

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

वर्ष - 16 ■ अंक - 369/370

कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 अक्टूबर 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

यदि संरक्षित और सुरक्षित रेल संचालन करना है तो..

प्रत्येक स्तर पर सुनिश्चित की जाए जवाबदेही और उत्तरदायित्व



- रेलवे में व्याप्त बीमारी की जड़ है नौकरशाही का सुसंगठित भ्रष्टाचार
- सही इलाज नहीं होगा, न तो बीमारी ठीक होगी, न ही रेल पटरी पर रहेगी
- संरक्षा नियमों और जी एंड एसआर को नजरअंदाज करके दौड़ाई जा रही है रेल
- अधिकारियों की जवाबदेही तय किए बिना व्यवस्थागत खामियां दूर करना संभव नहीं

विगत में पूर्व रेलमंत्री पवन कुमार बंसल का इस्तीफा दो शीर्ष रेल अधिकारियों की आपसी प्रतिस्पर्धा का नतीजा था. हाल ही में सुरेश प्रभु को भी एक नाकाबिल सीआरबी के कारण इस्तीफा देकर रेलमंत्री के पद से जाना पड़ा. यदि ऐसा ही चलता रहा, तो अभी न

सुरेश त्रिपाठी

जाने और कितने रेलमंत्रियों की बलि चढ़ेगी? किसी रेलमंत्री के इस्तीफा देने से रेल दुर्घटनाएं रुक जाएंगी? यदि ऐसा होता तो गृहमंत्री के इस्तीफा देते ही आतंकवाद भी खत्म हो जाना चाहिए. अस्पताल के किसी

डॉक्टर या इंचार्ज के इस्तीफा देने से यदि बीमार लोग ठीक होने लगते, पर्यावरण मंत्री के इस्तीफे से यदि बरसात होने लगती, उद्योग मंत्री के इस्तीफे से यदि बीमार उद्योग सुधर जाते, तो प्रधानमंत्री के इस्तीफा देने से तो देश की तमाम समस्याएं अपने आप ही हल हो जानी **शेष पेज 6 पर...**

पदोन्नति घोटाले पर अदालत का बड़ा फैसला

- रेलवे बोर्ड के लापरवाह रवैये ने पैदा की डेडलॉक की स्थिति
- सुप्रीम कोर्ट से भी फिलहाल नहीं मिल पाई प्रमोटी अधिकारियों को कोई राहत
- रेलवे बोर्ड के रवैये से नाराज अदालत ने सीआरबी और सेक्रेटरी को तलब किया
- रेलवे के वकीलों के लिखित हलफनामे और माफी के बाद शो-काँज में परिवर्तित
- पूर्व अटॉर्नी जनरल मुकुल रोहतगी जैसे महारथी उतरे इस न्याय के महासंग्राम में



सुरेश त्रिपाठी

आकर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) और सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड को सुनवाई के दौरान व्यक्तिगत रूप से अदालत के समक्ष तत्काल हाजिर होने का फरमान जारी कर दिया. यह सुनते ही रेलवे के विधि अधिकारी सहित रेलवे पैनल के सभी वकीलों के भी होश उड़ गए. आनन-फानन में सीपीओ और डीजीएम/लॉ ऑफिस से विचार-विमर्श के उपरांत लिखित हलफनामे के **शेष पेज 5 पर...**

कैद्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण (कैट), पटना में चल रहे अदालत की अवमानना के मामले पर सुनवाई के दौरान अचानक उस समय अफरा-तफरी मच गई, कोर्ट रूम में अचानक एकदम शांति छा गई, जब अदालत ने रेलवे बोर्ड के रवैये से तंग

कहां तक उचित है जीएम/डीआरएम को उन्हीं पदों पर पुनः पदस्थ किया जाना?

19 अगस्त को हुई खतौली दुर्घटना के बाद देश भर में उठे विवाद और करोड़ों रेलयात्रियों में रेलयात्रा के प्रति पैदा हुई असुरक्षा की भावना के चलते जबरन छुट्टी पर भेजे गए उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक आर. के. कुलश्रेष्ठ और दिल्ली मंडल, उत्तर रेलवे के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) आर. एन. सिंह को पूरे एक महीने के पश्चात् सोमवार, 18 सितंबर को पुनः ड्यूटी पर वापस ले लिया गया है. जबकि उन्हीं के साथ जबरन छुट्टी पर भेजे गए तत्कालीन मेंबर इंजीनियरिंग, रेलवे बोर्ड ए. के. मित्तल को 30 अगस्त को ड्यूटी पर बुला लिया गया था और अगले दिन 31 अगस्त को उनका पूर्व निर्धारित रिटायरमेंट कर दिया गया था. उल्लेखनीय है कि उत्तर रेलवे, दिल्ली मंडल के दिल्ली-सहारनपुर ब्रॉड गेज **शेष पेज 7 पर...**

आवश्यक है रेलवे बोर्ड मेंबर्स और जोनल महाप्रबंधकों में कुछ महत्वपूर्ण फेरबदल

- विवादास्पद मेंबर ट्रेक्शन को मेंबर स्टाफ और जीएम/म.रे. को मेंबर ट्रेक्शन बनाया जाए
- विश्वेश चौबे को मध्य रेलवे में और सुधांशु मणि को उत्तर रेलवे में लाया जाना चाहिए
- जीएम/एमसीएफ के साथ न्याय करते हुए उन्हें मेंबर इंजीनियरिंग के पद पर बैठाया जाए



महेशकुमार गुप्ता



डी. के. शर्मा



विश्वेश चौबे



आर. के. कुलश्रेष्ठ

रेलवे बोर्ड द्वारा कैट/नई दिल्ली और कैट/जबलपुर में दो-दो मामले लंबित होने के बावजूद यदि तीन महाप्रबंधकों की नियुक्ति की गई है, तो यह जोनल रेलों की प्रशासनिक जरूरत को देखते हुए अत्यंत आवश्यक हो गई थी. इसके अलावा विगत दिनों जिस प्रकार से एक के पीछे एक रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, जिनके कारण चेयरमैन, रेलवे बोर्ड और रेलमंत्री दोनों बदले गए हैं, उन्हें देखते हुए **शेष पेज 2 पर...**

पता नहीं कब सुधरेगी रेलवे? और कब सुधरेगी रेलवे की कार्य-संस्कृति?

- कब तक अधिकारीगण निरीक्षण के बहाने शॉपिंग और देव-दर्शन करते रहेंगे?
- कब एक ईमानदार सीआरबी के दिशा-निर्देशों का पालन करना सीखेंगे अधिकारी?



मुंबई: खतौली की भीषण रेल दुर्घटना के बाद रेल मंत्रालय का निजाम बदल गया है. नए रेलमंत्री पीयूष गोयल और नए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) अश्वनी लोहानी ने घरों-दफ्तरों में लगे फील्ड कर्मियों को उनकी निर्धारित ड्यूटी पर वापस भेजे जाने सहित रेलवे की कार्य-संस्कृति में सुधार लाने के कई दिशा-निर्देश जारी किए हैं. तथापि, उनके इन दिशा-निर्देशों पर अब तक समुचित अमल सुनिश्चित नहीं हो पाया है, जबकि 9 सितंबर तक घरों-दफ्तरों से फील्ड कर्मियों को निकालकर उनकी निर्धारित ड्यूटी पर भेजे जाने की रिपोर्ट सभी जनों एवं मंडलों के अधिकारियों द्वारा सीआरबी को दी जानी थी. परंतु यह काम अब तक नहीं हो पाया है. पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में तो इसका तोड़ दफ्तरों में काम करने के बहाने घरों में काम करवाने के लिए फील्ड कर्मियों से आवेदन तक मंगा लिए गए हैं. रेलकर्मियों से निजी गुलामी करवाने की अधिकारियों की मानसिकता और उनके

कारनामे देखकर कर्तव्यनिष्ठ रेलकर्मियों को रेलवे की कार्य-संस्कृति और रेल व्यवस्था में कोई सुधार होता नजर नहीं आ रहा है. पता नहीं रेलवे कब सुधरेगी? और कब सुधरेगी रेलवे की कार्य-संस्कृति? कब रेल अधिकारियों की मानसिकता में सुधार आएगा? कब तक अधिकारीगण निरीक्षण के बहाने शॉपिंग और देव-दर्शन करते रहेंगे? एक ईमानदार सीआरबी के दिशा-निर्देशों का पालन करना कब सीखेंगे अधिकारीगण? कब उसके पद-चिन्हों पर चलने का प्रयास करेंगे यह अधिकारी? ऐसे न जाने कितने सवाल कर्तव्यनिष्ठ और मेहनतकश रेलकर्मियों के मन में घुमड़ रहे हैं. इसी संदर्भ में कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर कार्यरत एक ऐसे ही समर्पित रेलकर्मी ने संपादक, 'रेलवे समाचार' के नाम लिखे एक पत्र में यह कहते हुए अपने मन की व्यथा व्यक्त की है कि अधिकारियों द्वारा अपने पद एवं अधिकार का दुरुपयोग कब बंद होगा?

प्रस्तुत है उक्त रेलकर्मी द्वारा व्यक्त की गई उसकी आंखों देखी सच्चाई उसकी ही कलम से-

संपादक महोदय,
'सीआरबी महोदय को रेलवे के कल्चर (कार्य-संस्कृति) को सुधारने के लिए अभी काफी जद्दोजहद करनी पड़ेगी. यह आकलन मैं सिर्फ उत्तर मध्य रेलवे जोन के कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर चल रही विभिन्न गतिविधियों को देखकर कर रहा हूँ. बाकी अन्य जगहों के कल्चर की जानकारी तो आपकी निर्भीक पत्रकारिता से मिल ही जाती है, जिसमें दक्षिण रेलवे मजदूर यूनियन (एसआरएमयू) के सामने रेल प्रशासन का घुटने टेकना भी शामिल है. ऐसा लगता है कि सीआरबी लोहानी साहब को भी रेलवे की ब्यूरोक्रेसी बहुत गंभीरता से नहीं ले रही है. यह बात मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि मैंने इसे प्रत्यक्ष देखा और महसूस किया है. लेकिन उम्मीद की आस अभी टूटी नहीं है.'

'सीआरबी महोदय के निर्देश पर भी बंगलों और सरकारी रेलवे आवासों में काम करने वाले रेल कर्मचारी नाम मात्र के कम हुए हैं. यदि मैं केवल कानपुर सेंट्रल की बात करूँ, तो आप यूँ समझ लीजिए कि तृतीय श्रेणी कर्मचारियों (पद की क्षमता के अनुसार) के घरों में जब कम से कम 3-4 रेलकर्मी प्रतिदिन काम कर रहे हैं, तो अधिकारियों की तो बात ही क्या है?'

'स्टेशन अधीक्षक, कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन, आर. एन. त्रिवेदी के घर पर तीन विभागीय सफाई कर्मचारी प्रतिदिन काम करते हैं, जबकि ड्यूटी रोस्टर में मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक (सीएचआई) इन्हें स्टेशन पर कार्य करते हुए दिखाते हैं. इसके अलावा स्टेशन पर जो भी अवैध गतिविधियाँ संचालित हैं, उनमें भी इनका हप्ता बंधा हुआ है. और ये हप्ता वसूली उनके दो खास पोर्टर करते हैं. इन दोनों पोर्टर्स की ड्यूटी केवल उगाही करने और

स्टेशन अधीक्षक के साथ-साथ चलने की है. यह मैं सिर्फ एक उदाहरण दे रहा हूँ, क्योंकि इस हप्ता में सब नंगे हैं.'

'मजे की बात यह है कि सीआरबी महोदय ने हाल ही में कानपुर सेंट्रल स्टेशन के निरीक्षण के बाद स्टेशन अधीक्षक और अन्य की तारीफ की थी. बस यही सिस्टम में खामी है कि कैसे सही और गलत की पहचान हो?'

'एक उदाहरण आज यानि गुरुवार, 21 सितंबर का और लीजिए कि इलाहाबाद मंडल के दो अधिकारी आज निरीक्षण के लिए सैलून लेकर कानपुर आए थे. निरीक्षण के बाद उनका सैलून गाड़ी सं. 12947, अहमदाबाद-पटना अजीमाबाद एक्स. में जुड़ना था. गाड़ी पनकी स्टेशन (कानपुर सेंट्रल स्टेशन से 14 किमी.) पर अपने निर्धारित समय से एक घंटा पहले ही 17.40 पर आ चुकी थी. परंतु कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर यह गाड़ी 19.25 (निर्धारित आगमन 18.55) पर आयी.'

'गाड़ी का यह अनावश्यक विलंब सबकी समझ से बाहर था. परंतु एक स्टाफ ने बताया कि 'साहब' की फेमिली और उनके साथ में आए एक इंजीनियरिंग अधिकारी (ब्रांच ऑफिसर) की फेमिली जेड-स्क्वायर माल में शॉपिंग कर रही हैं, इसलिए जब तक वह लोग आ नहीं जायेंगे, तब तक यह गाड़ी विलंबित रहेगी. उक्त स्टाफ की यह बात सही इसलिए लग रही है, क्योंकि जो गाड़ी कानपुर सर्कल में एक घंटा पहले (बिफोर) ही आ चुकी थी, वह निर्धारित समय से आधा घंटा लेट कैसे हो गई? ऐसी ही अन्य कई घटनाएँ हैं, जिन्हें जानकर एक समझदार और जागरूक रेल कर्मचारी को बड़ा झटका लगता है कि पता नहीं रेलवे कब सुधरेगी?'

- एक रेल कर्मचारी,
कानपुर सेंट्रल रेलवे स्टेशन, कानपुर.

आवश्यक है रेलवे बोर्ड मेंबर्स और जोनल महाप्रबंधकों...

पेज 1 का शेष... रेलयात्रा की विश्वसनीयता और संरक्षा व्यवस्था को तुरंत कायम करना भी आवश्यक हो गया था. हालांकि मेंबर स्टाफ की पोस्ट पर भी अदालत का स्टे लगा हुआ है, इसीलिए उस पर लंबे समय से कोई नियुक्ति नहीं हो पाई है. तथापि, इस मामले में भी रेलवे बोर्ड द्वारा तेजी से कार्यवाही की जा रही है. रेलवे बोर्ड के विश्वसनीय सूत्रों ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि इस मामले में रेल मंत्रालय पीएमओ के संपर्क में है और जल्दी ही कोई उचित निर्णय हो सकता है.

शुक्रवार, 22 सितंबर को राजीव अग्रवाल को महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर रेलवे और रतनलाल को महाप्रबंधक, आरसीएफ तथा टी. पी. सिंह को महाप्रबंधक, उत्तर पश्चिम रेलवे बनाए जाने के बाद और भारतीय रेल की हो रही प्रशासनिक दुर्दशा को देखते हुए अब यह आवश्यक हो गया है कि रेलवे बोर्ड तथा कुछ जोनल महाप्रबंधकों के स्तर पर गंभीर फेरबदल किया जाना चाहिए. हालांकि दिल्ली के ब्यूरोक्रेटिक गलियारों में ऐसी चर्चाएं चल रही हैं, तथापि, जानकारों का यह निश्चित मत है कि वर्तमान विवादास्पद मेंबर ट्रेक्शन को मेंबर स्टाफ के पद पर अविलंब शिफ्ट कर दिया जाना चाहिए और उनकी जगह मेंबर ट्रेक्शन के पद पर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक को लाया जाना चाहिए, जो कि न सिर्फ कार्यक्षम और योग्य हैं, बल्कि उनकी छवि भी साफ-सुथरी है. उनका कहना है कि इस फेरबदल से रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली तब और ज्यादा प्रभावशाली हो सकती है, जब जीएम/एमसीएफ के साथ न्याय करते हुए उन्हें मेंबर इंजीनियरिंग के पद पर ले आया जाएगा.

जानकारों का यह भी कहना है कि वर्तमान मेंबर ट्रेक्शन की न सिर्फ छवि विवादास्पद है, बल्कि उनकी विश्वसनीयता हमेशा से संदेह के घेरे में रही है. उन्हें जिस तरह से उनके विरुद्ध चल रहे तमाम मामलों को दरकिनार करके और सीवीसी को गुमराह या मैनेज करके मेंबर ट्रेक्शन बनाया गया था, यह सर्वविदित है. उनका कहना है कि इसके अलावा यह भी सर्वज्ञात है कि उन्हें मेंबर ट्रेक्शन बनवाने में किसका महत्वपूर्ण योगदान रहा है? जानकारों का यह भी कहना है कि सीबीआई द्वारा उनके

उन तमाम मामलों की गहराई से जांच की जा रही है, जो कि 'रेलवे समाचार' द्वारा विगत में उनके विरुद्ध उठाए गए थे. उनका यह भी कहना है कि इसके अलावा यदि प्रधानमंत्री और रेलमंत्री भ्रष्टाचार को किसी भी स्थिति में प्रश्रय नहीं दिए जाने की सार्वजनिक रूप से घोषणा करते हैं, तो उन्हें वर्तमान मेंबर ट्रेक्शन, रेलवे बोर्ड जैसे सर्वज्ञात कदाचारी और विवादास्पद अधिकारी को दरकिनार करके अपनी इस घोषणा को सही साबित करना चाहिए.

अब जहां तक जोनल महाप्रबंधकों के स्तर पर किए जाने वाले संभावित फेरबदल की बात है, तो इस मामले में दिल्ली के गलियारों में जो चर्चाएं हो रही हैं, उनके मद्देनजर जानकारों का गंभीर मत है कि उत्तर रेलवे में आर. के. कुलश्रेष्ठ को वापस लाए जाने से अधिकारियों, कर्मचारियों सहित जन-सामान्य में भी इसका गलत संदेश गया है. उनका कहना है कि श्री कुलश्रेष्ठ एक कमजोर व्यक्तित्व वाले अकार्यक्षम अधिकारी हैं, उत्तर रेलवे जैसी बड़ी और महत्वपूर्ण रेलवे को कुशलतापूर्वक संभाल पाना उनके वश की बात नहीं है और यह बात उनके विगत 8-9 महीने के कार्यकाल में सही साबित हुई है. हालांकि चर्चा यह भी है कि स्वयं श्री कुलश्रेष्ठ दक्षिण रेलवे में जाने के इच्छुक हैं. ऐसे में उन्हें दक्षिण रेलवे में तो नहीं, मगर आईसीएफ में भेजा जाना चाहिए. दक्षिण रेलवे में उन्हें इसलिए नहीं भेजा जाए, क्योंकि कमजोर व्यक्तित्व के श्री कुलश्रेष्ठ को वहां की माफिया यूनियन वैसे ही खा जाएगी.

जानकारों का मत है कि उत्तर रेलवे को संभालने के लिए वर्तमान में सुधांशु मणि ज्यादा कारगर साबित हो सकते हैं, अतः यदि उन्हें महाप्रबंधक, आईसीएफ से शिफ्ट करके महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे के पद पर लाया जाएगा, तो उत्तर रेलवे की बिगड़ी हुई प्रशासनिक व्यवस्था और कार्य-प्रणाली को तेजी से संभाला जा सकता है. उनका कहना है कि श्री मणि एक कार्यक्षम और योग्य अधिकारी हैं, उन्होंने वर्तमान सीआरबी की कार्य-प्रणाली के अनुरूप महाप्रबंधक का पदभार संभालने के पहले दिन से ही आईसीएफ में 'नो-नॉनसेंस नीति' पर अमल करना शुरू कर दिया था, जिसके बहुत अच्छे परिणाम मिले हैं

और आईसीएफ के कार्य-वातावरण तथा उत्पादकता में व्यापक सुधार हुआ है. इसके साथ ही जानकारों ने कहा कि यदि रेलमंत्री को अगले दो सालों में एलएचबी कोचों के उत्पादन को बढ़ाकर दोगुना करना है, तो आरसीएफ, कपुरथला के सीएमएम और सीएमई/डिटी सीएमई के पदों पर सक्षम अधिकारियों की नियुक्ति करनी होगी.

इसके अलावा उनका कहना है कि वर्तमान जीएम/म.रे. को रेलवे बोर्ड में मेंबर ट्रेक्शन के पद पर ले जाए जाने से न सिर्फ पूरी भारतीय रेल के तेजी से विद्युतीकरण के लक्ष्य को पूरा करने की प्रधानमंत्री और रेलमंत्री की घोषणाओं को बल मिलेगा, बल्कि जीएम/म.रे. जैसे एक सदाचारी अधिकारी को रेलवे बोर्ड में लाए जाने से भ्रष्टाचार मुक्त कार्य-वातावरण बनाने की उनकी सार्वजनिक घोषणा को सही साबित किया जा सकेगा. उनका मानना है कि मध्य रेलवे के वर्तमान महाप्रबंधक की छवि साफ-सुथरी है और उन्हें बेहतर प्रशासनिक अनुभव भी है. इसके अलावा वह एक ईमानदार एवं कर्तव्यपरायण अधिकारी माने जाते हैं. इससे रेलवे बोर्ड की कार्य-प्रणाली में पर्याप्त सुधार आएगा. जानकारों ने कहा कि यदि गाड़ियों का समयपालन ठीक करना है और मेंबर ट्रेफिक यदि अपनी मुंह फुलाने की आदत और दक्षिण रेलवे की माफिया यूनियन को प्रश्रय देने से बाज नहीं आते हैं, तो उन्हें डिमोट करके प.म.रे. में भेजकर वहां से गिरीश पिल्लई को मेंबर ट्रेफिक में ले जाया जाना चाहिए. इसके साथ ही मेंबर रोलिंग स्टॉक को भी टोंक-पीटकर सक्रिय किया जाना चाहिए.

जानकारों का कहना है कि इसके साथ ही यहां यह भी ध्यान दिए जाने की अत्यंत जरूरत है कि 'स्टोरकीपर' की तदर्थ एवं भ्रष्टाचारपूर्ण नीतियों के चलते पिछले दो-तीन वर्षों के दरम्यान अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ न्याय नहीं हो पाया. इसी वजह से अदालतों में रेलवे संबंधी सर्वाधिक मामले लंबित होने की बात सीएजी की रिपोर्ट में उजागर हुई. उनका कहना है कि 'स्टोरकीपर' की अस्पष्ट नीतियों के कारण ही अदालत के हस्तक्षेप के बावजूद अब तक एम. के. गुप्ता (जीएम/एमसीएफ) के साथ न्याय नहीं हो पाया है. उन्होंने जोर देकर कहा कि वर्तमान न्यायप्रिय सीआरबी और रेलमंत्री को यदि रेल लाइनों के दोहरीकरण सहित चौरफा हाई स्पीड ट्रेक के निर्माण के लक्ष्य को तेजी से पूरा करना है, तो एम. के.

गुप्ता जैसे सक्षम इंजीनियरिंग अधिकारी को मेंबर इंजीनियरिंग के पद पर रेलवे बोर्ड में अविलंब ले जाना चाहिए और ऐसे सभी अनावश्यक कानूनी विवादों को खत्म किया जाना चाहिए.

जानकारों का कहना है कि मध्य रेलवे की बिगड़ी हुई जमीनी स्थिति में यदि बुनियादी सुधार करना है, तो इसके लिए किसी अनुभवी इंजीनियरिंग अधिकारी को इसके महाप्रबंधक के पद पर बैठाए जाने की अत्यंत आवश्यकता है. उनका कहना है कि मेट्रो रेलवे में विश्वेश चौबे जैसे सक्षम और अनुभवी इंजीनियरिंग अधिकारी को बैठाकर उनकी कार्य-क्षमता एवं योग्यता का ह्रास किया जा रहा है. 'स्टोरकीपर' को श्री चौबे की कार्य-क्षमता का न तो आकलन था, और न ही वह उनकी इस क्षमता का समुचित उपयोग करना जानते थे, क्योंकि उन्हें 'स्टोर्स' से आगे कुछ समझ में ही नहीं था. यही वजह थी कि श्री चौबे के मना करने के बावजूद उन्होंने उन्हें मेट्रो जैसी 'माइक्रो रेलवे' में पदस्थ किया. उनका कहना है कि श्री चौबे जैसे सक्षम अधिकारी को मध्य रेलवे में लाया जाना समय की जरूरत है.

कुछ सेवानिवृत्त वरिष्ठ अधिकारियों और पूर्व बोर्ड मेंबर्स का कहना है कि 'स्टोरकीपर' ने 34-35 मंडलों में जब स्टोर्स कैडर के अपर मंडल रेल प्रबंधक बैठाए थे, तब उन्हें इस बात का ज्ञान नहीं था कि अपर मंडल रेल प्रबंधक मंडल की संपूर्ण संरक्षा व्यवस्था का इंचार्ज और उसके लिए जवाबदेह होता है. उनका कहना है कि 'स्टोरकीपर' की इसी रंग-अंधता (कलर ब्लाइंडनेस), जिसे यहां अज्ञानता भी कहा जाना चाहिए, के चलते जनों की जरूरत और अधिकारियों की कार्यक्षमता एवं अनुभव के मुताबिक उनकी नियुक्तियां वह महाप्रबंधकों के पद पर नहीं कर सके थे. परिणामस्वरूप अपने लगभग ढाई साल के कार्यकाल में उन्होंने भारतीय रेल का ढाई सौ बार भट्टा बैठा दिया. अब इस बुरी तरह बिगड़ी हुई व्यवस्था को सुधारने के लिए वर्तमान सीआरबी और रेलमंत्री को न सिर्फ कड़ी मेहनत करनी पड़ेगी, बल्कि सक्षम, ईमानदार और साफ-सुथरी छवि वाले अधिकारियों को आगे लाना होगा तथा 'स्टोरकीपर' की भ्रष्ट नीतियों और पूर्व रेलमंत्री की अकर्मण्यता के चलते भारतीय रेल में पैदा हुई कदाचारियों, भ्रष्टाचारियों, चापलूसों और मदारियों की जमात को दरकिनार करना होगा.

रेल प्रशासन की मनमानी से DLW के कर्मचारी उद्वेलित

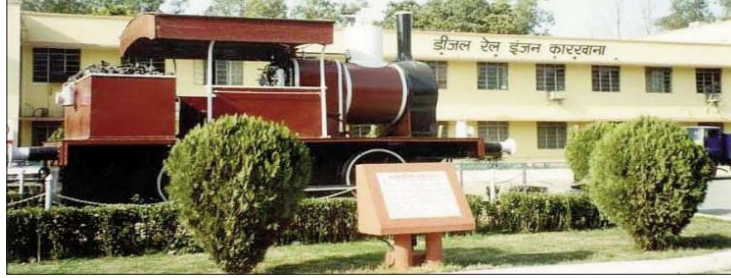
वाराणसी : रेलवे बोर्ड द्वारा डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) के उत्पादन लक्ष्य को बार-बार और लगातार परिवर्तित करके भ्रम की स्थिति उत्पन्न की जा रही है। बोर्ड की सुस्पष्ट एवं पारदर्शी नीति के अभाव में डीएलडब्ल्यू को बंद कर देने की तरफ ढकेला जा रहा है। इससे डीएलडब्ल्यू के हजारों कर्मचारियों का भविष्य अंधकारमय होता नजर आ रहा है। यह आरोप डीएलडब्ल्यू कर्मचारी परिषद के संयुक्त सचिव विष्णु देव दुबे ने डीएलडब्ल्यू के मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ) को लिखे एक पत्र में लगाया है। उन्होंने इस पत्र की प्रतियां डीएलडब्ल्यू के महाप्रबंधक सहित मुख्य यांत्रिक अभियंता, श्रमायुक्त/कानपुर, उप श्रमायुक्त/वाराणसी और संपादक 'रेलवे समाचार' को भी प्रेषित की हैं।

इस पत्र में उन्होंने कहा है कि रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2018-19 में डीएलडब्ल्यू के उत्पादन लक्ष्य को बार-बार परिवर्तित करने का लिखित एवं मौखिक आदेश जारी किया जा रहा है, जबकि यह सर्वविदित है कि इससे पहले डीएलडब्ल्यू को अगले दो-तीन वित्तीय वर्षों का उत्पादन लक्ष्य एक साथ और पूर्व निर्धारित करके मिलता रहा है और उसी के अनुसार डीएलडब्ल्यू द्वारा कल-पुर्जों की खरीद का एडवांस ऑर्डर दिया जाता रहा है, जिससे डीएलडब्ल्यू के पास निर्धारित समय पर कल-पुर्जे उपलब्ध रहा करते थे और निश्चिंतता के साथ इसके उत्पादन लक्ष्य को समय पर पूरा किया जाता रहा है।

- सुस्पष्ट और पारदर्शी नीति के अभाव में कर्मचारियों के बीच भ्रम की स्थिति
- रेलवे बोर्ड के अस्पष्ट एवं कपटपूर्ण रवैये से हजारों कर्मचारियों का भविष्य अंधकारमय
- डीजल इंजन निर्माण बंद करना था, तो डीरेका में 400 करोड़ का विस्तारीकरण क्यों किया गया?

श्री दुबे का कहना है कि रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2018-19 और इससे आगे का उत्पादन लक्ष्य कई बार परिवर्तित करने से डीएलडब्ल्यू के कर्मचारियों में भ्रम की स्थिति पैदा हो गई है। उन्होंने कहा कि 15 सितंबर को मंत्र ट्रेक्शन, रेलवे बोर्ड के साथ हुई बैठक में कर्मचारी परिषद के पदाधिकारियों को बताया गया कि वित्तीय वर्ष 2018-19 से ही विद्युत् लोको बनाने का आदेश दिया गया है और डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन को बंद किया जा रहा है। बैठक में कर्मचारी परिषद के सदस्यों ने उन्हें लिखित एवं मौखिक रूप से विद्युत् लोको बनाने और अचानक डीजल लोको बंद करने से आने वाली समस्याओं से अवगत कराया गया था। तथापि, मंत्र ट्रेक्शन द्वारा सभी संभावित समस्याओं को दरकिनारा करते हुए विद्युत् लोको उत्पादन लक्ष्य के संबंध में कोई भी स्फुट या सुनियोजित कार्य-योजना से पदाधिकारियों को अवगत नहीं कराया गया।

श्री दुबे का कहना है कि डीरेका



कर्मचारी परिषद मंत्र ट्रेक्शन द्वारा बताई गई कार्य-योजना से पूरी तरह से असहमत है। इसके अलावा स्थानीय डीरेका प्रशासन द्वारा भी कर्मचारियों को ऐसी किसी स्फुट कार्य-योजना से अब तक अवगत नहीं कराया गया है, जिससे डीरेका के सभी रेलकर्मी अपने भविष्य को लेकर चिंतित और आक्रोशित हैं। उन्होंने कहा कि प्रशासन के इस तानाशाही और भ्रमित करने वाले रवैये का कर्मचारी परिषद पुरजोर विरोध करती है और इस विषय को लेकर परिषद द्वारा 3 से 6 अक्टूबर तक लगातार डीएलडब्ल्यू में धरना, प्रदर्शन एवं गेट मीटिंग का आयोजन किया जाएगा।

उन्होंने कहा कि यदि डीरेका कर्मचारियों के भविष्य को लेकर डीरेका सहित इसके कर्मचारियों के हित में रेल प्रशासन द्वारा सुस्पष्ट एवं पारदर्शी कदम समय पर नहीं उठाया गया, तो वैसी विषम स्थिति में कर्मचारी परिषद बेमुद्दत हड़ताल पर भी जाने का विचार कर सकती है, जिसकी अग्रिम सूचना प्रशासन सहित सभी कर्मचारियों को दी जा रही है। उन्होंने उम्मीद जाहिर की है कि डीरेका कर्मचारियों की इस गंभीर चिंता का

निवारण करते हुए रेल प्रशासन द्वारा उचित हस्तक्षेप करके इस समस्या का पूर्णकालीन समाधान अवश्य निकाला जाएगा। उनका कहना था कि डीरेका में औद्योगिक शांति का वातावरण बनाए रखने में ही सबकी भलाई है।

कर्मचारियों ने डीरेका में डीजल लोकोमोटिव का निर्माण/उत्पादन बंद किए जाने का प्रबल विरोध करने का निर्णय लिया है। 28 सितंबर को कारखाना कैटिन में आयोजित एक बैठक में यह निर्णय लिया गया। इस बैठक में कर्मचारी परिषद के संयुक्त सचिव विष्णु देव दुबे के नेतृत्व में डीरेका के डीजल लोकोमोटिव के टारगेट कम किए जाने पर चर्चा की गई। कर्मचारी परिषद के सभी सदस्यों के साथ ही डीएलडब्ल्यू मेंस यूनिन के अध्यक्ष एवं महामंत्री, डीएलडब्ल्यू मेंस कांग्रेस के अध्यक्ष एवं महामंत्री, डीएलडब्ल्यू मजदूर संघ के अध्यक्ष और महामंत्री, डीएलडब्ल्यू रेल मजदूर यूनिन के अध्यक्ष एवं महामंत्री, अन्य पिछड़ा वर्ग एसोशिएशन के अध्यक्ष एवं महामंत्री, अनुसूचित जाति एवं जनजाति एसोशिएशन के अध्यक्ष/महामंत्री और

डीएलडब्ल्यू इंजीनियर्स एसोशिएशन के अध्यक्ष/महामंत्री भी उपस्थित थे।

उक्त बैठक में चर्चा के मुख्य मुद्दे इस प्रकार थे-

1. मद्रौरा में नया डीजल इंजन कारखाना स्थापित किए जाने का औचित्य क्या है?
2. अगर डीरेका में इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव ही बनेंगे, तो मशीन शॉप का क्या होगा और हजारों करोड़ रुपये की लागत वाली सीएनसी मशीनें कहाँ जाएंगी?
3. यदि डीरेका में डीजल लोकोमोटिव को बंद ही करना था, तो रेल विकास निगम लि. द्वारा करीब 400 करोड़ रुपये का विस्तारीकरण क्यों किया गया, जबकि इसका उद्घाटन प्रधानमंत्री ने किया था।
4. जब विदेशों में डीजल इंजन ही ज्यादा चल रहे हैं, तो भारत में डीजल इंजन क्यों बंद किया जा रहा है? जबकि कनाडा में विद्युत्करण 0.28%, अमेरिका में 0.64%, ब्राजील में 18.5% तथा आस्ट्रेलिया में 7% है।
5. जब चितरंजन रेल इंजन कारखाने को सप्लायर विद्युत् लोकोमोटिव के कल-पुर्जे और स्पेयर पार्ट्स नहीं सप्लाय कर पा रहे हैं, तब डीएलडब्ल्यू के विद्युत्-इंजन बनाने के लिए कल-पुर्जे कौन दे पाएगा?
6. भारत में जहाँ गावों और किसानों को पर्याप्त बिजली नहीं मिल पा रही है और आज भी देश के 35% गावों तक बिजली नहीं पहुंच पाई है, वहीं भारी मात्रा में विद्युत् इंजनों का निर्माण और रेलवे के संपूर्ण विद्युत्करण पर जोर क्यों दिया जा रहा है?

सांसदों/विधायकों पर भी एनपीएस लागू की जाए

एनपीएस कर्मचारियों की सामाजिक सुरक्षा पर सीधा हमला है -डॉ. विक्रमादित्य

'फ्रंट अगेंस्ट एनपीएस इन रेलवे' द्वारा एनपीएस पर डीरेका में सेमिनार का आयोजन

अंबाला : 'फ्रंट अगेंस्ट एनपीएस इन रेलवे' के बैनर तले 14 सितंबर को डीरेका कर्मचारी क्लब में अंशदायी नई पेंशन योजना (एनपीएस) पर एक सेमिनार का आयोजन किया गया, जिसमें बड़ी संख्या में डीरेका कर्मी उपस्थित हुए। जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय, नई दिल्ली के एसोसिएट प्रोफेसर डॉ. विक्रमादित्य ने मुख्य वक्ता के रूप में सेमिनार को संबोधित किया। उन्होंने कहा कि नई अंशदायी पेंशन योजना (एनपीएस) निश्चित लाभ के बजाए निश्चित कटौती पर आधारित व्यवस्था है और इसका रिटर्न शेयर मार्केट पर आधारित है, जिसमें रिटर्न की कोई गारंटी नहीं है। कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति पर उन्हें कितनी पेंशन मिलेगी, इस बात की भी कोई गारंटी नहीं है। डॉ. विक्रमादित्य ने कहा कि एनपीएस योजना के अंतर्गत अब तक जो भी कर्मचारी सेवानिवृत्त हुए हैं, उन्हें सिर्फ 500 से 2200 रु. के बीच ही मासिक पेंशन मिल रही है,

जबकि पुरानी पेंशन व्यवस्था में न्यूनतम पेंशन 9000 रु. प्रतिमाह निर्धारित है। एनपीएस कर्मचारियों की सामाजिक सुरक्षा पर सीधा हमला है और इस योजना के अंतर्गत कर्मचारियों के खून-पसीने की गाढ़ी कमाई का पैसा बिना उनकी सहमति के देशी-विदेशी कंपनियों के हवाले किया जा रहा है, जो कभी भी डूब सकता है।

सेमिनार को संबोधित करते हुए फ्रंट के संयोजक अमरीक सिंह ने कहा कि आज समय की मांग है कि न सिर्फ रेलवे के अंदर, बल्कि पूरे देश में एनपीएस के खिलाफ एक बड़ा आंदोलन खड़ा किया जाना चाहिए, जिसकी शुरुआत यह फ्रंट कर चुका है। हम पूरी भारतीय रेल में जगह-जगह एनपीएस के खिलाफ रेलकर्मियों को जागरूक करने का प्रयास कर रहे हैं। आने वाले समय में हम इसमें और तेजी लाएंगे। उन्होंने आगे कहा कि कुछ लोग कहते हैं कि एनपीएस अच्छी है, तो यह हमारे देश की संसद में बैठे करीब 82%

करोड़पति सांसदों और राज्यों के विधायकों पर लागू क्यों नहीं है?

उन्होंने सवाल किया कि जब हम 60 साल की उम्र तक सरकार की सेवा करते हैं, तब हमें पेंशन की गारंटी नहीं है, जबकि हमारे जन प्रतिनिधि सांसद अथवा विधायक यदि एक दिन के लिए भी संसद अथवा विधान मंडल के किसी भी सदन के सदस्य बन जाते हैं, तो उन्हें आजीवन पेंशन मिलती है, तो क्या हमें अपना पूरा जीवन सरकार की सेवा में बिता देने के बाद भी पेंशन नहीं मिलनी चाहिए? उन्होंने कहा कि 2019 के लोकसभा चुनाव में हम देश के सभी राजनैतिक दलों को बाध्य करेंगे, जो अपने चुनावी घोषणा पत्र में और सार्वजनिक रूप से एनपीएस को खत्म करने तथा पुरानी पेंशन योजना लागू करने का वादा करेंगे। हम देश में दो पेंशन विधान नहीं चलने देंगे। हम अपनी आखिरी सांस तक अपने हक और इंसाफ की लड़ाई लड़ते रहेंगे।

आए दिन हो रही रेल दुर्घटनाओं पर इंडियन रेलवे एम्प्लाइज फेडरेशन (आईआरईएफ) के राष्ट्रीय अध्यक्ष सर्वजीत सिंह ने कहा कि रेलवे में विदेशी पूंजी निवेश (एफडीआई), पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) के नाम पर रेलवे का निजीकरण, आउटसोर्सिंग, घटिया किस्म का मटीरियल, रेलवे ट्रैक का ठेके पर मेंटेनेंस और सेफ्टी कैटेगरी में लाखों की संख्या में पदों का खाली

-सरकारी कर्मचारियों की मांग

होना आए दिन हो रही रेल दुर्घटनाओं का असली कारण है।

डीरेका प्रबंधन द्वारा रेलवे को अरबों रुपये की चपत लगाए जाने से संबंधित सीएजी की रिपोर्ट पर उन्होंने कहा कि यदि हमारे प्रधानमंत्री वाकई ईमानदार हैं और वे वास्तव में भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाना चाहते हैं, तो उन्हें इस मामले की सीबीआई जांच करवानी चाहिए, ताकि भ्रष्ट अधिकारियों के खिलाफ कड़ी से कड़ी कार्रवाई की जा सके।

विशिष्ट अतिथि आईआरईएफ के संगठन मंत्री जुमेरदीन ने अपने संबोधन में कहा कि सरकारी कर्मचारियों को पेंशन देने का असली मकसद था कि वे अपने भविष्य की चिंता छोड़कर केवल ड्यूटी पर अपना ध्यान दें। उनके भविष्य की चिंता हमारी सरकार करेगी। डी. एस. नकारा मामले में सुप्रीम कोर्ट ने भी यही कहा है कि 'हमारी पेंशन सरकार की ओर से कोई उपहार नहीं है, बल्कि यह हमारा अधिकार है और यह सरकार की एक नैतिक जिम्मेदारी है।'

फ्रंट के सह संयोजक अमर सिंह ने कहा कि आज एनपीएस के दायरे में आने वाले केंद्रीय कर्मचारियों, विभिन्न राज्य सरकारों एवं विभिन्न सार्वजनिक उपक्रमों/निगमों के

अधीन कार्यरत कर्मचारियों की संख्या 60 लाख के करीब पहुंच गई है, जिनका भविष्य अंधकारमय है। आने वाले करीब 10 वर्षों में एनपीएस के दायरे में आने वाले कर्मचारियों की संख्या कुल सरकारी कर्मचारियों का 80% से भी ज्यादा हो जाएगी, तब स्थिति और भी भयावह होगी। इसलिए आज एनपीएस के खिलाफ एक बड़े संघर्ष की जरूरत है।

सेमिनार को इलाहाबाद हाई कोर्ट के वरिष्ठ अधिवक्ता बैरिस्टर सिंह, फ्रंट के सह संयोजक/आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना (एमसीएफ) रायबरेली से हरिकेश और लखनऊ से हेमंत कुमार ने भी संबोधित किया। कार्यक्रम की अध्यक्षता डीएलडब्ल्यू रेल मजदूर यूनिन के अध्यक्ष कमलेश कुमार सिंह ने की और संचालन डी. एन. भट्ट ने किया। कार्यक्रम को सफल बनाने में प्रदीप कुमार यादव, सुशील कुमार सिंह, राजेंद्र प्रसाद पाल, सतोष प्रकाश शुक्ला, पन्ना लाल, औरंगजेब खान, मदन कुमार, दयानंद मंडल, दीपक कुमार, राजू राजेश, रूप सिंह मीणा, रवींद्र कुमार, सरोज कुमार सिंह, संजय कुमार यादव, सरदार सिंह, राकेश कुमार सिंह आदि का काफी योगदान रहा।



सुरेश प्रभाठी

न ए रेलमंत्री पीयूष गोयल ने 7 सितंबर को उत्तर रेलवे मुख्यालय, बड़ौदा हाउस में रेलवे बोर्ड के सभी वरिष्ठ अधिकारियों और सदस्यों के साथ एक महत्वपूर्ण बैठक की। इस बैठक में उन्होंने रेल संरक्षा में सुधार के विभिन्न उपायों सहित अन्य कई दिशा-निर्देश निर्गत किए। इसी बैठक में रेलमंत्री ने जोनल रेलों और रेलवे बोर्ड के सभी विभाग प्रमुखों के नए पदनामों सहित रिपोर्टिंग से संबंधित चयनमैन, रेलवे बोर्ड का भार भी कम किया और इसके साथ ही उन्होंने मटौरा प्रोजेक्ट, जिसके अंतर्गत अमेरिकन बहुराष्ट्रीय कंपनी 'जनरल इलेक्ट्रिक' (जीई) के साथ एक हजार डीजल इंजन बनाने का अंतरराष्ट्रीय समझौता पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु के रेलमंत्रित्व काल में ही रेल मंत्रालय ने किया है, को भी बंद करने का आदेश दे दिया है।

यही नहीं, रेलमंत्री पीयूष गोयल ने तुरंत प्रभाव से सभी डीजल इंजनों का निर्माण और पुनर्स्थापन बंद करने सहित नए डीजल इंजनों के बुनियादी रख-रखाव में नए निवेश को भी तत्काल रोक देने का आदेश दिया है। यह काम मेंबर ट्रेक्शन, रेलवे बोर्ड को सौंपा गया है, जिनके पास नए कार्य-आवंटन के अनुसार डीजल एवं विद्युत इंजनों के उत्पादन और रख-रखाव का प्रभार है। इसके अलावा रेलमंत्री ने वर्ष 2020 तक न सिर्फ पूरी भारतीय रेल का विद्युतीकरण किए जाने, बल्कि एलएचबी कोचों का उत्पादन दो गुना करने का भी लक्ष्य तय कर दिया है। परंतु यह सब संभव कैसे होगा, खासतौर पर मटौरा डीजल फैक्ट्री को बंद करना, यह स्पष्ट नहीं किया गया है, बल्कि फाइलों में इसका निर्णय शीघ्र करने को कहा गया है।

उल्लेखनीय है कि पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु के कार्यकाल में मटौरा में 1000 डीजल इंजनों के उत्पादन हेतु अमेरिकन बहुराष्ट्रीय कंपनी जनरल इलेक्ट्रिक के साथ और मधेपुरा में 1000 विद्युत इंजनों के उत्पादन के लिए फ्रांस की बहुराष्ट्रीय कंपनी अलस्टोम के साथ रेल मंत्रालय का समझौता हुआ था। इस समझौते के अंतर्गत मटौरा एवं मधेपुरा में उक्त दोनों बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा रेल इंजन फैक्ट्रियां स्थापित किए जाने के लिए

पीयूष गोयल अपनी बात से पलटे

20-20 हजार करोड़ रुपये का निवेश भी किया जाना है। इस समझौते के तहत रेल मंत्रालय, भारत सरकार ने उक्त दोनों बहुराष्ट्रीय कंपनियों को उनके सभी उत्पादों यानि सभी इंजनों की खरीद की 'बाई-बैक गारंटी' भी दी है। इन दोनों समझौतों में भारत सरकार के साथ अमेरिका और फ्रांस की दोनों सरकारें भी शामिल हैं। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि वर्तमान में डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी में उत्पादित एक डीजल रेल इंजन की लागत 12 करोड़ रुपये है, जबकि रेल मंत्रालय यही एक डीजल लोकोमोटिव की जनरल इलेक्ट्रिक फैक्ट्री से 20 करोड़ रुपये में खरीदेगा। इस खरीद के बाद इंजनों का रख-रखाव (मेंटेनेंस) भी उक्त दोनों बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा ही किया जाना है। यह भी उक्त समझौते में पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है।

यहां यह भी ज्ञातव्य है कि उपरोक्त दोनों रेल इंजन निर्माण परियोजनाएं शायद विश्व की पहली और सबसे बड़ी लोको आउट सोर्सिंग परियोजनाएं हैं। ऐसे में रेलमंत्री के निर्णय से यह सवाल पैदा होता है कि आखिर वह किसको फेवर करना चाहते हैं? हालांकि उनके निर्देश का निहितार्थ बहुत स्पष्ट है, और वह यह है कि वे मटौरा डीजल फैक्ट्री के फेवर में हैं। जबकि उन्होंने इसके साथ ही न सिर्फ डीएलडब्ल्यू को भी बंद करने का निर्देश दिया है, बल्कि डीजल इंजनों के निर्माण एवं पुनर्स्थापन सहित इनके रख-रखाव में हो रहे निवेश को भी तत्काल प्रभाव से रोक देने को कहा है। तथापि, यह दोनों बातें एक साथ संभव ही नहीं हैं। यह तथ्य उनके साथ ही रेलवे बोर्ड को भी बखूबी ज्ञात है। परंतु इसके निहितार्थ भी बहुत स्पष्ट हैं। वह यह कि इस बहाने डीएलडब्ल्यू रेल इंजन फैक्ट्री बंद हो जाएगी, क्योंकि तब उनके पास यह कहकर स्वयं के बचाव का बहाना तैयार रहेगा कि मटौरा फैक्ट्री को अंतरराष्ट्रीय समझौते के तहत बंद नहीं किया जा सकता है।

डीएलडब्ल्यू के बंद होने का सीधा लाभ मटौरा की डीजल रेल इंजन फैक्ट्री को मिलेगा, जो कि समझौते के



अंतर्गत जनरल इलेक्ट्रिक कंपनी द्वारा स्थापित की जा रही है। इसी प्रकार निकट भविष्य में यही तरीका चितरंजन, पश्चिम बंगाल स्थित चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) के लिए भी अपनाया जाएगा, जिसका फायदा अंततः मधेपुरा स्थित विद्युत इंजन फैक्ट्री को मिलेगा, जिसकी स्थापना फ्रांस की अलस्टोम कंपनी द्वारा की जा रही है। ऐसा लगता है कि वर्तमान केंद्र सरकार देश की जनता को मूर्ख समझने की भूल कर रही है, जबकि उसे सच्चाई के साथ पेश आना चाहिए। सरकार को लगता है कि इस तरह के प्रपंच से देश की जनता को गुमराह किया जा सकता है। जबकि यह सर्वविदित है कि वह अंतरराष्ट्रीय समझौते से मुक्त नहीं सकती है। और यदि वह ऐसा करने का कोई भी प्रयास करती है, तो अमेरिकी सरकार उस पर चढ़ दौड़ेगी। तब अमेरिका के साथ प्रगाढ़ हो रहे संबंधों का क्या होगा? इसके अलावा यह भी सर्वज्ञात है कि केंद्रीय ऊर्जा मंत्रालय में रहते हुए वर्तमान रेलमंत्री के संबंध जनरल इलेक्ट्रिक (अमेरिकन जनरल मोटर्स ग्रुप) के साथ अत्यंत प्रगाढ़ रहे हैं। अतः यह स्पष्ट है कि मटौरा फैक्ट्री बंद नहीं हो सकती, होगी तो यह डीएलडब्ल्यू ही होगी।

ऐसे में यह स्पष्ट हो रहा है कि जब डीएलडब्ल्यू फैक्ट्री बंद हो जाएगी, तभी मटौरा से डीजल इंजनों की पूरी खरीद हो जाएगी। इस तरह यह भी सिद्ध हो जाएगा सरकार और रेलमंत्री जनरल इलेक्ट्रिक को फेवर करना चाहते हैं। इसीलिए यह कहा गया है कि डीजल इंजनों का निर्माण बंद करने के साथ मटौरा की फैक्ट्री भी बंद कर दी जाए। यह जानते हुए भी कि यह संभव नहीं है। परंतु ऐसा करके सरकार या रेलमंत्री यह दर्शाना चाहते हैं कि दोनों में से सिर्फ एक ही फैक्ट्री बंद हो सकती है, इसलिए जो बंद होगी वह डीएलडब्ल्यू होगी, मटौरा नहीं। अब यह सारा प्रहसन तीन-चार महीनों की फाइल-बाजी के साथ चलेगा। उल्लेखनीय है कि वर्तमान रेलमंत्री ने अपना पदभार संभालने के तुरंत बाद रेल अधिकारियों के साथ हुई अपनी पहली ही बैठक में

डीएलडब्ल्यू में डीजल रेल इंजनों का उत्पादन तत्काल प्रभाव से बंद करने का निर्देश दे दिया था।

यह सब करते हुए सरकार को रेलवे के मान्यताप्राप्त श्रमिक महासंघों की भी कोई चिंता नहीं है, क्योंकि एक तो दोनों श्रमिक महासंघ आपस में ही बुरी तरह बंटे हुए हैं। श्रमिक हितों के लिए भी वह एक साथ मिलकर चलने को तैयार नहीं हैं। यही वजह है कि सरकार इन श्रमिक महासंघों को कोई घास नहीं डाल रही है। रोजगार बढ़ाने के वादे के बावजूद सरकार के निर्णय के तहत दोनों रेल इंजन फैक्ट्रियों के बंद होने से लगभग 10 हजार रेलकर्मी बेरोजगार हो जाएंगे। सरकार कह सकती है कि इतने ही रोजगार मटौरा और मधेपुरा में पैदा होंगे, परंतु इसकी कोई गारंटी नहीं है, यह भी सही है। ऐसे में अपने-अपने अहंकार के कारण दोनों श्रमिक महासंघों की 'एकला-चलो' की नीति के चलते बड़े पैमाने पर श्रमिक हितों की अनदेखी होने जा रही है। अभी तो यह एक बड़ी शुरुआत है, क्योंकि इससे पहले कई रेल-कार्य निजी क्षेत्र को चले गए हैं और श्रमिक महासंघ कुछ नहीं कर पाए, इसके बाद भारतीय रेल की सभी उत्पादन इकाईयों सहित इसके सभी लोको शेड, परेल-माटुंगा जैसे सभी बड़े रेलवे वर्कशॉप इत्यादि भी घरेलू या बहुराष्ट्रीय कंपनियों को सौंपे जाने हैं। यदि श्रमिक महासंघों का आपसी संघर्ष और द्वेष इसी तरह चलता रहा, तो उनका अस्तित्व भी जल्दी ही ठीक उसी प्रकार निष्क्रिय हो जाएगा, जिस प्रकार रेलवे के मान्यताप्राप्त अधिकारी महासंघों का अस्तित्व पूरी तरह निष्क्रिय हो चुका है।

रेलवे समाचार की वेबसाइट www.railsamachar.com सितंबर को उपरोक्त खबर प्रकाशित होने के बाद रेल मंत्रालय और सरकार में खूब हंगामा मचा। इसकी जानकारी ट्विटर के माध्यम से अमेरिकन बहुराष्ट्रीय कंपनी 'जनरल इलेक्ट्रिक' को भी मिली। इसके तुरंत बाद जनरल इलेक्ट्रिक ने भारत सरकार को 2.5 मिलीयन डॉलर के इस कॉन्ट्रैक्ट को रद्द करने पर चेतावनी जारी की। इसके तुरंत बाद 'जनरल इलेक्ट्रिक' के वाइस चयनमैन जॉन राइस 27 सितंबर को आनन-फानन में दिल्ली पहुंचकर रेल मंत्री पीयूष गोयल के साथ मुलाकात की। इस मुलाकात में रेल मंत्री गोयल ने अपने पूर्व आदेश और रेलवे बोर्ड द्वारा मटौरा प्रोजेक्ट को रद्द करने के निर्णय से मुक्त गए। और मटौरा प्रोजेक्ट जारी रहने का सार्वजनिक बयान जारी किया।

गलत है क्रीमी लेयर पर सरकार का फैसला



प्रेमपाल शर्मा

ओ बीसी 'क्रीमी लेयर' में सरकार ने मामूली सा बदलाव किया है, लेकिन उसे इस तरह से दिखाया जा रहा है जैसे सरकार ने कोई सामाजिक क्रांति कर दी है..

ओबीसी 'क्रीमी लेयर' में सिर्फ इतनी सी तब्दीली की गई है कि जो सीमा अभी तक 6 लाख थी, उसे बढ़ाकर 8 लाख कर दिया गया है। स्पष्ट शब्दों में कहें तो केंद्र सरकार की नौकरियों में ओबीसी वर्ग के लिए

आरक्षित 27 फीसदी पदों के लिए वही अभ्यर्थी लाभ ले सकेंगे, जिनके मां-बाप या अभिभावकों की वार्षिक आय 8 लाख से कम होगी। इस तरह ओबीसी 'क्रीमी लेयर' में सरकार ने मामूली सा बदलाव किया है, लेकिन उसे इस तरह से दिखाया जा रहा है जैसे सरकार ने कोई सामाजिक क्रांति कर दी है। वर्ष 2013 से यह सीमा 6 लाख थी और उससे पहले साढ़े चार लाख। जबकि आरक्षण लागू करते वक्त वर्ष 1993 में यह केवल एक लाख निर्धारित की गई थी।

बढ़ती तनख्वाह और महंगाई के आधार पर इसे बढ़ाया जाता रहा है। बैंक और अन्य सरकारी उपक्रमों में उच्च पदों पर बैठे अधिकारियों को क्रीमी लेयर में शामिल तो नहीं किया गया है, लेकिन उसे कुछ स्पष्टता के साथ जरूर सामने रखा गया है। जैसे बैंकों में सीधे भर्ती हुए लेवल-एक के अधिकारी भारत सरकार के ग्रुप 'ए' पदों की तरह ही क्रीमी लेयर का हिस्सा माने जाएंगे। यह भी न्यायालयों के निर्णयों के दबाव में करना पड़ा है। पिछले दिनों संघ लोक सेवा आयोग (यूपीएससी) की लिखित परीक्षा और अन्य परीक्षाओं में ऐसे अभ्यर्थी थे जिनके मां-बाप

- सरकार ने समानता, समरसता की ओर बढ़ने का मौका खो दिया
- अच्छा तो तब होता जब 6 लाख की सीमा को भी कम किया जाता

बैंकों और अन्य सरकारी उपक्रमों में उच्च पदों पर थे और 6 लाख की सीमा से कई गुना ज्यादा वार्षिक आय वाले थे। पिछड़ों में भी अति-पिछड़े का विभाजन कई राज्य सरकारों की तर्ज पर किया गया है। यदि उसका पालन हो, तो शायद कुछ फायदा हो सकता है।

वर्तमान सरकार के बड़े-बड़े दावों को देखते हुए उम्मीद थी कि इस संबंध में कोई महत्वपूर्ण फैसला आएगा। देश की लगभग 40 प्रतिशत आबादी गरीबी रेखा से नीचे है और इसको ध्यान में रखते हुए क्रीमी लेयर पर सर्वेक्षण जैसा कुछ किया जाएगा। लेकिन सरकार की मंशा कुछ और ही दिखाई देती है। यहां बहस, आलोचना का मुद्दा आरक्षण नहीं है, बल्कि चिंता यह है कि क्या गरीबी रेखा के आस-पास गुजर करने वाले उड़ीसा, बिहार, छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश के ओबीसी युवा दिल्ली, मुंबई, चेन्नई में रह रहे संपन्न ओबीसी परिवारों के बच्चों से प्रतिस्पर्धा में

जीत सकते हैं? आईएएस, पीसीएस की तो छोड़ो, उनके लिए चपरासी, क्लर्क, सिपाही की नौकरी भी पाना बहुत मुश्किल है।

क्रीमी लेयर को तो राजनीतिक दबाव में 1 लाख से 8 लाख तक पहुंचा दिया गया, लेकिन अति-पिछड़े तो और पिछड़े जा रहे हैं। इस सीमा को बढ़ाकर गरीब पिछड़ों का और नुकसान हुआ है। अच्छा तो यह होता कि 6 लाख की सीमा को भी कम किया जाता। इससे सही अर्थों में सरकार की आरक्षण नीति का फायदा वंचित तबकों तक पहुंच पाता।

क्रीमी लेयर की सीमा कम करने के पक्ष में तर्क और आंकड़े केंद्र और राज्य सरकारों के पास हैं। यूपीएससी के ही पिछले दस साल के आंकड़े उठाकर देखें तो हकीकत सामने आ जाती है। ओबीसी के 90 प्रतिशत उम्मीदवारों का माध्यम अंग्रेजी है और उनकी शिक्षा भी निजी स्कूलों में हुई है। अंग्रेजी और निजी स्कूल उनकी हैसियत और संपन्नता की पहचान हैं, पिछड़ेपन की नहीं। उनमें से ज्यादातर ने महानगरों में प्रतियोगी परीक्षाओं की कोचिंग ली है और कई बरसों से बड़े शहरों में रह रहे हैं। आश्चर्य की बात यह है

कि राजनीतिक स्वार्थों के चलते सैकड़ों जातियां ओबीसी, एससी, एसटी सूची में शामिल तो होती रही हैं, लेकिन बाहर कभी निकलीं।

पिछड़ा वर्ग आयोग के सदस्य रहे और जाने-माने समाजशास्त्री धीरूभाई शेट ने बार-बार इस पक्ष पर अपनी चिंता जाहिर की है। पिछड़ा वर्ग आयोग के सदस्य के नाते धीरूभाई ने जाटों को ओबीसी में शामिल न करने की सिफारिश इन्हीं तर्कों के आधार पर की थी। उनका कहना था कि इन सभी आरक्षित वर्गों में ऐसी क्रीमी लेयर तैयार हो गई है जो नीचे तक आरक्षण को रिसने नहीं देती है। यदि इन सभी सूचियों की समीक्षा नहीं हुई तो आरक्षण का उद्देश्य ही असफल ही नहीं, बल्कि चौपट हो जाएगा।

उच्चतम न्यायालय ने अपने दर्जनों फैसलों में यही बात कही है। 1994 में इंदिरा साहनी बनाम भारत सरकार मामले में फैसला सुनाते हुए सुप्रीम कोर्ट ने इसी तर्क पर क्रीमी लेयर को रेखांकित किया था। क्रीमी लेयर को लेकर लिए गए अपने ताजा फैसले में सरकार ने समानता, समरसता की ओर बढ़ने का मौका खो दिया है।

पदोन्नति घोटाले पर अदालत का बड़ा फैसला

पेज 1 का शेष... साथ अदालत से माफी मांगते हुए रेलवे के वकीलों ने आदेश पर पुनर्विचार करने का आग्रह किया। तत्पश्चात अदालत ने नरमी दर्शाते हुए 'पर्सनल हियरिंग' को 'कारण बताओ नोटिस' में परिवर्तित किया।

अदालत ने 29 अगस्त 2017 को 'आर. के. कुशवाहा बनाम ए. के. मितल' मामले में निर्गत आदेश को अमल में लाकर रेलवे बोर्ड से चार हफ्तों के अंदर जवाब मांगा है। इस पर अगली सुनवाई 5 अक्टूबर को तय की गई है। हालांकि आज 26 सितंबर तक, यानि लगभग एक महीना बीत जाने के बाद भी, रेलवे बोर्ड की तरफ से अदालत के आदेश के पालन पर कोई कदम नहीं उठाया गया है, क्योंकि अब तक रेलवे बोर्ड की तरफ से अदालत में कोई जवाब दाखिल नहीं किया गया है। यदि इस बार भी रेलवे बोर्ड द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया, तो अदालत के रुख देखते हुए 5 अक्टूबर को सीआरबी और सेक्रेटरी की पर्सनल हियरिंग होना निश्चित है।

प्रमोटी प्रेम में अब भी दिग्भ्रमित है रेलवे बोर्ड

रेलवे बोर्ड के हमारे विश्वसनीय सूत्रों से पता चला है कि पटना हाई कोर्ट के आदेश, जिसके अनुपालन में भारतीय रेल स्थापना नियमावली (आईआरईएम) में संशोधन किया जाना है, के मद्देनजर उस नोटिंग पर विधि विभाग (लीगल डिपार्टमेंट) की सहमति मांगी गई है। प्रमोटी प्रेम में आंखें बंद करके दिग्भ्रमित होने का नाटक कर रहे रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारियों को यह क्यों नहीं समझ में आ रहा है कि डीओपीटी द्वारा जो ओ. एम. दि. 4 मार्च 2014 को निर्गत किया गया था, वह सुप्रीम कोर्ट के एन. आर. परमार मामले में निर्गत दिशा-निर्देश पर जारी किया गया था तथा उक्त ओ. एम. में भी स्पष्ट लिखा गया है कि जारी करने से उस पर पहले विधि विभाग की सहमति ले ली गई है।

इसके बावजूद रेलवे बोर्ड के कुछ धूर्त स्थापना अधिकारी 'डिले टैक्टिक्स' अपनाकर कर्तव्यनिष्ठ और न्यायप्रिय सीआरबी को बलि का बकरा बनाना चाह रहे हैं। अर्थात् जिस ओ. एम. को जारी करने से पहले ही उस पर विधिक सहमति (लीगल ओपिनियन) ले ली गई थी, उसे दोबारा लीगल सेल को भेजे जाने का यही मतलब है कि रेलवे बोर्ड के कुछ धूर्त स्थापना अधिकारी आज भी प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन के साथ साठ-गांठ करके पटना हाई कोर्ट के निर्णय को लागू किए जाने में न सिर्फ जानबूझकर देरी कर रहे हैं, बल्कि निर्धारित समय पर अदालत को जवाब न देकर वह सीआरबी सहित समस्त रेलवे बोर्ड को अदालत के समक्ष शर्मशार करवाना भी चाह रहे हैं।

रेलवे के खजाने पर मुकुल रोहतगी की पड़ी नजर

टीयर-1 जैसे महंगे वकीलों में शुमार भारत के पूर्व अटार्नी जनरल मुकुल रोहतगी को रेल अधिकारियों की इस न्याय की जंग में अंततः उतरना ही पड़ा। रेलवे के युवा अधिकारियों द्वारा ऐसे प्रभावशाली वकील को मैदान में उतारना इस बात का संकेत है कि युवा अधिकारी अब 'करो या मरो' का निर्णय ले चुके हैं। 'रेलवे समाचार' द्वारा पदोन्नति घोटाले का पर्दाफाश किए जाने और अपने ही घर में न्याय नहीं मिलने से युवा अधिकारी अब किसी भी हद तक जाने को आमादा हैं। अतः सुप्रीम कोर्ट में ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारियों और ग्रुप 'ए' युवा अधिकारियों के बीच जबरदस्त टक्कर होने की संभावना दिख रही है, क्योंकि रेलवे की आठों संगठित सेवाओं के युवा अधिकारी एकजुट होकर अब इस पूरे मामले को इसके अंतिम लक्ष्य तक पहुंचाने का



निर्णय ले चुके हैं।

प्रमोटी अधिकारियों को नहीं मिली सुप्रीम कोर्ट से कोई राहत

अपनी खरीद-फरोख्त, जोड़तोड़, सेवा-आपूर्ति इत्यादि क्षमताओं की बदौलत रेलवे के सारे नियमों को बौना कर चुके प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन के पदाधिकारियों और तथाकथित सलाहकारों को सुप्रीम कोर्ट से गहरा झटका लगा है। इनके वकीलों द्वारा पटना हाई कोर्ट के आदेश पर की गई स्थगनादेश (स्टे) की मांग को सुप्रीम कोर्ट ने खारिज कर दिया। मुकुल रोहतगी की उपस्थिति और सुप्रीम कोर्ट द्वारा स्टे की मांग खारिज किए जाने के इस फैसले ने युवा अधिकारियों का न सिर्फ पलड़ा भारी कर दिया है, बल्कि उनका मनोबल भी काफी बढ़ा दिया है। अब गेंद युवा अधिकारियों के पाले में है, क्योंकि स्टे नहीं मिलने की स्थिति में यदि वह चाहें तो मामले को चार-पांच साल तक खींचकर और अवमानना मामले में दबाव बनाकर अपना उद्देश्य पूरा कर सकते हैं अथवा जल्दी-जल्दी सुनवाई करवाकर पूरे मामले पर स्थायित्व ला सकते हैं।

रेलवे बोर्ड द्वारा पूर्व की भांति इस बार भी वही 'डिले टैक्टिक्स' वाली रणनीति अपनाई जाती दिखाई दे रही है। जैसे कि रेलवे बोर्ड द्वारा पटना हाई कोर्ट में न कोई अपील की गई, और न ही कोई लिखित जवाब दाखिल किया गया था, और न ही रेलवे की तरफ से पटना हाई कोर्ट के निर्णय को सुप्रीम कोर्ट में चुनौती दी गई। शायद ऐसा ही रवैया सुप्रीम कोर्ट में भी अपनाने की रणनीति बनती दिखाई दे रही है। अर्थात् रेलवे बोर्ड न्याय के इस महासंग्राम में मूकदर्शक बनकर मजे लेते हुए दिखाई दे रहा है। इसका मतलब यह है कि अरबों रुपये के अधिकारी पदोन्नति घोटाले में रेलवे बोर्ड की पहले से ही मिलीभगत रही है, और अब वह इस मामले में मूकदर्शक रहकर ही अपनी उक्त मिलीभगत के और ज्यादा उजागर होने तथा सुप्रीम कोर्ट में अपनी छीछालेदर करवाने से बचा रह सकता है।

चारों ओर से मुंह की खा चुके इंडियन रेलवे प्रमोटी ऑफिसर्स फेडरेशन (इरपोफ) के पदाधिकारी और तमाम प्रमोटी अधिकारी अब तक अपने तथाकथित सलाहकार के भुलावे में रहकर न सिर्फ अपना काफी नुकसान कर चुके हैं, बल्कि उनके समक्ष अब ग्रुप 'ए' युवा अधिकारियों के साथ समझौता करने का सिर्फ एक ही रास्ता नजर आ रहा है। हालांकि इसकी भी संभावना नगण्य है, क्योंकि फेडरेशन ऑफ रेलवे ऑफिसर्स एसोसिएशन (एफआरओए) से ग्रुप 'ए' युवा अधिकारियों का मोह भंग हो चुका है और वे किसी भी स्थिति में इरपोफ के साथ समझौता करने वाले नहीं हैं। हालांकि 18 सितंबर को सुप्रीम कोर्ट में हुई प्राथमिक छीछालेदर के तत्काल बाद इरपोफ की तरफ से इस प्रकार के समझौते के प्रयास शुरू कर दिए जाने की भी खबर 'रेलवे समाचार' को मिली है। तथापि, अब तक दो स्तर पर जीतने के बाद और सुप्रीम स्तर पर भी जीतने की पूरी संभावना को देखते हुए युवा अधिकारियों ने ऐसे किसी समझौते की कल्पना से भी इंकार किया है।

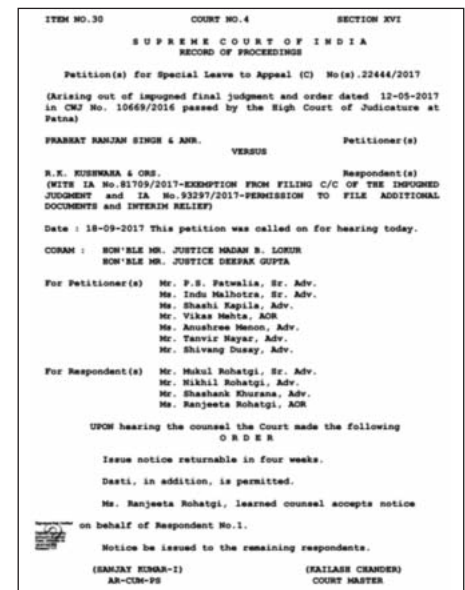
इरपोफ के पदाधिकारियों और सलाहकार के बीच पैदा हुए मतभेद

हालांकि चर्चा इस बात की भी है कि इरपोफ के महासचिव और उनके सलाहकार के बीच कोर्ट केस को लेकर गहरे मतभेद पैदा हो गए हैं। प्राप्त जानकारी के अनुसार यह मतभेद 7-8 सितंबर को कोलकाता में दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा प्रायोजित इरपोफ की कार्यकारिणी की बैठक (ईसीएम) में तब उजागर भी हो गए, जब सलाहकार महोदय ने अपने वक्तव्य में कोर्ट केस वापस लेने की बात कहते हुए कहा कि उन्होंने बरास्ता गृहमंत्री राजनाथ सिंह रेलमंत्री सुरेश से बात करके सारा मामला 'सेट' कर दिया है। परंतु तभी इरपोफ के महासचिव ने अपने वक्तव्य में कोर्ट केस वापस न लिए जाने की बात कहकर उनकी बात को वहीं पर सिरे से खारिज कर दिया। जब वह यह बात कह रहे थे तभी सलाहकार महोदय मंच छोड़कर चले गए थे। इससे जाहिर है कि उनकी बात या सलाह से इरपोफ के महासचिव सहित ज्यादातर पदाधिकारी सहमत नहीं हैं और वह यह भी मान चुके हैं कि आज इरपोफ को जिस विषम परिस्थिति का सामना करना पड़ रहा है वह सलाहकार महोदय की कथित सलाह और उनके द्वारा पूर्व में की गई जोड़तोड़ के कारण ही पैदा हुई है।

प्रेस कांफ्रेंस में भी सलाहकार के साथ नहीं दिखे महासचिव

सलाहकार महोदय के अहसानों से दबे पूर्व रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी द्वारा कोलकाता प्रेस क्लब में आयोजित प्रेस कांफ्रेंस के दौरान सलाहकार के साथ इरपोफ के अध्यक्ष एवं पूर्व रेलवे के कुछ अधिकारियों के अलावा इरपोफ का अन्य कोई पदाधिकारी उपस्थित नहीं था। जबकि इस मौके पर इरपोफ के महासचिव की ही अधिकृत भूमिका होनी चाहिए थी, मगर इस प्रेस कांफ्रेंस में सलाहकार महोदय के साथ वह उपस्थित नहीं हुए। इससे भी उनके बीच गहरे मतभेद होने की पुष्टि होती है। इसके अलावा प्रेस कांफ्रेंस को सलाहकार द्वारा संबोधित किया जाना न सिर्फ अत्यंत अटपटा है, बल्कि उनका इरपोफ की प्रत्येक बैठक में उपस्थित रहना और उसमें महासचिव को दरकिनार करके अग्रणी भूमिका निभाना भी इरपोफ के वर्तमान पदाधिकारियों की काबिलियत पर एक बहुत बड़ा प्रश्नचिह्न लगाता है।

उक्त ईसीएम में कोई कारगर निर्णय नहीं लिया गया, बल्कि इस ईसीएम के बहाने सभी जोनल रेलों से आए करीब सौ-सवा सौ प्रमोटी अधिकारियों की सिर्फ मौज-मस्ती हुई। ईसीएम में सांस्कृतिक कार्यक्रम के बहाने शराब और शबाब (कैबरे डांस) का दौर चलना ईसीएम के औचित्य पर बहुत बड़ा सवालिया निशान है। ऐसे में सालाना चार-चार ईसीएम की अनुमति दिए जाने के बारे में रेलवे बोर्ड को अपनी नीति पर पुनर्विचार करना चाहिए कि इस बहाने रेलवे के कितने कीमती समय का नुकसान हो रहा है। प्रमोटी अधिकारियों के ही एक सोशल मीडिया ग्रुप से एक वरिष्ठ इरपोफ पदाधिकारी



की लिखी हुई पोस्ट 'रेलवे समाचार' को प्राप्त हुई है, जिसको यहां ज्यों का त्यों प्रस्तुत किया जा रहा है। इसे देखने से स्पष्ट हो जाता है कि उक्त ईसीएम में क्या हुआ और क्या इस तरह ईसीएम का औचित्य सही साबित होता है?

Here is the post of one of the important office-bearer of one Zonal POA for information and action thereon by all.

IRPOF's achievements in last one year, since September 2016 to September 2017

1. No DPC.
 2. No DITS.
 3. Anty-dating stopped.
 4. No resolutions in ECM.
 5. Withdrawal of ad-hoc Senior Scale policy.
 6. Surrender of Senior Scale posts for 535 odd nos.
 7. Stagnation in accounts engineering and personal deptt. for Group 'A' induction and Senior Scale in all deptts. mostly.
 8. No Demands placed officially whether big or small. "Chhota demand to manoge nahin aur bada kuchh to kar nahin paoge."
 9. No any action plan. No communication. No task force. All in oblivion.
 10. Only to wait for Advisor, Secretary General and President to fight for us in Courts by collecting money from Zonal POAs, who have already got their Selection Grades in their career. We need to do something at our own for ourselves too, so we are here.
- Regards

उपरोक्त तमाम वास्तविकताओं को देखते हुए अब यह देखना काफी दिलचस्प होगा कि सुप्रीम कोर्ट के अंतिम निर्णय का ऊंट किस करवट बैठता है और जीत का सेहरा किसके सिर बंधता है? तथापि, प्रमोटी अधिकारियों के लिए अब अपने नेतृत्व पर पुनर्विचार करने का समय आ गया है, क्योंकि वर्ष 2002-03 के बाद से जिस तरह की जोड़तोड़ करके अधिकारी पदोन्नति घोटाले को अंजाम दिया गया और जिस तरह से पूरी व्यवस्था की आंखों में धूल झोंककर निरस्त पदों को 'बैक लॉग' दिखाकर उन पर प्रमोटी अधिकारियों को पदोन्नति दी गई, यह पूरी व्यवस्था के साथ की गई बहुत बड़ी चीटिंग थी। यदि रेलवे बोर्ड अब भी इस चीटिंग को दुरुस्त नहीं करता है, तो अदालत के समक्ष उसे शर्मिंदा होना पड़ सकता है।

रिश्वत लेते एसएसई को सीबीआई ने रंगेहाथ पकड़ा

रांची (झारखंड): सीबीआई की एक टीम ने दक्षिण पूर्व रेलवे, रांची मंडल के डीआरएम ऑफिस में 26 सितंबर को छापा मारकर विद्युत विभाग के एक सीनियर सेक्शन इंजीनियर (एसएसई) विजय यादव को 3.44 लाख रुपये की रिश्वत लेते हुए रंगेहाथ गिरफ्तार किया। इससे डीआरएम ऑफिस में हड़कंप मच गया। सीबीआई ने अगले दिन सीबीआई की स्पेशल कोर्ट में विजय यादव को पेश किया, कोर्ट ने उसे 11 अक्टूबर तक के लिए न्यायिक हिरासत में जेल भेज दिया है। रेल प्रशासन ने एसएसई विजय यादव को सस्पेंड कर दिया है। बताते हैं कि उक्त रिश्वत मांगे जाने की शिकायत एक बेड रोल टेकेदार प्रकाश उर्फ चटनी सिंह ने की थी।

प्राप्त जानकारी के अनुसार बेड रोल टेकेदार प्रकाश सिंह उर्फ चटनी सिंह ने शिकायत की थी कि डीआरएम ऑफिस के एक ब्रांच अधिकारी ने 86 लाख रुपए का बिल पास करने की एवज में उससे 30 लाख रुपए की मांग की थी। इसी मांग के तहत उसने एडवांस के रूप में बिल की 4% राशि (3.44 लाख रु.) एसएसई विजय कुमार को दिए। बाकी 26.56 लाख रुपए अभी और देने थे। यह राशि किस अफसर को दी जानी थी, इस बारे में सीबीआई ने कुछ नहीं बताया। तथापि, सूत्रों का कहना है कि डीआरएम ऑफिस के एक बड़े ऑफिसर को यह राशि दी जानी थी, जो कि संबंधित ब्रांच अफसर और खुद डीआरएम के अलावा अन्य कोई नहीं हो सकता है। यह रिश्वत विजय यादव के माध्यम से ली जा रही थी। एसएसई/इले. विजय यादव को सीबीआई रंगेहाथ पकड़ा है।

प्रत्येक स्तर पर सुनिश्चित की जाए जवाबदेही और उत्तरदायित्व...

पेज 1 का शेष... चाहिए! परंतु सच्चाई यह है कि इस सबसे कुछ होने वाला नहीं है। मुर्दे के बाल काट देने से मुर्दा हल्का नहीं हो जाता, हमें वास्तविकता को समझना होगा। जब तक हम बीमारी की जड़ में जाकर उसका सही इलाज नहीं करेंगे, तब तक न बीमारी ठीक होगी और न ही रेल पटरी पर रहेगी। बीमारी की जड़ नौकरशाही में व्याप्त सुसंगठित भ्रष्टाचार है। एक तो चोरी ऊपर से सीनाजोरी, यानि गड़बड़ कहीं है और दोषी किसी और को ठहराकर कुटिल नौकरशाही खुद पर गौरवान्वित हो रही है। परंतु सोचने वाली बात यह है कि हाथ काट देने से क्या पैर का रोग दूर हो जाएगा? अतः जब तक लापरवाह नौकरशाही की जवाबदेही और उत्तरदायित्व सुनिश्चित नहीं किया जाएगा, तब तक किसी भी व्यवस्थागत रोग को दूर करना संभव नहीं है।

इसी तरह जब तक दुर्घटना के वास्तविक कारणों और उनके ठोस निदान नहीं ढूँढ़े जाएंगे, और उन कारणों को जड़-मूल से समाप्त करने का बीड़ा नहीं उठाया जाएगा, तब तक चाहे रेलमंत्री, या प्रधानमंत्री इत्यादि देते रहें, रेल तो गिरिगी ही। आज यदि अध्ययन किया जाए, तो रेलवे की ही रूल बुक जी एंड एसआर, जिसे रेल कर्मचारी/अधिकारी 'रेल गीता' भी कहते हैं, तथा संबंधित विभागों के मैनुअल्स के हिसाब से भी यदि चाहे भी तो 70% रेल नहीं चल सकती है। सच्चाई यह है कि सारे नियमों को ताक पर रखकर और सभी संरक्षा नियमों को नजरअंदाज करके रेल दौड़ाई जा रही है।

जब कोई कर्मचारी नियम की दुहाई देकर गाड़ी चलाने से मना करता है, यानि रेल और राष्ट्र के हित में कार्य करता है, तो उसे कार्य में व्यवधान डालने वाला या अडीबाज कर्मचारी कहकर उसको आका के दरबार में बुला लिया जाता है और उसको इतनी यातना दी जाती है कि अन्य सैकड़ों कर्मचारियों की भी रूह कांप उठती है। ऐसे में कर्मचारी चुपचाप गलत आदेशों का पालन करते हुए काम करते रहते हैं।

जैसे एक कौआ मारकर खेत में टांग दिया जाता है, जिससे अन्य कौए डरकर खेत में नहीं आते। ठीक उसी तरह नियम की दुहाई देने वाले रेलकर्मियों को 'कौआ' बना दिया जाता है। इसका गणित यह है कि ऐसे में 90% गाड़ियां अपनी संरक्षा कमियों के बावजूद भगवान भरोसे गंतव्य पर पहुंच जाती हैं। यदि 10% गाड़ियां कहीं दुर्घटनाग्रस्त हो भी गईं, तो उसे मानवीय भूल पर थोपकर अथवा उपरोक्त वर्णित नियम की किताबों की दुहाई देकर संबंधित रेलकर्मियों को दोषी बताते हुए अपने-अपने पापों को छिपाने में नौकरशाही कामयाब हो जाती है। इसके बावजूद भी यदि नौकरशाहों का मन नहीं भरता, तब शुरू होता है दुर्घटना की आड़ में रेल राजस्व को फूंकने का प्लान। रेल दुर्घटनाएं भी रेलवे की नौकरशाही के लिए अपनी जेबें भरने का एक साधन बनी हुई हैं, जिससे नए-नए प्लान बनाकर रेलवे को दोनों हाथों से लूटा जा सके।

सुरक्षित रेल संचालन के लिए अत्यावश्यक है ट्रैक का फिट होना और ट्रैक फिट होने के लिए आवश्यक है...

1. मैनुअल में निर्दिष्ट विशेष पत्थर की ही गिट्टी प्रयोग में लाई जाए।
2. मैनुअल में निर्दिष्ट गहराई तक कुशन डाला जाए, जो कि अक्सर नहीं किया जाता है।
3. एमबीसी स्लीपर तथा रेल के बीच में लगने वाले रबर के पैड तथा लाइनर प्रत्येक स्लीपर पर लगे होने चाहिए और पीरियोडिकली बदले जाने चाहिए।
4. गिट्टी प्रॉपर ऐंगल में कटी हो, न कि कहीं के भी पत्थर लाकर भर दिए जाएं। अक्सर नीचे

के कुशन, जो ऊपर से दिखता नहीं है, में बिना मानक के पत्थर प्रयुक्त किए जाते हैं।

5. स्लीपर और रेल फिट करने के लिए प्रयुक्त चाभी तथा रेल के बीच लगने वाला लाइनर हर चाभी के साथ लगा होना अनिवार्य होता है, अन्यथा स्लीपर में गड्डे पड़ जाते हैं। बाहर से ठीक दिखने वाला स्लीपर वास्तव में अंदर से अपना मानक खो चुका होता है, जो रेल फ्रैक्चर का कारण बनता है। इसी से डिरेलमेंट होते हैं।

6. सभी तरह के क्रॉस-ओवर की पुनर्समीक्षा होनी चाहिए। यह किसी भी जगह 30 किमी. प्रति घंटे से कम न हों। परंतु इसमें इस बात का भी ध्यान रखा जाना चाहिए कि इस फिटनेस का स्टैंडर्ड मैनुअल के मुताबिक हो, न कि ऑपरेटिंग विभाग अपनी मनमानी से इसे तय करे।

7. कहीं-कहीं यह भी देखा गया है कि इंजीनियरिंग विभाग की ओर से फिट न देने के बावजूद ऑपरेटिंग विभाग ने क्रॉस-ओवर की ज्यादा स्पीड निर्धारित कर दी। इसके कारण कई डिरेलमेंट हो गए। इसका प्रत्यक्ष प्रमाण कल्याण स्टेशन के पास का क्रॉस-ओवर है, जहां लगातार गाड़ियां पटरी से उतरी हैं।

8. यादों, लोको शेड, कारशेड की लाइनों की मरम्मत का भी ध्यान रखना बेहद अनिवार्य है। देखा गया है कि चूँकि यहां कम स्पीड से गाड़ियों का आवागमन होता है, इसलिए यहां रखरखाव की परवाह ज्यादा नहीं की जाती है। उदाहरण के तौर पर कुर्ला कारशेड में आज भी 90 पाँड की 1954-56 की बनी रेलें उपयोग में लाई जा रही हैं, जिनका उपयोग भारतीय रेल में वर्षों पहले बंद किया जा चुका है।

9. अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग को सब-वे अथवा फ्लाईओवर बनाकर तुरंत बंद कर दिया जाना चाहिए। यदि यह दोनों विकल्प संभव न हों, तो तत्काल प्रभाव से वहां गेटमैन नियुक्त किए जाएं।

10. यह कैसा संवेदनहीन और अमानवीय विचार है कि गेटमैन की तनख्वाह देकर उनके बच्चों का पेट पालना और रोजगार को बढ़ावा देना रेलवे को असहनीय है, परंतु करोड़ों की आर्थिक और हजारों मानवीय प्राणों की क्षति रेलवे को सहर्ष स्वीकार है?

11. रेल खंड में गाड़ियों का घनत्व (सेक्शनल कैपेसिटी) बढ़ाने के नाम पर यदि इसी तरह भुलावे वाले सिग्नल (कन्फ्यूजिंग सिग्नल) लगते रहे, तो दुनिया के किसी भी अत्याधुनिक सिस्टम के इस्तेमाल से रेलवे में होने वाली 'स्पैड' की घटनाओं को खत्म नहीं किया जा सकता। यदि सुरक्षित रेल संचालन करना है, तो सिग्नल सुस्पष्ट जगह पर लगाए जाएं। पहाड़ी या लगातार घुमाव वाली जगहों पर वार्नर अथवा को-एक्टिंग सिग्नल लगाए जाने चाहिए, जिनमें एक परमिसिबल सिग्नल हो। जैसे 'एडिशनल डिस्टेंस सिग्नल' एक अच्छा प्रयास हो सकता है।

12. ऑटोमैटिक सेक्शन में प्रत्येक सिग्नल 800 मीटर से एक किमी. की दूरी पर और सुस्पष्ट जगह पर स्थापित होना चाहिए। उससे कम दूरी पर सिग्नल न लगाए जाएं, क्योंकि तब ये सिग्नल चालक को कन्फ्यूज करते हैं और इससे राजस्व की बर्बादी होती है।

13. स्टेशन सीमा में होम सिग्नल से एडवांस सिग्नल के बीच स्टार्टर सिग्नल के अलावा

कोई अन्य सिग्नल न लगाए जाएं। होम सिग्नल ही सीधे प्लेटफार्म निर्धारित करें और उसमें डायवर्जन के साथ-साथ प्लेटफार्म नंबर भी स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होना चाहिए।

14. क्रॉस-ओवर के पास से सिग्नलों का जाल हटा दिया जाए। इससे दुर्घटनाओं में कमी आ जाएगी। प्रत्येक डायवर्जन सिग्नल क्रॉस-ओवर से करीब 100 मीटर पहले हो तथा क्रॉस-ओवर खत्म होने के बाद कम से कम 25 से 40 मीटर दूर प्रॉपर लाइन का सिग्नल हो। इससे कोई कन्फ्यूजन नहीं होगा। मुंबई मंडल के ऑटो सेक्शन में ऐसा कहीं भी नहीं किया गया है।

15. प्लेटफार्मों के बीच में लगे सभी सिग्नल हटा दिए जाएं, क्योंकि उनकी ऊंचाई कम होती है और प्लेटफार्म पर लटके अनेक बोर्ड, तरह-तरह के बल्ब तथा सामान से लदी गाड़ियां (पार्सल) उन सिग्नलों को देखने में अवरोध पैदा करती हैं।

16. पहाड़ी रास्तों और घाट सेक्शनों से लंबी-लंबी मालगाड़ियां न गुजारी जाएं, यानि टनेज कम रखा जाए, क्योंकि अत्यंत बढ़ा हुआ



ट्रैक्टिव एफर्ट धीरे-धीरे पहाड़ी के पत्थरों को ढीला कर देता है, जिससे लैंड स्लाइडिंग जैसी दुर्घटनाएं होती हैं। इससे जान-माल की भारी क्षति होती है और रेलवे को करोड़ों का नुकसान भुगतना पड़ता है।

17. फ्रेट कारिडोर के चल रहे कार्य की जगह वर्किंग लाइन तथा गतिपूर्ण कार्य के बीच स्पष्ट दिखने वाला पार्टिशन लगाया जाए, जो अनेक जगह पर नहीं लगाया गया है। यही दुर्घटना का कारण बनता है।

18. बड़े यादों में सीएंडडब्ल्यू डिपो पुनः चालू किए जाएं तथा कोई भी गाड़ी सघन परीक्षण के बिना अथवा इनवैलीड बीपीसी के रवाना न की जाए। सीएंडडब्ल्यू की मोबाइल टीम भी हो, जो स्टेबल लोड का परीक्षण करके उसे फिट सर्टिफिकेट दे सके। रेलवे ने सीएंडडब्ल्यू डिपो खत्म कर अरबों रूपयों का नुकसान उठाया है।

19. आज बीपीसी की वैलिडिटी हजारों किमी. की होती है। अतः रनिंग क्लिकल के लिए इतनी बड़ी जोखिम लेना उचित नहीं है। इसके बावजूद बीपीसी इनवैलिड हो जाते हैं, फिर भी गाड़ियां चलाई जा रही हैं। इस तथ्य पर अविलंब पुनर्विचार होना चाहिए।

20. बरसात के समय अक्सर सिग्नलों में खराबी आती है। खराबी आने पर यदि सिग्नल (मोस्ट रिस्ट्रिक्टेड एस्पेक्ट) लाल हो जाए, तब तो ठीक है, पर बाँबिंग करना या मल्टीकलर डिस्प्ले करना अथवा प्वाइंट के सही ऑपरेट न होने पर भी सिग्नल आ जाना आदि कमियां नजरअंदाज नहीं की जा सकती हैं। अक्सर डिरेलमेंट तथा ऐक्सीडेंट का यही कारण भी रहा है। इस पर गहन विचार किए जाने की आवश्यकता है।

21. जहां बात मानवीय भूल की आती है, वहां सबसे पहले लोको पायलट पर ही ध्यान जाता है। रेलवे बोर्ड के एक निर्देश में कहा गया है कि ऐसे अधिकांश मामले ओवर ऑवर्स के कारण नहीं, बल्कि डिटेल टेस्ट

के बाद ड्यूटी आने पर हुए हैं। इस बात को नकारा नहीं जा सकता। इसके लिए रेलवे ने लोको पायलट्स के परिवारों के साथ भी अलग-अलग मंडलों में बैठक करके उनकी पत्नियों को दोषी मानते हुए बिना सिर-पैर की बातें करके और बिना मांगे सलाह देकर रेलवे ने समाज में अपनी कथित सहृदयता का परिचय देने का निरर्थक प्रयास किया। परंतु जब लोको पायलट की पत्नियों ने संबंधित रेल अधिकारियों से विनम्रतापूर्वक कुछ मानवीय प्रश्न किए, तो वे चुप्पी साधकर वहां से भाग खड़े हुए और उनकी दरियादिली का यह तथाकथित मानवीय प्रयास हवा हो गया।

22. अधिकारियों को यह समझ में नहीं आता है कि लोको पायलट भी लोको में लगी मशीनों की तरह कंट्रोलर अस रोटींग मशीन न होकर एक इंसान ही होता है। उसका भी परिवार होता है, वह खुद भी बीमार होता है और उसके परिवार में भी बीमारी-अजारी होती है, वह भी एक समाजिक प्राणी होता है। अतः उसको बीमारी में छुट्टी की भी आवश्यकता होती है। परंतु आज भी भारतीय रेल में तकरीबन 40% लोको पायलट्स की कमी के चलते उनको न तो सिक लीव मिलती है, और न ही बीमारी अथवा आपातकालीन स्थिति में डॉक्टर उन्हें सिक में रखते हैं। रेलवे अस्पताल के डॉक्टरों का सिर्फ यही कहना होता है कि डीआरएम ने लेटर भेजा है। यानि लोको पायलट्स के मामले में रेलवे के डॉक्टर चपरासी जैसा कार्य करते हैं।

23. जब कोई कर्मचारी खुद की, बीवी-बच्चों की या माता-पिता की बीमारी में ड्यूटी पर आया, तो उससे गलती होना स्वाभाविक है। अतः संरक्षा कोटि की रिक्तियों को सर्वप्रथम मुख्य वरीयता के आधार पर भरा जाना चाहिए। संरक्षा कोटि से 'ओवरटाइम' शब्द हमेशा के लिए निकाल दिया जाना चाहिए। शताब्दी, दूरंतो आदि के हाल्ट गिनीज बुक में नाम डालने के लिए नहीं, बल्कि यह सोचकर बनाए जाएं, कि उसे कोई इंसान ही चलाने वाला है, जो हमारे जैसा ही है, जिसे बरसात, ठंड में डेढ़-दो घंटे के अंतराल में पेशाब भी लगती होगी, जो इंसान होने के कारण रात 10 बजे से सुबह 6 बजे तक लगातार काम करने के कारण नींद से भी परेशान होता होगा।

24. चालकों का लिंक ऐसा बनाया जाए कि लगभग हर पांच घंटे में लोको स्टाफ बदला जाए। 110-140 किमी. प्रति घंटे की गति से भागने वाली गाड़ी के पथ का लगातार निरीक्षण और कंट्रोलिंग इत्यादि कोई खेल नहीं है, बल्कि एक ऐसी टीम बनाई जाए, जो एक माह तक डिटेल-टू-डिटेल चालक के साथ काम करे, तत्पश्चात उसके बारे में निर्णय लिया जाए। इससे शायद कुछ नियम मानवीय आधार पर बनाए जा सकेंगे।

25. किसी भी स्थिति में चालक को अनभिज्ञ सेक्शन, जहां का उसे लॉनिंग रोड न हो, में न भेजा जाए। अक्सर ऐसा देखा गया है कि फ्रॉल्स मैसेज देकर या लोको इंस्पेक्टर को भेजकर अथवा डरा-धमकाकर चालकों से ऐसी जगहों पर बलात कार्य कराया जाता है। ऐसा इसलिए होता है, क्योंकि अधिकारी जानते हैं कि कोई भी चालक अपनी नौकरी गंवाने या जान जाने का जोखिम नहीं लेगा। इसी आधार पर 99% गाड़ियां चलाई जा रही हैं। यदि एक भी स्पैड, डिरेलमेंट या ऐक्सीडेंट हो जाता है, तो चालक को दोषी ठहराकर अधिकारी अपनी गलती तो छुपा लेते हैं। परंतु क्या राष्ट्रीय संपत्ति की क्षति और इंसानी जानों की हानि की कोई कीमत नहीं है?

26. इनवैलिड बीपीसी पर गाड़ी चलवाना तुरंत बंद किया जाए। इसे खेल न समझा जाए, चालक और गार्ड से परीक्षण की खानापूर्ति करवाकर बलात गाड़ी चलवाना और दुर्घटना होने पर उनके ऊपर ही दोष मढ़कर मामले को रफादफा करना भी देशद्रोह है। प्रत्येक उस कार्य, जो ट्रेन रनिंग के लिए सुरक्षित नहीं है, को देशद्रोह की श्रेणी में डाला जाना चाहिए, जी एंड एसआर से गाड़ी को किसी भी तरह चलवा लेने के एसआर तुरंत निकलवा दिए जाने चाहिए। हमेशा एक सा ही नियम लागू होना चाहिए, यही देश हित में होगा। अत्यंत आपातकालीन स्थिति, यथा ऐक्सीडेंट, डिरेलमेंट आदि की विषम परिस्थिति में हर असंभव परिचालन करवाया जा सकता है, परंतु उसके लिए मंडल अधिकारियों की पूरी टीम को जिम्मेदारी लेनी चाहिए। हर अधिकारी भली-भांति यह जानता है कि चालक किसी भी विषम परिस्थिति में सफलतापूर्वक गाड़ी चलाने में सक्षम होता है।

27. भारतीय रेल का ऐसा एक भी इंजन नहीं है, जिसकी हेडलाइट में 240 मीटर की दूरी तक भी स्पष्ट देखा जा सके, जबकि यह नियम 150 वर्ष पूर्व का है। यदि नई टेक्नोलॉजी की दुहाई दी जाए, तो अब एक किमी दूर तक दिखना चाहिए। ऐसी स्थिति में इंजनों की हेडलाइट, वाइपर, कैब, सिटिंग, सेंडर इत्यादि सभी व्यवस्थाएं हमेशा दुरुस्त होनी चाहिए। जबकि इन पर कभी ध्यान ही नहीं दिया जाता है। रनिंग रूम की दुर्दशा को सुधारना अत्यंत आवश्यक है। मुंबई मंडल के रनिंग रूम, बोर्ड के तमाम निर्देशों के बावजूद भैंस के तबले जैसे हैं। कहीं भी कुक नहीं है। पेटीवाले, कॉल बॉय, बेयर जली-फुंकी रोटीयां खिला रहे हैं। जब रेलवे को चालकों की परफॉर्मेंस एकदम दुरुस्त चाहिए, तो फिर व्यवस्था भी वैसी ही करनी होगी।

28. डिरेलमेंट, ऐक्सीडेंट रोकने के लिए आवश्यक है कि सभी यादों में शॉटिंग प्रॉपर तरीके से की जाए। लगभग सभी यादों से असिस्टेंट लोको पायलट को हटा लिया गया है। मध्य रेलवे, मुंबई मंडल में भी ऐसा ही प्रयास किया जा रहा है। जबकि मालगाड़ियां हनुमान की पूंछ की तरह लगातार लंबी होती जा रही हैं। स्टाफ की कमी के चलते लगभग हर याद में भगवान भरोसे शॉटिंग कार्य हो रहा है। यदि किसी ने नियम की बात की, तो अन्य लोगों की दुहाई देकर या डराकर उससे भी गलत कार्य करवाया जाता है। और जब कभी कुछ गलत होता है, तो किसी न किसी कर्मचारी को दोषी करार देकर अधिकारी वर्ग द्वारा अपने कर्तव्य की इतिश्री कर ली जाती है।

29. मुंबई मंडल, मध्य रेल के ऑटोमैटिक सेक्शन के सिग्नलों की पुनर्समीक्षा होना अत्यंत आवश्यक है। वर्तमान में मुंबई मंडल के स्वचालित खंड में लगे 40 प्रतिशत सिग्नल अनावश्यक हैं। ये अनावश्यक सिग्नल भी हादसों की वजह हैं। 'रेलवे समाचार' इस विषय में पहले भी विस्तार से लिख चुका है। वर्तमान परिप्रेक्ष्य में गाड़ियों की लंबाई बढ़ने के कारण 400 मीटर तथा उससे भी कम दूरी पर लगे सिग्नल अवरोध की तरह हैं। सही तथा स्पष्ट जगह सिग्नल न लगे होने के कारण हादसे होते रहते हैं। यह विषय अनावश्यक व्यय का भी कारण है। अतः रेल प्रशासन अपनी हठ त्यागकर इस पर पुनर्विचार करे। निश्चित ही इसके अच्छे परिणाम आएंगे।

30. यदि रेल प्रशासन ऐक्सीडेंट या स्पैड की वास्तविकता की गंभीरतापूर्वक जांच करेगा, तो अधिकांश **शेष पेज 7 पर...**

कहां तक उचित है जीएम/डीआरएम को उन्हीं पदों पर पुनः पदस्थ...

पेज 1 का शेष... विद्युतीकृत खंड के सिंगल लाइन सेक्शन में खतौली-मंसूरपुर स्टेशनों के बीच किमी. संख्या 101/3-4 के पास 19 अगस्त को 17.47 बजे गाड़ी संख्या 18477, पुरी-हरिद्वार कलिंग-उत्कल एक्सप्रेस की भयानक दुर्घटना में पूरी ट्रेन न सिर्फ डिरेल हुई थी, बल्कि उसके कई डिब्बे एक-दूसरे पर चढ़कर बुरी तरह चकनाचूर भी हुए थे. घोषित रूप से इस घटना में 23 यात्री असमय काल-कवलित और सैकड़ों घायल हुए, मगर जिस तरह पुरी गाड़ी चकनाचूर हुई, उसे देखते हुए और कई प्रत्यक्षदर्शियों तथा राहत कार्य में लगे कुछ रेल अधिकारियों ने 'रेलवे समाचार' के साथ अंतरंग बातचीत में यह स्वीकार किया कि इस दुर्घटना में वास्तव में 200 से ज्यादा यात्री हताहत और सैकड़ों की संख्या में घायल हुए थे, जिसकी वास्तविक जानकारी बाहर नहीं जाने दी गई थी.

उक्त दोनों वरिष्ठ अधिकारियों - जीएम और डीआरएम - के साथ ही दिल्ली मंडल के निलंबित वरिष्ठ मंडल अभियंता-2 और सहायक मंडल अभियंता को भी माइनर पेनाल्टी चार्जशीट के साथ ड्यूटी पर वापस ले लिया गया है. जबकि एक वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) एवं कनिष्ठ अभियंता (जेई) का निलंबन अब तक जारी है. हालांकि नौकरी से बर्खास्त किए गए 12 ट्रेक मेंटेनर और एक जेई को फिलहाल कोई राहत नहीं मिली है. तथापि, श्रमिक संगठनों का दबाव उन्हें पुनः नौकरी पर वापस लेने का बना हुआ है, जिसके लिए वह लगातार विरोध प्रदर्शन करके रेल प्रशासन पर अपना दबाव बना रहे हैं. यह पूरी तरह संभव है कि जिस प्रकार एक महीने बाद माहौल शांत होते ही जीएम/डीआरएम को उनका जबरन वनवास खत्म करके ड्यूटी पर ले लिया गया, उसी प्रकार जैसे-जैसे लोगों का ध्यान उक्त भीषण दुर्घटना की तरफ से हटता जाएगा, वैसे-वैसे निलंबित एसएसई/जेई और बर्खास्त जेई एवं ट्रेक मेंटेनर्स को भी श्रमिक संगठनों के दबाव में पुनः नौकरी पर बहाल कर दिया जाएगा. दुराचारी, कामचोर और भ्रष्ट



आर. के. कुलश्रेष्ठ



आर. एन. सिंह

रेलकर्मियों के मामले में आज तक ऐसा ही होता आया है और आगे भी ऐसा ही होने वाला है.

हालांकि 'रेलवे समाचार' ने भी एमई, जीएम और डीआरएम को ड्यूटी पर वापस लिए जाने की बात इस आधार पर कही थी कि उनका फील्ड वर्क से कोई सीधा संबंध नहीं होता है. इसका मतलब यह कतई नहीं था कि उन्हें समान पद पर पुनः पदस्थापित किया जाए, क्योंकि उनकी प्रशासनिक कोताही से इंकार नहीं किया जा सकता. इसके अलावा खतौली दुर्घटना के मामले में सिर्फ एक बोर्ड मेंबर (एमई) ही अकेले जिम्मेदार नहीं था, बल्कि पूरा रेलवे बोर्ड उसके लिए जिम्मेदार और जवाबदेह था, और इसके लिए सीआरबी सहित पूरे रेलवे बोर्ड को तत्काल बर्खास्त किया जाना ही वास्तव में सही कदम होता. जिस प्रकार कैबिनेट के निर्णयों में सभी मंत्रियों की सामूहिक जिम्मेदारी होती है, उसी प्रकार रेलवे बोर्ड मेंबर्स की भी रेलवे के प्रत्येक निर्णय और घटना-दुर्घटना के लिए उनकी सामूहिक जिम्मेदारी एवं जवाबदेही बनती है. इस संदर्भ में एक सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेल अधिकारी का कहना है कि 'मेंबर इंजिनरिंग या कोई भी बोर्ड मेंबर सिर्फ अपने विभाग के लिए काम नहीं करता है, या वह सिर्फ अपने विभाग का ही बोर्ड मेंबर नहीं होता है, बल्कि वह पूरी भारतीय रेल के लिए काम करता है. इस प्रकार बतौर बोर्ड मेंबर वह पूरी भारतीय रेल का प्रतिनिधित्व करता है. अतः किसी एक बोर्ड मेंबर को किसी दुर्घटना या गलत निर्णय के लिए जिम्मेदार मानकर जबरन छुट्टी पर भेजा जाना सही कदम नहीं था.' इसी से तत्कालीन रेलमंत्री की अनभिज्ञता और नासमझी प्रमाणित होती है.

प्रत्येक स्तर पर सुनिश्चित की जाए...

पेज 6 का शेष... मामलों में इसके पीछे पंचकुअलिटी का कारण छिपा मिलेगा. ट्रैफिक मूव करने के लिए कई-कई घंटे तक लूंपिंग करके गाड़ियां चलाई जाती हैं. यह निश्चित है कि सैद्धांतिक रूप से इसे कोई भी अधिकारी स्वीकार नहीं करेगा, परंतु वास्तविकता को छिपाया भी नहीं जा सकता है.

31. सच्चाई यह है कि कोई भी अधिकारी अपने सिर विलंब लेना नहीं चाहता. भारी जोखिम लेकर गाड़ियां भगाई जाती हैं. 99 बार सब ठीक रहता है, तब किसी को पता नहीं चलता, यदि एक बार भी कुछ गलत हो जाता है, तो हंगामा मच जाता है. इसे भी मानवीय भूल करार देकर सब कुछ रफादफा कर दिया जाता है.

32. समयपालन के दबाव में जब चालक बेतहाशा गाड़ी भगाकर समय पर गंतव्य पर पहुंचने की जोखिम लेता है, तभी अधिकतर स्पैड होते हैं. भारतीय रेल में रोजाना झूठे एलसी, टीएन नंबर देकर न जाने कितनी गाड़ियां गलत तरीके से चलवाई जा रही हैं. ओवर ऑवर्स कार्य

कराना भी खतरे को आमंत्रित करना है. जहां मानसिक एवं शारीरिक रूप से थका हुआ व्यक्ति समर्पण से नहीं, बल्कि भय से कार्य करता है. वहीं खतरे की संभावना बनी रहती है. इसका तात्पर्य यह नहीं है कि पंचकुअलिटी मेंटेन न की जाए. समयपालन तो प्रत्येक रेलकर्मियों का पहला कर्तव्य है. परंतु जब खतरे की संभावना हो, तो सर्वप्रथम रेल संपत्ति और यात्रियों के जान-माल की सुरक्षा की जानी चाहिए और समयपालन को दूसरे स्थान पर रखा जाना चाहिए.

अंत में यदि संरक्षित और सुरक्षित रेल संचालन करना है और स्पैड की घटनाएं भी बचानी हैं तथा रेल दुर्घटनाएं भी खत्म करनी हैं, भारतीय रेल के कीमती राजस्व का अपव्यय भी रोकना है तथा जान की जोखिम को भी कम करना है, तो जेएजी एवं इससे ऊपर के अधिकारी वर्ग को अधिक जिम्मेदार और जवाबदेह बनाया जाना चाहिए. तभी सब कुछ ठीक होगा. ऐसा हम किसी द्वेष भावना से नहीं, बल्कि उपरोक्त तमाम वास्तविकताओं के आधार पर कह रहे हैं.

'रेलवे समाचार' का मानना है कि खतौली जैसी भयंकर दुर्घटना भारतीय रेल में पहली बार नहीं हुई है. खतौली दुर्घटना के बीज वर्ष 2002 में ही तब पड़ गए थे, जब तत्कालीन मध्य रेलवे, भोपाल मंडल के हरदा स्टेशन के पास गोवा एक्सप्रेस की भयंकर दुर्घटना होने से बाल-बाल बची थी. तब भी इसी तरह बिना ब्लॉक किए ही रेलकर्मियों ट्रेक पर स्लीपर रखकर और रेल काटकर उसको रिप्लेस कर रहे थे. उक्त दुर्घटना इसलिए बची थी, क्योंकि गोवा एक्स. का चालक बहुत सतर्क और अनुभवी था. तब भोपाल मंडल के तत्कालीन वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक अमित चौधरी ने संबंधित कर्मचारियों के विरुद्ध तत्काल एफआईआर दर्ज करने का आदेश दिया था. इस पर मध्य रेलवे के तत्कालीन मिथ्याचारी महाप्रबंधक एस. पी. एस. जैन ने अमित चौधरी का ही तबादला कर दिया था और उनका साथ देने वाले अजीत सक्सेना जैसे कुछ अन्य अधिकारियों की एसीआर खराब करने सहित उनका भारी उत्पीड़न भी किया था. 'रेलवे समाचार' ने इसी घटना के बाद एस. पी. एस. जैन को 'मिथ्याचारी महाप्रबंधक' की उपाधि से नवाजा था.

एक सेवानिवृत्त ट्रैफिक अधिकारी का कहना है कि पिछले पंद्रह वर्षों में पूरी व्यवस्था सड़ गई है. उनका कहना है कि पहले हरदा था, अब खतौली है, इनमें सिर्फ स्थानों का नाम बदला है, बाकी कुछ नहीं. हरदा का ड्राइवर अनुभवी था, उसने ट्रेक पर अवरोध देखकर गाड़ी रोक दी थी, खतौली का ड्राइवर अनाड़ी था, इसीलिए वह धड़धड़ाते हुए गाड़ी लेकर चला गया. पंद्रह साल पहले जिस तरह अमित चौधरी को बलि का बकरा बनाया गया था, उसी के परिणामस्वरूप आज सभी ट्रैफिक अधिकारी तकनीकी विभागों के सामने हाथ जोड़े खड़े रहते हैं. उनकी अकड़ का परिणाम अब खतौली के रूप में पुनः सामने आया है. जबकि तमाम दुर्घटनाएं रिपोर्ट ही नहीं होती हैं. केरल प्रदेश में पिछले एक साल के दौरान ऐसी कई गंभीर घटनाएं हुईं, वहां के सांसद चिल्लाते और शोर मचाते रहे, मगर कोई परिणाम नहीं निकला. नई दिल्ली स्टेशन के प्लेटफार्म एग्रन का कार्य पिछले पांच-छह सालों से मंजूर हुआ पड़ा है, मगर ब्लॉक न मिलने यह आज तक नहीं हो पाया है. इसलिए उच्च अधिकारियों को सीधे जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए, जो कि सबको खुश करने के लिए मंत्री-संतरी की तरफ मुंह कर लेते हैं, इसीलिए पूरी व्यवस्था चरमरा रही है. अतः उनके विरुद्ध कड़ी कार्रवाई होना वर्तमान की आवश्यकता है. उनका कहना था कि यदि ऐसा होता, तो सभी उच्च अधिकारी अपनी-अपनी खाल बचाने के लिए ऊल-जलूल हरकतें छोड़कर अपने काम पर गंभीरतापूर्वक ध्यान देते और तब द.पू.मं.रे. के पूर्व 'महिलोन्मुख' महाप्रबंधक और डीआरएम/रायपुर जैसे आपूर्तिकर्ता बच नहीं पाते.

उच्च अधिकारियों को जिम्मेदार ठहराए जाने को उचित मानते हुए और ऊपरी स्तर पर उच्च अधिकारियों द्वारा किसी भी गंभीर घटना को कितने सतही या हलके रूप में लिया जाता है, इस बारे में एक पूर्व वरिष्ठ रेल अधिकारी ने अपना अनुभव 'रेलवे समाचार' के साथ साझा करते हुए बताया

अपनी बरबादी का सामान अपने साथ ले गए सुरेश प्रभु!



पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु को रेल मंत्रालय से बड़े बेआबरू होकर जाना पड़ा और यह बेइज्जती उन्हें कलर-ब्लाइंड 'स्टोरकीपर' ए. के. मितल के कारण झेलनी पड़ी, जिन्हें उन्होंने बड़े भरोसे के साथ पीएमओ से सीआरबी के पद पर एकमुश्त दो साल की पुनर्नियुक्ति दिलवाई थी. हालांकि 'स्टोरकीपर' को भी बड़ी बेइज्जती के साथ त्याग-पत्र देकर जाना पड़ा है. यहां तक तो फिर भी ठीक था, परंतु जाते-जाते सुरेश प्रभु अपनी बरबादी का वह सामान भी रेल मंत्रालय से अपने साथ लेकर गए हैं, जिसके कारण वह एक अलोकप्रिय रेलमंत्री साबित हुए. यह सामान है उनके ईडीपीजी रहे अनंत स्वरूप और ओएसडी हनीश यादव. रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के अधिकारियों सहित रेलवे के जानकारों को आश्चर्य इस बात का हो रहा है कि सुरेश प्रभु की अलोकप्रियता, बदनामी और बरबादी का कारण बने उक्त दोनों सहायकों के कामकाज करने के तौर-तरीकों के बारे में न तो उन्होंने कभी विचार किया और न ही उन्हें पुनः अपने साथ ले जाने में अपने विवेक का इस्तेमाल कर पाए. उनका कहना है कि उक्त दोनों सहायकों ने रेल मंत्रालय में तो सुरेश प्रभु का भट्टा बैठाया ही था, अब वाणिज्य मंत्रालय में भी उनकी असफलता का कारण यही दोनों सहायक बनेंगे. इसके अलावा जानकारों का यह भी कहना है कि जिस सरकार को तीन साल में तीन रेलमंत्री बनाने पड़े हों, वह रेलवे का पुनरुद्धार कर पाएगी, इसमें आशंका है.

कि महाप्रबंधक के साथ होने वाली समीक्षा बैठकों में एक बार जब गरीब रथ को गुड्स ड्राइवर द्वारा चलाए जाने और क्रेन के चालू ओएचई पर काम करने का मामला आया, तो जीएम ने इस पर अच्छा.. अच्छा.. नेक्स्ट.. कहकर मामले को नजरअंदाज कर दिया. जीएम के साथ अन्य विभाग प्रमुखों का भी वही रवैया था. तभी एक विभाग प्रमुख ने इसे गंभीर मामला बताते हुए इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करने की बात कही, तब जीएम सहित एकाध अन्य विभाग प्रमुख ने जैसे अफसोस जाहिर करने वाले अंदाज में सिर हिलाते हुए कहा कि हां.. हां.. ऐसे मामलों को गंभीरता से लिया जाना चाहिए, परंतु बैठक की अगली कार्यवाही पुनः उसी ढर्रे पर चल पड़ी. इस अधिकारी का कहना था कि ऐसी बैठकों में भुने हुए काजू-बादाम और बेहतरीन मिठाईयां खाते हुए रेलवे बोर्ड और जोन्ल मुख्यालयों के इन उच्च स्तरीय अधिकारियों का रवैया एकदम सतही होता है, इसलिए प्रत्येक घटना-दुर्घटना के लिए ऊपरी स्तर के इन अधिकारियों को जिम्मेदार ठहराए जाने पर ही अब जमीनी व्यवस्था में सुधार की कोई उम्मीद की जा सकती है.

इस अधिकारी का यह भी कहना था कि उत्तर रेलवे के वर्तमान महाप्रबंधक एक डरपोक किस्म के जीव हैं, जो कि न सिर्फ अपनी बीबी से डरते हैं, (हालांकि इस मामले में दुनिया के सभी पुरुष एक समान हैं), बल्कि श्रमिक संगठनों से भी बुरी तरह खौफ खाते हैं. ऐसे में उनसे किसी कड़े प्रशासनिक निर्णय या सुधार की कोई उम्मीद नहीं की जा सकती है. उनका कहना था कि दुर्भाग्य से वर्तमान में उत्तर रेलवे एवं उत्तर मध्य रेलवे सहित ज्यादातर जोनों में कर्महीन, अकर्मण्य और नाकाबिल अधिकारी महाप्रबंधक पद की शोभा बने हुए हैं. उनकी इन नाकाबिलियों और प्रशासनिक कोताहियों के लिए सिर्फ गैंगमैन या फील्ड स्टाफ को जिम्मेदार नहीं ठहराया जाना चाहिए. उनका यह भी कहना था कि यदि प्राथमिक जांच में 13 फील्ड कर्मचारियों को दोषी मानते हुए उन्हें नौकरी से बर्खास्त किया गया है, तो उसी स्तर पर समान कार्रवाई नीचे से ऊपर तक के लिए होनी चाहिए थी. नियम-कानून सबके लिए

समान हैं, इसमें भेदभाव का ही नतीजा है कि आज पूरी व्यवस्था चौपट होकर रह गई है.

कई वरिष्ठ रेल अधिकारियों का मानना है कि जीएम और डीआरएम को पूर्ववत पूर्व पदों पर वापस लाए जाने का अच्छा संदेश नहीं गया है. उनका कहना है कि अच्छा यह होता कि जिस तरह पूर्व में ऐसे अधिकारियों को अन्यत्र पदस्थ कर दिया गया, उसी तरह इस बार भी किया गया होता, तो इसका ज्यादा बेहतर संदेश गया होता. उनका मानना है कि चूंकि वर्तमान सीआरबी जमीन से जुड़े एक सीधे-सरल, मिलनसार और नेक इंसान हैं, और वह अधिकारियों एवं कर्मचारियों को अपनी गलतियां सुधारने तथा उन्हें व्यवस्था के अनुकूल बनाने में विश्वास करते हैं. परंतु उनकी इन तमाम खूबियों और सहृदयता का गलत इस्तेमाल किया गया है, क्योंकि जो अधिकारी जबरन छुट्टी (दंड) के बाद वापस उसी जगह वापस आया हो, उसकी अब कौन सुनेगा? उनका कहना है कि अपनी भलमनसाहत के चलते सीआरबी किसी को नाराज नहीं करना चाहते हैं, मगर सच्चाई यह है कि वर्तमान हालात में बिना नाराज किए रेलवे की हालत में किसी प्रकार का सुधार संभव नहीं है. यहां अब यह सुनिश्चित करना होगा कि कौरव और पांडव कौन हैं, दोनों को एकसाथ मिलाकर नहीं देखा जा सकता है. हालांकि उनका यह भी कहना है कि किसी को बचा लेने और माफ कर देने में कुछ भी गलत नहीं है, मगर उन्हें उसी पद के बजाय किसी अन्य पद पर पदस्थ किया जाना शायद ज्यादा सही होता!

कई अधिकारियों का यह भी कहना है कि यदि जीएम एवं डीआरएम की समान पद पर पुनर्वापसी रेलमंत्री की संस्तुति से की गई है, तो इसे 'सुरेश प्रभु पार्ट-2' की संज्ञा दी जानी चाहिए, क्योंकि रेलमंत्री के इस अविचारित निर्णय से यह प्रमाणित होता है कि उनके पूर्ववर्ती सुरेश प्रभु द्वारा लिया गया निर्णय गलत था और उक्त तीनों अधिकारियों (एमई/जीएम/डीआरएम) का कोई दोष नहीं था, उन्हें अकारण अथवा जनमानस के आक्रोश को शांत करने या उसको दिग्भ्रमित करने के लिए जबरन बलि का बकरा बनाया गया था?

गाड़ियों का समयपालन बनाए रखना बेहद दुष्कर और चुनौतीपूर्ण कार्य है - चौहान

इलाहाबाद : महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे, एम. सी. चौहान के कुशल एवं सक्रिय नेतृत्व के फलस्वरूप चालू वित्तीय वर्ष 2017-18 में उत्तर मध्य रेलवे ने अपने कार्य-निष्पादन का उम्मीद से बढ़कर प्रदर्शन किया है। सवारी गाड़ियों का समयपालन (पंचव्युअलिटी), रेल संरक्षा (सेफ्टी), लदान (लोडिंग), आय (अर्निंग), यात्री सुविधाओं (पैसेंजर एम्पेनिटीज) इत्यादि सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों में उत्तर मध्य रेलवे द्वारा पिछले वर्ष की अपेक्षा चालू वर्ष में बेहतर प्रदर्शन किया जा रहा है। इनमें से कई क्षेत्रों में उत्तर मध्य रेलवे ने अपने बेहतर प्रदर्शन से रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को भी पीछे छोड़ दिया है।

चालू वर्ष में अगस्त 2017 के अंत तक उत्तर मध्य रेलवे की कुल लोडिंग 5.573 मिलियन टन रही है, जो कि पिछले वर्ष की समान अवधि की अपेक्षा 10 प्रतिशत अधिक और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य से 13.3 प्रतिशत अधिक है। इसी प्रकार अगस्त अंत तक उत्तर मध्य रेलवे की ओरिजनेटिंग अर्निंग 1705.5 करोड़ रुपये रही, जो कि पिछले वर्ष की इसी अवधि की ओरिजनेटिंग अर्निंग से 7.07 प्रतिशत अधिक है।

किसी भी जोनल रेलवे का परिचालन अनुपात (ऑपरेंटिंग रेश्यो) उसके समग्र प्रदर्शन का द्योतक होता है। महाप्रबंधक/उ.म.रे. एम. सी. चौहान के

कुशल मार्गदर्शन में उत्तर मध्य रेलवे ने इस अत्यंत महत्वपूर्ण सूचकांक में भी दिए गए लक्ष्य से बेहतर प्रदर्शन करते हुए अगस्त अंत तक 73.98% का परिचालन अनुपात हासिल किया है, जो कि रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए लक्ष्य (74.09%) के एकदम करीब रहा है। उल्लेखनीय है कि जिस रेलवे का परिचालन अनुपात सूचकांक जितना कम होता है, उसका प्रदर्शन उतना बेहतर माना जाता है।

रेल परिचालन में संरक्षा के क्षेत्र में भी उत्तर मध्य रेलवे ने पिछले वर्ष से बेहतर प्रदर्शन किया है। चालू वित्तीय वर्ष में अगस्त अंत तक उत्तर मध्य रेलवे में कुल 10 दुर्घटनाएं हुईं, जो कि पिछले वर्ष इसी अवधि में हुई 14 दुर्घटनाओं से 28.6 प्रतिशत कम हैं।

यहां महाप्रबंधक/उ.म.रे. श्री चौहान द्वारा इस वर्ष अप्रैल में शुरू किए गए 'मिशन जीरो स्पैड' का उल्लेख आवश्यक है। 'स्पैड' यानि 'सिग्नल पासिंग एट डेंजर'। स्पैड एक प्रकार की दुर्घटना है, जिसमें ट्रेन का चालक लाल सिग्नल को पार कर जाता है। पिछले वर्ष उत्तर मध्य रेलवे में स्पैड की 8 घटनाएं हुई थीं। महाप्रबंधक/उ.म.रे. का कार्यभार संभालने के बाद एम. सी. चौहान ने स्पैड की घटनाओं को सिर से खत्म करने के लिए 'मिशन जीरो स्पैड' लांच किया था। इस मिशन का जबरदस्त और सकारात्मक परिणाम प्राप्त हुआ है।

उल्लेखनीय है कि चालू वर्ष में अब तक उत्तर मध्य रेलवे में स्पैड की एक भी घटना नहीं हुई है। यह सराहनीय तो है ही, बल्कि उत्तर मध्य रेलवे के लिए यह एक कीर्तिमान भी है। लोको पायलट्स और असिस्टेंट लोको पायलट्स के परिवारों के साथ किए गए 'पारिवारिक सम्मेलनों' और उनकी बड़े पैमाने पर की गई काउंसिलिंग तथा उनकी समस्याओं के त्वरित समाधान से उत्तर मध्य रेलवे ने यह उपलब्धि हासिल की है।

उत्तर मध्य रेलवे में इस वर्ष यात्री सुविधाओं में भी उल्लेखनीय बढ़ोतरी हुई है। प्रमुख स्टेशनों पर लिफ्ट, एस्कलेटर्स, स्वचालित वाटर वेंडिंग मशीनें, आटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनें, सीसीटीवी से निगरानी, स्टेशनों पर खोये हुए/बेसहारा बच्चों के लिए हेल्प डेस्क, स्टेशनों पर नई स्टेनलेस स्टील की कुर्सियां, पहले से बेहतर साफ-सफाई इत्यादि विभिन्न यात्री सुविधाओं के कार्य इस समय उत्तर मध्य रेलवे का स्वरूप बदल रहे हैं, जिनकी सराहना अनेक महत्वपूर्ण मंचों पर हो चुकी है और हो रही है।

यह सर्वविदित है कि उत्तर मध्य रेलवे देश की व्यस्ततम रेलवे जोनों में से एक है। देश के सिर्फ 5% ट्रेक को रखने वाला यह जोन देश के 15% रेल ट्रैफिक का परिचालन करता है। ट्रैफिक के इतने दबाव वाले इस महत्वपूर्ण जोन में सवारी गाड़ियों का बेहतर



समयपालन बनाए रखना अपने आप में एक बेहद दुष्कर और चुनौतीपूर्ण कार्य है। महाप्रबंधक श्री चौहान के नेतृत्व में उत्तर मध्य रेलवे ने इस चुनौती में भी स्वयं को सिद्ध किया है।

चालू वित्तीय वर्ष में अगस्त अंत तक उत्तर मध्य रेलवे की सवारी गाड़ियों का समयपालन पिछले वर्ष इसी अवधि की अपेक्षा 12.4% अधिक रहा है, जो कि भारतीय रेल के सभी रेलवे जोनों में इस क्षेत्र में सबसे बड़ा सुधार है और उत्तर मध्य रेलवे के लिए यह एक कीर्तिमान है। महाप्रबंधक/उ.म.रे. श्री चौहान ने उपरोक्त सभी उपलब्धियों का सारा श्रेय 'टीम-एनसीआर' को दिया है। 'रेलवे समाचार' से एक खास बातचीत में यह जानकारी देते हुए उत्तर मध्य रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी गौरव कृष्ण बंसल ने कहा कि राष्ट्र निर्माण में उत्तर मध्य रेलवे जो अग्रणी भूमिका निभा रही है, उसकी वास्तविकता उत्तर मध्य रेलवे की उपलब्धियां और आंकड़े स्वयं ही बयान कर रहे हैं।

पदोन्नति में आरक्षण

40 लाख लोकसेवकों को मिलेगा न्याय

अहमदाबाद : देश में समान अधिकारों की मांग को लेकर पदोन्नति में आरक्षण के विरुद्ध तथा जाति आधारित आरक्षण की समाप्ति के लिए आंदोलन कर रहे समता आंदोलन समिति के अध्यक्ष पाराशर नारायण शर्मा, सोमवार 2 अक्टूबर से गुजरात की यात्रा पर हैं। समता आंदोलन समिति, पश्चिम प्रकोष्ठ द्वारा जारी एक विज्ञापित के अनुसार श्री शर्मा यहां कई संगठनों से भेंट करेंगे और कुछ कार्यक्रमों को भी संबोधित करेंगे। समता आंदोलन समिति, पश्चिम प्रकोष्ठ के महामंत्री गजेंद्र सोती और अध्यक्ष विकास श्रीवास्तव द्वारा जारी विज्ञापित में कहा गया है कि 'वर्ष 1997 से पदोन्नति में आरक्षण समाप्त हो चुका है। अब केंद्र सरकार के 40 लाख लोकसेवकों को

न्याय मिल सकेगा।' उन्होंने कहा कि दिल्ली उच्च न्यायलय ने 23 अगस्त 2017 को दिए निर्णय में केंद्र सरकार के सभी विभागों और उपक्रमों में पदोन्नति में आरक्षण की व्यवस्था करने वाले डीओपीटी द्वारा दि. 13 अगस्त 1997 को जारी नोटिफिकेशन को गैर-कानूनी और असंवैधानिक होने के कारण निरस्त कर दिया है। उनका कहना है कि इसी आदेश में 1997 के उक्त नोटिफिकेशन के आधार पर जिन अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोकसेवकों को आरक्षण के आधार पर पदोन्नतियां दी गई थीं, वह सभी पदोन्नतियां भी दिल्ली हाई कोर्ट द्वारा निरस्त कर दी गई हैं। इस प्रकार पिछले 20 वर्षों के दौरान गैर-कानूनी रूप

से पदोन्नत हुए अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लगभग 15 लाख लोकसेवकों की पदावनति निश्चित है। उन्होंने कहा कि अधिकांश अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोकसेवक गैर-कानूनी रूप से दो से चार पदोन्नतियां तक ले चुके हैं। परंतु अब अदालत के निर्णय के बाद लगभग 40 लाख सामान्य वर्ग (अनारक्षित) के लोकसेवकों को न्याय मिलेगा तथा उन्हें पिछली तारीखों से पदोन्नतियां एवं अन्य लाभ मिले सकेंगे। उन्होंने सभी सामान्य वर्ग के सभी लोकसेवकों से आरक्षण की दोहरी और गैर-कानूनी तथा असंवैधानिक व्यवस्था के खिलाफ संघर्ष हेतु खुलकर सामने आने और समता आंदोलन में शामिल होने का भी आह्वान किया है।

रेलकर्मियों को 'विदाई चंदा' देने से निजात दिलाए रेल प्रशासन

सीनियर डीएमई/कोटा मंडल की विदाई पार्टी के लिए दबाव डालकर उगाहा गया चंदा

कोटा : पश्चिम मध्य रेलवे, कोटा मंडल के एक रेल अधिकारी के स्थानांतरण पर उसकी विदाई पार्टी और गिफ्ट देने के लिए कर्मचारियों से दबाव डालकर चंदा उगाहने का मामला सामने आया है। उक्त अधिकारी को यह विदाई पार्टी शुक्रवार, 29 सितंबर को कोटा स्टेशन के पास स्थित एक निजी होटल में दी गई। विश्वसनीय सूत्रों ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि कोटा मंडल के वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता (सीनियर डीएमई) मणि भूषण का पिछले दिनों कोटा से जबलपुर के लिए तबादला हो गया था। उनकी विदाई पार्टी के लिए मातहत विभागीय कर्मचारियों ने स्टॉफ से



चंदा उगाना शुरू कर दिया। चंदा नहीं देने पर कर्मचारियों पर दबाव बनाया गया। विभाग में करीब 37 सुपरवाइजर

कार्यरत हैं। इन सुपरवाइजरों पर भी चंदा उगाही के लिए दबाव डाला गया।

हालांकि सूत्रों का यह भी कहना है कि दबाव के बाद भी करीब आधे सुपरवाइजरों ने चंदा नहीं दिया। चंदा एकत्रित होने के बाद स्टॉफ द्वारा मणि भूषण को स्टेशन के पास स्थित लिलेक होटल में विदाई पार्टी दी गई। पार्टी के बाद उनको एक मंहगा गिफ्ट भी सौंपा गया। उल्लेखनीय है कि इससे पहले भी अधिकारियों की विदाई पार्टी और गिफ्ट के लिए कर्मचारियों पर दबाव बनाकर चंदा उगाहने के मामले सामने आते रहे हैं।

कोटा मंडल के कर्मचारियों का कहना है कि रेल प्रशासन को चाहिए कि वह इस संबंध में कोई यथोचित दिशा-निर्देश जारी करे, जिससे कर्मचारियों को इन मुफ्तखोर अफसरों की विदाई पार्टी का चंदा देने से निजात मिल सके।

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 : शंख 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.