

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 343

■ कल्याण (मुंबई), ■ 16 से 31 अगस्त 2016

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

सीआरबी की रेस खत्म, अब काम पर लगे रेलवे बोर्ड मेंबर

सुरेश त्रिपाठी

चे यरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) पद की रेस या होड़ अब खत्म हो चुकी है। सीआरबी पद पर 'स्टोरकीपर' की पुनर्नियुक्ति से एक को छोड़कर बाकी सभी वर्तमान बोर्ड मेंबरस की महत्वाकांक्षाओं और मंसूबों पर पूरी तरह से पानी फिर गया है। तथापि, सीआरबी बनने की राह में अग्रेसर किसी भी मेंबर ने इस्तीफा तो दूर, वीआरएस तक देने की हिम्मत नहीं दर्शाई है। इसके अलावा अब सीआरबी पद पर बाहरी नियुक्ति का रास्ता भी खुल गया है। इसलिए भविष्य में भी किसी रेल अधिकारी का अब शायद इस पद पर पहुंचना संभव नहीं हो पाएगा। अतः अब उनके सामने अपनी मुंडी नीचे करके काम करते रहने और किसी तरह अपनी नौकरी भुगत कर निवृत्त हो जाने का ही विकल्प शेष रह गया है।

- ट्रांसफर/पोस्टिंग में भारी विसंगतियों के चलते लगभग हर विभाग के अधिकारी हैं असंतुष्ट
- अधिकारियों की 'पेइंग कैपेसिटी' के अनुसार दिल्ली में की जा रही है उनके लिए 'स्टूल' की व्यवस्था
- 'चौंस ट्रांसफर/पोस्टिंग' के गोरखधंधे से वर्तमान और पिछली सरकारों की कार्य-प्रणाली में अंतर कैसे है?
- कई पोस्टों/शहरों में वर्षों से जमे हैं कुछ अधिकारी, तो कईयों को हर साल होना पड़ रहा है दरबंद

कई वरिष्ठ अधिकारियों का कहना है कि पिछले डेढ़-दो महीनों से सीआरबी बनने और जीएम पोस्टिंग की उठापटक के चलते लगभग हर विभाग के अधिकारी भारी असमंजस की स्थिति में अपना काम कर रहे थे। उनका कहना है कि अब इस



उठापटक के खत्म होने पर सभी बोर्ड मेंबरस को अपने-अपने विभागों के कामकाज पर न सिर्फ गहराई से ध्यान देना चाहिए, बल्कि अपने मातहत अधिकारियों की पारिवारिक-सामाजिक समस्याओं को समझते हुए उनके साथ न्याय करना

चाहिए, उन्होंने कहा कि एक तरफ जहां द.पू.म.रे. के जीएम की हठधर्मिता के चलते 15 दिन बाद भी निलंबन वापस न लिए जाने से एक बकसूर प्रोबेशनरी आईआरएसई अधिकारी का भविष्य खराब हो रहा है, तो दूसरी तरफ कई सीसीएम के

पद खाली होने से माल लोडिंग और अर्निंग में गिरावट आ रही है। इससे तमाम अधिकारी हतोत्साहित हो रहे हैं। अधिकारियों का कहना है कि अब जब सभी प्रकार की रेस खत्म हो गई है, तब मेंबर इंजीनियरिंग उर्फ मेंबर इंफ्रास्ट्रक्चर, मेंबर इलेक्ट्रिकल उर्फ मेंबर ट्रेक्शन, मेंबर मैकेनिकल उर्फ मेंबर रोलिंग स्टॉक, मेंबर ट्रेफिक और मेंबर स्टाफ को अब अपने विभागों के कामकाज को आगे बढ़ाने और अधिकारियों के असंतोष को दूर करने पर ध्यान देना चाहिए। मेंबर इंफ्रास्ट्रक्चर को फौरन यह देखना चाहिए कि बकसूर एडीईएन/भिलाई को क्यों अकारण निलंबित किया और आज 15 दिन बाद भी उसका निलंबन क्यों नहीं वापस लिया गया? इसके अलावा तमाम रेल पुल जर्जर हो रहे हैं, बरसात का मौसम है, ऐसे पुलों और पटरियों की मजबूती का ऑडिट कराया जाना चाहिए, वरना जिस दिन टैलगे 130- शेष पेज 6 पर...

दो साल के विस्तारित सेवाकाल की सौगात



प्र धानमंत्री नरेंद्र मोदी करीब 47 लाख केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को एक बार फिर आश्चर्यजनक रूप से चौंकाने की तैयारी में हैं।

प्रधानमंत्री सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को दो साल के सेवा-विस्तार का महत्वपूर्ण तोहफा दिए जाने की घोषणा शीघ्र कर सकते हैं। हालांकि इस बात की चर्चा पिछले कुछ दिनों से दिल्ली के राजनीतिक एवं प्रशासनिक गलियारों में काफी गंभीरता से हो रही है, परंतु कोई भी दावे के साथ इसकी पुष्टि नहीं कर रहा है। तथापि, ऐसा समझा जाता है कि पीएमओ में इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय ले लिया गया है।

इसकी पृष्ठभूमि में सरकारी कर्मचारियों की भीषण नाराजगी बताई जा रही है, जो कि अगले साल होने वाले उत्तर प्रदेश, पंजाब सहित कई राज्यों के विधानसभा चुनावों में भारतीय जनता पार्टी की लुटिया डुबा सकती है।

भाजपा के नेतृत्व वाली केंद्र सरकार और प्रधानमंत्री मोदी को भी शायद इस बात का पूरा अहसास हो चुका है कि सातवें वेतन आयोग में कम वेतन-वृद्धि और हड़ताल टलवाने के लिए विभिन्न विवादित मुद्दों पर वादे के मुताबिक अब तक समितियों का गठन नहीं होने के कारण केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों की नाराजगी अगले साल कई राज्यों के विधानसभा चुनावों में उन्हें बहुत भारी पड़ सकती है। इसके साथ ही चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के पद पर एक 'कठपुतली स्टोरकीपर' की पुनर्नियुक्ति से भी ऐसे उच्च सरकारी पदों पर जिस तरह उन्होंने निकम, अक्षम और अकर्मण्य पूर्व अधिकारियों की पुनर्नियुक्ति का रास्ता साफ किया है, उससे भी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों की इस आशंका को पूरा बल मिला है कि यह सरकार उच्च नौकरशाही की ही खैरख्वाह है। शेष पेज 4 पर...

मेंबर ट्रेफिक का दौरा शुरू, लोडिंग बढ़ाने पर जोर, कई सीसीएम के पद खाली

सुरेश त्रिपाठी

चे यरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के पद पर 'स्टोरकीपर' की पुनर्नियुक्ति से सबसे ज्यादा नुकसान अथवा मोह भंग मेंबर ट्रेफिक मोहम्मद जमशेद का हुआ है। प्रशासनिक जानकर बताते हैं कि अगले साल की शुरुआत में ही उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, गुजरात और पंजाब के विधानसभा चुनावों के बावजूद सरकार द्वारा 'मुस्लिम कार्ड' नहीं खेले जाने के बाद भी मोहम्मद जमशेद को यह आशा थी कि मेंबर स्टाफ प्रदीप कुमार के सीआरबी बन जाने पर भी सीआरबी पद पर उनका नंबर अवश्य लग जाएगा। मगर अब जब सीआरबी के पद पर एक तरह से सरकार ने पूरे दो साल के लिए 'बाहरी व्यक्ति' को लाकर बैठा दिया है, तब प्रदीप कुमार के साथ ही मो. जमशेद की भी सारी आशाओं पर पानी फिर गया है। अतः अब उन्होंने अपने काम पर ध्यान देना शुरू कर



दिया है। इसी के तहत उन्होंने 2 अगस्त को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के मुख्य कोयला लोडिंग पॉइंट कोरबा का एक

प्राप्त ताजा जानकारी के अनुसार **देश मिश्रा को उत्तर रेलवे का मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) बना दिया गया है। श्री मिश्रा ने अपना पदभार ग्रहण कर लिया है।**

दिवसीय निरीक्षण दौरा किया। इस मौके पर उनके साथ बोर्ड के **शेष पेज 7 पर...**



मंगलवार, 2 अगस्त को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मुख्यालय, बिलासपुर में अधिकारियों को संबोधित करते हुए मेंबर ट्रेफिक, रेलवे बोर्ड मोहम्मद जमशेद (बीच में)। उनके साथ हैं महाप्रबंधक/द.पू.म.रे. सत्येंद्र कुमार (बाएं) और सीओएम/द.पू.म.रे. जे. एन. झा (दाएं) तथा अन्य अधिकारीगण।

उ.म.रे. के अधिकारी/कर्मचारी खुद देख सकेंगे वेतन, छुट्टी, प्रोफाइल का विवरण



- पेपरलेस वर्किंग की ओर बढ़ाया गया उत्तर मध्य रेलवे का एक सार्थक कदम
- रेलवे में सूचना प्रौद्योगिकी का भरपूर उपयोग करने का नियमित एवं ठोस प्रयास
- कर्मचारियों की उत्पादकता में वृद्धि के साथ उनके समय की भी पर्याप्त बचत होगी

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे ने सूचना प्रौद्योगिकी के प्रयोग में उपलब्धि की एक और सोपान हासिल करते हुए 'एनसीआर कर्मी' नामक एंड्राइड मोबाइल ऐप विकसित किया है. इस ऐप का शुभारंभ उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने शुक्रवार, 5 अगस्त को एक समारोह में किया. इस अवसर पर उन्होंने आशा व्यक्त की कि इस ऐप के माध्यम से उत्तर मध्य रेलवे के सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को उनके मोबाइल फोन पर

उनके वेतन, भविष्यनिधि, छुट्टी, ऋण और अग्रिम आदि के बारे में विस्तृत जानकारी मिल सकेगी और अब उन्हें इस प्रकार की सूचना प्राप्त करने के लिए अपने बिल यूनिट/मुख्यालय में संपर्क करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी.

महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने सूचना प्रौद्योगिकी और आगम्य मंडल के लेखा विभाग को इसके लिए बधाई दी, जिसके संयुक्त प्रयास से इस ऐप को विकसित किया गया है. श्री सक्सेना ने बताया कि अपने कार्य से संबंधित शिकायतों के निस्तारण के लिए ऑन लाइन सिस्टम तैयार कर रेल कर्मचारियों को सीधे सहायता प्रदान करने के लिए रेलवे में सूचना प्रौद्योगिकी का भरपूर उपयोग करने के नियमित एवं ठोस प्रयास किए जा रहे हैं. उन्होंने कहा कि हाल ही में रेलमंत्री के आदेश पर सेवारत और सेवानिवृत्त रेल कर्मचारियों की शिकायतों के निस्तारण हेतु 'निवारण' नामक ऑन लाइन पोर्टल की शुरुआत की गई है, जिससे सभी रेलकर्मियों की शिकायतों का निवारण काफी आसान हो जाएगा.

उन्होंने कहा कि कर्मचारियों की अपेक्षाओं और मैनुअल प्रणाली द्वारा किए जा रहे कार्य की गति के बीच अंतर होने के कारण रेल कर्मचारियों की शिकायतों के निस्तारण में अनावश्यक विलंब होता था. उन्होंने कहा कि उन्हें पूरी उम्मीद है कि कर्मचारियों की शिकायतों के त्वरित निस्तारण में यह 'निवारण' पोर्टल पर्याप्त रूप से सफल सिद्ध होगा. श्री सक्सेना ने बताया कि कर्मचारी मामलों के संबंध में सभी संबंधित प्राधिकारियों को एक ही पोर्टल पर लाना 'निवारण' का उद्देश्य है, ताकि शिकायतों का निस्तारण कम से कम समय में किया जा सके.

इस अवसर पर मुख्य प्रबंधक (आईटी) आशीष कुमार अग्रवाल ने बताया कि परीक्षण के तौर पर इस मोबाइल ऐप का संचालन जुलाई माह से ही सफलतापूर्वक प्रारंभ किया गया था. जुलाई में गुगल प्ले स्टोर से इस ऐप को उत्तर मध्य रेलवे के लगभग 69,000 रेल कर्मचारियों में से 5000 से अधिक कर्मचारियों ने डाउनलोड किया है और 5 के स्केल पर इसकी दर 4.1 थी. उन्होंने कहा कि यह ऐप फील्ड में और दूरस्थ स्टेशनों पर तैनात रेल कर्मचारियों के बीच अत्यधिक लोकप्रिय हो रहा है, जहाँ अब यह ऐप आसानी से अपनी सेवाएं प्रदान करने हेतु तत्पर है.

श्री अग्रवाल ने बताया कि इससे कर्मचारियों की उत्पादकता में वृद्धि के साथ-साथ कर्मचारियों के समय की भी पर्याप्त बचत होगी. उन्होंने कहा कि इससे प्रत्येक माह वेतन पर्ची प्रिंट करने की बचत तो होगी ही, साथ ही यह पेपरलेस वर्किंग की ओर बढ़ाया गया एक सार्थक कदम भी साबित होगा. इस अवसर पर महाप्रबंधक वाई. पी. सिंह सहित सभी विभाग प्रमुख और अन्य वरिष्ठ अधिकारी तथा एवं इंडीपीएम, आगरा मंडल डी. के. शर्मा उपस्थित थे.



स्टेशनों की केश अब सीधे बैंक में होगी जमा

- उत्तर मध्य रेलवे एवं स्टेट बैंक ऑफ इंडिया में समझौता पत्र पर हस्ताक्षर

इलाहाबाद. रेल शक्ति योजना के तहत केश जमा करने के संबंध में 1 अप्रैल को महाप्रबंधक, नेटवर्क-II/स्टेट वाणिज्य प्रबंधक/उत्तर मध्य रेलवे के मध्य एक समझौता पत्र हस्ताक्षरित किया गया था। जिसके लागू हो जाने से रेलवे को मैनुअल की बचत होगी एवं केश भी समय से जमा होगा. साथ ही यह प्रक्रिया बहुत सुरक्षित भी है.

वर्तमान में स्टेशन आय को रनिंग ट्रेन में केश सेफ रखकर मण्डल के केश ऑफिस में एकत्रित किया जाता है. तत्पश्चात केश को स्टेट बैंक ऑफ इंडिया में जमा किया जाता है जोकि एक लंबी एवं पेचीदा प्रक्रिया है। इस योजना के प्रथम चरण की औपचारिक शुरुआत महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे अरुण

सक्सेना की उपस्थिति में महाप्रबंधक कार्यालय में की गई। इसकी शुरुआत मुख्य वाणिज्य प्रबंधक डॉ. डी. के. त्रिपाठी द्वारा स्टेट बैंक ऑफ इंडिया की महाप्रबंधक रश्मि प्रसाद को सुबेदारगंज स्टेशन का दिनांक 12, 13, 14 एवं 15 अगस्त का केश सीलड बैग में प्रदान करके किया गया एवं रश्मि प्रसाद द्वारा डॉ. डी. के. त्रिपाठी को प्राप्त केश की पावती रसीद प्रदान की गयी. इस दौरान यहाँ पर वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी जे. पी. पाण्डेय, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/सी. एंड पी.एस. एम.एन. ओझा, उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/सा. विपिन कुमार सिंह, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/इलाहाबाद बी. के. मिश्रा आदि मौजूद रहे. सुबेदारगंज स्टेशन सहित इलाहाबाद मण्डल के 73 स्टेशनों पर भी इस योजना की शुरुआत हो गयी। इलाहाबाद मण्डल के शेष स्टेशनों तथा झांसी एवं आगरा मण्डल में यह योजना 15 सितंबर तक प्रारम्भ कर दी जाएगी।

सरकार की राजभाषा नीति के अनुपालन हेतु प्रतिबद्ध पूर्वोत्तर रेलवे

गोरखपुर ब्यूरो : मुख्य कार्मिक अधिकारी, पूर्वोत्तर रेलवे श्रीप्रकाश की अध्यक्षता में राजभाषा समीक्षा बैठक एवं साहित्यक संगोष्ठी का आयोजन कार्मिक विभाग के सभाकक्ष में किया गया. अपने अध्यक्षीय संबोधन में मुख्य कार्मिक अधिकारी श्रीप्रकाश ने कहा कि कार्मिक विभाग सरकार की राजभाषा नीति के शत-प्रतिशत अनुपालन के लिए पूर्णतः प्रतिबद्ध है. उन्होंने कहा कि सूचना तकनीकी के क्षेत्रों में भी हिंदी के प्रयोग का समावेश काफी समय पहले से हो चुका है. सभी अनुभाग अपने क्षेत्र से संबंधित अद्यतन सूचनाएं विभाग के वेब पेज पर द्विभाषी रूप में अपलोड कराएं, ताकि अन्य उपयोगकर्ता इंटरनेट के माध्यम से हमारे विभाग में होने वाले कार्यों की जानकारी प्राप्त कर सकें.

उन्होंने कहा कि सभी अधिकारी एवं संबंधित कर्मचारी अपने-अपने कार्य

- पूर्वोत्तर रेलवे की राजभाषा समीक्षा बैठक एवं साहित्यक संगोष्ठी संपन्न

क्षेत्र का आंकलन करें और जहां भी अंग्रेजी में कार्य शेष हो, उसे हिंदी में कर लें. मुख्य कार्मिक अधिकारी ने सभी को बधाई देते हुए कहा कि सामूहिक पुरस्कार योजना 2015 के अंतर्गत कार्मिक विभाग को राजभाषा में उत्कृष्ट कार्य के लिए महाप्रबंधक राजीव मिश्र द्वारा प्रथम पुरस्कार प्रदान किया गया है. उन्होंने कहा कि महाश्वेता देवी एक प्रसिद्ध साहित्यकार, सामाजिक कार्यकर्ता और लेखिका थीं. उन्होंने बांग्ला भाषा में अपने संवेदनशील तथा वैचारिक लेखन के माध्यम से उपन्यास और कहानियों से साहित्य को समृद्धशाली बनाया.

उप मुख्य कार्मिक अधिकारी/



राजपत्रित एवं राजभाषा संपर्क अधिकारी सी. पी. दुबे ने अपने स्वागत संबोधन में सभी उपस्थितों का स्वागत करते हुए कहा कि राजभाषा विभाग द्वारा जारी वर्ष 2016-17 के वार्षिक कार्यक्रम में लक्ष्यों के शत-प्रतिशत अनुपालन के प्रति सजगता बरती जाए तथा चेक व्वाइंट पर सख्त निगरानी रखी जाए. उन्होंने यह भी कहा कि यदि किसी संबंध में कर्मचारियों को प्रशिक्षण

दिलाना आवश्यक हो, तो राजभाषा विभाग का सहयोग लिया जा सकता है.

इस अवसर पर राजभाषा अधिकारी ध्रुव कुमार श्रीवास्तव ने कहा कि इन आयोजनों से अधिकारियों एवं कर्मचारियों में राजभाषा में कार्य करने के प्रति जागरूकता पैदा होती है. उन्होंने कहा कि हिंदी में काम करना गौरव की बात है और यही समझकर हिंदी काम किया जाना

चाहिए. उनका कहना था कि हिंदी हमारी मौलिक भाषा है. हिंदी की उपेक्षा करना उचित नहीं है. श्री श्रीवास्तव ने कहा कि हिंदी में अच्छा कार्य करने हेतु पूर्वोत्तर रेलवे को रेलमंत्री शीलड से नवाजा गया है. यह हमारे लिए अत्यंत गौरव की बात है.

इस अवसर पर अनुवादक श्रीमती अनामिका सिंह ने प्रसिद्ध साहित्यकार महाश्वेता देवी के व्यक्तित्व एवं कृतित्व पर विस्तृत रूप से प्रकाश डाला. कार्यक्रम में पश्चात वरिष्ठ कार्मिक अधिकारी बी. एन. उपाध्याय ने सभी उपस्थितों को धन्यवाद दिया. कार्यक्रम का संचालन कार्यालय अधीक्षक भगवान चौधरी ने किया. इस अवसर पर मुख्य कार्मिक अधिकारी/प्रशासन गुणसागर सिंह, उप मुख्य कार्मिक अधिकारी/आराजपत्रित ए. के. तिवारी, सहायक कार्मिक अधिकारी बसंत लाल सहित कार्मिक विभाग के सभी अधिकारी एवं कर्मचारी उपस्थित थे.

सीआरबी ने की वाराणसी क्षेत्र में चल रहे विकास कार्यों की समीक्षा

वाराणसी : चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) ए. के. मितल ने एक दिवसीय दौरे में डीजल रेल इंजन कारखाना (डीरेका), मंडुवाडीह, वाराणसी जं., वाराणसी सिटी स्टेशनों का निरीक्षण किया। इसके साथ ही उन्होंने पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल चिकित्सालय में नव-स्थापित मशीनीकृत लांड्री एवं भारतीय रेलवे कैन्सर संस्थान एवं अनुसंधान केंद्र में थेराट्रान मशीन के नए कोबाल्ट सोर्स का उदघाटन भी किया। इस अवसर पर उनके साथ पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र, मंडल रेल प्रबंधक, वाराणसी एस. के. कश्यप, सीनियर डीसीएम आलोक सिंह सहित मंडल एवं मुख्यालय के सभी वरिष्ठ रेल अधिकारी तथा कर्मचारी उपस्थित थे।

सीआरबी ए. के. मितल ने सर्वप्रथम डीरेका सभागार में पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र के साथ वाराणसी क्षेत्र में चल रहे विकास कार्यों की समीक्षा बैठक की। इसके बाद पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल चिकित्सालय में उन्होंने नई स्थापित मशीनीकृत लांड्री का शुभारंभ किया। लगभग तीस लाख रुपए की लागत से बनी यह मशीनीकृत लांड्री अनेक परिष्कृत उपकरणों के साथ 30 किग्रा क्षमता के दो वाशर, एक टबलर ड्रायर एवं एक कैलेंडरिंग मशीन (प्रेसिंग मशीन) से युक्त

■ मशीनीकृत लांड्री एवं कैन्सर संस्थान में थेराट्रान मशीन के नए कोबाल्ट सोर्स का उदघाटन
■ डीजल रेल इंजन कारखाना, मंडुवाडीह, वाराणसी जं., वाराणसी सिटी स्टेशनों का निरीक्षण

है। इस मशीन के लग जाने से मंडल चिकित्सालय में इलाज करा रहे मरीजों के चादर, कंबल, टावेल एवं तकिये की सफाई स्ट्रेलाइजेशन के साथ बेहतर ढंग से की जा सकेगी। इससे मंडल चिकित्सालय कैन्सर संस्थान में इलाज करा रहे मरीजों को

हाईजेनिक एवं स्वच्छ लिनन उपलब्ध हो सकेगा।

इसके पश्चात श्री मितल ने भारतीय रेलवे कैन्सर संस्थान एवं अनुसंधान केंद्र का गहन निरीक्षण किया। इस अवसर पर उन्होंने संस्थान में लगभग 17 करोड़ रुपए की लागत से स्थापित थेराट्रान मशीन के नए कोबाल्ट सोर्स का शुभारंभ किया। इसके लग जाने से रेल कर्मचारियों को रेडियो थेरेपी के लिए अब बाहर नहीं जाना पड़ेगा और वे आसानी से इस कैन्सर संस्थान में अपना इलाज करा सकेंगे। इस मशीन का लाभ गैर रेलवे मरीजों को भी मिलेगा, वे निजी अस्पतालों की अपेक्षा यहां कम कीमत पर रेडियो थेरेपी करा सकेंगे।

इस अवसर पर श्री मितल ने कैन्सर



संस्थान के सभा कक्ष में मंडल चिकित्सालय एवं कैन्सर संस्थान के चिकित्सकों को सम्बोधित करते हुए कहा कि यह गर्व का विषय है कि इस संस्थान द्वारा प्रति वर्ष तीन हजार मरीजों का कुशलतापूर्वक इलाज किया जाता है। उन्होंने मंडल चिकित्सालय एवं कैन्सर संस्थान में उपलब्ध कराई जा रही सुविधाओं की सराहना की। इसके पश्चात श्री मितल ने पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी सिटी एवं मंडुवाडीह रेलवे स्टेशनों का निरीक्षण किया। उन्होंने दोनों स्टेशनों के रिमाडिलिंग डायग्राम, यार्ड

प्लान का गहन अध्ययन किया। प्लान के अनुरूप विकास कार्य की प्रगति की समीक्षा की और लॉन्चिंग कार्यों को पूरी गुणवत्ता के साथ पूरा कराने का निर्देश दिया। उन्होंने वाराणसी सिटी स्टेशन पर नए प्लेटफार्मों के निर्माण एवं पुराने प्लेटफार्मों के विस्तार पर संतोष व्यक्त किया और सफाई व्यवस्था को सुदृढ़ करने का निर्देश दिया। उन्होंने मंडुवाडीह रेलवे स्टेशन की साफ-सफाई, नए प्रवेश द्वार एवं वीआईपी लाउंज के निर्माण पर प्रसन्नता व्यक्त की। उन्होंने स्वचालित सीढ़ियों के निर्माण को जल्दी पूरा करने का निर्देश दिया।



खुब टेंडर जारी करो, टेंडर डिस्चार्ज/टर्मिनेट करने के सौ बहाने होते हैं -बी. डी. गर्ग

जब जाते-जाते ऐसा संदेश देंगे वरिष्ठ अधिकारी, तब उनके वारिश्दार तो करेंगे ही मनमानी

उत्तर रेलवे निर्माण संगठन के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण के पद से 30 जून 2016 को रिटायर हुए बी. डी. गर्ग ने अपनी सेवानिवृत्ति पर एस. पी. मार्ग रेलवे ऑफिसर्स क्लब में आयोजित विदाई समारोह में उपस्थित अपने सभी सहयोगियों (वारिश्दारों) को जाते-जाते यह संदेश दिया कि खुब टेंडर करो, क्योंकि टेंडर कैंसिल, डिस्चार्ज या टर्मिनेट करने के लिए उनके पास सौ तरह के बहाने होते हैं। हालांकि श्री गर्ग ने यह बात अथवा संदेश किस संदर्भ में दिया, यह तो हमारे सूत्र स्पष्ट नहीं कर पाए, मगर उन्होंने और 'रेलवे समाचार' ने उनके इस संदेश का जो मनमन निकाला है, वह यह है कि काम हो या न हो, टेंडर घडाघड़ जारी करते रहो, और जब मन करे अथवा जब कोई पार्टी मन-मुताबिक कमीशन न दे, तब उन्हें कैंसिल, डिस्चार्ज या टर्मिनेट कर दो, क्योंकि इसके लिए सौ तरह के बहाने होते हैं और उनसे कोई पूछने वाला भी नहीं होता है।

उत्तर रेलवे निर्माण संगठन में श्री गर्ग के कार्यकाल में यही तो होता रहा है। ऐसा कई फर्मों और कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है। क्वालिटी इंजीनियर्स एंड कॉन्ट्रैक्टर्स इसका ताजा उदाहरण है, जिसके तीन टेंडर तत्कालीन सीईई/सीओ वर्तमान सीईई/उ.रे. घनश्याम सिंह के अप्रुवल और मुंहजबानी आदेशों पर संबंधित डिटी सीईई/सीओ ने टर्मिनेट कर दिए। यही नहीं नई दिल्ली और पलवल के बीच कई ऐसे टेंडर्स को डिस्चार्ज करके न सिर्फ संबंधित कॉन्ट्रैक्टर्स को लाभ पहुंचाया गया,

बल्कि उसी सेक्शन में पुनः लगभग उतनी ही राशि के नए टेंडर करके खूब कमीशन उगाहा गया। इनमें से एक टेंडर वह है, जो कि करीब 9.50 या 10 करोड़ का था और वर्ष 2009 से चल रहा था। इस पार्टी को वेरिफेशन के साथ कुल लगभग 13 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया और फिर तत्कालीन सीईई/सीओ घनश्याम सिंह के अप्रुवल से इसे शाट क्लोज करके संबंधित पार्टी को इंप्रूवडी लौटाने सहित पूरा लाभ दिया गया।

इसके बाद इसी सेक्शन में तीन नए टेंडर करीब इतनी ही लागत (लगभग 12 करोड़) के जारी कर दिए गए, इसमें अपने बचाव या व्यवस्था को गुमराह करने के लिए पुरानी पार्टी को 2 करोड़ का एक टेंडर बैलेंस वर्क को पूरा करने के लिए वर्ष 2009 के रेट पर दिया गया। इस टेंडर को टर्मिनेट न करके घनश्याम सिंह एंड कंपनी ने रेलवे को करीब 6.50 करोड़ रुपए का नुकसान पहुंचाया है। तत्पश्चात दूसरा टेंडर (नं.277-डिटी सी ईई/सी/एन डी एल एस/2015-16(आर1), दि.24.05.2016) और 2 करोड़ का किया गया। पहले के समान ही वर्क शेड्यूल का यह टेंडर 27 जून 2016 को आपन हुआ है। इसके बाद तीसरा टेंडर बल्लभगढ़ से तुगलकाबाद के बीच फरीदाबाद यार्ड सहित 25 केवी एसी ओएचई वर्क के लिए कुल 7,64,51,717 रुपए का किया गया। जबकि जानकारों का कहना है कि उक्त पूरे सेक्शन का टोटल बैलेंस वर्क मात्र दो करोड़ में हो सकता था,

जो कि पुरानी पार्टी को वर्ष 2009 के ही पुराने रेट पर दिया गया है। बाकी दो टेंडर (कुल 9,64,51,717 करोड़) फालतू वर्क निकालकर सिर्फ कमीशनखोरी के लिए दिए गए हैं। उत्तर रेलवे निर्माण संगठन के साथ कॉन्ट्रैक्ट वर्क करने वाले कई इलेक्ट्रिकल एवं इंजीनियरिंग कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है कि जिस तरह डॉक्टर बनाने के लिए जानवर या इंसान के मृत शरीर के साथ एक्सपेरिमेंट (प्रयोग) किए जाते हैं, ठीक उसी प्रकार उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा कॉन्ट्रैक्टर्स को टेंडर अर्बाई करके एक्सपेरिमेंट किए जा रहे हैं। ऐसे में टेंडर इशू करने का कोई मतलब नहीं रह जाता है। उनका कहना है कि टेंडर जारी करने का तब भी कोई मतलब नहीं रह जाता है, जब टेंडर के रेट खुलने के बाद उसे कैंसिल कर दिया जाता है। उनका कहना है कि टेंडर के रेट खुलने के बाद जब उक्त टेंडर कैंसिल कर दिया जाता है, तो ऐसा लगता है कि उसमें पार्टिसिपेट करने वाले कॉन्ट्रैक्टर्स का रैप कर दिया गया हो और फिर उन्हें अपनी मौत मरने के लिए खुला (नंगा) छोड़ दिया गया हो।

इसके बाद फिर से उसी काम के लिए जारी होने वाले नए टेंडर में भाग लेने वाली नई पार्टियों/कॉन्ट्रैक्टर्स को पिछले टेंडर के कम्पटीशन में आए रेट्स (डिंडेरा पीट-पीटकर और गा-गाकर बताए जाते हैं) कॉन्ट्रैक्टर्स का यह भी कहना है कि इस बात की जांच की जानी चाहिए कि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा टेंडर/रेट्स खुलने के बाद पिछले तीन-

चार वर्षों के दरम्यान कितने टेंडर कैंसिल किए गए हैं और कितने कार्यों से किए गए, तथा उनके लिए कौन-कौन अधिकारी जिम्मेदार रहे हैं, क्योंकि एक बार टेंडर खुलने के बाद संबंधित कार्य के लिए पुनः टेंडर जारी किए जाने पर उसके रेट्स गोपनीय नहीं रह जाते हैं। उनका कहना है कि यह खेल यहां कुछ खास कॉन्ट्रैक्टर्स को ध्यान में रखकर अथवा यहां वर्षों से सक्रिय कुछ कांटेक्ट्स को ओब्लाइज करने के लिए संबंधित निर्माण अधिकारियों की मिलीभगत से खेला जाता है। कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है कि इस सबके बावजूद कास्ट कटिंग के नाम पर फर्नी बचत दर्शाई जाती है। जबकि उसका कोई हिसाब नहीं लगाया जाता है कि डिटी कार्यालय के वेतन/भत्तों सहित कुल कितना खर्च हुआ? जबकि यदि ठीक से हिसाब लगाया जाए, तो यह संबंधित टेंडर वर्क से कहीं बहुत ज्यादा हो सकता है। उनका कहना है कि डिटी कार्यालय के कुल वेतन/भत्तों और उनके द्वारा कॉन्ट्रैक्टर्स वर्क में आउटपुट के लिए कॉन्ट्रैक्टर्स को किए गए भुगतान का हिसाब किया जाना चाहिए, उन्होंने बताया कि यदि इसमें निर्माण मुख्यालय के वेतन/भत्तों को भी जोड़ दिया जाए, तो उनकी तथाकथित बचत तो व्याज में ही चली जाएगी। उनका यह भी कहना है कि पुराने टेंडर को कैंसिल किए जाने का कारण उसकी जगह जारी की जाने वाली नई टेंडर नोटिस में प्रकाशित किया जाना चाहिए।

साथ ही उसके कार्य से संबंधित ड्राइंग एवं डिजाइन भी टेंडरर्स को मुहैया कराई जानी चाहिए, जिससे उन्हें संभावित कार्य के अनुसार टेंडर के रेट्स कोट करने में कोई दुविधा न हो। उन्होंने बताया कि प्रत्येक टेंडर नोटिस में स्पष्ट रूप से इस बात का उल्लेख रहता है कि टेंडर से संबंधित ड्राइंग/डिजाइन टेंडर डॉक्यूमेंट के साथ अटैच है, मगर यह कभी-भी कॉन्ट्रैक्टर्स को नहीं दी जाती है। उनका कहना है कि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन कॉन्ट्रैक्टर्स के साथ ऐसा व्यवहार करता है जैसे वह यहां कोई परचून को दूकान चला रहा हो, क्योंकि किसी चीज का यहां कोई हिसाब ही नहीं है।

कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है कि रेलमंत्री ने रेलयात्रियों की शिकायतों के त्वरित निवारण के लिए टिवटर सहित अन्य सोशल मीडिया प्लेटफॉर्मों उपलब्ध करवाए हैं, मगर उन्हीं प्लेटफॉर्म पर कॉन्ट्रैक्टर्स की शिकायतों को अनसुना किया जा रहा है। उनका कहना है कि यदि कॉन्ट्रैक्टर्स की शिकायतों को भी टिवटर और अन्य सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म पर सुना जाने लगे, तो रेलवे के तमाम निर्माण कार्यों में भारी तेजी आ जाएगी और रेलमंत्री अपने लक्ष्य को भी पूरा कर सकेंगे तथा इससे भ्रष्टाचार पर भी काफी पुख्ता लगाम लग जाएगी। उनका कहना है कि कई निर्माण अधिकारियों द्वारा फर्नी प्रोप्रेस रिपोर्ट सौंपी जा रही है, जिससे न सिर्फ रेलमंत्री और रेल प्रशासन को दिग्भ्रमित किया जा रहा है, बल्कि इस प्रकार पूरे **शेष पेज 7 पर...**



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का शेष...

इससे खासतौर पर रेलवे के 13.36 लाख रेलकर्मियों और अधिकारियों का मोह सरकार और प्रधानमंत्री मोदी तथा रेलमंत्री सुरेश प्रभु उर्फ 'मुनीमजी' से पूरी तरह भंग हो गया है. शायद इसी की भरपाई के लिए प्रधानमंत्री ने सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों को दो साल का सेवा-विस्तार देने का निर्णय लिया है.

इसके अलावा पीएमओ, भाजपा, केंद्र सरकार और स्वयं प्रधानमंत्री मोदी को भी इस बात का शायद बखूबी अंदाजा हो चुका है कि एक-एक सरकारी कर्मचारी दस-दस वोट के बराबर है. ऐसे में यदि समय रहते उन्होंने कोई नया राजनीतिक या प्रशासनिक पैतरा नहीं खेला, तो जल्दी ही उनकी और उनकी सरकार की बची-खुची लोकप्रियता भी रसातल में चली जाएगी. इसीलिए शायद उन्होंने देश की बढ़ती बेरोजगारी को नजरअंदाज करके वर्तमान सभी केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों का सेवाकाल 60 साल से बढ़ाकर 62 साल करने का निर्णय लिया है. हालांकि जिस तरह डॉक्टरों का सेवाकाल 60 साल से बढ़ाकर सीधे 65 साल किए जाने का कोई लाभ देश को नहीं होने वाला है, ठीक उसी प्रकार सभी केंद्रीय कर्मियों का सेवाकाल दो साल बढ़ा दिए जाने से भी देश का और निचले तबके के सरकारी कर्मचारियों एवं अधिकारियों कोई भला नहीं होगा. मगर यह सही है कि फिलहाल सरकार को सातवें वेतन आयोग के मंद्नजर तमाम पेशान राशि के एकमुश्त भुगतान से कम से कम दो साल के लिए रहत अवश्य मिल जाएगी.

प्रधानमंत्री द्वारा डॉक्टरों का सेवाकाल बढ़ाए जाने की घोषणा एकदम अचानक की गई थी. यहाँ तक कि किसी सरकारी डॉक्टर ने इसे बढ़ाने की मांग भी नहीं की थी. इसके बाद चेरमपै, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के पद पर भी अचानक और अनपेक्षित रूप से उसी अधिकारी की पुनर्नियुक्ति कर दी गई, जो कि दो दिन बाद रिटायर हो रहा था. प्रधानमंत्री का यह निर्णय इतना गोपनीय और

दो साल के विस्तारित सेवाकाल की सौगात

आश्चर्यचकित करने वाला था कि इसे अब तक भी रेलकर्मों और अधिकारी हजम नहीं कर पाए हैं. इस नियुक्ति का भी कोई फायदा देश को या भारतीय रेल को नहीं होने वाला है.

रेलकर्मों और रेल अधिकारी प्रधानमंत्री के इस निर्णय पर उपरोक्त कारणों से शायद उतना नाराज नहीं हुए हैं, जितना यह देखकर कि जिस अधिकारी की पुनर्नियुक्ति की गई है, उसकी पिछले दो वर्षों में न तो व्यक्तिगत और न ही वारंटी सीआरबी कोई उल्लेखनीय उपलब्धि रही है, बल्कि भारतीय रेल में चौतरफा भ्रष्टाचार पनपा-बढ़ा है. आर्थिक प्रशासन रसातल में चला गया है. बड़ी अपेक्षाओं के साथ नियुक्त हुए 'मुनीमजी' से समस्त रेलकर्मियों और अधिकारियों का भयानक रूप से मोह भंग हुआ है और वह अक्षरशः उन्हें गालियाँ दे रहे हैं, जिसके प्रत्यक्ष सबूत 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद हैं. अब उनके मन में इस बात की भी भारी आशंका पैदा हो रही है कि मुनीमजी के रहते भारतीय रेल भी अब बची रह पाएगी या नहीं?

प्रधानमंत्री मोदी की काम करने की शायद यह स्टाइल बन गई है और अब देश के सर्वसामान्य आदमी को भी शायद उनकी इस चौंकाने वाली शैली की आदत पड़ गई है. यही वजह है कि सरकार ने सातवें वेतन आयोग की रिपोर्ट को अपनी ही बनाई सचिवों की समिति की सिफारिशों को दरकिनार करके और केंद्रीय कर्मियों की हड़ताल पर जाने की चेतावनी पर कोई तवज्जो दिए बिना, अथवा श्रमिक संगठनों को डरा-धमकाकर या खरीदकर, जिस तरह ज्यों का त्यों लागू करने का ऐलान कर दिया, उससे करीब एक करोड़ पूर्व एवं वर्तमान केंद्रीय सरकारी कर्मचारी आश्चर्यजनक रूप से सकते में हैं. रेलकर्मियों और अधिकारियों का गुस्सा इसलिए भी है, क्योंकि कुछ खास प्रकार के लोगों के अलावा सामान्य तौर पर रेलकर्मियों के कोई काम नहीं हो रहे हैं. 'मुनीमजी' के चारों तरफ जिस तरह के लोगों का कॉकस बन गया है, उससे सामान्यतः किसी

सामान्य कर्मचारी या अधिकारी का उन तक पहुंचना और उसका काम होना संभव ही नहीं रह गया है.

केंद्रीय सरकारी कर्मचारी तो सरकार और श्रमिक संगठनों द्वारा दोनों तरफ से टो गे महसूस कर रहे हैं. इससे भी उनकी भयंकर नाराजगी दोनों के ही प्रति है. सोशल मीडिया के आने से देश के सर्वसामान्य आदमी सहित सरकारी कर्मचारियों को भी संविधान प्रदत्त 'अभिव्यक्ति की असली आजादी' मिल गई है. परंतु इस पर सरकारी कर्मचारियों और अधिकारियों पर सरकार के विरुद्ध कोई भी विचार व्यक्त करने पर लगाई गई पाबंदी ने सर्वसामान्य सरकारी कर्मचारी को सरकार से और भी ज्यादा नाराज किया है. जिस 'सोशल मीडिया इंजीनियरिंग' की बदौलत नरेंद्र मोदी सत्ता तक पहुंचने में कामयाब हुए हैं, वही सोशल मीडिया अब सरकार की आलोचना का सबसे बड़ा प्लेटफॉर्म बन गई है. इसके साथ ही श्रमिक संगठन भी अब रेलकर्मियों की खुली आलोचना के निशाने पर हैं.

किसी भी ज्वलंत मुद्दे पर त्वरित और समयानुसार वक्तव्य देने अथवा हस्तक्षेप करने या अपनी प्रतिक्रिया भी व्यक्त न करने वाले प्रधानमंत्री जब अचानक 80% गोरक्षकों को बोगस और असामाजिक तत्व घोषित कर देते हैं, तो इससे भी देश को बहुसंख्यक जनता सहित सरकारी कर्मचारियों के मन में भी भारी मगर असमंजसपूर्ण आश्चर्य पैदा हुआ है. इसके तुरंत बाद उनकी 'दलित राजनीति' पर उनका भावुक वक्तव्य सुनकर आरक्षण व्यवस्था से अत्यंत त्रस्त हो चुका सरकारी कर्मचारी और भी ज्यादा आश्चर्यचकित मगर सशक्तित हो उठा है. सरकारी कर्मचारी के साथ ही देश के सर्वसामान्य नागरिक को भी ऐसा अहसास होने लगा है कि सरकार बेमतलब और अनुत्पादक मुद्दों पर विवादों को जारी रखते हुए अपना कार्यकाल पूरा करना चाहती है और इसका तथा काम न करने देने का ठीकरा विपक्षी राजनीतिक पार्टियों पर फोड़कर 2019 में फिर से इसी बात की याचना करते हुए मतदाता का सामना करना

चाहती है.

अपनी घोषित राजनीतिक विचारधारा के विपरीत जम्मू-कश्मीर में धुर-विरोधी विचारधारा वाली पार्टी के साथ सरकार बना लेने और धारा 370 को हटाने, राम-मंदिर का निर्माण, देश भर में समान नागरिक संहिता लागू करने के अनेक घोषित एजेंडे से मुंह मोड़ लेने और चार के बदले चालीस सर लाने, सत्ता में आते ही विदेश से काला धन वापस लाकर प्रत्येक नागरिक के खाते में 15 लाख जमा किए जाने, जम्मू-कश्मीर की समस्या हमेशा के लिए समाप्त हो जाने और पाकिस्तान की घिग्गी बंध जाने जैसी जोशीली बातों को जुमलेबाजी कहकर उनसे अपना पिंड छुड़ा लेने से भी नरेंद्र मोदी और भाजपा की लोकप्रियता में भारी गिरावट आई है. फर्जी डिग्री विवाद, गौरक्षा-गौहत्या के बहाने दंगे-फसाद, पार्टी के बड़बोले मंत्रियों, सांसदों, समर्थकों की बदजुबानी पर लगाम न लगाए जाने से आए दिन पैदा हो रहे सामाजिक विवादों और बिगड़ती कानून-व्यवस्था, देश में बढ़ती असुरक्षा की भावना ने भी सरकार और प्रधानमंत्री की लोकप्रियता में कमी आने के प्रमुख कारण हैं.

देश के सर्वसामान्य नागरिक के साथ ही सरकारी कर्मचारी अब यह भी सोचने के लिए मजबूर हो गया है कि क्या राजनीति में अब इतनी ज्यादा गिरावट आ गई है और प्रधानमंत्री पद का इतना ज्यादा 'अवमूल्यन' हो चुका है कि देश के इस अत्यंत सम्मानित संवैधानिक के पद पर विराजमान व्यक्ति भी अब अपनी और अपने पद की गरिमा को भूलकर सिर्फ अपनी पार्टी के लिए हर संवेदनशील मुद्दे पर वोट बटोरने की राजनीति करने लगा है? इससे भी सभी सरकारी कर्मचारी आश्चर्यचकित हैं. बहरहाल, दो साल के सेवा-विस्तार की घोषणा से शायद सरकार और प्रधानमंत्री के प्रति केंद्रीय सरकारी कर्मचारियों का गुस्सा काफी हद तक कम हो सकता है. इस प्रकार प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी शायद उत्तर प्रदेश और पंजाब में कुछ हद तक अपनी पार्टी की नाक बचाने में कामयाब हो सकते हैं.



तारकेश कुमार ओझा

हम अपने संकोच के कारण अपनी भाषा में बात करने से कतराते हैं. एक बार मुझे एक ऐसे समारोह में जाना पड़ा, जहाँ जाने से मैं यह सोच कर कतरा रहा था कि वहाँ अंग्रेजी का बोलबाला होगा. सामान्यतः ऐसे माहौल में मैं सामंजस्य स्थापित नहीं कर पाता. लेकिन मन मारकर वहाँ पहुंचने पर मुझे अप्रत्याशित खुशी के साथ ही सुखद आश्चर्य भी हुआ, क्योंकि ज्यादातर वक्ता भले ही अहिंदी भाषी और ऊंचे पदों को सुशोभित करने वाले थे, लेकिन समारोह की शुरुआत में ही एक वक्ता ने हिंदी में भाषण क्या शुरू किया, प्रबंधक से लेकर प्रबंध निदेशक तक ने पूरा भाषण हिंदी में प्रस्तुत किया. बात वहाँ मौजूद हर छोटे-बड़े श्रोता के हृदय तक पहुंची.

इस घटना ने मेरी सोच की धारणा बदल दी. मुझे इस बात का अहसास हुआ कि अंग्रेजी का समझने वाले लोग भी न सिर्फ हिंदी को पसंद करते हैं, बल्कि बहुत सरलता से इस भाषा में बोलना भी चाहते हैं. लेकिन अक्सर वे बड़े समारोह, जहाँ ऊँची पदों को सुशोभित करने वाले लोग मौजूद हैं, में हिंदी बोलने से यह सोच कर कतराते हैं कि यह शायद उन्हें पसंद न आए. जीवन प्रवाह में मुझे इस तरह के कई और अनुभव भी हुए हैं.

मसलन में एक दिन एक नामी अंग्रेजी स्कूल के प्राचार्य कक्ष में बैठा था. स्वागत कक्ष में अनेक पत्र-पत्रिकाएं मेज पर रखी हुई थीं, जिनमें स्कूल की अपनी पत्रिका भी थी. जो थी तो अंग्रेजी में, लेकिन उसका नाम

झिझक मिटे तो हिंदी बढ़े ...!!

हिंदी में था - 'शैशव'. इससे भी सुखद आश्चर्य हुआ. क्योंकि पूरी तरह से अंग्रेजी वातावरण से निकलने वाली अंग्रेजी पत्रिका का नाम हिंदी में था.

वेशक इसके प्रकाशकों ने हिंदी की ताकत को समझा होगा. इस घटना से भी मैं गहरे सोच में पड़ गया कि आखिर क्या वजह है कि बड़े-बड़े कारपोरेट दफ्तरों और शापिंग मॉल्स में भी रोमन लिपि में ही सही लेकिन हिंदी के वाक्य 'कैच वर्ड' के तौर पर लिखे जाते हैं. जैसे.. शादी में अपनों को दें खास उपहार... खास हो इस बार आपका त्योहार... शुभ नववर्ष... शुभ दीपावली... हो जाए नवरात्र पर डांडिया... वगैरह-वगैरह.

यही नहीं, सामुदायिक भवनों के नाम भी 'मांगलिक आर्शिवाद', 'स्वागतम' आदि, दूसरी तरफ बड़े-बड़े आधुनिक अस्पतालों का नामकरण 'संयदन', 'नवजीवन', 'सेवा-सुश्रवा' होना क्या यह साबित नहीं करता कि बोलचाल में हम चाहे जितनी अंग्रेजी झाड़ लें, लेकिन हम भारतीय सोचते हिंदी में ही हैं. ऐसा इसलिए है, क्योंकि अंग्रेजीदां किस्म के लोग भी जानते हैं कि बाहर से हम चाहे जितना आडंबर कर लें, लेकिन हिंदी हमारे हृदय में बसती है.

मुझे लगता है हिंदी की राह में सबसे बड़ी रुकावट



वह झिझक है, जिसकी वजह से उच्च-शिक्षित माहौल में हम हिंदी बोलने से कतराते हैं. जबकि किसी भी वातावरण में अब हिंदी के प्रति दुर्भावना जैसी कोई बात रह ही नहीं गई है. अपने पेशे के चलते मुझे अक्सर आईआईटी जाना पड़ता है. वेशक वहाँ का माहौल पूरी तरह से अंग्रेजी के रंग में रंगा होता है. लेकिन खास समारोहों में जब भी मैंने किसी संस्थान के छात्र या अन्य प्राध्यापकों से हिंदी में बातचीत की, तो फिर माहौल बनता चला गया. यह तो हमारी झिझक है, जो हम अपनी भाषा में बात करने से कतराते हैं.

एक बार आईआईटी के ही एक कार्यक्रम में एक अति-विशिष्ट हस्ती मुख्य अतिथि थे, जो दक्षिण भारतीय पृष्ठभूमि के तो थे ही, उनकी अंतरराष्ट्रीय ख्याति भी थी. उनके संभाषण से पहले एक हिंदी देशभक्ति गीत बजाया गया, तो उन्होंने अपने संभाषण

की शुरुआत न सिर्फ हिंदी से की, बल्कि इस गीत का भी विशेष रूप से उल्लेख किया.

ऐसे में हम कैसे कह सकते हैं कि आज के दौर में किसी को हिंदी से परहेज है या कहीं हिंदी सीखने-सिखाने की आवश्यकता है? अपने पेशे के चलते ही मुझे अनेक नामचीन लोगों के मोबाइल पर फोन करना पड़ता है, जिनमें देश के विभिन्न प्रांतों के लोग होते हैं. लेकिन मैंने ज्यादातर अहिंदीभाषी विशिष्ट हस्तियों की कॉलर टोन हिंदी में पाया. वेशक कुछ हिंदी भाषियों के मोबाइल पर अहिंदीभाषी गानों को धुन टोन के रूप में सुनने को मिली. भाषाई उदारता और देश की एकता की दृष्टि से इससे अच्छी बात और क्या हो सकती है.

दरअसल हीन ग्रंथि हमारे भीतर है. हम सोचते हैं कि उच्च शिक्षित और पढ़े लिखे लोगों के बीच में यदि भारतीय भाषा में बात करूंगा, तो वहाँ मौजूद लोगों को अजीब लगेगा. लेकिन ऐसा बिल्कुल नहीं है. हमें अपनी इस झिझक से पार पाना ही होगा. मुझे याद आता है श्री हरिकोटा में प्रधानमंत्री का हिंदी में दिया गया वह भाषण, जिसमें वहाँ मौजूद वैज्ञानिक पूरी तन्मयता से सुनते रहे. फिर भाषाई वैशिष्ट्य या संकीर्णता को लेकर हम इतने संकुचित क्यों हैं? हमें अपनी

शेष पेज 5 पर...

घनश्याम सिंह को आखिर क्यों बचा रहा है रेलवे बोर्ड विजिलेंस?

वर्ष 1981 बैच के वरिष्ठ आईआरएसई अधिकारी घनश्याम सिंह वर्तमान में उत्तर रेलवे के मुख्य विद्युत् अभियंता (सीईई) के पद पर कार्यरत हैं। इससे पहले वह सीईई/सी के पद पर उत्तर रेलवे निर्माण संगठन, तिलक ब्रिज में कार्यरत थे और यदि सब कुछ ठीक रहा तो जल्दी ही जीएम बनने जा रहे हैं। प्रशासनिक मामलों में भले ही वह अक्षम हैं, मगर जोड़तोड़ करने और अत्यंत चालबाजी से कमीशन खाने के मामलों में उन्हें अति-चतुर माना जाता है। पूर्व सीआरबी अरुणेंद्र कुमार की ही तरह वह भी कभी किसी कागज या फाइल पर अपने हस्ताक्षर नहीं करते हैं, जिससे वह राइट्स से लेकर अब तक किए गए तमाम कमीशनखोरी के मामलों में लगातार बचते रहे हैं। इसका सबसे बड़ा कारण यह बताया जाता है कि वह लगातार अपने मातहतों को यह समझाने में कामयाब रहे हैं कि वह भावी मेंबर इलेक्ट्रिकल हैं, यदि उनका कहा नहीं माना तो इसके लिए उन्हें भविष्य में गंभीर परिणाम भुगतने पड़ सकते हैं। इसी डर से उनके मुहजबानी आदेशों का पालन करते हुए कई अधिकारी अब तक अपना भविष्य खराब कर चुके हैं और कई अधिकारियों का भविष्य निकट भविष्य में खराब होने जा रहा है।

- शिकायतकर्ता की प्रत्येक गतिविधि की खबर घनश्याम सिंह को कैसे है?
- शिकायत के करीब एक साल बाद भी कोई कार्रवाई सुनिश्चित नहीं की गई
- भावी मेंबर इलेक्ट्रिकल होने की धाँस देकर नीचे के अधिकारियों को डराया जा रहा है
- शिकायत वापस लेने का दबाव और शिकायतकर्ता को बरबाद करने की मिल रही है धमकियां

सीवीसी और रेलवे बोर्ड विजिलेंस ने क्युईसी को जवाब दिया है कि मामले की जांच जारी है। इस मामले से संबंधित समस्त कागजात 'रेलवे समाचार' के पास सुरक्षित हैं।

उधर, रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय स्रोतों का कहना है कि रेलवे बोर्ड विजिलेंस ने इस मामले में अब तक किसी प्रकार की जांच की शुरुआत ही नहीं की है। यहां तक कि इसकी फाइल तक अब तक बोर्ड विजिलेंस में नहीं बनी है। इस बीच क्युईसी ने रेलमंत्री, सीआरबी सहित सीवीसी और रेलवे बोर्ड विजिलेंस को न सिर्फ कई पत्र लिखे हैं, बल्कि ई-मेल से भी शिकायत भेजी है कि उसे लगातार न सिर्फ धमकाया जा रहा है, बल्कि शिकायत वापस लेने के लिए दबाव भी डाला जा रहा है। इसके अलावा इस मामले में क्युईसी की शिकायत पर केंद्रीय मंत्री नितिन गड्करी और अनंत गिते ने भी रेलमंत्री को पत्र लिखे हैं। इसके बावजूद रेलवे बोर्ड विजिलेंस ने न तो उक्त दोनों केंद्रीय मंत्रियों को इसका कोई जवाब भेजा है, जो कि प्रोटोकॉल के तहत जरूरी है, और न ही मामले की जांच को अंजाम देना जरूरी समझा है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार 10 जून 2016 को क्युईसी के मालिक सतीश

मंडावर ने एडवाइजर विजिलेंस, रेलवे बोर्ड से फैंक्स करके मिलने का समय मांगा था, मगर जब वह उन्हें मिलने के लिए रेल भवन के पांचवें माले पर पहुंचे, तो उनको ईडी/वी/इलेक्ट्रिकल को मिलने के लिए कहा गया। उन्होंने ईडी/वी/इले. को मिलने से स्पष्ट मना कर दिया और वहां से चले गए। इसका पता चलते ही बताया है कि एडवाइजर विजिलेंस ने उन्हें पुनः बुलाया। मगर जब वह उन्हें मिलने वहां पहुंचे, तो उससे पहले एडवाइजर विजिलेंस ने ईडी/वी/इले. ए. के. राय को बुलाकर अपने पास बैठा लिया और उसके बाद सतीश मंडावर को अंदर बुलाया तथा उनसे अपनी बात कहने को कहा। इस पर सतीश मंडावर ने श्री राय की उपस्थिति में कोई भी बात करने से साफ मना कर दिया और उठकर बाहर जाने लगे। तब एडवाइजर विजिलेंस ने उन्हें बैठाकर श्री राय को चैम्बर से बाहर भेज दिया।

बताते हैं कि इसके बाद सतीश मंडावर ने एडवाइजर विजिलेंस को बताया कि यह श्री राय ही हैं, जिनसे घनश्याम सिंह को उनकी सारी गतिविधियों की जानकारी मिल रही है। इसी वजह से उन्हें न सिर्फ धमकियां मिल रही हैं, बल्कि शिकायत वापस लेने के लिए उन पर भारी दबाव डाला जा रहा है। बताते हैं कि एडवाइजर विजिलेंस, जिन्हें एक नेक-नीयत और ईमानदार अधिकारी माना जाता है, ने पूरे धैर्य के साथ सतीश मंडावर की सारी बात सुनी। मगर उनका कहना था कि विभाग का काम ईडी और डायरेक्टर के माध्यम से चलता है, अब यदि वह उन्हें ही इस मामले में दोषी बता रहे हैं, तो काम कैसे होगा। इस पर सतीश मंडावर ने कहा कि यह उनकी और विभाग की ज़िम्मेदारी है, मगर उन्हें इस मामले में अब तक न्याय नहीं मिला है और उनकी वास्तविक शिकायत पर रेलवे बोर्ड विजिलेंस ने अब तक कोई भी पुष्टा कार्रवाई नहीं की है। ऐसे में न्याय पाने के लिए वह कहाँ जाएँ और यदि जेमुडन शिकायत पर भी विजिलेंस का यह रवैया है, तब सर्वसामान्य आदमी किस पर भरोसा

करेगा? इस पर बताते हैं कि एडवाइजर विजिलेंस ने उन्हें उचित कार्रवाई का भरोसा देकर रुखसत कर दिया, मगर आज करीब सवा महीना बीत जाने के बाद भी इस मामले में रेलवे बोर्ड विजिलेंस की कोई जमीनी कार्रवाई नजर नहीं आ रही है।

इस संबंध में जब 'रेलवे समाचार' ने घनश्याम सिंह से उनके मोबाइल पर संपर्क करके उनका पक्ष मांगा, तो उनका सिर्फ इतना ही कहना था कि 'इस मामले से उनका कोई संबंध नहीं है, वह क्युईसी को जानते भी नहीं हैं और न ही उन्होंने उसका कोई टेंडर बायपास करवाया है।' बहरहाल, इस मामले में घनश्याम सिंह पूरी तरह से झूठ बोल रहे हैं। उनका प्रयास यह है कि वह किसी तरह से जीएम और मेंबर बन जाएँ और इसमें उनकी पूरी मदद ईडी/वी/इले. श्री राय कर रहे हैं। यही कारण है कि सीवीसी और एडवाइजर विजिलेंस द्वारा उन्हें फॉरवर्ड की गई इस

मामले की लिखित शिकायत पर उन्होंने पिछले एक साल में कोई सज़ान नहीं लिया। जबकि सीवीसी के नियमानुसार दर्ज हुई प्रत्येक विजिलेंस शिकायत की जांच छह महीनों में पूरी किया जाना अनिवार्य है। अभी यह मामला बहुत लंबा चलने वाला है और 'रेलवे समाचार' ने इसकी परत-दर-परत उधेड़ने का निश्चय किया है, जिसमें यह सुनिश्चित होगा कि घनश्याम सिंह ने अपनी सेवा की शुरुआत से लेकर अब तक क्या-क्या किया है और किस तरह बचते रहे हैं? उल्लेखनीय है कि क्युईसी ने 10 जून को इस मामले में सीबीआई को भी एक लिखित शिकायत दी है और कहा है कि यदि शीघ्र ही विजिलेंस ने इस मामले में कोई उचित कार्रवाई नहीं की, तो सीआरबी, सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड और एडवाइजर विजिलेंस सहित सीवीसी के खिलाफ जल्दी ही मुंबई हाई कोर्ट में रिट पिटीशन दाखिल करने की भी तैयारी है।

ओपीडी भवन में लिफ्ट का उद्घाटन



केंद्रीय चिकित्सालय, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद में आयोजित समारोह के दौरान उत्तर मध्य रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्ष वंदना सक्सेना ने ओपीडी भवन में एक लिफ्ट का उद्घाटन किया। इस अवसर पर सक्सेना ने भर्ती मरीजों को स्वास्थ्य लाभ की शुभकामना देते हुए यह आशा व्यक्त की कि इस लिफ्ट से केंद्रीय चिकित्सालय में आने वाले मरीजों को बहुत लाभ मिलेगा। इस अवसर पर मुख्यालय व मण्डलीय महिला कल्याण संगठन, उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद द्वारा भर्ती मरीजों को फल व पुरस्कार भी वितरित किये गये। इसी क्रम में महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे, अरुण सक्सेना ने केंद्रीय चिकित्सालय में नवीन वाई का शुभारंभ किया गया। इस अवसर पर मुख्य चिकित्सा निदेशक, डॉ. राजीव कपूर, चिकित्सा निदेशक, डॉ. विनीत अग्रवाल व सभी विभागाध्यक्ष आदि मौजूद थे।

झिझक मिटे तो हिंदी बढ़े ...!!

पेज 4 का शेष... इस हीनभावना या संकोच से बाहर निकलना ही होगा।

फुल स्पीड में हिंदी...

जब मैंने होश संभाला था, तब देश में हिंदी का विरोध और समर्थन दोनों का मिला-जुला माहौल था। बड़ी संख्या में लोग हिंदी प्रेमी थे, जो लोगों से हिंदी अपनाने की अपील किया करते थे। वहीं दक्षिण भारत के राज्यों, खासकर तमिलनाडु, में इसके हिंसक विरोध की खबरें भी जब-तब सुनने-पढ़ने को मिला करती थीं। हालांकि काफी प्रयास के बावजूद इसकी वजह मेरी समझ में नहीं आती थी। संयोगवश अस्सी के दशक के मध्य में तमिलनाडु समेत दक्षिण भारत के राज्यों में जाने का मौका मिला, तो मुझे लगा कि राजनीति को छोड़ भी दें, तो यहां के

लोगों की हिंदी के प्रति समझ बहुत ही कम है। बहुत कम लोग ही टूटी-फूटी हिंदी में किसी सवाल का जवाब दे पाते थे। ज्यादातर 'नो हिंदी' कहकर आगे बढ़ जाते।

चूँकि मेरा ताल्लुक रेल शहर से है, लिहाजा इसके दफ्तरों में टंगे बोर्ड 'हिंदी हमारी राष्ट्रभाषा है, इसे अपनाइए' और 'दूसरों को भी हिंदी अपनाने के लिए प्रोत्साहित करें' जैसे वाक्य बरबस ही मेरा ध्यान आकर्षित करते थे। सितंबर महीने में शहर के विभिन्न भागों में हिंदी दिवस पर अनेक कार्यक्रम भी होते थे। जिसमें राष्ट्रभाषा के महत्व और इसकी उपयोगिता पर लंबा-चौड़ा व्याख्यान प्रस्तुत किया जाता था। हिंदी में बेहतर करने वाले पुरस्कृत होते। लेकिन 'वाईटूके' यानी 21वीं सदी की शुरुआत से माहौल तेजी से बदलने लगा। हिंदी फिल्में तो पहले से ही लोकप्रिय थीं,

2004 तक मोबाइल की पहुंच अब आम आदमी तक हो गई। फिर शुरू हुआ मोबाइल पर रिंग-टोन और डायल टोन लगाने का दौर। मुझे यह देखकर सुखद आश्चर्य होता कि ज्यादातर अहिंदी-भाषियों के ऐसे टोन पर हिंदी गाने सजे होते।

वहीं बड़ी संख्या में हिंदी भाषी अपने मोबाइल पर बांग्ला अथवा दूसरी भाषाओं के गाने रिंग या डायल टोन के तौर पर लगाते। इस दौर में एक बार फिर यात्रा का संयोग बनने पर मैंने महसूस किया कि माहौल अब तेजी से बदल चुका है। देश के किसी भी कोने में हिंदी बोली और समझी जाने लगी है। और तो और आंगतुक को हिंदी भाषी जानते ही सामने वाला हिंदी में बातचीत शुरू कर देता। 2007 तक वैश्वीकरण और बाजारवाद का प्रभाव बढ़ने पर छोटे शहरों और कस्बों तक में शॉपिंग मॉल एवं बड़े-बड़े ब्रांड के शोरूम खुलने लगे, तो मैंने पाया कि हिंदी का दायरा अब राष्ट्रीय से बढ़कर अंतरराष्ट्रीय हो चुका है। विदेशी

कंपनियों ने भी हिंदी को ताकत के आगे मानो सिर झुका दिया है। क्योंकि मॉल में प्रवेश करते ही 'इससे सस्ता कुछ नहीं', 'मनाइए त्योहार की खुशी', 'दीजिए अपनों को उपहार' जैसे रोमन में लिखे वाक्य मुझे हिंदी की शक्ति का अहसास करने लगे।

इसी के साथ हिंदी विरोध ही नहीं, हिंदी के प्रति अंध और भावुक समर्थन की झलकियां भी गायब होने लगीं, क्योंकि अब किसी को ऐसा बताने या साबित करने की जरूरत ही नहीं होती। ऐसे नजारे देखकर मैं अक्सर सोच में पड़ जाता हूँ कि क्या यह सब संभव हुआ है? बिल्कुल नहीं, बल्कि यह हिंदी की अपनी ताकत है, जिसके बूते वह खुद की उपयोगिता साबित कर पाई है। यही वजह है कि आज दक्षिणी मूल के बड़ी संख्या में युवक कहते सुने जाते हैं... 'यार - गुडगांव में कुछ महीने नौकरी करने के चलते मैंने हिंदी बढिया हो गई है...' या किसी बांग्लाभाषी सज्जन को कहते सुनाता हूँ...

'तुम्हारी हिंदी बिल्कुल दुस्त नहीं है... तुम्हें यदि नौकरी राज्य से बाहर मिली तो तुम क्या करोगे... कभी सोचा है...!'

टीवी चैनलों पर प्रसारित होने वाले कथित टैलेंट शो में चैंपियन बनने वाले अधिकांश सफल प्रतिभागियों का अहिंदीभाषी होना भी हिंदी प्रेमियों के लिए एक सुखद अहसास है। सचमुच राष्ट्रभाषा हिंदी के मामले में यह बहुत ही अनुकूल और सुखद बदलाव है, जो कभी हिंदी प्रेमियों का सपना था। यानी एक ऐसा माहौल, जहां न हिंदी के पक्ष में बोलने की जरूरत पड़े और न विरोध सुनने की। लोग खुद ही इसके महत्व को समझें। ज्यादा नहीं, दो दशक पहले तक इस बात की कल्पना भी नहीं की जा सकती थी, जो आज हम अपने आस-पास देख रहे हैं। आज के परिवेश को देखते हुए हम कह सकते हैं कि 'हमारी हिंदी अब फुल स्पीड में है, जो कि अब किसी के रोके कतई रुकने वाली नहीं है...!'

'लेखक पश्चिम बंगाल के खड़गपुर में रहते हैं और वरिष्ठ पत्रकार हैं।'

रेल प्रशासन एवं संगठनों के एकजुट होकर कार्य करने से ही विकास संभव है-सक्सेना

■ उत्तर मध्य रेलवे प्रशासन के साथ एनसीआरईएस की पीएनएम संपन्न



कर्मचारियों की रिक्तियों को भरने का सवाल है, उसके लिए 20 जुलाई 2016 तक 6595 पदों के लिए रेलवे भर्ती बोर्ड, इलाहाबाद को इंटेंट भेजे गए हैं, जिसमें से 5481 पद संरक्षा से संबंधित हैं. अरआरबी ने वर्ष 2015-16 में 2062 का पैलन प्रदान किया है, जिसमें से 2009 पोस्ट संरक्षा कोटि की हैं. चतुर्थ श्रेणी के 2691 पदों के लिए 2181 अभ्यर्थियों का 15 दिसंबर 2015 को जारी किया गया पैलन संबंधित मंडलों एवं यूनिटों को भेज दिया गया है. वर्ष

2015-16 के लिए कल्चरल, स्पोर्ट, स्काउट एवं गाइड कोटा के चयन के अंतर्गत 2 कल्चरल कोटा एवं 35 स्पोर्ट्स कोटा तथा 8 स्काउट एंड गाइड कोटा के पदों का पैलन घोषित किया जा चुका है.

उन्होंने आगे बताया कि अनुक्रममा के आधार नियुक्ति हेतु इस वर्ष 654 मामले प्राप्त हुए थे, जिनमें से 553 मामलों का निपटारा कर दिया गया है। शेष मामलों पर भी शीघ्र कार्यवाही की जा रही है. पिछले एवं चालू वित्तीय वर्ष में 5065 कर्मचारी

सेवानिवृत्त हुए हैं, जिसमें से कुल 4981 कर्मचारियों का समापन भूमितान कर दिया गया है. शेष 84 मामलों पर भी शीघ्र भूमितान करने की कार्यवाही की जा रही है. पेंशन अदालत मुख्यालय सहित उत्तर मध्य रेलवे के सभी मंडलों और इकाईयों में संपन्न हो चुकी है, जिसमें 405 मामले प्राप्त हुए थे, जिनमें से 392 मामलों का निपटारा तत्काल किया गया, शेष 13 मामलों पर कार्यवाही की जा रही है. पिछले एवं चालू वित्तीय वर्ष में कुल 399 सेलेक्शन/सुटोबिलिटी टेस्ट एवं ट्रेड टेस्ट किए गए हैं, जिसके आधार पर कुल 6011 कर्मचारियों की पदोन्नति की गई है. उत्तर मध्य रेलवे में जून 2016 तक एक्सग्रेसिया के कुल 511 मामले प्राप्त हुए, जिसमें से 482 मामलों का निपटारा किया गया है, शेष 29 मामलों पर कार्यवाही की जा रही है.

बैठक में नार्थ सेंट्रल रेलवे इम्प्लॉईज संघ की ओर से जोनल महामंत्री आर. पी. सिंह एवं जोनल अध्यक्ष सैयद शकील हैदर ने स्टाफ की तरफ से तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी ओम प्रकाश ने प्रशासन की तरफ से कार्यवाही को संयोजित एवं संचालित किया. बैठक में अपर महाप्रबंधक वाई. पी. सिंह, मुख्य कार्मिक अधिकारी/प्रशासन सहित समस्त विभाग प्रमुख उपस्थित थे.

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे एम्प्लॉय संघ के साथ उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय, सुबेदारगंज, इलाहाबाद में स्थायी वार्ता तंत्र (पीएनएम) की बैठक महाप्रबंधक अरुण सक्सेना की अध्यक्षता में संपन्न हुई. इस अवसर पर महाप्रबंधक ने उत्तर मध्य रेलवे द्वारा हर क्षेत्र में किए जा रहे बेहतर प्रदर्शन के लिए सभी कर्मचारियों को बधाई दी. महाप्रबंधक ने कहा कि रेल प्रशासन एवं रेल संगठनों के एकजुट होकर कार्य करने से ही रेल का विकास संभव है. उन्होंने कहा कि उत्तर मध्य रेलवे एम्प्लॉय संघ के साथ इस वित्तीय वर्ष की यह पहली पीएनएम है. पिछले साल पीएनएम बैठक भी अगस्त में ही हुई थी. उन्होंने कहा कि कर्मचारियों के सहयोग से ही हमने पिछले वर्ष 62 प्रतिशत परिचालन अनुपात प्राप्त किया है, जिससे भारतीय रेल में पूर्व मध्य रेलवे के बाद उ.म.रे. दूसरे स्थान पर है.

उन्होंने कहा कि यह अंतर हमारे अधिकारियों एवं कर्मचारियों के सहयोग से संभव हो सका है. यहां मैं यह भी कहना चाहूंगा कि संघ के सकारात्मक सहयोग के कारण ऐसा हो पाया है. हमारे सबसे कमजोर पक्ष परिचालन में हमने पर्याप्त वृद्धि की है. रेलवे बोर्ड ने इसकी प्रशंसा भी की है. इसी क्रम में महाप्रबंधक ने यह भी बताया कि

कौशल विकास केंद्र स्थापित करने के लिए एनएसडीसी तथा रेलवे के मध्य सहमति से तीन स्थानों को चिन्हित किया गया है, जिसके अंतर्गत ग्वालियर स्थल के लिए झांसी के अपर मंडल रेल प्रबंधक द्वारा 14 जून 2016 एवं मिर्जापुर तथा इलाहाबाद स्थल के लिए अपर मंडल रेल प्रबंधक, इलाहाबाद द्वारा 8 जुलाई 2016 को रेलवे भूमि उपलब्ध कराने हेतु समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं.

उन्होंने आगे कहा कि रेलमंत्रि ने भी कहा था, कि उत्तर मध्य रेलवे में सुधार आया है और हमारे समयपालन में भी निरंतर सुधार हो रहा है. जहां तक उ.म.रे. में

विन्ध्याचल, मिर्जापुर एवं चुनार स्टेशनों पर वृहद वृक्षारोपण



इलाहाबाद : उत्तर मध्य रेलवे भारत स्काउट्स एवं गाइड के सदस्यों द्वारा पर्यावरण संरक्षण (वृहद वृक्षारोपण) अभियान के तहत विन्ध्याचल, मिर्जापुर एवं चुनार स्टेशनों पर वृहद वृक्षारोपण किया गया. इस महत्वपूर्ण कार्य की शुरुआत सुश्री मनीषा गोयल एवं अन्य जिला सदस्यों द्वारा की गई. सुश्री मनीषा गोयल, स्काउट्स एंड गाइड, उ.म.रे. की जिला आयुक्त एवं वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर (ओएंडएफ) हैं. संस्था के स्काउट्स, गाइड, रोवर, रेंजर ने इस कार्यक्रम में पूरे उत्साह के साथ भाग लिया. इस

कार्यक्रम में श्रीमती अपर्णा मित्रा, स्टेट ट्रेनिंग कमिश्नर (गाइड), उत्तर मध्य रेलवे इलाहाबाद, विनीता कुमार, सहायक जिला आयुक्त, मिर्जापुर एवं सुधीर कुमार, सहायक मंडल अभियंता, चुनार ने भी वृक्षारोपण किया. संस्था के सदस्यों द्वारा आम, नीम, केशीया आदि के पौधे लगाए और साथ ही लोगों को पर्यावरण संरक्षण के बारे में जागरूक भी किया तथा संस्था के सदस्यों ने एक-एक पौधे लगाए. संस्था के सभी सदस्यों ने शपथ ली कि 'स्वच्छ एवं सुंदर वातावरण' बनाया जाए.

उ.म.रे. केंद्रीय चिकित्सालय, इलाहाबाद में वेंटीलेटर, ऑटो क्लेव एवं रिफ्रैक्टोमीटर की स्थापना

इलाहाबाद : केंद्रीय चिकित्सालय, उ.म.रे., इलाहाबाद में मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. राजीव कपूर द्वारा 5 अगस्त को आईसीयू में वेंटीलेटर, ओ.टी. में ऑटो क्लेव एवं अंत्य ओपीडी में रेफ्राक्टोमीटर का उद्घाटन किया गया. इस अवसर पर मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. राजीव कपूर और चिकित्सा निदेशक डॉ. विनीत अग्रवाल ने स्वास्थ्य संबंधी जानकारी एवं समस्याओं पर अपने व्याख्यान प्रस्तुत किए और इनकी उपयोगिता बताई. इस अवसर पर केंद्रीय चिकित्सा सलार्य के समस्त चिकित्सा अधिकारी उपस्थित रहे. इस सुविधाओं से रेलवे कर्मचारियों एवं उनके परिजनों का बेहतर इलाज संभव हो सकेगा. उपरोक्त संपूर्ण कार्यक्रम मुख्य चिकित्सा अधीक्षक डॉ. नीलिमा श्रीवास्तव के मार्गदर्शन और नेतृत्व में संपन्न हुआ.

सीआरबी की रेस खत्म, अब काम पर लगें रेलवे बोर्ड मेंबर...

पेज 1 का शेष... 150 किमी की गति पर डिरेल होगी, उस दिन यात्रियों को हड्डियां-पसलियां भी ढूँढे नहीं मिलेंगी. हालांकि इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट में कुछ अधिकारियों के प्रमोशन, ट्रांसफर और कैसलेशन में मेंबर ट्रेकिंग की कोई खास भूमिका नहीं रह गई है, क्योंकि उनके मातहत कुछ अधिकारी अपने 'सीधे संपर्क' के जरिए अपने ट्रांसफर रद्द करा ले रहे हैं. और उनके ट्रांसफर बिना किसी जस्टिफिकेशन अथवा बिना सोचे-समझे रद्द कर दिए जा रहे हैं. ऐसा सिर्फ इलेक्ट्रिकल विभाग में ही नहीं, बल्कि अन्य सभी विभागों में किया जा रहा है. रेलवे बोर्ड के पत्र सं. ई/ओ/11/2016/पीएम/38, दि. 26.05.2016 के आदेश के अनुसार आर. के. डोंगरे (कोर), उत्पल डे (द.पू.रे.), ए. सुरेश (द.म.रे.) और पंकज कुमार केसरवानी (द.म.रे.), (चारों आईआरएसई) का जेएजी कन्फर्मेशन में प्रमोशन पर द.पू.म.रे. से बाहर इंटर रेलवे ट्रांसफर किया गया था, जो कि सभी के साथ होता है और नियमानुसार था. इनमें से सबसे जूनियर पंकज कुमार केसरवानी का ट्रांसफर 3 अगस्त को रद्द करके उन्हें द.पू.म.रे. में ही पदस्थ कर दिया गया है. जबकि बाकी तीनों को रिलीव कर दिया गया है.

अधिकारियों का सवाल यह है कि ये खास सुविधा पंकज कुमार केसरवानी को ही अकेले क्यों दी गई? बाकी तीनों अधिकारी भी तो द.पू.म.रे. ही रहना चाहते थे, तो उन्हें क्यों नहीं यहीं एडजस्ट कर लिया गया? क्या उन्होंने 'ऑफर' नाह माना या फिर श्री केसरवानी की ऑफर ज्यादा आकर्षक थी? इसके अलावा उनका यह भी कहना है कि श्री केसरवानी का बिलासपुर में रहने का अपना स्वार्थ है, क्योंकि शहडोल में उनकी ससुराल है और शहडोल सहित बिलासपुर में सालों के बड़े मेडिकल व्यवसाय एवं अन्य धंधे भी हैं. अधिकारियों का कहना है कि यदि सभी प्रभोटों और चापलूसों को द.पू.म.रे. में ही इकट्ठा कर दिया जाए, तब तो द.पू.म.रे. का भड्डा बैठना निश्चित ही है.

इसी प्रकार गत दिनों मध्य रेलवे निर्माण, दादर में पदस्थ एक आईआरएसई अधिकारी ने तीसरी बार हुए अपने ट्रांसफर को भी रद्द कराने की पूरी जुगाड़ फिट कर ली थी, जबकि बताते हैं कि इससे पहले दो बार हुए उसके ट्रांसफर उसकी पेइंग कैपेसिटी पर ही रद्द किए गए थे. प्राप्त जानकारी के अनुसार इस बार जब उससे कहा गया कि इस बार उसका ट्रांसफर किसी भी स्थिति में रद्द नहीं होगा, तब वह लाल बत्ती लगाकर करीब 13 करोड़ के टेंडर की टीसी फाइनल करने में जुट गया, क्योंकि रिलीव होने से पहले वह इस टेंडर की टीसी फाइनल करके उससे मिलने वाला 13

लाख (10%) का कमीशन लेकर जाना चाहता था. इस बात की खबर जब किसी प्रभावशाली व्यक्ति द्वारा प्रशासन को दी गई, तब प्रशासन ने टीसी को रोककर उसे फौनर रिलीव कर दिया.

बताते हैं कि अब स्थिति यह है कि ओपन लाइन (मंडल) में जाकर वह उन कार्यों को घंटियां बजाकर कांटेक्टर से उन्हें दुबारा ठीक करने का दबाव बना रहा है, जबकि उक्त कार्य उसी के मातहत निर्माण में रहते हुए उसी ने करवाए थे. यही नहीं, इसके लिए उसने अलग से बजट की भी मांग की है और इसी दरम्यान करीब 20 करोड़ के फालतू टेंडर भी जारी कर दिए हैं. इस प्रकार कई अधिकारी सिर्फ टेंडर जारी करने में लगे हैं. उनका मकसद सिर्फ टेंडर जारी करके उससे अपना कमीशन लेकर निकल जाना होता है. जबकि संबंधित कार्य कभी समय पर पूरा नहीं होता है. आने वाले अधिकारी की भी उनमें कोई रुचि इसलिए नहीं होती है, क्योंकि उनका कमीशन लेकर पहले वाला अधिकारी जा चुका होता है. अतः संबंधित कार्य वर्षों तक चलते रहते हैं और अधिकारीगण वैरिप्रेशन देकर खुद का और कॉन्ट्रैक्टर्स का भला करते रहते हैं.

इसके साथ ही पिछले एक-डेढ़ साल के दौरान रेलवे बोर्ड से जारी किए गए तमाम ट्रांसफर/पोस्टिंग ऑर्डर्स को यदि ध्यान से देखा जाए, तो यह बात भी उजागर होती है कि सैकड़ों/हजारों की संख्या में ऐसे ट्रांसफर/पोस्टिंग ऑर्डर्स मिल जाएंगे, जो कि न सिर्फ भाषाई गलतियां होने के कारण दुबारा जारी किए गए, बल्कि जिन्हें जारी करने के एक-दो महीनों के अंदर ही रद्द कर दिया गया और संबंधित अधिकारी को वहीं पदस्थ कर दिया गया. देरों ऑर्डर ऐसे भी हैं, जिन्हें संबंधित अधिकारियों की 'चाईस पोस्टिंग' यानि उनकी 'डिमॉंड' या 'रिक्वेस्ट' पर जारी किया गया और उन्हें उनकी चाईस रेलवे या मंडल अथवा मुख्यालय में पदस्थ किया गया है.

रेलवे बोर्ड के देरों ऑर्डर ऐसे भी हैं जो कि अन्य रेलों से अधिकारी द्वारा 'डिमॉंड' पर दिल्ली के लिए जारी हुए हैं. अधिकारियों का कहना है कि दिल्ली से बाहर जाना कोई नहीं चाहता, मगर दिल्ली आना सभी चाहते हैं और उनके लिए कहीं नहीं कहीं एक-एक स्टूल की व्यवस्था उनकी 'पेइंग कैपेसिटी' के अनुसार की जाती रही है और वही परंपरा आज भी जारी है. अधिकारियों का यह भी कहना है कि यदि प्रधानमंत्री और रेलमंत्रि को रेलवे में 'चाईस ट्रांसफर/पोस्टिंग' के नाम पर चला रहा यह गोरखधंधा नजर नहीं आ रहा है, तो उनमें और पिछली सरकारों के कामकाज और कार्य-प्रणाली में अंतर कैसे है?

मेंबर ट्रैफिक का दौरा शुरू, लोडिंग बढ़ाने पर जोर, कई सीसीएम के पद खाली...

पेज 1 का शेष... अन्य वरिष्ठ अधिकारी भी थे. प्राप्त जानकारी के अनुसार निरीक्षण के बाद मोहम्मद जमशेद ने द.पू.मं.रे. मुख्यालय में जीएम के साथ ट्रैफिक एवं कमर्शियल अधिकारियों की एक बैठक की भी संबोधित किया. इस बैठक में उन्होंने उपस्थित अधिकारियों से कहा कि अब कोयले की भी लोडिंग में कमी आ रही है. इसका कारण यह है कि पंजाब, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात, उत्तर प्रदेश आदि राज्यों में दूर-दराज स्थित पाँवर हाउसों द्वारा अपने इस्तेमाल के लिए कोयले की आपूर्ति नजदीकी पाइंट से की जाने लगी है. इसी के साथ पहले जहाँ कंपनियों द्वारा हफ्ते-पंद्रह दिनों का स्टॉक रखा जाता था, वहीं अब उनका यह स्टॉक महीनों तक का होने लगा है. उन्होंने कहा कि इसके साथ ही भारतीय खाद्य निगम द्वारा भी जगह-जगह गोदाम बना दिए जाने से अब आनाज एवं अन्य जिनसों की ढुलाई भी कम होने लगी है. जबकि सीमेंट, लोहा आदि की ढुलाई काफी हद तक सड़क की तरफ मुड़ गई है. ऐसे में रेलवे को पारंपरिक कोयला, आनाज, सीमेंट, लोहा, आयरन और इत्यादी की ढुलाई पर ज्यादा निर्भर रहने के बजाय आय के नए स्रोतों की पहचान करनी होगी.

उन्होंने कहा कि रेलवे पर सातवें वेतन आयोग को लागू करने के लिए तत्काल लगभग 30 हजार करोड़ का भारी वित्तीय बोझ आने वाला है. इसके लिए रेलवे की तमाम खुली जगहों पर, चलती गाड़ियों पर, कोचों और वैगंस के अंदर-बाहर इत्यादी सभी संभावित स्थानों पर विज्ञापन की आय को बढ़ाना होगा. उन्होंने कहा कि इस साल विज्ञापन से होने वाली आय का लक्ष्य 1700 करोड़ से बढ़ाकर 17 हजार करोड़ रुपए कर दिया है. यानि प्रत्येक जोन को इस मद्द में एक हजार करोड़ की आय अर्जित करनी होगी. उन्होंने कहा कि इस मद्द में सभी रेल अधिकारियों को मिलकर काम करना होगा, तभी यह लक्ष्य पूरा हो पाएगा और तभी रेलवे की आर्थिक स्थिति को कुछ हद तक संभाला जा सकता है.

जानकारों का कहना है कि मेंबर ट्रैफिक की उपरोक्त चिंता एकदम जायज है. इस बात से सभी संबंधित अधिकारी भी उनसे सहमत हैं. परंतु उनका यह भी कहना है कि उपरोक्त लक्ष्य हासिल करने के लिए मेंबर ट्रैफिक अथवा रेलवे बोर्ड को आय के प्रमुख स्रोत वाले मुख्यालय और मंडलों के परिचालन एवं वाणिज्य विभाग के प्रमुख पदों पर सक्षम ट्रैफिक तथा कमर्शियल अधिकारियों को परदस्थ किया जाना पहली जरुरी आवश्यकता है. उनका कहना है कि जब तक सक्षम, कर्मठ, समर्पित और ईमानदार अधिकारियों को साइड लाइन में रखा जाता रहेगा और संदिग्ध विश्वसनीयता वाले अधिकारियों को मुख्य पदों पर परदस्थ किया जाता रहेगा, तब तक निर्धारित लक्ष्य हासिल नहीं किया जा सकता है. इसके साथ ही उनका यह भी कहना है कि जब तक दिल्ली सहित कई अन्य प्रमुख महानगरों और मुख्यालयों में लम्बे समय से जमे हुए कुछ ट्रैफिक एवं कमर्शियल अधिकारियों को दरबंद नहीं किया जाएगा, तब तक न तो उचित प्रशासनिक दक्षता हासिल हो सकती है, और न ही निर्धारित लक्ष्य को पाया जा सकता है.

उन्होंने इसका उदाहरण देते हुए बताया कि उत्तर रेलवे के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक

(सीसीएम) का पद खाली होने के बाद जिस तरह से एक जूनियर और संदिग्ध विश्वसनीयता वाली महिला वाणिज्य अधिकारी को लुक आफ्टर चार्ज सौंप दिया गया, उससे कई सक्षम और योग्य वाणिज्य अधिकारियों में भारी असंतोष व्याप्त हुआ है. जबकि यह सर्वविदित है कि उक्त महिला अधिकारी की बढौतल ही उत्तर रेलवे के दो वरिष्ठ वाणिज्य अधिकारियों को न सिर्फ जेल जाना पड़ा, बल्कि उसी की वजह से रेलवे को भारी बढनामी भी झेलनी पड़ी थी. जानकारों का कहना है कि अब ऐसा लग रहा है कि उसी महिला वाणिज्य अधिकारी को स्थाई रूप से उत्तर रेलवे का सीसीएम बनाया जाने वाला है. जबकि उससे दो वरिष्ठ वाणिज्य अधिकारी वहीं बैठे हैं, एक तो उन्हें लुक आफ्टर नहीं कराया गया, दूसरे अब उन्हें दरकिनार किए जाने की भी संभावना बन रही है.

प्राप्त जानकारी के अनुसार उत्तर रेलवे सीसीएम के पद का लुक आफ्टर कर रही श्रीमती मणि आनंद को 'रेलवे का वाटर गेट' होने के बाद उठे भारी हंगामे के पश्चात् रेलवे बोर्ड के ईडी/टीएंडसी के पद से हटाकर उत्तर रेलवे, बड़ोदा हाउस में परदस्थ किया गया था. मगर दिल्ली में लम्बे समय से रहकर प्रशासन पर उनकी पकड़ इतनी मजबूत हो चुकी है कि उन्हें वहाँ भी सीसीएम/केटरिंग का ही पद दिया गया. जबकि उन्हीं की गलत नीतियों की बढौतल 'रेलवे का वाटर गेट कांड' हुआ था और अब जब उन्हें प्रमुख सीसीएम बनाए जाने की मजबूत सुगुणहट चल रही है, तब उनसे वरिष्ठ देवश मिश्रा और उनसे भी वरिष्ठ सी. बी. के. सिंह ने सीसीएम/उ.रे. बनाए जाने के लिए अपना-अपना ज्ञापन रेलवे बोर्ड को सौंपा है. इसके अलावा एडवाइजर सेपटी ए. एस्. उपाध्याय और एडवाइजर मोबिलिटी नवीन शुक्ला भी उक्त पद के प्रमुख दावेदारों में से एक हैं. हालाँकि जानकारों का यह भी कहना है कि सीसीएम/उ.रे. का मलाईदार पद हासिल करने के लिए जीजा-साली द्वारा एक अन्य 'हाई लेवल अप्रोच' सहित अन्य कई मजबूत रास्ते अपनाए जाने की चर्चाएँ हो रही हैं.

उल्लेखनीय है कि श्रीमती मणि आनंद (एसएजी) की अपेक्षा श्री मिश्रा और श्री सिंह दोनों काफी वरिष्ठ एचएजी वाणिज्य अधिकारी न सिर्फ डीआरएम और सीसीएम रह चुके हैं, बल्कि कई अन्य रेलों और मंडलों में महत्वपूर्ण पदों पर काम कर चुके हैं. जबकि दिल्ली में करीब 17-18 सालों से जमी श्रीमती मणि आनंद ने न तो डीआरएम में काम किया है, और न ही वह आज तक कभी दिल्ली छोड़कर बाहर किसी जोनल मुख्यालय अथवा मंडल में काम करने गई हैं. इस तरह उन्हें जूनियर स्केल से एसएजी तक के सारे प्रमोशन दिल्ली के ही विभिन्न घोरलों में रहकर प्राप्त होते रहे हैं.

जानकारों का कहना है कि इस तरह का पक्षपात तमाम ट्रैफिक और कमर्शियल अधिकारियों में भारी असंतोष पैदा कर रहा है. उनका कहना है कि इसी प्रकार दक्षिण पूर्व रेलवे और खासतौर पर पूर्व तट रेलवे में भी कुछ ट्रैफिक अधिकारी लम्बे समय से इधर-उधर करके जमे हुए हैं. उन्होंने बताया कि पूर्व तट रेलवे परिचालन मुख्यालय का जबरदस्त हस्तक्षेप होने के कारण ही खुर्दा रोड मंडल में कोई सीनियर डीओएम नहीं टिक पाता है. यही वजह है कि पिछले डेढ़-दो साल के दरम्यान खुर्दा रोड मंडल में तीन

सीनियर डीओएम बदले जा चुके हैं. जबकि द.पू.रे. के सीएफटीएम को करीब पांच साल होने जा रहे हैं, तथापि उनकी जगह किसी अन्य सक्षम अधिकारी की पोस्टिंग अब तक नहीं की गई है. इसी प्रकार मुंबई में शैलेंद्र कुमार को जमे हुए करीब 22 साल हो चुके हैं, मगर उन्हें मध्य एवं पश्चिम रेलवे में घुमा-फिराकर मुंबई में ही रखा गया है. जबकि हाल ही में उनकी वजह से ही पूर्व सीनियर डीओएम, मुंबई सेंट्रल को विवादस्पद तरीके से हटना पड़ा था. बताते हैं कि डीआरएम, मुंबई सेंट्रल रहते शैलेंद्र कुमार के खिलाफ कोई गंभीर शिकायत हुई थी, जिसके लिए वह पूर्व सीनियर डीओएम को जिम्मेदार मान रहे थे. प्राप्त जानकारी के अनुसार उन्होंने इस बारे में उससे पूछताछ भी की थी, मगर उसकी सफाई से वह संतुष्ट नहीं हुए थे और उन्होंने उसकी शिकायत जीएम से कर दी थी. उसकी अचानक और विवादस्पद तरीके से हटाए जाने का यह प्रमुख कारण बताया जा रहा है. जबकि संबंधित सांसद की शिकायत तो इसकी मात्र एक वजह बनी थी. अतः शैलेंद्र कुमार को लगातार 22 सालों से मुंबई में बनाए रखने का कोई औचित्य किसी अधिकारी की समझ में नहीं आ रहा है. उनका कहना है कि प्रशासन की यह मेहरबानी लगातार शैलेंद्र कुमार जैसे कुछ अन्य अयोग्य, अक्षम और संदिग्ध विश्वसनीयता वाले अधिकारियों पर ही क्यों हो रही है?

अब स्थिति यह है कि उत्तर रेलवे, नई दिल्ली, पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर, दक्षिण पश्चिम रेलवे, हुबली, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर और पश्चिम रेलवे, मुंबई के प्रमुख सीसीएम पद खाली पड़े हैं. परंतु मेंबर ट्रैफिक मोहम्मद जमशेद इन पदों पर सक्षम वरिष्ठ वाणिज्य अधिकारियों की पोस्टिंग के मामले में फिलहाल किसी अंतिम निर्णय पर नहीं पहुंच पा रहे हैं. प्राप्त जानकारी के अनुसार उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद के मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) के पद पर कार्यरत अनुराग को कोई गंभीर मानसिक बीमारी हो जाने के कारण उन्हें सीसीएम जैसे कम मगनजारी वाले पद पर ले जाना है. इसके लिए प्रस्ताव यह किया गया है कि अनुराग को सीसीएम/उ.मं.रे. के पद पर बैठा दिया जाए और सीसीएम/उ.मं.रे. के पद पर कार्यरत डॉ. डी. के. त्रिपाठी को सीसीएम/प.मं.रे., जबलपुर के पद पर शिफ्ट कर दिया जाए, इसी प्रकार सीसीएम/प.मं.रे. के पद पर कार्यरत मनोज कुमार सेठ को अनुराग की जगह सीओएम/उ.मं.रे., इलाहाबाद बना दिया जाए.

बताते हैं कि डॉ. त्रिपाठी को मेंबर ट्रैफिक इलाहाबाद से इसलिए हटाना चाहते हैं, क्योंकि उनके खिलाफ किसी चुगलखोर सांसद ने शिकायत की है कि वह लम्बे समय से इलाहाबाद में परदस्थ हैं. जबकि जानकारों का कहना है कि सांसद की शिकायत सही नहीं है. इसका कारण एक तो यह है कि डॉ. त्रिपाठी लम्बे समय बाद इलाहाबाद पहुंचे हैं और दूसरा कारण यह है कि उनकी पत्नी इलाहाबाद एक कामकाजी महिला है. तीसरा कारण यह है कि उनका कार्यकाल (सेवानिवृत्ति) भी लगभग एक-डेढ़ साल ही बचा है. इसलिए वह अब सेवाकाल के अंतिम समय में इलाहाबाद से बाहर नहीं जाना चाहेंगे.

इसी प्रकार मनोज कुमार सेठ को भी प.मं.रे. जबलपुर में सीसीएम के पद पर आए

हुए अब तक करीब एक-सवा साल ही हुआ है. इसके अलावा उन्हें उम्र के इस पड़ाव में अपनी बेटी की शादी सहित कई अन्य पारिवारिक जिम्मेदारियों का भी निर्वहन करना है. इसलिए वह भी फिलहाल कम से कम एक साल तक जबलपुर में ही रहना चाहेंगे. इसके अलावा जानकारों का कहना है कि सेवाकाल के अंतिम एक-डेढ़ साल में और किसी पद पर आए मात्र एक-सवा साल के भीतर किसी अधिकारी का ट्रांसफर किया जाना स्थापित नियमों के भी विपरीत है.

जानकारों का कहना है कि सीओएम/उ.मं.रे. जैसे अत्यंत दिमाग-खपाऊ पद पर कोई अधिकारी जाना नहीं चाहता है, क्योंकि नेताओं की हेकड़ी के चलते वहाँ से इतनी ज्यादा गाड़ियाँ चला दी गई हैं कि किसी गाड़ी को प्रॉपर पथ नहीं मिल पा रहा है. इसके अलावा इलाहाबाद-मुगलसराय के बीच प्रस्तावित तीसरी लाइन का काम भी वहाँ डीएफसी के आने का कारण बतकर स्थगित कर दिया गया है. जानकारों का कहना है कि निकट भविष्य में इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के कंजेशन की गंभीर समस्या का समाधान होने की कोई संभावना नहीं दिखाई दे रही है. उनका कहना है कि जिन ट्रैफिक या कमर्शियल अधिकारियों को आगे चलकर जीएम या एडीशनल मेंबर बनाया है, दिल्ली में लम्बे समय से अखाड़ा जमाए हुए उन अधिकारियों को इलाहाबाद भेजा जाना चाहिए और सेवानिवृत्ति के नजदीक पहुंचे हुए अथवा मात्र एक-सवा साल पद पर आए हुए अधिकारियों को उनका कार्यकाल पूरा होने से पहले दरबंद नहीं किया जाना चाहिए.

बताते हैं कि सीओएम/प.मं.रे. अजीत कुमार जैन ने सीसीएम/प.रे. के पद पर मुंबई जाने की इच्छा जताई है. मगर हमारे सूत्रों का कहना है कि उन्हें मुंबई नहीं भेजा जा रहा है और सीसीएम/प.रे. का पद इसका लुक आफ्टर चार्ज संभाल रही वरिष्ठ महिला वाणिज्य अधिकारी (सीसीएम/पीएस) श्रीमती रसूल को ही दिया जाने वाला है. इसके साथ ही पू.मं.रे. में वर्तमान सीएसओ को सीसीएम बना देने का विचार चल रहा है, जबकि उ.पं.रे. जयपुर और द.पं.रे. हुबली के सीसीएम पद पर किसे भेजा जाएगा, यह फिलहाल स्पष्ट नहीं हो पाया है. चर्चा यह भी थी कि अजीत सक्सेना को द.रे. के सीसीएम पद से शिफ्ट करके प.मं.रे. जबलपुर भेजा जा रहे है. इसके लिए कारण यह बताया जा रहा था कि श्री सक्सेना चूँकि जबलपुर के निकट के ही रहने वाले हैं, इसलिए वह वहाँ जाना चाहते हैं, मगर यह सच नहीं है.

परंतु जानकारों का कहना है कि यह सर्वविदित है कि श्री सक्सेना को वहाँ से फिलहाल हटाए जाने का मालब प्रशासन की हार और यूनिशन अथवा 'पासल पोर्ट' सहित कुछ अन्य असामाजिक तत्वों की भी शक्ति होगी. उनका यह भी कहना है कि यदि प्रशासन को अपनी नाक बचाए रखनी है, तो श्री सक्सेना को द.रे. में ही रखना चाहिए और यदि उन्हें अथवा मनोज कुमार सेठ को उनके वर्तमान पदों से हटाया जाना ही जरुरी है, तो इन दोनों अधिकारियों को उनके बचे हुए कार्यकाल के लिए क्रमशः मेंबर ट्रैफिक और एडीशनल मेंबर ट्रैफिक (कैडेट कंट्रोलींग ऑथॉरिटी) के पदों पर ले जाया जाना चाहिए, जिससे यह ट्रैफिक/कमर्शियल में फैली तमाम विसंगतियों को ठीक कर सकें.

खूब टेंडर जारी करो, टेंडर डिस्वार्ज/टर्मिनेट करने के...

पेज 3 का शेष... देश को भी भ्रम में रखकर सरकार की योजनाओं को इन अधिकारियों द्वारा पलीता लगाया जा रहा है, जिससे सरकार की चोतरफा किरकिरी हो रही है.

उनका कहना है कि टेंडर बनाने और प्रकाशित करने में लाखों रुपए के खर्च सहित सैकड़ों मैनि-पाँवर एवं मैनि-ऑवर का व्यय होता है. इसी प्रकार टेंडर डालने के लिए कॉन्ट्रैक्टर्स का भी लाखों रुपए का खर्च होता है. ऐसे में रेट खुलने के बाद यदि टेंडर रद्द होता है, तो उसके लिए संबंधित अधिकारी को जिम्मेदार मानकर उसके खिलाफ विजिलेंस द्वारा जांच कराई जानी चाहिए, क्योंकि अत्यंत घटिया कार्यों से टेंडर कैन्सिल करने वाले यह अधिकारी लाखों रुपए का वेतन और करोड़ों रुपए की सरकारी सुविधाएँ (गाड़ी, बंगला, कमीशन इत्यादि) लेकर देश के साथ धोखाधड़ी (गवारी) कर रहे हैं.

उन्होंने कहा कि यही वजह है कि उत्तर प्रदेश और पंजाब में अगले साल होने वाले विधानसभा चुनावों के बावजूद उक्त दोनों राज्यों से संबंधित टेंडर्स को फाइल/जारी करने में संबंधित अधिकारियों द्वारा जानबूझकर देरी की जा रही है, इससे सरकार या सत्ताधारी पार्टी को वहाँ नुकसान हो सकता है. जबकि सरकार ने उक्त दोनों राज्यों में होने वाले रेलवे संबंधी विकास एवं निर्माण कार्यों के लिए भरपूर धनराशि काफी पहले ही उत्तर रेलवे निर्माण संगठन को जारी की हुई है. उल्लेखनीय है कि सत्ताधारी पार्टी के लिए राजनीतिक रूप से अत्यंत महत्वपूर्ण उक्त दोनों राज्यों में रेलवे से संबंधित सबसे अधिक निर्माण कार्य उत्तर रेलवे निर्माण संगठन को ही आवंटित हैं.

ज्ञातव्य है कि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन का कार्य भीचक्का कर देने वाला होता है. इसने एक टाइप-5 रेलवे आवास में जहाँ औसतन 3-4 टन अथवा बहुत ज्यादा तो 10 टन सरिया लगना चाहिए, वहाँ 30 टन से भी ज्यादा सरिया घुसा दिया गया है. यह किस इंजीनियरिंग कोड में लिखा है कि ऐसे किसी सरकारी आवास में इतनी ज्यादा सरिया का इस्तेमाल आवश्यक होगा? जानकारों का तो यहाँ तक कहना है कि यह सब कामज पर ही हो रहा है, क्योंकि वास्तविकता से इसका दूर-दूर तक कोई संबंध नहीं है और इस तरह की अवैध कमाई संबंधित अधिकारियों की जेब में जा रही है, जिनकी इस अवैध आय पर लगाम लगा पाना हप्तखाखेर विजिलेंस इंस्पेक्टरों के बूते की बात नहीं है. उनका कहना है कि जनवरी से मार्च के दरम्यान हर साल फिश प्लेट्स, स्लीपर्स, ईआरसी, क्लिपस जैसे इंजीनियरिंग आइटम्स सहित एसएंडटी एवं इलेक्ट्रिकल के कई आइटम्स को मद्द में बजट को समाप्त बताया जाता है और वचत दर्शाने के नाम पर कॉन्ट्रैक्टर्स के बिल तीन-चार महीनों तक रोक दिए जाते हैं.

दूसरी तरफ इसी अवधि में सालाना आवंटित बजट राशि को खर्च करने के लिए अवैध मद्दों के आना-पाना-नतीरियल की खरीद करके आय-व्यय का हिसाब बराबर कर दिया जाता है. ऐसी तमाम तरह की जोड़तोड़ पर हर वित्तीय वर्ष की अंतिम तिमाही में सभी जांच एजेंसियों को सतर्क रहकर इन पर अपनी गिट्ट-दुष्टि लगाए रखनी चाहिए.

करप्ट प्रैक्टिस और करप्ट लोगों को बढ़ावा देने में लगा हुआ है पूरा सिस्टम

वर्ष 1981 बैच के वरिष्ठ आईआरएसईई अधिकारी घनश्याम सिंह के विरुद्ध सिर्फ क्वालिटी इंजीनियर्स एंड कॉन्ट्रैक्टर्स (क्यूईसी) की ही एक अकेली शिकायत नहीं रही है, बल्कि उनके खिलाफ गुडगांव, हरियाणा के अजय चौधरी की भी 30 जून 2016 को की गई लिखित शिकायत भी है, जिसकी प्रतियां रेलमंत्री सहित प्रधानमंत्री, रेल राज्यमंत्री, कैबिनेट सचिव, सीवीसी, सीबीआई, प्रवर्तन निदेशालय, सीआरबी, मेंबर इलेक्ट्रिकल और एडवाइजर विजिलेंस को भी भेजी गई हैं। अजय चौधरी ने अपनी इस लिखित शिकायत में घनश्याम सिंह द्वारा रिश्वत लेकर दो मंडल अभियंताओं का ट्रांसफर रद्द किए जाने सहित राइट्स लिमिटेड में उनके द्वारा की गई घपलेबाजी सहित पटना, काठमांडू, राजगीर और कई अन्य स्थानों पर उनकी बेनामी संपत्तियों तथा रेलवे से वीआरएस लेकर रेलवे के ही कांटेक्टर बने अपने भाई की फर्म 'जय माता दी कंस्ट्रक्शन कंपनी' में लगाई गई उनकी तमाम काली कमाई इत्यादि की विस्तृत जानकारी दी गई है।

जानकारों का कहना है कि माना कि अजय चौधरी की शिकायत घनश्याम सिंह का जीएम पैनल में एम्प्लोमेंट होने के बाद अथवा पूर्वाग्रह से प्रसिद्ध होकर उनका प्रमोशन रोके जाने के उद्देश्य से की गई होगी, परंतु क्यूईसी की शिकायत तो लगभग एक साल पहले 14 अगस्त 2015 की है, जो कि न सिर्फ जेनुइन है, बल्कि इसमें शिकायतकर्ता खुद प्रभावित पार्टी है, जिसका घनश्याम सिंह के सीधे या घुमा-फिराकर दिए गए आदेशों के कारण न सिर्फ कई करोड़ रुपए का नुकसान हुआ है, बल्कि इसमें क्यूईसी को बायपास करके उनकी चहेती फर्म को टेंडर दिए जाने से भारी भ्रष्टाचार होने और कमीशनखोरी का स्पष्ट संकेत मिलता है। जाहिर है कि क्यूईसी की यह शिकायत बिना किसी पूर्वाग्रह और बिना किसी सोच-समझी रणनीति के

तहत सिर्फ घनश्याम सिंह और उनके आदेश के गुलाम जूनियर अधिकारियों द्वारा किए गए अन्याय के निवारण के उद्देश्य से की गई थीं। ऐसे में एक साल तक रेलवे बोर्ड विजिलेंस द्वारा इस मामले में कोई भी कार्यवाही न किए जाने का यही अर्थ निकलता है कि उन्हें जानबूझकर बचाया जा रहा है अथवा घनश्याम सिंह सारी गतिविधियों को अपनी पहुंच और पैसे की बदौलत 'मैनेज' कर रहे हैं?

जानकारों का यह भी कहना है कि एडवाइजर विजिलेंस, रेलवे बोर्ड द्वारा यह कहने का कोई अर्थ नहीं है कि उनका काम तो ईडी/वी. और डायरेक्टर की बदौलत ही चलता है। उनका कहना है कि एडवाइजर विजिलेंस की नेक-नीयती पर कोई संदेह नहीं है, मगर उनकी यह नेक-नीयती तो तब समझ में आती जब वह संबंधित मामले में वाजिब प्रगति होती न देखकर उसे अन्य निदेशक या कार्यकारी निदेशक (ईडी/विजिलेंस) को सौंप देते ! उनका यह भी कहना है कि किसी सरकारी कार्यालय का प्रशासनिक कामकाज संबंधित कार्यालय के प्रमुख अधिकारी की सिर्फ नेक-नीयती से नहीं, बल्कि प्रशासनिक क्षमता की बदौलत चलता है। ऐसे में अब जब एडवाइजर विजिलेंस के समक्ष यह स्पष्ट हो चुका है कि उनके मातहत अधिकारियों ने न सिर्फ अपनी जिम्मेदारी का निर्वाह पूरी ईमानदारी से नहीं किया है, बल्कि वह घनश्याम सिंह एंड कंपनी के एक 'दूत' बनकर रह गए हैं, तब उन्हें फौरन से पेशत विजिलेंस डायरेक्टरेट से निकाल बाहर करना चाहिए और संबंधित मामला आगे की जांच एवं कार्यवाही के लिए किसी अन्य ईडी/वी. को सौंप देने के साथ ही खुद भी उसकी दिन-प्रतिदिन मोनिटरिंग करनी चाहिए।

उल्लेखनीय है कि शुक्रवार, 14 जुलाई को जिस



दिन जीएम पैनल एसीसी से अप्रुव होकर रेलवे बोर्ड पहुंचा था, उसी दिन देर शाम करीब 8 बजे रेलवे बोर्ड द्वारा घनश्याम सिंह सहित आठ जीएम की पोस्टिंग का प्रस्ताव डीओपीटी/पीएमओ को भेज दिया गया था। इसका मतलब यह है कि रेलवे बोर्ड ने इन आठ अधिकारियों का विजिलेंस क्लियरेंस पहले से ही ले रखा है। यहां ध्यान देने वाली बात यह भी है कि ऐसा पहली बार हो रहा है जब एक बार में ही जीएम पैनल अप्रुव हो गया और उसके आते ही रेलवे बोर्ड ने आनन-फानन में पोस्टिंग प्रस्ताव भी भेज दिया। इसका मतलब यह निकाला जा रहा है कि रेलवे बोर्ड भी घनश्याम सिंह को जल्दी से जल्दी जीएम बनाने की तैयारी में है।

जानकारों का कहना है कि पूरा सिस्टम करप्ट प्रैक्टिस और करप्ट लोगों को बढ़ावा देने में लगा हुआ है। यदि ऐसा नहीं होता तो रेलवे बोर्ड ने घनश्याम सिंह से संबंधित शिकायतों का समस्त विवरण भी एसीसी को भेजा होता और उन्हें जीएम पैनल में रखे जाने का निर्णय एसीसी पर छोड़ दिया होता, तब हो सकता है कि एन. के. अम्बिकेश को ही तरह एसीसी ने घनश्याम सिंह का प्रमोशन या उनकी जीएम पोस्टिंग को भी 'सीलड कवर' में रखा होता। उनका कहना है कि इसका साफ मतलब यह है कि रेलवे बोर्ड विजिलेंस और खुद रेलवे बोर्ड उन्हें बचा रहा है, जबकि घनश्याम सिंह की समस्त करप्ट गतिविधियों सहित उनके खिलाफ हुई शिकायतों की जानकारी रेलमंत्री, रेल राज्यमंत्री, पीएमओ, सीवीसी, सीबीआई, सीआरबी, एम्पल, बोर्ड विजिलेंस इत्यादि सभी सक्षम संस्थाओं और अधिकारियों को काफी पहले से ही रही है।

अब ताजा स्थिति यह है कि पूरी भारतीय रेल में 'भ्रष्ट शिरोमणि' का खिताब प्राप्त कर चुके घनश्याम

सिंह 'डैमेज कंट्रोल' के लिए साम, दाम, दंड, भेद के सर्वकालिक आजमाए हुए हथियार लेकर पुनः पूरी तरह से सक्रिय हो गए हैं। इसके लिए सर्वप्रथम उनके बचाव में पूरे एक साल से लगातार काम कर रहे उनके सबसे बड़े सहयोगी ईडी/वी/इले./एसएंडटी आर. के. राय सहित कई अन्य लोग भी सक्रिय हो गए हैं। हमारे विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि लगभग रोजाना शाम को दिल्ली के किसी पाँश होटल में घनश्याम सिंह के साथ बैठकर 'सोमरस' का सेवन करने वाले आर. के. राय ही समस्त विजिलेंस गतिविधियों से उन्हें अवागत कराते रहे हैं। उनका कहना है कि इस सोमरस पार्टी का खर्च घनश्याम सिंह की किसी न किसी चहेती कांटेक्टर फर्म के जिम्मे होता था। सूत्रों का यह भी कहना है कि रेलवे बोर्ड विजिलेंस की तो हैसियत नहीं है इन सबकी जांच कर पाना, मगर सीबीआई इन सबकी जांच बखूबी कर सकती है कि उनकी मीटिंग्स कब-कब और कहाँ-कहाँ हुई हैं?

क्यूईसी के मालिक और शिकायतकर्ता सतीश मंडावकर ने रेलमंत्री को भेजे गए संदेश में मांग की है कि ईडी/वी.इले. आर. के. राय को रेलवे बोर्ड विजिलेंस डायरेक्टरेट से फौरन बाहर किया जाना चाहिए और उनकी अब तक की समस्त सदिग्ध गतिविधियों की भी जांच की जानी चाहिए। 'रेलवे समाचार' से बात करते हुए श्री मंडावकर का यह भी कहना है कि घनश्याम सिंह जैसे महाभ्रष्ट अधिकारी यदि जीएम और बोर्ड मेंबर बनने में कामयाब होते हैं, तो यह न सिर्फ पूरी व्यवस्था के लिए अत्यंत शर्मनाक है, बल्कि इससे भ्रष्टाचार को भी और अधिक बढ़ावा मिलता है। उन्होंने यह भी कहा कि यदि घनश्याम सिंह जीएम और बोर्ड मेंबर बनने में सफल हो जाते हैं, तो निश्चित रूप से यह पूरी व्यवस्था की हार होगी और रेलवे के इलेक्ट्रिकल विभाग में भ्रष्टाचार की कोई सीमा नहीं रह जाएगी। इसके अलावा व्यवस्था से सर्वसामान्य आदमी का भरोसा भी उठ जाएगा।

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

परिपूर्ण रेलवे समाचार

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

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. 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 मुधोकर, ठाणे,
- * एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
- * एड. वी. एच. वास्वानी, भोपाल,
- * एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

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

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



यूनेस्को अप्रूव्ड हैरिटेज साइट (विरासत स्थल) बनाने के लिए पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन की इमारत के नवीनीकरण पर उत्तर रेलवे द्वारा कुल 566 करोड़ रुपए खर्च किए जाएंगे।

खातरकर राष्ट्रपति के हाथों सम्मानित

गोरखपुर. पूर्वोत्तर रेलवे के उप महानिरीक्षक सह अपर मुख्य सुरक्षा आयुक्त, रेलवे सुरक्षा बल विजय खातरकर को उनके उत्कृष्ट कार्यों को देखते हुए भारत के राष्ट्रपति द्वारा स्वतंत्रता दिवस-2016 के अवसर पर पुलिस पदक प्रदान कर सम्मानित किया गया। भारतीय रेल सुरक्षा सेवा 1992 बैच के अधिकारी विजय खातरकर को वर्ष 2015 में महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल, नई दिल्ली द्वारा महानिदेशक का प्रशंसा-पत्र, तमगा से सम्मानित किया गया था। खातरकर की स्कूली शिक्षा सेंट फ्रांसिस स्कूल, भोपाल में हुई। खातरकर ने एन.आई.टी., भोपाल से वर्ष 1988 में यांत्रिक इंजीनियरिंग में स्नातक की उपाधि प्राप्त की। उन्होंने अमेरिका में आतंकवाद विरोधी कार्यक्रमों में भाग लिया तथा विदेशों व संयुक्त राष्ट्र संघ में शान्ति सेना के रूप में प्रतिनियुक्ति पर सराहनीय योगदान दिया। पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक राजीव मिश्र एवं अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारियों तथा रेलवे सुरक्षा बल के अधिकारियों एवं बल के सदस्यों ने खातरकर के इस उपलब्धि पर प्रसन्नता व्यक्त करते हुए उन्हें बधाई दी है।

