

# परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -15 ■ अंक - 360

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 मई 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

## रेलवे में अरबों रु. का अधिकारी पदोन्नति घोटाला

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे समाचार' द्वारा दि. 14.09.2016 को 'बहुत अनोखे और विसंगतिपूर्ण हैं रेलवे में पदोन्नति के नियम', दि. 06.11.2016 को 'सरकारी आदेश की अवहेलना : रेलवे में अधिकारी पदों का घोटाला', दि. 13.11.2016 को 'पोस्ट बेस्ड रोस्टर : संवैधानिक आदेशों की अवहेलना' और दि. 05.02.2017 को 'एंटी डेटिंग सीनियरिटी को जारी रखना रेलवे को आर्थिक रूप से डुबाने



- रेलवे बोर्ड ने ग्रुप 'ए' अधिकारियों के पदों में किया बंदरबांट
- बिना कैबिनेट मंजूरी ग्रुप 'ए' के प्रमोटी कोटे को बढ़ाया गया
- रेलवे बोर्ड द्वारा सुप्रीम कोर्ट के आदेशों की अवमानना की गई
- संवैधानिक नियमों के साथ छेड़छाड़ करने का रेलवे बोर्ड पर आरोप
- भारतीय रेलवे स्थापना नियमावली को वैधानिक नियम बताया गया
- डीओपीटी के दिशा-निर्देशों को लागू करने में हुई पक्षपातपूर्ण साजिश
- मृतप्राय एफआईओ को पदोन्नति घोटाले की तनिक भी भनक नहीं लगी
- डीआईटीएम फिक्स करने और स्थाई जेएजी पैनल देने में हो सकती है देरी
- रेलवे बोर्ड ने किया अधिकारी पदों में अरबों रुपए के रेल राजस्व का नुकसान

वाला कदम' शीर्षकों से रेलवे में अधिकारियों के पदों पर हुए भारी घपले के महत्वपूर्ण मुद्दे पर विस्तृत प्रकाश डाला गया था. अत्यंत विस्तार एवं तथ्यपूर्ण तरीके से प्रकाशित की गई उपरोक्त खबरों को ध्यान से पढ़ने और समझने के बजाय कुछ 'मूढमति' ग्रुप 'बी' अधिकारियों ने 'रेलवे समाचार' को दोषी ठहराते हुए काफी भला-बुरा भी कहा.

हालांकि उनके शीर्ष संगठन 'इरपोफ' ने उक्त खबरों पर कोई प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की, तथापि वह अब तक इस मुगालते में है कि उसके द्वारा रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अधिकारियों के साथ शेष पेज 5 पर...

## यात्रियों को ऐसी सुविधा देने का क्या फायदा प्रभु?

- नजदीकी संबंधों में कंफर्म टिकट ट्रांसफर का मामला, अधिकारियों की अड़ीबाजी
- दूर-दराज के यात्रियों को एसीएम की अनुमति लेने जाना पड़ रहा मंडल मुख्यालय

मुंबई : रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने भारतीय रेल के इतिहास में शायद सर्वथा पहली बार जनहित में सर्वसामान्य जनता को अपना

कंफर्म रेल टिकट अपने नजदीकी सगे-संबंधियों को ट्रांसफर करने की एक महत्वपूर्ण सुविधा प्रदान की है. परंतु पश्चिम रेलवे मुंबई सेंट्रल मंडल सहित कुछ अन्य मंडलों में भी कुछ अड़ीबाज अधिकारियों की सनक के चलते इस सुविधा का समुचित लाभ सर्वसामान्य लोग नहीं उठा पा रहे हैं. उन्हें इसके लिए आरक्षण कार्यालय के मुख्य आरक्षण पर्यवेक्षक (सीआरएस) अथवा संबंधित स्टेशन के स्टेशन प्रबंधक की आवश्यक अनुमति शेष पेज 7 पर...

## रेलमंत्री ने समयपालन में कोताही पर दी 'कड़ी कार्रवाई' की चेतावनी!



- जब रेलवे बोर्ड स्तर पर ही नहीं है समन्वय, तो जोनों/मंडलों पर कैसे होगा?
- रेलमंत्री सुरेश प्रभु के किसी आदेश/निर्देश को अधिकारी नहीं देते हैं कोई तवज्जो
- लेट-लतीफी सहित अन्य किसी भी शिकायत पर यात्रियों को नहीं दिया जाता जवाब

सुरेश त्रिपाठी

हाल ही में रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने मुंबई में गाड़ियों के समयपालन पर नाराजगी जाहिर करते हुए कड़े शब्दों में कहा कि सुरक्षा, संरक्षा और समयपालन में कोताही बरतने वाले संबंधित रेल अधिकारियों के

खिलाफ कड़ी कार्रवाई की जाएगी. उन्होंने मीडिया को संबोधित करते हुए यह भी कहा कि खासतौर पर गाड़ियों का समयपालन नहीं करने वाले अधिकारियों को कड़ी कार्रवाई के लिए तैयार रहना चाहिए. वैसे तो रेल मंत्रालय का कोई अधिकारी सुरेश प्रभु की नहीं सुनता है, परंतु जब उन्होंने एक फिर से शेष पेज 7 पर...

## 'इरवो' में कार्यरत हैं 75 साल से ज्यादा उम्र के अधिकारी

नई दिल्ली : सरकारी क्षेत्र और यहां तक कि जूडीसियरी में भी जहां 65 साल से ज्यादा उम्र के अधिकारियों और न्यायाधीशों को 'सर्विस' का अधिकार नहीं है, वहीं भारतीय रेल के एक उपक्रम 'भारतीय रेल कल्याण संगठन' (इंडियन रेलवे वेलफेयर ऑर्गेनाइजेशन - इरवो) में 75 साल से ज्यादा की उम्र के अधिकारी रेलवे से सेवानिवृत्ति के बाद 'सर्विस' में हैं. जबकि इरवो प्रशासन के पास इसका कोई उचित स्पष्टीकरण नहीं है और न ही इस तरफ रेलवे बोर्ड, जो कि इसके प्रबंध निदेशक

- सरकारी क्षेत्र में 65 साल से ज्यादा के अधिकारियों को कार्य की अनुमति नहीं
- सरकार और केंद्रीय मंत्रिमंडल में भी नहीं मिलती है 75 साल के लोगों को जगह

और अन्य निदेशकों की नियुक्ति करने वाली अधिकृत संस्था है, का कोई ध्यान है. प्राप्त जानकारी के अनुसार नवंबर 2016 में इरवो के लेखा विभाग के लिए



रेलवे से सेवानिवृत्त हुए कुछ लेखा अधिकारियों का साक्षात्कार लिया गया था. परंतु आज लगभग छह महीने बाद भी उक्त साक्षात्कार द्वारा चयनित अधिकारियों को सेवा में नहीं लिया गया है. इन अधिकारियों ने इसका कारण यह बताया है कि लेखा

विभाग में प्रबंधक स्तर पर 75-76 साल के कुछ अधिकारी, यानि रेलवे से सेवानिवृत्ति के बाद 20-21 से इरवो के लेखा विभाग में कार्यरत हैं और उन्हें अब तक हटाया नहीं गया है. इसलिए उन्हें सेवा में लेने के लिए उचित जगह नहीं बन पा रही है. उनका कहना है कि जब तक इन 75-76 साल के अधिकारियों को हटाया नहीं जाएगा, तब तक उन्हें नहीं लिया जा सकता. उनका यह भी कहना था कि जब कहीं भी 75-76 साल के अधिकारियों को

सेवा में रखने का नियम नहीं है, तब इरवो में यह नियम अवैध है.

इस संबंध में जब 'रेलवे समाचार' ने इरवो के प्रबंध निदेशक और दक्षिण रेलवे के पूर्व महाप्रबंधक दीपक कृष्ण से मोबाइल पर बात की और उन्हें बताया कि जब किसी भी सरकारी क्षेत्र में काम करने की आयु-सीमा अधिकतम 65 साल निश्चित है. यहां तक कि केंद्र सरकार के मंत्रिमंडल में भी 75 साल के लोगों के लिए कोई जगह नहीं है, और जुडिशियल सर्विस में भी 65 साल से ज्यादा के लोगों शेष पेज 6 पर...



# हमारी सभी उपलब्धियों में रेलकर्मियों का महत्वपूर्ण योगदान - चौहान

उत्तर मध्य रेलवे का 62वां वार्षिक रेल सप्ताह समारोह संपन्न

156 अधिकारियों/कर्मचारियों को प्रशस्ति पत्र एवं पुरस्कार प्रदान किया गया

**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में 13 अप्रैल को 62वें वार्षिक रेल सप्ताह समारोह के मुख्य कार्यक्रम के तहत महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे एम. सी. चौहान द्वारा उत्कृष्ट कार्य करने वाले मंडलों, विभागों, कारखानों, स्टेशनों और अधिकारियों एवं कर्मचारियों को पुरस्कार प्रदान किए गए। इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री चौहान ने उपस्थित सभी वरिष्ठ अधिकारियों, महिला संगठन की सदस्यों एवं रेल सप्ताह के उपलक्ष्य में पुरस्कृत किए गए उत्तर मध्य रेलवे के समस्त अधिकारियों तथा कर्मचारियों को संबोधित करते हुए सभी का अभिनंदन किया।

उन्होंने कहा कि देश के विकास में भारतीय रेल का प्रमुख योगदान है। भारतीय रेल अपने विकास की गौरवपूर्ण यात्रा के 164 वर्ष पूरे कर चुकी है। भारतीय रेल निरंतर प्रगति के पथ पर आगे बढ़ रही है। रेलकर्मियों द्वारा विषम परिस्थितियों में भी प्रशंसनीय कार्य करते हुए गत वर्ष आय में उल्लेखनीय वृद्धि की गई है। भारतीय रेल ने प्रभावी परिवहन उपायों को अपनाते हुए अनेक नई परियोजनाओं को पूरा कर यात्री तथा माल यातायात में प्रगति करने के साथ ही रेल राजस्व में उल्लेखनीय वृद्धि की है। आंतरिक तौर पर भारतीय रेल ने धन जुटाने और फंड बैलेंस में पर्याप्त वृद्धि की है।

उन्होंने कहा कि यह सब उपलब्धियां प्राप्त करने का श्रेय रेलकर्मियों को ही है, जिनकी कार्यनिष्ठा और प्रतिबद्धता के कारण ही यह सब संभव हुआ है। उन्होंने कहा कि हमारे 7 अधिकारियों/कर्मचारियों को, जिन्हें रेलवे बोर्ड स्तर पर 23 अप्रैल को रायपुर में

सम्मानित किया जाएगा, और हमारे 156 सहयोगी साथी जिन्हें उत्कृष्ट कार्य के लिए पुरस्कृत किया जा रहा है, को मैं इस अवसर पर हार्दिक बधाई देता हूँ, जो अधिकारी एवं कर्मचारी इस वर्ष पुरस्कृत नहीं हो सके, हमारी सभी उपलब्धियों में उनका भी महत्वपूर्ण योगदान है।

उपलब्धियों की चर्चा करते हुए महाप्रबंधक श्री चौहान ने कहा कि सातवें वेतन आयोग के क्रियान्वयन के बावजूद हमारा आपरेटिंग रेशियो इस वर्ष 70.29 प्रतिशत रहा है, जो कि रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए लक्ष्य 72.05 प्रतिशत से बेहतर है। चालू वित्तीय वर्ष 2016-2017 में उ.म.रे. द्वारा कुल आरंभिक आय से 3438.70 करोड़ रु. का राजस्व अर्जन किया गया है, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि में प्राप्त की गई कुल आय से 3.8 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2016-17 में स्क्रैप सेल से 156.94 करोड़ रु. अर्जित किए गए, जो कि रेलवे बोर्ड दिए गए लक्ष्य 150 करोड़ रु. से 4.63 प्रतिशत अधिक है। समयपालन वर्ष 2016-17 में 46.7 प्रतिशत रहा, जो पिछले वर्ष की तुलना में 11.19 प्रतिशत अधिक है।

यात्रियों की सुविधाओं के लिए किए गए कार्यों की चर्चा करते हुए उन्होंने कहा कि वर्तमान में आगरा कैंट स्टेशन पर एकजीक्यूटिव लाउंज उपलब्ध है तथा ए-1 एवं ए श्रेणी के स्टेशनों झांसी, अलीगढ़, इटावा, फतेहपुर, टुंडला, फर्रुख, बांदा, ललितपुर, चित्रकूट, मुरैना, महोबा एवं उरई में स्थान चिह्नित करने का कार्य जारी है। इलाहाबाद तथा कानपुर में जमीन की दरें और मानचित्र आईआरसीटीसी को सौंप



दिया गया है। उत्तर मध्य रेलवे में अब तक कुल 34 स्वचालित सीढ़ियां स्वीकृत हैं, जिनमें से 14 लगाई जा चुकी हैं तथा शेष 20 को लगाने की प्रक्रिया चल रही है। 11 स्टेशनों पर 30 लिफ्ट लगाई जानी हैं, जिनमें एक लिफ्ट कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर लगाई जा चुकी है। उत्तर मध्य रेलवे में स्वच्छ भारत अभियान को पूरे जोश एवं उत्साह से लागू किया जा रहा है। इस अभियान के तहत रेल प्रशासन एवं यात्रियों में जागरूकता के साथ-साथ विभिन्न स्तरों पर उनकी सहभागिता सुनिश्चित की जा रही है।

ऊर्जा संरक्षण हेतु 341 समपार फाटकों, मुख्यालय के कार्यालय भवन, मंडल कार्यालय भवन, इलाहाबाद एवं सेंट्रल हास्पिटल, इलाहाबाद में सोलर प्लांट लगाए गए हैं। रेलगांव कालोनी सूबेदारगंज में 200 सोलर स्ट्रीट लाइट लगाई गई हैं। 47 बी तथा ए श्रेणी के स्टेशनों पर 18/20 एलईडी लाइटें ऊर्जा संरक्षण हेतु लगाई गई हैं। वर्ष 2016-17 में ललितपुर-खजुराहो सेक्शन के टीकमगढ़-मवाई (12 किमी.) खंड को यात्री एवं माल दुलाई यातायात के लिए अक्टूबर 2016 में चालू किया गया। इटावा-मैनपुरी सेक्शन को यात्री यातायात के लिए दिसंबर 2016 में चालू किया गया है।

उत्तर मध्य रेलवे के कर्मचारी कल्याण के कार्यों की चर्चा करते हुए महाप्रबंधक श्री चौहान ने बताया कि वर्ष 2016-17 के

दौरान 5237 कर्मचारियों को चयन, उपयुक्तता एवं व्यावसायिक परीक्षण के तहत पदोन्नत किया गया है। सांस्कृतिक कोटा के तहत एक अभ्यर्थी, खेलकूद कोटा के अंतर्गत 12 अभ्यर्थियों और स्काउट एवं गाइड कोटा के अधीन 8 अभ्यर्थियों का पैलन जारी किया गया। वित्तीय वर्ष के दौरान समापन भुगतान संबंधी 3928 मामलों का निस्तारण किया गया। अनुकम्पा आधार पर नियुक्ति संबंधी 312 मामलों को अंतिम रूप दिया गया। 15 दिसंबर 2016 को संपन्न पेंशन अदालत में 507 मामलों का निस्तारण किया गया।

गत वित्तीय वर्ष के दौरान ग्रुप 'सी' के 2181 अभ्यर्थियों तथा 'डी' के 172 अभ्यर्थियों का पैलन घोषित किया गया तथा मंडलों/कारखानों को आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित किया गया। वित्तीय वर्ष के दौरान एक्सप्रेसिया संबंधित 88 प्रकरणों में भुगतान किया गया। वर्ष के दौरान 390 कर्मचारियों को लार्जेंस स्कीम के तहत स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति प्रदान की गई। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के पालन में उत्तर मध्य रेलवे में इलाहाबाद, मिर्जापुर तथा ग्वालियर में 'स्किल डेवेलपमेंट सेंटर' स्थापित करने के लिए संबंधित विभागों के बीच समझौता हो चुका है। इसके अतिरिक्त समसाबाद तथा महोबा में भी उक्त कार्य प्रगति पर है।

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुपालन में

उत्तर मध्य रेलवे में मार्च, 2017 से सभी सेवानिवृत्त कर्मचारियों को 'प्लास्टिक पहचान पत्र' दिया जाना प्रारम्भ किया जा चुका है। कर्मचारियों की शिकायत संबंधी 'निवारण' तथा 'सीपीग्राम्स' पोर्टल के माध्यम से कुल 1277 शिकायतों का निपटारा किया गया।

इस अवसर पर इलाहाबाद मंडल को सर्वोत्तम मंडल लेखा अधिकारी कार्यालय शील्ड, वाणिज्य विभाग शील्ड, स्टेशन साफ-सफाई शील्ड, ब्रिज शील्ड, सामान्य सेवा शील्ड साथ में ऊर्जा दक्षता शील्ड, ट्रेक शन डिस्ट्रीब्यूशन शील्ड, सवारी माल डिब्बा दक्षता शील्ड, समय पालन में सुधार शील्ड, यात्री सुरक्षा शील्ड, सिगनल एवं दूरसंचार शील्ड, समग्र दक्षता शील्ड, समग्र सुधार शील्ड मंडल सहित अन्य शील्ड मिलीं। आगरा मंडल को यात्री सुविधा एवं खानपान में सर्वोत्तम स्टेशन विशेष पुरस्कार, कार्य बागवानी शील्ड, रेल पथ (ट्रेक) शील्ड, समग्र दक्षता शील्ड, रनिंग रूम एवं ड्राइवर लॉबी शील्ड, ओएंडएफ दक्षता शील्ड, अंतरमंडलीय चिकित्सा शील्ड, संरक्षा शील्ड, स्क्रैप संग्रहण शील्ड, खेलकूद ट्राफी, सर्वोत्तम मंडल शील्ड, समग्र दक्षता सहित अन्य शील्ड मिलीं। झांसी मंडल को ब्रिज शील्ड, इलेक्ट्रिक लोको शेड शील्ड, कारखाना दक्षता शील्ड, परिचालन विभाग दक्षता शील्ड, समयपालन में सुधार शील्ड, स्थापना कार्य में सर्वोत्तम मंडल, सुरक्षा शील्ड, राजभाषा शील्ड सहित अन्य शील्ड प्राप्त हुईं। सर्वोत्तम स्टेशन प्रमाण पत्र ग्वालियर स्टेशन को तथा स्टेशन साफ-सफाई शील्ड कानपुर सेंट्रल स्टेशन को मिली। इस दौरान उत्तर मध्य रेलवे के कुल 156 अधिकारियों एवं कर्मचारियों को भी रेल सेवा में महत्वपूर्ण योगदान के लिए उत्कृष्ट सेवा प्रशस्ति पत्र एवं नकद पुरस्कार प्रदान किया गया। इस अवसर पर उत्तर मध्य रेलवे के विभाग प्रमुख, तीनों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक एवं अन्य अधिकारीगण उपस्थित थे।

## 'समय पालन एवं रेल परिचालन की वर्तमान स्थिति एवं भविष्य'



**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद मंडल के मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय सभाकक्ष में मंडल रेल प्रबंधक संजय कुमार पंकज की अध्यक्षता में राईट्स के अधिकारियों के साथ 'समयपालन एवं रेल परिचालन की वर्तमान स्थिति एवं भविष्य' विषय पर मंगलवार, 2 मई को एक संगोष्ठी का आयोजन किया गया। संगोष्ठी में उक्त विषय पर प्रस्तावित सुधारों के दृष्टिगत गंभीर विचार-विमर्श किया गया। संगोष्ठी बैठक में संरक्षा, सुरक्षा एवं समयपालन पर विशेष जोर दिया गया, जिसके अंतर्गत गाड़ियों का समयपालन (पंचकुअलिट्टी) बढ़ाने हेतु किए जाने

**मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, इलाहाबाद में संगोष्ठी का आयोजन**

वाले उपायों पर चर्चा की गई। इस दौरान राईट्स के अधिकारियों द्वारा गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने एवं इलाहाबाद मंडल में तीसरी लाइन बनाने पर जोर दिया गया। इसी क्रम में कुछ मालगाड़ियों के गार्ड एवं ड्राइवर को इलाहाबाद जं. के स्थान पर नैनी, छिवकी या सूबेदारगंज में ड्यूटी बदलाव करने के संबंध में

विचार किया गया। मालगाड़ियों में डब्लूएजी-9 लोको लगाकर, उनकी गति बढ़ाने तथा मेल-एक्सप्रेस गाड़ियों के परंपरागत रैक को एलएचबी रैक में परिवर्तित कर स्पीड बढ़ाने पर भी विचार किया गया। इलाहाबाद मंडल में परिचालन क्षमता से अधिक गाड़ियों का संचालन किया जा रहा है। इस वजह से इलाहाबाद मंडल में समयपालन एक चुनौतीपूर्ण कार्य है, जिसके लिए इलाहाबाद मंडल के अधिकारी निरंतर प्रयासरत हैं। इस अवसर पर राईट्स के अधिकारियों में वी. के. राय, रजन जैन, रासबिहारी दास, डॉ. जन बंधु, सुधीर श्रीवास्तव तथा एम. जी. शर्मा एवं इलाहाबाद मंडल के अधिकारियों में अपर मंडल रेल प्रबंधक ए. के. द्विवेदी, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक अंशु पांडेय, वरिष्ठ मंडल अभियंता सुनील कुमार गुप्ता, वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता नीरज यादव, वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता विवेक कुमार सिंह, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता पी. आर. त्रिपाठी, वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता आर. के. जाटव, मंडल यांत्रिक अभियंता राजकुमार वर्मा आदि उपस्थित थे।

## दून कैटरर्स को मिला 'बेस्ट पैंट्रीकार सर्विस' पुरस्कार



बंगलौर से चलकर जोधपुर तक जाने वाली गाड़ी सं. 16508/16507 की पैंट्रीकार को वर्ष 2016-17 के लिए शुद्ध शाकहारी भोजन उपलब्ध कराने का 'बेस्ट पैंट्रीकार सर्विस' पुरस्कार प्रदान किया गया है। पैंट्रीकार संचालक 'दून कैटरर्स' को उत्कृष्ट कार्य-निष्ठा के लिए यह पुरस्कार दक्षिण पश्चिम रेलवे, बंगलौर मंडल के मंडल रेल प्रबंधक ने पैंट्रीकार प्रबंधक दिनेश माली को 62वें रेल सप्ताह पुरस्कार समारोह में प्रदान किया। यह पुरस्कार प्रति वर्ष बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए किसी न किसी गाड़ी की पैंट्रीकार को दिया जाता है।



# चालू वर्ष में नए कीर्तिमान हासिल करने के लिए करेंगे कार्य - कुलश्रेष्ठ

नई दिल्ली : सन 1853 में बोरीबंदर और ठाणे के बीच चली देश की पहली रेलगाड़ी की स्मृति में भारतीय रेलवे प्रत्येक वर्ष अप्रैल माह में रेलवे सप्ताह मनाती है। उत्तर रेलवे पर आयोजित 62वें रेल सप्ताह समारोह के समापन अवसर पर बुधवार, 26 अप्रैल को उत्तर रेलवे, प्रधान कार्यालय, बड़ौदा हाउस, नई दिल्ली में पुरस्कार वितरण समारोह का आयोजन किया गया। इस समापन एवं पुरस्कार वितरण समारोह की अध्यक्षता उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक आर. के. कुलश्रेष्ठ ने की। इस अवसर पर उत्तर रेलवे के अपर महाप्रबंधक वेदपाल, सभी विभागों के विभाग प्रमुख, उत्तर रेलवे के अनेक वरिष्ठ रेल अधिकारी और कर्मचारी, युनियनों, एसोसिएशनों और फेडरेशनों के सदस्य, उत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्ष श्रीमती मानसी कुलश्रेष्ठ और उत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन के अन्य सदस्य भी उपस्थित थे।

समारोह का आयोजन उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक आर. के. कुलश्रेष्ठ द्वारा उत्कृष्ट सेवाओं के लिए 241 रेल कर्मचारियों को पुरस्कृत करने के साथ शुरू हुआ। इस अवसर पर महाप्रबंधक ने निष्पादन मानकों के आधार पर 4 समूह पुरस्कार और 44 रनिंग शील्डें भी प्रदान कीं। महाप्रबंधक उत्कृष्टता शील्डें दिल्ली और अंबाला मंडल को संयुक्त रूप से प्रदान की गईं। अंबाला मंडल को सभी क्षेत्रों में बेहतर कार्य निष्पादन के लिए चुना गया। बेहद किराया के साथ कार्य करने का पुरस्कार फिरोजपुर मंडल को दिया गया। सीनियर सेक्शन इंजीनियर, फैजाबाद, लखनऊ मंडल की गैंग टीम, सीनियर सेक्शन इंजीनियर, शिमला, अंबाला मंडल की गैंग टीम, ट्रेक्शन डिस्ट्रिब्यूशन डिपो, मोरिंडा, अंबाला मंडल एवं रेल विकास शिविर

## उत्तर रेलवे पर 62वें रेल सप्ताह समारोह में पुरस्कार वितरण

### उत्कृष्ट सेवाओं के लिए उत्तर रेलवे के 241 कर्मचारी पुरस्कृत

कार्यक्रम के दौरान सराहनीय योगदान के लिए सामान्य प्रशासनिक शाखा, प्रधान कार्यालय एवं दिल्ली मंडल को समूह पुरस्कार दिया गया। इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री कुलश्रेष्ठ ने प्रमुख क्षेत्रों में अर्जित की गई विभिन्न उपलब्धियों के लिए अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई दी। उन्होंने भारतीय रेलवे पर चलाई गई पहली सेमी हाई-स्पीड रेलगाड़ी, गतिमान एक्सप्रेस की ओर संकेत करते हुए कहा कि यह देश में हाई-स्पीड रेलगाड़ी का प्रतीक है। 80 किमी. लंबे जींद-सोनीपत रेल सेक्शन को 26 जून 2016 को खोला गया। वर्ष 2016-17 के दौरान 65.29 किमी. दोहरीकरण का कार्य पूरा किया गया है। इसके अंतर्गत भदोही-मूँध सुरियावां (15.33 किमी.), शिवनगर-अदनपुर (18.19 किमी.), कोटफतह-बठिंडा (15 किमी.), लोहता चौखंडी-सेवापुरी (16.77 किमी.) सेक्शन शामिल हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान 53.24 मिलियन टन मूल राजस्व लदान के साथ उत्तर रेलवे ने अपने राजस्व अर्जन में 8.96% की वृद्धि दर्ज की है। यह 51 मिलियन टन के बजटीय लक्ष्य से अधिक है। पिछले वर्ष 2015-16 के दौरान 48.86 का



राजस्व लदान किया गया था। चालू वर्ष में राजस्व अर्जन में आई गिरावट के बावजूद बेहतर उपायों और विपणन प्रयासों से उत्तर रेलवे ने वर्ष 2016 के दौरान बेहतर उत्पादकता के मानकों को हासिल करने में सफलता प्राप्त की है।

पिछले वर्ष के 21.92 मिलियन टन की तुलना में उत्तर रेलवे ने इस वर्ष 27.76 मिलियन टन का खाद्यान्न लदान करके 26.64 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की। वर्ष 2016-17 के दौरान कुल 19410.80 करोड़ रुपए की कुल आय दर्ज की गई, जो कि पिछले वित्तीय वर्ष में 18977.35 करोड़ रुपए थी। इसी प्रकार वर्ष 2016-17 में यात्री क्षेत्र में कुल 8764.21 करोड़ रुपए अर्जित किए गए, जबकि वर्ष 2015-16 में यह 8429.45 करोड़ रुपए था।

महाप्रबंधक ने बताया कि आरामदायक रेल यात्रा के लिए नए बदलावों को स्वीकार करने की रेलवे की प्रतिबद्धता पर अमल करते हुए गोरखपुर और आनंद विहार टर्मिनल के बीच अत्याधुनिक खूबियों वाली

हमसफर रेलगाड़ी का शुभारंभ किया गया है। उन्होंने कहा कि आज ही हज़रत निजामुद्दीन से दुर्ग के बीच एक नई हमसफर रेलगाड़ी की नियमित सेवा प्रारंभ की गई है। कुरुक्षेत्र-मथुरा तीर्थयात्री एक्सप्रेस में नए विकसित दोनदयालु डिब्बों को शामिल किया गया है।

उन्होंने कहा कि रेल यात्रियों को बेहतर यात्रा अनुभव देने के लिए डिब्बों की साफ-सफाई सुनिश्चित की गई है। यात्री सेवाओं के क्षेत्र में वर्ष 2016-17 नए टिकट सुधारों के साथ रूपांतरकारी वर्ष रहा है। पांच मिनट के भीतर रेल यात्रियों को टिकट उपलब्धता का लक्ष्य हासिल करने के लिए नई दिल्ली-पलवल सेक्शन पर टिकट/सीजन टिकट के लिए मोबाइल ऐप द्वारा कागज रहित अनारक्षित टिकट की सेवा शुरू की गई। दिल्ली क्षेत्र के चार प्रमुख टर्मिनलों पर टिकट वेंडिंग मशीन लगाई गई हैं। हज़रत निजामुद्दीन स्टेशन पर हैंड हैल्ड टर्मिनलों से टिकटों की बिक्री, नई दिल्ली एवं हज़रत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशनों पर मोबाइल ऐप के माध्यम से

कागज रहित प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री अब सम्भव हो गई है।

महाप्रबंधक ने कहा कि सड़क संरक्षा कार्यों में तीव्रता लाई गई है। कर्मचारिरहित रेल फाटकों पर कर्मचारियों की तैनाती करके, मार्जर/मार्ग परिवर्तन तथा सीमित ऊँचाई वाले सब-वे के निर्माण से रेल फाटकों को हटाने का कार्य तेजी से किया जा रहा है। इस वर्ष 150 कर्मचारिरहित समपार फाटकों को हटाया गया है। इनमें से 18 फाटकों पर रोड-ओवर-ब्रिज, 5 पर रोड-अंडर-ब्रिज और 121 पर सीमित ऊँचाई के सब-वे का निर्माण किया गया। वर्ष 2016-17 के दौरान एक अन्य महत्वपूर्ण परियोजनाओं के अंतर्गत 1 नवंबर 2016 को हरियाणा में रोहतक-गोहाना रेल मार्ग पर स्थित 5 व्यस्त रेल फाटकों को हटाने के लिए प्रस्तावित एलिवेटेड रेल लाइन के निर्माण की आधारशिला रखी गई।

महाप्रबंधक ने कहा कि स्टेशन सुधार और स्टेशन पुनर्विकास योजना चालू वित्त वर्ष के दौरान प्रमुख विषय होंगे। रेलवे ने एसएनसीएफ (फ्रांसिसी रेलवे) जैसे विशेषज्ञ निकायों और आईआरएसडीसी के साथ तथा पर्यटन मंत्रालय के माध्यम से लागत-हिस्सेदारी और पब्लिक-प्राइवेट भागीदारी मॉडल के आधार पर बिना रेल पूंजी लगाए पुनर्विकास के लिए बहुदेशीय रणनीति बनाई है।

हाल ही में नया रायपुर में आयोजित रेल सप्ताह समारोह के दौरान, रेलमंत्रि ने संरक्षा, समयपालन एवं स्वच्छता को उच्च प्राथमिकता देने पर विशेष बल दिया। महाप्रबंधक ने रेलकर्मियों के प्रयासों और निष्ठा के लिए उनकी सराहना की और आशा प्रकट की कि इस वित्त वर्ष में भी हम नए कीर्तिमान हासिल करने के लिए एकजुट होकर कार्य करेंगे।

## संकेत एवं दूरसंचार विभाग के

# कर्मचारियों से कराई जा रही है बंधुआ मजदूरी

लखनऊ : अंतरराष्ट्रीय मजदूर दिवस के अवसर पर 1 मई को लखनऊ में भारतीय रेलवे संकेत एवं दूरसंचार अनुरक्षक संघ (आईआरएसटीएमयू) की ओर से दो दिवसीय कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस कार्यशाला में 'भारतीय रेलवे में संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों से बंधुआ मजदूर की तरह काम कराने तथा एचओआईआर रूल, 2005 के उल्लंघन' विशेष पर चर्चा की गई। संगठन के महासचिव आलोक चंद्र प्रकाश के अनुसार 97 वर्ष पहले अंतरराष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा 1919 में एक दिन में काम के 8 घंटे और एक हफ्ते में काम के 48 घंटे तय किए जाने के बावजूद भारत सरकार के अधीन रेल मंत्रालय के संकेत एवं दूरसंचार विभाग में कार्यरत रेलकर्मियों का शोषण किया जा रहा है।

उन्होंने कार्यशाला को संबोधित करते हुए कहा कि भारतीय रेलवे में संरक्षा एवं सुरक्षा की दृष्टि से संकेत एवं दूरसंचार विभाग की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। रेल प्रशासन द्वारा श्रम नियमों की लगातार अनदेखी की जा रही है। खुद रेल प्रशासन अपने द्वारा बनाए नियमों को ताक पर रख कर संरक्षा और सुरक्षा के साथ खिलवाड़ कर रहा है, जिसकी वजह से संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारी आए दिन गाजर-मूली की भांति कट रहे हैं, सड़क दुर्घटना का शिकार हो रहे हैं तथा लोकल पब्लिक द्वारा पीट-पीट कर हत्या कर दी जा रही है। साथ ही



## रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों का शोषण

अत्यधिक मानसिक तनाव में आत्महत्या तक कर रहे हैं तथा कई तो नौकरी छोड़ कर भाग जा रहे हैं।

उन्होंने कहा कि इतनी तकलीफों के बावजूद संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को किसी भी प्रकार का जोखिम भत्ता, संरक्षा भत्ता या तकनीकी भत्ता नहीं दिया जाता है। ओवर टाइम के नाम पर रेल प्रशासन

## मजदूर दिवस पर आईआरएसटीएमयू ने किया दो दिवसीय कार्यशाला का आयोजन

अपनी मनमानी कर रहा है। एचओआईआर रूल, 2005 का लगातार उल्लंघन किया जा रहा है। उन्होंने कहा कि जून, 2016 से लेकर अब तक संकेत एवं दूरसंचार विभाग के 16 कर्मचारी शहीद हो चुके हैं। संकेत एवं दूरसंचार विभाग के लिए रेलवे बोर्ड ने यार्ड स्टिक भी बनाई है तथा विभिन्न दिशा-निर्देश भी जारी किए हैं।

परंतु इस संदर्भ में भी आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। यहाँ तक कि रेलवे बोर्ड ने दि.30.06.2015 को भी एक पत्र संख्या 2015/सिग/ई/अराजपत्रित/1 जारी किया है, जिसमें साफ साफ सभी संकेत एवं दूरसंचार विभाग के टेक्नीशियनों के लिए ड्यूटी रोस्टर बनाने के स्पष्ट निर्देश दिए गए हैं। इसका पालन आज तक नहीं किया जा रहा है।

उन्होंने कहा कि कई मंडलों में संकेत एवं दूरसंचार विभाग के रात्रि पाली में कार्यरत कर्मचारियों की तो हालत इतनी बुरी है कि बिना किसी ड्यूटी रोस्टर के चार-पांच साल से उनसे रात्रि पाली में ही कार्य कराया जा रहा है। इसका विरोध करने पर तबादले तथा चार्जशीट की धमकी दी जाती है। मंडल प्रशासन हो या रेलवे बोर्ड, दोनों ने ही जोनल रेलवे प्रशासन को समय-समय पर निवेदन या निर्देश जारी किए हैं, परंतु फिर भी जोनल रेलवे प्रशासन संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों की कोई सुधि नहीं ले रहा है। कार्यशाला को एस. पी. चतुर्वेदी, अमित शर्मा, एच. एल. मीना, शहनवाज खान, अजय शंकर, संजय कुमार, आदित्य सुधांशु, अमित भागवत, अमित निम, शिवम सिंह, अभिषेक दुबे, आशीष किशोर पांडेय तथा अन्य तमाम सदस्यों ने भी संबोधित किया। इस कार्यशाला को सफल बनाने हेतु संकेत एवं दूरसंचार विभाग, लखनऊ मंडल के सभी कर्मचारियों का विशेष योगदान रहा।



## अवैध वेंडरों के खिलाफ मुहिम



सुरेश त्रिपाठी

**म**ध्य रेलवे के मुख्य सुरक्षा आयुक्त (आईजी/सीएससी/आरपीएफ) का पदभार संभालने के तुरंत बाद अतुल श्रीवास्तव ने पूरे मध्य रेलवे पर चलती गाड़ियों एवं सभी रेलवे स्टेशनों पर अवैध हाकरों/वेंडरों की गतिविधियों पर सख्ती से पाबंदी लगाई है। इस संबंध में उन्होंने सभी मंडलों के मंडल सुरक्षा आयुक्तों (डीएससी) को सख्त निर्देश दिए हैं। उनकी इस मुहिम के सकारात्मक परिणाम भी सामने आए हैं। मध्य रेलवे के दायरे में चलती गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों पर सर्वसामान्य यात्रियों को अवैध हाकरों/वेंडरों से पर्याप्त राहत मिली है। इससे यात्रियों के साथ लूटपाट, मोबाइल चोरी, छीना-झपटी, महिलाओं के साथ छेड़छाड़ और जहरखुरानी जैसी गतिविधियों पर भी लगाव लगी है। श्री श्रीवास्तव की इस सख्ती से न सिर्फ यात्रियों ने, बल्कि आरपीएफ स्टाफ ने भी भारी राहत की सांस ली है।

तथापि, कल्याण से पुणे-सोलापुर और कल्याण से भुसावल-खंडवा के बीच चोरी-छिपे अथवा आरपीएफ और जीआरपी के प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष सहयोग से कुछ अवैध हाकर/वेंडर अब भी काम कर रहे हैं। खासतौर पर खंडवा और सोलापुर में अवैध हाकरों की गतिविधियों को नियंत्रित करने में उक्त दोनों मंडलों के डीएससी काफी हद तक कमतर साबित हो रहे हैं। खंडवा में आरपीएफ और अवैध हाकरों के बीच हाल ही में हुई मारपीट के कारण जीआरपी ने एक अवैध वेंडर की शिकायत पर एफआईआर भी दर्ज की है, जबकि भुसावल-खंडवा-इटारसी सेक्शन में अवैध हाकरों/वेंडरों को जीआरपी का खुला समर्थन प्राप्त है।

अतुल श्रीवास्तव  
IG/CSC/RPF/CR

जानकारों के अनुसार खंडवा में यदि स्थिति को जल्दी ही नियंत्रित नहीं किया गया, तो जीआरपी के समर्थन से अवैध हाकरों और आरपीएफ के बीच भारी गदर हो सकती है। उल्लेखनीय है कि खंडवा स्टेशन, मध्य रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे की साझी मिलिकयत है, जिससे इनमें से कोई भी रेलवे का पर्याप्त नियंत्रण खंडवा स्टेशन पर नहीं है। इसलिए उक्त तीनों जोनल रेलों के न सिर्फ मुख्य सुरक्षा आयुक्तों को, बल्कि तीनों महाप्रबंधकों एवं तीनों मंडल रेल प्रबंधकों को भी आपसी समन्वय स्थापित करके खंडवा स्टेशन को अवैध हाकरों/वेंडरों की तमाम असामाजिक गतिविधियों से मुक्त कराना चाहिए।

अब जहां तक सोलापुर मंडल की बात है, तो सबसे पहली बात यह है कि मंडल के डीएससी की विश्वसनीयता स्वयं संदिग्ध है। हाल ही में उनके द्वारा किए गए आरपीएफ स्टाफ के तमाम तबादलों को आईजी/सीएससी श्री श्रीवास्तव ने अगले आदेश तक के लिए खुद ही रद्द कर दिया। इस मामले में सीएससी को कई शिकायतें प्राप्त हुई थीं। इसके अलावा डीएससी/सोलापुर द्वारा बार-बार सब-इंस्पेक्टर एस. बी. सिंह को अवैध हाकरों/वेंडरों को नियंत्रित करने का इंचार्ज बना दिया जाता है, जबकि एस. बी. सिंह को इंस्पेक्टर, चालीसगांव, भुसावल मंडल से पदावनत करके तब सोलापुर मंडल भेजा गया था, जब उन्हें सीबीआई ने एक ट्रैप में रंगेहाथ पकड़ा था। उनके तबादला आदेश में इस बात का स्पष्ट उल्लेख है कि उन्हें आरपीएफ कंट्रोल या ऐसी जगह पदस्थ किया जाए, जहां कोई पब्लिक डीलिंग न हो। तथापि डीएससी द्वारा एस. बी. सिंह को बार-बार फील्ड में पब्लिक डीलिंग वाली जगहों पर पदस्थ किया जा रहा है, तो इसके निहितार्थ स्वयं स्पष्ट हैं। ज्ञातव्य है कि इससे पहले भी एक बार एस. बी. सिंह को इसी तरह पब्लिक डीलिंग में लगाया गया था, तब 'रेलवे समाचार' की ट्वीट पर पूर्व सीएससी ने उन्हें पुनः कंट्रोल में पदस्थ किए जाने का आदेश दिया था।

इसके अलावा सीएससी/आरपीएफ/म.रे. श्री श्रीवास्तव की इस मुहिम से मध्य रेलवे के तमाम आरक्षण केंद्रों में सक्रिय टिकट दलालों पर भी लगाव लगी है। आरक्षण केंद्र अवैध टिकट दलालों से काफी हद तक मुक्त हो गए हैं। आरपीएफ स्टाफ भी पर्याप्त रूप से चौकन्ना हुआ है। चूंकि शायद यह पहली बार हुआ है, जब किसी सीएससी ने डीएससी द्वारा किए गए विसंगतिपूर्ण तबादलों को सिर से रद्द कर दिया। इससे आरपीएफ स्टाफ का कल्याण ही हुआ है और सीएससी के इस मजबूत कदम का सभी मंडलों के डीएससी सहित अन्य सभी आरपीएफ अधिकारियों को एक गहरा संदेश भी गया है कि स्टाफ के साथ अन्याय एवं ज्यादाती को नजरअंदाज नहीं किया जाएगा। तथापि, सीएससी श्री श्रीवास्तव को सोलापुर एवं भुसावल मंडल के दोनों डीएससी की मुश्किल अभी और ज्यादा कसने की जरूरत है, जिससे वहां स्टाफ एवं अवैध हाकरों की समस्याओं का उचित समाधान किया जा सकेगा। 'रेलवे समाचार' का मानना है कि उच्च अधिकारियों द्वारा यदि सूचना का द्वार खुला रखा जाए, तो इससे उन्हें विभिन्न स्रोतों से कई महत्वपूर्ण सूचनाएं मिल सकती हैं, जिससे उन्हें संबंधित समस्याओं को सुलझाने में पर्याप्त मदद मिल सकती है।

## ‘बिखरती पुस्तकों की दुनिया’



प्रेमपाल शर्मा\*

**दु**निया भर में 23 अप्रैल का दिन 'पुस्तक दिवस' के रूप में घोषित है। संयुक्त राष्ट्र की विश्व संस्था ने सारी दुनिया में किताबों की महत्ता को मानते हुए एक दिन किताबों के लिए रखा है, जिससे दुनिया भर के नागरिक किताबों के महत्व को समझ सकें। पढ़ें, लिखें और उसमें अपना योगदान करें। पुस्तक दिवस में कॉपी राइट आदि भी शामिल है। दुनिया भर के मनीषियों के इन कदमों का मानव जाति की सुख-समृद्धि-शांति के लिए बड़े दूरगामी प्रभाव हैं। अपनी-अपनी मातृभाषाओं के लिए 21 फरवरी को मातृभाषा दिवस, योग दिवस, जल, वातावरण जैसे कई दिवस इसीलिए मनाए जाते हैं।

संयुक्त राष्ट्र के चार्टर से बंधे होने के कारण इसे मनाते तो हम भी हैं, कई संस्थान, सरकारें आयोजन भी इसका करती हैं, लेकिन यह एक औपचारिकता से ऊपर क्यों नहीं उठ पाता? इस पर सोचने-विचारने की जरूरत है। किताबों की महत्ता जितनी भारत जैसे अविक्सित, अर्धशिक्षित देश के लिए है, उतनी तो अमेरिका, यूरोप की भी नहीं। कहने की जरूरत नहीं कि शिक्षा, ज्ञान को जन-जन तक पुस्तकें ही तो पहुंचाएंगी।

पुस्तकें सभ्यता का वाहन हैं। इसलिए पुस्तकों को दुनिया का सबसे बड़ा आविष्कार कहा जाता है। क्या रामायण, कुरान, बाइबिल आज जिंदा रह पाते, यदि इन्हें पुस्तकों के रूप में संरक्षित नहीं किया होता? हमारी भारतीय मनीषा, ग्रंथ भी बार-बार पुस्तकों, विद्या को पूज्य रूप में स्वीकार करते हैं। कई त्योंहारों-पर्वों पर पुस्तकों को पूजा भी जाता है, लेकिन मौजूदा समाज क्या वाकई उनके महत्व को समझ पा रहा है? मैं एक-दो उदाहरणों से बात को रखूंगा।

फरवरी-मार्च के महीने ज्यादातर विश्वविद्यालयों, सरकारी संस्थानों में कुछ-कुछ बजट को ठिकाने लगाने जैसे कुछ अकादमिक सरगमियों के होते हैं। दिल्ली विश्वविद्यालय के एक कॉलेज में शिक्षा-संस्कृति के आसपास के विषय का सेमिनार था। अच्छी बात यह भी कि उन दिनों पूरा कॉलेज सांस्कृतिक कार्यक्रमों, नाटक, नृत्य, पेंटिंग्स, कविता, भांगड़ा से लेकर खेल के कार्यक्रमों में तरबतर था। 21 फरवरी को मातृभाषा दिवस था। मैंने सुझाव दिया कि अच्छा हो अपनी भाषा- हिंदी, पंजाबी-उर्दू की किताबों का एक स्टॉल भी

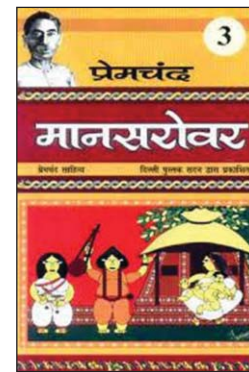
पुस्तक संस्कृति को यदि बदलना है, तो लेखक, प्रकाशक, अभिभावक, शिक्षक सभी को अपनी-अपनी भूमिकाओं पर पुनर्विचार करना होगा

लगा दिया जाए और उसकी महत्ता भी बताई जाए। यूएन का घोषित दिवस है अच्छी तरह मनाया जा सकता है। विशेषकर जब कॉलेज में हजार-पांच सौ विद्यार्थी हों, तो और भी बड़ी बात है, वरना आजकल ऐसे दिवस मनाने के लिए राजभाषा सप्ताह की तरह लोगों को पकड़-पकड़कर, लालच देकर शामिल किया जाता है।

प्राचार्य हिंदी की थीं, उन्होंने लगभग अनसुना कर दिया। फिर समझाया, तो बोलीं, जो प्रकाशक किताबें लगाएगा, यहां बेचेगा, वो हमारे लिए क्या करेगा-बदले में। इस सौदेबाजी से कोई भी चौंक सकता है। उन्होंने खुद ही कहा- वे हमारे बच्चों के आई कार्ड बनवा दें, या कोई और मदद कर दें, तो किताबों की स्टॉल लगा सकते हैं। मुझे कहना पड़ा कि मेरा कोई प्रकाशक जानने वाला नहीं है, आप जिसे चाहें

लोगों का पूर्व ज्ञान और अभिमान है।

पुस्तक दिवस के बहाने बार-बार इसी भूमिका को पहचानने, जानने और परखने की जरूरत है। लेकिन वक्त के साथ बदलने की जरूरत भी है। अब केवल पिछले पांच-सात सौ साल से चली आ रही जिल्द को ही पुस्तक न माना जाए। अब उसके अनेकों रूप हैं। कम्प्यूटर पर, किंडल पर. नाम पुस्तक ही है। प्रयोजन भी वही, तो सिर्फ कागज पर छपी पुस्तक का हट क्यों? दुनिया भर में इस नए रूप का स्वागत हो रहा है। इसी उपयोगिता के कारण एक मुट्ठी में बंद उपकरण और उसमें चार-छः सौ किताबें, अनेकों भाषाओं की. आप विदेश यात्रा पर हैं, या पहाड़ की सैर पर, या किसी सेमिनार में, इतना बोझ न लाद सकते हैं, न ही इसकी जरूरत रह गई है। पूरी नई पीढ़ी इसका आनंद ले रही है. कभी हाथ से लिखी किताब होती थी, फिर



बुलाएं. मैं तो बस मातृभाषा की सार्थकता के बारे में कह रहा हूँ. आखिर मातृभाषा दिवस यूं ही चला गया. ऐसा ही एक अनुभव एक मंत्रालय का. कुछ वर्ष पहले सोचा कि पुस्तक दिवस पर कुछ अच्छी किताबें कर्मचारियों को दी जाएं. राजभाषा विभाग तुरंत तैयार, लेकिन जब बांटते वक्त किताबों का बंडल खोला, तो न उसमें प्रेमचंद थे, न टैगोर, न गांधी, न नेहरू. कुछ कुंजीनुमा, किताबें उन्होंने अपने किसी कमीशन के तहत मंगा ली थीं.

ऐसे सैकड़ों उदाहरण बिखरे पड़े हैं रोजाना की जिंदगी में, यानि कि वही पुराना जुमला- आप घोड़े को तालाब के किनारे खींच तक ला सकते हो, पानी नहीं पिला सकते. यूएन घोषित करे या भारत सरकार, हमारे सारे दिवसों की यही नियति बन चुकी है. जरूरत है तो समाज को चेताने की कि किताबें क्यों जरूरी हैं? क्यों शिक्षा में सिर्फ पाठ्यक्रम की चंद किताबों से काम नहीं चलने वाला? हर मां-बाप और शिक्षक को किताबों का महत्व बताने की जरूरत है. पुस्तकालय को समृद्ध करने की कि इनके बिना शिक्षा ज्ञान के किनारों तक भी नहीं पहुंच सकती. लेकिन सबसे मुश्किल यही काम है. विशेषकर पढ़े-लिखे मध्यम वर्ग को समझाना, क्योंकि उन्हें भ्रम है कि वे सब समझते हैं. प्रसिद्ध वैज्ञानिक आइंस्टाइन ने इन्हीं को इशारा करके कहा है कि किसी भी नए ज्ञान की बाधा ऐसे ही

छपाई शुरू हुई. हर रूप में किताब ने दुनिया को बदला है. बस एक ही शर्त है कि किताबों के बिना काम नहीं चलने वाला, पश्चिमी सभ्यता ने इसे समझ लिया है. अब बारी हमारे जैसे पूर्व उपनिवेश देशों की है.

इसी से एक बड़ा प्रश्न और जन्म लेता है. कौन सी किताबें? किस भाषा में? किस विषय की? यहां सबसे महत्वपूर्ण और मजबूत पक्ष अपनी भाषा का है. शिक्षा का बुनियादी शब्द. पढ़ने का जो आनंद अपनी भाषा में होता है वह परायी में नहीं. इसलिए विदेशी भाषा यदि जरूरत हो, तो हम सीखें, सिखाएं, लेकिन मातृभाषा की कीमत पर नहीं. दुर्भाग्य से हिन्दुस्तान जैसे पूर्व गुलाम देशों में आज यही हो रहा है और इसलिए पूरी नई पीढ़ी किताबों से दूर भाग रही है. हर स्कूल, कॉलेज में बच्चों, छात्रों पर अंग्रेजी माध्यम लाद दिया गया है. लादने की यह प्रक्रिया पिछले 20 वर्षों में शिक्षा के निजीकरण और ग्लोबलाइजेशन की आड़ में और तेज हुई है और उसी अनुपात में पुस्तक पढ़ने की संस्कृति में कमी आई है.

हमारे लोकतंत्र में कुछ शासक भी पिछले दिनों ऐसे आए, जो आक्सफोर्ड, कैम्ब्रिज, वाशिंगटन को ज्यादा जानते हैं बजाए इस देश, इसकी भाषा, संस्कृति की. इसलिए जब तक अंग्रेजी एक विषय के रूप में छठी के बाद पढ़ाई जाती रही, नुक्सान नहीं हुआ. शेष पेज 8 पर...



## रेलवे में अरबों रुपए का अधिकारी पदोन्नति घोटाला...

पेज 1 का शेष... मिलीभगत से किए गए पदोन्नति घोटाले की भनक किसी को नहीं है और वह सब ठीक कर लेगा. वह यही लालीपाप अपने सभी जोनल संगठनों, उनके पदाधिकारियों और सर्वसामान्य ग्रुप 'बी' अधिकारियों को भी दे रहा है, मगर वास्तविकता यह है कि वह भी इस घोटाले के उजागर होने और रेलवे बोर्ड द्वारा इसका संज्ञान लिए जाने से उद्दिग्न है.

यह सर्वविदित है कि घोटालेबाज अपना रास्ता बड़ी ही चतुराई से बनाते हैं, परंतु रेलवे जैसा बड़ा तंत्र भी यदि उनके इस षड्यंत्र, साजिश और घपलेबाजी में शामिल हो जाए, तो देश के खजाने को लुटने से कोई रोक नहीं सकता है. रेलवे में पड़ी दिन-दहाड़े डकैती जैसा ही यह मामला है. रेल अधिकारियों से संबंधित ऐसा ही एक पदोन्नति घोटाला रेलवे में हुआ है, जो प्रत्येक वर्ष अरबों रुपए का रेल राजस्व डकार रहा है.

इस संबंध में रेलवे बोर्ड को अनेकों ज्ञापन दिए गए. अनेकों मामले कोर्ट में चल रहे हैं. वेतन आयोग ने भी इस पदोन्नति घोटाले पर रिपोर्ट मांगी है. संघ लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) ने भी अनेकों बार डीपीसी करने से मना किया. डीओपीटी ने भी 50:50 अनुपात के उल्लंघन पर जवाब मांगा है. वित्त मंत्रालय ने भी रेलवे की कैडर रिस्ट्रक्चरिंग वाली फाइल को लौटा दिया है. वर्ष 2003 के बाद से अब तक रेल सेवाओं की रिस्ट्रक्चरिंग नहीं हो पाई है, जबकि केंद्र सरकार के सभी मंत्रालयों को कैडर रिस्ट्रक्चरिंग प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार करनी होती है. कैडर रिस्ट्रक्चरिंग नहीं होने की वजह से रेलवे में अधिकारियों के स्तर पर पदोन्नति थम सी गई है.

इसका सर्वाधिक नुकसान वरिष्ठ प्रशासनिक वेतनमान (एसएजी) और उच्च प्रशासनिक वेतनमान (एचएजी) के अधिकारियों को ही हुआ है. अब यह पदोन्नति घोटाला रेलवे बोर्ड के गले की फांस बन गया है, जो किसी भी समय मीडिया में उछलकर रेलवे पर भारी पड़ सकता है.

इस पूरे घटनाक्रम को क्रमवार समझने की कोशिश करते हैं, जो निम्न प्रकार से है.

**(अ) रेलवे बोर्ड द्वारा ग्रुप 'बी' अधिकारियों को फायदा पहुंचाने के चक्कर में सुप्रीम कोर्ट के आदेशों और डीओपीटी के दिशा-निर्देशों की लगातार अवमानना तथा अवहेलना की गई**

- वर्ष 1995 में रेलवे के एक मामले में एसएलपी (सी) के तहत दि. 20.01.1995 को सुप्रीम कोर्ट द्वारा दिए गए एक आदेश में कहा गया था कि सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों और विभागीय ग्रुप 'बी' अधिकारियों के बीच तय कोटे को किसी भी स्थिति में बदला नहीं जा सकता. परंतु हाल में ही रेलवे बोर्ड ने एक सोची-समझी साजिश के तहत ग्रुप 'बी' अधिकारियों के पदों की संख्या बढ़ा दी.
- वर्ष 1997 में सुप्रीम कोर्ट ने आर. के. सभरवाल मामले पर निर्णय देते हुए रिजर्वेशन रोस्टर में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया को वैकेंसी (रिक्तियों) की जगह पोस्टों (पदों) पर लागू करने का आदेश दिया था. इस पर डीओपीटी ने भी ओएम जारी किया. परंतु रेलवे बोर्ड ने ग्रुप 'बी' अधिकारियों को लाभ देने के चक्कर में सुप्रीम कोर्ट के आदेश को रिजर्वेशन के बदले सीधी भर्ती और ग्रुप 'बी' अधिकारियों के बीच तय कोटे पर लागू कर ग्रुप 'बी' अधिकारियों के लिए जेटीएस के हजारों पदों

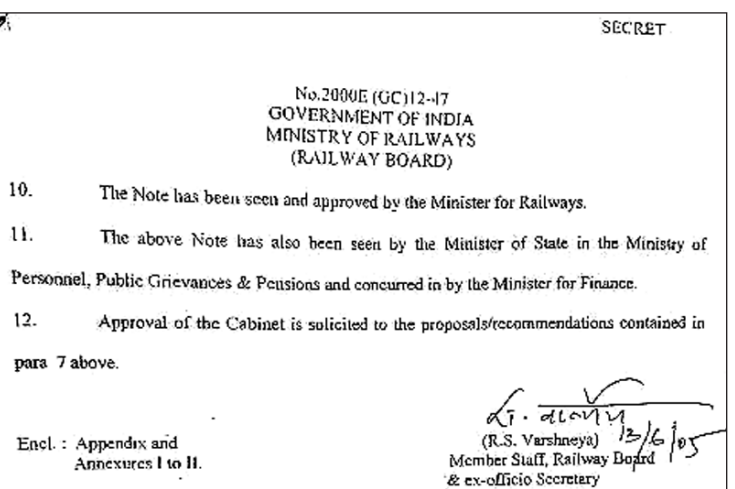
का सृजन एक ही झटके में कर डाला, जिससे रेलवे राजस्व को प्रतिवर्ष अरबों रुपए का नुकसान होने लगा है.

3. वर्ष 1998 में सुप्रीम कोर्ट ने आर. एन. भटनागर मामले पर आदेश देते हुए कहा कि प्रति वर्ष रिक्त पदों की गणना की जाएगी तथा उक्त गणना के आधार पर ही भर्ती करने का इंडेंट भेजा जाएगा. डीओपीटी ने भी इस निर्णय को अपने ओएम के माध्यम से जारी किया. परंतु रेलवे ने इसे लागू नहीं किया. यदि यह नियम रेलवे पर लागू किए जाते, तो ग्रुप 'बी' अधिकारियों के पदों की संख्या में पर्याप्त कमी आती और प्रतिवर्ष अरबों रुपए के रेल राजस्व की भारी बचत भी होती.

4. वर्ष 2001 में अटलबिहारी बाजपेई सरकार ने वित्त मंत्रालय की सलाह पर डीओपीटी के द्वारा ऑप्टिमाइजेशन के लिए ओएम जारी किया था. इसमें बताया गया था कि सरकार के वित्तीय बोझ को कम करने के लिए सभी मंत्रालयों के सभी कैडर में प्रतिवर्ष 2% की कमी की जाएगी. अर्थात् प्रत्येक वर्ष 2% पद

रेलवे के ग्रुप 'ए' अधिकारियों की संख्या में बढ़ोतरी का अधिकार रेलवे के पास है कि नहीं? इसका जवाब डीओपीटी के वर्ष 1959 के ओएम में स्पष्ट रूप से दिया गया है कि केंद्र सरकार के सभी मंत्रालयों में ग्रुप 'ए' की संख्या, जिसके बढ़ने से सरकार के राजस्व पर बोझ पड़ता है, के लिए यूपीएससी, कार्मिक मंत्रालय (डीओपीटी) और वित्त मंत्रालय की सहमति लेना आवश्यक है. तत्पश्चात कैबिनेट की मंजूरी लेना भी जरूरी है.

7. रेलवे बोर्ड में मौजूद दस्तावेज तथा आरटीआई से प्राप्त जवाब भी यही कहते हैं कि रेलवे के ग्रुप 'ए' कैडर में किसी प्रकार की छेड़छाड़ अथवा कोई बदलाव (रिस्ट्रक्चरिंग) डीओपीटी और वित्त मंत्रालय तथा कैबिनेट की मंजूरी के बाद ही किया जा सकता है. इस रिस्ट्रक्चरिंग के माध्यम से सभी मंत्रालयों को कैबिनेट द्वारा मंजूरी दी जाती है कि ग्रुप 'ए' के जेटीएस, एसटीएस, जेएजी, एसजी, एचएजी और एचएजी+ स्तर पर पदों की संख्या कितनी-



खत्म होते चले जाएंगे. परंतु रेलवे बोर्ड ने सरकार के वित्तीय बोझ को नजरअंदाज करते हुए सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' के पदों में भारी कमी करके अप्रत्यक्ष रूप से यह सभी पद ग्रुप 'बी' अधिकारियों के कोटे में डाल दिया. इससे प्रमोटी ग्रुप 'ए' अधिकारियों के कोटे में अप्रत्याशित इजाफा हुआ.

5. वर्ष 2005 से 2007 के बीच ग्रुप 'बी' अधिकारियों के वार्षिक ग्रुप 'ए' कोटे को 180 से बढ़ाकर 411 कर दिया गया. इसके लिए सर्वप्रथम जूनियर टाइम स्केल (जेटीएस) के अनुपात को 3:1 से बढ़ाकर 4:1 कर दिया गया. इससे ग्रुप 'बी' अधिकारियों का वार्षिक कोटा 180 से बढ़कर 255 हो गया. इसके बाद इस अनुपात को पुनः 3:1 कर दिया गया, जिससे दुबारा ग्रुप 'बी' प्रमोटी कोटा बढ़कर 318 हो गया और अंततः लीव रिजर्व के पदों को गलत तरीके से रिक्त दिखाकर उनको भी ग्रुप 'बी' कोटे में जोड़ दिया गया, जिससे ग्रुप 'बी' अधिकारियों का वार्षिक कोटा बढ़कर 411 हो गया.

6. इस पूरे खेल में दो दिलचस्प बातें उभरकर आती हैं. पहली यह कि रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अधिकारी ग्रुप 'बी' प्रमोटी कोटे में बढ़ोत्तरी करते समय ऑफिस नोट में यह लिखते हैं कि इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) की मांग पर ग्रुप 'बी' का कोटा बढ़ाया गया. अर्थात् संपूर्ण रेलवे बोर्ड ने इरपोफ के सामने घुटने टेक दिए थे, जिससे सरकार द्वारा बनाए गए नियमों की अनदेखी हुई. दूसरी बात यह कि

कितनी होगी. रेलवे में ग्रुप 'ए' की अंतिम कैडर रिस्ट्रक्चरिंग वर्ष 2003 से 2007 के बीच हुई थी. इसमें जेटीएस के पदों की संख्या में कोई बदलाव नहीं हुआ था. ऐसे में ग्रुप 'बी' प्रमोटी कोटे में जेटीएस के वार्षिक पदों को 180 से बढ़ाकर 411 कैसे किया गया?

8. इस बढ़ोतरी की मंजूरी के लिए इरपोफ और रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अधिकारियों ने संभव है कि डीओपीटी के तत्कालीन अधिकारियों के साथ साठ-गांठ करके ऑफिस नोटिंग को वित्त मंत्रालय के पास भेज दिया हो और बजट न्यूट्रल दिखाकर बढ़े हुए पदों पर मंजूरी प्राप्त कर ली गई हो. अर्थात् यूपीएससी से सीधी भर्ती वाले दो-तिहाई पदों को ग्रुप 'बी' प्रमोटी कोटे में जोड़कर वार्षिक प्रमोटी कोटा 180 से बढ़ाकर 411 कर दिया गया और बजट न्यूट्रल का दिखावा करके यह पूरा खेल रचा गया.

9. डीओपीटी का ऑप्टिमाइजेशन का नियम 2001 से 2009 के बीच तक लागू हुआ था. अर्थात् 9x2%=18% (कुल ग्रुप 'ए' कैडर) के पदों को ग्रुप 'बी' अधिकारियों के कोटे में जोड़ दिया गया और सरकार को गुमराह करने के लिए बजट न्यूट्रल का हवाला देते हुए बढ़े हुए कोटे पर डीपीसी करवाई जाती रही. इसकी पुष्टि रेलवे बोर्ड से आरटीआई के तहत प्राप्त दस्तावेजों से होती है, जिसमें बताया गया है कि रेलवे बोर्ड ने ऑप्टिमाइजेशन से सिर्फ सीधी भर्ती वाले कोटे में कमी की है तथा कुल कैडर में जो 18% कटौती की जानी थी, उसमें

कोई कटौती नहीं की गई. अतः एक सुनियोजित एवं योजनाबद्ध तरीके से सरकार के नियमों को ताक पर रखकर ग्रुप 'बी' अधिकारियों को अतिरिक्त ग्रुप 'ए' के पदों का लाभ दिया गया. ऐसा करना किसी भी मंत्रालय के लिए न सिर्फ अत्यंत अशोभनीय है, बल्कि दंडनीय भी है.

10. वर्ष 2012 में सुप्रीम कोर्ट ने एन. आर. परमार मामले में निर्णय देते हुए यह कहा था कि सीधी भर्ती वाले तथा प्रमोटी के बीच परस्पर वरीयता, भर्ती/डीपीसी के लिए भेजी जाने वाली इंडेंट की तारीख के आधार पर तय की जाएगी. इस निर्णय पर आधारित ओएम, डीओपीटी ने भी जारी किया है. परंतु रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) प्रमोटी अधिकारियों को लाभ पहुंचाने की वजह से उच्च अदालत और डीओपीटी के दिशा-निर्देशों का पालन नहीं कर रहा है.

11. वर्ष 2013 में सुप्रीम कोर्ट की संवैधानिक पीठ ने एम. सुधाकर राव मामले में निर्णय देते हुए कहा था कि पूर्व के सेवाकाल के आधार पर पदोन्नति के समय दी जाने वाली एंटी डेटिंग सीनियरिटी सर्वथा गलत है. संवैधानिक पीठ ने यह भी कहा था कि ऐसी व्यवस्था समानता के अधिकार के नियम के विरुद्ध है. संवैधानिक पीठ ने यह भी कहा था कि उसका यह निर्णय पूर्व में दिए गए सभी आदेशों पर सुपरसीड (अधिक्रमण) करेगा. इसी प्रकार यह आदेश रेलवे के ए. के. निगम मामले पर निर्गत आदेश पर भी सुपरसीड करेगा. परंतु ग्रुप 'बी' अधिकारियों को अनावश्यक फायदा देने के चक्कर में रेल प्रशासन ने सुप्रीम कोर्ट की संवैधानिक पीठ के इस निर्णय को आज करीब चार साल बाद भी लागू नहीं किया है.

उल्लेखनीय है कि ए. के. निगम का मामला रेलवे के आईआरपीएस कैडर से संबंधित था, जिसमें सुप्रीम कोर्ट ने मुरलीधर मामले का हवाला देते हुए एंटी डेटिंग सीनियरिटी को सही माना था. परंतु एम. सुधाकर राव मामले में सुप्रीम कोर्ट ने मुरलीधर मामले में दिए गए निर्णय को वापस लेते हुए एंटी डेटिंग सीनियरिटी को अवैध करार दे दिया है. चूंकि एंटी डेटिंग का प्रभाव दो ग्रुपों पर पड़ता है, इसलिए वर्ष 2017 में डीआईटीएस फिक्स करने से पहले सुप्रीम कोर्ट द्वारा एम. सुधाकर राव मामले में दिए गए आदेश पर रेलवे बोर्ड को भारत के अर्द्धांश जनरल और कानून मंत्रालय से लिखित कानूनी सलाह लेनी चाहिए.

**(ब) भारत सरकार (कार्य आवंटन) नियम, 1961 और भारतीय रेल स्थापना कोड (आईआरईसी) तथा भारतीय रेल स्थापना नियमावली (आईआरईएम)**

भारत सरकार (कार्य आवंटन) नियम, 1961 द्वारा रेलवे की विशिष्ट कार्य-प्रणाली की वजह से सेवा संबंधी मामलों पर अन्य मंत्रालयों से रेलवे को अलग किया गया है. इस छूट की वजह से रेलवे ग्रुप 'सी' कर्मचारियों को ग्रेड पे 4200/- एवं 4600/- पर नियुक्त करती है. जबकि अन्य मंत्रालयों में 4200/- तथा इससे ऊपर ग्रेड पे पाने वाले कर्मचारी ग्रुप 'बी' राजपत्रित अधिकारी की श्रेणी में आते हैं. सरकार ने आईआरईसी के तहत रेलवे को ग्रुप 'सी' और ग्रुप 'डी' कर्मचारियों का पूर्णरूपेण नियंत्रण दिया है तथा आईआरईसी को संविधान के आर्टिकल 309 के तहत 'वैधानिक स्थिति' प्राप्त है, जिसमें बदलाव सिर्फ गजेटेड नोटिफिकेशन से ही संभव है.

जबकि रेलवे का आईआरईएम, कार्यकारी निर्देशों (एजीक्यूटिव इंस्ट्रक्शंस) का संग्रह है, जिसमें दैनंदिन कार्यों के नियम रखे गए हैं. रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) आईआरईएम के

प्रोविजंस (प्रावधानों) में कभी-भी बदलाव कर सकता है. पूर्व के दो मामलों में सुप्रीम कोर्ट, आईआरईएम को वैधानिक मान्यता दिए जाने की मांग को खारिज चुका है. इस प्रकार रेलवे बोर्ड द्वारा आईआरईएम की नियमावली 324 को वैधानिक बताना न सिर्फ पूरी तरह पक्षपातपूर्ण है, बल्कि यह सुप्रीम कोर्ट के आदेश की अवमानना एवं अवहेलना भी है.

**(स) रेलवे बोर्ड द्वारा डीआईटीएस फिक्स करने और स्थाई जेएजी पैनल बनाने में हो सकती है देरी**

रेलवे में हुए इस 'अधिकारी पदोन्नति घोटाले' पर विभिन्न अदालतों में लगभग 10 से अधिक मामले विचाराधीन हैं, जबकि आरटीआई के तहत रेलवे बोर्ड से अब तक प्राप्त हुए दस्तावेजों को समझने पर यह स्पष्ट दिखाई देता है कि अधिकारियों की पदोन्नति में बड़े पैमाने पर गड़बड़-घोटाला हुआ है. ऐसी स्थिति में पदोन्नति मामलों पर वर्तमान में रेलवे बोर्ड के अधिकारी काफी फूंक-फूंककर कदम बढ़ा रहे हैं. इरपोफ और रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अधिकारियों की साठ-गांठ का खेल उजागर होने के बाद वर्तमान में रेलवे बोर्ड में पदस्थापित अधिकारी इस अत्यंत विवादित विषय में पड़ना नहीं चाहते हैं, क्योंकि अरबों रुपए का यह 'अधिकारी पदोन्नति घोटाला' किसी भी समय मीडिया में उछलकर रेलवे के लिए भयावह मुद्दा बन सकता है.

इसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड भी अदालतों के अंतिम आदेश तक इंतजार करना ही उचित समझ रहा है. वैसे भी पूर्व में डीपीसी करने और डीआईटीएस फिक्स करने में अनेकों बार देरी हुई है. उदाहरणस्वरूप वर्ष 2001 से 2003 के बीच लगातार तीन वर्षों तक कोई डीपीसी नहीं हुई थी. अर्थात् रेलवे बोर्ड के लिए यही उचित होगा कि वह 'देखो और इंतजार करो' की रणनीति अपनाए. परंतु डीआईटीएस फिक्स करने और स्थाई जेएजी पैनल बनाने में देरी की वजह से सीधी भर्ती वाले ग्रुप 'ए' अधिकारियों के साथ-साथ ग्रुप 'बी' अधिकारी भी गेहूं के साथ घुन की तरह पीसे जाएंगे. इसे ही कहते हैं अपनी ही चाल में खुद मात खा जाना, जो कि वर्तमान में इरपोफ के साथ एकदम सही चरितार्थ हो रहा है.

उल्लेखनीय है कि रेलवे में 8 संगठित सेवाओं की अंतिम कैडर रिस्ट्रक्चरिंग वर्ष 2003 से 2007 के बीच हुई थी, जिसमें जूनियर टाइम स्केल (जेटीएस) के पदों की कुल संख्या में कोई परिवर्तन नहीं किया गया था. परंतु तब सीनियर टाइम स्केल (एसटीएस) के लगभग 800 पद कम अथवा समाप्त कर दिए गए थे. यहां यह मानने में कोई हर्ज नहीं है कि एसटीएस के पदों में उक्त भारी कटौती इरपोफ की सहमति से हुई थी. परंतु इसका रहस्य आज तक किसी को पता नहीं है कि आखिर इतने बड़े पैमाने पर एसटीएस के पदों में कटौती किए जाने का औचित्य और इसमें इरपोफ की सहमति का आधार क्या था? इस मुद्दे पर विभिन्न जोनल प्रमोटी संगठनों के पदाधिकारियों द्वारा जब-जब इरपोफ से सवाल किया गया, तब-तब उसने इसका कोई सीधा जवाब देने से कन्नी काटते हुए जेटीएस में बढ़े पदों के मुद्दे को हाईलाइट किया.

इसके साथ ही इरपोफ सहित इसके कुछ पूर्व विद्वान पदाधिकारियों ने यह भी भ्रम फैला रखा है या यह कहकर ग्रुप 'बी' अधिकारियों को दिग्भ्रमित कर रखा है कि जेटीएस के पदों को बढ़ाने के लिए कैबिनेट की मंजूरी नहीं लेनी पड़ती अथवा इसकी जरूरत नहीं है. एक तरफ इरपोफ ने जेटीएस के वार्षिक प्रमोटी पदों को 180 से बढ़ाकर 411 करा लिया, दूसरी तरफ एसटीएस में लगभग **शेष पेज 7 पर...**



# संरक्षा रिकॉर्ड बेहतर रखना हमारी सामूहिक जिम्मेदारी - जीएम

## 62वें रेल सप्ताह समारोह में पूर्वोत्तर रेलवे के 155 अधिकारी एवं कर्मचारी पुरस्कृत

**गोरखपुर ब्यूरो :** 62वें रेल सप्ताह समारोह के अवसर पर 19 अप्रैल को सैयद मोदी रेलवे स्टेडियम, गोरखपुर में आयोजित रेल सप्ताह पुरस्कार वितरण समारोह में पूर्वोत्तर रेलवे के कार्यकारी महाप्रबंधक सत्य प्रकाश त्रिवेदी ने विभिन्न विभागों के 155 रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों को उनकी विशिष्ट एवं उत्कृष्ट सेवा के लिए प्रशस्ति-पत्र, मेडल एवं नगद पुरस्कार प्रदान कर सम्मानित किया। पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं में ट्रेकमैन, कांटावाला, गेटमैन, गार्ड, स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, निरीक्षक, सेक्शन इंजीनियर, सफाईवाला, तकनीशियन, गोपनीय आशुलिपिक, लेखा निरीक्षक एवं विभिन्न विभागों के कर्मचारी और अधिकारी शामिल हैं, जिनकी उत्कृष्ट एवं समर्पित सेवा से रेल की कार्य-प्रणाली में उल्लेखनीय सुधार हुआ है, उत्पादकता बढ़ी है, रेल दुर्घटनाएं बचाई जा सकी हैं तथा तकनीकी सूझबूझ से आर्थिक स्वावलम्बन में वृद्धि हुई है।

अंतरमंडलीय पुरस्कार के अंतर्गत लखनऊ मंडल को वाणिज्य, यांत्रिक (सवारी/माल डिब्बा) सुरक्षा, भंडार, संरक्षा, यांत्रिक (पावर) एवं परिचालन शीलड प्राप्त हुईं। इज्जतनगर मंडल को संकेत एवं दूरसंचार, इंजीनियरिंग, कार्मिक एवं सर्वांगीण कार्यकुशलता शीलड प्रदान की गई। राजभाषा एवं चिकित्सा कार्यकुशलता शीलड वाराणसी मंडल को मिली। लेखा, विद्युत एवं परिचालन (ईंधन) की शीलडें संयुक्त रूप से वाराणसी एवं इज्जतनगर मंडल को प्राप्त हुईं।

सर्वोत्तम व्यवस्थित स्टेशन (विशिष्ट) का पुरस्कार मुंडवाडीह जं. स्टेशन को तथा द्वितीय सर्वोत्तम व्यवस्थित स्टेशन का पुरस्कार बड़नी स्टेशन को मिला। सर्वाधिक साफ-सुथरे रैक का पुरस्कार शिवगंगा एक्सप्रेस को मिला। सर्वोत्तम व्यवस्थित रनिंग रूम का पुरस्कार लखनऊ (अवध रनिंग रूम) को तथा स्वच्छता कार्यकुशलता शीलड लखनऊ मंडल को प्रदान की गई। सर्वोत्तम स्वच्छ स्टेशन ट्राफी 'ए-1' एवं 'ए' श्रेणी में लखनऊ जं., 'बी' श्रेणी में लालकुआँ को तथा



'ई' एवं 'डी' श्रेणी में इलाहाबाद सिटी स्टेशन को दी गई।

इस अवसर पर अपने संबोधन में महाप्रबंधक सत्य प्रकाश त्रिवेदी ने रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों को बधाई देते हुए कहा कि गत वर्ष पूर्वोत्तर रेलवे के लिए विशेष उपलब्धियों का वर्ष रहा है। आप सभी के सामूहिक प्रयास से पूर्वोत्तर रेलवे ने अनेक उपलब्धियां हासिल की हैं। सुरक्षा, संरक्षा, गाड़ियों का समयपालन, साफ-सफाई तथा परियोजनाओं को समय से पूरा करने में आशातीत सफलता मिली है। इसके लिए पूर्वोत्तर रेलवे के सभी अधिकारी और कर्मचारी बधाई के पात्र हैं।

उन्होंने कहा कि पिछले द्वाइ वर्षों के दौरान आधारभूत ढांचे को विकसित एवं मजबूत करने के लिए रेलपथ के विद्युतीकरण, दोहरीकरण, नई रेल लाइन, आमान परिवर्तन, तीसरी लाइनों का निर्माण तथा डेमू शेड, एसी लोकेशेड टर्मिनल स्टेशन, स्टेशनों पर द्वितीय प्रवेश द्वार, कोच मेंटीनेस काम्प्लेक्स, वाशिंग पिट, प्रशिक्षण संस्थान तथा आरओबी, आरयूबी, एलएचएस आदि का प्रावधान बड़े पैमाने पर तीव्र गति से हुआ है।

महाप्रबंधक ने कहा कि रेलपथ का विद्युतीकरण वृहद रूप से किया गया तथा विद्युत कर्षण के साथ अनेक गाड़ियों का संचालन प्रारम्भ हुआ। उन्होंने कहा कि आधारभूत ढांचे को निरंतर विकसित एवं मजबूत

करने के साथ ही पूर्वोत्तर रेलवे यात्री सुविधाओं में भी उत्तरोत्तर विकास कर रेल यात्रा को सुरक्षित, संरक्षित, आरामदायक एवं स्मरणीय बनाने का प्रयास एक सतत प्रक्रिया के रूप में कर रही है, जिससे यात्रियों को उनकी अपेक्षा के अनुरूप उन्नत यात्रा सुविधा मुहैया कराई जा सके।

महाप्रबंधक ने कहा कि यात्री प्रधान पूर्वोत्तर रेलवे पर गत वर्ष 25 नई गाड़ियों का संचालन आरम्भ किया गया, जिसमें भारतीय रेल की प्रथम 'हमसफर एक्सप्रेस' भी शामिल है। उन्होंने कहा कि रेल परिसर एवं गाड़ियों की साफ-सफाई हेतु अनेक प्रभावी कदम उठाए गए हैं, जिसके सकारात्मक परिणाम परिलक्षित हो रहे हैं।

उन्होंने कहा कि वर्ष 2016-17 में भोजीपुरा-पीलीभीत-मझोला पकड़िया एवं छपरा-थावे खंड के आमान परिवर्तन का कार्य पूरा किया गया। ओड़िहार-सारनाथ खंड का दोहरीकरण एवं सीतापुर-बुढ़वल खंड विद्युतीकरण का कार्य भी पूरा किया गया। पूर्वोत्तर रेलवे पर चल रही विभिन्न रेल परियोजनाओं के साथ ही उन्नत यात्री सुविधाओं के कार्य पूरी गुणवत्ता के साथ निर्धारित समय में पूरा कराना हम सभी के लिए एक चुनौती है, जिसे सभी के समेकित प्रयासों से पूरा करने में सक्षम होंगे।

उन्होंने कहा कि यात्रियों की संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए हम कटिबद्ध हैं। संरक्षा की दृष्टि से गत वर्ष पूर्वोत्तर रेलवे के लिए काफी बेहतर रहा। परिणामी रेल दुर्घटनाओं में 67 प्रतिशत की कमी आई है। रेलवे पर संरक्षा के लिए किए गए प्रयासों को अखिल भारतीय रेलवे पर सराहना मिली। इस वर्ष की राष्ट्रीय स्तर की संरक्षा शीलड पूर्वोत्तर रेलवे को प्रदान की गई है। पूर्वोत्तर रेलवे पर संरक्षा का रिकॉर्ड बेहतर करना हम सभी की सामूहिक जिम्मेदारी है।

महाप्रबंधक ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे की आय में वृद्धि तथा गैर-संरक्षा मदों के खर्च में कमी हेतु किए गए प्रयासों के फलस्वरूप आय-व्यय के संतुलन में काफी सुधार हुआ है। वित्त वर्ष 2016-17 में कुल 1770.18 करोड़ रु. की आरंभिक आय हुई, जो पिछले वर्ष की आय 1740.38 करोड़ रु. की तुलना में 1.7 प्रतिशत अधिक है।

इस अवसर पर महाप्रबंधक सत्य प्रकाश त्रिवेदी ने गोरखपुर जं. रेलवे स्टेशन पर लगाई गई तीन दिवसीय भव्य फोटो प्रदर्शनी का उद्घाटन किया। इस मौके पर श्री त्रिवेदी ने प्लेटफार्म संख्या-1 के कैब-वे के निकट यात्रियों की सुविधा के लिए 'फास्ट फूड यूनिट' का शुभारम्भ भी किया। 62वें रेल सप्ताह-2017 के अंतर्गत आम जनता को रेलवे के गौरवशाली अतीत से परिचित कराने के लिए यह फोटो प्रदर्शनी लगाई गई थी।

इस अवसर पर डॉ. श्रीमती ज्योति त्रिवेदी, अध्यक्ष पूर्वोत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन सहित सभी विभाग प्रमुख, तीनों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक, वरिष्ठ रेल अधिकारी, कर्मचारी एवं उनके परिवार के सदस्य उपस्थित थे। मुख्य कार्मिक अधिकारी एस.एन.एम.इस्लाम ने महाप्रबंधक सहित सभी वरिष्ठ रेल अधिकारियों, कर्मचारियों तथा पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं का स्वागत किया। कार्यक्रम का संचालन मुख्य जनसंपर्क अधिकारी संजय यादव ने किया तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी/प्रशासन श्रीप्रकाश ने सभी उपस्थितों के प्रति धन्यवाद ज्ञापित किया।

## यात्रियों को ऐसी सुविधा देने का क्या फायदा प्रभु?...

**पेज 1 का शेष...** लेने के बजाय मंडल मुख्यालय में बैठे वाणिज्य अधिकारियों की अनुमति लेने भेजा जा रहा है। उल्लेखनीय है कि पश्चिम रेलवे, मुंबई सेंट्रल मंडल के सेवानिवृत्त स्टेशन प्रबंधक विनोद मल्होत्रा जब अपने वयस्क बेटे मोहित मल्होत्रा की कंफर्म टिकट उसकी मां यानि अपनी पत्नी के नाम ट्रांसफर कराने बोरीवली आरक्षण केंद्र में पहुंचे, तो उन्हें सीआरएस ने इसकी अनुमति मंडल मुख्यालय मुंबई सेंट्रल में बैठे सहायक वाणिज्य प्रबंधक/आरक्षण (एसीएम/आर) से लाने के लिए कहा। उन्होंने जब इस बारे में सीआरएस को बताया कि आईआरसीटीसी की वेबसाइट पर स्पष्ट लिखा है कि नजदीकी आरक्षण कार्यालय से ही इसकी अनुमति उचित कागजात प्रस्तुत किए जाने पर दी जाएगी। इस पर भी सीआरएस ने उन्हें एसीएम/आर के पास ही जाने को कहा।

तत्पश्चात श्री मल्होत्रा ने इस संबंध में मंडल मुख्यालय में बैठे एसीएम/आर को मोबाइल पर कॉल करके जानकारी को कंफर्म किया। एसीएम/आर ने भी उनसे यही कहा कि उन्हें मंडल मुख्यालय में उनके पास ही आकर उनकी उचित अनुमति लेनी पड़ेगी, तभी उनके बेटे का टिकट उनकी पत्नी के नाम ट्रांसफर हो सकेगा, अन्यथा नहीं। 'रेलवे

समाचार' को कॉल करके श्री मल्होत्रा ने बताया कि यह एक गलत निर्णय है। इससे यात्रियों को अनावश्यक परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। उनका कहना है कि जब आईआरसीटीसी की वेबसाइट पर स्पष्ट लिखा हुआ है कि उचित कागजात प्रस्तुत करने पर इसकी अनुमति नजदीकी आरक्षण कार्यालय यानि सीआरएस द्वारा दी जाएगी, तब जनसामान्य को मंडल मुख्यालय तक दौड़ाने का क्या औचित्य है?

इस संबंध में जब 'रेलवे समाचार' ने विनोद मल्होत्रा द्वारा दी गई जानकारी को कंफर्म करने के लिए मुंबई सेंट्रल मंडल मुख्यालय में एसीएम/आर को कॉल किया और उनसे वही पूछा जो श्री मल्होत्रा ने पूछा था, तो उन्होंने एक बार फिर अपनी उपरोक्त बात को दोहरा दिया और इसका कोई स्पष्टीकरण दिए बिना ही कॉल समाप्त कर दी। एसीएम/आर का यह व्यवहार इस मामले में कतई एक जिम्मेदार अधिकारी के अनुरूप नहीं था। यही अंतर है एक विभागीय और डायरेक्ट अधिकारी के जन-व्यवहार में। एसीएम/आर जैसे कई विभागीय अधिकारियों को जनता के साथ पेश आने की कतई कोई तमीज नहीं है। इस बारे में रेल प्रशासन द्वारा उनका चयन करने के समय ही

उचित विचार किए जाने की आवश्यकता है।

तत्पश्चात 'रेलवे समाचार' ने मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई सेंट्रल मंडल, पश्चिम रेलवे मुकुल जैन को कॉल किया और उन्हें बताया कि कंफर्म टिकट सगे-संबंधियों के नाम ट्रांसफर किए जाने के मामले में सर्वसामान्य जनता को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। उनके वाणिज्य अधिकारियों द्वारा इस मामले में जो नियम बनाया गया है, वह न तो रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों के अनुरूप है, और न ही इससे जन-सामान्य को कोई लाभ मिल पा रहा है। इसके अलावा मंडल मुख्यालय में इसके लिए लोगों की भीड़ लगाने का भी कोई औचित्य नहीं है। इस पर अपने मातहत अधिकारियों का बचाव करने के उद्देश्य से पहले श्री जैन का यह कहना था कि वास्तव में ऐसा इस सुविधा का गैर-इस्तेमाल होने से रोकने के लिए किया गया है।

तथापि, जब 'रेलवे समाचार' द्वारा डीआरएम श्री जैन को यह बताया गया कि उनके पड़ोस में ही मध्य रेलवे में इसकी अनुमति आवश्यक कागजात देखकर संबंधित सीआरएस द्वारा दी जा रही है और बाद में उस पर एसीएम/आर का औपचारिक अप्रूवल लिया जाता है, जिससे जनता को अनावश्यक परेशानी नहीं हो रही है तथा यही

बात आईआरसीटीसी की वेबसाइट पर भी स्पष्ट रूप से प्रदर्शित है। इसके साथ ही यह कैसे संभव है कि कोई यात्री दहाणु, पालघर, बोईसर, बोरीवली और सूरत से मुंबई सेंट्रल तक एसीएम से सिर्फ एक हस्ताक्षर कराने के लिए अपना कीमती समय और लगभग पूरा एक दिन बरबाद करते हुए भागा फिरेगा? इस पर श्री जैन ने कहा कि वह संबंधित अधिकारियों से चर्चा करके इस नियम पर पुनर्विचार करेंगे।

वास्तव में यह बेहद अफसोसजनक है कि जो काम सीआरएस या स्टेशन मास्टर स्तर पर आसानी से हो सकता है, उसके लिए जन-सामान्य को मंडल मुख्यालय तक भागदौड़ करते हुए अहमन्य अधिकारियों की पैधरणी करनी पड़ रही है। इससे संबंधित सुविधा का न तो समुचित लाभ जन-सामान्य को मिल पाता है, और न ही इस प्रकार उक्त सुविधा का उद्देश्य पूरा हो पाता है। इसके अलावा अधिकारियों को जितना अधिकार प्राप्त है, उसका भी वह उचित निर्वाह करते हुए अपना खुद का दैनंदिन कार्य नहीं निपटा पा रहे हैं, मगर अनावश्यक अधिकारों को समेटने या अपने पास रखने की हवश में वह न सिर्फ अंधे हो रहे हैं, बल्कि अपने आसपास और ज्यादा भीड़ भी इकट्ठा कर रहे हैं। यह उचित नहीं है। रेल प्रशासन को इस पर तुरंत आवश्यक विचार करना चाहिए।

## 'इरवो' में कार्यरत हैं 75 साल से...

**पेज 1 का शेष...** को रखने की अनुमति नहीं है। ऐसे में इरवो में 75-76 साल के लोग कैसे सेवा में हैं? इस पर प्रबंध निदेशक दीपक कृष्ण का कहना था कि इरवो में प्रबंध निदेशक और निदेशकों के स्तर पर तो आयु-सीमा 65 साल निश्चित है, मगर प्रबंधक एवं उसके नीचे स्तर पर ऐसा कोई प्रतिबंध नहीं है।

इरवो के प्रबंध निदेशक दीपक कृष्ण का यह भी कहना था कि ऐसा इसलिए है कि जब तक आदमी सही-सलामत काम कर रहा है और उचित आउटपुट दे रहा है, तब तक उससे काम लिया जा रहा है। इस पर जब 'रेलवे समाचार' ने उनसे यह कहा कि एक तो इरवो का यह नियम ही आधारहीन है, दूसरे यदि ऐसा किया गया, तो अन्य सक्षम एवं योग्य लोगों को कभी अवसर ही नहीं मिल पाएगा? क्या उन्हें लगता है कि इरवो की यह नीति संवैधानिक और उचित है? इस पर दीपक कृष्ण का कहना था कि वह ऐसा तो कुछ नहीं कह सकते हैं, मगर 'रेलवे समाचार' की बात तर्कसंगत और विचार करने योग्य है।



## रेलमंत्री ने समयपालन में कोताही पर दी 'कड़ी कार्रवाई'...

**पेज 1 का शेष...** 'कड़ी कार्रवाई' की चेतावनी दी है, तो यह देखना होगा कि उनकी इस कथित कड़ी कार्रवाई की चेतावनी को रेलवे बोर्ड से लेकर सभी जोनल रेलों के अधिकारियों द्वारा कितनी तवज्जो दी जाती है?

रेलवे बोर्ड के एडवाइजर/कोचिंग द्वारा 17 अप्रैल 2017 को जारी एक परिपत्र के अनुसार 1 से 16 अप्रैल 2017 के दरम्यान मध्य रेलवे, मुंबई मंडल का समयपालन पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 68.89% (73.22%) रहा है, इसमें 4.33% की गिरावट आई है। इसी प्रकार पूर्व तट रेलवे, संभलपुर मंडल का 75.95% (89.89%), पूर्व मध्य रेलवे, दानापुर मंडल 60.66% (70.25%), मुगलसराय मंडल 78.25% (84.54%), सोनपुर मंडल 55.88% (70.11%) एवं समस्तीपुर मंडल 75.38% (87.91%) रहा है। जबकि उत्तर मध्य रेलवे, झांसी मंडल का समयपालन 66.02% (80.49%), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, अलीपुरद्वार मंडल 68.71% (72.55%), पूर्वोत्तर रेलवे, लखनऊ मंडल 79.82% (90.64%), वाराणसी मंडल 73.25% (83.38%) और पश्चिम मध्य रेलवे, जबलपुर मंडल 82.93% (93.53%) रहा है।

उपरोक्त सभी आंकड़े देखने मात्र से यह स्पष्ट हो जाता है कि मुंबई मंडल 4.33%, संभलपुर मंडल 13.94%, दानापुर मंडल 9.57%, मुगलसराय मंडल 6.29%, सोनपुर मंडल 14.23%, समस्तीपुर मंडल 12.53%, झांसी मंडल 14.47% अलीपुरद्वार 10.54%, लखनऊ मंडल 10.82%, वाराणसी 10.13% और जबलपुर मंडल का समयपालन दर में 10.50% की गिरावट आई है। पता नहीं रेलवे बोर्ड यह आंकड़े जारी करके अपनी जाहिलियत के अलावा और क्या जाहिर करना चाहता है, मगर उपरोक्त आंकड़ों से यह तो स्पष्ट है कि उसकी भी जोनल रेलों में नहीं सुनी जा रही है। डीआरएम और जीएम स्तर के वरिष्ठ अधिकारी मंत्री

और संत्री की चापलूसी या अगवानी में जितना ध्यान देते हैं, यदि उतना ही ध्यान वह अपने काम और मातहतों के मार्गदर्शन एवं पर्यवेक्षण में दें, तो भारतीय रेल से दुर्घटनाओं का अंत किया जा सकता है।

उपरोक्त पत्र में रेलवे बोर्ड द्वारा जोनल रेलों को यह हिदायत भी दी गई है कि रोजाना 22.00 बजे से 7.00 बजे के दरम्यान जेएजी स्तर का एक अधिकारी प्रत्येक मंडल के समयपालन की देखरेख करेगा। इसके साथ ही वह सभी पड़ोसी मंडलों के नियंत्रण कार्यालयों के साथ समन्वय स्थापित करके अपने मंडल की गाड़ियों के समयपालन में सुधार करेगा। किसी संपत्ति के फेल होने की स्थिति में वह त्वरित निर्णय ले सकेगा। इसी पत्र में रेलवे बोर्ड ने जोनल महाप्रबंधकों से यह 'अनुरोध' किया है कि वह एक एसएजी स्तर के अधिकारी का भी नामांकन करें, जो बोर्ड को समयपालन की दैनंदिन जानकारी दे और अन्य जोनों के साथ समन्वय स्थापित करे। उक्त दोनों अधिकारियों के नाम और मोबाइल नंबर भी दैनिक आधार पर रेलवे बोर्ड को बताए जाएं।

इसी प्रकार 17 अप्रैल को रेलवे बोर्ड की बैठक के बाद अगले दिन 18 अप्रैल 2017 को सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी परिपत्र के अनुसार जोनल रेलों की समयपालन दर में भारी गिरावट आई है। इस पत्र के अनुसार दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के वर्ष 2016 में 16 अप्रैल तक का समयपालन 90.13% था, इसकी तुलना में चालू वर्ष के 16 अप्रैल तक इसका समयपालन 78.24% है। इसमें अब तक 11.89% की कमी आई है। इसी प्रकार पूर्वोत्तर रेलवे 74.01% (85.62%), पूर्व मध्य रेलवे 58.78% (68.96%), पूर्व रेलवे 85.04% (94.37%), पश्चिम मध्य रेलवे 84.83% (92.99%) और कोंकण रेलवे में 87.85% (94.78%) समयपालन रहा है। इन जोनल रेलों के समयपालन में क्रमशः 11.89%, 11.52%, 10.18%, 8.97%, 8.16% और 6.93% की भारी गिरावट दर्ज हुई

है। इन सभी जोनल रेलों के महाप्रबंधकों को अपनी गाड़ियों का समयपालन सुधारने को कहा गया है। इसके साथ ही सभी जोनों के अपर महाप्रबंधकों को समयपालन, संरक्षा और संपत्तियों के फेल होने की दैनंदिन समीक्षा और देखभाल करने की हिदायत दी गई है। उपरोक्त दोनों पत्रों को देखने से यह स्पष्ट होता है कि उक्त दोनों पत्र जारी करने वाले अधिकारियों (एडवाइजर/कोचिंग एवं सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड) में ही आपसी समन्वय नहीं है, क्योंकि जहां सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड के पत्र में जोनल रेलों के समयपालन के वास्तविक आंकड़े दिए गए हैं, वहीं एडवाइजर/कोचिंग के पत्र में दशमलव के बाद का प्रतिशत गायब है। जब रेलवे बोर्ड स्तर पर, जहां आसपास एक ही इमारत में बैठे दोनों अधिकारियों के बीच समन्वय की यह स्थिति है, तब रेलवे बोर्ड दूरदराज मंडलों और जोनल मुख्यालयों में बैठे अधिकारियों के बीच समन्वय स्थापित करने की बात कैसे कर रहा है?

'रेलवे समाचार' ने यात्रियों के उन ट्वीट्स को रि-ट्वीट और टैग करते हुए बार-बार रेलमंत्री को उनके सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म ट्वीटर पर लगातार 'उलाहने' दिए हैं, जिस समय सुरेश प्रभु उपरोक्त कड़ी घोषणा कर रहे थे, उसी समय पश्चिम रेलवे द्वारा अप अवध एक्सप्रेस के बांद्रा टर्मिनस में पांच घंटे लेट आने की सूचना ट्वीटर पर दी जा रही थी। इसे भी 'रेलवे समाचार' ने सुरेश प्रभु को टैग किया। मगर जैसी कि अपेक्षा रहती है, उसके अनुरूप सुरेश प्रभु के ट्वीटर हैंडल से कभी-भी ऐसी किसी ट्वीट का कोई जवाब यात्रियों को नहीं दिया जाता है। इसका परिणाम यह हो रहा है कि सुरेश प्रभु को ट्वीट करते ही यात्रियों को दवा-दारू और दूध तो फौरन पहुंचाया जा रहा है, मगर गाड़ियों की लेट-लतीफी सहित अन्य किसी भी शिकायत संबंधी ट्वीट पर यात्रियों को रेल मंत्रालय अथवा जोनल/मंडल कार्यालयों से कोई जवाब नहीं दिया जा रहा है।

रेल अधिकारियों और कर्मचारियों के बीच 'ट्वीटर मंत्री या सोशल मीडिया मंत्री' के रूप में पहचाने जा रहे

रेलमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा खुद ट्वीटर पर गाड़ियों की लेट-लतीफी सहित किसी भी गंभीर शिकायत का कोई जवाब यात्रियों को नहीं दिया जा रहा है। ऐसे में उनके अधिकारियों से यह अपेक्षा कैसे की जा सकती है? यही नहीं, ट्वीटर पर आने वाली ऐसी तमाम यात्री शिकायतों को रेलवे बोर्ड द्वारा जोनल जीएम को और जोनल जीएम द्वारा डीआरएम को तथा डीआरएम द्वारा संबंधित ब्रांच अधिकारी को फॉरवर्ड किया जा रहा है। जबकि ब्रांच अधिकारी द्वारा उक्त शिकायत को अपने मातहत इंस्पेक्टर अथवा किसी अदने से कर्मचारी को फॉरवर्ड करके अपने कर्तव्य की इतिश्री मान ली जा रही है। इससे ट्वीटर पर भी रेलमंत्री और रेल मंत्रालय एवं उसके अधिकारियों के प्रति यात्रियों का गुस्सा लगातार बढ़ता जा रहा है और वे अब इस सबके प्रति अपनी कड़ी प्रतिक्रिया व्यक्त करने लगे हैं।

उपरोक्त तमाम स्थिति के विश्लेषण से एक बार पुनः यह स्पष्ट हो रहा है कि रेलवे बोर्ड और जोनल एवं मंडल मुख्यालयों में बैठे अधिकारी रेलमंत्री सुरेश प्रभु की किसी बात को ज्यादा तवज्जो नहीं देते हैं। इसका कारण सिर्फ यही हो सकता है कि वह सुरेश प्रभु को 'रेलमंत्री कम 'सोशल मीडिया मंत्री' ज्यादा मानते हैं, जो कि सिर्फ अपने प्रचार-प्रसार में लगा हुआ है। यह कोई पहली बार नहीं हो रहा है, जब रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने अधिकारियों को भारतीय रेल में सुरक्षा, संरक्षा और समयपालन की कड़ी हिदायत दी है। इससे पहले भी उन्होंने ऐसा कई बार कहा है, जैसे उन्होंने एक बार कहा था कि सभी अधिकारी चलती गाड़ियों में जाकर यात्रियों के साथ वार्तालाप करके उनकी अपेक्षाओं को जानेंगे और तदनुसार यात्री एवं परिचालन संबंधी सेवाओं में सुधार करेंगे। अधिकारियों ने उनके इस आदेश की कुछ दिनों तक खानापूर्वी करके अपने कर्तव्य की इतिश्री कर दी और अब कोई अधिकारी किसी गाड़ी में जाते हुए दिखाई नहीं देता है। क्या रेलमंत्री ने अपने ऐसे तमाम पूर्व आदेशों के परिणामों की कभी समीक्षा की? ऐसे में अधिकारी उन्हें क्यों तवज्जो देने लगे?

## रेलवे में अरबों रुपए का अधिकारी पदोन्नति घोटाला...

**पेज 5 का शेष...** 800 पदों को समाप्त किए जाने के खेल में रेल प्रशासन का साथ दिया। ऐसा करना शायद इरपोफ के वरिष्ठ पदाधिकारियों की सोची-समझी रणनीति रही हो सकती है, क्योंकि ऐसी व्यवस्था के तहत ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों के एसटीएस में जल्दी प्रमोशन न हो पाने पर संगठन और प्रमोटी अधिकारियों के बीच अपनी अहमियत बरकरार रखने की उनकी सुनियोजित योजना रही है।

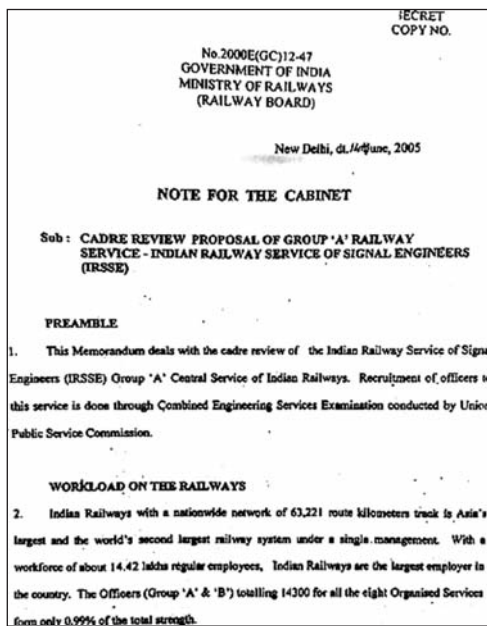
एसटीएस में पदोन्नति के मुद्दे पर ग्रुप 'बी' अधिकारियों की चिंता बिलकुल जायज है। इसके लिए सभी ग्रुप 'बी' अधिकारियों को एकजुट होकर इरपोफ से यह मांग करनी चाहिए कि यदि जेटीएस और एसटीएस में पदों को बढ़ाने के लिए कैबिनेट की मंजूरी नहीं लेनी पड़ती है, तो जिस तरह उसने जेटीएस में प्रमोटी पदों को भारी मात्रा में बढ़ावा लिया था, उसी तरह रेलवे बोर्ड से आग्रह करके उसे एसटीएस के पदों को भी उसी मात्रा में बढ़वाना चाहिए। क्योंकि बहुत से ग्रुप 'बी' अधिकारी 10-12-15 वर्षों से भी अधिक समय से जेटीएस में कार्यरत हैं, फिर भी उन्हें एसटीएस में प्रमोशन नहीं मिल पा रहा है। इससे वे काफी हतोत्साहित और अवसादग्रस्त हैं। अतः इरपोफ को मीटिंग और कोर्ट केसेस के नाम पर धन उगाही के साथ-साथ एसटीएस में पदों को बढ़ाने का भी सफल प्रयास करना चाहिए, जिससे कि भारी स्ट्रेनेशन से बचा जा सकेगा।

**(द) इरपोफ और एफआरओए के उद्देश्य एवं कार्य-प्रणाली के बीच हैं बुनियादी विषमताएं**

इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) हमेशा ग्रुप 'बी' प्रमोटी

अधिकारियों के उत्थान के लिए तत्पर रहा है। फिर चाहे वह चालाकी से हो, या छलपूर्वक, अथवा किसी को प्रलोभन देकर, अर्थात् इरपोफ ने हमेशा ग्रुप 'बी' प्रमोटी कैडर का भला ही चाहा है। विगत के दशक में जितने भी अवसर मिले हैं, इरपोफ ने उन सभी अवसरों का भरपूर इस्तेमाल ग्रुप 'बी' अधिकारियों के विकास में किया है, जिसकी वजह से ग्रुप 'बी' कैडर आज 'फर्श से अर्श' पर पहुंच गया है। परंतु इरपोफ एक जगह फेल हो गया, वह यह कि भविष्य में उसका खेल उजागर न हो पाए, इसके लिए उसने पहले से कोई मजबूत प्लान नहीं बनाया। अर्थात् तृष्णा उतनी ही रखनी चाहिए थी, जिसको आसानी से पचाया जा सके। परिणामस्वरूप ग्रुप 'बी' अधिकारियों की आने वाली भावी पीढ़ियों का भविष्य उज्वल नहीं दिख रहा है।

अब जहां तक बात फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) की है, तो इसके बारे में शायद यही कहना उचित होगा कि यह एक मृतप्राय अधिकारी संगठन बनकर रह गया है। एफआरओए को डीआरएम, जीएम और एचएजी+ इत्यादि उच्च स्तरीय पदों में अधिक दिलचस्पी है और यह अधिकारी संगठन उनके लिए ही कार्य करता है। संगठन के संचालक और पदाधिकारी काफी सीनियर होते हैं। इस वजह से युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों की मजाल नहीं होती है कि वह उनके सामने अपनी किसी परिवेदना की बात कर सकें। अर्थात् एफआरओए के सामने युवा ग्रुप 'ए' अधिकारी या तो सिर्फ गिड़गिड़ा सकता है, या फिर हाथ जोड़कर सिर्फ निवेदन ही कर सकता है। शायद यही वजह रही होगी कि



उसकी नाक के नीचे अरबों रुपए का 'अधिकारी पदोन्नति घोटाला' होता रहा, उसके सदस्य अधिकारियों का हक मारा जाता रहा और तमाम प्रावधानों तथा नियमों की ध्वजियां उड़ती रहीं, मगर वह मस्त सोता रहा। किसी भी क्रियाशील संगठन का आदर्श यही हो सकता है कि उक्त संगठन के सभी कार्यकर्ता अथवा सदस्य एक समान हों तथा उन्हें बराबरी का दर्जा प्राप्त हो। लोकतांत्रिक व्यवस्था में प्रत्येक सदस्य या कार्यकर्ता को संगठन में समान अधिकार प्राप्त होता है। परंतु आजकल स्थिति यह है कि यदि कोई युवा अधिकारी नियमानुकूल अधिकार की बात करता है, तो उसे उद्दंड और कामचोर बताकर कठिन पोस्टिंग के साथ-साथ ट्रांसफर पर ट्रांसफर किया जाता है तथा एफआरओए

मूकदर्शक बना रहता है। हालांकि एफआरओए युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों से मंथली कंट्रीव्यूशन लेकर उनको मानसिक रूप से संगठन में मौजूद होने का एहसास दिलाता रहता है। युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों के अनुसार अन्य मंत्रालयों में मौजूद अधिकारी संगठनों की तुलना में एफआरओए एक चेतनाविहीन और दिशाहीन संगठन बनकर रह गया है।

अंत में 'रेलवे समाचार' का इस पूरे मामले पर यही मानना है कि आज नहीं तो कल, अदालतों को अपना निर्णय देना ही है। परंतु इरपोफ को अपने भ्रम दूर करके प्लान 'बी' या प्लान 'सी' पर ध्यान देने की जरूरत है, अन्यथा उसका दशकों का संघर्ष और मेहनत एक झटके में मिट्टी में मिल जाएगी। झांसी में 20 अप्रैल 2017 को संपन्न हुई कार्यकारिणी की बैठक (ईसीएम) में इस बात पर बार-बार जोर दिया गया कि 'अदालत की नजर में हम लोग सही हैं और जीत हमें ही मिलेगी।' यदि एक प्रतिशत भी यह मान लिया जाए कि अगर अदालत का निर्णय इरपोफ या ग्रुप 'बी' अधिकारियों के विपरीत गया, तो उनकी वर्षों-वर्षों की मेहनत ठीक उसी तरह एक ही बार में स्वाहा हो जाएगी, जैसे पेशवाओं का हाल पानीपत की लड़ाई में हुआ था।

इसीलिए इरपोफ को कोई प्लान 'बी' या प्लान 'सी' भी सोचकर रखना होगा। इसके अलावा 'प्रलय' आने से पहले क्या यह

अच्छा नहीं होगा कि मिल-बैठकर इस पूरे पदोन्नति घोटाले के मुद्दे को सुलझा लिया जाए! वैसे भी यूपीए-1 के समय लालू प्रसाद यादव ही रेलमंत्री थे और मौजूद दस्तावेज भी यही कहते हैं कि नियमों में बदलाव या साजिश का यह सारा गड़बड़झाला लालू प्रसाद यादव के ही कार्यकाल में हुआ था। इसलिए इस पदोन्नति घोटाले का मसला यदि ऊपर के मंचों पर उछलता है, तो रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अधिकारियों के साथ-साथ वर्तमान एवं भावी ग्रुप 'बी' अधिकारियों के भविष्य पर भी इसका अत्यंत बुरा प्रभाव पड़ने वाला है। जहां तक संगठन की बात है, तो इसका जितना नुकसान विगत 10-12 वर्षों में हुआ है, उतना शायद कभी नहीं हुआ था। दिग्भ्रम की स्थिति में पहुंच गए इस जीवंत संगठन को बचाने के लिए युवा ग्रुप 'बी' अधिकारियों को अब आगे आना होगा।

एफआरओए के लिए भी 'रेलवे समाचार' का यही सुझाव है कि वह अपने कार्य-कलापों एवं सांगठनिक गतिविधियों को पारदर्शी बनाने के साथ-साथ यह सभी की पहुंच में होना चाहिए। अधिक से अधिक जागरूक युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों को जोड़कर संगठन को मजबूत बनाने की कोशिश की जानी चाहिए, अन्यथा कुंठित, बदहवास, अवसादग्रस्त युवा ग्रुप 'ए' अधिकारियों ने यदि मंथली कंट्रीव्यूशन देने से मना कर दिया, तो एफआरओए को अपना ऑफिस चलाने तक के लाले पड़ जाएंगे। इसलिए एफआरओए को क्रियाशील होकर मोदी सरकार के 'सबका साथ, सबका विकास' की तर्ज पर 'युवा और अग्रज अधिकारियों का साथ-साथ विकास' जैसे नारे को सार्थक बनाने का प्रयास करना चाहिए।



# डीआरएम/सोनपुर की हठधर्मिता का ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन पर बुरा प्रभाव

## हाजीपुर-घोसवर नव-निर्मित डाउन ब्रॉडगेज लाइन को मिली सीआरएस की हरी झंडी

**सोनपुर :** पूर्व मध्य रेलवे के हाजीपुर-घोसवर के बीच नव-निर्मित डाउन ब्रॉडगेज लाइन बनकर लगभग एक साल से तैयार है। इस लाइन पर माल एवं यात्री परिवहन का कार्य प्रारम्भ करने की आवश्यक अनुमति भी करीब छह महीने पहले रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से प्राप्त हो चुकी है। तथापि सीआरएस के निर्देशों के बावजूद इस लाइन का दैनिक मेंटेनेंस कार्य भी ओपन लाइन द्वारा अब तक शुरू नहीं किया जा सका है और न ही अब तक उक्त सेक्शन को ओपन लाइन को सौंपा गया है।

उल्लेखनीय है कि सीआरएस के अनुमोदन से उक्त नई ब्रॉड गेज लाइन पर 30 नवंबर 2016 से गाड़ियां चल रही हैं, मगर यहां सीआरएस के संरक्षा संबंधी निर्देशों को अनुपालन नहीं किया जा रहा है। बताया जाता है कि डीआरएम/सोनपुर की हठधर्मिता का बुरा प्रभाव इस सेक्शन में ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन पर पड़ रहा है। कर्मचारियों का कहना है कि इसकी जिम्मेदारी किसकी है? उनका कहना है कि चूंकि यह परिचालन एवं यात्री संरक्षा से जुड़ा हुआ अत्यंत संवेदनशील मामला है, मगर

इसमें डीआरएम/सोनपुर असंवेदनशील बने हुए हैं। ज्ञातव्य है कि 19 अक्टूबर 2016 को सीआरएस द्वारा हाजीपुर स्टेशन से घोसवर स्टेशन तक पुश ट्राली द्वारा इस पूरे सेक्शन का गहराई से निरीक्षण किया गया था। इसके साथ ही इंस्पेक्शन स्पेशल ट्रेन द्वारा उक्त सेक्शन का 95 किमी. प्रतिघंटा की गति से स्पीड ट्रायल भी हुआ था। इसके बाद सीआरएस ने सारी प्रक्रिया से संतुष्ट होते हुए इंडियन रेलवे ऐक्ट, 1989 की धारा 22(1) के अंतर्गत रेलवे ओपनिंग फॉर पब्लिक कैरिज ऑफ पैसेंजर रूल, 2000, रेलवे बोर्ड नोटिफिकेशन नं. जीएसआर 625(ई) दि. 21.07.2000, जीएसआर 762(ई) दि. 08.10.2001, जीएसआर 44(ई) दि. 27.01.2005 और शुद्धि पत्र सं. 76(ई) दि. 16.02.2005 के तहत प्राप्त अपने अधिकारों का इस्तेमाल करते हुए पूर्व मध्य रेलवे, सोनपुर मंडल के घोसवर क्रॉसिंग स्टेशन सहित हाजीपुर-घोसवर सेक्शन की इस नव-निर्मित विद्युत्कृत डाउन ब्रॉड गेज लाइन पर 75 किमी. प्रतिघंटे की गति से गुड्स एवं पैसेंजर कैरिज की अनुमति प्रदान की थी। इसके साथ ही उक्त

सेक्शन और लाइन को ओपन लाइन को सुपुर्द करते हुए इसका दैनिक कामकाज और इसके मेंटेनेंस का कार्य भी ओपन लाइन को सौंपने को कहा था।

सीआरएस के तत्संबंधी दिशा-निर्देश 'रेलवे समाचार' के पास उपलब्ध हैं। कर्मचारियों का कहना है कि उक्त सेक्शन में सभी आवश्यक स्टाफ की भी नियुक्ति हो चुकी है। परंतु पूरा सेक्शन ओपन लाइन को अब तक सुपुर्द नहीं किए जाने से इसका दैनिक रखरखाव नहीं हो पा रहा है। इसके साथ यात्री एवं परिचालन संबंधी संरक्षा नियमों की खुली अनदेखी की जा रही है। इससे इस सेक्शन में कभी-भी कोई बड़ी दुर्घटना हो सकती है। उनका यह भी कहना है कि इस मामले में उन्हें ज्ञात हुआ है कि किन्हीं कारणों से डीआरएम अपनी किसी बात पर अड़े हुए हैं। यही वजह है कि इस लाइन को ओपन लाइन को अब तक नहीं सौंपा जा सका है। 'रेलवे समाचार' द्वारा इस संबंध में डीआरएम का पक्ष जानने की तमाम कोशिशें बेकार साबित हुईं, क्योंकि उन्होंने मोबाइल पर कोई रिस्पांस नहीं दिया।

## स्टाफ के कल्याण हेतु सराहनीय प्रयास के लिए डीएससी/पुणे डी. विकास का स्वागत



**पुणे :** मंडल सुरक्षा आयुक्त, आरपीएफ, पुणे मंडल, मध्य रेलवे, डी. विकास द्वारा हाल ही में पीरियोडिकल ट्रांसफर के अंतर्गत लगभग 250 बल सदस्यों को व्यक्तिगत पेशी लेकर और उनकी परेशानियां पूछकर ईमानदारी से उनका स्थानांतरण किया गया, जिससे मंडल के सभी आरपीएफ स्टाफ का शत-प्रतिशत समाधान हुआ। इससे बल सदस्यों का मनोबल काफी बढ़ा है और वे अपनी ड्यूटी पर ज्यादा तत्पर हुए हैं। मंडल सुरक्षा आयुक्त श्री विकास द्वारा आरपीएफ स्टाफ के कल्याण हेतु किए गए इन सराहनीय प्रयासों के लिए आरपीएफ एसोसिएशन, पुणे के पदाधिकारियों ने उनका पुष्प-गुच्छ देकर स्वागत किया।

# 'बिखरती पुस्तकों की दुनिया'...

**पेज 4 का शेष...** माध्यम बनाने से शिक्षा भी चौपट हुई, किताबें पढ़ने की रूचि, अभिरूचि भी. बच्चे रटते जरूर हैं, लेकिन किताबों की तरफ उस आनंद से नहीं देखते, जैसा हम सबने अपने-अपने बचपन में प्रेमचंद, रवीन्द्र, गोकर्ण आदि को अपनी-अपनी भाषाओं में सारी दोपहरी फिर सूरज छिपने तक या फिर ढ़िबरी, लालटेन जलाकर पढ़ा था। किताबों की इसी दुनिया ने पूरी दुनिया को हमें इतना मोहक दिखाया, बनाया।

किताबों की संस्कृति बढ़ाने के लिए इस बुनियाद पर काम करने की जरूरत है। यह कोई नई बात नहीं है। आजादी के बाद देश के सभी कर्णधारों में अपनी-अपनी भाषा, संस्कृतियों के लिए यह भावना थी और उसके विकास, संवर्धन के लिए प्रयास भी किए गए। 1964-1966 के दरम्यान कोठारी आयोग और भारतीय भाषाओं के पक्ष में उसकी सिफारिशें इसी दिशा में बढ़ने का प्रयास था। समान शिक्षा और अपनी भाषाओं में। वर्ष 1968 में संसद ने भी माना इन सिफारिशों को। फिर उल्टा क्यों हुआ? बहुलतावाद, बहु-भाषावाद के ऊपर अकेली अंग्रेजी क्यों हावी होती गई? कौन सी पार्टी सत्ता में थी? इन सब कारणों से जहां हिंदी के बड़े-बड़े पत्र धर्मयुग, दिनमान डूबते गए, बड़े-बड़े लेखक भी सिकुड़कर तीन सौ के संस्करणों तक आ गए। जब अपनी भाषा की किताबें बिकेंगी ही नहीं, तो लिखेगा भी कोई क्यों? सामाजिक विषयों की किताबें अपनी भाषा में दरिद्रता का एकमात्र यही कारण है।

इतिहास के पन्ने पलटकर देखने पर यह संतोष होता है कि आजादी के वक्त लगभग हर भारतीय भाषा का साहित्य ज्यादा समर्थ और पठनीय था। जाने-माने समाजशास्त्री, लेखक, इतिहासकार पार्थी चटर्जी ने एक लेख में लिखा है कि उन्नीसवीं सदी के अंत में बंगला में समाज विज्ञान, विज्ञान की किताबें मूल बंगला में पहले लिखी गईं हैं, उनका अंग्रेजी में अनुवाद बाद में हुआ और इसके पीछे कोई सरकारी प्रश्रय संरक्षण नहीं था। सब निजी प्रयास थे। ज्ञान को फैलाने की

तमन्ना थी। कुछ-कुछ यही अनुभव हिंदी का भी है। नागरी प्रचारणी सभा, महावीर प्रसाद द्विवेदी, प्रेमचंद, रामचंद्र शुक्ल प्रभृति विद्वानों ने अपने-अपने बूते भाषा, पुस्तकों की दुनिया को समृद्ध किया है।

सबक यह भी कि केवल सरकारी आयोजन, ग्रांट, वजीफे से ही संस्कृति के स्रोत जिंदा नहीं रहते। कई बार तो बरबाद ही करते हैं। ऐसा नहीं कि सरकार या स्कूल इस गिरावट से अनभिज्ञ हैं। इसे चाहे यूपन के आदेशों का पालन कहिए या दुनियाभर के शिक्षाविदों की बातें, आग्रह कि लाइब्रेरी, पठन-पाठन की दुनिया को बढ़ावा दिए बिना वांछित अकादमिक स्तर तक नहीं पहुंचा जा सकता। कुछ वर्ष पहले संभवतः एनसीईआरटी या माध्यमिक शिक्षा बोर्ड की पहल पर केंद्रीय मानव संसाधन विकास मंत्रालय ने कुछ पहल भी की थी, जिसमें देश भर में 6000 पुस्तकालय खोलना आदि भी शामिल था। सीबीएसई के स्कूलों में पाठ्यक्रम में भी साहित्य की किताबें -प्रेमचंद, मंटो, रवीन्द्र, शेक्सपियर को पढ़ने की छूट दी थी और उसका आकलन यानि नंबर भी।

बड़ा अच्छा लगा यह जानकर, लेकिन स्कूलों में वह कभी उस रूप में लागू नहीं हुआ। कुछ स्कूलों ने इसी आड़ में अंग्रेजी की कुछ और नीरस किताबें बच्चों को थमा दीं। पैसे भी कमाए। लेकिन बच्चों ने उन्हें नहीं पढ़ा। गलती स्कूलों की भी उतनी नहीं है, जितनी अंग्रेजी की तरफ लालच से देखते अभिभावकों की। वे खुद अंग्रेजी की किताबों की मांग करते हैं। अंग्रेजी ठीक करने का ऐसा दौरा पड़ा हुआ है कि मैट्रो, एयरपोर्ट, रेलवे स्टेशन पर न हिंदी की किताबें दिखती हैं, न कोई पढ़ता हुआ। क्या अस्सी के दशक के आसपास हमें गुलशन नंदा, इब्ने सफी कोई पढ़ने देता था? लेकिन आज ऐसी ही प्रेमकथा की किताब हॉफ गर्लफ्रेंड-चेतन भगत मां-बाप बच्चों को खरीदकर पढ़ने के लिए इसलिए ला रहे हैं कि अंग्रेजी तो ठीक हो जाए। सारी नैतिकता चली गई चूल्हें में। इसलिए पुस्तक संस्कृति

पर बात करते हुए भाषा के इस प्रश्न को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता।

अब जिस पीढ़ी ने पहली क्लास से कॉलज, इंजीनियरिंग कॉलज, मेडिकल, लॉ या किसी भी पाठ्यक्रम में अंग्रेजी माध्यम से पढ़ाई की है, अपनी अंग्रेजी को विदेशी विश्वविद्यालयों में दाखिले की खातिर, अंग्रेजी नावेल, फिल्में, सेमिनार सुन-सुनकर मांजा है, उसे क्या भारतीय संस्कृति, अपनी भाषा, संस्कृति की विरासत के एकाध इंजेक्शन से बदला जा सकता है? यह सूखे पेड़ की पत्तियों पर पानी छिड़कने से ज्यादा नहीं है। पानी की जरूरत जमीन और उनकी जड़ों को है, और यह जड़ है स्कूली, माध्यमिक और उच्च शिक्षा में अपनी भाषा। अंग्रेजी या दूसरी भाषाएं भी हों, लेकिन उच्च शिक्षा में पहुंचने पर। उससे पहले नहीं।

आश्चर्य की बात है कि जिस हिंदी के गाने, संगीत, शब्द हर सांस्कृतिक कार्यक्रम में दुनिया भर के लोगों का मन मोह लेते हों, घर-बाहर-बाजार, केरल से लेकर आसाम, अरूणाचल, कश्मीर तक जिस भाषा के बूते लोग जुड़ते हों, वह भाषा सरकारी दरवाजों पर पहुंचते ही कैसे बिखारी, दयनीय बना दी जाती है। संकेत साफ है - सरकारी दिवसों के बूते न पुस्तकें बच सकती हैं, न भारतीय भाषाएं।

मंडी हाउस के मैट्रो के अंदर आक्सफोर्ड बुक्स ने लगभग बीस किताबों के सुंदर विज्ञापन लगा रखे हैं। सभी अंग्रेजी में। लेकिन कई उनमें से हिंदी, बांगला, मलयालम की किताबों के अनुवाद भी हैं। अच्छा संकेत है पुस्तकों को पढ़ने को प्रेरित करने का, लेकिन क्या हिंदी का भी कोई प्रकाशक या लेखक ऐसा करने की पहल करेगा? ऐसा नहीं कि भारतीय भाषाओं में अच्छा नहीं लिखा जा रहा, कारण वे सब हैं, जो पूरी शिक्षा संस्कृति और सरकार पर हावी हैं। पुस्तक संस्कृति को यदि बदलना है, तो लेखक, प्रकाशक, अभिभावक, शिक्षक सभी को अपनी-अपनी भूमिकाओं पर पुनर्विचार करना होगा।

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, रहेजा 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, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे (महाराष्ट्र) से प्रकाशित।

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शेख सत्तार ☎ 09370615244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 09427484069
- वड़ोदरा : विजय नायर ☎ 09824016464
- पंजाब ब्यूरो : अमित जेतली ☎ 07009746163

कानूनी सलाहकार

- \* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
- \* एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
- \* एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
- \* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
- \* एड. बी. एच. वास्वानी, भोपाल,
- \* एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

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