

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 344-345

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

■ पेज - 12 ■ मूल्य 5 रु.

“वन नेशन, वन बजट”



सुरेश त्रिपाठी

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की अध्यक्षता में केंद्रीय कैबिनेट ने बुधवार, 21 सितंबर को 92 साल पुरानी व्यवस्था को समाप्त करते हुए रेल बजट को केंद्रीय सामान्य बजट में समाहित किए जाने के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी. इसका मतलब यह है कि अब रेल बजट अलग से नहीं, बल्कि सामान्य बजट के साथ संसद में प्रस्तुत किया जाएगा. सरकार के इस कथित रिफॉर्म को 'वन नेशन, वन बजट' की संज्ञा देकर सोशल मीडिया पर पूरे दिन इसे प्रचारित करने की सरकारी मुहिम चलाई गई. इसके लिए रेलवे के पूरे महकमे के साथ केंद्र और भाजपाई राज्य सरकारों ने भी इसे कुछ इस तरह से प्रचारित किया जैसे मोदी सरकार ने कोई बहुत बड़ा काम कर दिया हो. इस तरह

Less Government, More Governance
Increasing Efficiency of budget-making process

ONE NATION, ONE BUDGET



Railway Budget merged With General Budget

Greater efficiency, more availability of capital expenditure for railways



Merging of Plan & Non-Plan Expenditure
Equal focus on both forms of expenditures and their outcomes

कश्मीर के उरी में हुई आतंकवादी घटना से देश का पूरा ध्यान हटाने में सरकार उसी तरह कामयाब रही, जिस तरह गत सप्ताह रेलवे में नौ दिन के सफाई अभियान की बहु-प्रचारित योजना की शुरुआत करके फ्लेक्सी किराया दरों की तरफ से करोड़ों रेलयात्रियों का ध्यान हटाने में सफल रही थी. इसकी कर्सीदाकारी में यह भी कहा गया कि इस समायोजन के बाद रेलवे को अब केंद्र सरकार को सालाना लाभांश नहीं देना पड़ेगा और उसे अपने कामकाज से जुड़े मामलों में पूरी आजादी होगी. इसके बावजूद यह सच्चाई है कि अपने कर्मचारियों के वेतन-भत्तों और पूर्व कर्मचारियों की पेंशन सहित सातवें

शेष पृष्ठ 4 पर....

रे.बो. ने सुधारी 25 साल पुरानी गलती

सुरेश त्रिपाठी

वर्तमान केंद्र सरकार की गाज गिरने तथा न्यायालयों की फटकार सुनने से पहले ही रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने रेलवे ऐक्ट द्वारा पारित पदोन्नति वाले नियमों को वापस लागू कर दिया. केंद्रीय कैबिनेट की बिना किसी मंजूरी के पिछले 25 वर्षों तक सीनियर स्केल में पदोन्नति वाले नियमों में अस्थाई बदलाव कर पदोन्नतियों की जाती रही है. इससे पिछले करीब 25-26 वर्षों तक रेलवे को करोड़ों-अरबों रूपए के

- पिछले 25 वर्षों से की जाती रही रेलवे बोर्ड के नोटिफिकेशन की गलत व्याख्या
- सीनियर स्केल के सभी पद ग्रुप 'ए' के हैं, इन पर नहीं है ग्रुप 'बी' अधिकारियों का हक
- एक साजिश के तहत रेलवे ऐक्ट में मौजूद प्रावधान को 'डायल्युट' करने की कोशिश की गई

(नोटिफिकेशन सं. ई(जीपी)2016/1/9) जारी कर सीनियर स्केल में प्रमोशन वाले अस्थाई बदलाव के नियमों को पूर्ववत लागू कर दिया है. इसकी पृष्ठभूमि वर्ष 1985 में तब आरम्भ हुई थी, जब रेलवे बोर्ड ने जूनियर से सीनियर स्केल में पदोन्नति के लिए एक कर्मप्रतिनिव्व गाइडलाइन्स जारी की थी. इन गाइडलाइन्स में बताया गया था कि सीनियर स्केल के सभी पद ग्रुप 'ए' अधिकारियों के लिए हैं, चाहे वह डायरेक्ट रिजुट (सीधी भर्ती) हों या प्रमोटी. फलस्वरूप पदोन्नति के लिए वरियता क्रम

शेष पृष्ठ 11 पर....

विसंगतिपूर्ण हैं रेलवे में पदोन्नति के नियम

सुरेश त्रिपाठी

भारतीय रेल की वार्षिक आय घटने का सिलसिला पिछले साल से लगातार जारी है. केंद्र सरकार के सहयोग और रेलवे के अथक प्रयास के बाद भी भारतीय रेल के परिचालन औसत (ऑपरेटिंग रेस्यू) में अपेक्षित सुधार नहीं हो पा रहा है. ऐसी स्थिति में रेल प्रशासन के समक्ष चुनौती यह है कि आखिर रेलवे की दशा और दिशा में कैसे अपेक्षात्मक सुधार लाया जाए. ऐसे में कई सवाल जेहन में उठते हैं, जिसमें सबसे महत्वपूर्ण सवाल

- कोई ग्रुप 'सी' कर्मचारी भी पा सकता है ग्रुप 'ए' के पद तक पदोन्नति
- ग्रुप 'बी' से ग्रुप 'ए' में प्रमोशन के लिए नहीं है कोई निर्धारित योग्यता का मानक
- योग्य कर्मचारियों/अधिकारियों के प्रति रेल प्रशासन का हमेशा रहा है उदासीन रवैया
- महत्वपूर्ण मुद्दे पर कच्ची काटने नजर आते हैं मान्यताप्राप्त कर्मचारी/अधिकारी संगठन

यह है कि क्या रेल प्रशासन अपने राजपत्रित पदों (गजटेट पोस्ट्स) पर अच्छे योग्य (वेस्ट क्वालिफाइड) अभ्यर्थियों की नियुक्ति कर रहा है?

रेलवे में प्रतिवर्ष ग्रुप 'ए' के पदों पर संघ लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) से जितनी सीधी भर्तियां की जाती हैं, उतने ही पदों के लिए फीडर ग्रेड अर्थात् आंतरिक

व्यवस्था के तहत ग्रुप 'बी' से ग्रुप 'ए' में प्रमोशन किया जाता है. यूपीएससी से चयनित अभ्यर्थियों की योग्यता और बुद्धिमत्ता पर यदि कोई शक या कमी नहीं है, तो प्रश्न यह उठता है कि वह कौन सा आयाम है, जिसमें सुधार करने की नितांत आवश्यकता है, जिससे रेलवे पर पड़ रहे चोट तरफा

शेष पृष्ठ 10 पर....

जीएम/उ.प.रे. को हटाने के लिए आरक्षणवादियों ने लिखवाई सांसदों से चिट्ठियां

ब्यूरो प्रमुख, जयपुर

जयपुर. उत्तर पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक अनिल सिंघल को जल्दी ही हटाकर रेलवे बोर्ड में बैठाया जा सकता है. इसके लिए पहले यह चर्चा थी कि पदोन्नतियों में आरक्षण के मामले में सुप्रीम कोर्ट की नाराजगी को देखते हुए उन्हें हटाया जा रहा है. परंतु अपने विश्वसनीय सूत्रों से 'रेलवे समाचार' को ज्ञात हुआ है कि श्री सिंघल को उपरोक्त मामले में नहीं, बल्कि आरक्षणवादियों के दबाव में शिफ्ट किया जाने वाला है, क्योंकि उनके कारण आरक्षणवादियों का अन्य जोनल रेलों से उ.प.रे. में रेलकर्मियों का तबादला कराने का धंधा मंदा हो गया



सिर्फ चिट्ठियां लिखवाई, बल्कि उन्हें रेलमंत्री के पास भेजकर श्री सिंघल को फौरन हटाए जाने का भारी दबाव भी बनाया हुआ है.

आरक्षणवादियों के दबाव में जल्दी ही शिफ्ट किया जा सकता है जीएम/उ.प.रे. को

है. सूत्रों का काना है कि आरक्षणवादियों ने श्री सिंघल को हटाए जाने के लिए करीब 7-8 सांसदों से रेलमंत्री को न

उल्लेखनीय है कि जिस तरह पूर्वोत्तर रेलवे को कमी 'लाला रेलवे' के नाम से जाना जाता था, उसी तरह अब उ.प.रे. को 'मीणा रेलवे' के नाम से भी जाना जाने लगा है, क्योंकि नया जोन बनने के बाद यहाँ अन्य जोनल रेलों से आकर एक ही समुदाय के लगभग 70-75% रेल कर्मचारी और अधिकारी इकट्ठे हो गए हैं. इससे प्रत्येक केंद्र में उनकी संख्या निर्धारित मानक से ज्यादा हो गई है. इसी के मद्देनजर महाप्रबंधक अनिल

सिंघल ने अन्य जोनल रेलों से ट्रांसफर लेकर उ.प.रे. में आने वालों पर प्रतिबंध लगा दिया था. इससे आरक्षणवादी संगठन के एक नेता का धंधा खत्म हो गया था. बताया है कि ऐसे एक इंटर रेलवे ट्रांसफर के लिए उक्त नेता द्वारा अवैध रूप से चार से पांच लाख रूपए लिए जाते थे.

इस संदर्भ में पिछले करीब डेढ़-दो साल से उ.प.रे. द्वारा रेलवे बोर्ड को बार-बार कैडर पोजीशन भेजने और दिशा-निर्देश मांगे जाने के बावजूद रेलवे बोर्ड कुम्भकर्णी नौद में सोया रहा. पूर्व सीपीओ कर्ण सिंह को भी आरक्षणवादियों का भारी दबाव झेलना पड़ा, जिसके चलते उन्हें असमय

शेष पृष्ठ 11 पर....

ट्रेकमेंटेनर एसोसिएशन का जंतर-मंतर पर महाधरना



नई दिल्ली : रेलवे ट्रेक के रख-रखाव के लिए बढ़ते मशीनीकरण और ट्रेकमेंटेनर की घटती संख्या तथा उनके विभागीय एवं व्यक्तिगत शोषण के कारण रेल प्रशासन के प्रति रेलवे ट्रेकमेंटेनर्स में भारी आक्रोश व्याप्त है. इस कैटेगरी में पिछले कुछ सालों के दरम्यान पर्याप्त शिक्षित लोगों के आने से रेलवे के मान्यताप्राप्त श्रमिक संगठनों और रेल अधिकारियों के लिए अब ज्यादा समय तक इन्हें बरगलाए रखना संभव नहीं रह गया है. इस कैटेगरी में जी. गणेश्वर राव और वी. रवि जैसे शिक्षित युवा नेतृत्व ने ट्रेकमेंटेनर्स (पूर्व नाम गैंगमैन) को इकट्ठा करने और एकजुट होने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है. अब इस कैटेगरी के रेल कर्मचारी अपने अधिकार और ड्यूटी तथा वेतन-भत्तों के प्रति पर्याप्त रूप से जागरूक हो रहे हैं.

अब तक दक्षिण पूर्व रेलवे, पूर्व रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे इत्यादि मुख्यालयों सहित विभिन्न मंडल मुख्यालयों पर विशाल धरना-मोर्चा करने का कार्यक्रम सफलतापूर्वक संपन्न कर चुका 'रेलवे कर्मचारी ट्रेकमेंटेनर एसोसिएशन-आल इंडिया' (आरकेटीए) ने 26 से 28 सितंबर 2016 को तीन दिवसीय महाधरने का कार्यक्रम दिल्ली के जंतर-मंतर पर

आयोजित करने की तैयारी की है. उल्लेखनीय है कि आरकेटीए ने इससे पहले 11 अगस्त 2015 को भी जंतर-मंतर पर एक विशाल धरने का आयोजन किया था. आरकेटीए के राष्ट्रीय महामंत्री जी. गणेश्वर राव ने 'रेलवे समाचार' को भेजी एक विज्ञापित में कहा है कि इस बार जंतर-मंतर पर इस धरने में विभिन्न जोनल रेलों और मंडलों से लगभग पांच हजार से ज्यादा ट्रेकमेंटेनर भाग लेंगे.

गणेश्वर राव ने विज्ञापित में कहा है कि उन्हें इस बात का सख्त अफ़सोस है कि भारतीय रेल के करीब तीन लाख ट्रेकमेंटेनर्स के प्रति रेल प्रशासन ने अत्यंत उदासीन रवैया अपना रखा है. उन्होंने कहा कि कई बार, कई तारीखों और विभिन्न स्थानों पर ट्रेकमेंटेनर्स एसोसिएशन ने रेलवे की कई विरोधाभासी नीतियों और विसंगतियों के विरुद्ध धरना-प्रदर्शन करके अपना विरोध दर्ज कराया है तथा ट्रेकमेंटेनर के कल्याण हेतु कुछ कल्याणकारी योजनाओं के लिए रेल प्रशासन का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की है, मगर रेल प्रशासन का रवैया जस का तस है. इसीलिए इस बार जंतर-मंतर पर वह तीन दिवसीय क्रमिक धरने का आयोजन करके सरकार और रेल प्रशासन का ध्यान ट्रेकमेंटेनर की

■ धरने में भाग लेंगे सभी जोनल रेलों से करीब पांच हजार से ज्यादा ट्रेकमेंटेनर

■ मांगों के प्रति उदासीन रवैये से ट्रेकमेंटेनर्स में रेल प्रशासन के प्रति भारी आक्रोश

■ धरना देकर 7वें सीपीसी की भत्ता समीक्षा समिति का ध्यान आकर्षित करेंगे ट्रेकमैन

समस्याओं पर आकर्षित करने का प्रयास करने जा रहे हैं.

उन्होंने बताया कि 29 जुलाई को झांसी, 31 जुलाई को बिलासपुर और 11 अगस्त को चक्रधरपुर में ट्रेकमेंटेनर एसोसिएशन ने विशाल धरना का आयोजन किया था. इससे पहले 28 जून को खड़कपुर एवं विजयवाड़ा और 3 जुलाई को बंगलौर में सफल धरना किया जा चुका है. उन्होंने कहा कि रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा एवं रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने इससे पहले उनके ज्ञापनों पर संज्ञान लेते हुए जीएम फॉरेंस में ट्रेकमेंटेनर्स की समस्याओं पर विशेष ध्यान दिए जाने के लिए रेल प्रशासन को कहा था. इसके अलावा पिछले संसद सत्र में भी उनकी मांगों के बारे में बात की गई थी. मगर अब तक रेल प्रशासन द्वारा ट्रेकमेंटेनर्स की किसी समस्या पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है.

उन्होंने कहा कि इसीलिए इस बार जंतर-मंतर पर तीन दिवसीय धरना देकर सातवें वेतन आयोग की भत्ता समीक्षा समिति का ध्यान ट्रेकमेंटेनर्स की मांगों और रेलवे की विभिन्न विसंगतियों नीतियों की तरफ दिलाने का प्रयास किया जाएगा. उन्होंने कहा कि चक्रधरपुर में धरने का आयोजन इसलिए किया गया, क्योंकि इस मंडल का प्रशासन अत्यंत लापरवाह और

रेलवे कर्मचारी ट्रेकमेंटेनर्स एसोसिएशन की प्रमुख मांगें इस प्रकार हैं..

1. सातवें वेतन आयोग ने ट्रेकमेंटेनर्स के लिए कठिनाई एवं जोखिम भत्ता 2700 रु. दिए जाने का प्रस्ताव किया है, जो कि मूल-वेतन का मात्र 15% होता है, यह मान्य नहीं है, सभी ट्रेक मेंटेनर को न्यूनतम 30% कठिनाई एवं जोखिम भत्ता दिया जाना चाहिए.
2. सभी विभागीय एलडीसीई/जीडीसीई में प्रमोशन के लिए ट्रेकमेंटेनर्स को योग्य घोषित करने सहित इनमें उनके लिए 10% कोटा सुनिश्चित किया जाए.
3. गेटमैन का ड्यूटी रोस्टर 12 घंटे के बजाय 8 घंटे का बनाया जाए और गेटमैन की सुरक्षा हेतु सभी लेवल क्रासिंग पर आरपीएफ कर्मी तैनात किया जाना चाहिए.
4. नई पेंशन स्कीम को तुरंत खत्म करके पुरानी पेंशन स्कीम को अविरोध लागू किया जाना चाहिए.
5. ट्रेक मेंटेनर के साथ डिपो सुपरवाइजरों (जेई, एसई, एसएसई) का सम्मानजनक व्यवहार सुनिश्चित किया जाए.
6. कठिन एवं जोखिमपूर्ण कार्य को देखते हुए ट्रेकमेंटेनर्स के ड्यूटी ऑवर, लंच टाइम सहित, 8 घंटे किया जाना चाहिए.
7. 'लाजेंस' स्कीम के तहत सभी ट्रेकमेंटेनर्स (जीपी-1900) को लाए जाने सहित इनकी आयु सीमा 50 साल तथा सेवा अवधि को घटाकर 15 साल किया जाए.
8. हाई पॉवर सेफ्टी रिव्यू कमेटी की सिफारिशें अविरोध लागू की जाएं, पुराने एवं भारी-भरकम औजारों को हटाकर उनकी जगह एग्नोमिकली डिजाइन किए गए नए एवं हलके औजार दिए जाने चाहिए.
9. नाईट पेट्रोलिंग के समय दो ट्रेकमेंटेनर्स को एक साथ ड्यूटी लगाई जाए, जैसा की भारतीय रेल के सभी जनों में किया जा रहा है और द.म.र. में एक ट्रेकमेंटेनर्स को अकेले नाईट पेट्रोलिंग में भेजने की प्रक्रिया को अविरोध बंद किया जाना चाहिए.
10. अनुकम्पा भर्ती, जीएम कोटा भर्ती, आरआरबी, आरआरसी इत्यादि माध्यमों से नए भर्ती होकर आने वाले सभी ग्रुप 'डी' स्टाफ की नियुक्ति सर्वप्रथम ट्रेकमेंटेनर्स में की जाए और तीन वर्ष या इससे ज्यादा सेवा अवधि वाले पुराने ट्रेकमेंटेनर्स को स्थाई तौर पर अन्य विभागों में ट्रांसफर किया जाए. इससे ट्रेकमेंटेनर्स को अन्य विभागों में जाने और उनकी पदोन्नति होने में सहूलियत होगी.

काहिल है. यहां किसी विभागीय प्रक्रिया का पालन नहीं किया जा रहा है, जिससे ट्रेकमेंटेनर्स प्रताड़ित हो रहे हैं. उनके वेल्फेयर का कोई ध्यान नहीं रखा जा रहा है. इस संबंध में मंडल प्रशासन के समक्ष आवाज उठाई गई है और ज्ञापन सौंपा गया है. इसी प्रकार झांसी और आगरा मंडल के डीआरएम एवं सीनियर डीईएन/समन्वय को

भी ज्ञापन दिया गया है. उन्होंने कहा कि झांसी एवं आगरा मंडल के डीआरएम सहित अन्य इंजीनियरिंग अधिकारियों से उन्हें अच्छा प्रतिसाद मिला है और उन्होंने ट्रेकमेंटेनर्स की समस्याओं का यथोचित समाधान करने तथा उच्च प्रबंधन के समक्ष उनकी मांगों को रखने का आश्वासन भी दिया है.

भारतीय रेल में स्वच्छता अभियान



गोरखपुर ब्यूरो : रेल मंत्रालय की पहल पर संपूर्ण भारतीय रेल पर 17 से 25 सितंबर, 2016 तक 'स्वच्छता सप्ताह' मनाया जा रहा है. इस स्वच्छता सप्ताह के दौरान विशेष अभियान के तहत रेलवे स्टेशनों, रेलगाड़ियों, पेयजल स्थलों, नालियों की स्वच्छता, उस्टबिन की उपलब्धता, कूड़ा निस्तारण, फूड स्टाल की जांच की जाएगी. इस अभियान को सफल बनाने में स्वैच्छिक संगठनों एवं धार्मिक संस्थानों का सहयोग लिया जाएगा. पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय, गोरखपुर सहित इसके सभी तीनों मंडलों

इज्जतनगर, चारणसी एवं लखनऊ के रेल अधिकारी एवं कर्मचारी स्वच्छता अभियान में अपना योगदान देंगे.

स्वच्छता अभियान के दौरान स्टेशनों, गाड़ियों, खानपान एवं अन्य स्थलों की उच्चस्तरीय सफाई व्यवस्था सुनिश्चित की जाएगी. स्वच्छता अभियान के दौरान 17 से 25 सितंबर तक प्रत्येक दिन को विशेष क्रिया-कलाप हेतु नामित किया गया है. 17 सितंबर को स्वच्छ पर्यावरण, 18 सितंबर को स्वच्छ स्टेशन, 19 सितंबर को स्वच्छ रेलगाड़ी, 20 सितंबर को स्वच्छ नीर, 21

सितंबर को स्वच्छ परिसर, 22 सितंबर को स्वच्छ सहयोग, 23 सितंबर को स्वच्छ संवाद, 24 सितंबर को स्वच्छ समर्पण तथा 25 सितंबर का दिन स्वच्छ आहार के रूप में मनाया जाएगा. नौ दिवसीय यह स्वच्छता अभियान पूरी भारतीय रेल में इसके सभी 17 जोनल मुख्यालयों सहित सभी 69 मंडलों और सभी उत्पादन इकाइयों में चलाया जाएगा. इसमें सभी रेलकर्मियों और अधिकारियों सहित स्थानीय स्वैच्छिक संगठनों और धार्मिक संस्थानों का भी सहयोग लिया जाएगा. परंतु जानकारों का मानना है कि इसमें कोई दो राय नहीं है कि यह अभियान सही है, इस पर कोई टिप्पणी उचित नहीं होगी, मगर इसके साथ ही यह भी सही है कि प्रधानमंत्री की गुड बुक में बने रहने और सर्वसामान्य जनता एवं रेलयात्रियों का ध्यान रेलवे की मूलभूत शिकायतों और जरूरतों से भटकाए रखने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा यह अभियान चलाया जा रहा है.

सेंट्रल हॉस्पिटल, जयपुर में चल रहा...

पेज 6 का शेष... महिला सीनियर डीएमओ को बताया जा रहा है, जो कि इस हॉस्पिटल में पिछले 16 से भी ज्यादा वर्षों से लगातार जमी हुई है. उल्लेखनीय है कि इससे पहले इसी हॉस्पिटल से रेलकर्मियों को दी जा रही एक्सपायरी डेट की दवाइयों की भी खबर 'रेलवे समाचार' ने प्रकाशित की थी. कई अधिकारियों एवं तमाम कर्मचारियों का भी यही कहना है कि शीर्ष स्तर के अधिकारियों और मान्यताप्राप्त संगठनों के कुछ पदाधिकारियों के संरक्षण अथवा मिलीभगत के परिणामस्वरूप इसका भारी खामियाजा लाखों रेलकर्मियों को भुगतान पड़ रहा है. उनका यह भी कहना है कि उपरोक्त दोनों मामलों सहित विगत कई वर्षों में किए गए सभी प्रकार के मेडिकल, फिट-अनफिट, मेडिकली डिक्लेरेशन और चेंज ऑफ कैडर आदि के सभी मामलों को गहराई से जांच सीवीसी/सीबीआई द्वारा कराई जानी चाहिए. उन्होंने यह भी मांग की है कि सर्वसामान्य रेलकर्मियों और अधिकारियों को तर्ज पर डॉक्टरों के भी आवधिक तबादले निर्धारित समय पर किए जाने चाहिए, तभी इस 'मेडिकल करशन' पर थोड़ी-बहुत लगाव लगाई जा सकेगी.

उपरोक्त तथ्यों के संबंध में संबंधित महिला सीनियर डीएमओ ने 'रेलवे समाचार' को फोन करके बताया कि उक्त सभी मामलों से उसका अकेले का कोई लेनादेना नहीं है. उसने यह भी कहा कि संबंधित आरपीएफ कांस्टेबल रामप्रताप मीणा - मेडिकल कमेटी, जिसमें उसके सहित चार डॉक्टर शामिल थे, द्वारा मेडिकल किए जाने के तीन महीने बाद आरपीएफ अकादमी, लखनऊ पहुंचा था. इस दरम्यान उसकी उंगली कट गई, या उसे अन्य कोई बीमारी हो गई, उसके लिए मेडिकल करने वाले डॉक्टरों को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है. उसने यह भी कहा कि यदि ऐसा कुछ हुआ भी था, तो संबंधित व्यक्ति को पुनः उसके पास भेजा जाना चाहिए था, जो कि आरपीएफ अर्थांरटीज द्वारा नहीं किया गया. उसने कहा कि इस मामले में सर्वथा संबंधित आरपीएफ अधिकारी ही जिम्मेदार हैं.



शेख सत्तार/ब्यूरो प्रमुख, भुसावल

खंडवा के रिफ्रेशमेंट रूम कांट्रिक्टर की मनमानी खिड़की-दरवाजों में बनाए स्टाल



सिर्फ जुर्माना लगाकर रेल प्रशासन ने की अपने कर्तव्य की इतिश्री, जांच एजेंसियां चुप

मध्य रेलवे के एक प्रमुख स्टेशन खंडवा के प्लेटफार्म 1-2 पर स्थित रेलवे रिफ्रेशमेंट रूम (आरआर) के कांट्रिक्टर की मनमानी लगातार जारी है. रेल प्रशासन द्वारा बार-बार चेतावनी देने और जुर्माना लगाए जाने के बावजूद उसकी इस मनमानी पर कोई लगाम नहीं लगी है. रेल प्रशासन ने भी उसकी इस मनमानी के मद्देनजर उसका कांट्रिक्ट/लाइसेंस रद्द करने के बजाय सिर्फ जुर्माना लगाकर उसे लगातार अपनी मनमानी करने के लिए खुला छोड़ रखा है. इसके अलावा मध्य रेलवे विजिलेंस सहित बाकी जांच एजेंसियों को भी उक्त आरआर कांट्रिक्टर की यह मनमानी नजर नहीं आ रही है. यही नहीं, प्रशासन की नाक के नीचे कई अन्य रेलवे स्टेशनों पर स्थित आरआर में भी इसी तरह के 'खिड़की स्टाल' बना लिए गए हैं. मगर प्रशासन ने कोई कार्रवाई नहीं की है. प्रांत जानकारी के अनुसार, जो कि फोटोग्राफ्स से भी स्पष्ट जाहिर हो रहा है, खंडवा स्टेशन के प्लेटफार्म नं.1-2 के दोनों तरफ खुलने वाले इस रेलवे रिफ्रेशमेंट रूम (आरआर) के दोनों तरफ चार खिड़कियां और दो दरवाजों हैं. आरआर कांट्रिक्टर ने इन चारों खिड़कियों और दो दरवाजों को तोड़कर दोनों प्लेटफार्मों की तरफ तीन-तीन (कुल छह) अचल खानपान स्टाल अवैध

रूप से बना दिए हैं. जानकारों का कहना है कि वर्तमान में जहां ऐसा एक स्टाल पाने के लिए खानपान व्यवसायियों की अधिकृत-अनधिकृत रूप से करोड़ों रुपए खर्च करने पड़ते हैं, वहां इस आरआर कांट्रिक्टर ने अनधिकृत तौर पर मुफ्त में छह खानपान स्टाल बना लिए हैं. तथापि, रेल प्रशासन उसके विरुद्ध रेलवे बोर्ड की पालिसी के अनुसार कोई वाजिब कदम नहीं उठा रहा है. जानकारों का यह भी कहना है कि बिना रेल प्रशासन की अंदरूनी सहमति अथवा मिलीभगत के किसी खानपान कांट्रिक्टर द्वारा ऐसी कोई हिमाकत नहीं की जा सकती है. इसके अलावा रेलवे के स्ट्रक्चर में किसी प्रकार की तोड़फोड़ या पुनर्निर्माण किसी कांट्रिक्टर अथवा निजी व्यक्ति द्वारा नहीं किया जा सकता है. इस मामले में कांट्रिक्टर के साथ भुसावल मंडल के कर्मशियल विभाग सहित इंजीनियरिंग विभाग की भी भूमिका संदिग्ध है. उनका कहना है कि यदि ऐसा नहीं होता, तो आरआर कांट्रिक्टर द्वारा पचासों साल पुराने रेलवे स्ट्रक्चर में किसी प्रकार की तोड़फोड़ नहीं की जा सकती थी. उल्लेखनीय है कि खंडवा आरआर का वर्तमान खानपान कांट्रिक्ट (लाइसेंस) हैदराबाद की एक पार्टी को दिया गया है, जो कि टेंनों में खाना सप्लाई करने सहित सैकड़ों अवैध वेंडर भी चला रहा है. जानकारों का कहना है कि खंडवा आरआर कांट्रिक्टर के पास खाद्य सुरक्षा एवं मानक अधिनियम 2006 (फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड ऐक्ट, 2006) के तहत फूड सेफ्टी लाइसेंस नहीं है. जबकि यह लाइसेंस न होने पर कड़े दंड का प्रावधान किया गया है. उक्त कानून की धारा 63 के अनुसार बिना

अनुज्ञति कोई खाद्य कारोबार करने के लिए दंड का प्रावधान है. इसमें कहा गया है कि 'यदि कोई व्यक्ति या खाद्य कारोबारकर्ता, इस अधिनियम की धारा 31 की उपधारा (2) के अधीन अनुज्ञापन से छूट प्राप्त व्यक्तियों को छोड़कर, स्वयं या उसकी ओर से कोई व्यक्ति, जिससे अनुज्ञति प्राप्त करना अपेक्षित है, बिना अनुज्ञति के किसी खाद्य पदार्थ का विनिर्माण, विक्रय, भंडारण या वितरण अथवा आयात करेगा, तो वह कारावास से, जिसकी अवधि छह माह तक हो सकेगी, और जुर्माने से भी, जो कि पांच लाख तक हो सकेगा, दंडनीय होगा.'

जानकारों का कहना है कि बिना फूड सेफ्टी लाइसेंस के उक्त कांट्रिक्टर को आरआर का कांट्रिक्ट दिए जाने और उसके बाद उसे रेलवे स्ट्रक्चर में अनधिकृत तौर पर तोड़फोड़ करने देकर उसे अवैध रूप से छह खानपान स्टाल बना लेने देने के बावजूद रेल प्रशासन द्वारा उसका कांट्रिक्ट रद्द किए जाने सहित उसके विरुद्ध कोई कानूनी कदम नहीं उठाए जाने से इस बात का स्पष्ट प्रमाण मिलता है कि इस मामले में भ्रष्टाचार की चरम सीमा हो रही है. उनका कहना है कि इस बात पर यकीन करना अत्यंत मुश्किल है कि बिना प्रशासन की मिलीभगत के कोई खानपान कांट्रिक्टर इतने बड़े पैमाने पर अपनी मनमानी कर सकता है?

उनका कहना है कि कांट्रिक्टर के अनुसार कांट्रिक्टर को आरआर के अंदर यात्रियों को खाना परोसने और खिलाने का लाइसेंस दिया गया है. इसके अलावा वह प्लेटफार्म पर न तो वेंडिंग कर सकता है और न ही अवैध-अनधिकृत हाकर चला सकता है. परंतु यह

सभी अवैध-अनधिकृत कार्य उक्त आरआर कांट्रिक्टर द्वारा खुलेआम किए जा रहे हैं और रेल प्रशासन उसके विरुद्ध कुछ नहीं कर रहा है. जानकारों ने बताया कि रेल प्रशासन और आरआर कांट्रिक्टर की इस मनमानी के खिलाफ कुछ लोग अदालत का दरवाजा खटखटाने की तैयारी भी कर रहे हैं. उल्लेखनीय है कि 'रेलवे समाचार' द्वारा इस मामले में फोटो सहित कई बार रेलमंत्री और प्रधानमंत्री को ट्वीट किए जाने के बाद डीआरएम, भुसावल द्वारा आरपीएफ के माध्यम से आरआर कांट्रिक्टर पर एक बार पांच हजार रुपए का जुर्माना किया गया और उक्त 'खिड़की एवं दरवाजा स्टाल्स' को दो-दो फिट अंदर करवाकर प्रशासन ने अपने कर्तव्य की इतिश्री कर ली.

उनका यह भी कहना है कि यदि रेल प्रशासन ने इसी तरह छह स्टाल बना लेने और अवैध हाकर चलाने तथा गाड़ियों में ज्यादा दर पर खाना आपूर्ति किए जाने की अनधिकृत छूट देने की बात पहले कही होती, तो इस आरआर का लाइसेंस प्राप्त करने के लिए कई अन्य सक्षम खानपान

व्यवसायी सामने आ जाते और रेलवे को उक्त कांट्रिक्टर से कई गुना ज्यादा लाइसेंस फीस मिल सकती थी. उन्होंने यह भी कहा कि इसी प्रकार अन्य कई स्टेशनों पर स्थित आरआर में भी दोनों तरफ अवैध 'खिड़की स्टाल' बनाए गए हैं, मगर प्रशासन को यह सब खिड़ाई नहीं दे रहा है. उन्होंने रेल प्रशासन को चेतावनी देते हुए कहा है कि यदि प्रशासन ने उक्त कांट्रिक्ट्स को रद्द नहीं किया अथवा आरआर में अनधिकृत रूप से बनाए गए उक्त सभी खिड़की-दरवाजा स्टाल्स बंद करके आरआर को पूर्ववत नहीं किया गया, तो प्रशासन को इसका भारी खाभियाजा भुगतना पड़ सकता है.

उल्लेखनीय है कि खंडवा से जोनल रेलवे उपभोगकर्ता सलाहकार समिति (जेडआरयूसीसी) के सदस्य पवन अग्रवाल ने भी 1 सितंबर को मध्य रेल मुख्यालय सीएसटी में हुई बैठक में खंडवा आरआर कांट्रिक्टर द्वारा अवैध रूप से छह खानपान स्टाल बना लिए जाने और प्रशासन द्वारा कोई कदम नहीं उठाए जाने का मुद्दा प्रमुखता से उठाया था. तथापि, मध्य रेल प्रशासन ने अब तक उक्त आरआर का लाइसेंस रद्द नहीं किया है, और न ही आरआर के खिड़की-दरवाजे पूर्ववत करवाए हैं. 11 अगस्त को रेल प्रशासन को लिखे गए अपने पत्र के पैरा-3 में पवन अग्रवाल ने लिखा है कि 'खंडवा रेलवे स्टेशन पर अवैध वेंडरों की भरमार है. उन पर कोई प्रभावी कार्रवाई नहीं हो रही है. प्लेटफार्म नं. 1-2 पर दिए गए रिफ्रेशमेंट रूम में अवैध स्टाल लगाकर सामान बिक्री किया जा रहा है. यह गैरकानूनी है. आरआर से गाड़ियों में यात्रियों को जो खाना आपूर्ति किया जा रहा है, वह निर्धारित दर से बहुत ज्यादा है. यात्रियों को उसका कोई कंप्यूटाइज्ड बिल भी नहीं दिया जा रहा है. इस संबंध में कई बार लिखित शिकायतें की गई हैं, मगर प्रशासन की तरफ से अब तक कोई उचित कार्रवाई नहीं की गई है.'



ऑल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन (ईएसए) की राष्ट्रीय परिषद की बैठक 8-9 सितंबर को मारवाड़ी धर्मशाला, स्टेशन चौक, समस्तीपुर में संपन्न हुई. इस बैठक में राष्ट्रीय अध्यक्ष जॉन विलिंग्टन कुमार एवं पश्चिम रेलवे से सुश्री माया यादव सहित सभी राष्ट्रीय पदाधिकारियों ने भाग लिया. इस अवसर पर जॉन विलिंग्टन रेल प्रशासन के दमनचक्र के खिलाफ एकजुट होकर संघर्ष करने का आह्वान किया. इस मौके पर सभी पदाधिकारियों सहित सेवानिवृत्त बुजुर्ग पूर्व पदाधिकारियों का भी सम्मान किया गया.



मध्य प्रदेश सरकार की मध्य प्रदेश विधानसभा समिति के साथ प्रदेश की रेल परियोजनाओं के संबंध में चर्चा करते हुए मंत्र द्रैफिक, रेलवे बोर्ड मोहम्मद जमशद. उनके साथ एडीशनल मंत्री कमरुद्दीन एस. सी. जैती एवं अन्य द्रैफिक अधिकारियों ने भी इस चर्चा में भाग लिया.



हर साल की तरह इस साल भी एसएसई/पी-ने अरविंद कुमार द्वारा 17 सितंबर को भगवान विश्वकर्मा जयंती के अवसर पर अपने दादर स्थित वरिष्ठ अनुभाग अभियंता (रेल पथ) कार्यालय, पश्चिम रेलवे में भगवान श्री सत्यनारायण की पूजा का आयोजन किया गया. इस अवसर पर बड़ी संख्या में रेलकर्मियों और अधिकारियों सहित सर्वसामान्य रेलयात्रियों को भी प्रसाद वितरण किया गया. श्री कुमार पर भगवान श्री सत्यनारायण और भगवान श्री विश्वकर्मा जी की ही कृपा है कि जब से वह इस कार्यालय में पदस्थ हुए हैं, तब से उनके सेवशन में कोई दुर्घटना नहीं हुई है.



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का श्रेष...

वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने का बोझ रेलवे को खुद उठाना पड़ेगा।

वर्तमान में रेलवे का वेतन बिल 70,125 करोड़ रुपए और पेंशन बिल करीब 45,500 करोड़ रुपए सालाना है। जबकि सालाना ईंधन बिल 23 हजार करोड़

रुपए से ज्यादा का है। सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के लिए रेलवे पर 30 हजार करोड़ रुपए का अतिरिक्त भार पड़ेगा। इसके साथ ही यात्री सेवाओं पर दी जाने वाली विभिन्न प्रकार की सब्सिडी की मद में भी रेलवे को ही सालाना 33 हजार करोड़ रुपए का बोझ उठाना होगा। विभिन्न श्रेणियों में दी जाने वाली किराया रियायत की समस्या का समाधान निकालने के लिए एक समिति का गठन किया जाएगा। हो सकता है कि थोड़े से हेरफेर के साथ इसका बोझ भी रेलवे को उठाने को कह दिया जाए। जबकि इस बजट मर्जर के बाद रेलवे को अपनी प्रत्येक योजना की फंडिंग के लिए कंट्रोल्ड लेजर सरकार के दरवाजे पर खड़ा रहना पड़ेगा। तथापि, रेलमंत्री सुरेश प्रभु उर्फ मुनीमजी का कहना है कि रेलवे की अलग पहचान और कामकाजी स्वायत्तता जस की तस बनी रहेगी। रेलमंत्री का कहना है कि रेलवे अपनी वर्तमान वित्तीय व्यवस्था कायम रखने के साथ ही अपने सभी राजस्व खर्चों को खुद पूरा करेगी। इसमें सामान्य कामकाजी व्यय, कर्मचारियों के वेतन-भत्तों और पेंशन का भुगतान भी शामिल है। अब संसद में रेल और सामान्य बजट एक साथ आने से जनता को रेलवे और देश की समूची वित्तीय स्थिति का पता चलेगा। रेल बजट का सामान्य बजट में समायोजन होने से रेलवे को अलग से सरकार को सालाना 9,700 करोड़ रुपए का लाभांश नहीं देना पड़ेगा, जबकि रेलवे को अब केंद्रीय बजट का समर्थन मिलेगा। रेलवे की अनुमानित 2.27 लाख करोड़ रुपए की पूंजी पर सरकार को सालाना लाभांश देना पड़ता है, जो कि बजट समायोजन के बाद अब नहीं देना पड़ेगा।

'रेलवे समाचार' में मानना है कि रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित किए जाने का यह निर्णय रेलवे और देशहित में नहीं है। सरकार ने रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित करने का बहुत बड़ा और जोखिमपूर्ण निर्णय लिया है। एक तरफ केंद्रीय वित्तमंत्री अरुण जेटली कह रहे हैं कि उन्हें जीडीपी के कुल 3.5% चांटे को कम करके 3.25% पर लाना है। दूसरी तरफ अब जब रेल बजट केंद्रीय बजट में मर्ज हो गया है, तब आईआरएफसी द्वारा लिया गया हजारों करोड़ का कर्ज भी अब केंद्रीय घाटे में मर्ज हो जाएगा। तब केंद्र का कुल जीडीपी घाटा 3.5% बढ़कर 4.5% से 5% तक पहुंच जाएगा। ऐसे में वित्तमंत्री अपना जीडीपी घाटा 3.25% पर कैसे ला पाएंगे? ऐसा लगता है कि केंद्र सरकार ने इन मुद्दों पर गहन विचार-विमर्श किए बिना ही रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित करने का जोखिमपूर्ण निर्णय लिया है। इसके अलावा इस मुद्दे पर कोई राष्ट्रीय बहस का मौका भी

“वन नेशन, वन बजट”

सरकार ने नहीं दिया। रेलमंत्री ने भी इस मुद्दे पर बिना कोई गंभीर चर्चा किए ही रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित करने को लिख दिया। रेलमंत्री ने यह सरकार के कहने पर ही लिखकर दिया होगा अथवा वह विचार उनके ही मुनीमजी-दिमाग की उपज रहा हो सकता है। कहा यह गय था कि रेल मंत्रालय ने तो यह कहा है कि रेल बजट को आम बजट में समाहित किए जाने का नकारात्मक और सकारात्मक प्रभाव क्या होगा, इस पर विचार किया जा रहा है। जबकि इसी मुद्दे पर रेलमंत्री के साथ मतभेद होने से पूर्व एफसी/रेलवेज संयोजक मुखर्जी समय से पहले वीआरएस लेकर चले गए हैं। अब यह कहकर देश को बगलालाया जा रहा है कि 'रेल बजट भी भारत सरकार का ही बजट था, क्योंकि बजट के बाद जो भी विज्ञापन होता है, वह भारत सरकार के कंसोलिडेटेड फंड से ही होता है। इस पर यदि यह कहा जाए कि रेल बजट भारत सरकार का बजट नहीं है अथवा कंसोलिडेटेड फंड से अप्रुवल के बाद विज्ञापन नहीं लिया जाता है, तो अलग बात है।'

हालांकि अब जब रेल बजट वास्तव में केंद्रीय बजट में समाहित हो गया है, तब भी 30 हजार करोड़ की सालाना यात्री सब्सिडी भारत सरकार के खाते में जाने के बजाय रेलवे के ही मध्ये मद्द हो गई है। इसके साथ ही यात्री सब्सिडी सहित रेलकर्मियों के वेतन-भत्ते, पेंशन और ईंधन बिल भी रेलवे के खाते में डाल दिए गए हैं। ऐसे में इस बजट मर्जर के क्या मायने निकाले जाएं? इसी तरह रेलवे के पास रेलकर्मियों का लाभभण्ड 42 हजार करोड़ का प्रोविडेंट फंड है, वह भारत सरकार के पास चला गया है। इस तरह इस बजट मर्जर का लाभ रेलवे के बजाय केंद्र को ही मिला है। इसके अलावा केंद्र सरकार समय-समय पर जो तमाम तरह के टैक्स रेलवे पर थोपती है और उसके लिए भी रेलवे को लड़ाई लड़नी पड़ती है, उससे भी छुटकारा नहीं मिला है। सिर्फ सालाना 9,700 करोड़ की लाभांश अदायगी से निजात मिलने से रेलवे का कौन सर्ज भला हो जाने वाला है? इस सबके बावजूद बजट मर्जर के बाद छोटे-छोटे फंड के लिए फाइनेंस कमिश्नर/रेलवेज (एफसी) को वित्त मंत्रालय के सेक्शन ऑफिसर, डायरेक्टर या अंडर सेक्रेटरी के दरवाजे पर कंट्रोल्ड लेजर उसके चपरसी के पास घंटों बैठना पड़ेगा। ऐसे में बजट मर्जर का रेलवे को क्या लाभ मिला?

अब चूंकि रेल बजट केंद्रीय बजट का हिस्सा हो गया है, इसलिए 92 साल पुराना रेल बजट अब इतिहास बन गया है। इस प्रकार अब न तो अलग से रेल बजट पेश होगा, और न ही उस पर संसद में अलग से बहस होगी। जिस तरह केंद्रीय बजट में दूसरे मंत्रालयों का जिक्र किया जाता है, उसी तरह अब रेलवे का भी किया जाएगा। परंतु सवाल यह उठता है कि इससे क्या रेलवे और इसमें रोजाना यात्रा करने वाले लगभग तीन करोड़ रेलयात्रियों का भी कुछ भला होगा? क्या रेल बजट के मर्जर से रेलवे की आय बढ़ जाएगी अथवा इसकी उत्पादकता पर कोई सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा?

पिछले करीब द्वादश साल से सरकारी पदों, योजनाओं, संस्थाओं और वर्ग विशेष के नाम बदलकर रिफार्म-दर-रिफार्म का ढिंढोरा पीटने पर उतारू सरकार को यह समझना चाहिए कि हर बदलाव 'रिफार्म' (सुधार) नहीं होता है। रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित करके अलग से रेल बजट की छपाई को खत्म करना, उस पर होने वाली बहस में जाया होने वाला संसद का कीमती समय बचाना, सांसदों की अपने संसदीय क्षेत्र में रेल लाइनें भिखाने, उनकी नई गाड़ियां चलाने की मांगों का दबाव खत्म करना अथवा इस प्रकार की चालबाजी से देश की विकास दर (जीडीपी) बढ़ाना ही यदि इस समायोजन का मूल उद्देश्य है, तो इसे सरकार के 'रिफार्म' की संज्ञा नहीं दी जा सकती। ऐसे तमाम तर्कों इसलिए भी कुतर्क माने जाएंगे, क्योंकि इस प्रकार के कथित रिफार्म का अर्थ यह होगा कि सरकार जिन जगहों पर दबाव डोलने की स्थिति में नहीं हो, उन्हें जड़ से खत्म कर दिया जाए, ऐसे में अगर किसी विभाग में भ्रष्टाचार हो, (जो कि सरकार के तीनों अंगों में अब भयानक रूप ले चुका है), और उस विभाग की मशीनरी भी कमजोर हो, तथा सरकार उसे नियंत्रित न कर पा रही हो, तो क्या उस विभाग को ही खत्म कर दिया जाना चाहिए? इस प्रकार यदि देखा जाए तो सरकार को अपने ज्यादातर विभाग बंद कर देने पड़ेंगे।

फिरहाल यह स्पष्ट नहीं है कि रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित कर देने के बाद उसमें रेलवे को कितनी जगह या अहमियत मिल पाएगी? क्या वित्तमंत्री भी ठीक उसी तरह संसद में रेल बजट पढ़ेंगे, जिस तरह रेलमंत्री पढ़ते रहे हैं? अथवा रेलवे का संपूर्ण लेखा-जोखा केंद्रीय बजट का मात्र एक 'जोड़' (एनेक्चर) बनकर रह जाएगा? यह सब तो बाद में भी पता चलता रहेगा, मगर रेल बजट के मर्जर से एक बात तो स्पष्ट हो गई है कि अब रेलवे की पारदर्शिता पूरी तरह समाप्त जाएगी। इसकी आशंका इसलिए भी है, क्योंकि आजादी के बाद के सात दशकों तक रेलवे का कामकाज देश की जनता को साफ नजर आता रहा है। अब तक रेलवे की दुश्शा की चिंता भी लोगों को होती रही है और इसकी अच्छाइयां भी उन तक पहुंचती रही हैं। अब तक लोगों को यह भी जानकारी मिलती रही है कि रेलवे को एक रुपया कमाने के लिए 90-95 पैसे खर्च करने पड़ रहे हैं। रेल बजट समाप्त होने के बाद यह सब जानकारी शायद अब लोगों को नहीं मिल पाएगी। इसके अलावा लोगों को रेलवे की आर्थिक स्थिति के बारे में भी अब कोई अंदाजा नहीं हो पाएगा।

अब तक रेलमंत्री द्वारा संसद में रेल बजट पेश करने के समय की गई घोषणाओं को वास्तविक स्थिति लोगों को एक साल बाद पता चल पाती थी कि उन्होंने बजट में जितनी घोषणाएं की थीं, उनमें से कितनी पूरी हुईं और कितनी हवा-हवाई साबित हुईं? अब जब रेल बजट का ही पता नहीं चल पाएगा, तो कौन जान पाएगा कि रेलमंत्री ने क्या-क्या करने के चांटे किए थे, और क्या-क्या किया

है? भारत में रेलवे सर्वसामान्य आदमी के लिए सर्व-सुलभ और सबसे सस्ता, सुरक्षित एवं किफायती यातायात का साधन है। देश का हर आदमी न सिर्फ इससे जुड़ा हुआ है, बल्कि इससे पर्याप्त जुड़ाव भी महसूस करता है। देश के हर कोने के लोगों को यह उम्मीद होती है कि इस बार रेल बजट में उनके क्षेत्र को कुछ न कुछ जरूर मिलेगा। लेकिन अब जब रेल बजट ही नहीं रहा, तो फिर इससे कौन क्या उम्मीद बांधेगा? इस तरह से यदि देखा जाए, तो देश के इस सबसे बड़े सरकारी वित्तीय उपक्रम से जनता की तमाम उम्मीदें ही खत्म हो जाएंगी। सरकार ने रेल बजट को समाप्त करने का निर्णय लेने से पहले इस पर पूरे देश की जनता को व्यापक बहस का मौका देना जरूरी नहीं समझा। क्या देश की जनता के सामने यह बात स्पष्ट नहीं होनी चाहिए कि सरकार के इस निर्णय से रेलवे का कितना नफा-नुकसान होगा?

रेल बजट का केंद्रीय बजट में समायोजन किए जाने के निर्णय के बाद भी रेलवे बंद नहीं हो गया है कि रेल बजट बनाने में काफी समय नष्ट होता है, इस पर बहुत सारा पैसा भी खर्च करना पड़ता है, इस सबके बाद संसद में लंबीचौड़ी बहस भी होती है, जिसमें काफी कीमती समय नष्ट होता है। यहाँ यह सवाल उठता है कि क्या रेल बजट को केंद्रीय बजट में समाहित कर दिए जाने से ही रेलवे को उत्पादकता बढ़ जाएगी? अथवा क्या बजट बनाने का समय, लंबी संसदीय बहसों का समय और पैसा बच जाएगा? क्या रेलवे का घाटा कम हो जाएगा और यह रातोंरात एक चमकता हुआ सितारा बन जाएगा अथवा भारी-भरकम मुनाफा कमाकर भारत सरकार की नवरत्न कंपनियों में शामिल हो जाएगी? सरकार का यह कहना सही हो सकता है कि अलग रेल बजट बनाने में काफी समय लगता है और इसकी छपाई में बहुत सारा कागज भी बर्बाद होता है, लेकिन सरकार ने यह नहीं सोचा कि जब बजट बनता है, तो उससे पहले उसका नियोजन (प्लानिंग) भी होता है। रेल अधिकारियों पर इस बात का पर्याप्त दबाव होता है कि वे सुविधाओं के विस्तार के लिए नई अवधारणाओं, नए-नए विचारों और सुझावों को सामने लाएं, इसके साथ ही पिछले बजट के चांटे और घोषणाओं को पूरा करने की चिंता भी इससे जुड़ी हुई होती है, वरना सरकार के लिए संसद में बहस के दौरान जवाब देना मुश्किल हो जाता है। संसद में जब रेल बजट पर चर्चा होती है, तब तमाम सांसद उस दौरान अपने संसदीय क्षेत्र की शिकायतें भी रखते हैं। ये शिकायतें उनकी नहीं, बल्कि उनके संसदीय क्षेत्र की जनता की होती हैं। इस प्रकार जब जनता की प्रतिक्रियाएं संसद के पटल पर गुंजती हैं, तब व्यवस्था पर उनका पर्याप्त प्रभाव भी पड़ता है। अब यदि जनता की यह प्रतिक्रियाएं ही रेल बजट के केंद्रीय बजट में समाहित होने पर संसद में नहीं गुंजेंगी, तो इसका सबसे बड़ा नुकसान देश की जनता यानि करोड़ों रेलयात्रियों को ही होगा। अब अगर रेलवे पर चर्चा न होने से इसका भला हो जाएगा, तो फिर सामान्य बजट पर भी तो इसी तरह की तमाम तैयारियां करनी पड़ती हैं। ऐसे में क्या देर-सवेर सामान्य बजट को भी समाप्त कर दिया जाएगा और सरकार का प्रत्येक कामकाज नौकरशाही के रूतबे और दबदबे से ही चला करेगा?

बिना इंजीनियरिंग डिग्री लिए ही बन गए इंजीनियर

नि माण संगठन में वर्तमान में एक ही स्थान पर और लगभग उसी पद पर पिछले 3-4 वर्षों से अधिक समय से कई अधिकारी सहायक अभियंता (एडपन) और कार्यालयक अभियंता/निर्माण (एक्सईएन/सी) के पद पर आसीन रहे गए हैं। सबसे मजे की बात यह है कि इन अधिकारियों की डिग्री भी सिविल इंजीनियरिंग की नहीं है। फिर भी उनका बाढ़ आडम्बर किसी आईआरएसई की तरह नहीं, बल्कि उनसे भी ज्यादा बड़े पैमाने पर हो रहा है। जबकि उनका अधिकारी समय सिर्फ कार्यालय के अंदर डिप्टी सीई/सी की परिक्रमा करने, निरीक्षणों को धमकाने और ठेकेदारों से वरिष्ठ अधिकारियों के निरीक्षण के दौरान तरह-तरह के लजीज लंच-डिनर के लिए पैसे मांगने के साथ ही अपने बच्चों के लिए भी घरेलू उपयोग के सामान या मनोरंजन की व्यवस्था करने के लिए उनकी

- निर्माण प्रोजेक्ट्स में स्टैंडर्ड फॉर्मेशन और गोलाई का निर्माण कैसे होता है, इसकी उन्हें नहीं है जानकारी
- फोन से नापी जा रही है मिट्टी की क्वालिटी, कार्यालय में बैठकर लिया जा रहा है कम्पेक्शन और स्लोप इत्यादि का लेवल
- मानक निर्माण कार्य अधूरा होने के बावजूद कमीशन के चक्कर में एमबी भरवाकर किया जा रहा है ठेकेदारों का भुगतान
- सिविल इंजीनियरिंग की योग्यता रखने वाले अधिकारियों की ही निर्माण फील्ड में पोस्टिंग की जानी चाहिए

खीसे निपोरने में ही बीतता है। कुछ जोनल रेलों में नए निर्माण प्रोजेक्ट्स में कई अधिकारियों को तीन वर्ष से अधिक समय से पदस्थ रखा गया है, लेकिन उनमें से किसी को भी उक्त प्रोजेक्ट्स में स्टैंडर्ड फॉर्मेशन और गोलाई का निर्माण कैसे होना चाहिए, न तो उन्हें इसकी कोई जानकारी है, और न ही उन्हें इससे कोई सरोकार है। उनका सारा ध्यान सिर्फ इस बात पर रहता है कि मिट्टी कितनी अधिक से अधिक भर दी जाए, उसकी क्वालिटी, कम्पेक्शन और स्लोप का लेवल केवल फोन से ही नापा जा रहा है। यदि कोई निरीक्षक संबंधित ठेकेदार के कार्य में कम्पेक्शन और क्वालिटी को सुनिश्चित करवाने का प्रयास करता है, तो उच्च अधिकारियों के पास उसके खिलाफ झूठी शिकायतें करवाई जाती हैं। इसके अलावा निरीक्षकों को कई प्रकार से यह कहकर प्रताड़ित किया जाता है कि वह अपनी

शेष पृष्ठ 10 पर....



चूरो प्रमुख, लखनऊ

उत्तर प्रदेश में रायबरेली जिले के लालगंज स्थित मॉडर्न कोच फैक्ट्री (एमसीएफ) में एलएचबी कोचों के प्रोडक्शन का इलेक्ट्रिकल सहित मैकेनिकल, टेस्टिंग आदि का पूरा काम आउट सोर्स किया गया है। इसके लिए कई कॉन्ट्रैक्टर और मदीरियल सप्लायर यहाँ काम कर रहे हैं। जिससे संबंधित अधिकारियों की मनमानी और भ्रष्टाचार चरम पर है। प्रस्तुत मामले में एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू/2टी, एलडब्ल्यूएसीसीएन/3टी, एलडब्ल्यूएसीसीएन एवं एलएएस कोचों में ट्रे फिक्सिंग, कंडुइटींग, वायरिंग, लाइट फिटिंग्स, फ्यूज बॉक्स, जंक्शन बॉक्स, साइड बर्थ मोबाइल चार्जिंग पॉइंट वायरिंग आदि इलेक्ट्रिकल आइटम की फिटमेंट के लिए टेंडर (नं. इलेक्ट्रिकल प्रोडक्शन/01/2016/17) जारी किया गया था। इसके साथ ही 2टापर/3टापर एलएचबी एसी कोचों में इलेक्ट्रिकल इक्विपमेंट्स लोडिंग (एसबीसी, आरबीसी, ईबीसी, पैट्री) सहित ड्रेसिंग, सिक्वोरिंग एवं कनेक्शन (आरबीसी, ईबीसी, पैट्री) तथा पॉवर फैनल ड्रेसिंग, कमीशनिंग सहित एलडब्ल्यूएसीसीएन एवं एलएएस कोचों की टेस्टिंग भी करनी है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार करीब एक महीने पहले कटिहार की एक अनजानी फर्म 'ज्योति इलेक्ट्रिकल' को उपरोक्त कार्यों का टेंडर दिया गया था। परंतु पूरा एक महीना हो चुका है, ज्योति इलेक्ट्रिकल अब तक एक भी कोच का प्रोडक्शन नहीं दे पाई है। इसका कारण यह बताया जा रहा है कि न तो उसके पास उपरोक्त कार्यों का अनुभव प्रशिक्षित मैन पॉवर है और न ही इस प्रकार के कार्य करने का उसके पास कोई पूर्व अनुभव ही है। टेंडर की शर्तों के अनुसार उपरोक्त टेंडर के लिए तकनीकी योग्यता इस प्रकार रखी गई थी..

1. Technical Eligibility Criteria :-

- (i) Experience : The tenderer should have completed at least one similar nature of single Electrical Work related to production of LHB coaches, MEMU, EMU, Power Car or Conventional Coaches for a minimum value of 35% of Advertised tender value of the work, during the last three financial years i.e. current financial year and three previous financial years with reference to the date of opening of tender.
- (ii) The tenderer is required to give a list of work completed in the last three financial years and current financial year giving description of work, Organization for whom executed, approximate value of contract at the time of award, date of award, date of scheduled completion of work, date of actual start, actual completion and final value of contract.
- (iii) Supporting Documents : The tenderer is required to give complete details. Original/Attested copies of completion reports/performance reports should also be submitted by the tenderer, which shall be considered of the time of tender

evaluation. The tenderer shall furnish the list of work on hand indicating description of work, contract value, approximate value of balance work yet to be done and date of award. Certificate from private individuals for whom such works are being executed shall not be accepted.

2. Financial Eligibility Criteria:-

- (a) Tenderer shall be eligible only if he is fulfill eligibility criteria of having receive total contract amount during the last three financial years and in current financial year with a minimum of 150% of Advertised tender value.
- (b) Authentic certificate shall be produced by tenderer to this office, which may be attested certificate from the employer/client, audited balance sheet duly certified by the Chartered Accountant.

3. Engineering Organization:-

The tenderer/firm shall furnish list of personal organization available on hand and proposed to be engaged for the subject work.

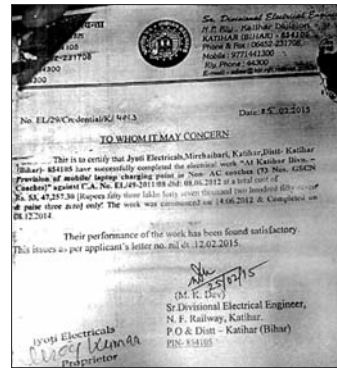
टेंडर ज्योति इलेक्ट्रिकल, कटिहार उपरोक्त टेक्निकल, फाइनेंसियल और इंजीनियरिंग आर्गेनाइजेशन में से कोई भी योग्यता (एलिजिबिलिटी) पूरी नहीं करती है। प्राप्त जानकारी के अनुसार और जैसा कि सीनियर डीईई, कटिहार मंडल, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा ज्योति इलेक्ट्रिकल के पक्ष में जारी किए गए सर्टिफिकेट से भी जाहिर हो रहा है, ज्योति इलेक्ट्रिकल ने कुल 73 नॉन-एसी जीएससीएन कोचों में मोबाइल/लैपटॉप चार्जिंग पॉइंट्स (सी.ए. नं. ईएल/49-2011/08, दि.08.06.2012) लगाने का कार्य किया है, जिसकी कुल लागत 53,47,257.30 रुपए रही है। उसका यह कार्य 14.06.2012 को शुरू होकर 08.12.2014 को समाप्त हुआ था।

एमसीएफ, रायबरेली के उपरोक्त टेंडर में ज्योति इलेक्ट्रिकल ने इसके अलावा अन्य कोई डॉक्यूमेंट नहीं लगाया है। इसका मतलब यह है कि उसने एमसीएफ के उपरोक्त टेंडर की शर्तों के अनुरूप एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू/2टी, एलडब्ल्यूएसीसीएन/3टी, एलडब्ल्यूएसीसीएन एवं एलएएस कोचों के प्रोडक्शन का कोई भी काम नहीं किया है। उसकी बैलेंस शीट भी फर्जी है। उसके पास कोई भी प्रशिक्षित मैन पॉवर नहीं है। यही वजह है कि एमसीएफ का वर्क ऑर्डर जारी होने के एक महीने बाद भी उसने एक भी कोच का प्रोडक्शन अब तक नहीं दिया है। इस गति से एक साल के अंदर इसके द्वारा 290 एलएचबी कोचों का प्रोडक्शन मिल पाना संभव नहीं है। प्राप्त ताजा जानकारी के अनुसार 10 सितंबर को ज्योति इलेक्ट्रिकल द्वारा जो पहला एलएचबी कोच प्रोड्यूस किया गया, उसमें टेस्टिंग के दौरान इलेक्ट्रिकल वायरिंग/फिटिंग्स में कहीं ब्लास्ट हो गया, जिससे उक्त कोच को टेस्टिंग फ्लोर से वापस प्रोडक्शन लाइन में भेजना पड़ा। इसके साथ 12 सितंबर को भी एक बार फिर से टेस्टिंग के दौरान उसी कोच (नं. 52) में पुनः ब्लास्ट हुआ है।

सूत्रों का कहना है कि ज्योति इलेक्ट्रिकल ने यह टेंडर ले तो लिया है, मगर उसके पास प्रशिक्षित मैन पॉवर नहीं है। उसने जो आदमी काम पर लगाए हैं, उन्हें लालगंज मार्केट के नाके से पकड़कर दिहाड़ी मजदूरी पर लगाया है। सूत्रों ने बताया कि इसके अलावा एमसीएफ के संबंधित अधिकारियों द्वारा अपने

एमसीएफ में दी गई एक अयोग्य फर्म को एलएचबी कोचों की इलेक्ट्रिक वायरिंग

- अयोग्य फर्म को प्राप्त है एमसीएफ/रायबरेली के इलेक्ट्रिकल अधिकारियों का वरदहस्त
- टेंडर की सभी शर्तों को रखा गया ताक पर, अब तक एक भी कोच का प्रोडक्शन नहीं
- पूर्व टेंडर को लगभग जबरन एक्सटेंशन देकर बनाया जा रहा है कोच प्रोडक्शन का दबाव



मातहत सीनियर सेक्शन इंजीनियर्स (एसएसई) पर ज्योति इलेक्ट्रिकल के दिहाड़ी मजदूरों को काम सिखाने का दबाव डाला जा रहा है। उन्होंने बताया कि हाल ही में उक्त दोनों अधिकारियों द्वारा जब इसी प्रकार का दबाव कुछ एसएसई पर डाला गया, तो उन्होंने इससे इंकार करते हुए उनसे यही बात लिखकर देने को कहा था। मगर उक्त दोनों अधिकारी उनका कैरियर खराब कर देने की धमकी देकर उन पर ज्योति इलेक्ट्रिकल के नाका मजदूरों को काम सिखाने का दबाव बनाए हुए है। जबकि दूसरी तरफ अप्रशिक्षित मजदूरों से असुरक्षित काम करवाकर कोच और यात्री दोनों की सुरक्षा से भारी खिलवाड़ किया जा रहा है।

बताते हैं कि टेंडर शर्तों के अनुसार ज्योति इलेक्ट्रिकल के पास अपने टूल्स एवं अन्य इक्विपमेंट्स भी नहीं हैं। उपरोक्त दोनों अधिकारी एमसीएफ के यह सभी टूल्स एवं इक्विपमेंट्स ज्योति इलेक्ट्रिकल को मुहैया करा रहे हैं। इन अधिकारियों ने उसे एमसीएफ द्वारा खरीदा गया दो लाख की कीमत वाला क्रिम्पिंग टूल्स दिया है, जिसे उसके नाका मजदूर इस्तेमाल करते यहां देखे जा सकते हैं। विश्वसनीय सूत्रों का यह भी कहना है कि ज्योति इलेक्ट्रिकल के लिए यह टेंडर लखनऊ की एक अन्य फर्म ने एमसीएफ के संबंधित अधिकारियों की मिलीभगत से मैनज किया है, जो कि ज्योति इलेक्ट्रिकल के नाम पर एमसीएफ में काम कर रही है और जिसे ज्योति इलेक्ट्रिकल ने अपना पार्टनर बताया है। जबकि टेंडर में किसी भी पार्टनरशिप का उल्लेख नहीं किया गया है, और न ही टेंडर शर्तों में इसका कहीं कोई जिक्र था। उन्होंने बताया कि टेंडर डॉक्यूमेंट्स के अनुसार ज्योति इलेक्ट्रिकल एक प्रोप्राइटी फर्म है। इसका प्रोप्राइटर कटिहार में बैठा है, उसने एक बार भी अब तक एमसीएफ में झांका तक नहीं है। इसी आधार पर यह

टेंडर अविलंब टर्मिनट क्या जाना चाहिए। एमसीएफ के कई संबंधित कर्मचारियों का कहना है कि जब वर्क ऑर्डर अवाई होने के बाद एक महीना बीत गया है, तब भी ज्योति इलेक्ट्रिकल एक भी कोच का प्रोडक्शन नहीं कर पाई है, ऐसे में जीसीसी के क्लॉज नं.62 के अनुसार ज्योति इलेक्ट्रिकल को निश्चित रूप से 7 दिन का नोटिस दिया जाना चाहिए था और अगला नोटिस देकर उसका वर्क ऑर्डर टर्मिनट कर दिया जाना चाहिए था। मगर उक्त दोनों अधिकारियों की शह पर ज्योति इलेक्ट्रिकल का यह फर्जी कॉन्ट्रैक्ट घसीट-घसीटकर चलाया जा रहा है। कर्मचारियों का कहना है कि इससे पहले जो अधिकारी यहां था, उसने भी यहां पर भ्रष्ट तरीकों से करोड़ों रुपए बनाए थे और अब फर्जी फर्म को टेंडर देकर वर्तमान में भी यही हो रहा है। उन्होंने बताया कि वर्तमान अधिकारी ने लखनऊ हाई कोर्ट में चल रहे अपने भ्रष्टाचार के केस के बहाने आरसीएफ, कपुरथला से यहां अपना ट्रांसफर लिया है, जबकि उसकी जगह यहां के पूर्व अधिकारी को भेजा गया है।

इसके साथ ही यह भी पता चला है कि इस काम को पहले से कर रही एक अन्य फर्म 'धारा रेल प्रोजेक्ट्स प्राइवेट लि.' को अनावश्यक रूप से एक्सटेंशन दिया जा रहा है, जबकि उसका टेंडर पीरियड काफी पहले समाप्त हो चुका है। इसका कारण बताते हुए कर्मचारियों ने कहा कि धारा रेल प्रोजेक्ट्स को इसलिए एक्सटेंशन दिया जा रहा है, कि जिससे उसके प्रशिक्षित आदमियों को तोड़ने का मौका ज्योति इलेक्ट्रिकल को मिल जाए और इस बीच उससे कोच प्रोडक्शन भी लेते रहा जाए। इस प्रकार करोड़ों रुपए के रेल राजस्व को जानबूझकर दोहरा नुकसान पहुंचाया जा रहा है। कर्मचारियों का तो यहां तक कहना है कि धारा रेल प्रोजेक्ट्स को एक्सटेंशन देने के लिए एमसीएफ संबंधित अधिकारियों द्वारा पैसे पेटे जा रहे हैं। बताते हैं कि धारा रेल प्रोजेक्ट्स को एक साल के लिए पहले दिए गए टेंडर की कुल लागत लगभग 1.10 करोड़ रुपए थी, जबकि इतनी ही अवधि के लिए ज्योति इलेक्ट्रिकल को दिए गए वर्तमान टेंडर में कोचों की संख्या ज्यादा होने के बावजूद उसने लगभग 21% कम लागत पर यह टेंडर लिया है, जो कि वर्कबल नहीं है।

इस संबंध में 'रेलवे समाचार' ने एमसीएफ, रायबरेली के चीफ इलेक्ट्रिकल इंजीनियर (सीईई) ए. के. श्रीवास्तव, जिनके पास एमसीएफ के एसडीजीएम/सीबीओ का भी एक्स्ट्रा चार्ज है, से मोबाइल पर बात की और उक्त उपरोक्त टेंडर एवं ज्योति इलेक्ट्रिकल की अयोग्यता सहित उक्त दोनों अधिकारियों की उसके साथ मिलीभगत एवं तमाम विसंगतियों की जानकारी देते हुए उनका पक्ष जानने की कोशिश की, तो इस पर श्री श्रीवास्तव का कहना था कि वह इस पूरे मामले की जांच करवाएंगे। परंतु इस बातचीत को हुए भी करीब 10 दिन बीत चुके हैं, मगर ऐसा कोई कदम नहीं उठाया गया है। कुछ कर्मचारियों की गहराई में कि वह भी कहना है कि विभाग प्रमुख के पास ही एसडीजीएम यानि विजिलेंस का चार्ज होने से उनके मातहत उक्त दोनों अधिकारी यह मानकर चल रहे हैं कि उनके बाँस होने के नाते वह उनके खिलाफ ऐसा कोई कदम नहीं उठाएंगे। कर्मचारियों ने इस पूरे मामले की गहराई में विजिलेंस जांच कराए जाने और फर्जी फर्म को टेंडर देने वाले संबंधित अधिकारियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई किए जाने तथा ज्योति इलेक्ट्रिकल के फर्जी टेंडर को अविलंब डिस्चार्ज किए जाने की मांग की है।

सभी डिस्चार्ज/अवार्डेड टेंडर्स की होनी चाहिए विजिलेंस जांच

सुरेश त्रिपाठी

जब से जौनल रेलों के वित्तीय अधिकार बढ़ाए गए हैं, तब से कुछ जौनल अधिकारियों में निजी स्वार्थवश टेंडर्स में अपनी चहेती फर्मों को योग्य ठहराने और किसी भी तरह उन्हें टेंडर देने की होड़ लगी हुई है। यदि किसी कारणवश उनकी मन-माफिक फर्म को टेंडर नहीं मिल पाता है, तो वह उक्त टेंडर को किसी न किसी कुतर्क के जरिए निरस्त करने से भी नहीं हिचक रहे हैं। इससे भारतीय रेल को न सिर्फ सालाना करोड़ों रुपए का नुकसान हो रहा है, बल्कि कीमती समय भी बर्बाद हो रहा है और निष्ठाई एवं विधि के साथ कार्य परियोजनाएं भी पूरी नहीं हो पा रही हैं।

उत्तर रेलवे एवं पश्चिम रेलवे सहित कुछ अन्य जौनल रेलों के आपन लाइन एवं निर्माण संगठन में काम कर रहे कई कॉन्ट्रैक्टर्स ने 'रेलवे समाचार' के साथ एक बातचीत में स्पष्ट रूप से स्वीकार किया कि यदि पिछले एक साल के दौरान सिर्फ उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा रद्द एवं जारी (डिस्चार्ज/अवार्डेड) किए गए विभिन्न टेंडर्स की जांच सीवीसी के मार्गदर्शन में सीबीआई एवं विजिलेंस से कराई जाए, तो उनमें रेलवे को सैकड़ों करोड़ रुपए के नुकसान की सच्चाई उजागर हो सकती है। उन्होंने यह भी कहा कि सीएजी ने भी अपनी हाल ही की रिपोर्ट में इसी बात का खुलासा किया है। उन्होंने बताया कि संबंधित अधिकारियों द्वारा फाइनेंसियल बिड एवं टेन्स आपन होने के बाद भी टेंडर रद्द कर दिया जाता है। उन्होंने कहा कि इस तरह से संबंधित अधिकारियों द्वारा टेंडर्स के साथ मजाक और रेलवे के साथ एक बहुत बड़ा फ्रॉड किया जा रहा है।

कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना था कि पिछले एक साल के दौरान डिस्चार्ज/अवार्डेड टेंडर्स की जांच सीबीआई/विजिलेंस से इसलिए भी कराई जानी चाहिए, क्योंकि कार्यरत एवं बिना कार्यरत सभी एजेंसियों के ऐसे लगभग सभी टेंडर्स निर्धारित फॉर्म पर उनके

■ निर्धारित टेंडर फॉर्मेट के अनुसार चेक नहीं किए जाते हैं पार्टनर्स के क्रेडेंशियल्स/डिटेल्स

■ पेन कार्ड, बैलेंस शीट और आईटीआर में दर्ज होते हैं कंपनियों/फर्मों के अलग-अलग नाम

■ अधिकारियों की जानकारी में कॉन्ट्रैक्टर्स द्वारा पार्टनरशिप चेंज करके लिए जा रहे हैं टेंडर

■ निर्धारित योग्यता पूरी न करने वाली फर्मों को छद्म तर्कों के आधार पर ठहराया जा रहा है योग्य

■ बिड कैपेसिटी, कास्ट कटिंग और इकॉनोमी डिजाइन के नाम पर हो रहा है संरक्षा के साथ खिलवाड़

क्रेडेंशियल्स की जांच (वेरिफिकेशन) किए बिना ही रद्द अथवा अवार्ड किए गए हैं। उनका कहना है कि कई फर्मों के नाम उनके पेन कार्ड, बैलेंस शीट और आईटीआर में अलग-अलग होते हैं, तथापि उन्हें जानबूझकर संबंधित अधिकारियों द्वारा इसलिए नजरअंदाज कर दिया जाता है, क्योंकि वे ऐसा करने वास्तव में अयोग्य फर्मों का फेवर कर रहे होते हैं। उनका कहना है कि इन विषयों की जांच और प्रमाण चोप एवं डिप्टी चीफ इंजीनियर स्तर के अधिकारियों द्वारा किया जाना चाहिए, उन्होंने बताया कि एक टेंडर अवार्ड करने के समय एक क्रेडेंशियल में पार्टनर अलग-अलग थे, इसके बावजूद उक्त टेंडर संबंधित फर्म को अवार्ड कर दिया गया। उन्होंने बताया कि कुछ अधिकारियों के ऐसे कई चहेते कॉन्ट्रैक्टर्स भी हैं, जो कि पार्टनरशिप डीड बदल-बदलकर टेंडर ले रहे हैं। यह सारा फ्रॉड संबंधित अधिकारियों की जानकारी में हो

रहा है। तथापि जौनल विजिलेंस द्वारा टेस्ट चेक तक नहीं किया जा रहा है।

कुछ कॉन्ट्रैक्टर्स ने बताया कि उत्तर रेलवे में 'बिड कैपेसिटी' के नाम पर भी भारी फ्रॉड और घोटाला हो रहा है। उनका कहना है कि यह सब संबंधित अधिकारियों की मिलीभगत से हो रहा है, जो कि एक तरफ अपने कुछ चहेते कॉन्ट्रैक्टर्स को 'ओव्हाइज' कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ टेंडरिंग में कम्पटीशन को सीमित करके रेलवे को भारी वित्तीय नुकसान पहुंचा रहे हैं। उन्होंने बताया कि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा एक आंतरिक नोट निकालकर 20 करोड़ से कम लागत वाले टेंडर्स में बिड कैपेसिटी को खत्म कर दी गई, जिससे सीमित कम्पटीशन होने के कारण रेट्स प्रभावित हुए हैं। इस प्रकार रेलवे को ज्यादा कीमत का भुगतान करना पड़ रहा है। उनका कहना है कि यदि संबंधित अधिकारियों को ऐसा लगता है कि बिड कैपेसिटी सीमित न होने से हाई रेट्स देने पड़ रहे हैं, तो इसी के मद्देनजर ऐसे सभी अवार्डेड टेंडर्स को भी रद्द कर दिया जाना चाहिए। उनका यह भी कहना है कि कथित 'बिड कैपेसिटी' के संबंध में अब तक रेलवे बोर्ड की भी कोई गाइडलाइन्स नहीं हैं, यदि वह हैं भी, तो उन्हें नहीं दे जा रही हैं।

उन्होंने बताया कि कई बार ऐसा भी हो रहा है कि जिस चहेते कॉन्ट्रैक्टर को हाई रेट्स पर 20 करोड़ से कम लागत वाला टेंडर देने के लिए बिड कैपेसिटी को खत्म किया गया था, उसी कॉन्ट्रैक्टर को पुनः ओव्हाइज करने के लिए ऐसा ही कोई अन्य खेल किया जाता है, चूंकि वह बिड कैपेसिटी खत्म किए जाने के बावजूद टेंडर्स में पार्टिसिपेट करने में इसलिए अक्षम रहता है, क्योंकि उसकी पर्याप्त फाइनेंसियल कैपेसिटी ही नहीं होती है। कई कॉन्ट्रैक्टर्स का यह भी कहना था कि 'कास्ट कटिंग' के नाम पर भी आजकल रेलवे में एक नया खेल हो रहा है। उन्होंने बताया कि यह खेल उच्च अधिकारियों के कहने पर हो रहा है, मगर उनके कहने पर डिजाइन इंजीनियर द्वारा जो 'इकॉनोमी डिजाइन' बनाई जा रही है, वह लाखों-करोड़ों यांत्रियों की सुरक्षा-संरक्षा के दृष्टिकोण से

शत-प्रतिशत सुरक्षित नहीं कही जा सकती है। उनका कहना है कि यदि यह इकॉनोमी डिजाइन्स वास्तव में शत-प्रतिशत सुरक्षित हैं, तो इस बात का हलफनामा संबंधित सीई/सी/डिजाइन एवं डिप्टी सीई/सी/डिजाइन से लिया जाना चाहिए और उनकी अग्रुव डिजाइन्स की वजह से यदि किसी भी प्रकार की रेल दुर्घटना होती है, तो उक्त दोनों अधिकारियों को जिम्मेदार मानकर उनके विरुद्ध उचित आपराधिक एवं अनुशासनात्मक कार्यवाही की जानी चाहिए।

उन्होंने बताया कि पश्चिम रेलवे निर्माण संगठन के एक लगभग 10 करोड़ के टेंडर में एल-1 फर्म ने पूर्व निर्धारित शर्तों के अनुसार अपने पहले के किए गए कार्यों का प्रमाण प्रस्तुत करने के साथ प्रमाण स्वरूप जमा नहीं कराए, टेंडर की शर्त के अनुसार टेंडर खुलने के बाद ऐसा कोई प्रमाण या कागजात मान्य नहीं था और संबंधित फर्म स्वतः अयोग्य हो जाती है। प्राप्त जानकारी के अनुसार आज भी उक्त फर्म के संबंधित कागजात टीसी फाइल में उपलब्ध नहीं हैं, मगर अधिकारियों का कहना (कुतर्क) यह है कि उक्त फर्म के संबंधित कागजात उनके यहां उसके द्वारा पहले किए गए कार्य की फाइल में मौजूद हैं। कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है कि यदि अधिकारियों का यह तर्क मान लिया जाए, तो फिर अधिकांश कॉन्ट्रैक्ट फर्मों को टेंडर्स के साथ कोई भी कागजात प्रमाण स्वरूप जमा कराने की जरूरत ही नहीं रह जाएगी, क्योंकि उनके कागजात भी सभी जगह मौजूद हैं। टेंडर शर्त के अनुसार यह कार्य दो महीनों में किया जाना था, जबकि एल-1 फर्म ने इसके लिए छह महीनों की शर्त के साथ लोएस्ट बिडिंग की है। सशर्त टेंडर डालने पर कोई भी फर्म वैसे ही अयोग्य हो जाती है। जबकि यहां इसका फेवर किया गया है। कॉन्ट्रैक्टर्स का कहना है कि यदि छह महीनों की अवधि दी जाती, तो इसकी कास्ट वैसे ही कम हो जाती। उनका कहना है कि संबंधित अधिकारियों द्वारा यह सारा घालमेल और मनमानी निजी स्वार्थवश अपनी चहेती फर्मों को योग्य ठहराने तथा लाभ पहुंचाने के लिए की जा रही है।

सेंट्रल हॉस्पिटल, जयपुर में चल रहा है फिट-अनफिट-डिकैटेगराइजेशन का फ्रॉड

जयपुर : भारतीय रेल का मेडिकल विभाग डॉक्टरों के भारी भ्रष्टाचार, मनमानी और तानाशाही की मिसाल बन चुका है। डॉक्टरों का एक निर्धारित समय-सीमा में अन्यत्र ट्रॉसफर न होने से रेलवे का यह एक महत्वपूर्ण विभाग भ्रष्टाचार की सड़ांध से बजबजा रहा है। यहां कुछ डॉक्टरों के भ्रष्टाचार और पैसे की हवस के कारण जहां एक तरफ हफ्ट-पुष्ट एवं सर्वथा स्वस्थ कर्मचारी मेडिकली अनफिट और डिकैटेगराइज होकर दूसरे सुविधाजनक पदों पर बैठकर अन्य कर्मचारियों का हक और प्रमोशन रोक रहे हैं, वहीं दूसरी तरफ इनकी वजह से ही रेलवे को गुणवत्तापूर्ण मानव संसाधन न मिलने से आए दिन रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। तथापि रेलवे बोर्ड अथवा रेल प्रशासन कान में उंगली डालकर सो रहा है।

हाल ही में उत्तर पश्चिम रेलवे के जयपुर स्थित सेंट्रल हॉस्पिटल का एक ऐसा मामला सामने आया है, जिसमें नए भर्ती हुए एक आरपीएफ कांस्टेबल रामप्रताप मीणा पुत्र प्रभुदयाल मीणा के दाएं हाथ की तर्जनी उंगली के दो पोर कटे होने के बावजूद उसको तत्कालीन सीनियर डीएमओ द्वारा वी-वन मेडिकल (मेडिकल सर्टिफिकेट सं.29085, दि.23.07.2014) में फिट कर दिया गया। सीनियर डीएमओ ने उसे आरपीएफ के लिए मेडिकली और फिजिकली फिट करते हुए इस तथ्य पर तनिक भी विचार नहीं किया कि 'दाएं हाथ की तर्जनी उंगली' के दो पोर कटे

■ डॉक्टरों के 'मेडिकल करप्शन' से त्रस्त हो चुके हैं लाखों रेलकर्मचारी और अधिकारी

■ पचास हजार से दो लाख में आरपीएफ, रनिंग स्टाफ को किया जा रहा है डिकैटेगराइज

■ कटी उंगली के बावजूद आरपीएफ कांस्टेबल पद पर भर्ती उम्मीदवार को किया गया फिट

होने से उक्त उम्मीदवार फायर आम्स कैसे चला पाएगा ? यह मामला 1 नवंबर 2014 को तब पकड़ में आया जब रामप्रताप मीणा का जगजीवन राम आरपीएफ अकादमी, लखनऊ में सहायक सुरक्षा आयुक्त ने प्रशिक्षण शुरू होने से पूर्व पुनः शारीरिक परीक्षण किया। इसमें उसके दाएं हाथ की तर्जनी उंगली के दो पोर कटे मिले। इसके पश्चात रामप्रताप मीणा को जेआर आरपीएफ अकादमी से यह कहकर वापस भेज दिया गया था कि वह आरपीएफ कांस्टेबल पद के लिए योग्य नहीं है। इसकी रिपोर्ट सीएससी/उ.प.रे. को भेजी गई थी। इसके बाद रामप्रताप मीणा ने इसी बात पर राजस्थान हाई कोर्ट की जयपुर पीठ के समक्ष एक याचिका (एसडब्ल्यूसी



डब्ल्यूपी सं.1367/2015) दायर करके उसे उसकी नौकरी पर बहाल किए जाने की गुहार लगाई है। मामले की अगली सुनवाई 21 अक्टूबर 2016 को होने वाली है।

एडीशनल सीएससी/आरपीएफ/उ.प.रे. द्वारा सीएमडी/उ.प.रे. को हाई कोर्ट में दायर उक्त मामले के मद्देनजर इस पूरे प्रकरण की विस्तृत जानकारी देते हुए 6 अगस्त 2016 को एक पत्र (सं.एनडब्ल्यूएसडी 72/2016) लिखा गया है। इस पत्र सहित मामले से संबंधित सभी आवश्यक कागजात 'रेलवे समाचार' के पास मौजूद हैं। पत्र में एडीशनल सीएससी ने लिखा है कि 'उक्त उम्मीदवार के चिकित्सा परीक्षण के दौरान तत्कालीन वरिष्ठ मेडल चिकित्साधिकारी (सीनियर

डीएमओ), जयपुर द्वारा शारीरिक परीक्षण करते समय उक्त उम्मीदवार की शारीरिक कमी पकड़ ली जानी चाहिए थी तथा उसे आरपीएफ में कांस्टेबल पद के लिए अयोग्य घोषित किया जाना चाहिए था, जो कि उनके द्वारा नहीं किया गया। इस मामले में उचित कार्रवाई की जाए, जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।'

हालांकि इस मामले में आरपीएफ कर्मियों की ठेके पर भर्ती कराने वाले संबंधित आरपीएफ अधिकारियों की भी लापरवाही बखूबी जाहिर हो रही है, परंतु उक्त संबंधित सीनियर डीएमओ की भ्रष्टाचारपूर्ण लापरवाही अक्षम्य है। इससे पहले इसी सेंट्रल हॉस्पिटल के चार डॉक्टरों की कमेटी ने 8 लोको पायलट्स को एकसाथ ए-1 मेडिकल कैटेगरी में मेडिकली अनफिट करार देकर उनकी कैटेगरी बदलने की सिफारिश की थी। बाद में पीएमई पर सीनियर डॉक्टरों के एक उच्च स्तरीय मेडिकल बोर्ड द्वारा उक्त सभी 8 लोको पायलट्स को ए-1 मेडिकल कैटेगरी में फिट पाया गया था और उनकी ड्यूटी गुड्स ट्रेन चलाने में लगाई गईं, जहां वे आज भी कुशलतापूर्वक काम कर रहे हैं। बताते हैं कि इस मामले में भी उक्त कमेटी में शामिल डॉक्टरों द्वारा बड़ी राशि ली गई थी। परंतु आज तक उनके खिलाफ कोई भी विभागीय अथवा अनुशासनात्मक कार्रवाई नहीं की गई है।

तमाम कर्मचारियों बताते हैं कि सेंट्रल हॉस्पिटल, जयपुर में सभी प्रकार के असामाजिक एवं भ्रष्ट तरीकों का इस्तेमाल करके लम्बे समय से सभी प्रकार के मेडिकल, फिट-अनफिट और पीरियॉडिकल मेडिकल परीक्षण 'मैनेज' किए जाने का एक बहुत बड़ा रिकेट चलता जा रहा है। इसके लिए कर्मचारियों को मजबूरीवश पचास हजार से दो लाख रुपए तक का भुगतान डॉक्टरों और पैरामेडिकल स्टाफ को करना पड़ता है। इस पूरे रिकेट की प्रमुख सूत्रधार एक

शेष पृष्ठ 2 पर....

इलाहाबाद हाई कोर्ट की लखनऊ बेंच ने लगाई गिरफ्तारी पर रोक

सुरेश त्रिपाठी ने की हाई कोर्ट से CBI की चार्जशीट को खारिज किए जाने की मांग

रेलवे समाचार' की वेबसाइट 12 अगस्त के बाद से 4 सितंबर 2016 तक लगातार 23 दिनों तक अपडेट न होने से इसके लाखों पाठकगण और सैकड़ों पूर्व एवं वर्तमान वरिष्ठ-कनिष्ठ रेल अधिकारीगण काफी चिंतित और हलकान हो गए थे. इस संबंध में सैकड़ों रेल अधिकारियों ने अपनी चिंता जताते हुए 'रेलवे समाचार' के संपादक सुरेश त्रिपाठी से संपर्क करने का अथक प्रयास भी किया. परंतु सीबीआई कोर्ट, लखनऊ द्वारा 12 अगस्त को जारी किए गए नॉन-बेलेबल वारंट के मद्देनजर श्री त्रिपाठी का मोबाइल उसी दिन से लगातार बंद था और वह लखनऊ में अपने विद्वान वकील श्री कुलदीप श्रीवास्तव के साथ मामले पर लगातार विचार-विमर्श में व्यस्त थे.

श्री त्रिपाठी के विद्वान वकील श्री कुलदीप श्रीवास्तव ने सीबीआई द्वारा श्री त्रिपाठी एवं छह अन्य लोगों के खिलाफ सीबीआई कोर्ट, लखनऊ के समक्ष फाइल की गई चार्जशीट का गहन अध्ययन करने के पश्चात उसमें कई गंभीर खामियां पाईं. उन्होंने सीबीआई की उक्त चार्जशीट सहित सीबीआई कोर्ट, लखनऊ द्वारा जारी किए गए नॉन-बेलेबल

वारंट को इलाहाबाद हाई कोर्ट की लखनऊ बेंच के समक्ष क्रिमिनल प्रोसीजर कोड, 1973 की धारा 482 के तहत चुनौती देने का निश्चय किया.

विद्वान वकील श्री श्रीवास्तव ने सीबीआई की चार्जशीट का अध्ययन करने के पश्चात यह भी पाया कि पूरे मामले में सीबीआई द्वारा श्री त्रिपाठी को ही 'टारगेट' किया गया है, जिससे इसमें बदले की भावना निहित होने का स्पष्ट संकेत मिलता है. उन्होंने हाई कोर्ट के समक्ष श्री त्रिपाठी की तरफ से दायर याचिका में इस बात का भी प्रमुखता से उल्लेख करते हुए कहा कि यह मामला सीबीआई द्वारा पूरी तरह उनके मुवकिल को परेशान करने और बदला लेने की भावना से दर्ज किया गया है, क्योंकि जिन धाराओं के तहत यह मामला दर्ज किया गया है, कानूनन उनका इस्तेमाल किसी 'प्राइवेट पर्सन' के विरुद्ध नहीं किया जा सकता है. उन्होंने प्रमाण सहित इस संबंध में उपयुक्त कानूनी दलीलें भी हाई कोर्ट के समक्ष प्रस्तुत कीं.

श्री त्रिपाठी के विद्वान वकील श्री कुलदीप श्रीवास्तव ने हाई कोर्ट के समक्ष दलील दी कि मामले से संबंधित मुख्य आरोपी (सरकारी



अधिकारी) के विरुद्ध मामला चलाने के लिए सीबीआई को सरकार की आवश्यक पूर्व अनुमति प्राप्त नहीं है. इसके अलावा एक ही एफआईआर पर दो चार्जशीट दायर किया जाना वैधानिक नहीं है. इसके साथ ही उन्होंने हाई कोर्ट के समक्ष यह भी कहा कि मामले में सुरेश त्रिपाठी सहित एक अन्य आरोपी, जो कि 'प्राइवेट पर्सन' हैं, के विरुद्ध आईपीसी की धारा 120-बी तथा प्रिवेंशन ऑफ करप्शन ऐक्ट, 1988 की 11, 12, 13(2) एवं 13(1)(डी) जैसी धाराएं नहीं लगाई जा सकती हैं. विद्वान वकील श्री श्रीवास्तव ने हाई कोर्ट से इस मामले में श्री त्रिपाठी एवं एक

अन्य प्राइवेट पर्सन के विरुद्ध सीबीआई द्वारा दायर कोर्ट के समक्ष दायर की गई सीबीआई की चार्जशीट को सिर से खारिज किए जाने की मांग भी की है.

श्री त्रिपाठी की उक्त याचिका पर इलाहाबाद हाई कोर्ट की लखनऊ बेंच के विद्वान न्यायाधीश श्री अभय महादेव थिप्से ने सुनवाई करते हुए न सिर्फ श्री त्रिपाठी के विद्वान वकील श्री कुलदीप श्रीवास्तव की उपरोक्त तमाम पुख्ता दलीलों से सहमति प्रकट की, बल्कि उन्होंने सीबीआई की दलीलों को सिर से खारिज करते हुए श्री त्रिपाठी के खिलाफ गिरफ्तारी के लिए दायर कोर्ट द्वारा जारी नॉन-बेलेबल वारंट पर स्टे लगा दिया.

इसके साथ ही हाई कोर्ट के विद्वान न्यायाधीश श्री थिप्से ने यह भी कहा कि 'यदि वादी सुरेश त्रिपाठी दायर कोर्ट के समक्ष उपस्थित होते हैं, तो उन्हें कस्टडी में न लिया जाए.' इसके पश्चात हाई कोर्ट के उक्त आदेश के मद्देनजर 30 अगस्त को दायर कोर्ट ने सुरेश त्रिपाठी को जमानत दे दी. इससे पहले इसी मामले में हाई कोर्ट के एक समान आदेश के अनुसार 27 अगस्त को

एक अन्य आरोपी (प्राइवेट पर्सन) को दायर कोर्ट से जमानत मिल चुकी थी. इलाहाबाद हाई कोर्ट की लखनऊ बेंच के समक्ष मामले की अंतिम सुनवाई 22 सितंबर को होनी है. श्री त्रिपाठी ने कहा कि उपरोक्त तमाम अदालती एवं कानूनी प्रक्रिया में उलझे होने के कारण 23 दिनों तक लगातार 'रेलवे समाचार' की वेबसाइट www.railsamacar.com अपडेट न होने और रेलवे में चल रही विभिन्न गतिविधियों की ताजा जानकारी न मिल पाने से 'रेलवे समाचार' के लाखों पाठकगण और हजारों रेल कर्मचारी एवं अधिकारीगण जिस कदर उद्धिग्न हुए और उन्होंने जिस तरह अपनी चिंता जाहिर की, उससे भारतीय रेल परिषद में 'रेलवे समाचार' की लोकप्रियता और आवश्यकता का स्पष्ट संकेत मिलता है. हम अपने इन सम्माननीय पाठकों और शुभचिंतकों के प्रति आभारी हैं. उन्होंने कहा कि हमारे पाठकगण और शुभचिंतक निश्चित रहें, हम फिलहाल सीबीआई की मनमानी का सामना कर रहे हैं और ईश्वर ने चाहा तो जल्दी ही इस समस्या का उचित समाधान हो जाएगा.

पीएचओडी'ज की पोस्टिंग्स में नहीं ली जाती है जोनल महाप्रबंधकों की सहमति

विजयशंकर श्रीवास्तव/ब्यूरो प्रमुख, गोरखपुर

पिछले दो-द्वार सालों में अधिकारियों की ट्रांसफर, पोस्टिंग और प्रमोशन को लेकर काफी विवाद पैदा हुए हैं. इस दरम्यान ज्यादातर अधिकारियों के ट्रांसफर ऑर्डर जारी होने के दो-चार हफ्तों या एक-दो महीनों में रह करिए जा रहे हैं अथवा उन्हें 'चॉइस पोस्टिंग' दी जा रही है. रेलवे बोर्ड की वेबसाइट पर लगे हुए चालू कलेंडर वर्ष के ही ऐसे तमाम आदेश इस बात का पुख्ता प्रमाण हैं. यह तो सर्वज्ञात है कि रेलवे में उच्च पदों पर अधिकारियों की पोस्टिंग या प्रमोशन 'मुफ्त' में नहीं होते हैं. अधिकारियों के बीच दबी जवान से इस बात की चर्चा भी होती रही है कि नए निजाम में भी कुछ नहीं बदला है. मनचाही पोस्टिंग और प्रमोशन के लिए अब भी पुराना दस्तूर बरस्तूर जारी है. इसके अलावा 'पार्टी प्रमुख' से लेकर 'संघ प्रमुख' सहित विभिन्न केंद्रीय मंत्रियों की सिफारिशों भी बरस्तूर चल रही हैं, जिसके परिणामस्वरूप अक्षम, अयोग्य, अकर्मण्य, भ्रष्ट, बदचलन और कामचोर अधिकारियों को मनचाहे पदों पर पोस्टिंग मिल रही है.

बहरहाल, रेलवे बोर्ड को पूर्वोक्त रेलवे की खाली हुई प्रमुख मुख्य इंजीनियर (पीसीई) को पोस्ट पर नियुक्ति करनी थी, जो कि ओ. पी. अग्रवाल को जीएम/आइडब्ल्यूएफ बनकर चले जाने से 2 अगस्त को रिक्त हुई थी. पीसीई पद पर 29 अगस्त को रेलवे बोर्ड ने पूर्वोक्त रेलवे के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण (सीएओ/सी) पी. डी. शर्मा (एसएजी) का आदेश जारी किया और उनकी जगह संजीव राय (एचएजी) की पोस्टिंग की थी. प्राप्त जानकारी के अनुसार महाप्रबंधक, पूर्वोक्त रेलवे के साथ मुलाकात में श्री शर्मा को यथावत सीएओ/सी के पद पर रखते हुए श्री राय को पीसीई के पद पर पदस्थ किए जाने की आपसी सहमति हुई थी. इसका कारण यह बताया जाता है कि श्री राय, श्री शर्मा से सौनियर

- सीआरबी की अगुवाई में अब शुरू हुई रेलवे बोर्ड की मनमानी और धौंसबाजी
- रेलवे में मनचाही पोस्टिंग और प्रमोशन के लिए बरस्तूर जारी है पुराना दस्तूर

हैं, और पीसीई के पास ही कैडर कंट्रोलिंग भी रहती है. इसके अलावा श्री शर्मा ने सीएओ/सी के पद पर रहते हुए कुछ अत्यंत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट किए हैं, जिनका कम्प्लीशन बहुत जल्दी होने वाला है और उद्घाटन वह अपने रहते करना चाहते थे. महाप्रबंधक की भी ऐसी ही इच्छा थी. ऐसा माना जाता है कि श्री राय ने इस बात की खबर सीआरबी और मंत्र इंजीनियरिंग को दी थी, जिसके परिणामस्वरूप सीआरबी सिंहासन पर बैठा दिए गए किसी सामान्य आदमी जैसा व्यवहार करते हुए महाप्रबंधक पर उबल पड़े और उनसे कहा कि 'रेलवे बोर्ड के आदेश को बदलने की तुम्हारी हिम्मत कैसे हुई? बोर्ड ने जो आदेश दिया है, उसी पर अमल करके तुरंत हमें रिपोर्ट करो.' अब चूँकि सभी जोनल जीएम सीधे सीआरबी के मातहत (गुलाम) बना दिए गए हैं, इसलिए पूर्वोक्त रेलवे के जीएम को भी उनका आदेश शिरोधार्य करना ही था. परिणामस्वरूप 5 सितंबर को लोकल आदेश जारी करके श्री शर्मा को पीसीई की जगह पर शिफ्ट करके श्री राय को सीएओ/सी के पद पर पदस्थ कर दिया गया, जिसका चार्ज उन्होंने 6 सितंबर को लिया है.

जानकारों का मानना है कि यह विवाद रेलवे बोर्ड ने ही पैदा किया, क्योंकि सौनियर होने के नाते श्री राय की पोस्टिंग उसे सीधे पीसीई के पद पर ही करनी चाहिए थी. उनका कहना है कि यदि बोर्ड की ऐसी कोई मंशा नहीं थी, और वह राय को सीएओ/सी के पद पर ही पदस्थ करना चाहता था, तो उनकी पोस्टिंग से पहले जोनल महाप्रबंधक को विश्वास में लिया जाना चाहिए था, जैसा कि डीआरएम के साथ किया जाता है. जानकारों का कहना है

कि जोनल ऑपरेटिंग रेश्यो गिरने की बात हो, या प्रोजेक्ट समय से पूरे नहीं होने का मामला हो, अथवा किसी प्रकार की घटना-दुर्घटना हो, जब इन सबके लिए रेलवे बोर्ड जोनल महाप्रबंधक को जवाबदेह मानता है, तो उसकी पसंद से उसके सहयोगियों यानि विभाग प्रमुखों की भी नियुक्ति की जानी चाहिए, न कि अक्षम, अकर्मण्य और अयोग्य अधिकारियों को उसके ऊपर जबरन लाद दिया जाना चाहिए.

जानकारों ने यह भी कहा कि अमूमन इस तरह के विवाद पैदा नहीं होते हैं. और यदि ऐसा हुआ है, तो निश्चित रूप से इसके पीछे कोई मजबूत कारण है. 'रेलवे समाचार' द्वारा जब उनसे इसका कोई अनुमानित कारण पूछा गया, तो उनका कहना था कि या तो सीएओ/सी के पद पर पोस्टिंग के लिए रेलवे बोर्ड के साथ कोई बहुत बड़ी 'डील' हुई है, या फिर किसी 'सौदेबाजी' के तहत यह पोस्टिंग की गई है. उनका कहना है कि चूँकि पीसीई के पद पर दैनिक कामकाज एवं रेल लाइन के रख-रखाव के अलावा कोई खास काम नहीं होता है और फंड भी कम होता है. जबकि निर्माण संगठन के पास न सिर्फ कई बड़े-बड़े प्रोजेक्ट होते हैं, बल्कि हजारों करोड़ का फंड भी होता है. पूर्वोक्त रेलवे में भी कई बड़े निर्माण प्रोजेक्ट चल रहे हैं. उल्लेखनीय है कि विगत में ऐसे ही कुछ प्रोजेक्ट्स में बहुत बड़े पैमाने पर हुए भ्रष्टाचार को 'रेलवे समाचार' ने उजागर किया था. सामान्य नैतिकता के दृष्टिकोण से भी यदि देखा जाए, तो जोनल विभाग प्रमुखों की नियुक्ति के लिए रेलवे बोर्ड को सर्वप्रथम जोनल महाप्रबंधकों को अपने विश्वास में लेना चाहिए. ज्ञानव्य है कि इसके पहले रेलवे बोर्ड खुद ही पूर्वोक्त रेलवे में इस बात पर अमल कर चुका है. उल्लेखनीय है कि जब एक अधिकारी को उसके डीआरएम में रहते अत्यंत विवादस्पद होने के कारण न सिर्फ उसकी अगली पोस्टिंग रद्द कर दी गई थी, बल्कि उसे तुरंत निलंबित भी किया गया था. उसका यह निलंबन करीब पांच-छह महीनों तक चला था और तत्कालीन

एकमात्र रेल राज्यमंत्री ने तो उसे यह सलाह देते हुए भी आरएस ले लेने को कहा था कि उससे पीएमओ बहुत नाराज है.

परंतु तभी अचानक रेलमंत्री को उसकी पोस्टिंग की फाइल न भेजते हुए गुप्तचर तरीके से अचानक उसका निलंबन समाप्त करके पूर्वोक्त रेलवे में उसकी पोस्टिंग कैडर में कर दी गई और महाप्रबंधक को भरोसे में लेकर अधिकारी की पोस्टिंग लोकल ऑर्डर द्वारा सीएओडी बना दिया गया. जबकि यह सर्वविदित है कि एचओडी, सीएओडी और पीएचओडी की पोस्टिंग रेलवे बोर्ड अपने अधिकार में सीधे करता है. तब पूर्वोक्त रेलवे मुख्यालय में उक्त अधिकारी की पोस्टिंग लोकल ऑर्डर निकालवाकर सीएओडी में कैसे करवाई गई थी? क्या रेलवे बोर्ड की वह भी एक डील थी? इसका अर्थ तो यह हुआ कि रेलवे बोर्ड विभिन्न अधिकारियों से गुप्तचर डीलिंग करके मलाई खाता रहे और जोनल महाप्रबंधकों पर शीघ्र आउटयुट देने का उत्तरदायित्व लादता रहे!

जोनल महाप्रबंधकों के वित्तीय एवं अन्य अधिकार भले ही बढ़ा दिए गए हों, मगर ऐसा लगता है कि वर्तमान रेलवे बोर्ड की नजर में उनका स्तर किसी जूनियर एडमिनिस्ट्रेटिव ग्रेड अधिकारी से भी नीचे चला गया है. यही वजह है कि अब जोनल महाप्रबंधकों की भी बेइज्जती होने लगी है. जानकारों का कहना है कि ऐसा तो होना ही था, क्योंकि रिटायरमेंट के बाद पुनर्नियुक्त सीआरबी ने ठीक वैसा ही व्यवहार करना शुरू कर दिया है जैसा कि कोई सामान्य समझ वाला व्यक्ति अचानक सिंहासन पर बैठने के बाद अपने से ज्यादा सक्षम, योग्य और उच्च स्तरीय लोगों के साथ करता है. इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल और ट्रैफिक कैडर के योग्य एवं सक्षम रेल अधिकारियों, जिनकी बढौत वास्तव में रेलगाड़ियों पटरी पर दौड़ती हैं, का यह दुर्भाग्य ही कहा जाएगा कि आज उनके शोष पर साजो-सामान की खरीद-फरोक कर देने वाले एक 'स्टोरकीपर' को बैठा दिया गया है.

रे.बो. एवं मेंबर स्टाफ की निष्क्रियता से खड़ा हुआ संवैधानिक संकट

सुरेश त्रिपाठी

पिछले करीब दो वर्षों के दरम्यान रेलवे बोर्ड, खासतौर पर सीआरबी एवं मेंबर स्टाफ, की अक्षम्य निष्क्रियता और लापरवाही के कारण रेल मंत्रालय के समक्ष एक बड़ा संवैधानिक संकट खड़ा हो गया है। यह संकट जोनल रेलों द्वारा रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक आरबीई 126/2010 के अनुपालन के परिप्रेक्ष्य में खड़ा हुआ है, जिसे पंजाब एवं हरियाणा हाई कोर्ट, चंडीगढ़ तथा राजस्थान हाई कोर्ट, जयपुर बेंच ने रह कर दिया था। तथापि, जोनल रेलों द्वारा रेलवे बोर्ड के उक्त पत्र क्रमांक का अनुपालन अवैध रूप से लगातार जारी रहा। उक्त पत्र के अनुसार वरिष्ठता सूची में ऊपर रहने वाले एससी/एसटी कर्मचारियों को सामान्य वर्ग के कोटे में पदोन्नत किया जाता रहा, जबकि आरक्षित वर्ग की सीटों को निम्न वरीयता वाले आरक्षित उम्मीदवारों से भरा जाता रहा। इस पदोन्नति में आरक्षण के चलते रेलवे सहित केंद्र सरकार के कई अन्य विभागों में आरक्षण औसत 22.5% से काफी ज्यादा हो गया, जो कि सुप्रीम कोर्ट द्वारा एम. नागराज मामले में दिए गए आदेशों एवं दिशा-निर्देशों के विपरीत है। इस पर चंडीगढ़ एवं राजस्थान हाई कोर्ट के आदेशों के विरुद्ध रेलवे ने सुप्रीम कोर्ट में याचिका दायर की थी। सुप्रीम कोर्ट ने दि. 3.2.2015 को रेलवे बोर्ड के उक्त पत्र क्रमांक 126/2010 के आधार पर दी जा रही पदोन्नतियों को स्टे कर दिया था। तथापि, रेलवे ने उक्त पत्र के आधार पर पदोन्नतियां देना लगातार जारी रखा। इस पर 'समता आंदोलन समिति, बीकानेर' ने सेक्रेटरी/डीओपीटी, सेक्रेटरी/रेलवे बोर्ड, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड, महाप्रबंधक/उ.प.रे. और उ.प.रे. के चारों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों के खिलाफ अदालत की अवमानना का मामला सुप्रीम कोर्ट में दायर किया। इस पर सुप्रीम कोर्ट ने उक्त आठों अधिकारियों को व्यक्तिगत रूप से 29 अगस्त 2016 को अदालत के समक्ष हाजिर होने का आदेश दिया था। जहां इन अधिकारियों ने मामले को समझने के लिए एक बार फिर समय मांगा। सुप्रीम कोर्ट ने इसके लिए अंतिम तारीख 15 सितंबर 2016 तय की थी। मगर इन अधिकारियों की तरफ से एक बार पुनः महाधिवक्ता ने, यह कहते हुए कि भारत सरकार ने इस मामले पर विचार-विमर्श हेतु बैठक बुलाई है, अदालत से एक सप्ताह का समय मांग लिया। अब सुप्रीम कोर्ट में इस मामले की अंतिम सुनवाई 22 सितंबर 2016 को होने वाली है।

Contempt Petition before Supreme Court Against RBE No. 126/2010

Vide Office Memorandum issued on 11.07.2002 by Railway Board directed following that...

1) SC/ST candidates appointed on a post by promotion on their own Merit (and not owing to reservation or relaxation of qualifications) will be adjusted on general category points.

2) SC/ST candidates promoted on their own merit and adjusted against unreserved points will retain their status of SC/ST and will also be eligible to get benefits available to SC/ST employees. They will also get seniority as per panel position on promotion. (It means that SC/ST will get benefits against reserved as well as general posts).

It was later clarified on 31.01.2005 that where promotions are made by non-selection method (only seniority and fitness, where concept of merit is not involved) the letter dated 11.07.2002 will not apply. (It means that if promotions are made by non-selection method a reserved community man cannot be promoted/adjusted against unreserved post).

The above letter dated 31.01.2005 was set aside by CAT/Madras on dtd. 14.09.2006 and held that in non-selection posts also SC/ST will be adjusted against general posts.

- पदोन्नति में आरक्षण का मामला बना केंद्र सरकार और उसके सभी मंत्रालयों के गले की हड्डी
- पदोन्नति में आरक्षण देने के बावजूद पश्चिम मध्य रेलवे ने उच्च अदालत नहीं बताई सच्चाई
- सीआरबी, सेक्रेटरी/रे.बो., सेक्रेटरी/डीओपीटी, जीएम/उ.प.रे. और उ.प.रे. के चारों डीआरएम हुए लाइन हाजर
- आठों अधिकारियों की गलती अक्षम्य है, सुप्रीम कोर्ट द्वारा इन्हें जेल भेजा जाए तो कोई आश्चर्य नहीं

Government filed a Writ petition in Madras High Court but was dismissed without any reason. DPT/UOI was thus compelled on 10.08.2010 to withdraw the Office Memorandum dated 31.01.2015. And Clarified that Reserved candidates appointed by promotion on their own Merit and Seniority and not owing to reservation or relaxation will now be adjusted against unreserved roster points irrespective of the mode of process of selection i.e. non-selection method or selection method.

This was a damaging decision of the DPT. It

resulted in mass scale induction of SC/STs on higher posts in all the cadres. The quota of 15% and 7.5% reserved for them exceeded every where above total 22.5%.

Earlier policy was that reserved candidate came in any service by getting relaxation can only be promoted against reserved quota post if available in a grade/cadre.

Railway board also issued RBE No. 126/2010 accordingly which says that—

a) Reserve community candidates appointed by promotion on their own Merit and Seniority and not because of reservation or relaxation in qualifications are to be adjusted against general points ignoring the method of selection process.

b) These orders were made effective from 21.08.1997 with retrospective effect.

c) Further if any shortfall of SC/ST candidate still exist the same shall be made good through vacancies arising in future.

It was implemented with back date. A UNIQUE Example of 'Chalbatji'. It also led to artificial creation of shortfall for SC/ST. It is an example of Changing the Taste of SC/ST to General. (Just like a 'Dharm Parivartan').

Punjab High Court on dtd. 15.07.2011 quashed

पदोन्नति में आरक्षण किसी भी स्थिति में स्वीकार्य नहीं - पी. एन. शर्मा

समता आंदोलन समिति के राष्ट्रीय अध्यक्ष पाराशर नारायण शर्मा ने जयपुर में मीडिया से बात करते हुए कहा कि सुप्रीम कोर्ट ने रेल मंत्रालय सहित केंद्र सरकार के सभी विभागों को भी अदालत की अवमानना नोटिस जारी करके उनसे पूछा है कि विभिन्न अदालती आदेशों के विपरीत पदोन्नतियों में आरक्षण देने के लिए क्यों न उनके खिलाफ अवमानना की कार्रवाई की जाए, जबकि विभिन्न हाई कोर्ट, केंद्र और सुप्रीम कोर्ट ने पदोन्नतियों में आरक्षण पर रोक लगाई हुई है। उन्होंने कहा कि 17 जून 1995 से पदोन्नति में आरक्षण पर रोक लगी हुई है।

तथापि विभिन्न राज्य सरकारों इसे रोकने का साहस नहीं कर पा रही हैं और असंवैधानिक रूप से इस गलत आरक्षण पद्धति को चलाए जा रही हैं, जिससे सैकड़ों याचिकाएं देश की तमाम अदालतों में लंबित हैं। श्री शर्मा ने कहा कि लंबी कानूनी प्रक्रिया से न्यायप्रिय और राष्ट्रवादी लोग परेशान हो

रहे हैं, इससे सामाजिक भेदभाव और जातिवाद बढ़ रहा है। इस सबका विपरीत प्रभाव पूरी व्यवस्था और समाज पर पड़ रहा है। उन्होंने कहा कि उ.प.रे. के जोधपुर, बीकानेर, अजमेर और जयपुर मंडलों के तमाम रेलकर्मों और समता मंच के सभी पदाधिकारी आज यहां एकत्रित होकर इस बात की शपथ ग्रहण करने जा रहे हैं कि अब पदोन्नति में आरक्षण किसी भी स्थिति में स्वीकार्य नहीं होगा। समता मंच ने सभी बुद्धिजीवियों, विद्वानों एवं सम्माननीय सदस्यों से कहा है कि यह जानकारी एकत्रित करके सझा की जाए कि अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति वर्ग के किन अधिकारियों एवं कर्मचारियों की लापरवाही के कारण हुई रेल दुर्घटनाओं से रेलवे को कितना आर्थिक नुकसान हुआ है तथा कितने लोगों की जान गई और कितने लोग घायल हुए हैं, साथ ही यह भी जानकारी एकत्रित की जाए कि देश के कितने राजनीतियों में से किस-किस के पारिवारिक डॉक्टर आरक्षित वर्ग से हैं।

'जनरल कैटेगरी आयोग' का गठन किए जाने की मांग

इसके अलावा 'अखिल भारतीय समानता मंच' की तरफ से 10 सितंबर को एक मांग पत्र केंद्रीय गृहमंत्री राजनाथ सिंह को दिया गया है, जिसमें मुख्य रूप से 'जनरल कैटेगरी आयोग' का गठन करने तथा विभिन्न हाई कोर्टों और सुप्रीम कोर्ट द्वारा जनरल कैटेगरी के हक में अब तक जितने फैसले दिए गए हैं, उन्हें लागू किए जाने की मांग की गई है।

verifying the individuals social and economic backwardness and the existing representation in any cadre) the Railways are giving them promotions against general posts. Lists of such promotions have been filed with CP. A copy is attached with this communication.

While most of the Ministries have followed the orders of Hon'ble Courts, the Railways are continued issuing promotion orders following RBE No. 126/2010.

Railway plead that unless RBE 126/2010 is withdrawn by Railway board, they cannot change the practice.

Member Staff is sitting IDLE over the issue and not taking initiative just to meet his vested interest of getting some future assignments saying that it is a political issue and he cannot displease minister. Member Staffs inaction and anti general community attitude is damaging the work culture in the system, leading to great harassment to them and favouritism to SC/STs.

इस मामले में विधिक जानकारों का कहना है कि रेलवे बोर्ड और खासतौर पर मेंबर स्टाफ एवं सीआरबी ने प्रस्तुत मामले में अक्षम्य लापरवाही का नमूना पेश किया है, जिसकी वजह से नाराज सुप्रीम कोर्ट ने उपरोक्त आठों उच्च अधिकारियों को कोर्ट में बुलाकर लाइन हाजर किया। पूरी व्यवस्था सहित इन अधिकारियों के लिए भी

शेष पृष्ठ 9 पर....

विसंगतिपूर्ण हैं रेलवे में पदोन्नति के नियम...

पेज 1 का शेष... बोझ का मजबूती के साथ संतुलन किया जा सके.

यह तो सर्वज्ञात है कि ग्रुप 'बी' से ग्रुप 'ए' में पदोन्नति सिर्फ सालाना गोपनीय रिपोर्ट (एसीआर) के आधार पर वरीयता क्रम में उपलब्ध ग्रुप 'बी' अधिकारियों में से की जाती है. अर्थात् ग्रुप 'ए' के पदों पर प्रमोशन देने में शैक्षिक योग्यता अथवा लिखित परीक्षा का कोई प्रावधान नहीं है. ऐसा किया जाना वास्तव में रेलवे की वर्तमान कार्य-प्रणाली और जिम्मेदारियों के अनुरूप नहीं माना जा सकता है. इसका दोष सीधे-सीधे रेलवे बोर्ड के उच्च पदों पर आसीन नीति-निर्माताओं को जाता है, जो बदलाव और परिवर्ष के मुताबिक स्थापना नियमावली में आवश्यक बदलाव नहीं ला पा रहे हैं.

रेलवे की गिनती भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों में से एक तकनीकी विभाग के रूप में की जाती है, जिसमें अभियांत्रिकी (इंजीनियरी) और प्रौद्योगिकी (टेक्नोलॉजी) की भूमिका महत्वपूर्ण है. ऐसे में बिना किसी टेक्निकल अथवा मैनेजरियल क्वालिफिकेशन के कर्मचारियों को उच्च पदों पर बैठाया जाना रेल प्रशासन की बहुत बड़ी चूक है.

आजादी के बाद नए-नए उद्योग लाए गए, अभियांत्रिकी और प्रौद्योगिकी पर आधारित अनेकों मंत्रालयों/विभागों का निर्माण हुआ. परंतु उस समय देश में अभियांत्रिकी स्नातक (इंजीनियरिंग ग्रेजुएट) अर्थात् कम हुआ करते थे. इसलिए मंत्रालयों ने भी प्रमोशन में क्वालिफिकेशन पर ज्यादा जोर नहीं दिया था. रेलवे भी उन्हीं मंत्रालयों में से एक था, जिसने उच्च पदों पर प्रमोशन में क्वालिफिकेशन की अनिवार्यता को जरूरी नहीं समझा.

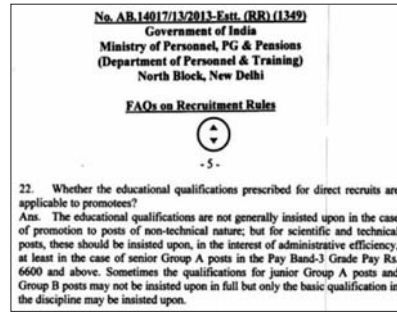
धीरे-धीरे देश की शैक्षिक वातावरण बदलता गया और सिविल इंजीनियरिंग, एमबीए, एकाउंट्स, फाइनेंस इत्यादि विषयों

के हजारों की संख्या में संस्थान (इंस्टिट्यूट) खुलने लगे. इसके फलस्वरूप भारतीय समाज पूरी तरह अभियांत्रिकी और प्रौद्योगिकी पर आधारित नई तकनीकी के साथ प्रतिबद्ध हो गया. इस बदलाव से अलूता रेलवे भी नहीं रह पाया. वर्तमान में रेलवे में भी ग्रुप 'सी' और ग्रुप 'बी' के पदों पर पदस्थ कर्मचारियों और अधिकारियों की क्वालिफिकेशन (शैक्षिक योग्यता) बी.टेक, एम.टेक, एमबीए, फाइनेंस, एकाउंट्स इत्यादि है.

ऐसे में रेलकर्मियों की शैक्षिक योग्यता को उनके प्रमोशन आदि में नजरअंदाज करना अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है. इससे रेलवे को दोहरा नुकसान हो रहा है. पहला यह कि 'इन-हाउस' मौजूद टैलेंट का उचित उपयोग न किया जाना और तथा दूसरा यह कि शिक्षित कर्मचारियों/अधिकारियों की क्वालिफिकेशन (योग्यता) का उचित सम्मान न किया जाना. इससे इन अधिकारियों और कर्मचारियों के अंतर्गमन में निराशा की व्याप्त भावना से रेलवे की उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है, जो कि न सिर्फ पूरी तरह से राष्ट्र विरोधी है, बल्कि अक्षय्य अपराध भी है. ऐसे में रेलवे बोर्ड के उच्च पदों पर आसीन अधिकारियों और अधिकारी संगठनों की यह जिम्मेदारी बनती है कि बदलते परिवेश को ध्यान में रखते हुए प्रमोशन के नियमों में न्यूनतम एजुकेशनल क्वालिफिकेशन का क्लॉज को जोड़ा जाए, जिससे रेलवे को अगले कई दशकों तक अपने गौरवशाली इतिहास को कायम रखने में मदद मिल सके.

पदोन्नति में शैक्षिक योग्यता की आवश्यकता या अनिवार्यता का डीओपीटी का नियम भी समर्थन करता है. डीओपीटी के इस नियम में कहा गया है कि 'उन मंत्रालयों/विभागों, जो अभियांत्रिकी और प्रौद्योगिकी से जुड़े हैं, में प्रमोशन के दौरान मूलभूत शैक्षिक योग्यता (बेसिक क्वालिफिकेशन) का क्लॉज होना चाहिए.

रेलवे भी पूर्णतः अभियांत्रिकी (इंजीनियरी) पर आधारित भारत सरकार का कमर्शियल ट्रांसपोर्ट विभाग है, जिसको ट्रांसपोर्टेशन के साथ-साथ शुद्ध लाभ कमा कर देश को देना है. डीओपीटी के माध्यम से जारी किए जाने वाले भारत सरकार के दिशा-निर्देशों में प्रमोशन में तकनीकी शैक्षिक योग्यता (टेक्निकल क्वालिफिकेशन), डीओपीटी के पत्र सं. एबी/14017/13/2013-स्टैंडिशनमेंट, (आरआर) (1349) के पैरा-22 में बताई गई है. इसके अनुसार दिए गए प्रश्न का निम्नवत स्पष्टीकरण बताया गया है..



22. Whether the educational qualification prescribed for direct recruits are applicable to promotees?

Ans. "The educational qualifications are not generally insisted upon in the case of promotion to posts of non-technical nature, but for scientific and technical nature, but for scientific and technical posts, these should be insisted upon, in the interest of administrative efficiency, at least in the case of senior Group 'A' posts in the pay Band-3, Grade Pay Rs. 6600, and above. Sometimes the qualifications for junior Group 'A' posts and Group 'B' posts may not be insisted upon in full, but only the

basic qualification in the discipline may be insisted upon."

उपरोक्त स्पष्टीकरण के मद्देनजर रेलवे बोर्ड द्वारा जल्दी से जल्दी ग्रुप 'बी' से ग्रुप 'ए' के प्रमोशन में 'स्पेसिफिक क्वालिफिकेशन' का क्लॉज जोड़ा जाना अत्यंत आवश्यक है. चूंकि ग्रुप 'ए' अधिकारी रेलवे के अधिकृत प्रतिनिधि (रिप्रेजेंटेटिव) होते हैं, इसलिए जब उनके योग्य (क्वालिफाइड) और तकनीकी विशेषज्ञ (टेक्निकल एक्सपर्ट) होने को प्रमाणित किया जाएगा, तभी वह आत्मविश्वास और निष्ठा के साथ अपनी जिम्मेदारियों का निष्पादन कर सकेंगे.

ग्रुप 'बी' से ग्रुप 'ए' के प्रमोशन में निम्नलिखित तरीके अपनाए जा सकते हैं..

1. यूपीएससी को इस बात पर राजी किया जाना चाहिए कि 50% प्रमोशन कोटे के रिक्त पदों को भरने के लिए रेलवे में कार्यरत ग्रुप 'बी' अधिकारियों की एसीआर के साथ-साथ लिखित परीक्षा भी ली जाए. तत्पश्चात दोनों को उचित अनुपात में जोड़कर एक कॉमन मेरिट लिस्ट बनाई जाए. इसके बाद ही उनकी

डीपीसी करारक उन्हें ग्रुप 'ए' में प्रमोशन दिया जाए.

2. प्रमोटी (ग्रुप 'बी') कोटे के रिक्त पदों को दो भागों में बराबर विभाजित कर, एक भाग पर उन ग्रुप 'बी' अधिकारियों को प्रमोशन दिया जाए, जिनके पास बी.टेक, एम.टेक, एमबीए, एकाउंट्स, फाइनेंस की डिग्री हो तथा दूसरा भाग सामान्य रूप से सभी ग्रुप 'बी' अधिकारियों के लिए उपलब्ध कराया जाए. ऐसा करने से क्वालिफाइड ग्रुप 'बी' अधिकारियों के आत्मविश्वास में बढ़ोत्तरी होगी, जिसका फायदा रेलवे को मिलेगा.

3. प्रमोटी कोटे के रिक्त पदों को तीन भागों में बांटकर एक भाग बी.टेक, एम.टेक, एमबीए, एकाउंट्स, फाइनेंस इत्यादि में डिग्री प्राप्त ग्रुप 'सी' कर्मचारियों को दिया जाए. इसके लिए 10 से 15 साल की न्यूनतम सर्विस का प्रावधान रखा जा सकता है. इनका चयन यूपीएससी द्वारा लिखित परीक्षा और एसीआर के आधार पर किया जा सकता है. दूसरा भाग बी.टेक, एम.टेक, एमबीए, एकाउंट्स, फाइनेंस आदि में डिग्री प्राप्त ग्रुप 'बी' अधिकारियों को दिया जा सकता है. जबकि तीसरा भाग सामान्य रूप से सभी ग्रुप 'बी' अधिकारियों के लिए रखा जा सकता है.

4. रेलवे बोर्ड के अधिकारिण और अधिकारियों के मान्यताप्राप्त संगठन खुद ही इतने सक्षम हैं कि वे उपरोक्त सुझावों से भी बेहतर कोई अन्य उपाय भी तैयार कर सकते हैं. तथापि, ऊपर बताए गए सुझाव कठिन हो सकते हैं, परंतु बदलते परिवेश को ध्यान में रखते हुए रेलवे के लिए ऐसा कोई उपाय करना अत्यंत आवश्यक हो गया है.

सब जानते हैं कि कोई भी सिस्टम 'सेल्फ कोरेक्टिव' होता है और यह भी कि कोई भी सिस्टम एक निश्चित समय तक ही अपनाए जाने के लिए कारगर हो सकता है. समय के साथ उसमें बदलाव अपरिहार्य होता है. यदि समय रहते सभी आयात-उपायों पर समझदारी के साथ हल नहीं निकाला गया, तो रेलवे की बिगड़ती हालत, व्यवस्था को एक न एक दिन बदलने के लिए खुद ही बाध्य कर देगी. इसलिए समय रहते रेलवे की बिगड़ती व्यवस्था और आर्थिक स्थिति के मद्देनजर टेक्निकल क्वालिफिकेशन के सुझावों पर अमल करना एक कारगर कदम साबित हो सकता है. इसके परिणामस्वरूप कम से कम अगली एक सदी तक रेलवे शुद्ध लाभ कमाकर देश की प्रगति और उन्नति में अन्य मंत्रालयों के साथ कंधा से कंधा मिलाकर चल सकेगा.

बिना इंजीनियरिंग डिग्री लिए ही बन गए इंजीनियर...

पेज 4 का शेष... ड्यूटी ठीक से नहीं कर रहा है, जबकि निर्माण संगठन के कार्य के लिए संबंधित अधिकारी का ज्ञान ही लाभाग शून्य या अधूरा होता है. इसके साथ ही लद्-टट्टू कैटेगरी के संबंधित अधिकारी को न तो अपने पद की गरिमा का पता है, न ही उसकी सीमा का. मिट्टी की क्वालिटी कैसी (एमएल और 1X65 एमडीडी) होनी चाहिए, यह बात किसी अंधे को भी समझ में आती है, लेकिन जबरन उसे सीएल दर्शाकर 1X85 की फर्जी रिपोर्ट के साथ कार्य-निष्पादन किया जा रहा है. इसका मतलब यह है कि सिर्फ बिल बनाने की होड़ लगी हुई है और इस होड़ में कागजी, एसएमएस तथा वाट्सअप पर फोटो एवं फर्जी डाटा की अधिकता पैदा की जा रही है. सिर्फ कांटेक्टर के पक्ष में और उसे कैसे अधिकतम फर्जी लाभ पहुंचाया जाए, इसी की बात होती है. जिस तरह ठेकेदारों को फर्जी फायदा पहुंचाने के कार्य आदेश दिए जा रहे हैं, वह सब अत्यंत अर्चभित करने वाला है.

इंजीनियर्स के नाम पर कलंक इन अधकचरे अधिकारियों का कहना है कि ओपन लाइन में ऐसा ही होता है अथवा वहां का निरीक्षक ऐसे-ऐसे कार्य दिखा देता है. कई कार्य निरीक्षकों का कहना है कि इस मानसिकता के साथ दैनिक ड्यूटी का निर्धारण करना घोर निन्दनीय है. उनका कहना है कि सिर्फ

सीआर खराब कर देने की धमकी देकर और नए निरीक्षकों को भयभीत करके अपने इशारों पर उनसे कांटा का निष्पादन करवाना तथा एमबी रिपोर्ट करवाकर ठेकेदारों का भुगतान किया जा रहा है. जबकि मानक निर्माण अधूरा ही पड़ा हुआ है. उनका कहना है कि इन अधिकारियों, जिनका कार्यकाल तीन साल से अधिक हो गया है, की मानसिकता यही है कि 'अगला जो भी आएगा, वह फाइनेल करता और झेलता रहेगा, मैं तो मलाई का उपभोग करके निकल जाऊंगा, इसलिए जितना अधिक से अधिक हो सके बटोर लो.'

निरीक्षकों ने बताया कि इन अधकचरे अधिकारियों द्वारा ठेकेदार और उनके मुंशियों के नाम के संबोधन के साथ 'जी' लगाना और अधीनस्थ निरीक्षकों के साथ तुम-तुम-तुम के साथ ठेकेदार का कार्य करने और उसकी प्लांनिंग बनाने को उसी के सामने कहा जाता है. यह सब हास्यपद तो है ही, बल्कि कई निरीक्षकों को अपने प्रति किया जा रहा यह व्यवहार अत्यंत नागवार गुजर रहा है. इसके चलते किसी दिन कुछ भी घटित हो सकता है. इस प्रकार प्रताड़ित किए जा रहे कई अन्य निरीक्षकों का कहना है कि इस तरह की मानसिकता वाले अधिकारियों को अविनाश निर्माण संगठन से अन्यत्र स्थानांतरित कर देना ही रेल हित में होगा, अन्यथा ये

अधकचरे और लद्-टट्टू कैटेगरी के अधिकारी निर्माण की क्वालिटी के साथ ही सीए/ओ/सी और जीएम की गरिमा और उनके सम्मान को भी धूमिल करने में कोई कसर नहीं छोड़ेंगे.

उनका यह भी कहना है कि तीन वर्ष से अधिक एक ही पद पर आसीन अधिकारियों का त्वरित ट्रांसफर किया जाना चाहिए और सिविल इंजीनियरिंग की योग्यता रखने वाले अधिकारियों की ही फील्ड में पोस्टिंग की जानी चाहिए. निरीक्षकों का कहना है कि सीए/ओ/सी सहित ऐसे सभी वरिष्ठ अधिकारियों को इस बात का अवश्य ध्यान रखना चाहिए कि जिस अधिकारी को फील्ड में संबंधित कार्य का प्रभारी बनाकर रखा जाए, वह तीन वर्ष में उक्त फार्मेशन की स्टैंडर्ड प्रोफाइल और गोलाई का काम पूरा करे. यदि यमीनी का अधिग्रहण गलत किया गया हो, तो उसे सुधारने या अतिरिक्त जमीन के अधिग्रहण के लिए समय पर प्रशासन को पत्राचार करके सूचित किया गया है या नहीं, इस बात की भी जांच-परख की जानी चाहिए.

उनका कहना है कि कई नई लाइनों का निर्माण हो रहा है, इसके बावजूद राइट्स के 'एल' सेक्शन में आवश्यक सुधार नहीं किए गए हैं. उक्त कार्य में यदि कोई कमी है, तो पुनः राइट्स के लोगों को सुधार के लिए बुलाया जाना चाहिए, जिससे उनका आउटपुट

पता चल सके. इसकी जांच-परख भी होनी चाहिए. उनका कहना है कि रिवर्स गोलाई के लिए अनावश्यक फार्मेशन नई लाइन में तब तक नहीं बनाए जाने चाहिए, जब तक कि मुख्यालय से उसका अनुमोदन न ले लिया जाए, क्योंकि निकट भविष्य में उक्त रिवर्स गोलाई पर हाई स्पीड ट्रेनें चलेंगी. प्रशासन को यह सब भी ध्यान में रखना जरूरी है.

इसके अलावा रेलवे मटीरियल के बुकिंग डिस्ट्रिनेशन में बदलाव करके रेलवे रेवेन्यू का नुकसान करने की गलत नीति अपनाई जा रही है. मंडलों द्वारा 15 किमी. और 55 किमी. की अतिरिक्त रिबुकिंग का गलत तरीका अपनाकर अधिक आय अर्जन करने की नीति पर चला जा रहा है, जो कि न सिर्फ गलत है, बल्कि अनैतिक भी है. ऐसा लगता है कि मंडलों के अधिकारी जानबूझकर रेलवे में आरएमसी बुक पर कार्य प्रचालन की पद्धति धूम पाए हैं.

बताते हैं कि जब मटीरियल ट्रेन की बुकिंग में रूट लिखा होता है और मटीरियल को अन्य घुमावदार मार्ग से ले जाए जाने का औचित्य क्या है? कई मंडलों में इस तरह की अनावश्यक रिबुकिंग का चक्कर किया जा रहा है. जबकि अतिरिक्त बुकिंग आगे के स्टेशन तक के लिए की गई होती है, फिर भी इस तरह का अनावश्यक और अनधिकृत धंधा किया जा रहा है? इस बात का जवाब देने के लिए मंडलों का कोई अधिकारी तैयार नहीं है.

रेलवे बोर्ड ने सुधारी 25 साल पुरानी गलती...

पेज 1 का शेष...

का निर्धारण किया गया.

वरीयता क्रम में सर्वप्रथम 4 वर्ष या अधिक की सेवा पूरी करने वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों को वरीयता दी जाएगी. यदि 4 वर्ष वाला कोई ग्रुप 'ए' अधिकारी उपलब्ध नहीं है, तब सीनियर स्केल के रिक्त पदों पर 3 वर्ष की सेवा पूरी करने वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों को सीनियर स्केल में एडहॉक (तदर्थ) पदोन्नति में वरीयता मिलेगी. यदि उक्त दोनों स्थितियाँ नहीं बनती हैं, और सीनियर स्केल में पद रिक्त है, तब ऐसी स्थिति में 3 वर्ष की न्यूनतम सेवा देने वाले ग्रुप 'बी' अधिकारियों को सीनियर स्केल में एडहॉक पदोन्नति दी जा सकेगी.

(Based on Rly Board's letter No. E(GP) 85/148, dated 31.12.1985).

The precedence which is to be followed for making this kind of promotion as per above mentioned letters are:-

1. Group 'A' - Officers with 4 years & more service.
2. In absence of (1), Group 'A' - Officers with less than 4 years but more than 3 years of service.
3. In absence of (1) & (2) Group 'B' - Officers with 3 years and more service.

इसके साथ ही रेलवे ऐक्ट यह भी स्पष्ट करता है कि यह एडहॉक प्रमोशन अधिकतम एक साल के लिए किया जाएगा तथा प्रत्येक वर्ष ग्रुप 'ए' अधिकारियों को उपलब्धता के आधार पर ही एडहॉक सीनियर स्केल के रिक्त पदों की गणना होगी. इसके बाद ही रिक्त पदों पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों को एडहॉक प्रमोशन दिया जा सकेगा.

संदर्भ : IREC (Indian Railway Establishment Code) Vol-1/214(b)

214. Powers of General Managers in making officiating promotions - The General Manager may appoint..

a. A Group 'C' railway servant to officers in group 'B' cadre.

b. A Group 'B' officer to officiating in group 'A', senior scale as ad-hoc basis for a continuous period not exceeding more than one year on each occasion when circumstances warrant such course except to the posts of Security officers, Law officer, Hindi officer, Chemist and Metallurgist, Public Relations Officers and Superintendent (printing a stationery):

Railway Ministry's decision - "Group 'B' officers will be considered for ad-hoc promotion to senior scale when group 'A' (Junior Scale) officers with 3 years of service in junior scale are not available."

रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र सं. ई(जीपी)89/1/8 के माध्यम से दि. 17.04.1990 को जूनियर से सीनियर स्केल में प्रमोशन वाले नियम में अस्थाई रूप से बदलाव किया गया था. इसमें कहा गया था कि एडहॉक सीनियर स्केल में प्रमोशन देने के लिए 6 वर्ष की सेवा देने वाले ग्रुप 'बी' अधिकारियों को वरीयता मिलेगी, जो कि 3 वर्ष की सेवा देने वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों से ऊपर होगी. इसी के बाद से नए अस्थाई नियम के आधार पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों को सीनियर स्केल में एडहॉक प्रमोशन दिया जाने लगा था.

परंतु रेलवे बोर्ड द्वारा दि. 17.04.1990 को जारी किया गया उपरोक्त संख्यक पत्र स्पष्ट रूप से यह हिदायत देता है कि सीनियर स्केल के सभी पद ग्रुप 'ए' अधिकारियों के लिए हैं. इन पदों पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों का कोई हक नहीं है, फिर चाहे वह एडहॉक ही क्यों न हों. इसमें ग्रुप 'बी' अधिकारियों के लिए सीनियर स्केल में सुनिश्चित प्रमोशन की बात न कहकर 'एडजुडग्ड सूटेबल' (Adjudged suitable) शब्द का प्रयोग किया गया था. संदर्भ के लिए प्रस्तुत है उक्त पैरा.

"It has now been decided by the Board, as temporary measure in the overall administrative interest, that in cases where a Group 'A' Junior Scale officers who is eligible for regular promotion to senior scale having completed 4 years service, is not available, group 'B' officers who have rendered not less than 6 years service in group 'B' and have been 'adjudged suitable' by a committee of HOD's for appointment

against senior scale vacancies, may be considered for ad-hoc promotion to senior scale."

इस अस्थाई बदलाव वाले नियम का दुरुपयोग रोकने के लिए इस पत्र के पैरा-3 में यह भी स्पष्ट किया गया था कि सीनियर स्केल के उतने पदों को रिक्त रखा है, कि जब कोई ग्रुप 'ए' अधिकारी अपनी 4 साल की सेवा आने वाले एक वर्ष में पूरा करने वाला हो, तब उसे सीनियर स्केल में प्रमोशन दिया जा सके तथा ऐसी कोई भी परिस्थिति उत्पन्न नहीं करनी है कि ग्रुप 'बी' अधिकारियों को मिला एडहॉक सीनियर स्केल का पद एक साल पूरा होने से पहले ही छोड़ना पड़े. देखें संदर्भित पैरा.

"While empanelling Group 'B' officers for ad-hoc promotion to Senior Scale, it shall henceforth be ensured that the criteria followed are such that there may be no reasonable likelihood of such officers not getting empanelled for regular promotion to group 'A' at a later date, by the DPC constituted by the UPSC. Further when promoting Group 'B' officers with 6 years service to senior scale, on ad-hoc basis, it shall be ensured that adequate number of vacancies in senior scale would be available for promotion of group 'A' / Junior scale officers, would be completing 4 years of servicing within the next one year, so that there may be no reasonable chance of group 'B' officers having to be reverted, once they are promoted to Senior Scale even on ad-hoc basis."

तत्पश्चात रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 1990 के सीनियर स्केल में प्रमोशन वाले नियम में पत्र सं. ई(जीपी)89/1/8, दि. 22.08.1990 के माध्यम से एक जोड़-तोड़ के तहत दुबारा बदलाव किया गया. रेलवे बोर्ड ने इस बदलाव के माध्यम से सीनियर स्केल में प्रमोशन के नियम को और भी लचीला बना दिया. इसमें साजिश और जानबूझकर दो प्रमुख बदलाव किए गए :-

1. 'एडजुडग्ड सूटेबिलिटी' के स्थान पर 'प्रमोशन' शब्द का प्रयोग किया गया.
2. अगले एक साल में ग्रुप 'ए' के 4 साल सेवा पूरा करने वाले 'क्लॉज' को भी हटा दिया गया.

इस प्रकार एक सोची-समझी साजिश के तहत रेलवे बोर्ड द्वारा इस पत्र के माध्यम से रेलवे ऐक्ट में मौजूद प्रावधान को 'डायल्युट' करने की कोशिश की गई.

"While empanelling Group 'B' officers for ad-hoc promotion to Senior Scale, it shall henceforth be ensured that the criteria followed are such that there may be no reasonable likelihood of such officers not getting empanelled for regular promotion to group 'A' at a later date, by the DPC constituted by the UPSC. Further when promoting Group 'B' officers with 6 years service to senior scale, on ad-hoc basis, it shall be ensured that adequate number of vacancies in senior scale would be available for promotion of group 'A' / Junior Scale officers to Senior Scale soon after they complete 4 years service, so that there may be no reasonable chance of group 'B' officers having to be reverted, once they are promoted to Senior Scale even on ad-hoc basis."

इसके परिणामस्वरूप समय बीतने के साथ रेलवे बोर्ड के सामने निर्मलखित चुनौतियाँ आने लगीं.

1. यदि रेलवे ऐक्ट यह कहता है कि सीनियर स्केल के पद सिर्फ ग्रुप 'ए' अधिकारियों के लिए हैं, तो उसमें अस्थाई बदलाव कर 6 वर्ष वाले 'क्लॉज' को क्यों जोड़ा गया था? कोई भी अस्थाई नियम 2-4 वर्ष के लिए बनाए जाते हैं, परंतु रेलवे ऐक्ट में बिना बदलाव किए ही 25 वर्षों तक इस अस्थाई नियम को जारी रखा गया, जो किसी भी सरकारी तंत्र के लिए अनुचित और असंवैधानिक है. उल्लेखनीय है कि रेलवे ऐक्ट में बदलाव विधेयक के माध्यम से सिर्फ संसद द्वारा ही किया जा सकता है.

2. दूसरी चुनौती यह आने लगी थी कि लचीला नियम होने की वजह से जोनाल रेलवे इसका दुरुपयोग करने लगे

थे. जबकि यह नियम स्पष्ट कहता है कि जो ग्रुप 'ए' अधिकारियों के लिए सीनियर स्केल के पर्याप्त रिक्त पद रखा है, तालिक चार साल की सर्विस पूरी होते ही उनको प्रमोशन मिल सके. परंतु ऐसा नहीं हुआ. कई ऐसे जोनाल रेलवे हैं, जहाँ ग्रुप 'ए' अधिकारी 5 वर्ष की सेवा पूरी कर चुके हैं, फिर भी उनको प्रमोशन नहीं दिया जा रहा है. इसके साथ ही ग्रुप 'बी' अधिकारियों को एडहॉक सीनियर स्केल के पदों पर कंट्रिब्यू किया जा रहा है, जो कि अत्यंत असौकरणीय है.

आरटीआई से प्राप्त जानकारी के माध्यम से इस अस्थाई नियम के दुरुपयोग को आसानी से समझा जा सकता है..

वर्ष 2015 में पूर्व मध्य रेलवे के सिमल एवं दूरसंचार विभाग में 4 ऐसे ग्रुप 'ए' अधिकारी थे, जो 4 साल की सर्विस पूरी कर चुके थे, फिर भी उन्हें सीनियर स्केल में प्रमोशन नहीं दिया गया था. उसी दौरान 22 ऐसे ग्रुप 'ए' अधिकारी थे, जो एडहॉक सीनियर स्केल पर कार्यरत थे. इस प्रकार एक साथ दो नियमों का उल्लंघन किया गया. पहला यह कि ग्रुप 'ए' अधिकारियों के लिए सीनियर स्केल का पद रिक्त नहीं रखा गया. दूसरा यह कि किसी भी ग्रुप 'बी' अधिकारी को रिक्ट बैक नहीं किया गया, जिससे पूरा तरह से नियमों की अन्देखी की गई.

3. जब रेलवे ऐक्ट यह कहता है कि जनरल मैनेजर द्वारा एडहॉक सीनियर स्केल के पदों की पुनरीक्षा (रिव्यू) प्रत्येक वर्ष होनी है, जबकि वास्तव में ऐसा नहीं किया जाता है, जिसको एडहॉक सीनियर स्केल मिल जाता है, उसको किसी न किसी तरह डिपॉजिट बर्क के फंड का इस्तेमाल करके प्रमोशन जारी रखा जाता है. दूसरी तरफ ग्रुप 'ए' अधिकारियों को 4-5 सालों के बाद भी सीनियर स्केल के पदों पर प्रमोशन नहीं मिल पाता है. अर्थात् 25 वर्षों तक डिपॉजिट बर्क के फंड का इस्तेमाल होता रहा है, जो कि रेलवे के खजाने पर प्रतिवर्ष करोड़ों रूप का अतिरिक्त बोझ बना हुआ चला आ रहा है.

4. अब रेलवे बोर्ड को लगने लगा कि धीरे-धीरे अधिकारियों के ज्ञान बढ़ते जा रहे हैं. इसके फलस्वरूप अदालती मामले भी बढ़ते चले जाएँगे, जिससे सरकार और अदालतों को जवाब देना भारी पड़ सकता है.

5. रेलवे बोर्ड को यह भी लगने लगा कि ऐसे ज्ञानों के बढ़ने से कई जगहों पर याचिकाएँ (पीआईएल) भी दायर होने की संभावना बन सकती है, क्योंकि 25 वर्षों से चली आ रही इन भ्रष्टाचारपूर्ण अस्थाई और लचीले नियमों की जानकारी यदि सार्वजनिक हो गई, तो यह मामला उछल सकता है, जिससे रेल प्रशासन की भारी किरकरी हो सकती थी.

ऐसे सभी तथ्यों पर गहन मंथन करने के पश्चात रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारियों को लगा कि इन सारी मुश्किलों से बचने का एक ही उत्तम रास्ता यही है कि अस्थाई बदलाव वाले 'क्लॉज' को हटाकर 1985 वाले पूर्ववर्त नियम को यथावत रख दिया जाए. इसी की घोषणा रेलवे बोर्ड ने 11 अगस्त 2016 के उपरोक्त नोटिफिकेशन के माध्यम से की है.

इस परिप्रेक्ष्य में एक चिंता का विषय यह भी है कि रेलवे के वैधानिक नियमों में जानबूझकर छेड़छाड़ किया जाना कहाँ तक उचित है, जबकि वर्तमान जागरूक समाज में प्रत्येक क्लॉज और कानूनी पहलुओं सहित अदालती कामकाज की जानकारी लगभग प्रत्येक सरकारी कर्मचारी को है. इस परिस्थिति में अस्थाई नियम बनाना और उन्हें पचीसों वर्ष तक जारी रखा किता तर्कसंगत है? एक तरफ ग्रुप 'ए' अधिकारियों को उनका अधिकार नहीं दिया जाना और वहीं दूसरी तरफ बिना किसी पूर्व सूचना के ग्रुप 'बी' अधिकारियों को ही जाने वाली सुविधा को वापस ले लिया जाना कैसे वाजिब माना जा सकता है. यह किता न्यायसंगत है? इसका मान-अपमान तो दोनों वर्गों से जुड़ा हुआ है. रेलवे बोर्ड को अब अपनी स्थाना में कुछ इस तरह का प्रावधान करना पड़ेगा कि ग्रुप 'बी' अधिकारियों में भेदभाव की भावना उत्पन्न न हो, क्योंकि यदि ऐसा होता है, तो उसका प्रतिकूल प्रभाव रेलवे की उत्पादकता पर पड़ेगा. पिछले साल रेलवे के कार्य-कलापों को काफी सराहा गया था और सभी मंत्रालयों में यह दूसरे स्थान पर रहा था. कुछ ऐसी ही कार्य-संस्कृति बनी रहे, इस बात पर रेलवे बोर्ड को अवश्य ध्यान देना होगा.

हालांकि रेलवे बोर्ड द्वारा वर्षों बाद सुधारी गई अपनी इस भ्रष्टाचारपूर्ण गलती पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों के शीर्ष संगठन 'इरपोफ' सहित सभी जोनाल प्रमोटी संगठनों के पदाधिकारियों ने भी अपना विरोध दर्ज कराया है. इस संबंध में कई ग्रुप 'बी' अधिकारियों सहित इरपोफ के पदाधिकारियों ने भी चिंता जताते हुए कहा है कि रेलवे बोर्ड द्वारा उनके साथ पक्षपात किया जा रहा है. उन्होंने रेलमंत्री तक भी इसकी गुहार लगाई है. जबकि ग्रुप 'ए' अधिकारियों के शीर्ष संगठन एफआरओए के वर्तमान पदाधिकारियों सहित कई पूर्व पदाधिकारियों और तमाम वरिष्ठ ग्रुप 'ए' अधिकारियों का कहना है कि रेलवे बोर्ड ने अपनी वर्षों पुरानी गलती को सुधार कर न्यायपूर्ण आचरण किया है. बहरहाल, अधिकार और वर्यक्त को यह लड़ाई फिलहाल जारी रहने वाली है, क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा वर्षों बाद सुधारी गई इस गलती से कई कानूनी और अदालती मामले खड़े होने वाले हैं.

इस संबंध में 'रेलवे समाचार' का मानना है कि दि. 17.04.1990 के नोटिफिकेशन में दिए गए संदर्भों का गलत मतलब निकालने वाले और जोनाल रेलों में उसको गलत तरीके से लागू करने वाले संबंधित अधिकारियों के विरुद्ध जांच करके उचित विभागीय कार्रवाई की जानी चाहिए. इसके साथ ही रेलवे बोर्ड स्तर पर भी ऐसी ही जांच और कार्रवाई होनी चाहिए, क्योंकि जब संबंधित बोर्ड अधिकारियों को यह बखूबी ज्ञात था कि रेलवे ऐक्ट में कोई भी बदलाव संसद के माध्यम से ही संभव है. तब उन्होंने सिर्फ एक सामान्य पत्र जारी कर पदोन्नतियों में इतना बड़ा घालमेल करके पिछले 25-26 वर्षों के दौरान देश के कीमती खजाने को करोड़ों रूप का नुकसान पहुंचाया है.

जीएम/उ.प.रे. को हटाने...

पेज 1 का शेष...

वीआरएस लेकर जाना पड़ा, क्योंकि इंटर रेलवे ट्रांसफर की मंजूरी न दिए जाने से उन्हें अक्सर न सिर्फ आरक्षणवादियों के धरना-मोर्चा, गाली-गलौज और घेराव का सामना करना पड़ रहा था, बल्कि अपमानजनक भाषा में उनके खिलाफ बोर्ड और पोस्टर भी लगाए जा रहे थे. सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार हाल ही में अपनी कुम्भकर्ण नींद से जागकर रेलवे बोर्ड ने उ.प.रे. के डेढ़-दो साल पुराने संदर्भों का जवाब देते हुए कहा कि इंटर रेलवे ट्रांसफर पर से प्रतिबंध हटा लिया जाए और कैडर एडजस्टमेंट किया जाए. बताते हैं कि रेलवे बोर्ड ने यह आश्चर्य जवाब भी उक्त आरक्षणवादी संगठन के नेता के दबाव में ही भेजा है. बोर्ड के इस दिशा-निर्देश का पालन करते हुए महाप्रबंधक श्री सिंघल ने प्रतिबंध हटा दिया और कैडर एडजस्टमेंट किए जाने का कार्यालय आदेश जारी कर दिया. मगर उन्होंने इस आदेश में यह भी लिखा कि जिस कैडर में अधिक संख्या है, उसमें इंटर रेलवे ट्रांसफर की अनुमति नहीं दी जाए. सूत्रों का कहना है कि रेलवे बोर्ड ने भी अपने दिशा-निर्देश को अस्पष्ट ही रखा था. अतः जोन में कैडर पोजीशन को ठीक करने के लिए श्री सिंघल ने अपने आदेश को स्पष्ट कर दिया. इससे पहले से ही नाराज चल रहे आरक्षणवादी उनसे और भी ज्यादा खफा हो गए.

इसके बाद आरक्षणवादियों ने श्री सिंघल को ठिकाने लगाने यानि शिफ्ट कर देने की अपनी मुहिम तेज कर दी है. इस संदर्भ में एक आरक्षणवादी संगठन के नेता ने पहले 7-8 सांसदों से रेलमंत्री को चिट्ठियाँ लिखवाई तथा उन्हें रेलमंत्री पर दबाव डालने भी भेजा और अब उसने अपनी इस मुहिम को और तेज कर दिया है. बताते हैं कि श्री सिंघल ने भी वहां से हटने का मन बना लिया है. इसीलिए उन्होंने पिछले दिनों अपने सभी मंडलों का दौरा कर वहां से अपनी विदाई भी करा ली है. बताते हैं कि उन्हें पदोन्नति में आरक्षण मामले की सुप्रीम कोर्ट में 15 सितंबर को सुनवाई से पहले ही शिफ्ट किया जाने वाला था, मगर रेलवे बोर्ड में इस दरयान उनके लिए उचित पोस्ट नहीं बनाई जा सकी. काव्य है कि श्री सिंघल स्टोर्स कैडर (आईआरएसएस) से हैं. अतः रेलवे बोर्ड में उन्हें स्टोर्स विभाग की समकक्ष पोस्ट बनाकर ही पदस्थ किया जाएगा. श्री सिंघल का सेवाकाल अगले साल अप्रैल 2017 में समाप्त होने वाला है.

रेलवे समाचार' के प्रति भयंकर रूप से पूर्वाग्रह से ग्रस्त रेलवे बोर्ड, रेल प्रशासन, रेलवे बोर्ड विजिलेंस और सीबीआई की स्थिति 'कौवा कान ले गया' कहावत वाली हो रही है. यह सभी अर्थारिटी अपना कान टटोलने (अपनी गलती सुधारने) के बजाय कौवे के पीछे भाग रही हैं. यही कारण है कि संबंधित मामले की गंभीरतापूर्वक जांच करने, मामले की तह तक जाने और दोषियों को दंडित करने के बजाय ये सभी अर्थारिटीय यह पता लगाने का प्रयास कर रही हैं कि उक्त मामले से संबंधित कागजात मीडिया (रेलवे समाचार) तक कैसे पहुंचे अथवा उक्त कागजात 'रेलवे समाचार' को किसने मुहैया कराए?

उल्लेखनीय है कि 'रेलवे समाचार' की वेबसाइट www.railsamachar.com पर 21 जुलाई 2016 को 'उत्तर रेलवे सेंट्रल हॉस्पिटल के मामले में वर्तमान सीईई/उ.रे. को किसने बचाया?' शीर्षक से और 'तमाम अनियमितताओं के बावजूद एयर कंडीशनिंग/वीएमएस टैंकर को एक्सपेंशन दिया गया' एवं 'घनश्याम सिंह द्वारा दिए गए एक्सपेंशन को जांच एवं कार्रवाई का मुद्दा क्यों नहीं बनाया गया?' जैसे उप-शीर्षकों से प्रकाशित खबर से सीबीआई और रेलवे बोर्ड विजिलेंस सहित रेल प्रशासन द्वारा पूर्व सीईई/सी/उ.रे. घनश्याम सिंह को बचाने की पोल पूरी तरह से खुल गई थी.

'खिसियानी बिल्ली खम्भा नोचे' जैसी स्थिति में 'कौवा कान ले गया' की तर्ज पर अपना कान टटोलने के बजाय सीबीआई और रेलवे बोर्ड विजिलेंस दोनों

अपना कान टटोलने के बजाय कौवे के पीछे भाग रही सीबीआई और विजिलेंस

कौवे को पकड़ने दौड़ पड़े. यानि यह पता लगाने निकल पड़े कि उक्त शीर्षक खबर के साथ प्रकाशित कागजात 'रेलवे समाचार' को कैसे और कहाँ से मिले अथवा किसने मुहैया कराए?

रेलवे बोर्ड के हमारे अत्यंत विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार 'रेलवे समाचार' की उक्त खबर से अत्यंत कुपित सीबीआई ने रेलवे बोर्ड विजिलेंस से इस बारे में जानकारी मांगी. सूत्रों का कहना है कि रेलवे बोर्ड विजिलेंस ने पहले अपने तौर पर मामले की जांच की, मगर जब उसको इस बारे में कुछ भी पता नहीं चला, तब उसने सीबीआई को इस संबंध में लिखकर दे दिया कि वह इस मामले की गहराई से जांच करे.

सूत्रों का कहना है कि अब सीबीआई इस बात का पता लगा रही है कि उक्त कागजात 'रेलवे समाचार' को कैसे और कहाँ से मिले, अथवा किसने मुहैया कराए? सूत्रों ने यह भी बताया कि संबंधित कागजात की फोटो से यह भी पता लगाने का प्रयास किया जा रहा है कि

■ गंभीरतापूर्वक जांच के बजाय पता लगा रहे हैं कि 'रेलवे समाचार' को कागजात किसने दिए?

■ 'रेलवे समाचार' के प्रति पूर्वाग्रह से ग्रसित हैं सीबीआई, रेलवे बोर्ड, रेल प्रशासन और रे.बो. विजिलेंस

■ जांच एजेंसियों की इस प्रकार की कार्य-प्रणाली उचित नहीं ठहराई जा सकती -वरिष्ठ रेल अधिकारी

उक्त फोटो किस कैमरे से लिए गए? सूत्रों का कहना है कि सीबीआई ने इस मामले में रेलवे बोर्ड के कई वरिष्ठ अधिकारियों से पूछताछ करते हुए उनके बयान भी दर्ज किए हैं.

इस संबंध में कई जानकारों एवं कई वर्तमान और

सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेल अधिकारियों का कहना है कि उक्त खबर से यह तो एकदम स्पष्ट है कि सीबीआई और रेलवे बोर्ड विजिलेंस द्वारा एक अत्यंत सोची-समझी रणनीति के तहत घनश्याम सिंह को बचाया गया. उनका यह भी कहना है कि यदि ऐसा नहीं होता, तो सीबीआई के पास उक्त मामले 21-22 महीनों तक की लंबी अवधि तक बिना किसी उचित कार्रवाई के पेंडिंग भी संभवित मामले में अक्षय्य लापरवाही बरती है और घनश्याम सिंह को बचाने में उसकी महत्वपूर्ण भूमिका रही है तथा उसकी इसी खामि की वजह से घनश्याम सिंह महाप्रबंधक बनने में कामयाब रहे हैं.

इन जानकारों और वरिष्ठ रेल अधिकारियों का यह भी कहना है कि मामले से संबंधित कागजात किसने और कैसे या क्यों मुहैया कराए, यह जांच का मुद्दा नहीं है, बल्कि यदि 'रेलवे समाचार' द्वारा प्रकाशित संबंधित खबर और संबंधित कागजात सही हैं, तो जांच इस बात की होनी चाहिए कि ऐसी कोताही क्यों बरती गई? उनका यह भी कहना है कि मामले की गंभीरतापूर्वक जांच करके दोषियों को दंडित किया जाना चाहिए, न कि पूर्वाग्रह से ग्रसित होकर खबर प्रकाशित करने वाले अखबार या वेबसाइट के खिलाफ सबूत जुटाने निकल पड़ना चाहिए. उन्होंने कहा कि जांच एजेंसियों की इस प्रकार की कार्य-प्रणाली उचित नहीं ठहराई जा सकती है.



इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ आर्गनाइजेशन (आईआरटीसीएसओ), पश्चिम रेलवे का जोनल अधिवेशन 18 सितंबर को अहमदाबाद में संपन्न हुआ. इसकी थीम 'पहचान' रखी गई थी. अधिवेशन में राष्ट्रीय अध्यक्ष मुकेश गौतम, कार्यध्यक्ष मनीष श्रृंगारि आदि राष्ट्रीय पदाधिकारियों सहित पश्चिम रेलवे के सभी पदाधिकारी और बड़ी संख्या में देश भर से आए टिकट चेकिंग कर्मचारीगण उपस्थित थे. इस अवसर पर डब्ल्यूआरएमएस के जोनल अध्यक्ष शरीफ खान पठान एवं जोनल महासचिव जे. जी. माहुरकर ने भी टिकट चेकिंग स्टाफ का उत्साहवर्धन किया. इस मौके पर अध्यक्ष अमरीश शर्मा एवं महामंत्री बी. एल. शर्मा सहित पश्चिम रेलवे की जोनल कार्यकारिणी का भी गठन किया गया.

उत्तर पश्चिम रेलवे की विसंगतिपूर्ण कार्य-प्रणाली

जयपुर : वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई), अजमेर, आर. सी. भटनागर, रेलवे आवास संख्या 498/IV में निवास करते थे. 16 दिसंबर, 2005 को उनकी पदोन्नति सहायक विद्युत इंजीनियर (एईई) के पद पर हुई थी. इसके बाद उनकी पोस्टिंग उत्तर पश्चिम रेलवे मुख्यालय, जयपुर में की गई थी. तदनुसार उन्हें उपरोक्त रेलवे आवास को 23 जनवरी, 2006 तक सामान्य किराए की दर पर रोकने की अनुमति दी गई थी. इस अनुमति को 31 मार्च, 2006 तक बढ़ाया गया. पुनः यह अनुमति विभिन्न आधारों पर 31 मार्च, 2007 तक बढ़ाई जाती रही. श्री भटनागर 31 अक्टूबर, 2007 को रेलवे से सेवानिवृत्त हो गए थे तथा 30 नवंबर, 2007 को उन्होंने उक्त आवास खाली कर दिया था. इस प्रकार 1 अप्रैल, 2007 से 30 नवंबर, 2007 तक वे उक्त आवास में अनधिकृत रूप से रहते रहे. इस दरम्यान वह अपने विभिन्न आवेदनों द्वारा 1 अप्रैल, 2007 से 30 नवंबर, 2007 तक आवास को रोक रखने के लिए विभागीय अनुमति मांगते रहे, परंतु उन्हें उक्त रेल प्रबंधक, सहायक उप महाप्रबंधक, मुख्य कार्मिक अधिकारी एवं अन्य संबंधित अधिकारियों ने कोई अनुमति नहीं दी गई.

लेखा परीक्षा विभाग (ऑडिट) ने 23 अप्रैल, 2005 को उनके विरुद्ध 1,31,155 रुपये के डेमेज रेंट की कटौती करने हेतु सूचित किया. परंतु उनके वेतन से डेमेज

रेंट की कटौती नहीं की गई. इसके बाद 2 फरवरी, 2009 को उप मुख्य विद्युत इंजीनियर/वर्कशॉप, अजमेर ने श्री भटनागर को उक्त क्वार्टर को रोक रखने की अनुमति अपने स्तर पर दे दी, जबकि उप मुख्य विद्युत इंजीनियर/वर्कशॉप ऐसी कोई अनुमति को देने के लिए सक्षम अधिकारी नहीं थे. इसके बाद श्री भटनागर ने

■ अनधिकृत रूप से रेलवे आवास रोकें रखने का मामला
■ संदिग्ध तरीके से ब्याज सहित डीसीआरजी का भुगतान

डीसीआरजी का भुगतान करने तथा डीसीआरजी पर ब्याज की मांग की और उन्हें 3.5 लाख रुपए डीसीआरजी तथा 18,421 रुपए बतौर ब्याज भुगतान किया गया. इसके उपरांत उन्होंने रेल प्रशासन पर उन्हें उस कर्म ब्याज का भुगतान किए जाने का आरोप लगाया और उन्होंने इस संबंध में सूचना का अधिकार अधिनियम-2005 के तहत विभिन्न सूचनाएं मांगी. आरटीआई कमिश्नर के आदेशों का पालन करते हुए उन्हें अपना प्रकरण समझाने हेतु उ.प.रे. मुख्यालय में बुलाया गया, जिसके बाद उन्होंने अपना आवेदन वापस ले लिया और इस प्रकार इस विवादस्पद प्रकरण का पटाक्षेप हुआ. तथापि, उनके द्वारा

अनधिकृत रूप से रेलवे आवास रोकें रखने और एक अक्षम अधिकारी द्वारा उन्हें आवास अपने पास रखने की अनुमति देने तथा ऑडिट की अनुशंसा के अनुरूप उनका डेमेज रेंट न काटे जाने आदि प्रश्न जहां के तहां रखे रह गए हैं, बल्कि ऊपर से ब्याज सहित डीसीआरजी का भुगतान भी कर दिया गया.

विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार जब श्री भटनागर को उ.प.रे. मुख्यालय में बुलाया गया था, तब डिप्टी सीपीओ/मुख्यालय ने पूरे मामले को सिर से समझाते हुए उन्हें बताया था, कि यदि वे ज्यादा तिकड़म करेंगे, तो 1 अप्रैल, 2007 से 30 नवंबर, 2007 तक उक्त आवास में अनधिकृत रूप से रहने के लिए उनसे रिकवरी की जा सकती है. इसके बाद श्री भटनागर ने चुपचाप वहां से खिसक लेना ही अपने हित में बेहतर समझा था और इस प्रकार इस मामले में रेलवे को नुकसान पहुंचाया गया. सूत्रों का कहना है कि डिप्टी सीपीओ/मुख्यालय को रेलवे के विरुद्ध मामले सेटल करने के लिए 50 हजार का लाभ मिला? जबकि सच यह था कि श्री भटनागर डीसीआरजी पाने के हकदार नहीं थे, क्योंकि उन्हें उक्त आवास अपने पास रोकें रखने की अनुमति नहीं दी गई थी. उन्होंने सीनियर डीपीओ और डिप्टी सीईई को 'मैनेज' करके बाद में अनधिकृत रूप से यह अनुमति हासिल की थी?

आजीवन 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, रेहजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) मोबाइल नं. 09869256875

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रेहजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रेहजा 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 : शुकेश साठार ☎ 09370615244
● रत्नलाम : मुकेश सिंह ☎ 09427484069
● वडोदरा : विजय नायर ☎ 09824016464

कानूनी सलाहकार

* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
* एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
* एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायवरेली,
* एड. बी. एच. वास्वानो, 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