

# परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 342

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 अगस्त 2016

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

## पदनाम बदलकर रे.बो. को नया स्वरूप देने की कोशिश

सुरेश त्रिपाठी

**चे** यरमैन, रेलवे बोर्ड के पद पर ए. के. मितल जैसे सर्वथा रिढ़हीन अधिकारी की पुनर्नियुक्ति की आलोचना से बचने के लिए प्रधानमंत्री और रेलमंत्री रेलवे बोर्ड के स्तर पर तेजी से अंदरूनी प्रशासनिक फेरबदल के लिए कदम उठाते दिख रहे हैं। इसी के चलते एक तरफ 2 अगस्त को बाकी पांच जीएम की भी आनन-फानन में पोस्टिंग कर दी गई, तो दूसरी

- हो गई बाकी पांच महाप्रबंधकों की भी पोस्टिंग
- प्रत्येक सर्विस/केंडर से एक जीएम बनाए जाने के साथ कम हुई डीआरएम पोस्टिंग में विसंगति
- रिस्ट्रक्चरिंग के नाम पर शुरू हो गई 1903 में स्थापित रेलवे बोर्ड को डिस्मैंटल करने की प्रक्रिया



तरफ रेलवे बोर्ड के तीन मेंबर्स के पदनाम बदलकर और जीएम/डीआरएम पोस्टिंग की विसंगतियों को कम करने का दिखावा भी तेजी से किया गया है। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी नियुक्ति आदेश के अनुसार ओ. पी. अग्रवाल (आईआरएसई) को रेल व्हील फैक्ट्री (आरडब्ल्यूएफ), बंगलौर, डी. के. गायन (आईआरएसएमई) को पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर, अखिल अग्रवाल (आईआरएसई) को मध्य रेलवे, मुंबई, ए. के. गुप्ता (आईआरएसएमई) को दक्षिण पश्चिम रेलवे, हुबली और **शेष पेज 5 पर...**

## एक 'स्टोरकीपर' ने रचा इतिहास



सीआरबी ए. के. मितल

**सु** प्रसिद्ध अंग्रेजी लेखक नीरद चौधरी ने बहुत पहले लिखा था कि 'दिल्ली में सरकारें बदलती हैं, मगर सत्ता के दलाल वही रहते हैं। दिल्ली की यही संस्कृति है। यहां हर काम के लिए दलाल नियुक्त हैं। चाहे लाइसेंस-परमिट लेना हो, चाहे ट्रांसफर-पोस्टिंग करानी हो, चाहे सरकार बनानी-गिरानी हो, या मंत्री बनवाना अथवा हटवाना या बदलवाना हो, ऐसे हर काम के लिए दिल्ली में पर्याप्त दलाल उपलब्ध हैं, उन्हें पकड़ो, आपका काम बखूबी हो जाएगा।' उनकी यह बात ए. के. मितल को चैयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के पद पर पुनर्नियुक्ति दिए जाने से एक बार पुनः शत-प्रतिशत सही साबित हुई है। 1 अगस्त से मितल की यह पुनर्नियुक्ति भी एक-दो महीने के लिए नहीं, बल्कि पूरे दो साल के लिए एकमुश्त की गई है।

सरकार का यह भयानक शाक देश के संपूर्ण प्रशासनिक तंत्र को कुछ इस तरह अकस्मात लगा है कि वह अब तक इससे उबर नहीं पाया है। शुक्रवार, 29 जुलाई की दोपहर के करीब जैसे ही एसीसी की इस संस्तुति के बारे में लोगों को पता चला, वह अवाक रह गए। किसी को भी इसकी जरा सी भी उम्मीद नहीं थी कि सरकार ऐसा भी कोई मूर्खतापूर्ण निर्णय ले सकती है। इसके बाद देर रात तक सरकार के इस दुर्भाग्यपूर्ण निर्णय पर न सिर्फ लोगों का मातम मानना जारी रहा, बल्कि यह कयास भी लगाने का प्रयास चलता रहा कि इस अत्यंत अशोभनीय निर्णय के पीछे सरकार की मंशा क्या हो सकती है? कई अधिकारियों ने यहां तक कहा कि वे सरकार की मूर्खता पर आज अघोषित 'ब्लैक डे' मना रहे हैं।

स्थिति यह है कि तीन दिन गुजर जाने के बाद भी सरकार के इस अनौचित्यपूर्ण निर्णय को भारतीय रेल के 13.36 लाख कर्मचारी और अधिकारी अब तक अपने गले से नीचे नहीं उतार पाए हैं। हालांकि 28 जुलाई की जीएम कांफ्रेंस में मितल के चेहरे से जैसा आत्म-विश्वास झलक रहा था, उसे देखकर भी उन्हें एक्सटेंशन दिया जाने वाला है अथवा उनका रि-अपॉइंटमेंट होने जा रहा है, इसका अंदाजा वहां उपस्थित भारतीय रेल का कोई भी शीर्ष अधिकारी नहीं लगा पाया था। उनके इस आत्म-विश्वास की परिणति 29 जुलाई को रेल भवन के कांफ्रेंस हॉल में आयोजित रिटायरमेंट प्रोग्राम में हुई, जिसमें खुद मितल ने अत्यंत खुशी का प्रदर्शन करते हुए लंबी-चौड़ी मुस्कान के साथ कहा कि रेलवे बोर्ड से आज सेवानिवृत्त होने वाले 37 अधिकारियों और कर्मचारियों में से एक का अंतिम भुगतान नहीं किया जा रहा **शेष पेज 4 पर...**

## रेलवे बोर्ड में 2 आईएस अधिकारियों की नियुक्ति

**नई दिल्ली :** तमाम रेल अधिकारियों को बहुत दिनों से जिस बात की आशंका थी, आखिर वह सही साबित हुई है। उनकी यह आशंका रेलवे बोर्ड में 1 अगस्त को वर्ष 2014 बैच के अमित कुमार पांडेय (बिहार केंडर) और निशांत कुमार (आंध्र प्रदेश केंडर) नामक दो आईएस अधिकारियों की नियुक्ति किए जाने से सच साबित हुई है। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी आदेश (पत्र सं. ईआरबी-1/2016/14/21, दि.01.08.2016) के अनुसार उक्त दोनों आईएस अधिकारियों को यह नियुक्ति डीओपीटी के ओएम नं. 31/18/2016-ईओ(एमएम-1), दि. 01.08.2016 में **शेष पेज 7 पर...**

## महिला क्लर्क का कैडर चेंज करने हेतु बायपास किए गए सभी नियम

- अनिवार्य टाइपिंग टेस्ट के बिना ही महिला को किया गया पीसीई ऑफिस में पदस्थ
- संबंधित महिला की पदोन्नति/केंडर चेंज/पोस्टिंग में रही है महाप्रबंधक की व्यक्तिगत रुचि?
- प्रशासनिक कामकाज और जोन की परफॉर्मेंस बढ़ाने पर नहीं है महाप्रबंधक का उचित ध्यान

**बिलासपुर :** कहते हैं कि बिना आग के धुंआ नहीं उठता, इसी कहावत की तर्ज पर यदि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक के चरित्र पर उन्हीं के मातहत अधिकारियों और कर्मचारियों द्वारा उंगलियां उठाई जा रही हैं, तो जरूर ऐसी कोई बात है, जिसके कारण द.पू.मं.रे. मुख्यालय और बिलासपुर मंडल में महाप्रबंधक की कथित गरिमाविहीन गतिविधियां रेलकर्मियों और अधिकारियों के बीच चर्चा का विषय बनी हुई हैं। जबकि प्रशासनिक कामकाज और जोन की परफॉर्मेंस बढ़ाने पर उनका उचित ध्यान नहीं है। हालांकि इस **शेष पेज 7 पर...**

## सामाजिक प्रतिबद्धताओं के साथ व्यावसायिक दृष्टिकोण से रेलवे को चलाएंगे सुरेश प्रभु

- नौ घंटे की मैराथन जीएम कांफ्रेंस में फेडरेशनों और प्रबंधन के बीच हुई गंभीर बहस
- कांफ्रेंस में मंत्रियों की सीमित उपस्थिति पर मान्यताप्राप्त फेडरेशनों ने जताया ऐतराज
- रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा की परोक्ष धमकी पर श्रमिक संगठनों ने व्यक्त किया विरोध



**नई दिल्ली :** रेलमंत्री सुरेश प्रभु अब भारतीय रेल को सामाजिक प्रतिबद्धताओं के साथ वाणिज्यिक (व्यावसायिक) संस्था के रूप में चलाएंगे। यह बात उन्होंने 28 जुलाई को रेल भवन, नई दिल्ली में आयोजित जीएम कांफ्रेंस में कही है। इस जीएम कांफ्रेंस में उपस्थित महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुए प्रभु ने कहा कि उन्हें यात्री तथा माल दुलाई यातायात बढ़ाने के नए रास्तों की तलाश करनी चाहिए। उन्होंने एक बार फिर वही पुरानी रट लगाते हुए कहा कि चूंकि भारतीय रेल चुनौतियों का सामना कर रही है, ऐसे में गैर-किराया राजस्व की हिस्सेदारी बढ़ाने के उपायों पर भी नए सिरे से विचार किया जाना चाहिए। रेलमंत्री ने कहा कि यदि भारतीय **शेष पेज 6 पर...**

## रेलमंत्री द्वारा किए जा रहे रेल सुधार कार्यों की ग्राउंड रिपोर्ट



**नई दिल्ली :** रेलमंत्री द्वारा रेलवे की छवि सुधारने के लिए किए जा रहे प्रयासों के संबंध में रेल मंत्रालय की यात्री सुविधा समिति द्वारा किए जा रहे निरीक्षण दौरों से रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं से संबंधित वास्तविक स्थिति का पता चल रहा है। स्टेशनों और प्लेटफार्मों की साफ-सफाई के संबंध में जो चमचमाती तस्वीरें टवीटर पर पोस्ट करके कुछ चापलूस लोगों द्वारा रेलमंत्री की जो चापलूसी की जाती है, उसकी भी असलियत यात्री सुविधा समिति के निरीक्षणों से उजागर हो रही है। इससे यह भी पता चल रहा है कि संबंधित रेल अधिकारियों द्वारा रेलमंत्री के निर्देशों पर कितना अमल किया जा रहा है और वे उनके प्रयासों को लेकर कितना गंभीर हैं? प्राप्त जानकारी के अनुसार बुधवार, 4 अगस्त को समिति के सदस्य पश्चिम रेलवे के सूरत स्टेशन का दौरा कर रहे हैं। डॉ. अशोक त्रिपाठी के नेतृत्व में यात्री सुविधा समिति (पीएसी) की टीम ने मंगलवार, 2 अगस्त को भोपाल रेलवे स्टेशन का दौरा किया। समिति को स्टेशन पर यात्रियों को पीने का गंदा पानी आपूर्ति किया जा रहा है, इस बात का पता तब चला जब डॉ. त्रिपाठी ने पीने का पानी मांगा और उन्हें स्टेशन के नल से पानी लाकर दिया गया, जिसे उन्होंने देखते ही पीने से मना कर दिया। प्लेटफार्म-1 के निरीक्षण के दौरान समिति के सदस्यों ने जहां तहां जाले लगे और मक्खियों को भिन्नभिन्न देखा तथा पुरुष एवं महिला यात्री प्रतीक्षालय की दुर्दशा देखकर उनकी भी तवियत खिन्न हो गई। इसके तुरंत

बाद उन्होंने वहां उपस्थित एडीआरएम सहित सभी संबंधित अधिकारियों की क्लास ले ली। समिति के सदस्यों ने प्रतीक्षालय में यात्रियों को अपने मोबाइल हाथ में लेकर चार्ज करते देखकर उपस्थित अधिकारियों को इसकी व्यवस्थित व्यवस्था करने का निर्देश दिया, जिससे यात्रियों को मोबाइल चार्ज करते समय उसे हाथ में लेकर वहीं खड़ा नहीं रहना पड़े। हालांकि इसके पीछे रेल अधिकारियों का उद्देश्य शायद यह है कि इससे यात्री अपने मोबाइल का ध्यान रखते हैं और स्टेशन पर मोबाइल चोरी की घटनाएं होने की संभावना को इस तरीके से कम किया जा सकता है। तथापि, समिति के सदस्य लक्ष्मी प्रताप जायसवाल ने कहा कि चोरियों को रोकने की जिम्मेदारी आरपीएफ और जीआरपी की है, इसलिए इसका कोई अन्य तरीका निकाला जाए, जिससे यात्रियों को हाथ में लेकर अपना मोबाइल चार्ज करने के लिए खड़ा न रहना पड़े। एक महिला यात्री की शिकायत पर डॉ. त्रिपाठी ने भोपाल से पुणे के लिए शीघ्र ही सीधी ट्रेन शुरू किए जाने का आश्वासन दिया। उन्होंने कहा कि वे इस संबंध में रेल मंत्रालय के संबंधित अधिकारियों से चर्चा करेंगे। टिकट बुकिंग कार्यालय के सामने लगी यात्रियों की लंबी कतार को देखकर वहां पहुंचे समिति के सदस्यों को बुकिंग कार्यालय की छत से बरसात का पानी टपकते दिखाई दिया, जिसे देखकर वहां उपस्थित रेल अधिकारियों को रेलवे इमारतों की निर्माण गुणवत्ता पर सार्वजनिक रूप से शर्मादा होना पड़ा। साफ-

सफाई पर टिप्पणी करते हुए पीएसी के प्रमुख सदस्य डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि समिति के आने की सूचना पर जब स्टेशन की साफ-सफाई की यह गुणवत्ता है और तब सफाई करके स्टेशन को चमकाने का प्रयास किया जा रहा हो, तो सामान्य दिनों में इसकी स्थिति का अंदाजा बखूबी लगाया जा सकता है। उनकी यह टिप्पणी भी उपस्थित अधिकारियों पर एक जबरदस्त कटाक्ष के रूप में ही थी।

इससे पहले यात्री सुविधा समिति ने मुंबई, चेन्नई, कोलकाता, जमशेदपुर, टाटानगर, लखनऊ, वाराणसी आदि शहरों, मंडलों के निरीक्षण दौरों में भी स्टेशनों पर भारी गंदगी और संबंधित अधिकारियों की भयानक लापरवाही के प्रत्यक्ष दर्शन किए हैं। वाराणसी के प्रमुख स्टेशन के प्लेटफार्म पर प्याऊ और शौचालय के गंदे पानी को बहते देखा है। पूर्व सूचना के बावजूद लखनऊ मंडल, उत्तर रेलवे का कोई सक्षम अधिकारी समिति के निरीक्षण के दौरान उसके साथ उपस्थित नहीं था। बताते हैं कि पिछले कई वर्षों से उत्तर रेलवे के किसी बड़े अधिकारी ने वाराणसी स्टेशन का निरीक्षण नहीं किया है।

सिर्फ घुमक्कड़ी के लिए वाराणसी स्टेशन को उत्तर रेलवे में बनाए रखने वाले अधिकारी अब प्रधानमंत्री का संसदीय क्षेत्र होने के बाद भी इसकी तरफ पर्याप्त ध्यान नहीं दे रहे हैं, जबकि रेल राज्यमंत्री अक्सर यहीं से अपने गृहनगर गाजीपुर जाते रहते हैं, तथापि वाराणसी स्टेशन की यात्री सुविधाओं पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यही स्थिति समिति द्वारा पिछले दिनों किए गए निरीक्षण के समय तथाकथित साफ-सुथरे नई दिल्ली स्टेशन की भी थी। जहां पीएफ-1 पर स्थित वातानुकूलित यात्री प्रतीक्षालय के आठ में से पांच एसी बंद मिले और वेंटिलेशन के लिए लगे पंखों के जाले शायद दशकों से साफ नहीं किए गए थे। यहां भी जीएम स्पेशल की व्यवस्था में जहां मंडल सहित पूरा स्टेशन स्टाफ लगा दिखाई दिया, वहीं समिति के साथ लगाया गया स्टेशन प्रबंधक भी उसी बहाने से कुछ देर बाद भाग गया। यदि रेलमंत्री सुरेश प्रभु वास्तव में रेलवे और यात्री सुविधाओं की छवि सुधारना चाहते हैं, तो उन्हें समिति की निरीक्षण रिपोर्टों को गम्भीरतापूर्वक देखना चाहिए और तदनुसार संबंधित रेल अधिकारियों की क्लास लेनी चाहिए।

## जनार्दन सिंह को रिटायर होने हेतु सिर्फ दो दिन के लिए लखनऊ में पोस्ट किया गया

- ऐसी क्या विशेष बात थी जनार्दन सिंह में, जो कि उन पर यह विशेष मेहरबानी की गई?
- अधिकारियों को स्वैच्छिक पद से रिटायर होने की सुविधा हेतु रेलवे को नियम बनाना चाहिए

**गोरखपुर ब्यूरो :** रेलमंत्री सुरेश प्रभु को न तो रेलवे के अंदरूनी प्रशासनिक मामलों को देखने की फुर्सत है, और न ही रेल अधिकारियों के मन में उनका कोई डर है। यही वजह है कि रेलवे बोर्ड से लेकर जोनल रेलों तक अधिकारियों की मनमानी चल रही है। हालांकि लंबी प्रतिनियुक्ति से वापस आकर एकाध महीने बाद रेलवे से रेल अधिकारियों के रिटायरमेंट लेने के कई उदाहरण हैं, मगर ऐसा कोई उदाहरण नहीं है कि स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के साथ ही संबंधित अधिकारी को उसकी स्वैच्छानुसार पद और मंडल/शहर से रिटायर होने की विशेष सुविधा प्रदान की गई हो। इसका ताजा उदाहरण यह है कि सीनियर डीपीओ, मुरादाबाद मंडल जनार्दन सिंह को मात्र दो दिन के लिए मुरादाबाद से लखनऊ सिर्फ इसलिए ट्रांसफर किया गया कि जिससे वह अपनी इच्छा के मुताबिक अपने स्वैच्छिक पद और मंडल से रिटायर हो सकें।

मुरादाबाद मंडल, उत्तर रेलवे के वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी (सीनियर डीपीओ) जनार्दन सिंह ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के लिए आवेदन किया था। इसी के साथ ही उन्होंने रेल प्रशासन से यह भी इच्छा जताई थी कि उन्हें सीनियर डीपीओ, लखनऊ मंडल के पद से सेवानिवृत्त होने का अवसर दिया जाए, जहां उन्होंने अपनी रेल सेवा का लगभग पूरा कार्यकाल बिताया है। हालांकि उनका कार्यकाल अभी करीब छह महीने बकाया था, वह जनवरी 2017 में सेवानिवृत्त होने वाले थे। उल्लेखनीय है कि जनार्दन सिंह लखनऊ मंडल, उत्तर रेलवे में कार्मिक निरीक्षक से प्रमोट होकर 6 जुलाई

1993 को ग्रुप 'बी' अधिकारी बने थे। उन्हें तृतीय श्रेणी रेल कर्मचारी से क्लास-वन (सेलेक्शन ग्रेड) रेल अधिकारी तक के सभी प्रमोशन लखनऊ मंडल में ही दिए गए। बताते हैं कि पूर्व विभाग प्रमुख उन्हें आरडीएसओ में पदस्थ करके अंत तक लखनऊ में ही रखना चाहते थे, मगर उनके खिलाफ गंभीर विजिलेंस शिकायत होने के कारण मजबूरी में उन्हें मुरादाबाद ट्रांसफर करना पड़ा था। जानकारों ने यह भी कहा कि रेलवे में ऐसे हजारों अधिकारी हैं, जो कि न सिर्फ अपनी पूरी सर्विस एक ही मंडल या जोन में रहकर पूरी कर रहे हैं, बल्कि सभी प्रमोशन भी वहीं ले रहे हैं। व्यवस्था के भ्रष्ट होने का यह सबसे बड़ा कारण है।

बताते हैं कि उत्तर रेलवे के मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ) ने जनार्दन सिंह की यह इच्छा पूरी करते हुए 19 जुलाई को मात्र दो दिन के लिए उन्हें लखनऊ मंडल में बतौर सीनियर डीपीओ पदस्थ कर दिया और वह अपनी इच्छानुसार 21 जुलाई को सीनियर डीपीओ, लखनऊ मंडल के पद से सेवानिवृत्त हो गए। उनके लिए वर्तमान सीनियर डीपीओ को न चाहे हुए भी दो दिन की अनिच्छित छुट्टी पर जाना पड़ा। जानकारों का कहना है कि इसके लिए सीपीओ ने महाप्रबंधक की संस्तुति अवश्य ली होगी। उन्होंने कहा कि ऐसे में महाप्रबंधक को संस्तुति देने से पहले यह सवाल अवश्य करना चाहिए था कि उक्त अधिकारी विशेष में ऐसी क्या खासियत है कि उसे एक खास पद/मंडल/शहर से सेवानिवृत्ति चाहिए? मगर ऐसा कोई सवाल किए बिना ही संस्तुति दे दी गई, क्योंकि इसकी सिफारिश रेलवे बोर्ड के वे लोग भी कर रहे थे, जिनकी सेवा में जनार्दन सिंह ने अपनी पूरी सर्विस निकाल दी। ऐसा बताया गया है।

रेलवे कार्मिक सिस्टम के जानकारों का कहना है कि भारतीय रेल के इतिहास में शायद यह पहला मामला है, जब किसी अर्द्ध से अधिकारी को **शेष पेज 8 पर...**

## एडीईएन/भिलाई के निलंबन से इंजी.अधिकारियों में आक्रोश

**रायपुर (छत्तीसगढ़) :** गाड़ी संख्या 18237 अप छत्तीसगढ़ एक्स. के 27 जुलाई को रायपुर मंडल के कुम्हारी यार्ड में डिरेल हो जाने के फलस्वरूप 'प्रथम दृष्टया' एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार, (आईआरएसई-2012), को दोषी मानते हुए 28 जुलाई को निलंबित कर दिया गया था। हालांकि उनका निलंबन करने से पहले जीएम ने घटना की कोई प्राथमिक जांच कराने और उसका निष्कर्ष आने का इंतजार करने के बजाय डीआरएम, रायपुर मंडल की मुंहजबानी रिपोर्ट पर ऐतबार करना ज्यादा जरूरी समझा। इससे द.पू.म.रे. जोन के सभी अधिकारियों में प्रशासन के प्रति भारी आक्रोश व्याप्त हुआ है और उन्होंने जीएम को ज्ञापन देकर एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार का निलंबन अविलंब वापस लिए जाने की मांग की है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार 27 जुलाई को रायपुर मंडल के कुम्हारी यार्ड के पॉइंट नं. 31ए पर से गुजरते हुए 18237 अप छत्तीसगढ़ एक्स. का इंजन और उससे लगा पहला एसएलआर कोच डिरेल हो गया था। इंडियन रेलवे सर्विस ऑफ इंजीनियरिंग ऑफिसर्स एसोसिएशन, द.पू.म.रे. (आईआरएसईओ/एसईसीआर) के सेक्रेटरी अंकुश गुप्ता, सीईटीएस एंड हेड क्वार्टर, द्वारा जीएम को दिए गए ज्ञापन के अनुसार यार्ड के सभी ट्रेक पैरामीटर

मेंटीनेंस टॉलरेंस के अनुसार पॉइंट ऑफ माउन्ट के अंतर्गत थे। इसके बावजूद कुछ न मिलने पर भी एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार को अनावश्यक रूप से 28 जुलाई को निलंबित कर दिया गया। यहां तक कि उन्हें अब तक भी ड्यूटी पर वापस नहीं लिया गया है। यह अन्याय है और अनवश्यक रूप से अपेक्षाकृत एक नए अधिकारी को प्रताड़ित करने तथा उसका भावी कैरियर खराब करने की जानबूझकर की जा रही साजिश है।

ज्ञापन में कहा गया है कि एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार के विरुद्ध प्रशासन द्वारा की गई कार्रवाई न्यायोचित नहीं है। ज्ञापन में आगे कहा गया है कि प्रशासन बिना सोचे-समझे उठाए गए इस तरह के कदम से एक अधिकारी, जिसकी सर्विस अभी मुश्किल से एक साल की ही हुई है, को हतोत्साहित कर रहा है। आईआरएसईओ/एसईसीआर द्वारा पारित प्रस्ताव में कहा गया है कि डीआरएम द्वारा बताए गए 'गलत प्रथम दृष्टया' कारण के आधार पर संबंधित अधिकारी को निलंबित करना उचित नहीं कहा सकता। वह भी तब जब एजीएम खुद भी घटना स्थल पर मौजूद थे और तब जब जाइंट नोट में मेंटीनेंस टॉलरेंस के सभी रिकार्डेड ट्रेक पैरामीटर आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 607(4) के अनुसार सही

पाए गए हैं। इसके अनुसार एडीईएन/भिलाई का निलंबन उचित नहीं कहा जा सकता है। एसोसिएशन ने यह भी कहा है कि ऐसी कठोर कार्रवाई मामूली प्रथम दृष्टया कारण के आधार पर अथवा सिर्फ डीआरएम के कह देने मात्र से नहीं, बल्कि तथ्यों के स्पष्ट रूप से प्रमाणित होने के बाद ही की जानी चाहिए, ज्ञापन में एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार का निलंबन अविलंब वापस लेकर उन्हें तुरंत ड्यूटी पर लेने की मांग की गई है।

इसी प्रकार द.पू.म.रे. ऑफिसर्स एसोसिएशन (एसईसीआरओए) के अध्यक्ष शिवराज सिंह, सीसीएम/द.पू.म.रे., ने भी जीएम को पत्र लिखकर उक्त निलंबन वापस लिए जाने की 'अपील' करते हुए कहा है कि तकनीक रूप से एडीईएन/भिलाई निलेश कुमार अब भी 'प्रोबेशन पीरियड' में ही हैं। इंजीनियरिंग विभाग में वह एक समर्पित अधिकारी माने जाते हैं और उनकी परफॉर्मेंस पर्याप्त रूप से संतोषजनक है। उनके निलंबन से युवा अधिकारियों में भय और असुरक्षा का वातावरण बन गया है और वे हतोत्साहित भी हुए हैं। परंतु एक साधारण कागज पर लिखे गए उनके इस पत्र की भाषा एक मान्यताप्राप्त संगठन के एक जिम्मेदार पदाधिकारी की कम और एक डरपोक अधिकारी की ज्यादा लग रही है। ऐसा प्रतीत होता

है कि इस 'गरीब' संस्था के पास अपना छोटा हुआ लेटरहेड तक नहीं है। 'अक्रॉस द कैड' सभी अधिकारी इस भाषा को पढ़कर खुद से शर्मादा महसूस कर रहे हैं। मगर उनका यह भी कहना है कि एक संदिग्ध विश्वसनीयता वाले अधिकारी द्वारा एक दुराचारी अधिकारी को लिखे जाने वाले पत्र की भाषा के चुआ टाइप ही होती है। उपरोक्त दोनों पत्र 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित हैं।

रायपुर मंडल के कई ब्रांच अधिकारियों का कहना है कि जिस जोन का जीएम स्वयं दुराचार में लिप्त हो, उस जोन के मंडल प्रमुख तो अपनी मनमानी करने के लिए उससे भी दो कदम आगे हैं, जिससे मंडल के सभी अधिकारी और कर्मचारी बहुत बुरी तरह त्रस्त और प्रताड़ित हो रहे हैं। उनका कहना है कि मंडल प्रमुख की मनमानी को देखते हुए वे अब पूर्व जीएम अरुणेंद्र कुमार और उनकी जोरू कांताबाई के अत्याचारों को भी भूल गए हैं। उनका यह भी कहना है कि बात-बात पर घनश्याम सिंह की ही तरह खुद को भावी एमएल बताने वाले इस मंडल प्रमुख को एक तरफ न तो किसी काम की समझ है, और न ही वह किसी अधिकारी को उसकी समझ से काम करने देते हैं, जिससे उन सबका काम करना बहुत मुश्किल हो गया है।

# रेलवे की कानून-व्यवस्था राज्यों का विषय नहीं है -यू. एस. झा



**बीकानेर/भुसावल :** ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन (एआईआरपीएफ) की सर्वसाधारण सभा एवं केंद्रीय कार्यकारिणी की बैठक 16-17 जुलाई 2016 को रेलवे प्रेक्षागृह, बीकानेर में संपन्न हुई. इस मौके पर राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी और राष्ट्रीय महासचिव यू. एस. झा सहित राष्ट्रीय कार्यकारिणी और जनरल काउंसिल के सभी सदस्य उपस्थित थे. इसी अवसर पर के. उ.प.रे. का वार्षिक अधिवेशन भी संपन्न हुआ. बैठक में रे.सु.ब. कर्मियों और रेलयात्रियों की समस्याओं के बारे में गहन विचार-विमर्श हुआ. राष्ट्रीय महामंत्री यू. एस. झा ने बैठक को संबोधित करते हुए प्रतिदिन रेल से यात्रा करने वाले लगभग तीन करोड़ यात्रियों के जान-माल की सुरक्षा सुनिश्चित करने पर जोर दिया. उन्होंने रे.सु.ब. कर्मियों से कानूनी शक्तियों के अभाव में भी जान की बाजी लगाकर रेलयात्रियों की जान-माल और रेल संपत्ति की सुरक्षा करने की अपील की.

श्री झा ने रेल यात्रियों की सुरक्षा पर चिन्ता व्यक्त करते हुए कहा कि विश्व के सभी देशों की रेलों में कानूनी शक्तियों से संपन्न एकल सुरक्षा व्यवस्था हेतु रेल पुलिस है. उन्होंने यहां इस बात का भी उल्लेख किया कि भारतीय संविधान में भी भारतीय रेल (रेल मंत्रालय) को ही रेलयात्रियों के जान-माल एवं रेल संपत्ति की सुरक्षा का पूर्ण दायित्व सौंपा गया है. ऐसा न करने पर होने वाले अपराधों और प्रबंधन अथवा प्रशासनिक लापरवाही के कारण होने वाली किसी भी प्रकार की क्षति की भरपाई करने का उतरदायित्व भी रेलवे को ही दिया गया है. भारतीय संविधान के प्रावधानों से स्पष्ट है कि 'रेलवे संविधान की धारा 246 की सातवीं अनुसूची की केंद्रीय सूची की इन्ट्री-22 का विषय है तथा भारतीय रेल से ले जाए जाने वाले माल एवं यात्री इन्ट्री-30 का विषय है. इनके विरुद्ध होने वाले अपराधों की रोकथाम के लिए केंद्र सरकार

■ रेल संपत्ति/रेलयात्रियों के विरुद्ध अपराध रोकने में कोई रुचि नहीं लेती हैं राज्य सरकारें  
■ राज्यों सरकारों पर नहीं है रेलसंपत्ति/रेलयात्रियों के जान-माल की क्षति-पूर्ति का उतरदायित्व

का दायित्व है कि वह संसद द्वारा प्रविष्ट संख्या 93 का विषय होने के कारण इन अपराधों की रोकथाम करने की जिम्मेदारी केंद्र सरकार के रेल मंत्रालय की है. इन्हें नहीं रोक पाने पर इनके द्वारा हुई क्षति की भरपाई करने की जिम्मेदारी क्लेम देकर रेल मंत्रालय की सुनिश्चित की गई है.

उन्होंने कहा कि राज्य सरकारें एवं उनकी रेल पुलिस/स्थानीय पुलिस का क्षेत्राधिकार उनके राज्य की सीमाओं के अंतर्गत सीमित है, जबकि रेल प्रस्थान स्टेशन से गंतव्य स्टेशन पहुंचने के दौरान कई राज्यों से गुजरती है. इस दौरान होने वाले अपराधों और आपराधिक घटनाओं की जानकारी जब ट्रेन के दूसरे राज्य में पहुंचने पर होती है, तब उक्त अपराध की एफआईआर दर्ज की जाती है, जिसे वहाँ की रा.रे.पु. (जीआरपी) यात्री के चलने वाले स्टेशन अर्थात् दूसरे राज्य को भेज देती है. उनका कहना था कि ऐसी स्थिति में होने वाले अपराध का कोई परिणाम प्राप्त नहीं होता है. अतः राज्य सरकार तथा उनकी रा.रे.पु./स्थानीय पुलिस को रेल संपत्ति एवं यात्रियों के जान-माल की हुई क्षति की पूर्ति का उतरदायित्व विधिक रूप से नहीं होता है. इसलिए वे रेल संपत्ति और रेलयात्रियों के विरुद्ध अपराध रोकने में कोई रुचि नहीं लेते हैं.

श्री झा ने बताया कि इसी संदर्भ में रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने 21 फरवरी 2015 को लिखे गए अपने एक पत्र के माध्यम से सभी राज्यों के मुख्यमंत्रियों से रेलवे सुरक्षा बल को

रेलयात्रियों के जान-माल के विरुद्ध होने वाले समस्त रेल अपराधों में जाँच एवं अभियोजन का अधिकार देने में सहयोग करने का आग्रह किया है. उन्होंने कहा कि कुछ राज्य सरकारों की तरफ से अनभिज्ञ लोग कहते हैं कि कानून-व्यवस्था राज्य का विषय है. इसलिए भारतीय रेल में चलने वाले यात्रियों के विरुद्ध होने वाले अपराधों की जाँच और अभियोजन का अधिकार रेलवे सुरक्षा बल को देना कठिन है, जबकि वास्तविकता यह है कि समय-समय पर राज्यों में होने वाले अनेक आंदोलनों जैसे राजस्थान हरियाणा में गुर्जर, जाट आंदोलन एवं आंध्र प्रदेश में हुए आरक्षण आंदोलनों के दौरान देश की जीवन रेखा रेल का आवागमन बाधित करते हुए रेल संपत्ति की तोड़-फोड़ और आगजनी में हजारों करोड़ रुपए की आर्थिक क्षति हुई, जिसकी भरपाई किसी राज्य द्वारा नहीं की गई और न ही विधानसभाओं में इस पर कोई चर्चा हुई, जबकि उक्त क्षति की चर्चा संसद में की गई.

उन्होंने कहा कि यदि रेल की कानून व्यवस्था राज्य का विषय होता, तो राज्यों से यात्रियों के जान-माल और रेल संपत्ति की क्षति की भरपाई होनी चाहिए थी, जो नहीं हुई और न होती है, जहां तक रेल पुलिस का राज्य सूची में होने की तथाकथित बात है तो यह स्पष्ट है कि रेल राज्य का विषय नहीं है और न ही राज्यों की रेलवे रह गई हैं, तो रेल में राज्य की पुलिस होने का कोई औचित्य ही नहीं है. श्री झा ने कहा कि राज्य सूची में रेल पुलिस होने का प्रावधान गवर्नमेंट ऑफ इंडिया एक्ट 1935 से लिया गया है, जो कि उस समय चल रही रजवाड़ों की रेलों के लिए था. आजादी के बाद सन्-1951 में रजवाड़ों की रेलों का सरकार द्वारा अधिग्रहण कर लिया गया. उसके बाद रेल में जीआरपी रखे जाने का कोई औचित्य नहीं रह जाता है.

इस मौके पर हुए उ.प.रे. के जोनल पदाधिकारियों के चुनाव में अध्यक्ष-सुखराज, एसआई/उदयपुर, कार्याध्यक्ष-आर.के.एस. सिद्धू, आईपीएफ/मुख्यालय, उपाध्यक्ष-उमेश सिंह, एसआईपीएफ/रतनगढ़, रणवीर सिंह सिहाग, आईपीएफ/निर्माण, महामंत्री- कंवरलाल बिश्नोई, एसआईपीएफ/लीगल सेल, मुख्यालय, संयुक्त मंत्री- ललित कुमार, कांस्टेबल/जोधपुर, सहायक मंत्री- फतेह सिंह, हेड कांस्टेबल/जोधपुर, वीर सिंह, कांस्टेबल/जयपुर, संगठन मंत्री- एस. एस. शेखावत, एसआई/बांदीकुई, कोषाध्यक्ष-देवराज कसाना, एसआईपीएफ/क्राइम ब्रांच, मुख्यालय, कार्यालय सचिव- मदनलाल वर्मा, हेड कांस्टेबल/क्राइम ब्रांच, अजमेर को सर्वसम्मति से निर्वाचित घोषित किया गया.

श्री झा ने उपरोक्त समस्त विचार 25 जुलाई को भुसावल में ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, मध्य रेलवे की जोनल कार्यकारिणी बैठक में भी व्यक्त किए. इस अवसर पर डीआरएम, भुसावल एस. के. चौधरी और आरपीएफ कमांडेंट सी. एस. मिश्रा भी उपस्थित थे. इस मौके पर मंडल कार्यकारिणी के लिए डीआरएम एस. के. चौधरी द्वारा आवंटित एसोसिएशन कार्यालय का भी उद्घाटन डीआरएम श्री चौधरी एवं श्री झा ने किया. राष्ट्रीय अध्यक्ष एवं म. रे. के महामंत्री एस. आर. रेड्डी सहित जोनल एवं मंडल कार्यकारिणी के सभी सदस्य और सीआरएमएस के मंडल सचिव श्री समाधिया भी इस मौके पर उपस्थित थे. श्री झा ने इस मौके पर उपरोक्त तमाम संदर्भों और तथ्यों से प्रेस प्रतिनिधियों को भी अवगत करवाया.



इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ आर्गनाइजेशन (आईआरटीसीएसओ) मध्य रेलवे की जोनल सर्वसाधारण बैठक 18 जुलाई को संपन्न हुई. इस अवसर पर स्थानीय सांसद रक्षा खडसे भी उपस्थित थी. सांसद श्रीमती रक्षा खडसे ने टिकट चेकिंग स्टाफ की रनिंग अलाउंस की प्रमुख मांग को संसद में उठाने सहित हर प्रकार का सहयोग देने का आश्वासन दिया. उन्होंने इस अवसर पर आईआरटीसीएसओ की तरफ से एक व्हील चेर भुसावल स्टेशन पर जरूरतमंद यात्रियों की मदद हेतु स्टेशन प्रबंधक को प्रदान की. इस अवसर पर आईआरटीसीएसओ के राष्ट्रीय अध्यक्ष डॉ. मुकेश गीतम सहित संगठन के सभी नए-पुराने साथ और पदाधिकारीगण उपस्थित थे.

## हमें या हमारे बेटे को एमएलसी/एमएलए का टिकट नहीं मिला है -शिवगोपाल मिश्रा

■ यह कुछ शरारती विपक्षी तत्वों और कैडर संगठनों की शरारत जान पड़ती है.

**नई दिल्ली :** पिछले कई दिनों से व्हाट्सएप एवं फेसबुक जैसी सोशल मीडिया साइट्स पर ऑल इंडिया रेलवेमैस फेडरेशन (एआईआरएफ) के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा के बेटे को लखनऊ से भाजपा का एमएलसी उम्मीदवार बनाए जाने और कॉम. मिश्रा को लखनऊ से एमएलए का टिकट दिए जाने तथा नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमैस (एनएफआईआर) के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया को हैदराबाद या सिकंदराबाद से भाजपा द्वारा एमएलए का टिकट दे दिए जाने की खबरें लगातार प्रसारित की जा रही हैं. इससे उक्त दोनों

फेडरेशनों से जुड़े जोनल रेलों के पदाधिकारियों और कर्मचारियों में भारी आक्रोश देखने को मिला है. इस मामले में रेलवे विषय पर बरसाती मेंढक की तरह उभरकर आए एक अन्य अखबार द्वारा प्रकाशित खबर ने कर्मचारियों और पदाधिकारियों के गुस्से को पर्याप्त हवा दी है.

इस संबंध में 'रेलवे समाचार' ने एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा से जब सीधे सवाल किया, तो उनका स्पष्ट कहना था कि उन्हें या उनके बेटे को भाजपा या किसी भी अन्य राजनीतिक पार्टी का कोई टिकट नहीं दिया गया है. उनका कहना था कि यह सब अफवाह है, और इस अफवाह के



एआईआरएफ और उनकी छवि खराब करने की साजिश की जा रही है. उक्त शरारती तत्वों द्वारा कॉम. मिश्रा के बाद अब कुछ इसी प्रकार की शरारत एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया के बारे में भी यह झूठ फैलाकर

पीछे उन्हें और उनके बेटे को बदनाम करने के साथ ही यह एआईआरएफ के खिलाफ दुष्प्रचार किए जाने की साजिश भी है. उन्होंने कहा कि पहली बात यह है कि उनका या उनके बेटे का राजनीति में जाने का कोई इरादा नहीं है. उनका यह भी कहना था कि यह विपक्षी तत्वों और कुछ असंतुष्ट कैडर संगठनों के पदाधिकारियों द्वारा की जा रही शरारत है, जिसके पीछे

की जा रही है कि उन्हें सिकंदराबाद से भाजपा द्वारा एमएलए का टिकट दिया जा रहा है. हालांकि डॉ. राघवैया से संपर्क नहीं हो सका, मगर उनके निकटवर्ती साथियों का कहना है कि ऐसी कोई बात नहीं है. उनका कहना था कि यह सब बकवास है, डॉ. राघवैया का कोई राजनीतिक पार्टी ज्वाइन करने या विधायक/सांसद बनने का कोई उद्देश्य नहीं है. उन्होंने कहा कि सोशल मीडिया पर कुछ शरारती लोग काफी गलत खबरें फैलाकर इस महत्वपूर्ण माध्यम का दुरुपयोग कर रहे हैं. हालांकि देर से ही सही परंतु अब दोनों फेडरेशनों से जुड़े पदाधिकारियों द्वारा फेसबुक और व्हाट्सएप पर ऐसी गलत और झूठी खबरों का खंडन लगातार दिए जाने से रेलकर्मियों की भी गलतफहमी दूर हो रही है.



सुरेश त्रिपाठी

## पेज 1 का शेष...

है, और वह एक वे स्वयं हैं, क्योंकि उनको सरकार ने दो साल और सेवा का अवसर प्रदान किया है. रेलवे बोर्ड का गठन वर्ष 1903 में किया गया था. पिछले 113 साल के रेलवे बोर्ड के इतिहास में अब तक किसी भी काबिल से काबिल

सीआरबी को न तो सेवा-विस्तार मिला था, और न ही उनमें से किसी की पुनर्नियुक्ति की गई थी. इसीलिए वर्तमान सरकार का यह 'प्रागैतिहासिक ऐतिहासिक निर्णय' कहा जा रहा है. इस तरह यदि देखा जाए तो एक 'स्टोरकीपर' ने इतिहास बना दिया है. यह सही भी है कि एक स्टोर्स कैडर ऑफिसर होने के नाते ए. के. मितल वास्तव में सौभाग्यशाली हैं, क्योंकि सर्वप्रथम उन्होंने अपने कैडर से पहला बोर्ड मेंबर और सीआरबी बनकर इतिहास बनाया था, और अब पुनः बतौर सीआरबी पुनर्नियुक्त होकर उन्होंने इस इतिहास (रिकॉर्ड) को इतना पुख्ता कर दिया है, कि अब भविष्य में उनके इस रिकॉर्ड को तोड़ने या इसकी बराबरी करने का मौका शायद ही किसी को मिल पाए.

वास्तव में सरकार या रेलमंत्री और सीआरबी की इस अति-गोपनीय योजना की तनिक भी पूर्व भनक किसी को नहीं लग पाई. इसका मतलब यह निकाला जा रहा है कि अन्य मंत्रालयों की अपेक्षा रेल मंत्रालय के फर्जी प्रजेंटेशनों से प्रभावित प्रधानमंत्री और ए. के. मितल के बीच इसकी खिचड़ी काफी पहले ही पक चुकी थी. इसे अमलीजामा 11 जुलाई को तब पहनाया गया, जब वियना से लौटने के तुरंत बाद उसी दिन रेलमंत्री ने सीआरबी के 'एक्सटेंशन' का प्रस्ताव पीएमओ को भेजा था. उल्लेखनीय है कि 18 जुलाई को 'रेलवे समाचार' ने 'जीएम पोस्टिंग में श्रीधरन कमेटी की सिफारिशों को बायपास कर रहा है रेलवे बोर्ड' शीर्षक के अंतर्गत लिखा था कि 'सीआरबी अपने सेवा-विस्तार (एक्सटेंशन) का प्रयास कर रहे हैं, जो कि यदि उन्हें दे दिया जाता है, तो यह भारतीय रेल सहित सरकार और स्वयं उनके हित में भी नहीं होगा.' इसी प्रकार मुख्य मुद्दे से मीडिया और सभी संबंधितों का ध्यान भटकाने के लिए 'सर्च कमेटी' का शगूफा छोड़ा गया था. यह शगूफा किसी और ने नहीं, बल्कि खुद सीआरबी सेल से छोड़ा गया था. 12 जुलाई को 'रेलवे समाचार' ने भी इसी शगूफे के आधार पर 'सीआरबी की नियुक्ति का मामला सर्च कमेटी के हवाले' शीर्षक से इस पद के सभी संभावित दावेदारों का उल्लेख करते हुए एक विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया था.

सरकार अथवा सत्ता के दलालों द्वारा एक खूब सोची-समझी रणनीति के तहत कभी अश्वनी लोहानी, तो कभी प्रदीप कुमार, कभी मोहम्मद जमशेद, तो कभी आदित्य कुमार मितल और रवीन्द्र गुप्ता इत्यादि नामों को सामने लाकर मुख्य मुद्दे से मीडिया और सभी संभावित दावेदारों का ध्यान भटकाया जा रहा था. इसके अलावा यह भी उड़ाया गया कि खरामा-खरामा रिटायर होने के बाद ए. के. मितल को बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट का प्रमुख बनाया जाएगा. इसके पहले प्रदीप कुमार को भरमाए रखने और 13-14 महीने के लिए उन्हें सीआरबी बनने का मौका दिए जाने के लिए मई-जून में मितल के कैट और पीईएसबी का मेंबर बनकर जाने की अफवाह चलाई गई थी. मगर अब स्पष्ट हो चुका है कि यह सब सत्ता के कुछ दलालों द्वारा जानबूझकर और एक सोची-समझी रणनीति के तहत किया जा रहा था. हालांकि काठ की हांडी सिर्फ एक बार ही चूल्हे पर चढ़ती है. उम्मीद है कि वर्तमान केंद्र सरकार उक्त कहावत का मर्म बखूबी समझती होगी, क्योंकि उसकी ऐसी चालबाजियां बार-बार नहीं चलने वाली हैं और अब उसकी इस प्रकार की 'प्लॉटड' चर्चाओं और खबरों पर शायद ही कोई मीडिया पर्सन भरोसा करेगा. इससे यह भी स्पष्ट हो गया है कि उच्च पद पर पहुंचकर कोई भी किसी का सगा नहीं रह जाता है. जो यह

# एक 'स्टोरकीपर' ने रचा इतिहास

समझने की भूल करता है, उससे बड़ा मूर्ख कोई नहीं हो सकता. इससे पहले यही मूर्खता विवेक सहाय पर भरोसा करके पूर्व मेंबर इंजीनियरिंग आदित्य कुमार मिश्रा भी कर चुके हैं, जैसी कि वर्तमान में प्रदीप कुमार ने ए. के. मितल को लेकर की है.

यहां तक भी कहा गया कि सर्च कमेटी तो अश्वनी लोहानी को ही ध्यान में रखकर बनाई गई है. यह भी कहा गया कि श्री लोहानी सीईओ/सीआरबी बनकर सीएमडी/एयर इंडिया का चार्ज भी लुक आप्टर करेंगे. एक दिन पहले 28 जुलाई को अश्वनी लोहानी को पीछे करके प्रदीप कुमार की चर्चा फिर गर्म हो गई. मोहम्मद जमशेद को यह कहकर आश्वस्त किए रखा गया कि वही बनेंगे, यदि किसी कारण वश यह काम अभी नहीं हुआ, तो प्रदीप कुमार के बाद तो निश्चित रूप से वही सीआरबी बनेंगे. अब स्थिति यह है कि अगले दो सालों में सीआरबी बनने की हसरत रखने वाले सभी वरिष्ठ रेल अधिकारियों की ख्वाहिश पर पूरी तरह से पानी फिर गया है. इससे सभी वरिष्ठ रेल अधिकारी सरकार और रेलमंत्री से बहुत बुरी तरह खफा हो गए हैं. इसका परिणाम आने वाले दिनों में यह होगा कि अब भारतीय रेल का कामकाज और ज्यादा प्रभावित होगा तथा अधिकारीगण ए. के. मितल के साथ सहयोग करना नहीं चाहेंगे. सीआरबी, रेलमंत्री या सरकार द्वारा यह सारी तिकड़म सिर्फ इसलिए की जा रही थी, जिससे कि सीआरबी पद के सभी संभावित दावेदार दिग्भ्रम की स्थिति में रहें और किसी प्रकार का कोई ज्ञान न प्रस्तुत कर सकें, जिससे उनकी रणनीति पर पानी फिर जाए अथवा उसमें किसी प्रकार की देरी हो. इस पर वह पूरी तरह से सफल रहे हैं.

अटलबिहारी बाजपेई ने संपूर्ण गोपनीयता का पालन करते हुए परमाणु परीक्षण करके जहां सारे विश्व को चौंका कर अपने प्रशासनिक चातुर्य का एक सफल कीर्तिमान स्थापित किया था, वहीं नरेंद्र मोदी ने अपनी कार्यशैली के अनुसार पूरी तिकड़म से ए. के. मितल को सीआरबी के पद पर दो साल के लंबे कार्यकाल के लिए पुनर्नियुक्त करके देश की प्रशासनिक व्यवस्था के सामने न सिर्फ एक अत्यंत गलत उदाहरण प्रस्तुत किया है, बल्कि पूरे तंत्र को एक जोरदार झटका देते हुए निकट भविष्य में भारतीय रेल की और अधिक दुर्दशा होने का भी आभास करा दिया है. सातवें वेतन आयोग में अब तक की सबसे न्यूनतम वेतन वृद्धि दिए जाने से सरकार पर पहले से ही बुरी तरह नाराज हजारों रेलकर्मी और अधिकारी अब उनसे उनके इस आकस्मिक निर्णय के परिप्रेक्ष्य में यह पूछ रहे हैं कि जब सरकार सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों और अधिकारियों की भावी पदोन्नति उनकी 'परफोमेंस' के आधार पर सुनिश्चित करने जा रही है, तब सरकार ने एक 'स्टोरकीपर' को पुनर्नियुक्त करते समय उसमें ऐसी कौन सी विशेष खूबी देखी, कि उसे दो साल की लंबी अवधि के लिए 'एकमुश्त सेवा-विस्तार' दे दिया? यदि यही निर्णय सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिए भी किया गया होता, तब उचित होता.

रेलकर्मी और अधिकारी यह भी कह रहे हैं कि ए. के. मितल के विगत 19 महीने (1 जनवरी 2015 से 31 जुलाई 2016) के सीआरबी के कार्यकाल में भारतीय रेल की माल-लोडिंग और अर्निंग में भारी गिरावट दर्ज की गई है. इसके अलावा इस दौरान प्रशासनिक स्तर पर भी भारतीय रेल की भारी दुर्दशा चिन्हित हुई है. कोई भी गाड़ी अपने निर्धारित समय पर गंतव्य पर नहीं पहुंच रही है. गाड़ियों की टक्कर, डिरेलमेंट, दुर्घटनाओं की कोई गिनती नहीं है, और न ही समपार फाटकों को पूरी तरह से बंद किए जाने का लक्ष्य हासिल किया जा सका है. इसके अलावा दो सदस्यीय रैना कमेटी, जिसके वह एक प्रमुख सदस्य थे, की सिफारिशों को वह पिछले पांच साल से दबाए बैठे हैं. जबकि उनके ही स्टोर्स विभाग में पिछले कई दशकों

से सरकारी खजाने को विभिन्न प्रकार के सामान और कल-पुर्जों की खरीद में सप्लायर्स के कार्टेल के चलते प्रतिवर्ष लगभग 10 हजार करोड़ रुपए का चूना लगाया जा रहा है. उन्होंने उन मामलों का भी पीछा नहीं किया, जो कि तब भारी हंगामा होने पर सीबीआई को सौंप गए थे. उनमें क्या हुआ, सीबीआई की जांच का अंतिम निष्कर्ष क्या रहा, इस बारे में आज तक किसी को कुछ पता नहीं है. इसके अलावा जीएम पोस्टिंग में श्रीधरन कमेटी की सिफारिशों को ए. के. मितल और रेलमंत्री आखिर लागू क्यों नहीं करना चाहते हैं? हंसी-मजाक का पात्र बन चुके दिल्ली के मुख्यमंत्री अरविंद केजरीवाल की भाषा में इसका क्या यह मतलब निकाला जाना चाहिए कि 'सब मिले हुए हैं?'

अब सवाल यह उठता है कि ए. के. मितल की इस कांटेक्ट आधारित पुनर्नियुक्ति के पीछे सरकार की असली मंशा क्या है? अश्वनी लोहानी को सीआरबी न बनाए जाने का कारण तो समझा जा सकता है कि सरकार उनसे एयर इंडिया को ही सुधारने की उम्मीद रखती है. मगर सरकार ए. के. मितल से ऐसा क्या करवाना चाहती है, जो कि मेंबर स्टाफ प्रदीप कुमार, मेंबर इंजीनियरिंग आदित्य कुमार मितल, मेंबर ट्रैफिक मोहम्मद जमशेद जैसे अन्य संभावित दावेदार वरिष्ठ और ज्यादा सक्षम रेल अधिकारी नहीं कर सकते थे? सरकार को एक स्टोरकीपर में ऐसी कौन सी विशेष काबिलियत नजर आ गई कि उसने उसे सीधे दो साल के कांटेक्ट पर पुनर्नियुक्त कर लिया? हालांकि इस सबके बारे में अगले कुछ ही दिनों में सारी वस्तुस्थिति स्पष्ट हो जाएगी. परंतु 'रेलवे समाचार' का अनुमान यह है कि सरकार सबसे पहले ए. के. मितल से रेलवे बोर्ड को 'डिस्मेंटल' करवाएगी. इसके अलावा सरकार इस नियम-मुक्त एवं कंडक्ट रूल-विहीन पुनर्नियुक्त सीआरबी से वह सब करवाएगी, जो कि सर्विस में रहते संजय मुखर्जी जैसा कोई ईमानदार अधिकारी करने के लिए कतई तैयार नहीं होता.

इसके बाद अब जो भी बोर्ड मेंबर रिटायर होगा, सरकार उसका पद समाप्त करती जाएगी. तत्पश्चात अगले कुछ महीनों में रेलवे मामलों से सर्वथा अनभिज्ञ तथाकथित अर्थशास्त्री डॉ. बिबेक देबरॉय की सिफारिशों के अनुसार रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन किया जाएगा. वर्तमान बोर्ड मेंबर्स के पदों का नाम बदलकर मेंबर प्लानिंग, मेंबर इंफ्रास्ट्रक्चर, मेंबर मानव-संसाधन जैसे भारी-भरकम पदनाम रखकर उन्हें सरकारी जोकर बना दिया जाएगा. योजना आयोग की ही तरह रेलवे बोर्ड का भी नया नामकरण कर दिया जाए, तो भी कोई बड़ी बात नहीं होगी, क्योंकि वर्तमान सरकार को कोई जमीनी कामकाज करने के बजाय योजनाओं और प्रस्थापित संस्थाओं के नाम बदलने में ज्यादा रुचि है. इसके अलावा लच्छेदार भाषा का प्रयोग करने और जुमलेबाजी के सिवा अब तक सरकार और सरकार के विभिन्न मंत्रियों की कोई विशेष उल्लेखनीय उपलब्धि नहीं दिखाई दे रही है. सरकार को इस बात से भी कोई मतलब नहीं है कि भारतीय रेल की माल-लोडिंग और अर्निंग बढ़ रही है या नहीं. यात्रियों की समस्याएं कम हो रही हैं या नहीं. उन्हें ट्रेनों में कीड़ों वाली बिरयानी और सड़ा-गला खाना क्यों सप्लाय किया जा रहा है? ट्रेनों-स्टेशनों पर अवैध-अनधिकृत हाकरों की भरमार क्यों है? यात्रियों से ओवर चार्जिंग क्यों हो रही है? रेल दुर्घटनाएं कम हुई हैं या नहीं. भारतीय रेल के आंतरिक प्रशासनिक तंत्र में कोई सुधार क्यों नहीं हुआ? रेलवे में भ्रष्टाचार पर लगाम क्यों नहीं लग रही?

ऐसा लगता है कि इस बात से भी सरकार या प्रधानमंत्री को कोई लेना-देना नहीं है कि रेलयात्रियों की संख्या में गिरावट क्यों आ रही है? चलती ट्रेनों में चोरी-चकारी की घटनाएं क्यों बढ़ रही हैं? रेलयात्रियों में असुरक्षा की भावना क्यों बढ़ रही है? उन्हें तो वह

दिख रहा है, जो रेलमंत्री उर्फ 'मुनीम जी' ट्वीटर और अन्य सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म पर प्रायोजित पब्लिसिटी के जरिए तथा अपना फर्जी रिपोर्ट कार्ड (ई-बुक) बनाकर दिखा रहे हैं. मगर रेलवे के जिन जनसंपर्क अधिकारियों को मुनीम जी ने अपनी फर्जी एवं मैनेज्ड पब्लिसिटी में झोंक रखा है, उनके कैडर मर्जर की फाइल पिछले एक-सवा साल से वह अपने नीचे दबाए बैठे हैं. सरकार या प्रधानमंत्री को यह भी नहीं दिखाई दे रहा है कि ये मुनीम जी अश्वनी लोहानी जैसे सक्षम, साफ-स्वच्छ छवि वाले ईमानदार अधिकारी को रेलवे के शीर्ष पद पर क्यों नहीं आने देना चाहते हैं? संजय मुखर्जी (एफसी/रेलवेज) और कर्ण सिंह (पूर्व सीपीओ/उ.प.रे.) जैसे ईमानदार अधिकारी वीआरएस लेकर क्यों चले जा रहे हैं? मुनीम जी एक कलर ब्लाइंड स्टोरकीपर, जिसकी जन्म-तिथि के साथ ही विश्वसनीयता भी संदिग्ध है, से रेलवे में सुधार की क्या उम्मीद कर रहे हैं? मुनीम जी को अनंत स्वरूप एवं वी. के. गुप्ता जैसे महाभ्रष्ट और महा-कामचोर अधिकारी ही अपने सलाहकार के रूप में क्यों चाहिए? मुनीम जी को घनश्याम सिंह एवं सत्येंद्र कुमार जैसे कदाचारी और संदिग्ध विश्वसनीयता (डाउटफुल इंटीग्रिटी) वाले जीएम ही क्यों चाहिए?

'न खाऊंगा, न खाने दूंगा' जैसे कई अत्यंत लोकप्रिय जुमलों के झंडाबरदार बन चुके प्रधानमंत्री को यह क्यों नहीं दिखाई दे रहा है कि भारतीय रेल में चौतरफा भ्रष्टाचार का बोलबाला है. पिछले दो-दोई वर्षों के दरम्यान एसीबी/सीबीआई द्वारा रिश्वत लेते रंगेहाथ पकड़े गए सैकड़ों रेल अधिकारियों और कर्मचारियों के मामले इस बात का साक्षात् प्रमाण हैं. देश को यह बताया जाना चाहिए कि इस पुनर्नियुक्ति के लिए ए. के. मितल और सरकार अथवा कॉर्पोरेट दलालों के साथ के क्या 'डील' हुई है? प्रधानमंत्री को देश के सामने यह भी स्पष्ट करना चाहिए कि उनकी कथनी और करनी में भेद क्यों है? निहित उद्देश्य से एकाध को छोड़कर जहां वह अपने और अपनी पार्टी की राज्य सरकारों के मंत्रिमंडल से बूढ़े हो चुके लोगों को बाहर कर रहे हैं, वहीं वह एक सर्वथा अक्षम एवं अकर्मण्य अधिकारी की पुनर्नियुक्ति करके देश में एक गलत परंपरा की शुरुआत क्यों कर रहे हैं? उन्होंने इसकी शुरुआत सरकारी डॉक्टरों को पांच साल का एकमुश्त सर्विस एक्सटेंशन देकर की है, जबकि यह सर्वविदित है कि इससे देश का नहीं, बल्कि कुछ चापलूस और जोड़तोड़बाज भ्रष्ट सरकारी डॉक्टरों का ही भला हुआ है, जबकि हजारों सक्षम डॉक्टरों की पदोन्नति रुक गई है. अतः अब भी समय है कि प्रधानमंत्री को सीआरबी पद पर की गई पुनर्नियुक्ति के अपने अनुचित और अनावश्यक निर्णय पर पुनर्विचार करना चाहिए, क्योंकि यह पुनर्नियुक्ति उनका ही निर्णय बताई जा रही है!

## आरपीएफ कांस्टेबल ने बरामद किए 44.40 लाख

**कोलकाता :** मेट्रो रेलवे कोलकाता के सेंट्रल स्टेशन पर ड्यूटी में तैनात आरपीएफ कांस्टेबल संजॉय नासकर ने यात्रियों की सामान की जांच के दौरान दो यात्रियों मोह. मोतियर रहमान (32) और अशरफ मालिक (47) को के सामान से संदिग्ध रूप से ले जाए जा रहे 44.40 लाख रुपए बरामद किए. लंबी पूछताछ के बावजूद वह दोनों इतनी बड़ी राशि का स्रोत बताने अथवा इससे संबंधित कागजात प्रस्तुत नहीं कर सके. संपूर्ण राशि को कब्जे में लेकर राशि सहित दोनों को बउबजार पुलिस को सौंप दिया गया. यह घटना 28 जुलाई की है.

## पदनाम बदलकर रे.बो. को नया...

**पेज 1 का शेष...** सुधांशु मणि को इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई का महाप्रबंधक बनाया गया है। उल्लेखनीय है कि इससे पहले 25 जुलाई को जारी आदेश के अनुसार महेश कुमार गुप्ता (आईआरएसई) को मॉडर्न रेल कोच फैक्ट्री, रायबरेली, घनश्याम सिंह को पूर्व रेलवे, कोलकाता (आईआरएसई) और मूलचंद चौहान (आईआरएसई) को मेट्रो रेलवे, कोलकाता का महाप्रबंधक नियुक्त किया गया था। ज्ञातव्य है कि 25 जुलाई के यह आदेश जारी करने की पूर्व सीआरबी और वर्तमान कंट्रैक्ट आधारित पुनर्नियुक्त (अब आउटसाइडर) सीआरबी ए. के. मितल को घनश्याम सिंह को पूर्व रेलवे का जीएम बनाने की बहुत जल्दी थी। इसीलिए उन्होंने सबसे पहले जीएम बनने के दावेदार और वर्तमान जीएम पैनल के शीर्ष पर रहे अश्वनी लोहानी को कंसिडर किए बिना ही आठों जीएम नियुक्त करने का प्रस्ताव जीएम पैनल पास होकर आने के तुरंत बाद एसीसी को भेज दिया था। विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार जब एसीसी ने श्रीधरन कमेटी की सिफारिशों के अनुसार प्रत्येक सर्विस/कैडर के लिए जीएम पोस्टिंग में न्यूनतम कोटा लागू करने और अश्वनी लोहानी को जीएम पोस्टिंग में बिना कंसिडर किए प्रस्ताव पर विचार करने से मना कर दिया, तब उन्होंने उसकी चिरौरी-विनती करके उक्त तीन जीएम की पोस्टिंग किसी तरह पास करा ली और बाकी पांच जीएम की पोस्टिंग को रोक दिया था।

सूत्रों का कहना है कि इसके बाद अश्वनी लोहानी को रेलवे बोर्ड से एक पत्र लिखकर उनकी चॉइस पूछी गई कि क्या वह रेलवे में वापस आना चाहते हैं? इस पर बताते हैं कि श्री लोहानी ने हां कहते हुए लिखकर भेज दिया कि वह रेलवे में वापस आना चाहते हैं। इसके बाद भारी असमंजस की स्थिति पैदा हो गई, क्योंकि सूत्रों का कहना है कि यदि श्री लोहानी को नहीं अटकाया जाता, तो 'स्टोरकीपर' की अपनी सारी तिकड़म फेल हो जाती। ऐसे में पीएमओ में अपने संबंधों का लाभ उठाते हुए इसका हल यह निकाला गया कि जिस दिन से श्री लोहानी को एयर इंडिया के सीएमडी बनाया गया था, उस दिन से सेक्रेटरी, भारत सरकार का दर्जा देकर उन्हें एयर इंडिया में ही अटका दिया गया। इसके बाद घनश्याम सिंह की पूर्व रेलवे में की गई पोस्टिंग को जिस्टफाई करते हुए खुद की पुनर्नियुक्त सीआरबी बनने की जुगाड़ फिट कर ली गई। इसके बाद उनके लिए बाकी पांच जीएम की पोस्टिंग करना भी आसान हो गया।

सीआरबी की पोस्ट पर ए. के. मितल की पुनर्नियुक्ति करके सरकार ने जिस तरह से अब इस पद पर 'बाहरी' की नियुक्ति किए जाने का रास्ता खोल दिया है, उससे सरकार की चौतरफा आलोचना हो रही है। इस आलोचना को दबाने के लिए द अपॉइंटमेंट कमेटी ऑफ द कैबिनेट (एसीसी), जिसके प्रमुख स्वयं प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी हैं, के माध्यम से एक समय में जीएम पोस्टिंग में प्रत्येक सर्विस/कैडर के कम से कम एक अधिकारी की नियुक्ति किए जाने का नीतिगत निर्णय लिया गया। अब अपने इस तथ्याकथित नीतिगत निर्णय पर सरकार द्वारा अमल कैसे किया जाएगा, यह देखने वाली बात होगी, क्योंकि वर्तमान जीएम पैनल में दो कैडर - आईआरपीएस और आईआरएस - का कोई एक भी अधिकारी शामिल नहीं है। अब या तो वर्तमान जीएम पैनल रद्द करके नए सिरे से उक्त दोनों कैडर के अधिकारियों को शामिल करके नया जीएम पैनल बनाया जाए, या फिर इस पर नीतिगत तरीके से सरकार फिलहाल स्लिप कर जाएगी। इसके लिए इन दोनों कैडर में एक-एक बैच नीचे जाना पड़ेगा, क्योंकि वर्ष 1981-82 बैच से उक्त दोनों कैडर में कोई अधिकारी जीएम एम्प्लेमेंट के लिए एलिजिबल नहीं है।

इसके अलावा सरकार (एसीसी) ने रेलवे बोर्ड में प्रतिनिधित्व देने के नाम पर तीन विभागों - पर्सनल (आईआरपीएस), स्टोर्स (आईआरएसएस) और एसएंडटी (आईआरएसएस) - के लिए एक-एक डीजी की पोस्ट बनाए जाने का भी निर्णय लिया है। उल्लेखनीय है कि पूर्व सीआरबी के. सी. जेना के कार्यकाल में कैबिनेट ने मेंबर स्टोर्स और मेंबर एसएंडटी के दो पद स्वीकृत किए थे, मगर तब अन्य सर्विसेज के साथ मिलकर जेना ने सरकार के उक्त निर्णय को लागू नहीं होने दिया था। इसी प्रकार पूर्व महा-तिकड़मी सीआरबी विवेक सहाय के समय चार डीजी/ट्रैफिक की पोस्टें भी बनाए जाने का प्रस्ताव किया गया था, मगर तब भी अन्य सर्विस/कैडर ऑफिसर्स ने उनके इस चालबाज प्रस्ताव को मंजूर नहीं होने दिया था। बहरहाल, उपरोक्त तीनों डीजी के काम का बंटवारा किस प्रकार होगा? वह किसके मातहत रहेंगे? क्या यह तीनों नए डीजी भी सभी जीएम की तरह सीधे 'आउट साइडर सीआरबी' को ही रिपोर्ट करेंगे? वर्तमान मेंबर स्टाफ का क्या होगा? यह सब फिलहाल स्पष्ट नहीं हुआ है।

इसके अलावा जीएम पोस्टिंग में कथित 'डिस्क्रिशन' पॉवर खत्म किया गया है और एक समय में प्रत्येक सर्विस/कैडर से वरिष्ठता क्रम में कम से कम एक जीएम बनाए जाने का दिशा-निर्देश जारी किया गया है। इसी के साथ जीएम/ओपन लाइन और जीएम साइड लाइन (प्रोडक्शन यूनिट्स) के भेद को कम करते हुए इसके नियमों को भी लचीला बनाया गया है। अब किसी एक एसीआर के खराब होने पर संबंधित अधिकारी को जीएम बनने से दरकिनार नहीं किया जा सकेगा, क्योंकि अब इसके लिए उसका संपूर्ण सर्विस रिकॉर्ड देखा जाएगा। इसी प्रकार डीआरएम पोस्टिंग में भी वरिष्ठता क्रम में सभी सर्विस/कैडर को प्रतिनिधित्व देने और कोटा सिस्टम को खत्म किए जाने का निर्णय लिया गया है। सरकार ने 'विभागवाद' खत्म करने का भी अच्छा प्रयास किया है। मगर इसके लिए जो सबसे ज्यादा जरूरी काम था, वह यह कि रेलवे की सभी आठों संगठित सेवाओं को मर्ज नहीं किया गया है।

तथापि, सरकार के उपरोक्त दोनों निर्णय स्वागतयोग्य हैं। रेलवे बोर्ड की कथित रिस्ट्रक्चरिंग के तहत तीन मेंबर - मेंबर इंजीनियरिंग, मेंबर मैकेनिकल और मेंबर इलेक्ट्रिकल का नया नामकरण क्रमशः मेंबर इंफ्रास्ट्रक्चर, मेंबर रोलिंग स्टॉक और मेंबर ट्रैक्शन किया गया है। उल्लेखनीय है कि 'रेलवे समाचार' ने पहले ही इस बात का उल्लेख किया है कि रेलवे बोर्ड मेंबर के सिर्फ पदनाम बदले जाने वाले हैं, क्योंकि इस बदलाव के बाद भी इन विभागों की कमान क्रमशः आईआरएसई, आईआरएसएमई और आईआरएसईई सर्विस/कैडर ऑफिसर्स के हाथ में ही रहने वाली है। तब इसमें बदला क्या गया है? बहरहाल, केंद्र सरकार ने 1903 में स्थापित रेलवे बोर्ड की संपूर्ण स्वायत्तता को समाप्त करते हुए इसकी लगाम सीधे अपने हाथ में लेकर इसको डिस्ट्रिक्ट किए जाने की प्रक्रिया शुरू कर दी है। इस लिहाज से उपरोक्त समस्त प्रक्रिया को रेलवे बोर्ड की 'रिस्ट्रक्चरिंग' तो कतई नहीं कहा जा सकता है।

## Advantages of the new policy vis-à-vis the previous policy

The Appointment Committee of The Cabinet (ACC) has approved revision of the previous policy/guidelines for appointment to senior positions in Railways. The advantages of the new policy vis-à-vis the previous policy are as under-

PREVIOUS POLICY	NEW POLICY
1. The previous system of distribution DRM post amongst various Services was flexible and had an element of discretion and inequity.	Service wise distribution of DRMs posts has now been fixed, thereby doing away the discretion. The new policy will be more equitable in nature and would also provide for posting as DRM based on service wise seniority eliminating probability of pick and choose.
2. Previously a single entry in APAR of an officer certifying his unsuitability for GM(OL) post could impact his entire career progression. Many instances had been observed where an officer with outstanding grading was declared unsuitable for Open Line or where the relevant columns were left blank as GM(OL) and Member.	The new system whereby the suitability for GM(OL) posts would now be determined by the DPC will do away over dependence on the certification regarding suitability for GM(OL) post in an officer's APAR and ensure that an officer is assessed fairly and impartially taking in to amounting to denial of posting account his entire service record.
3. Previously, there were no stipulated minimum post of GM prescribed for each Service resulting in a situation where some services did not have a single Officer as GM at any one point of time.	The new policy is more equitable as it mandated at least one post of GM for each Service at any point of time. Each Service can now look for at least one post of GM.
4. It was often seen that vacancies of GMs were bunched together at the time of filling them up and officer posted against them in a discretionary manner.	The new policy would ensure that officers are posted as GM strictly in order of their seniority vis-à-vis the date on which vacancies arise.
5. The previous policy was not clear as to what the date of vacancy would be in case of vacancies being carried forward from one panel year to another. This lack of clarity had an impact on the entire GM Panel.	The new policy specifies that such carried forward vacancies would be treated as the first vacancies of the subsequent panel year, thereby bringing clarity to this issue.
6. The previous system led to jostling amongst the empanelled officers for posting as GM(OL), since working for GM(OL) was a mandatory prerequisite for further career progression as Member.	The new policy makes officers who have been empanelled for GM(OL) post as eligible for promotion as Members, irrespective of whether they have actually worked as GM(OL).
7. Even though no post of Member, Except that of Financial Commissioner (FC) was encadred previously, the system prevalent informally, barring a few exceptions, reserved the post of Member (Traffic), Member Engineering), Member (Mechanical) & Member (Electrical) for IRTS, IRSE, IRSME & IRSEE respectively.	By encadring these post for the respective services, the new policy has formalized the system black & white and thereby eliminating any scope of discretion.
8. Three Railwa Services viz IRPS, IRSE and IRSS, did not have a single encadred post in the apex scale.	Encadred DG post in the apex scale has been created for these Services, Thereby fulfilling, legitimate aspiration of these organized Group 'A' Services for at least one apex level encadred post.
9. There was no scope for infusion of external talent in a formal and sufficiently senior position in Railways previously.	By providing for creation of one post of Advisor (Resource Mobilization & Development) to be filled on lateral entry basis through Central Staffing Scheme (CSS)/Deputation, the new policy ensures entry of external talent at a sufficiently senior level and would provide a much needed impetus to Resource Mobilization and Development at a juncture when Railways are undertaking large scale development and modernization initiatives.
10. Entry through Group 'A' Special Class Railway Apprentice (SCRA) had outlived its Utility and was no longer functionally required.	The new policy has discontinued entry through SCRA in the IRSME estream.
11. Many officers, despite being otherwise suitable, were previously superseded for promotion as GM/Member on account of their not fulfilling the requirement of minimum residual service, thereby creating disenchantment and discontent at a very senior level.	By stipulating grant of non-functional upgradation of pay-scales on personal basis to such superseded officers, the new policy ould a long standing aspirations of such officers.
12. Previously, the designation of some posts of Member in Railway Board was based on trade. This led to departmentalization amongst the officers.	The new policy, with a view to reorganize the Railway Board on functional lines, has redesignated the posts of Member as follows-

### Old Designation

- (a) Member Engineering
- (b) Member Mechanical
- (c) Member Electrical

### New Designation

- Member Infrastructure
- Member Rolling Stock
- Member Traction

### Service/Cadre

- IRSE
- IRSME
- IRSEE

## उत्तर मध्य रेलवे के कुल माल लदान में 10.8% की वृद्धि

**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे द्वारा रेल यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान करने के साथ-साथ महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे अरुण सक् सेना के नेतृत्व एवं मुख्य परिचालन प्रबंधक अनुराग के मार्गदर्शन में अपने अमूल्य मालभाड़ा ग्राहकों से भी बेहतर समन्वय स्थापित करने के सभी प्रयास किए जा रहे हैं। इन्हीं प्रयासों के फलस्वरूप वर्तमान वित्तीय वर्ष में माल लदान एवं मालभाड़े से होने वाली आय में उत्तर मध्य रेलवे ने नए कीर्तिमान स्थापित किए हैं। उत्तर मध्य रेलवे ने वर्ष 2016-17 में अप्रैल से जून के दरम्यान पहली तिमाही के दौरान 2.998 मिलियन टन (29.98 लाख टन) की कुल लदान किया है, जो कि पिछले वित्तीय वर्ष की समान अवधि के कुल लदान 2.706 मिलियन टन की तुलना में 10.8 प्रतिशत अधिक है। साथ ही साथ उत्तर मध्य रेलवे ने रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य 2.94 मिलियन टन से भी 2 प्रतिशत से अधिक का लदान किया है। इसी क्रम में वर्ष 2016-17 (अप्रैल से जून) में मालभाड़ा से होने वाली आय भी रूप 297.79 करोड़ रही, जो कि

पिछले वित्तीय वर्ष की आय 276.46 तुलना में 7.72 प्रतिशत अधिक है। यह आय रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य से भी 4.4 प्रतिशत अधिक अर्जन है। माल लदान में यह उल्लेखनीय सुधार पेट्रोलियम पदार्थों, खाद, अनाज एवं बलास्ट के लदान में सुधार के फलस्वरूप हुआ है। फर्टिलाइजर के लदान में 99.52 प्रतिशत अधिक लदान दर्ज करके एक उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है। उत्तर मध्य रेलवे के ये प्रयास तब और भी सहायनीय हैं, जब भारतीय रेल के कुल माल लदान में पहली तिमाही के दौरान 10 प्रतिशत की गिरावट दर्ज की गई है। उत्तर मध्य रेलवे के इन प्रयासों से इस क्षेत्रीय रेलवे की मालभाड़ा आय में पर्याप्त सुधार हुआ है। इसके अलावा उत्पादकों को बाजार से जोड़ने एवं उपभोक्ताओं को आवश्यक वस्तुओं की उपलब्धता बनाए रखने में भी सहायता मिली है। उत्तर मध्य रेलवे की इस सफलता के लिए महाप्रबंधक अरुण सक् सेना ने इन प्रयासों से जुड़े सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई दी तथा इन प्रयासों को निरंतर बनाए रखने के लिए भी कहा।

## सामाजिक प्रतिबद्धताओं के साथ व्यावसायिक दृष्टिकोण... केंद्रीय वित्तमंत्री अरुण जेटली कह रहे हैं कि

**पेज 1 का शेष...** रेल को एक वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में चलाया जाता है, तो सामाजिक प्रतिबद्धताओं को पूरा नहीं किया जा सकता और यदि हम सामाजिक प्रतिबद्धताओं को पूरा करने जाते हैं, तो हम इसे वाणिज्यिक (व्यावसायिक) उपक्रम के रूप में नहीं चला सकते हैं. उन्होंने कहा कि भारतीय रेल को सामाजिक प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के साथ ही इसे वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में चलाने की जरूरत है. उन्होंने कहा कि रेलवे को जापानी और चीनी रेलवे के वित्तीय मॉडल के बीच संतुलन बनाने की आवश्यकता है. हालांकि जानकारों का कहना है कि रेलमंत्री का यह कथन हवा में बंधी रस्सी पर चलने जैसा है, जिस पर संतुलन बनाए रखना शायद संभव नहीं हो पाएगा, इसलिए सरकार को आज नहीं तो कल, यह निर्णय लेना ही पड़ेगा कि वह रेलवे को सामाजिक प्रतिबद्धता के लिए चलाना चाहती है या व्यावसायिक तरीके से, क्योंकि दोनों का एकसाथ संतुलन कभी संभव नहीं हो पाएगा, यह देश को धोखा देने के समान है.

इस मौके पर रेलमंत्री ने यह भी कहा कि सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के जरिए रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास हमारी प्राथमिकता है. उन्होंने राज्यों के साथ संयुक्त उद्यम को भी आवश्यक बताया. उन्होंने कहा कि रेलवे अकेले अपने संसाधनों के दम पर राज्यों की रेल परियोजनाओं को पूरा नहीं कर सकती है. इसीलिए राज्यों की हर रेल परियोजना के लिए पीपीपी का रास्ता तलाशा जाना चाहिए. रेलमंत्री ने कहा कि राज्यों के लाभ के लिए हम पहले ही विश्व बैंक, आईडीएफसी, आईसीआईसीआई आदि बैंकों से बात कर चुके हैं, ताकि संयुक्त उद्यम परियोजनाओं का वित्तपोषण किया जा सके. उन्होंने कहा कि एक होलिंग कंपनी रेलवे की सभी सहायक इकाइयों (पीएसयू) की जिम्मेदारी लेगी. रेलवे में कामकाज सुधारने के लिए कई स्तरों पर काम किया जा रहा है.

सुबह करीब 10-15 बजे शुरू होकर शाम 7 बजे तक चली जीएम कांफ्रेंस में रेलमंत्री सुरेश प्रभु की लाइन पर ही रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा और रेल राज्यमंत्री राजेन गोहेन भी अपना संबोधन समाप्त करने के तुरंत बाद चले गए. तत्पश्चात मान्यताप्राप्त रेल संगठनों के पदाधिकारियों की बारी आई. सबसे पहले एआईआरएफ के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा ने रेल राज्यमंत्री

मनोज सिन्हा द्वारा परोक्ष रूप से रेल संगठनों पर किए गए आक्षेप (धमकी) का जवाब देते हुए कहा कि रेल प्रशासन और सरकार यह न समझे कि हम पीछे हट गए हैं. हम कल भी संगठित थे, आज भी हैं और कल भी रहेंगे. सरकार की कोई भी अनुचित मंशा को 45 लाख सरकारी कर्मचारी कभी पूरा नहीं होने देंगे. ज्ञातव्य है कि श्री सिन्हा ने अपने वक्तव्य में कहा था कि 'सामूहिक रूप से कुछ लोग सरकार द्वारा किए जा रहे रेलवे के विकास कार्यों और रेल की प्रगति में बाधा पैदा करने का प्रयास कर रहे हैं.' कॉम. मिश्रा ने कहा कि यदि रेल राज्यमंत्री का इशारा हम लेबर फेडरेशनों की तरफ था, तो हम इसका कड़ा विरोध करते हैं. उन्होंने सीआरबी से कहा कि वह उनकी इस बात से रेलमंत्रियों को अवगत करा दें.

कॉम. मिश्रा ने कहा कि सरकार की रेलवे के निजीकरण की मंशा को हम कभी पूरा नहीं होने देंगे. उन्होंने जीएम कांफ्रेंस में सवाल उठाते हुए कहा कि इतना सारा जो कर्ज लिया जा रहा है, उसे लगाया कहां जाएगा और उसकी भरपाई कहां से और कैसे की जाएगी? कितना और कहां से इसका प्रॉफिट प्राप्त होगा? उनका कहना था कि कल को जब रेलवे कर्ज में डूब जाएगी, तो उसका ठीकरा रेलकर्मियों और अधिकारियों के सिर पर फोड़ा जाएगा और यह हम होने नहीं देंगे. उन्होंने कहा कि रेलवे बोर्ड जो भी कर रहा है, उस पर पहले से मान्यताप्राप्त रेल संगठनों, जो कि रेल प्रबंधन में भी भागीदार हैं, के साथ विचार-विमर्श किया जाना चाहिए. उन्होंने यह भी सवाल उठाया कि रेलवे के सार्वजनिक उपक्रमों (पीएसयू) के लिए जो होलिंग कंपनी बनाई जा रही है, वह क्यों बनाई जा रही है, उसकी जरूरत क्या है? जबकि रेलवे के सभी पीएसयू सफलतापूर्वक चल रहे हैं और सफल कार्य-निष्पादन कर रहे हैं, प्रॉफिट में भी हैं. उनका कहना था कि यह होलिंग कंपनी बनाकर इन पीएसयू को भारतीय रेल से अलग करके इनकी स्वायत्तता छीनने का प्रयास उचित नहीं है.

उन्होंने इसी संदर्भ में 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए कहा कि रेल बजट को केंद्रीय आम बजट में समाहित किए जाने का निर्णय भी रेलहित में नहीं होगा. उनका सवाल है कि क्या भारत सरकार रेल बजट को आम बजट में समाहित करने का इतना बड़ा जोखिम उठा सकेगी? उनका कहना था कि एक तरफ

उन्हें जीडीपी के कुल 3.5% घाटे को कम करके 3.25% पर लाना है. दूसरी तरफ जब रेल बजट केंद्रीय आम बजट में मर्ज होगा, तो आईआरएफसी ने जो हजारों करोड़ का कर्ज लिया हुआ है, वह भी केंद्रीय घाटे में मर्ज हो जाएगा. तब केंद्रीय जीडीपी घाटा 3.5% बढ़कर 4.5% से 5% तक पहुंच जाएगा. ऐसे में वित्तमंत्री अपना जीडीपी घाटा 3.25% पर कैसे ला पाएंगे? उन्होंने यह भी कहा कि उन्हें ऐसा लगता है कि भारत सरकार इन तमाम बातों पर गहन विचार करके रेल बजट को केंद्रीय आम बजट में समाहित करने का जोखिम नहीं लेना चाहिए.

परंतु जब 'रेलवे समाचार' ने उनसे यह पूछा कि रेलमंत्री ने तो लिखकर दे दिया है कि रेल बजट को केंद्रीय आम बजट में समाहित कर दिया जाए, रेलमंत्री ने यह पीएमओ या भारत सरकार के कहने पर ही तो लिखकर दिया होगा? इस पर कॉम. मिश्रा का कहना था कि रेल मंत्रालय या रेलमंत्री ने लिखकर भेजा है कि रेल बजट को आम बजट में समाहित किए जाने का नकारात्मक और सकारात्मक प्रभाव क्या होगा. उनका कहना था कि आज की तारीख में भी जो रेल बजट है, वह भी तो भारत सरकार का ही बजट है, क्योंकि बजट के बाद जो भी विज्ञापन होता है, वह भी कंसोलिडेटेड फंड ऑफ इंडिया से ही होता है. तो यदि यह कहा जाए कि रेल बजट भारत सरकार का बजट नहीं है, कंसोलिडेटेड फंड से अप्रुवले के बाद विज्ञापन नहीं लिया जाता है, तो अलग बात है. हालांकि उनका यह भी कहना था कि यदि रेल बजट वास्तव में ही आम बजट में समाहित किया जाता है, तो इसके दो-चार फायदे भी होंगे. जैसे कि 30 हजार करोड़ की जो सब्सिडी है, वह दोनों बजट मर्ज के बाद भारत सरकार के खाते में चली जाएगी. इसी तरह से आज की तारीख में रेलवे के पास रेलकर्मियों का लगभग 42 हजार करोड़ का प्रोविडेंट फंड भी है, वह भी भारत सरकार के पास चला जाएगा, इससे रेलवे का बोझ ही कम होगा. इसके अलावा केंद्र सरकार समय-समय पर जो तमाम तरह के टैक्स रेलवे पर थोप देती है और उसके लिए एंटी रेलवे को लड़ाई लड़नी पड़ती है, वह भी नहीं लड़नी पड़ेगी. तब यह सब भारत सरकार के खाते में रहेगा. इसके साथ ही सालाना हजारों करोड़ की लाभांश अदायगी से भी रेलवे को फुर्सत मिल जाएगी. उनका कहना था कि इस सबके बावजूद बजट मर्ज के बाद छोटे-छोटे फंड के लिए फाइनेंसियल कमिशनर/रेलवेज (एफसी) को वित्त मंत्रालय के सेक्शन ऑफिसर, डायरेक्टर या अंडर सेक्रेटरी के दरवाजे पर उसके चपरासी के पास घंटों बैठना पड़ेगा और हाथ जोड़कर उनके सामने खड़े रहना पड़ेगा. यह निश्चित है.

इसके बाद एनएफआईआर के महामंत्री डॉ. एम. राघवैया ने अपने संबोधन में रेलवे बोर्ड में किसी प्रकार के कोई नीति-नियम का अनुपालन नहीं किए जाने के मुद्दे पर विशेष जोर देते कहा कि बिना किसी विचार-विमर्श के ही कोई भी पूर्व निर्धारित नियम बदल दिया जाता है. उन्होंने खासतौर पर इस विषय में यहां मेंबर स्टाफ को लक्ष्य करते हुए कहा कि वह रूल को भी ओवर रूल कर देते हैं. यह अधिकार उन्हें किसने दिया? सभी फेडरेशन इस बात से आहत थे कि जब उनके संबोधन की बारी आती है, तब रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री ऐसे मौके पर उपस्थित नहीं होते हैं. एआईआरपीएफ के

महामंत्री यू. एस. झा ने कहा कि हमारा मानना है कि जब फेडरेशनों के पदाधिकारियों का संबोधन हो, तब रेलमंत्रियों को कांफ्रेंस में उपस्थित रहना चाहिए. डॉ. राघवैया सहित कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने भी उनकी उपरोक्त बात का समर्थन किया. उन्होंने कांफ्रेंस की अध्यक्षता कर रहे सीआरबी से अनुरोध किया कि वे उनकी इस भावना से तीनों रेलमंत्रियों को अवगत करा दें. यह भी पता चला है कि तीनों मंत्रियों के जाते ही डीजी/आरपीएफ भी उठकर कांफ्रेंस से बाहर चले गए. जबकि उनके बांस सीआरबी और मेंबर स्टाफ सहित सभी मेंबर वहां उपस्थित थे. ऐसे में उनका कांफ्रेंस से उठकर चले जाना न सिर्फ उक्त सभी वरिष्ठ अधिकारियों का अनादर करना था, बल्कि यह शिष्टाचार के भी विरुद्ध है. इस पर 'रेलवे समाचार' द्वारा प्रतिक्रिया पूछे जाने पर श्री झा का कहना था कि असल में ये लोग उनके नहीं, बल्कि वह (डीजी) ही इन सबका बांस है!

ऐसे मौकों पर श्री झा का वक्तव्य मुद्देवार और सटीक होता है. रेलवे में यह सभी बखूबी जानते हैं. यहां भी भाषाविज्ञ श्री झा ने जीएम कांफ्रेंस के एजेंडा पत्र में फेडरेशनों को संबोधन किए जाने के विषय पर पूरे बोर्ड की खूब खिंचाई की. उनका कहना था कि जैसे सभी महाप्रबंधकों को पत्र भेजने के लिए 'जीएम' लिखा जाता है, उसी तरह सभी फेडरेशनों के महामंत्रियों के लिए सिर्फ 'जनरल सेक्रेटरी' नहीं, बल्कि 'जनरल सेक्रेटरीज' लिखा जाना चाहिए और उनके बीच स्लेश (/) नहीं, बल्कि कामा (,) और अंतिम नाम से पहले 'एंड' लिखा जाना चाहिए, वरना ऐसा लगता है कि एक फेडरेशन का महामंत्री यदि उपलब्ध नहीं है, तो उनमें से कोई एक महामंत्री कांफ्रेंस में भाग लेने आ सकता है. उन्होंने कहा कि यह सिर्फ व्याकरण की ही गलती नहीं, बल्कि बहुत बड़ी तथ्यात्मक और बौद्धिक भूल भी है. उनकी इस बात पर पूरे रेलवे बोर्ड ने तुरंत अपनी गलती मानी और आगे से इस बात का ध्यान रखते हुए रेलवे बोर्ड के पत्राचार में भाषा संबंधी बौद्धिक गलतियां नहीं होने देने का आश्वासन भी दिया.

इसके बाद कांफ्रेंस के 'विषय' पर भी श्री झा ने रेलवे बोर्ड को आड़े हाथों लिया. उनका कहना था कि कांफ्रेंस का विषय सिर्फ 'सेप्टी एवं पंचकुअल्टी' ही क्यों रखा या लिखा गया? जबकि कई दशकों से रेलवे का मूल घोषित उद्देश्य 'सेप्टी, सिक्वोरिटी एवं पंचकुअल्टी' सुनिश्चित करना रहा है. ऐसे में जीएम कांफ्रेंस का एजेंडा सिर्फ 'सेप्टी और पंचकुअल्टी' कैसे हो सकता है? उनका कहना था कि क्या रेलवे ने अब अपना उद्देश्य बदल लिया है? यदि बदल भी लिया गया है, तो उसका कोई कारण यहां बताया जाना चाहिए था. उन्होंने यह भी रेखांकित किया कि यह उद्देश्य बदलना रेलवे के बूते की बात नहीं है. उन्होंने सभी उपस्थित बोर्ड मेंबर से पूछा कि क्या उन्होंने कभी यह जानने की कोई कोशिश की है कि यह तीन उद्देश्य क्यों रखे गए थे? कहीं रेलवे बोर्ड ने यह तो नहीं समझ लिया है कि 'सिक्वोरिटी' भी 'सेप्टी' में समाहित हो गई है? उन्होंने कहा कि किसी प्रकार की अनहोनी, जैसे सिग्नल फेल न हो, रेल पटरी सही हो, डिरेलमेंट न हों, चारदीवारी बनाकर आदमी और जानवर को रेल पटरी पर आने से रोकना इत्यादि 'सेप्टी मेजर्स' रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए अपनाए जाते हैं, जबकि रेलवे पर किसी प्रकार के अपराध, आपराधिक

पडचंत्र, तोड़-फोड़ अथवा आक्रमण को रोकने के लिए 'सिक्वोरिटी मेजर्स' अपनाए जाते हैं.

उनका कहना था कि सभी प्रकार के 'सेप्टी मेजर्स' 'सिक्वोरिटी' पर ही निर्भर होते हैं. बिना सिक्वोरिटी के कोई भी सेप्टी मेजर बेकार है, क्योंकि सिक्वोरिटी के बिना कोई सेप्टी मेजर काम नहीं करेगा. उन्होंने कहा कि यह इस देश का दुर्भाग्य ही कहा जाएगा कि जिस सिक्वोरिटी (सुरक्षा) के कारण देश के लोग सुरक्षित यात्रा करते हैं, घूमते-फिरते हैं, अपने घरों में शांति से रहते-सोते हैं, उसी सिक्वोरिटी को दोगम दर्जे पर रखा जाता है, उसे नजरअंदाज किया जाता है. उन्होंने यह भी कहा कि यदि चारदीवारी बनाकर और फेंसिंग लगाकर अंतरराष्ट्रीय सीमा की सुरक्षा सुनिश्चित हो सकती, तो तमाम देशों को अपनी फ्रौज रखने की जरूरत नहीं पड़ती. उन्होंने कहा कि रेलवे वर्कशॉप हों या मेटेनेंस डिपो, वह तो चारों तरफ चारदीवारी से घिरे हैं, वहां आने-जाने का एक ही मार्ग (गेट या दरवाजा) होता है, फिर वहां सिक्वोरिटी के लिए सैकड़ों सिपाही क्यों रखे गए हैं?

उन्होंने कहा कि रेलवे ने सिक्वोरिटी को अपना 'मोट्टो' क्यों बनाया, क्या इस बारे में बोर्ड मेंबर को कोई जानकारी है? इसके बाद उन्होंने कहा कि 1865 के कैरियर्स ऐक्ट, 1872 के कांटेक्ट ऐक्ट और 1890 के रेलवे ऐक्ट में रेलवे को इसलिए उत्तरदायी बनाया गया था कि यदि उसके द्वारा माल, असबाब और यात्रियों को सुरक्षित उनके गंतव्य तक पहुंचाने में किसी दुर्घटना या प्रबंधकीय अथवा प्रशासनिक लापरवाही के कारण कोई कोताही होती है, तो उस क्षति की भरपाई रेलवे को करनी पड़ती है, इस उत्तरदायित्व के कारण और उनको सुरक्षित उनके गंतव्य तक पहुंचाना रेलवे की जिम्मेदारी और जवाबदेही है. उन्होंने कहा कि क्षति को रोकने और क्षति के कारण उसके दावों की भरपाई को न्यूनतम करने या बचाने के लिए दशकों पहले रेलवे ने अपने मूल उद्देश्य में 'सिक्वोरिटी' को शामिल किया था.

इसके आगे भी श्री झा ने सिक्वोरिटी के मुद्दे पर अपनी बात को बहुत विस्तार से रखा. उन्होंने कहा कि रेलमंत्री ने रेलवे में एकीकृत सुरक्षा व्यवस्था कायम करने के लिए सहयोग हेतु सभी राज्यों के मुख्यमंत्रियों को पत्र लिखा था, मगर आईपीएस की एक लॉबी विशेष द्वारा मुख्यमंत्रियों को दिग्भ्रमित करके उनसे लिखवाया और कहलाया जाता है कि कानून-व्यवस्था राज्य का विषय है. उन्होंने कहा कि इस बारे में उन्होंने कई-कई बार तमाम मंचों से सरकार सहित लगभग सभी राजनीतिक दलों के प्रमुख नेताओं और रेलवे बोर्ड को भी संपूर्ण एवं वास्तविक संवैधानिक स्थिति से विस्तृत रूप से अवगत करवाया है, तथापि यह समझ से परे है कि यह बात उन सबकी समझ में क्यों नहीं आ रही है? आखिर क्या कारण है कि रेलवे बोर्ड के मेंबर डीजी/आरपीएफ अथवा आईपीएस से डरते हैं? क्यों वह सही वस्तुस्थिति सरकार को नहीं समझा पा रहे हैं? जबकि सिक्वोरिटी को सुनिश्चित करना इसलिए भी अनिवार्य है, क्योंकि सिर्फ इसी के कारण रेलवे की सेप्टी और पंचकुअल्टी सुनिश्चित हो सकती है. इसके बिना रेलवे अपने यह दोनों उद्देश्य संपूर्ण रूप से कभी हासिल नहीं कर सकती है. उनके बाद एक-एक करके बारी-बारी से सभी जोनों और उत्पादन इकाइयों के महाप्रबंधकों ने भी अपने जोन की स्थिति से बोर्ड को अवगत कराया.



श्री मूलचंद्र मिश्र, सीनियर इन्स्पेक्टर की पोस्ट पर रेलवे के एसएंडटी विभाग में 24 जुलाई 1981 को वड़ोदरा में पदस्त हुए थे. 16 जुलाई 1984 को उनका ट्रांसफर वड़ोदरा रेलवे वर्कशॉप में कर दिया गया था. चार्जमैन-2 इलेक्ट्रॉनिक सीएनसी के पद पर कार्य करते हुए वर्ष 1991 में उनकी पदोन्नति चार्जमैन-1 तथा 1996 में एसएसई मिडनाईट के पद पर की गई. 34 साल 7 महीने की रेल सेवा के बाद 31 जुलाई 2016 को सेवानिवृत्त हुए श्री मूलचंद्र मिश्र ने अपनी पूरी कार्य-अवधि के दौरान कभी अनावश्यक अवकाश नहीं लिया. वर्ष 1996 में पिताजी के अकारिष्मक देहांत के बाद घर के सबसे बड़े होने के कारण उन्होंने पूरे परिवार को एक अभिभावक की भांति ही संभाला है. वड़ोदरा में 31 जुलाई को उनकी सेवानिवृत्ति के अवसर पर इलाहाबाद से आए उनके छोटे भाई रमेशचंद्र मिश्र और सोलापुर मंडल, मध्य रेलवे आरपीएफ में पदस्थ हेड कांस्टेबल राजेश मिश्र, संयुक्त सचिव, एआईआरपीएफ भी उपस्थित थे.

## महिला क्लर्क का कैडर चेंज करने हेतु बायपास किए गए...

**पेज 1 का शेष...** संदर्भ में कुछ महीने पहले 'रेलवे समाचार' ने जब महाप्रबंधक/ द.पू.म.रे. से बात की थी और उन्हें महिला कर्मियों को उनके द्वारा सीधे कॉल किए जाने जैसी उनकी गरिमाविहीन गतिविधियों के बारे में बताकर उनका पक्ष जानना चाहा था, तब उनका यही कहना था कि लोगों का काम है उल्टी-सीधी बातें करना, किसी का मुंह नहीं बंद किया जा सकता है।

इसके साथ ही उन्होंने यह भी कहा था कि जो अधिकारी सही काम करता है, उसके बारे में लोग गलत अफवाहें फैलाते ही हैं। उनके इस स्पष्टीकरण के बाद बात आई-गई हो गई थी। परंतु जानकारों का कहना है कि इस दरम्यान उनकी ऐसी किसी गतिविधि पर कोई लगाम नहीं लगी है और उनकी ऐसी सभी गरिमाविहीन गतिविधियां बंदस्तूर जारी रही हैं। उनका कहना है कि अपनी अनुचित गतिविधियों से महाप्रबंधक/द.पू.म.रे. जीएम पद की गरिमा को धूमिल कर रहे हैं। इसका ताजा नमूना यह है कि उन्होंने अपनी एक खास चहेती महिला कर्मियों का आनन-फानन में प्रमोशन करके और सभी नियमों एवं प्रक्रियाओं को बायपास करके उसे अपने पास पीसीआई कार्यालय में सीनियर क्लर्क बनाकर पदस्थ कर लिया है। उनका कहना है कि इसके अलावा भी बिलासपुर मंडल कार्यालय की कुछ अन्य महिला कर्मियों को भी विगत में बिना किसी खास वजह के उन्होंने मुख्यालय में पदस्थ किया था। श्रमिक संगठनों के कई पदाधिकारियों सहित सर्वसामान्य रेलकर्मियों और रेलवे से ताल्लुक रखने वाले कई अन्य स्थानीय लोगों का भी यही कहना है कि महाप्रबंधक/द.पू.म.रे. अत्यंत शौकीन मिजाज के व्यक्ति हैं। उनका कहना है कि यदि ऐसा नहीं होता, तो मात्र दो-दो साल की नौकरी वाली एक जूनियर महिला वाणिज्य क्लर्क को बिना आवश्यक टाइपिंग टेस्ट लिए आनन-फानन में सीनियर क्लर्क बनाकर मुख्यालय पीसीआई कार्यालय में पदस्थ नहीं किया गया होता। इसके लिए न सिर्फ सभी निर्धारित नियमों और प्रक्रियाओं को बायपास किया गया है, बल्कि सीपीओ सहित मंडल कार्यालय के सभी संबंधित अधिकारियों/कर्मचारियों पर दबाव बनाकर सारी प्रक्रिया को एक-दो दिन में ही पूरा करवाया गया है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार अकलतरा स्टेशन पर जूनियर कर्मशायल क्लर्क के पद पर कार्यरत एक महिला को सीनियर कर्मशायल क्लर्क के पद पर विभागीय पदोन्नति दी गई। यह प्रक्रिया आनन-फानन में पूरी की गई। इस पदोन्नति का कार्यालय आदेश 1 जुलाई को जारी किया गया। उसी दिन उसका सीनियर कर्मशायल क्लर्क से कैडर चेंज करते हुए बिलासपुर मंडल से ट्रांसफर करके सीनियर क्लर्क के रूप में पीसीआई कार्यालय, इंजीनियरिंग विभाग, मुख्यालय में पदस्थ किए जाने का

ऑर्डर भी जारी कर दिया गया। इसी के साथ उसी दिन देर शाम को करीब 9.30 बजे मंडल से मुख्यालय के लिए उसे रिलीव भी कर दिया गया, जहां उसने अगले दिन 2 जुलाई को सुबह ज्वाइन कर लिया। उल्लेखनीय है कि दो बच्चों की मां इस महिला को इसके पति की असमय मृत्यु हो जाने पर करीब द्वाइ-तीन साल पहले अनुकम्पा आधार पर रेलवे में जूनियर कर्मशायल क्लर्क के पद पर नौकरी दी गई थी। यूनियन पदाधिकारियों का कहना है कि अनुकम्पा भर्ती के कई मामलों को अकारण लौटा देने वाले महाप्रबंधक पता नहीं उक्त महिला पर क्यों इतना ज्यादा मेहरबान हैं?

कई यूनियन पदाधिकारियों सहित कुछ अधिकारियों का भी यह कहना है कि उक्त पदोन्नति में सभी निर्धारित नियमों और प्रक्रियाओं को बायपास किया गया है। उन्होंने बताया कि सीनियर क्लर्क के सीधे स्नातक प्रमोशन कोटे की परीक्षा आरआरबी के माध्यम से होती है। इसके लिए 40 शब्द प्रति मिनट की टाइपिंग गति का होना अनिवार्य शर्त है, जो कि उक्त महिला को एक भी शब्द नहीं आती है। इसके अलावा उसे सीनियर क्लर्क में पदस्थापना देने से पहले उसके द्वारा टाइपिंग की यह तीन स्तरीय टाइपिंग परीक्षा का पास किया जाना आवश्यक है। जबकि इसमें से अब तक उसकी एक भी परीक्षा नहीं ली गई है और महाप्रबंधक की नजदीकी ही उसकी समस्त क्वालिफिकेशन मान ली गई है?

इसके अलावा कैडर चेंज की भी एक लंबी प्रक्रिया है। यूनियन पदाधिकारियों का कहना है कि ऐसे सैकड़ों कर्मचारी हैं, जो अपना कैडर बदलने के इच्छुक हैं और इसके लिए उन्होंने काफी लंबे अर्से से विभागीय आवेदन किया हुआ है, परंतु यह कहकर कि स्टाफ की कमी है, उनके इन आवेदनों पर विचार नहीं किया जा रहा है। जबकि उक्त महिला का प्रमोशन, कैडर चेंज, ट्रांसफर, पोस्टिंग सहित रिलीविंग इत्यादि की समस्त प्रक्रिया आनन-फानन में पूरी कर दी गई। उनका कहना है कि क्या यह सब सिर्फ इसलिए किया गया, क्योंकि महाप्रबंधक उस पर खास तौर पर मेहरबान हैं? उनका कहना था कि क्या महाप्रबंधक के साथ नजदीकी परिचय या संबंध होने का मतलब यह है कि उसके लिए समस्त निर्धारित नियमों और विभागीय प्रक्रियाओं को बायपास कर दिया जाना चाहिए?

उन्होंने बताया कि वास्तव में उक्त समस्त विभागीय द्रुतगति कार्यवाही महाप्रबंधक के निर्देश पर ही की गई है। उन्होंने बताया कि इसके लिए महाप्रबंधक ने सर्वप्रथम सीपीओ को कैडर चेंज की समस्त प्रक्रिया को तुरंत पूरा करके फाइल शाम तक उनके समक्ष लेकर आने का आदेश दिया था। उन्होंने बताया कि डरपोक और पहले से ही भ्रष्टाचार का आरोप झेल रहे सीपीओ ने गुलामों की तरह आदेश का पालन किया, जबकि उन्हें इससे संबंधित

समस्त प्रक्रिया के बारे में महाप्रबंधक को बताकर यह कहना चाहिए था कि ये कार्य तुरंत संभव नहीं हो सकता है, इसके लिए समस्त प्रक्रिया का पालन करना होगा, वरना विजिलेंस और डीएआर का मामला बन सकता है। उन्होंने कहा कि यदि सीपीओ ने यह सभी जानकारी फाइल पर लिखित नोटिंग के रूप में दर्ज की होती, तो प्रक्रिया को बायपास करने की महाप्रबंधक की मजाल नहीं हो सकती थी। उन्होंने यह भी बताया कि महाप्रबंधक ने यही काम कुछ बंगला प्यूस की पुनर्नियुक्ति में भी एएसजी कमेटी को बायपास करके किया है। उनका कहना है कि लगभग यही प्रक्रिया प्रोटोकॉल में कर्मचारी के चयन के लिए भी अपनाई जा रही है।

इन यूनियन पदाधिकारियों और अधिकारियों का कहना है कि इससे पहले महाप्रबंधक को ऐसी ही गलत हरकतों में लिप्त देखकर पूर्व पीसीआई वेदपाल जैसे विभाग प्रमुख किसी तरह यहां से मुक्त होकर दक्षिण पूर्व रेलवे में चले गए, जबकि पूर्व सीईई विजय मेश्राम को उनकी कदाचारपूर्ण गतिविधियों के कारण द.पू.म.रे. से लगभग निकाला गया, जो कि अब मतहतों द्वारा आलीशान सैलून में पहुंचाए गए उम्दा सोमरस की चुश्कियों के साथ लजीज मुर्ग-मुसल्लम का मुफ्त स्वाद लेने के बजाय 'इरीन' में साधारण अब्सेसडर कार के लिए भी तरस रहे हैं। हालांकि यहां उनका यह भी कहना है कि श्री मेश्राम द्वारा अपने घर नागपुर जाने के लिए कितनी बार सैलून का इस्तेमाल किया गया, वह जांच का विषय हो सकता है। उन्होंने कहा कि महाप्रबंधक की इन्हीं अनुचित गतिविधियों को देखकर ही एक वर्तमान और एक पूर्व डीआरएम भी निरंकुश होकर ऐसी ही गतिविधियों में लिप्त रहे, जिसकी समस्त जानकारी होने के बावजूद वह उनके खिलाफ कोई कदम नहीं उठा पाए, इससे गत वर्ष तक जोन का समस्त कार्य-निष्पादन लक्ष्य से काफी पीछे रहा। उन्होंने उपरोक्त तमाम संदिग्ध गतिविधियों के मद्देनजर महाप्रबंधक को अन्यत्र ट्रांसफर किए जाने की मांग भी है।

उन्होंने यह भी बताया कि हालांकि परिचालन विभाग में कुछ अनुभवी और सक्षम अधिकारियों की तैनाती के बाद इसका लोडिंग लक्ष्य करीब 90-95% तक प्राप्त हो रहा है। जबकि सीटीपीएम के पद से सर्व-सुविधा सुलभ कराने वाले अधिकारी को अब तक भी नहीं हटाया गया है। इसके अलावा महाप्रबंधक के सचिव पद पर करीब 6-7 सालों से बैठे अधिकारी को अब तक क्यों नहीं हटाया गया है, इसका कारण कोई नहीं जानता है, तथापि उनका कहना था कि पहले यहां महाप्रबंधक रह चुके पूर्व सीआरबी द्वारा जीएम ऑफिस के बाहर बैठाए गए इस अधिकारी से बेहतर 'रखवाला' शायद और कोई नहीं मिल रहा होगा? जबकि हर फाइल को 'कुछ मिलने' के दृष्टिकोण से देखे जाने के कारण वाणिज्य विभाग की परफार्मेंस और छवि जीएम ऑफिस की ही तरह धूमिल

हो रही है। उपरोक्त सभी संदर्भों पर 'रेलवे समाचार' द्वारा संपर्क किए जाने पर द.पू.म.रे. के डीजीएम/जी एवं सीपीआरओ मिलिंद जैन ने बहुत स्पष्ट तौर पर कहा कि उन्हें इन सबके विषय में कोई जानकारी नहीं है, जबकि जूनियर अधिकारियों से सीनियर अधिकारियों की बुराई करने वाले महाप्रबंधक सत्येंद्र कुमार ने कॉल रिसीव करना जरूरी नहीं समझा।

## सीनियर क्लर्क ममता राजपूत का स्पष्टीकरण

उपरोक्त तमाम प्रकरण की प्रमुख किरदार ममता राजपूत, जिनके नाम का खबर में कोई उल्लेख नहीं किया गया था, ने एक दिन पहले प्रकाशित उपरोक्त खबर के बाद 'रेलवे समाचार' को फोन करके कहा कि लगभग तीन साल की उनकी सर्विस के दौरान उनसे संबंध बनाने के लिए मंडल मुख्यालय के कुछ अधिकारी और सीसीआई, सीडब्ल्यूआई जैसे कुछ अन्य कर्मचारी भी लगातार उन पर दबाव बनाते रहे हैं। उन्हें परेशान करने के लिए जानबूझकर बिलासपुर से 28-30 किमी. दूर रात 11 बजे तक की ड्यूटी दी जाती थी। ड्यूटी से छूटने के बाद रात को बिलासपुर स्टेशन से घर तक उनका पीछा किया जाता था। उन्होंने 'रेलवे समाचार' को इन सभी लबाड़ी अधिकारियों और कर्मचारियों के बाकायदा नाम भी बताए हैं। उन्होंने यह भी बताया कि जब वह इस सबसे बहुत परेशान हो गई, तो इसकी लिखित शिकायत भी की थी, मगर जांच कमेटी में भी पक्षपात किया गया और उन्हें न्याय नहीं मिला। उनका यह भी कहना है कि उनसे बाद के लोगों का ट्रांसफर बिलासपुर कर दिया गया, मगर जब वह अपने दो छोटे बच्चों का हवाला देकर बिलासपुर में अपना ट्रांसफर कराने के लिए गईं, तो उन्हें संबंधित अधिकारी ने बिना उनकी पूरी बात सुने ही डांटकर अपने चैम्बर से बाहर कर दिया था। उनका कहना है कि इस सबसे परेशान होकर वह अपने भाई और परिवार के साथ जीएम साहब को मिलने गई थीं और उन्हें अपनी परेशानी बताई, तब जीएम साहब ने उनकी मदद करते हुए उनके आवेदन पर उनका कैडर चेंज करके उन्हें मुख्यालय में पदस्थ करवाया, जिससे कि उन्हें लोगों की कुत्सित मानसिकता और गंदी निगाहों से निजात मिल सके। उन्होंने यह भी कहा कि जीएम साहब के साथ उनका कोई संबंध नहीं है, यह सारी गंदी अफवाहें वही लोग फैला रहे हैं, जो अपने घटिया मकसद में कामयाब नहीं हो पाए थे। ममता राजपूत का यह भी कहना है कि जहां तक टाइपिंग की बात है, तो वह उसे जल्दी ही सीख लेंगी। उन्होंने कहा कि उनके कैडर चेंज के मामले में यदि किसी प्रक्रिया को बायपास किया गया है, तो इतना अधिकार जीएम को होता ही है। हालांकि इस पर उनका यह भी कहना था कि इस बारे में उन्हें ज्यादा जानकारी नहीं है।

## रेलवे बोर्ड में 2 आईएस...

**पेज 1 का शेष...** दिए गए निर्देशानुसार सहायक सचिव (असिस्टेंट सेक्रेटरी) के पद पर की गई है। अमित कुमार पांडेय, आईएस, को एलएंडए डायरेक्टरेट में एडवाइजर (एलएंडए) के मातहत और निशांत कुमार, आईएस, को टीजी-वी ब्रांच में एडीशनल मंबर, कर्मशायल के मातहत नियुक्त किया गया है। 'रेलवे समाचार' द्वारा इस संबंध में प्रतिक्रिया पूछे जाने पर उनका नाम न उजागर करने की शर्त पर कई वरिष्ठ रेल अधिकारियों का कहना था कि रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने बड़ी चालाकी से 'दो बच्चों' के जरिए आईएस को रेलवे में प्रवेश करा दिया है। अब वह दिन भी दूर नहीं रह गया है जब भारतीय रेल की स्थिति भी दूरसंचार विभाग और एमटीएनएल एवं बीएसएनएल जैसी होने में देर नहीं लगेगी। हालांकि 'रेलवे समाचार' का मानना है कि आईएस के रेलवे में आने को कर्ता बुरा नहीं माना जाना चाहिए, यदि सुरेश प्रभु आईएस को रेलवे में लाना ही चाहते हैं, और यदि उनकी मंशा वास्तव में नेक है, तो सर्वप्रथम उन्हें सीआरबी, एडवाइजर विजिलेंस और सभी जोनाल रेलों के एसडीजीएम के पदों पर लाया जाना चाहिए।

## मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, झांसी में स्थापित की गई बायोमेट्रिक अटेंडेंस प्रणाली

**झांसी :** मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, झांसी में 29 जुलाई को बायोमेट्रिक अटेंडेंस प्रणाली का उदघाटन मंडल रेल प्रबंधक एस. के. अग्रवाल ने किया। इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के मुख्य परिचालन प्रबंधक



अनुराग कुमार मुख्य आतिथि के रूप में उपस्थित थे। इस प्रणाली के संस्थापन से झांसी मंडल कार्यालय में कार्यरत सभी अधिकारी तथा कर्मचारियों को निर्धारित समयानुसार कार्यालय में उपस्थिति दर्ज करानी होगी। उपस्थिति दर्ज कराने हेतु सभी अधिकारी तथा कर्मचारियों को बायोमेट्रिक अटेंडेंस सिस्टम में अपने फिंगर प्रिंट्स के माध्यम से प्रवृष्टि दर्ज

करानी होगी। इस अवसर पर वरिष्ठ मंडल अभियन्ता (समन्वय) संजय कुमार भगत, वरिष्ठ मंडल अभियन्ता (सेंट्रल) अजय सिंह, मंडल परिचालन प्रबंधक कृष्ण शुक्ला, वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक विष्णु तिवारी, ईडीपी मैनेजर कमलेश शुक्ला, मंडल वाणिज्य प्रबंधक गिरीश कंचन आदि अधिकारी एवं कर्मचारी उपस्थित थे।

## प्रदीप कुमार ओझा पदोन्नत होकर बने मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक

**इलाहाबाद :** वर्ष 1994 बैच के वरिष्ठ आईआरटीएस अधिकारी प्रदीप कुमार ओझा ने उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 26 जुलाई को मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक (सीपीटीएम) का पदभार ग्रहण कर लिया है। यह पद राहुल अग्रवाल के रेलवे बोर्ड स्थानांतरण के फलस्वरूप रिक्त त हुआ था। श्री ओझा ने भारतीय रेल ट्रेफिक सेवा के अधिकारी के रूप में वर्ष 1994 से अपनी रेल सेवा प्रारंभ की थी। उन्होंने भारतीय रेल के विभिन्न पदों पर अपनी सेवा प्रदान की है। श्री ओझा इस पद पर आने से पहले वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, भोपाल मंडल, पश्चिम मध्य रेलवे में कार्यरत थे।



श्री ओझा ने अपनी रेल सेवा की शुरुआत सहायक वाणिज्य प्रबंधक के तौर पर मुगलसराय मंडल से की थी। उन्हें वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, इलाहाबाद मंडल, उत्तर मध्य रेलवे, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, झांसी मंडल, उत्तर मध्य रेलवे, उप मुख्य परिचालन प्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, हावड़ा मंडल, पूर्व रेलवे, कोलकाता तथा वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी, हावड़ा मंडल, पूर्व रेलवे, कोलकाता के रूप में कार्य करने का पर्याप्त अनुभव प्राप्त है।

उ.रे. सेंट्रल  
हॉस्पिटल के  
मामले में

# पूर्व सीईई/उ.रे. को किसने बचाया?

सुरेश त्रिपाठी

यदि सोशल मीडिया में घूम रहे आठ जीएस की पोस्टिंग के लिए डीओपीटी/पीएमओ को भेजे गए रेलवे बोर्ड के प्रस्ताव पर भरोसा किया जाए, तो पूर्व सीईई/उ.रे. घनश्याम सिंह एक-दो दिन में ही पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक बनने जा रहे हैं, जिसके लिए वह काफी दिनों से प्रयासरत रहे हैं। उल्लेखनीय है कि पूर्व रेलवे में ही उनके प्राण बसते हैं। अब यह तो पता नहीं चला है कि ऐसा क्यों है, मगर यह जरूर बताया गया है कि पूर्व रेलवे उन्हें बहुत प्रिय है। यही वजह थी कि विगत में तत्कालीन सीईई/पू.रे. के रिटायर होने के बाद ही उन्होंने करीब आठ महीने बाद डीआरएम, भोपाल मंडल का चार्ज छोड़ा था और सीधे जाकर सीईई/पू.रे. का पदभार ग्रहण किया था। इसके बाद चूंकि उन्हें पुनः पूर्व रेलवे का जीएम और भावी मेंबर इलेक्ट्रिकल बनने के लिए जुगाड फिट करनी थी, इसलिए मेहताब सिंह के रिटायर होते ही फिर कोई जुगाड लगाकर वह उ. रे. निर्माण संगठन में सीईई/सी बनकर दिल्ली आ गए थे।

उपलब्ध कागजात के अनुसार तत्कालीन सीईई/सी/उ.रे. मेहताब सिंह के कार्यकाल में उत्तर रेलवे सेंट्रल हॉस्पिटल की एयर कंडीशनिंग और बिल्टिंग मैनेजमेंट सिस्टम के दो टेंडर (नं. 17-इलेक्ट./डिप्टी सीईई/सी/टी/34 एवं 17-इलेक्ट./डिप्टी सीईई/सी/टी/47) किए गए थे। इन दोनों टेंडर्स की कार्य समाप्ति अवधि पांच महीने की थी, मगर इनकी यह तारीख साढ़े तीन साल तक लगातार बढ़ाई जाती रही। फिर भी संबंधित कांटेक्टर द्वारा काम पूरा नहीं किया गया था। इन दोनों कार्यों में बहुत अधिक अनियमितताएं पाई गईं और इसके विरुद्ध कई लोगों ने लिखित शिकायत की थी।

20 जुलाई 2013 को एयर कम्फर्ट अनुष्का जेवी द्वारा पहली शिकायत (टेंडर नं. 17-इलेक्ट./डिप्टी सीईई/सी/टी/34, 9 मार्च 2010) इसके एग्रीमेंट को लेकर की गई थी। जबकि मयंक गुप्ता ने इसी मामले में डिप्टी सीईई/सी/सीएसबी राजेश सिंह, अनुष्का एयर कंडीशनिंग प्रा. लि. के डायरेक्टर राजकुमार, संजीव उम्ट एवं उनकी पत्नी रूपा उम्ट के खिलाफ सीबीआई/एसीबी, नई दिल्ली को की थी, जिसे सीबीआई ने 8 अक्टूबर 2013 को उ. रे. विजिलेंस को फॉरवर्ड किया था। इसके अलावा 9 मई 2014 को रेलवे बोर्ड द्वारा फॉरवर्ड की गई एडवोकेट अशोक पासवान की शिकायत और 5 जून 2014 की भारत भ्रष्टाचार मिटाव पार्टी के राष्ट्रीय चेयरमैन सुनील कुमार की शिकायत के साथ ही कई अन्य शिकायतें भी प्राप्त हुई थीं।

उपरोक्त सभी शिकायतों में मुख्यतः उक्त दोनों टेंडर्स में टेक्निकल स्पेसिफिकेशंस में बदलाव करके एक फर्म विशेष का फेवर किए जाने, उच्च दरों पर टेंडर दिए जाने, वित्तीय रूप से अयोग्य फर्म को टेंडर अवार्ड किए जाने, आपसी मिलीभगत से फंड की अफरा-तफरी करने और किए गए कार्य का भुगतान नहीं करने आदि आरोप लगाए गए थे। मामले की गंभीरता को देखते हुए ही रेलवे बोर्ड ने एडवोकेट अशोक पासवान की शिकायत की असलियत पता किए बिना ही इसकी गहराई से जांच करने का आदेश उ. रे. विजिलेंस को दिया था।

तत्पश्चात विजिलेंस जांच में इस बात को सही पाया गया कि कुछ अत्यंत प्रतिष्ठित फर्मों के शामिल होने के बावजूद टेंडर की टेक्निकल स्पेसिफिकेशन एवं अप्रूव्ड सोर्सिस में एक फर्म विशेष को ही उक्त टेंडर देने के लिए जानबूझकर बदलाव किए गए थे। इसके अलावा जांच में यह भी सही पाया गया कि कार्य समाप्ति की अंतिम तारीख तय किए बिना ही कार्य अवधि को साढ़े तीन साल तक बढ़ाया गया, जबकि इसकी शुरुआती कार्य समाप्ति अवधि मात्र पांच महीने ही थी। अंततः कार्य अधूरा होने

पर भी जब इस टेंडर को टर्मिनट किया गया, तो आर्बिट्रेशन का मामला बन गया। टीसी मेंबर्स को दिग्भ्रमित किया गया और उनकी नोटिंग्स एवं अन्य कागजात में हेराफेरी की गई। बिना किसी जांच के फाइनेंसियल क्रेडेंशियल्स के संदिग्ध कागजात स्वीकार किए गए। उच्च दरों पर टेंडर अवार्ड किए जाने की बात भी सही थी, जिसके तहत उच्च

- **तमाम अनियमितताओं के बावजूद एयर कंडीशनिंग/बीएमएस टेंडर को एक्सटेंशन दिया गया**
- **घनश्याम सिंह द्वारा दिए गए एक्सटेंशन को जांच एवं कार्रवाई का मुद्दा क्यों नहीं बनाया गया?**

दरों पर सिंगल बजटरी कोटेशन जारी किए गए थे।

जांच में यह भी साबित हुआ कि बिना किसी उचित अप्रूव्ड के ही 4.5 करोड़ रूपए से ज्यादा की लागत की मशीनरी स्थापित कर दी गई, जो कि आज भी विवाद एवं आर्बिट्रेशन का मुद्दा है। जिस मटीरियल की आपूर्ति ही नहीं की गई, उसका भी भुगतान जारी किया गया था। इसके साथ जो मटीरियल आया भी था, वह भी संबंधित पार्टी भुगतान जारी होते ही उठा ले गई। इसके बावजूद कथित चेतावनी के साथ पार्टी का पूरा भुगतान कर दिया गया। बिना किसी अप्रूव्ड या लीगल वेंटिंग के ही फर्म ने सीधे बैंक भुगतान के ली अपना बैंक एकाउंट नंबर भी बदल लिया। जांच में पाया गया कि तमाम मटीरियल को बुक्स में भी नहीं लिया गया और मटीरियल इशू करने तथा रिसिप्ट का अधूरा एवं अनुचित रिकॉर्ड मैनटेन करने सहित भुगतान जारी करने से पहले आपूर्ति किए गए सभी आइटम्स का निरीक्षण करने की भी जरूरत नहीं समझी गई। इसके अलावा बिल्टिंग मैनेजमेंट सिस्टम के कार्य का टेंडर बोगस इलेक्ट्रिकल लाइसेंस के आधार पर अवार्ड किया गया था।

इस सबके लिए तत्कालीन सीईई/सी मेहताब सिंह (कन्वेनर-रिटायर्ड), सीई/सी ए. के. लाहोटी (टीसी मेंबर) एफएंडसीएओ/सी/जी डॉ. सुमित्रा वरुण (टीसी मेंबर-रिटायर्ड), सीईई/सी आर. के. अटौलिया, डिप्टी सीईई/सी/सीएसबी राजेश सिंह (एक्जिक्युटिव ऑफिसर), सी.ए.एफए/सी आर. के. ग़ोवर, ईईई/सी/सीएसबी एन. के. सचदेव (फोल्ड ऑफिसर), ईईई/सी/सीएसबी आर. ए. मीणा (फोल्ड ऑफिसर), एसएसई/सी/सीएसबी सी. पी. एस. तोमर (रिटायर्ड), सी.नि.क्लर्क/सीएसबी हरिकिशन गुप्ता (रिटायर्ड), सी.नि.एसओ/सी विजय कुमार और एकाउंट असिस्टेंट अनिल सक्सेना को जांच में दोषी पाया गया था। इसी बीच कुछ जोड़तोड़ के चलते 26 सितंबर 2014 को यह पूरा मामला सीबीआई को सुपुर्द कर दिया गया था। तथापि उ. रे. विजिलेंस की जांच के आधार पर और सीवीसी को पहली एडवाइस के लिए मामला भेजे जाने से पहले ही तत्कालीन सीईई/सी मेहताब सिंह को उनके रिटायरमेंट से पांच दिन पूर्व 26 अगस्त 2014 को मेजर पेनाल्टी चार्जशीट (एसएफ-5) थमा दी गई थी। 34-35 साल की रेल सेवा के बाद रेलवे कई बार अपने अधिकारियों को बहुत बेइज्जत करके घर भेजती है, उसका यह एक नमूना है। मेहताब सिंह का यह मामला आज भी चल रहा है।

इसके बाद चूंकि सीबीआई ने 8 अक्टूबर 2013 को मयंक गुप्ता की शिकायत उ. रे. विजिलेंस को फॉरवर्ड करते हुए लिखा था कि यदि मामले में रेल अधिकारियों की किसी प्रकार की अपराधिक संलिप्तता दिखाई देती है, तो उसे यह मामला पुनः वापस भेजा जाए। इसी आधार पर उ. रे. विजिलेंस ने सीबीआई को यह केस सुपुर्द करने के लिए रेलवे बोर्ड को लिखा। रेलवे बोर्ड ने 11 अगस्त 2014 को यह मामला सीबीआई को भेजे जाने की अनुमति दे दी।

इसके बाद 29 सितंबर 2014 को सीबीआई ने मामले से संबंधित सभी फाइलों को अपने कब्जे में ले लिया था। इसके पहले सीबीआई ने 17 सितंबर 2014 को एक पत्र (सं.सीबीआई/एसीबी 4628/टीसी/30/2014/एसीयू-VIII) लिखकर उ. रे. विजिलेंस से उक्त फाइलों को आगे जांच के लिए मांगा था। इसके बाद इस मामले में उ. रे. विजिलेंस ने अपनी जांच बंद कर दी थी।

मगर सीबीआई ने 29 सितंबर 2014 से लेकर 26 मई 2015 तक कोई कार्यवाही नहीं की। इसी बीच सी.नि.क्लर्क हरिकिशन गुप्ता (31 जुलाई 2015) और एसएसई/सी.पी. एस. तोमर (30 सितंबर 2015) की सेवानिवृत्ति का समय नजदीक आ गया। उ. रे. विजिलेंस द्वारा सीबीआई को यह जानने के लिए बार-बार संपर्क किया गया कि वह इस मामले में क्या कर रही है? परंतु सीबीआई द्वारा हर बार यही जवाब दिया गया कि मामले की छानबीन जारी है और जल्दी ही कोई कार्यवाही की जाएगी। तथापि उक्त दोनों कर्मचारियों की नजदीक आती सेवानिवृत्ति को ध्यान रखकर उ. रे. विजिलेंस ने स्वतः संज्ञान लेते हुए हरिकिशन गुप्ता को क्लीन चिट दे दी और सी. पी. एस. तोमर को सेवानिवृत्ति से कुछ दिन पहले एसएफ-5 चार्जशीट थमा दी और 4 जनवरी 2016 को सीबीआई से मामले में जल्दी कोई कार्रवाई करने का अनुरोध पत्र भेज दिया।

इसी बीच रेलवे बोर्ड ने उ. रे. विजिलेंस से सीबीआई की कार्रवाई से संबंधित विस्तृत रिपोर्ट सौंपने को कहा। इस पर रेलवे बोर्ड को मेहताब सिंह और तोमर की डीएंडएआर कार्यवाही के लिए एक ही जांच अधिकारी नियुक्त करने को गया। रेलवे बोर्ड ने उ. रे. विजिलेंस को कहा कि वह सीबीआई से पूछकर बताए कि इस मामले में आगे की कार्यवाही किस तरह चलाई जाए, क्योंकि मामले से संबंधित अधिकारी एवं कर्मचारी उनके विरुद्ध बिना किसी विजिलेंस एडवाइस के एक के बाद एक रिटायर हो रहे हैं। इसके बाद सितंबर 2014 से पूरे 21 महीनों तक सभी फाइलें अपने पास रखकर बैठी सीबीआई द्वारा किसी प्रकार का स्पष्ट पत्राचार नहीं किया गया। इस परिदृश्य में उ. रे. विजिलेंस ने बचे हुए कर्मचारियों एवं अधिकारियों के विरुद्ध एक बार फिर से विभागीय प्रक्रिया शुरू करने का निश्चय किया। इस संदर्भ में उसने 11 मई 2016 को एक पत्र रेलवे बोर्ड को भेजा। इसी के बाद 27 मई 2016 को सीबीआई ने उ. रे. विजिलेंस के पास से मामले से संबंधित सभी ऑरिजनल फाइल्स को अपने कब्जे में लिया और उसी दिन मामले से संबंधित सभी 12 अधिकारियों और कर्मचारियों के घरों एवं दफ्तरों पर छापेमारी की।

बहरहाल, तत्कालीन सीईई/सी, तिलक ब्रिज, उ. रे. मेहताब सिंह के 31 अगस्त 2014 को रिटायर होने के बाद उनकी जगह पूर्व सीईई/उ.रे. घनश्याम सिंह ने उक्त पद का कार्यभार संभाला था। जानकारों का कहना है कि मेहताब सिंह के रिटायर होने के बाद भी पूर्व सीईई/उ.रे. घनश्याम सिंह ने भी तबत तत्कालीन सीईई/सी/तिलक ब्रिज उपरोक्त दोनों टेंडर्स को कई बार विस्तार (एक्सटेंशन) दिया था। विजिलेंस जांच में पाई गई उपरोक्त तमाम अनियमितताओं के लिए यदि तत्कालीन उपरोक्त 12 अधिकारी एवं कर्मचारी दोषी थे, तो उन्हीं तमाम अनियमितताओं के होते हुए तबत सीईई/सी घनश्याम सिंह ने भी वही सारी अनियमितताएं की थीं और कमीशनखोरी के चलते ही उन्होंने इन दोनों टेंडर्स को अनावश्यक विस्तार दिया था। उनका कहना है कि तब घनश्याम सिंह के खिलाफ सीबीआई की जांच और उनके घर एवं दफ्तर में सीबीआई की छापेमारी क्यों नहीं हुई? जानकारों का यह भी कहना है कि उपरोक्त मामले में घनश्याम सिंह को उ. रे. विजिलेंस और सीबीआई की जांच एवं कार्रवाई से जानबूझकर बचाया गया है। इस पूरे मामले से संबंधित सभी जरूरी कागजात 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित हैं।

## जनार्दन सिंह को रिटायर....

पेज 2 का शेष... उसकी इच्छानुसार रिटायर होने की सुविधा प्रदान की गई है। उनका कहना है कि यह सुविधा सभी रेल अधिकारी और कर्मचारी लेना चाहेंगे, इसलिए रेल प्रशासन को नियम बनाकर उन्हें उनके मन-मुताबिक पद एवं जगह से रिटायर होने की सुविधा प्रदान कर देनी चाहिए। इस संबंध में 'रेलवे समाचार' ने सीपीओ/उ.रे. अंगराज मोहन से जब मोबाइल पर संपर्क करके जनार्दन सिंह को विशेष रूप से उपकृत किए जाने का कारण पूछा, तो उनका कहना था कि जनार्दन सिंह ने खुद ऐसी इच्छा जताई थी कि उन्हें लखनऊ से रिटायर होने की अनुमति दी जाए, इस पर प्रशासन ने उनकी इच्छापूर्ति कर दी। उनका यह भी कहना था कि इसमें कोई विशेष बात नहीं हुई है। परंतु जब उनसे यह पूछा गया कि क्या ऐसी ही सुविधा सभी इच्छुक अधिकारियों और कर्मचारियों को भी प्रदान की जाएगी, तो उन्होंने इसका कोई वाजिब जवाब नहीं दिया। जानकारों का कहना है कि वरिष्ठों अथवा प्रशासन की ऐसी विशेष कृपा खासतौर पर उन अधिकारियों और कर्मचारियों को प्राप्त होती है, जो कि अपनी पूरी सर्विस चापलूसी और चमचागीरी के अलावा 'सेवा और सुविधा' मुहैया कराने में निकाल देते हैं। उनका कहना है कि यदि यह विशेष सुविधा एक अधिकारी विशेष को प्रदान की गई है, तो उसके द्वारा अपने वरिष्ठों को सेवा-सुविधा मुहैया कराने के अलावा इसके कुछ विशेष कारण रहे हो सकते हैं। चूंकि जनार्दन सिंह ने यह ट्रांसफर खुद मांगा था, इसलिए जाहिर है कि रेलवे ने उन्हें ट्रांसफर से संबंधित सुविधा मुहैया नहीं कराई होगी, क्योंकि यदि ऐसा होता, तो शायद महाप्रबंधक के भी कान खड़े हो जाते और तब वह इसकी संस्तुति प्रदान नहीं करते। मगर जानकारों का कहना है कि ट्रांसफर एलाउंस दिया गया हो या नहीं, परन्तु इस पूरे प्रकरण की जांच अवश्य की जानी चाहिए, कि ऐसा क्या विशेष था जनार्दन सिंह में, जो कि उन पर यह विशेष मेहरबानी की गई?

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. जिला- ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शोख सल्लार ☎ 093706 15244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
- वड़ोदरा : 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.