गई गतिविधियों का भी विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत शेष पेज 7 पर...



यात्रियों की परेशानी का नाम है 'डायनैमिक फेयर पॉलिसी'

विजय शंकर/गोरखपुर ब्यूरो

भारतीय रेल के एक कथित समझदार पूर्व मंत्र टैफिक द्वारा 'प्रीमियम ट्रेनों' के नाम से शुरू हुई रेलयात्रियों की लूट अब तथाकथित 'सुविधा ट्रेनों' के रूप में बदल गई है। हालांकि यह विचार शेष पेज 7 पर...



रेलमंत्री के पास नहीं हैं काबिल और योग्य सलाहकार

सुरेश त्रिपाठी

रेलमंत्री सुरेश प्रभु अच्छा काम कर रहे हैं, ऐसा लगभग सब भाजपाई एक स्वर से न सिर्फ कह रहे हैं, बल्कि इस बात का जोर शोर से प्रचार भी कर रहे हैं। मगर रेल अधिकारी और कर्मचारी उनके बारे में ऐसी कोई राय नहीं रखते हैं। उनका तो मानना है कि प्रभु रेलवे की लुटिया डुबाने में लगे हुए हैं। भक्त लोग तो उनके 'डेड ऑनिसट' होने की भी बात कहते हैं, मगर आदर्श सोसाइटी

मामले में उनका नाम आने के बाद अब उनकी ईमानदारी के बारे में या तो वह खुद बेहतर बता सकते हैं या उनका ईश्वर। परंतु इसके बाद से उनके भक्तों की बोलती अवश्य काफी हद तक बंद है।

'इवेंट मैनेजमेंट' में अब प्रभु भी भाजपाईयों की ही तरह काफी माहिर हो गए हैं। पिछले डेढ़ साल के अपने रेलमंत्री के कार्यकाल में वह जमीनी स्तर पर कोई पुख्ता काम न करते हुए भी अपने प्रचार-कोशल की बदौलत मीडिया सहित सर्वसामान्य जनमानस में छाप रहे हैं। भले



ही इसके लिए उन्होंने रेलवे के करोड़ों रूपए अपने मीडिया मैनेजमेंट और इवेंट मैनेजमेंट में फुंक डाले हैं। तमाम रेल अधिकारी कहते हैं कि ऐसा लगता है कि सुरेश प्रभु को जनता के बीच में जाना पसंद नहीं है। इस पर जब उन्हें कुरेदा गया तो उनका कहना था कि 'यदि ऐसा नहीं होता, तो वह वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए हर काम का उद्घाटन करने के बजाय सीधे उद्घाटन स्थल पर जाते और रेलवे का काफी पैसा भी बचाते तथा जनता से सीधे संवाद भी कायम करते, जिसका लाभ उन्हें राजनीति में मिलता,

मगर चूंकि उन्हें तो कभी लोकसभा का चुनाव लड़ना नहीं है, इसलिए जनता से सीधे संवाद करके उन्हें क्या करना है?'

अब जहां तक प्रभु को महाराष्ट्र यानि उनके गृह प्रदेश से उन्हें राज्यसभा की उम्मीदवारी नहीं दिए जाने की बात है, तो इस बारे में बहुत सारी बातें चर्चा में हैं। प्रभु को अब आंध्र प्रदेश से राज्यसभा की उम्मीदवारी दी गई है इसके लिए सहयोगी तेलुगु देशम पार्टी की मदद ली गई है। जबकि महाराष्ट्र से बाहरी लोगों को उम्मीदवार बनाया गया है। शेष पेज 6 पर...

अवैध वेंडरों पर जीआरपी/आरपीएफ की कृपादृष्टि

शेख सत्तार/प्रतिनिधि भुसावल

कें द्र में मोदी सरकार के दो साल पूरे होने पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु बड़े जोर-शोर से आज मुंबई में अपनी 'फोटोशापिंग' के जरिए भारतीय रेल में की गई तमाम तथाकथित प्रगति का दिंबोरा पीटने की शुरुआत कर रहे हैं। जबकि वषों से जारी अवैध वेंडिंग जैसी सामान्य समस्या से वह भारतीय रेल और इसके प्रतिदिन तीन करोड़ यात्रियों को तनिक भी मुक्त नहीं करा पाए हैं।

परिणामस्वरूप रेलवे में अवैध वेंडिंग ने एक संगठित रूप ले लिया है और इस अवैध कारोबार में सक्रिय कई माफिया समूह भारतीय रेल और इसकी गाड़ियों को क्षेत्र के अनुसार बांटेकर अपना एकछत्र राज चला रहे हैं। उन्होंने तमाम तडीपारों और हिस्ट्रीसीटरों को इस सुरक्षित कारोबार में पनाह दे रखी है। इसके फलस्वरूप आए दिन ट्रेनों में चोरी-डकैतियों और हत्या-बलात्कार के मामले हो रहे हैं, परंतु जीआरपी और आरपीएफ का वरदहस्त होने तथा इस कारोबार से उन्हें भी भरपूर मोबदला मिलने के कारण उनके खिलाफ कोई कारगर कार्रवाई नहीं की जा रही है।

शनिवार, 21 मई को मध्य रेलवे, भुसावल मंडल के खंडवा जैसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर अवैध वेंडरों के दो समूह एक-दूसरे पर अपना वर्चस्व कायम करने के लिए आपस में भिड़ गए। इसी बीच एक अवैध वेंडर सुरेंद्र उर्फ अम्पा ने दूसरे गुप्त के भूरे सिंह पर चाकू से हमला कर दिया। परंतु कुछ अन्य वेंडरों द्वारा पकड़ लिए जाने से भूरे सिंह की जान बच गई। बाद में वेंडरों ने अम्पा को पकड़कर जीआरपी के हवाले कर दिया। नाला मोहल्ला, इटारसी निवासी भूरे सिंह द्वारा दिए गए बयान के अनुसार वह इटारसी के बल्ला सेठ का माल (पानी, शीतलपत्र, फ्रूटी, बोटलबंद दूध, इत्यादि) कर्नाटक एक्स. एवं पुष्पक एक्स. आदि गाड़ियों में बेचता है, जिससे अम्पा उसे रोकता था। उसने कहा कि पिछले कई दिनों से अम्पा बेमतलब का विवाद कर रहा था। जबकि हमारे बल्ला सेठ ने आरपीएफ के इंस्पेक्टर (इंचार्ज/खंडवा) सत्येंद्र यादव, एएसआई राधेश्याम, कांस्टेबल अशोक पाटीदार, सुभाष मीणा एवं अन्य से 'बातचीत तय' करने के बाद ही इटारसी से खंडवा के बीच घंघा शुरू किया है। उसने कहा कि आज यदि वह अपना बचाव नहीं करता तो अम्पा ने उसकी जान ही ले ली थी।

उल्लेखनीय है कि खंडवा स्टेशन पर शनिवार को दोपहर के करीब अवैध वेंडरों की यह मारपीट और धमाचौकड़ी शुरू हुई

■ 21 मई को खंडवा स्टेशन पर चाकूओं से हमला, चार अवैध वेंडर गिरफ्तार किए गए
■ अवैध वेंडिंग कारोबार में लगे हैं कई माफिया, तडीपारों, हिस्ट्रीसीटरों को लगाया वेंडिंग में

थी। अवैध वेंडरों के दो पक्षों के बीच यह भयावह मारपीट जीआरपी थाने और आरपीएफ पोस्ट से 10-20 कदम की दूरी पर ही चल रही थी। तथापि जीआरपी एवं आरपीएफ ने उन्हें रोकने की कोई कोशिश नहीं की। हाथों में खुली चाकू लहराते हुए स्टेशन पर सरपट भाग रहे इन वेंडरों को देखकर तमाम यात्री दहशत में थे और स्वयं को सुरक्षित रखने के लिए इधर-उधर दुबकते देखे गए। अंत में एक महिला सिपाही ने जब उनकी वीडियो बनानी शुरू की, तो वह स्टेशन से दफा हो गए। इसके बाद यात्रियों की अफरा-तफरी और दबाव के



खंडवा स्टेशन पर अनधिकृत खानपान सामग्री की खोल-पैकिंग करते हुए हिस्ट्रीसीटर और अवैध वेंडिंग माफिया सरताज खान के अवैध वेंडर।

चलते जीआरपी ने खानापूरी के लिए चार अवैध वेंडरों को हिरासत में लिया।

बताते हैं कि भुसावल से इटारसी के बीच बुरहानपुर का वेंडर माफिया सरताज खान अपने करीब 500 से 600 अवैध वेंडर चलाता है। जबकि लगभग इतने ही अवैध वेंडर इटारसी का कथित बल्ला सेठ भी इसी सेक्शन में चला रहा है। प्राप्त जानकारी के अनुसार दोनों को जीआरपी और आरपीएफ का समान वरदहस्त प्राप्त है। बल्कि कुछ वेंडरों का तो यह भी कहना था कि जीआरपी और आरपीएफ इंस्पेक्टर ही वास्तव में यह अवैध घंघा सरताज एवं बल्ला की आड़ में चला रहे हैं। खंडवा से होकर प्रतिदिन गुजरने वाली लगभग डेढ़ सौ से ज्यादा यात्री गाड़ियों में एक अनुमान के अनुसार करीब डेढ़ हजार



हिस्ट्रीसीटर और अवैध वेंडिंग माफिया सरताज खान के अवैध वेंडर और चाकू से बल्ला सेठ के अवैध वेंडर भूरे सिंह नामक पर हमला करने वाले सुरेंद्र उर्फ अम्पा को पकड़कर ले जाते हुए अन्य अवैध वेंडर।

अवैध वेंडर सक्रिय हैं, जिनसे लाखों रेलयात्री बुरी तरह तंग आ चुके हैं। तथापि उनकी किसी शिकायत पर कोई कार्रवाई नहीं की जाती है, बल्कि उन्हें बार-बार कोर्ट के चक्कर लगाने और बयान देने आने का भय दिखाकर टरका दिया जाता है। इन अवैध वेंडर माफियाओं ने अपनी ट्रेनों और ट्रेन रूट भी तय कर रखे हैं। ऐसी ही एक वादात में 26 अप्रैल को भगवान शेरू केवट को शक्ति नामक वेंडर ने ट्रेन में फल्ली बेचने की बात पर चाकू मारकर कर घायल कर दिया था।

यह अधिकांश अवैध वेंडर रेलवे के अधिकृत वेंडरों जैसी ही वर्दी पहनते हैं, जिससे यात्री इनमें भेद नहीं कर पाते हैं और ठगे जाते हैं। इनकी ज्यादातर सामग्री गुणवत्ताविहीन, दोयम दर्जे की और मिलावटी होती है। खंडवा स्टेशन पर इनका अड्डा एफआरबी के नीचे और प्लेटफार्मों के दोनों छोरों पर होता है। जिससे ट्रेन के किसी भी तरफ से आने पर यह आउटर से ही उसमें घुस जाते हैं। जबकि ट्रेन में चलने वाले अवैध वेंडर इनसे अलग होते हैं। अब स्थिति यह है कि ये पूरे हक के साथ अपर क्लास कोचों में भी घुस जाते हैं और इन्हें जब कोच अटेंडेंट रोकने की कोशिश करता है, तो ये उसके साथ झगड़ा और मारपीट तक करते हैं। ऐसी कई वादात होने के कारण अब कोई अटेंडेंट इन्हें नहीं रोकता है, बल्कि यदि कोई यात्री उससे ऐसा करने को कहता भी है, तो सबसे पहले वह यही कहता है कि यह उसका काम नहीं है, ज्यादा दबाव देकर कहने पर मारपीट की कहानी दोहरा देता है। ऐसी कई शिकायतें डीआरएम, भुसावल और सीएससी/म.रे. को की जा चुकी हैं, मगर स्थिति जस की तस है।

शनिवार की घटना पर खंडवा के जीआरपी इंस्पेक्टर मोहन सिंह सिंगोरे ने पूरी अनभिज्ञता व्यक्त की और कहा कि बाहर गए हुए थे, उन्हें घटना की कोई जानकारी नहीं है। जबकि आरपीएफ इंस्पेक्टर सत्येंद्र

यादव का कहना है कि ट्रेनों और प्लेटफार्मों में अवैध वेंडरों पर कार्रवाई की जा रही है। जल्दी ही उनके खिलाफ अभियान चलाकर उनकी धड़-पकड़ शुरू की जाएगी और स्टेशन के सभी वेंडरों के बिल्ले एवं वर्दी की जांच की जाएगी। उधर आरपीएफ के डीएससी चंद्र मोहन मिश्रा का भी यही रटारटया जवाब है कि अवैध वेंडरों के खिलाफ मुहिम चलाई जा रही है।

उनका यह भी कहना हिया कि स्टेशन पर अवैध वेंडरों के विवाद और ट्रेनों में अवैध वेंडिंग करने वालों के खिलाफ तत्काल कार्रवाई की जाएगी। कई वेंडरों के खिलाफ मामले भी दर्ज किए गए हैं। सरताज खान और बल्ला सेठ के वेंडरों द्वारा लगाए गए आरोप पर दोनों अधिकारियों ने कोई टिप्पणी नहीं की। ज्ञातव्य है कि बल्ला सेठ के वेंडर भूरे सिंह ने पहले ही कहा है कि आईपीएफ सत्येंद्र यादव और अन्य आरपीएफ स्टाफ के साथ 'बात तय' करने के बाद ही घंघा शुरू किया है, जबकि बुरहानपुर के हिस्ट्रीसीटर सरताज खान के एक वेंडर ने साफ कहा है कि खंडवा आरपीएफ को सरताज खान तीन लाख रूपए प्रतिमाह देता है और इतनी ही रकम जीआरपी को भी दी जाती है। हालांकि जानकारों का कहना है कि जीआरपी और आरपीएफ को प्रतिमाह इन अवैध वेंडरों से लगभग दस लाख रूपए की कमाई हो रही है।

उल्लेखनीय है कि हिस्ट्रीसीटर सरताज खान के ज्यादातर वेंडर भी तडीपार और हिस्ट्रीसीटर ही हैं। वह स्पष्ट धमकी देते हैं कि खंडवा से इटारसी के बीच उन्हें कोई हाथ भी नहीं लगा सकता है। जानकारों का कहना है कि अवैध वेंडरों के रूप में रेलयात्रियों को घंटिया खानपान सामग्री बेच रहे यही तडीपार और हिस्ट्रीसीटर असामाजिक तत्व ही ट्रेनों में यात्रियों के सामान की चोरी करने के लिए जिम्मेदार हैं, जिसमें जीआरपी और आरपीएफ की समान भागीदारी है।

उल्लेखनीय है कि करीब तीन साल पहले खंडवा से गाड़ी चलते ही 'रेलवे समाचार' के संपादक का बैग चोरी हुआ था, जिसकी शिकायत इटारसी में दी गई थी, जो कि आज भी खंडवा में पेंडिंग है। मगर आज तक बैग सहित जरूरी कागजात और डेढ़ तोले की सोने की चेन (रुद्राक्ष माला) और पंद्रह हजार नकद राशि की बरामदगी नहीं की जा सकी है। कल्याण से लेकर कसारा, इगतपुरी, नासिक, मनमाड, भुसावल, खंडवा, इटारसी से झांसी-कानपुर और इटारसी से जबलपुर-इलाहाबाद तक कई माफिया समूह सक्रिय हैं। इनसे न तो यात्री सुरक्षित हैं और न ही रेलवे के अधिकृत खानपान लाईसेंसि।

इटारसी और खंडवा के बीच कार्यरत अधिकृत खानपान लाईसेंसिज का कहना है कि आरपीएफ द्वारा उनके अधिकृत वेंडरों के नाखून और वर्दी की जांच की जाती है, जिसका उन्हें कोई अधिकार नहीं है। यह काम मेंडकल विभाग करता है, जो निर्धारित समय पर अपना काम करता है। मगर इस बहाने आरपीएफ द्वारा उन्हें लगातार परेशान किया जाता है। जबकि हजारों अनधिकृत वेंडर उनकी नाक के नीचे स्टेशन पर धमाचौकड़ी मचाते रहते हैं, वह उन्हें दिखाई नहीं देते हैं। उधर रेल प्रशासन भी उनके ऊपर ही अपना शिकंजा कसने में बहादुरी दिखाता है, मगर अवैध वेंडरों के खिलाफ कोई कारगर कार्रवाई नहीं होती है। यात्रियों की शिकायत पर भी कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इन तमाम अवैध वेंडरों संबंधित वीडियो विलुप्त 'रेलवे समाचार' के पास प्रमाण स्वरूप सुरक्षित हैं, जिसमें वह आरपीएफ और जीआरपी को पैसा देने की बात भी स्पष्ट रूप से स्वीकार कर रहे हैं।

प्राप्त जानकारी के अनुसार 19 अप्रैल को खंडवा स्टेशन पर ही एक गाड़ी के पायदान से फिसलकर एक अवैध वेंडर रन ओवर हो गया था। इसकी खबर भी कई स्थानीय अखबारों में प्रकाशित हुई थी। यह अवैध वेंडर ट्रेन में पानी और फ्रूटी बेच रहा था। पता चला है कि जीआरपी ने उसकी जेब में रेलवे का टिकट डालकर उसे रेल यात्री बताते हुए रेलवे से पांच लाख रूपए का दावा करवाया है। जानकारों का कहना है कि जीआरपी का यह रिकेट बहुत पुराना है। इस मामले की गहराई से जांच की जानी चाहिए और इसके साथ ही शनिवार को खंडवा स्टेशन पर हुई अवैध वेंडरों की चाकूबाजी और भयानक धमाचौकड़ी की जांच से पहले आरपीएफ के सम्बंधित अधिकारियों को अविलंब निर्लंबित और ट्रॉसफर किया जाना चाहिए। यह मांग स्थानीय यात्री संगठनों और खानपान लाईसेंसिज ने की है।

महिला कल्याण संगठन द्वारा समर कैंप का आयोजन

इलाहाबाद : महिला कल्याण संगठन, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद मंडल द्वारा रेलवे अधिकारी क्लब, डीएसए ग्राउंड में समर कैंप का आयोजन किया गया। संगठन की अध्यक्ष श्रीमती तनुजा पंकज एवं उपाध्यक्ष श्रीमती राखी द्विवेदी ने फीता काटकर और दीप प्रज्ज्वलित कर इस समर कैंप का उद्घाटन किया। इस कैंप का संचालन 24 मई से 8 जून तक किया जा रहा है। इस अवसर पर महिला कल्याण संगठन की पदाधिकारी, श्रीमती राखी द्विवेदी उपाध्यक्ष, श्रीमती दीपिका यादव सचिव, श्रीमती प्रजा पांडेय,



श्रीमती नवीता सिंह उपसचिव, श्रीमती साधना गुप्ता, श्रीमती माधुरी दीक्षित, श्रीमती पद्मा विष्ट सचिव 30 बच्चे और उनके माता-पिता भी उपस्थित थे। इस वर्ष कैंप में अधिक बच्चों ने भाग लिया।

छपरा से पटना तक बुलेट ट्रेन चले -रूडी...

पेज 1 का शेष... हुए कहा कि आने वाले दिनों में छपरा में और भी अधिक कार्य सम्पादित किए जाएंगे। समारोह को स्थानीय विधायक शकुन्त तिवारी ने भी संबोधित किया। इससे पहले पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने श्री रूडी सहित अतिथियों का स्वागत करते हुए कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे यात्री सुविधाओं में लगातार सुधार एवं विकास के लिए प्रतिबद्ध है। श्री मिश्र ने विगत दो वर्षों में छपरा जं. एवं छपरा कचहरी स्टेशनों पर किए गए कार्यों की जानकारी देते हुए अन्य स्वीकृत कार्यों की विस्तार से चर्चा की, जिन्हें शीघ्र ही प्रारम्भ किया जाएगा। समारोह का संचालन अमित सिंह, सचिव/महाप्रबंधक ने किया। मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एस. के. कश्यप ने धन्यवाद ज्ञापित किया। इस मौके पर महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने छपरा जं. एवं छपरा कचहरी स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं का निरीक्षण भी किया तथा सुधार हेतु जरूरी निर्देश भी दिए।

‘प्रेम ग्रुप’ के निर्णयों में श्रमिक संगठनों को भागीदार बनाना ज्यादा जरूरी है - प्रवीण बाजपेई

सांसद नाना साहेब पटोले द्वारा ओबीसी एसोसिएशन, मध्य रेलवे के ‘प्रेम’ कार्यालय का उद्घाटन



मुंबई : ऑल इंडिया ओबीसी रेलवे एम्प्लॉइज एसोसिएशन, मध्य रेलवे को रेल प्रशासन द्वारा ‘प्रेम ग्रुप’ का सदस्य बनने के बाद बकायदे पार्सल ऑफिस बिल्डिंग, सीएसटी में एक कार्यालय आवंटित किया गया है. इस अवसर पर ओबीसी एसोसिएशन, मध्य रेलवे द्वारा 24 मई को सीएसटी ऑडिटोरियम में इस ‘प्रेम ग्रुप’ कार्यालय के उद्घाटन कार्यक्रम का आयोजन किया गया. कार्यालय का उद्घाटन नागपुर से आए सांसद नाना साहेब पटोले ने किया. इस मौके पर मध्य रेलवे के अपर महाप्रबंधक ए. के. श्रीवास्तव, मुख्य कार्मिक अधिकारी अमित ब्रह्मो, सीआरएमएस के अध्यक्ष डॉ. आर. पी. भटनागर, महासचिव प्रवीण बाजपेई, मुख्य जनसंपर्क अधिकारी नरेन्द्र पाटिल, जनसंपर्क अधिकारी ए. के. सिंह, ओबीसी एसोसिएशन, मध्य रेलवे के जोनल अध्यक्ष अनिल कुमार यादव और जोनल महासचिव अहवेश कुमार तथा ‘रेलवे समाचार’ के संपादक सुरेश त्रिपाठी

सहित बड़ी संख्या में मध्य रेलवे के सभी मंडलों से आए ओबीसी कार्यकर्ता एवं पदाधिकारीगण उपस्थित थे. इस अवसर पर सभी मंचासीन अतिथियों का स्वागत ओबीसी एसोसिएशन के जोनल अध्यक्ष अनिल यादव एवं जोनल महासचिव अहवेश कुमार और अन्य पदाधिकारियों ने पुष्प-गुच्छ देकर किया. अपर महाप्रबंधक ए. के. श्रीवास्तव ने इस मौके पर उपस्थित ओबीसी पदाधिकारियों को संबोधित करते हुए कहा कि एकता में बहुत शक्ति होती है. यह एकता का ही परिणाम है कि आज ओबीसी एसोसिएशन और एससी/एसटी एसोसिएशन दोनों ‘प्रेम ग्रुप’ के सदस्य हैं. श्री श्रीवास्तव ने कहा कि अपनी एकता पर जोर दें क्योंकि एकता के जरिए ही हम अपने समाज को वंचित अधिकारों को दिलाने में कामयाब हो सकते हैं. इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा कि संगठन को प्रशासन के साथ सहयोग भी करना चाहिए. कई बार प्रशासन के समक्ष

कुछ समस्याएं हो सकती हैं, इसके लिए संगठनों को धैर्य के साथ प्रशासन का सहयोग करना चाहिए. उन्होंने कहा कि यह बात भी सही है कि हम अपने अधिकारों को जितना बातचीत के जरिए और आपस में मिल-बैठकर हासिल कर सकते हैं, उतना मद्दत-झगड़ा करके पाने में देरी हो सकती है. सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) के अध्यक्ष आर. पी. भटनागर ने भी इस अवसर पर अपने आशीर्वाचन देते हुए आपसी और सांगठनिक एकता को मजबूत बनाए जाने पर बल दिया. उन्होंने ओबीसी एसोसिएशन के साथ हर प्रकार से सहयोग करने का आश्वासन दिया. सीआरएमएस के महासचिव प्रवीण बाजपेई ने अपने संबोधन में कहा कि यह खुशी की बात है कि प्रशासन ने ओबीसी एसोसिएशन को प्रेम ग्रुप कार्यालय गठित करने में सहयोग किया. उन्होंने कहा कि उनका मानना है कि सिर्फ प्रेम ग्रुप में शामिल करने और कार्यालय आवंटित कर देने से ही काम नहीं चलेगा,

बल्कि प्रशासन को रेलवे के विकास हेतु लिए जाने वाले तमाम निर्णयों में भी प्रेम ग्रुप में शामिल श्रमिक संगठनों की भागीदारी सुनिश्चित करनी चाहिए. उन्होंने कहा कि इसके बिना मनमानी निर्णय मान्य नहीं हो सकते हैं, क्योंकि महत्वपूर्ण निर्णयों में श्रमिक संगठनों की भागीदारी के बिना रेलवे का सर्वांगीण विकास संभव नहीं है. सांसद नाना साहेब पटोले ने भी अपने संबोधन में अपर महाप्रबंधक की ही लाइन पर आपसी एकता बनाने पर जोर दिया. उन्होंने भी कहा कि संगठन में बहुत ताकत होती है. इसके जरिए हम अपने संबोधन प्रदत्त अधिकारों को हासिल कर सकते हैं. इस मौके पर श्री पटोले ने यह भी कहा कि समाज और संगठन के विकास के लिए मुलावत पर वह पूरे देश में कहीं भी उपस्थित होने के लिए तत्पर हैं. उन्होंने कहा कि मुंबई और दिल्ली ऐसे दो प्रमुख शहर हैं, जहां की आवाज पूरे देश में सुनाई पड़ती है. इसलिए आने वाले दिनों में ओबीसी समाज और

सरकारी ओबीसी कर्मचारियों का एक महा-सम्मेलन क्रमशः मुंबई और दिल्ली में आयोजित किया जाना चाहिए. उन्होंने कहा कि ओबीसी समाज में क्रीमी लेयर जैसी विभिन्न विसंगतियों के चलते विभिन्न तत्व इसका फायदा उठाते हैं और समाज को एकजुट नहीं होने देते हैं.

इस मौके पर उन्होंने एससी/एसटी एसोसिएशन और दलित समाज की कई बार तारीफ की और कहा कि उन्होंने अपनी एकजुटता को प्रदर्शित करके आज लगभग वह सब कुछ हासिल कर लिया है, जो बाबा साहेब आंबेडकर उन्हें देना चाहते थे. उन्होंने कहा कि ओबीसी एसोसिएशन और समाज को भी उनका अनुशरण करना चाहिए. सांसद श्री पटोले ने कहा कि ओबीसी समाज मुख्यतः खेती-किसानी से जुड़ा हुआ है. देश में सुखा-बाढ़ और कर्ज के मकड़जाल में फंसकर इस समाज के किसान आत्महत्या तक के लिए मजबूर हो रहे हैं. उन्होंने कहा कि देश में हुई अधिकांश किसानों की आत्महत्या में सबसे ज्यादा संख्या ओबीसी समाज के किसानों की है. तथापि इसका कहीं भी कोई जिक्र नहीं होता है. इस पर हमें ध्यान देने की जरूरत है. उन्होंने कहा कि ओबीसी समाज को अब और अधिक जागरूक होना चाहिए और अपने समाज के किसानों की सहायता के लिए आगे आना चाहिए.

दूसरे सत्र में ओबीसी एसोसिएशन के सभी मंडलों से आए पदाधिकारियों की जोनल कार्यकारिणी बैठक संपन्न हुई और प्रमुख विषयों पर चर्चा करते हुए इस अवसर पर कई प्रस्ताव भी पारित किए गए. जोनल अध्यक्ष अनिल यादव और जोनल महासचिव अहवेश कुमार ने इस मौके पर प्रेम कार्यालय उपलब्ध कराने हेतु मध्य रेलवे प्रशासन के प्रति एक धन्यवाद प्रस्ताव पारित करते हुए उम्मीद जताई कि रेल प्रशासन ओबीसी एसोसिएशन के साथ इसी प्रकार के सदभाव के साथ आगे भी सहयोग करेगा.

उत्कृष्ट कार्य हेतु उ.म.रे. निर्माण संगठन के 4 अधिकारी, 56 कर्मचारी पुरस्कृत

वर्ष 2015-16 के लिए उ.म.रे. निर्माण संगठन का पुरस्कार वितरण कार्यक्रम संपन्न



कार्यक्रम में के. डी. रल्ल, मुख्य अभियंता/मध्य/निर्माण ने पीयूष अग्रवाल, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) का पुष्पगुच्छ देकर स्वागत किया. श्री अग्रवाल ने उत्तर मध्य रेलवे में वर्ष 2015-16 के दौरान निर्माण संगठन द्वारा किए गए कार्यों का संक्षिप्त ब्यौरा देते हुए उपलब्धियों पर प्रकाश डाला और इसके लिए निर्माण संगठन के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई दी. इस मौके पर अपने संबोधन में मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) श्री अग्रवाल ने पुरस्कार के लिए चुने गए अधिकारियों और कर्मचारियों की सराहना करते हुए उनका उत्साहवर्धन किया तथा नकद पुरस्कार एवं प्रशस्ति पत्र देकर उन्हें सम्मानित किया.

कार्यक्रम में नरेन्द्र कुमार, मुख्य अभियंता (उत्तर)/निर्माण, अमर कुमार सिन्हा, मुख्य वित्त सलाहकार एवं लेखाधिकारी/निर्माण, राजेश मोहन, मुख्य विद्युत अभियंता/निर्माण, तरुण प्रकाश, मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता/निर्माण सहित बड़ी संख्या में निर्माण संगठन के अधिकारी और कर्मचारीगण उपस्थित थे. कार्यक्रम का संचालन एवं धन्यवाद ज्ञापन एम. के. कुलश्रेष्ठ, उप मुख्य कार्मिक अधिकारी/निर्माण ने किया.

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय, सुबेदारगंज में वर्ष 2015-16 के दौरान निर्माण संगठन के सिविल, विद्युत, सिग्नल एवं दूरसंचार, लेखा, कार्मिक और परिचालन विभाग में कार्यरत उत्कृष्ट कार्य करने वाले चार अधिकारियों तथा 56 कर्मचारियों को मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), पीयूष अग्रवाल द्वारा सम्मानित किया गया.

समारोह में सम्मानित और पुरस्कृत उत्तर मध्य रेलवे के निर्माण संगठन के इलाहाबाद, कानपुर, झांसी, ग्वालियर, धौलपुर, आगरा एवं अलीगढ़ में कार्यरत अधिकारी और कर्मचारी उपस्थित थे.



झांसी मंडल द्वारा बड़े पैमाने पर चलाया गया स्वच्छता अभियान

झांसी : उत्तर मध्य रेलवे, झांसी मंडल द्वारा रेल हमसफर सप्ताह के अंतर्गत 26 मई को वृहद स्तर पर सफाई अभियान चलाया गया. इस अभियान के तहत मंडल के सभी प्रमुख स्टेशनों पर रेल अधिकारियों, कर्मचारियों तथा गैरसरकारी संगठनों द्वारा स्टेशन, स्टेशन परिसर तथा कार्यालयों की गहन सफाई की गई. इस अभियान की शुरुआत झांसी स्टेशन पर एस. के. अग्रवाल, मंडल रेल प्रबंधक, पीयूष अग्रवाल, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), विनीत सिंह, अपर मंडल रेल प्रबंधक, दुर्गेश दुबे, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक तथा आशीष मिश्रा, वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त द्वारा ही झंडी दिखाकर की गई. सभी अधिकारियों द्वारा स्काउट एवं गाइड्स सहित स्वच्छता जागरूकता रैली निकली गई तथा जल संरक्षण संबंधी प्रचार-प्रसार किया गया.



सुरेश त्रिपाठी

दिल्ली हाई कोर्ट के स्टे ऑर्डर के मद्देनजर महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल (डीजी/आरपीएफ) के पद पर एस. के. भगत (आईपीएस) की नियुक्ति फिलहाल अदालती और कानूनी विवाद में है। इसके चलते वह न तो कोई निर्णय लेने की स्थिति में हैं, न ही कोई मीटिंग कर सकते हैं, और न ही कहीं कोई निरीक्षण करने के लिए फिलहाल संवैधानिक रूप से अधिकृत हैं। इन सब गतिविधियों के दौरान उनके द्वारा लिए जाने वाले निर्णय और उनके अनुपालन के लिए दिए गए उनके निर्देशों की अनुपालना का कोई कानूनी आधार मौजूद नहीं है। उनका कहना है कि जब तक अदालत द्वारा इस मामले पर कोई स्थिति स्पष्ट नहीं कर दी जाती है, तब तक श्री भगत को ऐसी तमाम गतिविधियों से स्वयं को निर्लिप्त रखना चाहिए।

तथापि, डीजी/आरपीएफ के पद पर फिलहाल अनधिकृत रूप से पदस्थ एस. के. भगत ने गत सप्ताह पूर्व तट रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का निरीक्षण दौरा किया। पूर्व तट रेलवे में 27 मई को नक्सल प्रभावित दातेवाडा क्षेत्र का निरीक्षण करने के दौरान श्री भगत ने कुछ आवश्यक निर्देश भी दिए। इस मौके पर पूर्व तट रेलवे के सीएससी अतुल पाठक सहित अन्य आरपीएफ अधिकारी और बड़ी संख्या में आरपीएफ कर्मी भी उनके साथ मौजूद थे। इसके बाद वह 28 मई को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के रायपुर मंडल पहुंचे थे। उनके साथ पु.त.रे. के सीएससी अतुल पाठक सहित आईजी.वे.बो. निर्मल सिंह और द.पू.म.रे. के डीआईजी/सीएससी रवीन्द्र वर्मा, सशशर सीमा बल के डीआईजी विनोद नायक, एसपी आरिफ शेख हुसैन तथा बड़ी संख्या में आरपीएफ कर्मी एवं अधिकारी उपस्थित थे।

रायपुर आमनन पर उनके भ्रमण अथवा कथित निरीक्षण के लिए विशेष रूप से रेलवे का आलीशान सैलून उपलब्ध कराया गया। इस सैलून और मात्र एक एसएलआर के साथ एक इंजन उनके भ्रमण लिए विशेष रूप से चलाया गया। इस दरम्यान उन्होंने गुडम रेलवे

अनाधिकार चेष्टा

स्टेशन और आरपीएफ बैरक का निरीक्षण किया। वहां से दो किमी दूर वह मरकाटोला स्थित एसएसबी कैंप भी गए। गुडम नक्सल प्रभावित क्षेत्र होने के नाम पर डीजी/आरपीएफ की सुरक्षा के लिए आरपीएफ के 40 कमांडो और 30 आरपीएफ अधिकारियों के अलावा एसएसबी एवं जिला पुलिस के जवानों को भी तैनात किया गया था। इसके अतिरिक्त उनके तामझाम को दर्शाने के लिए करीब 400 आरपीएफ कर्मी भी लगाए गए थे, जिन्हें द.पू.म.रे. के विभिन्न स्थानों से बुलाया गया था। इसके अलावा जगदलपुर-रावघाट रेल परियोजना का हवाई निरीक्षण करने हेतु डीजी के लिए सीआरपीएफ का हेलीकाप्टर उपलब्ध कराया गया। इसका भुगतान रेलवे को अलग से करना पड़ेगा। वहां से वापस आने के बाद रायपुर स्थित आईपीएस मेस में आरपीएफ की एक विशेष गारद को बुलाकर उन्हें सलामी (गार्ड ऑफ ऑनर) दी गई। इसके बाद वह हवाई मार्ग से ही दिल्ली के लिए रवाना हो गए थे।

विभागीय आरपीएफ अधिकारी अपनी पूरी गरिमा को गिरवी रखकर इन बाहरी अधिकारियों की चापलूसी और चमचागीरी में लग जाते हैं, जबकि ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन द्वारा जो अदालती लड़ाई शुरू की गई है, उसका सारा लाभ इन गरिमाविहीन आरपीएफ अधिकारियों को ही मिलने वाला है। उनका यह भी कहना है कि तथाकथित डीजी/आरपीएफ ने तो अदालती एवं कानूनी प्रक्रिया से बचने के लिए रेलवे क्षेत्र से बाहर आईपीएस मेस में सलामी ली, मगर इन विभागीय आरपीएफ अधिकारियों को आरपीएफ गारद की ऐसी कोई सलामी अपने क्षेत्र से बाहर जाकर देने से सपट मना कर देना चाहिए था। उनका कहना है कि नियम और परंपरा के विरुद्ध किए गए इस कार्य के लिए सभी संबंधित आरपीएफ अधिकारियों के खिलाफ उचित विभागीय कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है। क्या यह कार्रवाई करने की हिम्मत रेलवे बोर्ड, एमएस, सीआरबी अथवा रेलमंत्री द्वारा दिखाई जाएगी?

ज्ञातव्य है कि जगदलपुर-रावघाट रेल लाइन (141

किमी.) का निर्माण एक निजी कंपनी 'बस्तर रेलवे प्राइवेट लिमिटेड' द्वारा किया जाने वाला है। इसके जरिए रावघाट से भिलाई इस्पात संयंत्र के लिए आयरन ओर को आपूर्ति की जाएगी। प्राप्त जानकारी के अनुसार जहां से फिलहाल आयरन ओर की आपूर्ति हो रही है, वहां अब करीब दो साल की आवश्यकता पूरी करने के लिए ही आयरन ओर बचा है। इस लाइन के निर्माण सहित इस पूरे नक्सल प्रभावित क्षेत्र की सुरक्षा और रखवाली के लिए पैरा मिलिटरी फोर्स के लगभग दस हजार जवान तैनात हैं।

डीजी का कहना है कि अब इस लाइन के सुरक्षित निर्माण की जिम्मेदारी आरपीएफ को सौंपी जाएगी। इसी बात का जायजा लेने के लिए डीजी महोदय ने रेलवे का लाखों रुपया फूंककर इस क्षेत्र का हवाई निरीक्षण किया है। जबकि प्राप्त जानकारी के अनुसार द.पू.म.रे. के पास कुल 1700 आरपीएफ कर्मी हैं। सूत्रों का कहना है कि कुछ समय पहले द.पू.म.रे. आरपीएफ मुख्यालय की तरफ से छह हजार आरपीएफ कर्मियों की भर्ती हेतु जीएम को एक प्रस्ताव भेजा गया था। परंतु जीएम ने इसे कम करके मात्र 232 आरपीएफ कर्मियों की भर्ती की मंजूरी दी थी। सूत्रों ने बताया कि इन 232 को लेखा विभाग की अनुशंसा के बाद जब रेलवे बोर्ड को भेजा गया, तो रेलवे बोर्ड ने 232 की भी भर्ती को नामंजूर करते हुए फाइल वापस कर दी।

आरपीएफ की लगभग 70 हजार की कुल संकशन स्ट्रेथ होने के बावजूद इसमें करीब 15 हजार सिपाहियों की शॉर्टेज पहले से ही चल रही है। जबकि लगभग इतनी ही संख्या में आरपीएफ सिपाही आरपीएफ एवं अन्य रेल अधिकारियों के बंगलों पर उनके बीवी-बच्चों की सेवा में तैनात हैं। ऐसे में कुल उपलब्ध अनुमानित 40-45 हजार आरपीएफ कर्मियों पर 12 हजार मेल/एक्स. ट्रेनों और करीब 10 हजार मालगाड़ियों सहित तमाम रेल कारखानों, रेलवे स्टेशनों, मरम्मत डिपो, साइडिंग्स इत्यादि रेल संपत्तियों के साथ ट्रेस पारिंग को रोकने तथा अदालती कार्यों की भी जिम्मेदारी है। यदि विभिन्न रेल

अधिकारियों, खासतौर पर आरपीएफ अधिकारियों के बंगलों पर अनावश्यक और अनुयादक रूप से तैनात इन लगभग 15 हजार आरपीएफ कर्मियों को उनके बीवी-बच्चों की व्यक्तिगत गुलामी से मुक्त कर दिया जाए, तो यह 15 हजार जवान उपरोक्त तमाम जिम्मेदारियों को निभाने में काफी उपयोगी साबित हो सकते हैं।

आरपीएफ की भलाई वाले ऐसे जो आवश्यक कार्य हैं, और जो उनके अधिकार क्षेत्र में आते हैं, ऐसे कार्य करने में डीजी के पद पर आने वाले बाहरी अधिकारियों को कोई रुचि नहीं होती है। स्टेशनों के कथित निरीक्षण और अनुचित लाभ पाने के लिए वह अपना कीमती समय नष्ट करते हैं। हालांकि उनके इन तथाकथित निरीक्षणों का कोई औचित्य नहीं होता है। इस अलावा अन्य विभागों के अधिकारियों को भी उनके इन कथित निरीक्षणों से न तो कोई फर्क पड़ता है और न ही इसमें उनका कोई सहयोग होता है। जबकि वह ऐसे निरीक्षणों के दौरान भी आरपीएफ बैरकों को देखने जाने में अपनी तौहीन समझते हैं। स्टाफ वेल्फेयर का पैसा जो आरपीएफ बैरकों को सर्व-सुविधासंपन्न बनाए जाने पर खर्च किया जाना चाहिए, उसका कोई हिसाब-किताब किसी को पता नहीं है कि वह कहाँ खर्च किया जा रहा है, जबकि स्टाफ बेनिफिट स्कीम का पैसा पिछले करीब 10-12 वर्षों से आरपीएफ स्टाफ को नहीं मिल पाया है।

वर्तमान तथाकथित डीजी/आरपीएफ, जो कि फिलहाल कोई भी प्रशासनिक निर्णय लेने और कोई भी निरीक्षण करने के लिए संवैधानिक रूप से अधिकृत नहीं हैं, ने भी रेलवे के आलीशान सैलून का उपभोग और रेलवे के खर्च पर हवाई भ्रमण या निरीक्षण शायद यही सोचकर कर लिया है कि 'पता नहीं, 17 अगस्त के बाद यह मुफ्तखोरी करने को मिलेगी भी या नहीं।' उनका कहना है कि यही सोचकर और ऐसे ही हवाई किले बनाकर तथा अपनी उच्छता कायम रखने के लिए ही तो संसद द्वारा पारित कानून को पिछले 30-32 सालों से धाता बताकर यह बाहरी अधिकारी उक्त पद पर असंवैधानिक रूप से जबन अपना कब्जा बनाए हुए हैं और आगे भी बनाए रखना चाहते हैं? जबकि इसमें रेलवे बोर्ड की अकर्मण्यता उनके लिए अत्यंत मुफदी साबित हो रही है।

डीजी/आरपीएफ की क्राइम मीटिंग का औचित्य?

अदालती स्टे के चलते किस आधार पर क्राइम मीटिंग में रेलमंत्री ने भाग लिया ?

महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल (डीजी/आरपीएफ) द्वारा 2-3 जून को रेलवे बोर्ड में आरपीएफ की कथित क्राइम मीटिंग में सभी जनों, उत्पादन इकाईयों एवं निर्माण संगठनों के महानिरीक्षक/मुख्य सुरक्षा आयुक्त, रेलवे सुरक्षा बल (आईजी/सीएससी/आरपीएफ) को बुलाया गया। रेलमंत्री सुरेश प्रभु भी इस मीटिंग में उपस्थित रहे। यहां एक बार फिर रेलमंत्री के सलाहकारों, जिनमें चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) प्रमुख रूप से शामिल हैं, की समझदारी पर प्रश्नचिह्न लगा रहा है।

रेलमंत्री के सलाहकारों की समझदारी पर यह प्रश्नचिह्न इसलिए लगा रहा है, क्योंकि जब 2 मई को दिए गए आदेश में दिल्ली हाई कोर्ट ने 27 अप्रैल से डीजी/आरपीएफ की नियुक्ति पर स्टे ऑर्डर लगाया हुआ है, और यह स्टे ऑर्डर अगली सुनवाई 17 अगस्त तक लगातार जारी है, तब इस पृष्ठभूमि में रेलमंत्री का उक्त क्राइम मीटिंग में भाग लेने का औचित्य क्या है? इसकी सलाह उचित किसने दी है? क्या उक्त मूढ़ सलाहकार और खुद 'ज्यादा समझदार' रेलमंत्री को उक्त अदालत द्वारा दी गई इस कानूनी व्यवस्था का कोई संज्ञान नहीं है? उक्त



कथित क्राइम मीटिंग में भाग लेकर रेलमंत्री, रेलवे बोर्ड और जुडिसियरी को क्या संदेश देने जा रहे हैं? क्या यह कि उक्त अदालत के आदेश का उनके लिए कोई महत्व नहीं है? अथवा वह किसी लॉबी के दबाव में यह सर्वथा अनैतिक और गैर-कानूनी आचरण करने को विवश है?

अब जहां तक बात खुद गैर-कानूनी डीजी/आरपीएफ की है, तो उन पर भी यही बात लागू होती है। वह यह कि उन्होंने किस आधार या अधिकार के तहत यह क्राइम मीटिंग बुलाई है? जबकि दिल्ली हाई कोर्ट के स्थगनादेश (स्टे ऑर्डर) के मद्देनजर उनकी पोरिस्टिंग, जॉइनिंग और नियुक्ति सब कुछ ही अब तक अवैध एवं गैर-कानूनी है? उक्त अदालत के स्टे ऑर्डर के जारी रहते उन्हें ऐसी कोई भी मीटिंग बुलाना या करने का कोई कानूनी अधिकार प्राप्त नहीं है। कम से कम अब तक की कानूनी स्थिति तो यही कहती है। ऐसी स्थिति में

उनके द्वारा यह क्राइम मीटिंग बुलाए जाने का औचित्य क्या है? क्या इसके जरिए वह यह साबित करना चाहते हैं कि उनके लिए अदालत के आदेश के कोई मायने नहीं हैं?

इसके अलावा 25 मई को 'असंवैधानिक' डीजी/आरपीएफ के आदेश पर ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन को एक पत्र जारी करके उसके साथ मीटिंग करने के लिए उससे एजेंडा मांगा गया है। बताते हैं कि एसोसिएशन के साथ यह मीटिंग वह रेलमंत्री के कहने पर करने जा रहे हैं। हालांकि इस मीटिंग की अभी कोई तारीख निश्चित नहीं की गई है। मगर एसोसिएशन के महामंत्री द्वारा कानूनी स्थिति स्पष्ट करने और रेलमंत्री द्वारा परंपराानुसार मीटिंग करने के लिए कहने के बावजूद उन्होंने उक्त भावी मीटिंग में एसोसिएशन के पदाधिकारियों को वहीं में ही आने का आदेश दिया है।

यहां सवाल यह उठता है कि जिस डीजी की नियुक्ति पर दिल्ली हाई कोर्ट का स्टे जारी है, तब रेलमंत्री द्वारा उसे एसोसिएशन के साथ मीटिंग करने के लिए कहे जाने का क्या मतलब है?

जहां तक बात ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की है, तो बल सदस्यों की तमाम समस्याओं को रेल प्रशासन के साथ बातचीत के जरिए हल करने के लिए उसे प्राप्त तमाम अधिकार पिछले करीब 13 सालों से निर्लिखित हैं। जबकि इस दरम्यान आरपीएफ प्रशासन अपनी मनमानी करता रहा है और रेलवे बोर्ड के लिखित आदेश (नोटिफिकेशन) के बावजूद कई जनों के पदाधिकारियों का न सिर्फ तबादला करता रहा है, बल्कि अब तक बल सदस्यों की विभागीय पुनर्संरचना (रिस्ट्रक्चरिंग) भी नहीं की गई है। इसके अलावा भी उनकी तमाम समस्याओं का कोई हल नहीं निकाला गया है। जबकि कुल सीएससी और कई डीएससी (संदर्भ रांची मंडल) न सिर्फ भारी भ्रष्टाचार में लिप्त हैं, बल्कि अपनी मनमानी करते हुए कई-कई बल सदस्यों का अपने बंगलों पर आपराधिक दुरुपयोग कर रहे हैं।

वर्तमान में भी आरपीएफ एसोसिएशन के कई प्रमुख जोनल पदाधिकारी काफी समय से अंडर ट्रांसफर हैं। इस तरह उनका खुला उरपीडन किया जा रहा है। उक्त मीटिंग के लिए तैयार होने का मतलब यह हो सकता है कि एसोसिएशन का शायद यह मानना है कि यदि उनके रेलमंत्री के कहे की दरकिनार किया, तो एक तरफ रेलमंत्री इसका बुरा मान सकते

शेष पेज 7 पर...

जारी है भारतीय रेल की फोटोशापिंग एंड मार्केटिंग

सुरेश त्रिपाठी

मो दी सरकार के दो साल आज यानि गुरुवार, 26 मई 2016 को पूरे हो गए हैं. अपने दो साल के कार्यकाल में किए गए कार्यों के प्रचार-प्रसार के लिए मोदी सरकार ने बहुत बड़े पैमाने पर तैयारी की है. उसी तर्ज पर रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने भी रेल मंत्रालय के सभी जोनल महाप्रबंधकों, मंडल रेल प्रबंधकों सहित सभी जोनों के जनसंपर्क विभागों को भी भारतीय रेल में किए गए अपने तथाकथित विकास कार्यों के प्रचार-प्रसार में झोंक दिया है. इसके लिए सभी जोनल महाप्रबंधकों और मुख्य जनसंपर्क अधिकारियों के लिए बकायदे रेल मंत्रालय से लिखित दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं. इसके तहत तमाम बैनर-पोस्टरों सहित सभी छोटे-बड़े शहरों में जनता के बीच रेली निकालने से लेकर सभी मीडिया समूहों और कुछ चुने हुए मीडियाकार्मियों को बैठाकर रेलवे में रेलमंत्री अथवा सरकार द्वारा पिछले दो वर्षों में किए गए कार्यों को खूब बढ़ा-चढ़ाकर प्रचारित करने का निर्देश दिया गया है.

भारतीय रेल के जानकारों का मानना है कि जिस प्रकार मोदी सरकार जमीनी कार्य करने के बजाय प्रचार-प्रसार में ज्यादा ध्यान दे रही है, उसी प्रकार उसके रेलमंत्री भारतीय रेल में वास्तविक कार्यों के बजाय सोशल मीडिया पर भारतीय रेल के तथाकथित विकास की हवा बनाकर सस्ती लोकप्रियता हासिल करने तथा जनसामान्य को दिग्भ्रमित करने में लगे हुए हैं. उनका कहना है कि 'काम कम, प्रचार ज्यादा' जैसी श्रुति करने वाली नीति पर सरकारी धन और मानव संसाधन के अपव्यय पर जितना ध्यान दिया जा रहा है, उतना यदि वास्तविक कार्यों पर दिया जाता, तो शायद ज्यादा बेहतर होता. उन्होंने कहा कि इसमें कोई शक नहीं है कि रेल मंत्रालय के कामकाज में कुछ तेजी आई है, मगर यह तेजी जितनी सोशल मीडिया में दिखाई दे रही है, उसका उतना ही आभाव वास्तविक धरातल पर आज भी बना हुआ है.

जानकारों का कहना है कि रेल परियोजनाओं के कॉमिंसमेंट और कम्प्लीशन में जैसी चालाकी इस सरकार या वर्तमान रेलमंत्री द्वारा दिखाई जा रही है, वैसी चालाकी इससे पहले किसी भी रेलमंत्री ने नहीं दिखाई थी. उनका कहना है कि रेलमंत्री ने रेल परियोजनाओं के कॉमिंसमेंट और कम्प्लीशन की वास्तविक परिभाषा बदल दी है. उन्होंने कहा कि इससे पहले ऐसा कभी नहीं हुआ था. यह पूरी तरह से अनैतिक है. उनका कहना है कि इससे पहले जब किसी रेल परियोजना की शुरुआत होती थी, तब उसे उक्त परियोजना की वास्तविक शुरुआत माना जाता था. परंतु अब इसकी परिभाषा बदलकर परियोजना पूरे होने पर उसकी वास्तविक शुरुआत मान ली गई है. यानि उस पर यात्री और माल गाड़ियों का चलना मान लिया गया है. जबकि यह सीधी-सीधी अनैतिक चालाकी के अलावा कुछ नहीं है.

जानकारों का कहना है कि इससे पहले प्रोजेक्ट कम्पलीट होने पर ही उक्त प्रोजेक्ट को पूरा हुआ माना जाता था. परंतु अब

- जीएम, डीआरएम और जनसंपर्क विभाग को लगाया गया 'नई दूकान' के प्रचार में
- रेलवे बोर्ड ने जारी किया रेलमंत्री के दो साल के कामकाज के प्रचार-प्रसार का निर्देश
- रेलमंत्री के लिए रेलवे बोर्ड ने बदली रेल परियोजनाओं के कॉमिंसमेंट और कम्प्लीशन की परिभाषा

प्रोजेक्ट कमीशन पर प्रोजेक्ट को पूरा हुआ माना जा रहा है. इससे हुआ यह है कि जो प्रोजेक्ट वर्ष 2013-14 में कम्पलीट हुए थे, उन्हें अब कमीशन किया गया है, उन्हें भी अपना मान लिया और जो रेल परियोजनाएं पिछले दो वर्षों के दरम्यान पूरी हुई हैं, उन्हें भी कमीशंड मान लिया है. अथवा इन्हें अपने द्वारा या अपने कार्यकाल में कॉमिंसमेंट और कम्प्लीशन किया गया बताया जा रहा है. इन्हें अपनी पूरी की हुई परियोजनाएं मानकर प्रचारित किया जा रहा है. इस फॉर्मूले से पिछले दो वर्षों के दौरान प्रतिदिन 7 किमी. ट्रेक बिछाए जाने की गर्वोक्ति की गई है, जबकि पहले वाली परियोजनाओं के कॉमिंसमेंट के बजाय कम्प्लीशन को आधार मानकर उनका प्रतिदिन का अनुपात 4.3 किमी. कर दिया गया. यह शुद्ध रूप से एक सीए की कागजी आंकड़ेबाजी है, क्योंकि वास्तविक धरातल पर कहीं भी कुछ भी नहीं बदला है. इस चालबाजी वाली गणना में वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग का बहुत बड़ा योगदान रहा है.

जानकारों का कहना है कि मेघालय और अरुणाचल प्रदेश में रेल लाइन मई 2014 से पहले ही पहुंच चुकी थी. यही नहीं, उससे पहले उसका इंजन ट्रायल भी पूरा हो चुका था. इसी के तुरंत बाद अरुणाचल प्रदेश के तत्कालीन राज्यपाल ने तत्कालीन तमाम वरिष्ठ रेल अधिकारियों के साथ गुवाहाटी से नाहरलागुन (इंटानगर) तक की रेल यात्रा भी की थी. उसके बाद सीआरएस इंस्पेक्शन हुआ था और उसके बाद पहली यात्री ट्रेन नाहरलागुन पहुंची थी. इसे भी वर्तमान रेलमंत्री अपना पूरा किया गया रेलवे प्रोजेक्ट बता रहे हैं. यही स्थिति मेघालय की राजधानी अगरतला तक रेल लाइन और पहली रेलगाड़ी पहुंचाने के बारे में भी है. जानकारों का कहना है कि यही स्थिति पूर्वोत्तर रेलवे के कप्तान गंज और थावे सेक्शन (114 किमी.) और उत्तर पश्चिम रेलवे के गेज परिवर्तन किए गए दो सेक्शनों की भी है. इनका भी कम्प्लीशन करीब दो साल पहले ही हो चुका था, मगर तब से इनमें ट्रायल चल रहा है. जबकि इन तीनों सेक्शनों पर यात्री ट्रेनें चलाने के लिए अभी-भी करीब पांच से छह महीनों का समय और लगने वाला है.

जानकारों का मानना है कि ऐसा लगता है कि वर्तमान मेंबर इंजीनियरिंग ने रेलमंत्री को इन सभी सेक्शनों के शुरू (कॉमिंस) हो जाने की जाकारी दे दी है. जबकि इनमें अभी नॉन-इंटरलॉकिंग एवं इंजीनियरिंग संबंधी कार्यों सहित इंजन एवं मालगाड़ी के ट्रायल्स आदि बहुत सारे कार्य किए जाने बाकी हैं. उनका कहना है कि जो किसी और ने बोया था, उसे



कथित फैशन डिजाइनर रितू बेरी के साथ अपने चंबर में रेलमंत्री सुरेश प्रभु

भी काटकर और अपना कहकर अपने खाते में रख लिया गया है और अब जो खुद बोया है, वह तो अपने खाते में आया है. इसलिए मिथ्या प्रचार-प्रसार से सरकार को कौन रोक सकता है.

हालांकि जानकारों का यह भी कहना है कि जिस समय जो सरकार होती है, उस समय पूरी होने वाली बुनियादी परियोजनाओं का श्रेय उसके खाते में डाले जाने या लिए जाने की परंपरा रही है. मगर इस सरकार ने तो बेईमानी और चालाकी की सारी हदें पार करते हुए ऐसी परियोजनाओं के कॉमिंसमेंट और कम्प्लीशन की परिभाषा ही बदल डाली है. उनका कहना है कि जिस तरह रेलवे बोर्ड के वर्तमान सीआरबी और मेंबर्स का सारा कार्य-व्यवहार झूठ पर आधारित है, उसी प्रकार रेलमंत्री का सम्पूर्ण प्रचार-प्रसार भी मिथ्या भाषण पर ही टिका हुआ है. उनका कहना है कि इसमें रेलमंत्री के सीए होने की बहुत बड़ी भूमिका है.

जानकारों का कहना है कि पिछले दो सालों से लगातार फ्रेट और यात्री रेवेन्यु में भारी गिरावट आ रही है. मगर रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड अपने मिथ्या प्रचार-प्रसार और फोटोशापिंग में लगे हुए हैं. यही नहीं, अप्रैल 2016 के एकदम ताजे आंकड़े, जो हाल ही में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए हैं, को ही ले लिया जाए, तो यह पिछले वर्ष की समान अवधि अप्रैल 2015 की अपेक्षा काफी कम है. तथापि रेलमंत्री अपने अकर्मण्य वर्तमान सीआरबी को मजबूत बनाने में लगे हुए हैं, जो कि पिछले दो वर्षों में भी 'स्टोकरकीपर' की सोच से ऊपर नहीं उठ पाए हैं. इसके बावजूद उन्हें जल्दी ही किसी 'कैट' के न्यायिक पद पर बैठाकर पुरस्कृत किए जाने की चर्चा है.

भारतीय रेल अब तथाकथित सुधार के ट्रैक पर है. कहा जा रहा है कि मोदी सरकार के प्रयासों का नतीजा है कि चीन, जापान, स्पेन, रूस, सऊदी अरब, फ्रांस, जर्मनी, ब्रिटेन सहित दर्जनों देश भारतीय रेल में निवेश करने के लिए आगे आए हैं. यह भी प्रचारित किया जा रहा है कि अगले कुछ वर्षों में भारतीय रेल में 300 अरब रुपए से अधिक का एफडीआई निवेश होगा. रेलमंत्री सुरेश प्रभु कहते हैं कि उनकी प्राथमिकताओं में मौजूदा ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाना, आधुनिकीकरण और यात्रियों की सुरक्षा प्रमुख है. रेलमंत्री कहते हैं कि उनकी सबसे बड़ी उपलब्धि यह है कि आम जनता में रेलवे की छवि बदल रही है. पूर्व में जहां यात्रियों की कोई भी सुनाई नहीं होती थी, वहीं आज सोशल मीडिया, टिवटर पर

शिकायत मिलते ही जरूरतमंद यात्रियों तक तुरंत मदद पहुंच रही है. इससे यात्री खुश हैं. उनके लिए यही सबसे बड़े संतोष की बात है.

जबकि जानकारों का कहना है कि रेलमंत्री जो कह रहे हैं, हो सकता है कि उसमें कुछ सच्चाई हो, मगर अब तक न तो ट्रेनों की गति बढ़ी है और न ही कुछेक गाड़ियों को छोड़कर कोई भी ट्रेन अपने निर्धारित समय पर चल रही है. जहां तक यात्रियों की सुरक्षा की बात है, तो यह भी अर्धसत्य ही है. इसका प्रमाण टिवटर पर ही देखा जा सकता है. हां, यात्री शिकायतों के निवारण में अवश्य कुछ तेजी आई है, मगर सिर्फ इसी एक मद में संपूर्ण वर्कफोर्स को झोंके रखना बुद्धिमान नहीं कहा जा सकता है. जबकि आज जिन सहूलियतों का बखान रेलमंत्री कर रहे हैं, वह सब पहले भी रेलवे द्वारा किया जा रहा था. उनका कहना है कि यही वजह है कि रेलमंत्री की कोई भी गाड़ी अपने सही समय पर नहीं चल पा रही है, क्योंकि जिन अधिकारियों का काम निर्धारित समय पर गाड़ियां चलाना है, उन्हें यात्री शिकायतों के निवारण में चौबीसों घंटे लगाए रखा जा रहा है. तथापि कोई भी यात्री आज भी अपनी रेलयात्रा के दौरान सुरक्षित महसूस नहीं कर पा रहा है.

ट्रेनों में लंबी प्रतीक्षा सूची और लेटलतीकी रेलयात्रियों के लिए बड़ी मुसीबत बन गई है. इससे कैसे और कब निजात मिलेगी? इस पर रेलमंत्री का वही पुराना रटारटया जवाब है कि नई ट्रेनों की घोषणा होती थी, लेकिन उसी अनुपात में नई परियोजना नहीं बिछाई गई और मौजूदा परियोजना की क्षमता नहीं बढ़ाई गई. प्रमुख रेल मार्गों पर भारी कंजेशन है. इसलिए नई ट्रेनें चलाने का तो सवाल ही नहीं उठता. पटरियों की क्षमता बढ़ाने और तीसरी-चौथी लाइन बिछाने का काम तेजी से हो रहा है. सन 2020 तक सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट दे मिल सकेगा. तभी नई ट्रेनें चलाई जा सकेंगी और मौजूदा ट्रेनों की रफ्तार बढ़ेगी.

जबकि इस पर जानकारों का कहना है कि अघोषित तौर पर वर्तमान रेलमंत्री भी यही सब तो कर रहे हैं. वह भी तो हर दिन नई-नई गाड़ियों को हरी झंडी दिखा रहे हैं और इनकी वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग पर लाखों रुपए की कीमती रेलवे रेवेन्यु बरबाद कर रहे हैं. उसका क्या? जबकि प्रमुख रेल मार्गों का कंजेशन समाप्त करने के लिए अब तक कोई कारगर कदम नहीं उठाया गया है. जानकारों का कहना है कि जो तीसरी और चौथी लाइन बिछाने का काम चल रहा है, वह भी पिछली

सरकार के घोषित प्रोजेक्ट है. सन 2020 तक जो सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट देने की बात है, वह नई है, मगर इसमें संदेह है. उनका कहना है कि रेलमंत्री या सरकार के इरादे बहुत नेक हो सकते हैं, उनकी बातें सुनने में अभूत अच्छी और आदर्शवादी लगती हैं, मगर उनके वास्तविक धरातल पर क्रियान्वयन होने पर ही लोगों का भरोसा पैदा होगा, वरना आम चुनाव के बाद जिस तेजी के साथ सरकार और मोदी जी की लोकप्रियता में गिरावट आई है, उसी तेजी के साथ रेलमंत्री की टिवटर लोकप्रियता भी जमीन पर आ जाएगी. इसके अलावा यदि बुनियादी और वास्तविक जमीनी कार्य धरातल पर नहीं दिखाई देते, तो फोटोशापिंग और तमाम मिथ्या प्रचार-प्रसार भी बहुत दिनों तक नहीं टिक पाएगा.

160-200 किमी. की गति से यात्री ट्रेनें चलाए जाने के संबंध में रेलमंत्री का कहना है कि दिल्ली-आगरा रेलमार्ग पर सेमी हाई स्पीड ट्रेन 'गतिमान एक्सप्रेस' की शुरुआत हो चुकी है. इसके अलावा जापान, चीन, रूस, दक्षिण कोरिया, चेक रिपब्लिक, सऊदी अरब, कजाकिस्तान, कनाडा, ब्रिटेन, जर्मनी, फ्रांस, स्पेन और स्वीडन आदि देश रेलवे में भारी निवेश के लिए तैयार हैं. इन देशों से सरकार के स्तर पर समझौता किया जाएगा. सभी देशों को प्रस्तावित छह सेमी हाई स्पीड कॉरिडोरों में से एक-एक कॉरिडोर बनाने की जिम्मेदारी दी जाएगी. पटरियों के सुधार के बाद राजधानी-शताब्दी ट्रेनें सेमी हाई स्पीड पर चलेंगी. दिल्ली-चंडीगढ़ रूट पर जल्द ही ऐसी ट्रेन चलाने लगेगी. जानकारों का कहना है कि यानि सब कुछ भविष्य पर निर्भर है. रेलमंत्री कोई ठोस बात नहीं कर रहे हैं. यह सब उनके द्वारा दिखाया जाने वाला दिवा-स्वप्न ही है, जिसे पूरा होने में अभी कई वर्ष लगेगे. जबकि सैकड़ों करोड़ रुपए फूंक कर भारतीय रेल का संपूर्ण कायाकल्प हो जाने का डिहोरा पीटा जा रहा है.

रेलवे में 'मेक इन इंडिया' की स्थिति और अब तक एफडीआई से प्राप्त राशि के बारे में रेलमंत्री का विषय से हटककर दिग्भ्रमित करने वाला जवाब है कि दिल्ली रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय बनाने के लिए दक्षिण कोरिया से बातचीत चल रही है. उसने इसका एक माडल भी सौंपा है. जल्दी ही इसका एक प्रस्ताव कैबिनेट के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा. फ्रांस ने लुधियाना और मुंबई सीएएसटी रेलवे स्टेशन को विकसित करने में रुचि दिखाई है. इस पर 9000 करोड़ रुपए की लागत आएगी. मुंबई सीएएसटी रेलवे स्टेशन के विकास की बात चल रही है. बिहार में विद्युत एवं डीजल लोकोमोटिव कारखाने लगाने के लिए एफडीआई के तहत 40,000 करोड़ रुपए का समझौता हो चुका है. बुलेट ट्रेन परियोजना में मुंबई-अहमदाबाद रेलमार्ग पर जापान के साथ 65 हजार करोड़ से अधिक का करार हुआ है. दूसरी बुलेट ट्रेन परियोजना की फिजिबिलिटी रिपोर्ट तैयार करने के लिए चीन और स्पेन से समझौता हो चुका है.

विदेशों से ट्रेनेसट आयात किए जाने की योजना पर रेलमंत्री ने कहा कि राजधानी-शताब्दी के अलावा **श्रेष्ठ पेज 6 पर...**

रेलमंत्री के पास नहीं हैं काबिल और योग्य सलाहकार...

पेज 1 का शेष... चर्चा है कि शिवसेना के साथ और ज्यादा रार न बढ़ाने के उद्देश्य से ही प्रभु को महाराष्ट्र में घास नहीं डाली गई. प्रभु आज तक बहुत सुरक्षित राजनीति करते आए हैं. उन्होंने आज तक एक भी चुनाव जनता के बीच जाकर नहीं लड़ा है. वह हमेशा पिछले दरवाजे से ही संसद में प्रवेश करते रहे हैं. हरियाणा से डेढ़ साल का कार्यकाल पूरा करके अब वह आंध्र प्रदेश से छह साल के लिए पुनः राज्यसभा में जाएंगे, मगर इनमें से वह किसी राज्य के साथ न्याय नहीं कर पाएंगे. प्रदेशों से वहां के स्थानीय प्रबुद्ध लोगों को राज्यसभा में भेजे जाने के बजाय बाहरी लोगों को तरजीह दिए जाने की पनप चुकी इस असंवैधानिक प्रवृत्ति से अवसरवादिता तो पैदा हो ही रही है, बल्कि इससे राज्यसभा का असली विचार भी चौपट हो रहा है.

नरेंद्र मोदी ने जब प्रधानमंत्री का पद संभाला था, तब उनके प्रति न सिर्फ देश की जनता में काफी सम्मान था, बल्कि देश की नौकरशाही भी काफी डरी-सहमी हुई थी. मगर आज दो साल बाद यह बात पूरे विश्वास के साथ नहीं कही जा सकती है. इसी प्रकार सुरेश प्रभु ने जब डेढ़ साल पहले रेलमंत्री का पदभार संभाला था, तब रेल अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ ही देश की जनता ने भी यह माना था कि रेलवे को इस प्रकार एक काबिल और समझदार रेलमंत्री मिला है, जो कि रेलवे को अब न सिर्फ बाहर से मजबूत करेगा, बल्कि अंदरूनी तौर पर भी इसकी प्रशासनिक मशीनरी को पूरी ओवरहालिंग करेगा. मगर जो बात दो साल बाद नरेंद्र मोदी के लिए कही जा रही है, वही उससे कहीं ज्यादा सुरेश प्रभु से जनता (मुट्ठी भर भक्तों को छोड़कर) का मोह भंग हुआ है, जबकि रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को अब उनसे रेलवे के सुधार की कोई उम्मीद नहीं रह गई है.

चाहे वह सेवानिवृत्त हो या सेवारत, कोई भी अधिकारी अब सुरेश प्रभु के बारे में अच्छी राय नहीं रखता है. कुछ भक्त टाइप चाटुकार लोगों को यदि छोड़ दिया जाए, तो अधिकांश रेल अधिकारियों और कर्मचारियों का सुरेश प्रभु से पूरी तरह मोह भंग हो चुका है. वस्तुतः जब रेलवे में बुनियादी या ढांचगत सुधार

और विकास की बात होती है, और जब इस पर उनकी राय पूछी जाती है, तो कई अधिकारी अपना संयम खोकर रेलमंत्री के बारे में अत्यंत कटु शब्दों में अभद्र टिप्पणी भी कर रहे हैं. उदाहरण के लिए उनका कहना होता है कि 'इस मंत्री को उन्होंने क्या समझा था और यह क्या निकला. इसे रेलवे की न तो कोई तकनीकी बात समझ में आती है, और न ही इसके पास पूरी बात सुनने का धैर्य या समय है. यह तो हमेशा कॉर्पोरेट स्टाइल में ही सोचता है, और कॉर्पोरेट वालों से ही धिया रहता है. इसको 'मुनीमगीरी' के अलावा कुछ नहीं आता है, सारी फर्जी आंकड़ेबाजी हो रही है और जबरन उसी को प्रचारित करके झूठी वाहवाही लूटी जा रही है. अब यह रेलवे को टुकड़ों में बांटकर इसे कॉर्पोरेट घरानों को सौंपने की राह में अग्रसर हो रहा है. इससे रेलवे पूरी तरह से चौपट हो जाएगी.'

अधिकारियों का कहना है कि प्रभु की 'मैनेज्ड पब्लिसिटी' और 'इवेंट मैनेजमेंट' के जरिए रेलवे का सारा सुधार और विकास हो रहा है, जबकि ग्राउंड रियल्टी उससे बहुत अलग है. उनका कहना है कि रेलवे की कार्य-संस्कृति में कहीं भी कोई बदलाव नहीं आया है. प्रभु को रेलवे की सिर्फ ऊपरी छवि दिखानी है मगर अंदरूनी तौर पर सब कुछ वैसा ही चल रहा है. उन्हें नहीं मालूम है कि रेलवे की नौकरशाही कितनी घाघ है, वह उन्हें इवेंट मैनेजमेंट में उलझाकर खुद में कोई बदलाव नहीं होने देना चाह रही है. यही वजह है कि जहां एक तरफ यात्रियों की सुविधा संबंधी कोई शिकायत दूर नहीं हुई है, कुलेक को छोड़कर कोई भी ट्रेन समय पर नहीं चल रही है. कथित सुविधा ट्रेनों में किसी प्रकार की सुविधा यात्रियों को मुहैया नहीं हो पा रही है. पैंटीकारों और खानपान स्टालों पर यात्रियों से ओवर चार्जिंग बढस्तूर जारी है. कोई भी ट्रेन अनधिकृत अवैध हाकरों से मुक्त नहीं है, वही दूसरी तरफ उच्च स्तर के पदों पर आज भी समय से नियुक्तियां नहीं हो पा रही हैं.

अधिकारियों का कहना है कि एकाध नियुक्ति को समय पर करके अपनी पीठ थपथपाने के बजाय सभी पदों पर समय से नियुक्तियां करने के लिए पूर्व नियोजित

तरीके से काम किए जाने की जरूरत है. मगर आज स्थिति यह है कि एक महाप्रबंधक को तीन जोनल रेलों का पदभार संभालना पड़ रहा है. उदाहरण - दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक ए. के. गोयल को पूर्व रेलवे और मेट्रो रेलवे का अतिरिक्त चार्ज दिया गया है. जबकि कुछ अन्य महाप्रबंधकों को दो-दो जोनल रेलों का पदभार देखा पड़ रहा है. उदाहरण - पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक जी. सी. अग्रवाल को मध्य रेलवे का और पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर के महाप्रबंधक राजीव मिश्रा को पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर का अतिरिक्त पदभार सौंपा गया है. जबकि नए वित्तवर्ष के दो महीने बीत जाने के बावजूद नया जीएम पैनाल अब तक रेलवे बोर्ड से डीओपीटी को नहीं भेजा जा सका है. इसके अलावा पुराने जीएम पैनाल से जिन तीन वरिष्ठ अधिकारियों की बतौर जीएम नियुक्ति की जानी है, वह भी अधर में अटकती हुई है. इससे वरिष्ठ अधिकारियों में निराशा और हतोत्साह का वातावरण व्याप्त हो रहा है.

उनका कहना है कि जो टैल्गो कंपनी टैंडर क्वालिफाई नहीं कर पाई, उसे अपने कोच लाकर बिना मुख्य संरक्षा आयुक्त की पूर्व अनुमति के बिना ही ट्रायल रन की अनुमति दे दी गई है. जबकि ट्रेनसेट आयात करने वाला टैंडर आज तक फाइनल नहीं हो पाया है. उन्होंने कहा कि आने वाले दिनों में यह ट्रेनसेट आयात का मामला बहुत बड़ा घोटाला साबित होने जा रहा है. जबकि भारतीय रेल ने इससे कहीं पहले ही 160 से 200 किमी. की गति से एलएचवी कोचों के साथ ट्रायल कर लिया था और भारतीय रेल के पास खुद की ऐसी क्षमता पर्याप्त रूप से मौजूद है. घरेलू स्तर पर मौजूद इस क्षमता का उपयोग किए जाने के बजाय सारा कुछ हवा-हवाई चल रहा है. इसके अलावा रेलवे में भ्रष्टाचार में कोई कमी नहीं आई है. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पूर्व मध्य रेलवे सहित कई अन्य जोनल रेलों में हाल ही में सीबीआई द्वारा ट्रैप और छापेमारी में पकड़े गए कई अधिकारियों और कर्मचारियों के मामले इसके ज्वलंत उदाहरण हैं. दिल्ली मंडल और निर्माण संगठन, उ. रे. में रेलवे बोर्ड की नाक के नीचे चल रही मनमानी और भ्रष्टाचार शायद किसी को दिखाई नहीं दे रहा है.

अधिकारियों का कहना है कि उपरोक्त तमाम विषयों पर नाकामी का कारण सिर्फ यही है कि रेलमंत्री

के पास सही सलाहकार नहीं हैं, जो उन्हें दो-टुक बता सकें कि अपनी घरेलू परिस्थितियों के अनुसार क्या सही है, क्या नहीं. उनका कहना है कि अनंत स्वरूप और हरिंद्र यादव, जिन्होंने रेलवे में दो-चार साल से ज्यादा काम नहीं किया है, ऐसे लोगों की सलाह पर रेलवे के साथ-साथ इसके संपूर्ण प्रशासनिक तंत्र का सत्यानाश ही हो रहा है. उदाहरण स्वरूप दक्षिण रेलवे का मामला लिया जा सकता है, जहां के दो भ्रष्ट अधिकारी सिर्फ इसीलिए बच गए हैं, क्योंकि वह उनके कैडर विरादरी हैं. परिणामस्वरूप इसका जो गलत संदेश प्रशासन और अधिकारियों में जा रहा है, उससे तमाम प्रशासनिक तंत्र और अधिकारी एवं कर्मचारी हतोत्साहित हो रहे हैं. जहां तक हरिंद्र यादव की बात है, तो उन्हें पूर्व सीआरवी की कॉर्पोरेट दलाल लॉबी ने ही रेलमंत्री सेल में फिट करवाया है. अधिकारियों का कहना है कि यादव की ही सलाह पर कई ठिकड़म रेलवे बोर्ड स्तर पर चल रहे हैं, जिनका रेलवे को और इस देश को कोई बहुत ज्यादा लाभ नहीं मिलने वाला है.

अधिकारियों का कहना है कि शुरू में रेलमंत्री ने रेलवे के निचले स्तर पर कार्यरत तमाम काबिल अधिकारियों और कर्मचारियों को बर्बाद/टाटा मंगवाए थे. इसके साथ ही उन्होंने उनसे रेलवे की प्रगति पर उनके प्रोजेक्ट भी रेलवे बोर्ड में जमा करवाए थे. वह सब रेलवे बोर्ड में पड़े हुए धूल खा रहे हैं और अब रेलमंत्री की बरीयत कहीं और हो गई है. अब उन्हें रेलवे में कोई काबिल अधिकारी या कर्मचारी दिखाई नहीं दे रहा है. हर मामले में वह बाहर से तथाकथित विशेषज्ञों की नियुक्ति कर रहे हैं. हर मामले में कोई न कोई कमेटी बनाकर रेलवे से सर्वथा अनभिज्ञ बाहरी लोगों का स्थानापन्न किया जा रहा है. जबकि इसका कोई लाभ रेलवे को नहीं हो रहा है. अब तक बनाई गई सभी कमेटीयों की रिपोर्टें धूल खा रही हैं. यही वजह है कि ई. श्रीधरन जैसे रेलवे के वरिष्ठ जानकार और विशेषज्ञ ने रेलमंत्री से अपना मुंह मोड़ लिया है और रेलवे के तमाम जानकार प्रभु की कार्य-शैली देखकर रेलवे को बर्बाद होते देख रहे हैं और कुढ़ रहे हैं. उनका कहना है कि जब तक रेलवे को अंदरूनी और प्रशासनिक तौर पर मजबूत नहीं किया जाएगा तथा जानकार लोगों को रेलमंत्री का सलाहकार नहीं बनाया जाएगा, तब तक रेलवे का कल्याण नहीं हो सकता है.

जारी है भारतीय रेल की फोटोशापिंग एंड मार्केटिंग...

पेज 5 का शेष... स्पेन की कंपनी टैल्गो की सेमी हाई स्पीड ट्रेन चलाने की योजना है. टैल्गो कुछ दिनों में ट्रायल शुरू करने जा रही है. सफलता मिलने पर तीन माह के अंदर दिल्ली-मुंबई रेलमार्ग पर टैल्गो की ट्रेन चलने लगेंगी. इसके अलावा विदेशों से ट्रेनसेट भारत लाने की योजना है. इसकी अधिकतम रफ्तार 350 किमी. प्रति घंटा होगी, लेकिन इसे सेमी हाई स्पीड पर चलाया जाएगा. ट्रेनसेट खरीदने के लिए टैंडर प्रक्रिया पूरी हो चुकी है. इस विषय पर जानकारों का कहना है कि रेलमंत्री के जवाब पूरी तरह से डिग्नित करने वाले हैं, ट्रेनसेट आयात किए जाने की योजना तो दो साल पहले सरकार के सत्ता में आने के तुरंत बाद ही बन गई थी, मगर इसकी टैंडर प्रक्रिया आज दो साल बाद भी पूरी नहीं हो सकी है. जबकि रेलमंत्री तीन-पांच साल की टैंडर प्रक्रिया को मात्र 80-90 दिनों ले आने का दावा पेश कर रहे हैं. ट्रेनसेट परियोजना वास्तव में आरसीएफ, कपुथला को वर्ष 2010 में सौंपा गया प्रोजेक्ट था. इस ही रेलवे बोर्ड के पूर्व सीआरवी द्वारा 'मेक इन इंडिया' का प्रोजेक्ट बनाकर सरकार के सामने पेश कर दिया गया.

जानकारों का कहना है कि इसके तहत वास्तव में 160-200 किमी. प्रति घंटे की गति से ट्रेनसेट आयात किए जाने का ही टैंडर किया गया था, जिसका प्रतिसाद एक भी विदेशी कंपनी नहीं मिला, इसीलिए इस टैंडर की तारीख को बढ़ाकर 29 फरवरी 2016 किया गया था, जो कि अभी भी जस की तस स्थिति में है. अब रेलमंत्री इनके 350 किमी. का होने की बात कह रहे हैं, जो कि न सिर्फ सरासर गलत है, बल्कि उनका यह कहना कि इन 350 किमी. प्रति घंटे की गति वाले ट्रेनसेट्स को 160-200 की गति से ही चलाया जाएगा, यह पूरे देश की

जनता और तमाम रेल विशेषज्ञों को मूर्ख बनाने या समझने वाली बात है, क्योंकि जब अभी तक रेलमंत्री के पास 160 से 200 किमी. की गति वाला एक भी ट्रेक नहीं है, तब 350 किमी. की गति वाले ट्रेनसेट का आयात क्यों और किसलिए किया जा रहा है?

बुलेट ट्रेन परियोजना के बारे में अन्य राजनीतिक पार्टियों द्वारा की जा रही आलोचना पर रेलमंत्री ने पहली बार यह कहा है कि बुलेट ट्रेन परियोजना की घोषणा पिछली सरकार ने की थी. इस परियोजना पर लगभग एक लाख करोड़ रुपए की लागत आने वाली है. इससे रेलवे का बुनियादी ढांचा सुधारा जा सकता है. उन्होंने कहा कि कम ब्याज दर पर जापान ने इस परियोजना के लिए कर्ज दिया है. रेलमंत्री कहते हैं कि बुलेट ट्रेन परियोजना की आधुनिक तकनीक से ट्रेन परिचालन, सिग्नल सिस्टम, कोच-इंजन आदि में सुधार किया जा सकेगा. रेलवे स्टेशनों के पास नए शहर बसेंगे और बड़े पैमाने पर रोजगार पैदा होगा. मेक इन इंडिया के तहत भविष्य में बुलेट ट्रेन के कोच-इंजन भारत में बनाए जाएंगे. मगर इस पर जानकारों का कहना है कि रेलमंत्री उस पर कुछ नहीं कह रहे हैं कि जापान द्वारा उससे अलग से 200 विद्युत इंजन भी इसी योजना और कर्ज के तहत खरीदे जाने का दबाव बनाया गया है, जिस पर अब तक कोई उचित निर्णय नहीं ले पाए हैं?

यात्री सुविधाओं के संबंध में रेलमंत्री का कहना है कि यात्रियों को त्वरित मदद देने के साथ ट्रेन, प्लेटफार्म और स्टेशन परिसर की सफाई व्यवस्था पहले से बेहतर हुई है. देश के प्रमुख 50 स्टेशनों पर विश्व स्तरीय सफाई के लिए ठेके दे दिए गए हैं. 'क्लोन माई कोच' योजना यात्रियों में लोकप्रिय हो रही है. 139 पर कॉल करके

काउंटर टिकट से लिया गया कनफर्म टिकट रद्द कराने की सुविधा शुरू हो चुकी है. महिलाओं, वरिष्ठ नागरिकों का बर्थ का कोटा बढ़ा दिया गया है. सुरक्षा के लिहाज से उन्हें कोच के बीच में नीचे की बर्थ दी जा रही है. चौबीसों घंटे रेलवे की सुरक्षा हेल्पलाइन 182 शुरू हो गई है. दूसरी शिकायतों के लिए 138 को चालू कर दिया गया है. 100 स्टेशनों में ई-कैटरिंग शुरू हो चुकी है. स्टेशनों पर एक रूप में पानी देने वाली वाटर वॉडिंग मशीनें लगाने का काम शुरू हो गया है.

इस पर जानकारों का कहना है कि यात्री सुविधाओं के मामले में अक्सर कुछ सुधार हुआ है. मगर ई-कैटरिंग में यात्रियों का रिस्पांस बहुत कम है. जबकि निजामुद्दीन-वांद्रा टर्मिनस गरीबर्थ में कुछ यात्रियों के साथ हुई ताजा घटना को देखते हुए यह कहा जा सकता है कि गुंडा टाइप तमाम नव-नियुक्त पैंटीकार क्राइटेकर यात्रियों के साथ बहुत ज्यादा मानमानी कर रहे हैं. रेलमंत्री न तो उनकी मनमानी और यात्रियों के साथ की जा रही बदसलूकी रोक पाने में सफल हो पा रहे हैं, और न ही उनके द्वारा यात्रियों से की जा रही ओवरचार्जिंग पर कोई लगाम लग पा रही है. देश के जानकारों का मानना है कि रेलमंत्री द्वारा आईआरसीटीसी के एमडी को दी जा रही खास तवज्जो आने वाले दिनों में उनका मोह भंग करने वाली साबित होगी, मगर तब तक भारतीय रेल को हजारों करोड़ का चूना लाल चुका होगा.

जानकारों का कहना है कि रेलमंत्री द्वारा सिर्फ कुछ कॉर्पोरेट घरानों का हित-साधन किया जा रहा है. इसके उदाहरण स्वरूप उनका कहना है कि हाल ही में न जाने कब लिखी गई किताब का विमोचन कराने एक लगभग अनाम फैशन डिजाइनर उनके पास पहुंच जाती है और रेलमंत्री तपाक से उसे रेलवे के 10 लाख रेलकर्मियों की वर्दी डिजाइन करने का ठेका थमा देते हैं. जबकि यह

तथाकथित फैशन डिजाइनर कुछ कपड़ा बनाने वाले कॉर्पोरेट घरानों की 'स्लीपिंग पार्टनर' की तर्ज पर 'स्लीपिंग प्रतिनिधि' बनकर किताब के कथित विमोचन के बहाने उनसे यही ठेका हासिल करने गई थी. अब उसका या रेलमंत्री का यह कहना कि वह 'फ्री ऑफ कास्ट' यह सेवा दे रही है, तो यह बात किसी की भी गले नहीं उतर रही है. जबकि चर्चा यह है कि इस तथाकथित फैशन डिजाइनर को कपड़ा बनाने वाली कंपनियों से कमीशन के तौर पर सैकड़ों करोड़ हासिल होंगे.

इस फैशन डिजाइनर से भली-भांति परिचित एक वरिष्ठ पत्रकार ने हाल ही में अपने ब्लॉग पर इस फैशन डिजाइनर को 'सरकारी बेगम' का खिताब देते हुए 'प्रभु की कृपा' से रेलकर्मियों की वर्दी डिजाइन करके इसे 100 करोड़ प्राप्त होने की बात कही है. उक्त ब्लॉग में प्रधानमंत्री की करीबी मानी जाने वाली इस कथित फैशन डिजाइनर के बारे में यह भी कहा गया है कि यह बहुत लंबे अर्से से खाली बैठी थी, इसके पास कोई काम नहीं था, जबकि बहुत समय पहले जब इसने एक कलेक्शन तैयार किया था, तब इस देश में उसका एक भी डिजाइनर किया गया जोड़ा नहीं बिका था. अब प्रभु की कृपा से इसका पुनर्स्थापन होने जा रहा है, जिसमें कर्मियों के वारे-न्यारे होने वाले हैं. यहीं जानकारों का यह भी कहना है कि जिन रेलकर्मियों की वर्दी को लेकर रेलमंत्री उक्त कथित फैशन डिजाइनर के लिए इतना ज्यादा उतेजित हो रहे हैं और उसका हर मंच पर बखान कर रहे हैं, उन्होंने रेलकर्मियों की समस्याओं के समाधान के लिए यह कोई प्रयास नहीं कर रहे हैं. यहां तक कि उनको उनके मंत्री सेल से कोई जवाब तक नहीं मिलता है, जबकि करोड़ों यात्रियों की समस्याओं का समाधान यही रेलकर्मियों कर रहे हैं, जिनकी बर्बादल रेलमंत्री का मस से कम सोशल मीडिया पर तो भारी लोकप्रियता हासिल करने में कामयाब हो रहे

यात्रियों की परेशानी का नाम है 'डायनैमिक फेयर पॉलिसी'...

पेज 1 का शेष... न तो पहले सफल हुआ था, और न ही अब तक सफल हो पाया है. भले ही इन ट्रेनों का नाम बदलकर अब सुविधा ट्रेन कर दिया गया है. टिकट दलालों से यात्रियों को बचाने के नाम पर इन ट्रेनों की संपूर्ण टिकट बुकिंग इंटरनेट के जरिए हो रही है. तथापि, उनसे यात्रियों का बचाव फिर भी नहीं हो पा रहा है. इंटरनेट पर टिकट बुकिंग के समय यह ट्रेनें पूरी भरी हुई दिखाई देती हैं, मगर वास्तविकता में यह आधी से भी ज्यादा खाली चलाई जा रही हैं. तथापि इनमें यात्रियों से तीन से चार गुना किराया वसूला जा रहा है.

इसके बावजूद तथाकथित 'सुविधा' के नाम पर इन ट्रेनों में यात्रियों को कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है. कई कथित सुविधा ट्रेनों में पैट्रीकार तक नहीं लगाई जा रही है. जबकि इनमें साफ-सफाई बिल्कुल नहीं है. इन ट्रेनों को ज्यादातर कंडम कोचों को टॉक-पीटकर चलाया जा रहा है. यात्रियों द्वारा की जा रही शिकायतों की कहीं भी और किसी भी स्तर पर कोई सुनवाई नहीं हो रही है. इसका ताजा उदाहरण सुविधा ट्रेन नं. 02504 में 27 मई को लखनऊ से न्यू जलपाईगुड़ी की यात्रा कर रहे डॉ. आई. ए. अंसारी द्वारा ट्रेन में की गई लिखित शिकायत में देखा जा सकता है. डॉ. अंसारी (पीएनआर नं. 2764814248) एक अपातकालीन स्थिति में उक्त ट्रेन में यात्रा कर रहे थे. उन्होंने उक्त ट्रेन की सेकंड एसी की तीन टिकटों के लिए तीन गुना किराए (करीब 18,000 रुपए) का भुगतान किया था. तथापि ट्रेन में न तो पैट्रीकार की सुविधा थी, न ही उनके कोच के किसी टॉयलेट में पानी था, और न ही ट्रेन चलने से पहले उनके कोच या पूरी ट्रेन में किसी प्रकार की साफ-सफाई की गई थी.

डॉ. अंसारी ने पहले तो कोच कंडक्टर से इसकी शिकायत की. कंडक्टर ने उन्हें दो टूक शब्दों में सीधे रेलमंत्री को शिकायत भेजने को कह दिया. मगर चूंकि डॉ. अंसारी का अपना टिवटर एकाउंट नहीं था, इसलिए उन्होंने कंडक्टर से शिकायत पुस्तिका देने को कहा. काफी देर की आनाकानी के बाद कंडक्टर ने उन्हें शिकायत पुस्तिका उपलब्ध कराई. शिकायत पुस्तिका में अपनी लिखित शिकायत में डॉ. अंसारी ने कहा है कि उन्होंने जब से लखनऊ से यात्रा शुरू की है, तभी से उनके कोच में पानी बिल्कुल नहीं है. कोच में साफ-

सफाई एकदम नहीं है. खाने की कोई व्यवस्था (सुविधा) नहीं है. उन्होंने लिखा है कि गंदे चादर, तर्पिक और कंबल दिए गए, जब इसकी शिकायत की गई तो कोच अटेंडेंट ने उन्हें बदलकर दिया. उन्होंने लिखा है कि गाड़ी में 'सुविधा' के नाम पर कुछ भी नहीं है, जबकि किराया तीन टिकट का लगभग 18,000 रुपया लिया गया है. उन्होंने लिखा है कि उन्हें इतने महंगे टिकट दिए गए, जबकि कोच की आधे से ज्यादा बर्थें लखनऊ से ही खाली आ रही हैं. डॉ. अंसारी ने अपना किराया वापस किए जाने की भी मांग की है.

रेल प्रशासन इन ट्रेनों के बारे में जो कह रहा है उसका तात्पर्य यह है 'कि यदि यात्री के पास रेलवे का कंफर्म टिकट नहीं है और इमरजेंसी में उसे यात्रा करनी है, तो उसे अपनी जेब कटवाने के लिए तैयार रहना चाहिए, हम उसकी जेब काटने के लिए बिल्कुल तैयार बैठे हैं.' डायनैमिक फेयर के नाम पर रेल प्रशासन अब हर सीजन में यात्रियों की जेब काटकर मुनाफा कमाने में जुट गया है. तथापि यात्रियों के साथ इन ट्रेनों के नाम पर धोखाधड़ी की जा रही है. यात्रियों को उनकी जरूरत के अनुसार सुविधा, स्पेशल, प्रीमियम जैसी कथित ट्रेनों में बर्थ तो मिल रही है, लेकिन इसके लिए उनको सामान्य से चार-पांच गुना ज्यादा किराया देना पड़ रहा है. पहले ऐसा पीक या त्योहारी सीजन में ही किया जाता था, उससे पहले रेलवे द्वारा ऐसे अवसरों पर सामान्य किराए पर ही विशेष ट्रेनें चलाई जाती थीं. लेकिन अब हर सीजन में यात्रियों को लूटने के लिए रेल प्रशासन ने सुविधा ट्रेनों के नाम पर नई धोखाधड़ी शुरू की है.

इस विषय में बात किए जाने पर रेलवे के एक वरिष्ठ अधिकारी ने 'रेलवे समाचार' से कहा कि डायनैमिक फेयर का विचार रेलवे की आमदनी को बढ़ाने के लिए लाया गया है. कुछ रेलवे रूट ऐसे हैं, जिन पर हर सीजन में बर्थ की डिमांड ज्यादा होती है. जरूरत या पीक सीजन में बहुत से यात्री दलालों के जरिए टिकट लेने में टिकट के दाम का 3 से 4 गुना तक खर्च करते हैं. ऐसे में यह पैसा अब रेलवे के पास आ रहा है. उनका कहना था कि यह कंसेप्ट विमानन कंपनियों में काफी पहले से चल रहा है. जिन रूट पर डिमांड ज्यादा होती है और सीटें कम होती हैं, उन रूट पर डायनैमिक फेयर ज्यादा होता है. तत्काल टिकटों का

भी 50 प्रतिशत कोटा इसके अंतर्गत लाया गया है. इन पर तत्काल किराए से करीब तीन गुना तक चार्ज किया जा रहा है. हालांकि उन्होंने यह भी कहा कि रेलवे ने दलालों पर लगाम लगाने के लिए कई उपाय किए हैं.

उल्लेखनीय है कि रेलवे की नीति के अनुसार डायनैमिक फेयर पॉलिसी के अंतर्गत प्रीमियम या सुविधा ट्रेनों में हर 20 प्रतिशत टिकट बुकिंग के बाद किराया बढ़ा दिया जाता है. जैसे-जैसे सीटें कम होती जाती हैं, टिकटों के दाम बढ़ते जाते हैं. उदाहरण के लिए दिल्ली से गोरखपुर या गोरखपुर से दिल्ली के लिए सामान्य एसी 3 का किराया करीब 1100 रुपए है. लेकिन इसके लिए अगले 7 से 10 दिनों के डायनैमिक फेयर 4200 रुपए तक है. डायनैमिक फेयर की शुरुआत करीब 3000 रुपए से होती है और हर 20 प्रतिशत बुकिंग पर यह बढ़ते-बढ़ते अंतिम 20 प्रतिशत के लिए 4200 रुपए तक हो जाती है. दूसरे बिजौ रूट्स पर भी यही हाल है.

परंतु यात्रियों की परेशानी यह है कि उन्हें हवाई जहाज के बराबर किराया खर्च कर मजबूरी में ट्रेन में 24-36-48 घंटों की यात्रा करनी पड़ रही है. सामान्य दिनों में दिल्ली-मुंबई रूट पर हवाई जहाज का किराया 4000 रुपए के करीब है, वहीं डायनैमिक फेयर के साथ एसी 3 का किराया इससे ज्यादा हो जाता है. ऐसा भी नहीं है कि इन ट्रेनों में सिर्फ पूरी सीट के लिए ही रेलवे द्वारा डायनैमिक फेयर लिया जा रहा है, बल्कि आरएसी सीट के लिए भी यात्रियों को कंफर्म सीट के बराबर ही डायनैमिक फेयर देना पड़ रहा है.

हाल ही में रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने अपने एक बयान में कहा है कि सन 2020 तक वेटिंग टिकट के बजाय सभी यात्रियों को कंफर्म टिकट उपलब्ध कराने की योजना है. उन्होंने कहा कि 2020 तक सबको जरूरत के अनुसार कंफर्म बर्थ/सीट मिलेगी. यही बात रेल बजट के दौरान रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने भी कही थी कि रेलवे द्वारा ऐसे उपाय किए जा रहे हैं कि सन 2020 तक सबको बिना किसी परेशानी के ट्रेनों में कंफर्म बर्थ मिल जाए.

परंतु इसके साथ ही सर्वप्रथम यह भी सुनिश्चित किया जाना अत्यंत आवश्यक है कि भारतीय रेल सामाजिक-आर्थिक संघटन का है वाणिज्यिक? भारतीय रेल यदि सामाजिक-आर्थिक संस्था है, तो इसे अपने उपभोक्ताओं, ग्राहकों या उपयोक्तारों को उपरोक्त

तथाकथित 'सुविधा ट्रेनें' अथवा इस या उस मद के बहाने लूटना बंद कर देना चाहिए. और यदि वाणिज्यिक संस्था है, तो फिर भारतीय रेल के सती-सावित्री वाले चरित्र को तिलांजलि देकर शुद्ध रूप से पैसा कमाने वाली संस्था के रूप में सामने आकर तमाम राज्यों की 'राज्य सड़क परिवहन सेवा' के किराए के समकक्ष रेलवे का यात्री किराया सुनिश्चित किया जाना चाहिए. इससे होगा यह कि लगभग मुफ्त में रेल की सवारी गांठने वाले कम दूरी के यात्री इससे छंटकर सड़कों/बसों की तरफ मुड़ जाएंगे, तब लगभग मुफ्त में अपनी जनता को मौज-मस्ती कराने वाली राज्य सरकारों को समझ में आएगा, जब उन्हें पर्याप्त और सुविधाजनक बसों का इंतजाम करना पड़ेगा. वरना तो भारतीय रेल 'गरीब की जोरू और देश भर की भीजाई बनी ही हुई है.

रेल प्रशासन का हवाई यात्रा से रेल यात्रा की तुलना करना न सिर्फ निहायत असंगत बल्कि अनैतिक भी है. हवाई यात्रा में आदमी सामान्यतः तीन हजार और पीक सीजन में आठ से 12 हजार की हवाई टिकट पर अधिकतम दो से द्वाइ घंटे में देश के किसी भी कोने में पहुंच जाता है, जबकि रेलवे द्वारा कथित सुविधा ट्रेनें में इतना किराया अब हर सीजन में लिया जाने लाया है, परंतु उसका यात्रा समय और अन्य सुविधाएं जैसी की तैसी ही नहीं बल्कि अत्यंत गंद-गुदरी भी हैं. हवाई कंपनियों तो सप्ताह के दिनों अथवा सप्ताहांत के हिसाब से भी डायनैमिक फेयर वसूलती हैं. सप्ताह के दिनों की तुलना में सप्ताहांत पर उनका किराया 25 प्रतिशत तक बढ़ जाता है.

उदाहरण के लिए दिल्ली से मुंबई का हवाई किराया अगर समय दिनों में 3500 रुपए है, तो यही सप्ताहांत में 4000 रुपए तक हो जाता है. शनिवार और रविवार में भी कुछ अंतर आ जाता है. त्योहारों के समय हवाई किराए में तीन से चार गुना तक बढ़ोतरी कर दी जाती है. जैसे सामान्य दिनों का किराया 3500 रुपए है, तो होली या दीवाली के समय यह 8,000 से 14,000 रुपए तक कुछ भी हो सकता है. तथापि हवाई कंपनियों जैसी सुविधा मुहैया करा पाना रेलवे के लिए फिलहाल दूर की कोड़ी ही कहा जा सकता है. अतः इस तथाकथित डायनैमिक फेयर पॉलिसी पर रेल प्रशासन को अविलंब पुनर्विचार करना चाहिए. इसके साथ ही अब तक चलाई गई सभी प्रीमियम या सुविधा ट्रेनें का वास्तविक ऑडिट किया जाना चाहिए.

प्रतिमाह शीम आधारित अभियान चलाए जाएंगे...

पेज 1 का शेष... किरा. श्री सक्सेना ने बताया कि उत्तर मध्य रेलवे में पिछले दो सालों में तीव्र गति से यात्री सुविधाओं एवं परिचालन क्षमता विस्तार के संबंध में कार्यवाही की गई है. इसके अलावा कई नई परियोजनाओं की घोषणा भी हुई है. इन नई घोषित योजनाओं पर भी त्वरित कार्यवाही की जा रही है. इलाहाबाद-मुगलसराय तीसरी लाइन की डिटेल प्रोजेक्ट रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेज दी गई है. डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर पर भी तेज गति से काम चल रहा है. इसके साथ-साथ इलाहाबाद परिक्षेत्र को डीकनेस्ट करने के क्रम में इलाहाबाद बाईपास एवं सरफेस क्रासिंग प्रोजेक्ट के लिए फ्लाइओवर भी स्वीकृत हुए हैं.

महाप्रबंधक ने बताया कि इस रेल हप्तसफर सप्ताह को सात दिन सात मुहिम की आवश्यकता पर क्रियान्वित किया गया. उन्होंने इस सप्ताह की सफलता के बारे में बताया कि इसी तर्ज पर प्रतिमाह एक दिन शीम आधारित अभियान चलाए जाएंगे, जिसमें अधिकारियों, कर्मचारियों, गैरसरकारी संगठनों, एसोसिएशनों एवं जनप्रतिनिधियों का भी सहयोग लिया जाएगा. श्री सक्सेना ने सप्ताह के बारे में चर्चा करते हुए कहा कि 26 मई को सप्ताह के पहले दिन स्वच्छता दिवस के रूप में मनाया गया. इस दौरान उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय सहित तीनों मंडलों के अधिकारियों द्वारा जौन के 350 स्टेशनों तथा 150 ट्रेनों का निरीक्षण किया गया और साथ ही स्टेशनों पर सफाई अभियान चलाया और जन-जागरूकता फैलाने के प्रयास भी किए गए. इस संबंध में 5000 यात्रियों से भी बातचीत की गई.



उन्होंने बताया कि 27 मई को सत्कार दिवस के रूप में मनाया गया. इस दौरान 153 कैटरिंग यूनिटों, चार बेस किचनों, 72 पैट्रीकारों के निरीक्षण सहित अवैध वेंडरों के खिलाफ भी अभियान चलाया गया, जिसमें इलाहाबाद मंडल में 12 अवैध वेंडरों के खिलाफ कार्यवाही की गयी एवं विभिन्न कैटरिंग स्टालों में गड़बड़ी पाए जाने पर जुर्माना भी लगाया गया है. इसके अतिरिक्त 217 वाटर बूयों का भी निरीक्षण किया गया. 28 मई को सेवा दिवस के अवसर पर कुल 143 ट्रेनों का निरीक्षण कर तीन हजार से अधिक यात्रियों से फीडबैक प्राप्त कर उनकी

शिकायतों का निरतारण किया गया.

उन्होंने कहा कि 29 मई को उत्तर मध्य रेलवे में सतर्कता दिवस मनाया गया. इस अवसर पर रेलगाड़ियों के समयपालन एवं टिकट चेकिंग के संबंध में विशेष प्रयास किए गए. सतर्कता दिवस के दौरान रेल अधिकारियों द्वारा समय पालन के दृष्टिगत विभिन्न गाड़ियों में फुट-लैटिंग की गई. इसके साथ ही प्रमुख स्टेशनों तथा नियंत्रण कक्षों में सघन मानिट्रिंग की गई, जिसके फलस्वरूप उत्तर मध्य रेलवे का समयपालन 84 प्रतिशत रहा, जो कि पिछले कई वर्षों का उत्कृष्ट प्रदर्शन रहा. इस दिन कुल 247 टिकट चेकिंग अभियान भी चलाए गए, जिसमें 7694 मामले पकड़े गए और उनसे 37,19,045 रुपए का जुर्माना भी वसूला गया. महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने बताया कि 30 मई को सामंजस्य दिवस के अवसर पर रेल कालोनियों के निरीक्षण, वृहद वृक्षारोपण एवं कर्मचारियों की शिकायतों के निरतारण के लिए अभियान चलाया गया और रेल कालोनियों में खेलकूद का भी आयोजन किया गया. इस दौरान 77 रेल कालोनियों का अधिकारियों द्वारा निरीक्षण किया गया तथा तीन हजार से अधिक वृक्षारोपण भी किया गया. उन्होंने बताया कि 31 मई को संयोजन दिवस के अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख रेल उपभोक्तारों के साथ बैठक की गई. इस दौरान विभिन्न माल गोदामों एवं साइडिंग का भी निरीक्षण किया गया. संचार दिवस के अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के अंच-प्रमुख शहरों आगरा, झांसी, अलीगढ़ आदि स्थानों पर भी प्रेस प्रतिनिधियों से वार्ता की गई.

डीजी/आरपीएफ की क्राइम मीटिंग का...

पेज 4 का शेष... हैं, तो दूसरी तरफ शायद इसी तरह लंबे समय से चला आ रहा प्रशासनिक गतिरोध खत्म हो जाए और तबादलों के चलते भारी उल्टीइन झेल रहे कई जोनल पदाधिकारियों को शायद इसी तरह थोड़ी राहत मिल जाए? शायद यही मानकर एसोसिएशन ने न सिर्फ अपना एजेंडा भेजने का मन बना लिया है, बल्कि महामंत्री (सेवानिवृत्त) को छोड़कर बाकी सभी पदाधिकारियों ने भी वर्दी में मीटिंग करने की अपनी मनःस्थिति बना ली है.

जानकारों का मानना है कि रेलमंत्री, रेलवे बोर्ड, डीजी/आरपीएफ और आरपीएफ एसोसिएशन एक अजीब सी स्थिति में उलझ गए हैं, जिसमें सबसे अकर्मण्य और आपराधिक भूमिका रेलवे बोर्ड (सीआरबी) की रही है. उनका कहना है कि अदालत के हस्तक्षेप के बावजूद डीजी की नियुक्ति में इस बार भी रेलवे बोर्ड ने अक्षम्य अपराध किया है. इसका संज्ञान अदालत को लेना चाहिए. उनका यह भी कहना है कि जब रेलमंत्री ने पहले ही सीआरबी को कानून का पालन करने और कानूनी स्थिति के विपरीत ऐसी कोई नियुक्ति नहीं किए जाने का आदेश दिया था, और रेलमंत्री के कहने पर तीनों फेडरेशन ने भी सीआरबी को उनके चैम्बर में बैठकर इस मामले से संबंधित तमाम कानूनी पहलुओं से उन्हें अवगत करा दिया था, तब सीआरबी ने अपनी मनमानी करके रेल मंत्रालय के समक्ष ऐसी भयानक असमंजसपूर्ण कानूनी स्थिति क्यों पैदा की? उनका कहना है कि अदालत के साथ ही रेलमंत्री द्वारा भी इस मुद्दे पर सीआरबी के विरुद्ध उचित संज्ञान लिया जाना चाहिए. तथापि रेलमंत्री सुरेश प्रभु को डीजी/आरपीएफ की क्राइम मीटिंग में भाग लेने के औचित्य और असंवैधानिक डीजी/आरपीएफ को क्राइम मीटिंग बुलाने के अपने अधिकार और आधार के बारे में अपनी-अपनी कानूनी और संवैधानिक स्थिति अविचल स्पष्ट करनी चाहिए.

महाप्रबंधक द्वारा आपातकालीन प्रतिक्रिया कक्ष का उद्घाटन



गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने 27 मई को पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय, गोरखपुर स्थित महाप्रबंधक कार्यालय में आपातकालीन प्रतिक्रिया कक्ष का उद्घाटन फलक का अनावरण करके किया। इस अवसर पर अपर महाप्रबंधक एस. एल. वर्मा सहित सभी विभाग प्रमुख एवं अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे। आधुनिक सुविधाओं जैसे वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग, हॉटलाइन, प्रोजेक्टर एवं स्क्रीन इत्यादि से सुसज्जित इस बैठक कक्ष का उपयोग आपातकाल में कम समय में बुलाई गई बैठकों के लिए किया जाएगा। इस बैठक कक्ष में महाप्रबंधक सहित सभी विभाग प्रमुखों के बैठने एवं आपसी संवाद प्रेषण हेतु उत्तम व्यवस्था की गई है। इस आपातकालीन प्रतिक्रिया कक्ष के बन जाने से आपातकाल में बेहतर समन्वय सम्भव होगा। ऐसी परिस्थितियों में आवश्यक निर्देशों के संप्रेषण में काफी सुगमता होगी, जिससे स्थितियों पर तुरंत काबू पाया जा सकेगा।

बरेली-मुरादाबाद के बीच संपन्न हुआ 115 किमी. की गति से टैल्गो रैक का ट्रायल

- 9 कोच वाले रैक के ट्रायल में इस्तेमाल किया गया भारतीय इंजन डब्ल्यूडीपी-4
- अब किए जाएंगे मथुरा-पलवल और दिल्ली-मुंबई के बीच दो अन्य स्पीड ट्रायल

गोरखपुर ब्यूरो : भारतीय रेल पर हाई स्पीड ट्रेन चलाने के लिए रेल मंत्रालय के निर्णय के अनुसार स्पेन की टेल्लो कंपनी के 9 कोच इज्जतनगर वर्कशॉप में सफलतापूर्वक असेम्बल करने का काम पूरा हो चुका है। आरडीएसओ, लखनऊ की टीम ने इस गाड़ी में संसर लगाकर इज्जतनगर-देवरनिया के बीच 27 मई को ट्रायल किया, जो कि पूर्णरूपेण सफल रहा। इसके बाद महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे राजीव मिश्र ने 28 मई को यांत्रिक कारखाना, इज्जतनगर में टेल्लो कोचों का निरीक्षण किया तथा स्पीड ट्रायल की पूर्व तैयारियों का जायजा लिया।

टेल्लो कोच एल्यूमिनियम के बने हुए हैं, जिसके कारण इन कोचों का वजन भारतीय रेल के कोचों से काफी कम है। भारतीय रेल के प्रत्येक कोच में 2 बीगियां होती हैं, जिस पर 4 पहिए एक धुरे (एक्सल) से जुड़े होते हैं, जबकि टेल्लो कोच रूफमाउंटेड होने के कारण स्वतंत्र पहियों पर निर्भर हैं। इसमें 2 कोचों के बीच में मात्र 4 पहिए होते हैं। हाइड्रोलिक प्रेशर से संचालित होने वाले इन पहियों में डिस्क ब्रेक लगा हुआ है, जिसके



कारण ब्रेक लगाए जाने पर गाड़ी चंद सेकेंड में ही बिना झटके के रुक कर खड़ी हो जाती है तथा पूरी गाड़ी को प्लेटफार्म की ऊंचाई के अनुसार ऊपर-नीचे किया जा सकता है, जिससे यात्रियों को चढ़ने-उतरने में काफी सहूलियत होगी।

दुर्घटना होने पर इसके कोच एक-दूसरे के ऊपर नहीं चढ़ेंगे। इसके फलस्वरूप मानवीय जान-माल की हानि नभय होने की संभावना रहती है। इस गाड़ी के 9 कोचों के रैक में एक पावर कार, एक डाइनिंग कार, दो एक्जिक्यूटिव क्लास तथा पांच द्वितीय श्रेणी के कोच हैं। ट्रेन की कुर्सियों (सीटों) के बीच में काफी जगह दी गई है, ताकि बैठने में आराम रहे। एक्जिक्यूटिव क्लास के कोचों में कुर्सियां इस तरह की हैं कि यात्री उनमें बैठकर ऑफिस का कार्य भी कर सकते हैं। एक्जिक्यूटिव क्लास में 24 सीट एवं द्वितीय श्रेणी में 36 सीटें हैं। कुल मिलाकर पूरी गाड़ी में 222 यात्रियों के बैठने की

व्यवस्था है।

जब यह गाड़ी तीव्र गति से चलती है, तो इसमें झटके नहीं लगते हैं। इस गाड़ी में यात्रियों के मनोरंजन के लिए एलईडी टीवी स्क्रीन तथा सामान रखने के लिए प्रत्येक कोच में लगे रैक की भी व्यवस्था है। डाइनिंग कार में ज्वलनशील गैस के स्थान पर माइक्रोवेव या अन्य तकनीक का इस्तेमाल लिया गया है। गाड़ी में उपलब्ध सभी सुख-सुविधाएं उच्च कोटि की हैं, जो यात्रियों के सफर को सुखद एवं आरामदायक बनाती हैं।

29 मई 2016 को इस गाड़ी का ट्रायल बरेली-मुरादाबाद के मध्य भारतीय इंजन डब्ल्यूडीपी-4 से 115 किमी. प्रति घंटा की स्पीड से किया गया। इसके बाद इस गाड़ी का मथुरा-पलवल तथा दिल्ली-मुंबई के बीच स्पीड ट्रायल किया जाएगा। ट्रायल सफल होने के बाद रेल मंत्रालय निर्णय लेगा कि इस ट्रेन को किस रेल खंड पर तथा किस तिथि से चलाया जाना है।

उत्तर मध्य रेलवे ने दर्ज की 84% पंचकुअलिटी, अर्जित किए 37 लाख

- अब तक की सर्वोत्तम पंचकुअलिटी के लिए महाप्रबंधक ने दिया 84 हजार का इनाम

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे द्वारा रेल हमसफर सप्ताह के दौरान 29 मई को मनाए गए सतर्कता दिवस के अवसर पर महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना के नेतृत्व में अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने जहां एक ओर अपने अथक प्रयास से उत्तर मध्य रेलवे एवं इलाहाबाद मंडल की पंचकुअलिटी को 84% (पिछले कई वर्षों की अपेक्षा सर्वोत्तम पंचकुअलिटी) पर ला दिया है। वहीं दूसरी ओर टिकट चेकिंग अभियान में 7000 से अधिक लोगों को बिना टिकट/अनियमित टिकट सहित पकड़ा तथा 37 लाख रुपए वसूल किए, जिसमें इलाहाबाद मंडल अब तक के सर्वाधिक 19 लाख रुपए जुमाने के रूप में वसूल किए गए हैं। उत्तर मध्य रेलवे की सर्वोत्तम पंचकुअलिटी के लिए महाप्रबंधक द्वारा 84 हजार रुपए का इनाम भी दिया गया।

इस अभियान के दौरान मंडल रेल प्रबंधक, इलाहाबाद एस. के. पंकज के मार्गदर्शन में इलाहाबाद मंडल एवं उत्तर मध्य रेलवे जोन के विभिन्न विभागों के अधिकारियों द्वारा मंडल के सभी प्रमुख स्टेशनों पर स्थित रेलवे कालोनियों का निरीक्षण किया गया। उनके साथ इस निरीक्षण में विभिन्न यूनियन नेताओं ने भाग लिया। इसमें अधिकारियों ने कालोनियों में स्थित रेलवे आवासों का रखरखाव, मरम्मत एवं साफ-सफाई का



जायजा लिया तथा उनसे संबंधित शिकायतें भी सुनीं। संबंधित कर्मचारियों से शिकायतों पर आवश्यक कार्यवाही हेतु निर्देश भी जारी किए गए, इसके साथ ही कालोनियों में सफाई अभियान भी चलाया गया। इस मौके पर अधिकारियों द्वारा रेलवे कालोनियों एवं रेलवे परिसर के खाली स्थानों में वृक्षारोपण किया गया। रेलवे स्टाफ एवं उनके परिजनों को विभिन्न प्रकार के खेलकूद एवं अन्य आयोजित कार्यक्रमों में हिस्सा लेने हेतु प्रोत्साहित किया गया। इलाहाबाद मंडल के इलाहाबाद, कानपुर, टुंडला एवं अलीगढ़ शहरों के रेलवे स्टेशनों में विभिन्न प्रकार के खेलकूद का आयोजन किया गया, जिसमें रेलकर्मियों एवं उनके परिजनों ने बढ़-चढ़कर हिस्सा लिया।

उ.म.रे. में घटित कोई भी दुर्घटना पूरे रेलवे तंत्र को प्रभावित करती है

-महाप्रबंधक

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे के कर्मचारियों द्वारा संरक्षा के प्रति किए गए उत्कृष्ट कार्य हेतु महाप्रबंधक स्तर पर 'संरक्षा पुरस्कार' वितरण समारोह का आयोजन किया गया। इस मौके पर संरक्षा के क्षेत्र में उल्लेखनीय कार्य करने वाले कर्मचारियों को महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक्सेना ने पुरस्कृत किया। इस अवसर पर उपस्थित अधिकारियों एवं कर्मचारियों को संबोधित करते हुए महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने कहा कि रेलयात्रियों को संरक्षित एवं सुरक्षित रेलयात्रा देना हमारी प्रथमिकता है। उन्होंने पुरस्कृत कर्मचारियों को बधाई देते हुए उत्तर मध्य रेलवे के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों से आशा की, कि वे भविष्य में भी इसी प्रकार से अपने दायित्वों का निर्वहन करते रहेंगे। इस अवसर पर महाप्रबंधक ने संरक्षा विभाग, उत्तर मध्य रेलवे द्वारा प्रकाशित संरक्षा बुलेटिन 'जागरूकता' का विमोचन किया। इस बुलेटिन में ट्रेन संचालन से जुड़े कर्मचारियों को रेल दुर्घटनाओं के कारणों से अवगत कराते हुए भविष्य में ऐसी गलतियों से सबक लेकर दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने और सतर्क रहने के उपायों को दर्शाया गया है। इस मौके पर महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने कहा कि उ.म.रे. पूरी भारतीय रेलवे का हृदयस्थल है। यहां घटित कोई भी दुर्घटना पूरे रेलवे तंत्र को प्रभावित करती है। अतः भारतीय रेल रूपा जीवन रेखा को निरंतर गतिमान रखने हेतु संरक्षित, सुरक्षित ट्रेन संचालन अनिवार्य है। उन्होंने कहा कि बुलेटिन का यह अंक कर्मचारियों को जागरूकता वृद्धि में सहायक होगा, साथ ही दुर्घटनाओं की रोकथाम में मददगार भी होगा।

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

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

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

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

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : **उमेश शर्मा** ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : **विजय शंकर** ☎ 09935266331
- भुसावल : **शोच सत्तार** ☎ 093706 15244
- रतलाम : **मुकेश सिंह** ☎ 094274 84069
- बड़ौदा : **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