

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष - 16 ■ अंक - 371/372

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 नवंबर 2017

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

तदर्थ नीतियों से रेलवे का भला नहीं होगा



सुरेश त्रिपाठी

रेलमंत्री पीयूष गोयल ने 31 अक्टूबर को अचानक रक्षामंत्री सुश्री निर्मला सीतारामन के साथ पश्चिम रेलवे के एल्फिंस्टन रोड रेलवे स्टेशन पर पहुंचकर वहां का पादचारी पुल सेना द्वारा बनाए जाने की घोषणा करके पूरी मुंबई को चौंका दिया. इस मौके पर उनके साथ महाराष्ट्र के



मुख्यमंत्री देवेंद्र फडनवीस सहित मुंबई भाजपा अध्यक्ष आशीष शेलार एवं अन्य मंत्रीगण और सेना की इंजीनियरिंग कोर के कई उच्च अधिकारी भी उपस्थित थे. हालांकि श्री गोयल का यह अचानक दौरा नहीं था, क्योंकि उनके साथ महाराष्ट्र सरकार के मुख्यमंत्री, मंत्री और भाजपा के तमाम पदाधिकारी एवं कार्यकर्ता भी थे, इसलिए उनका यह कार्यक्रम निश्चित रूप से पूर्व नियोजित था. मगर इसकी जरा सी भी भनक अन्य

राजनीतिक पार्टियों के नेताओं तथा यात्री संगठनों और मुंबई के लोगों को कतई नहीं थी.

रेलमंत्री श्री गोयल ने इस मौके पर यह भी घोषित किया कि एल्फिंस्टन रोड स्टेशन के पादचारी पुल

सहित मध्य रेलवे के करी रोड और आम्बिवली रेलवे स्टेशनों के पादचारी पुलों का निर्माण भी सेना द्वारा किया जाएगा और यह तीनों पुल अगले साल जनवरी 2018 तक यानि तीन महीनों में सेना द्वारा बनाकर रेलवे

एल्फिंस्टन ब्रिज हादसा

सेना को ब्रिज निर्माण कार्य देकर रेलमंत्री ने गलत संदेश दिया

को सौंप दिए जाएंगे. रेलमंत्री श्री गोयल 30 सितंबर को एल्फिंस्टन रोड स्टेशन के पादचारी पुल (एफओबी) पर हुए हादसे, जिसमें 23 दैनिक उपनगरीय यात्रियों की असमय मौत हो गई थी और सैकड़ों यात्री प्रभावित हुए थे, को लेकर निश्चित रूप से अत्यंत गंभीर हैं और शीघ्रताशीघ्र कुछ ऐसा करिश्मा कर दिखाना चाहते हैं कि जिससे लोगों को लगे कि वह अब तक के सर्वाधिक सक्षम रेलमंत्री हैं. मगर उन्होंने वास्तव में ऐसा कदम उठाया है कि जिससे पूरी मुंबई के लोग भौचके रह गए हैं. महाराष्ट्र **शेष पेज 4 पर...**

स्पष्ट कानून की मौजूदगी में

RPF को गृह मंत्रालय के अधीन करने का सरकार को अधिकार नहीं



कर रहे हैं और उनका मनोबल गिर रहा है. उल्लेखनीय है कि संघीय रेलों में ऐसा प्रयोग पूरे विश्व में विफल हो चुका है और भारतीय रेल के लिए भी डॉ. राकेश मोहन समिति की ऐसी सिफारिशों को पूर्व में अटल बिहारी वाजपेयी की सरकार सिरे से खारिज कर चुकी है. अतः रेल संपत्ति एवं यात्रियों के जान-माल की सुरक्षा हेतु भारत सरकार को तुरंत ऐसी षड्यंत्रकारी अफवाहों पर रोक लगानी चाहिए.

विश्व की प्रायः सभी देशों की रेलें उन देशों के कानून के अनुसार अपराध और प्रबंधकीय लापरवाही के कारण बुकशुदा माल और रेल यात्रियों के जान-माल को हुई क्षति की पूर्ति करने के लिए उत्तरदायी हैं. अतः रेल संपत्ति और यात्रियों के जान-माल की क्षति को रोकने हेतु उन रेलों की अपनी पुलिस को सिविल पुलिस जैसे समस्त कानूनी **शेष पेज 5 पर...**

पिछले कुछ समय से अफवाह फैलाई जा रही है कि रेल मंत्रालय के रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) को सरकार द्वारा गृह मंत्रालय के अधीन करने पर विचार किया जा रहा है. इससे आरपीएफ के लगभग 75 हजार सदस्यगण असुरक्षित महसूस

आखिर लंबे संघर्ष के बाद अंततः महेश कुमार गुप्ता को मिला न्याय

सुरेश त्रिपाठी

18 साल की बुरी तरह थका देने वाली लंबी कानूनी लड़ाई लड़ने के बाद अंततः महेश कुमार गुप्ता को आखिर उचित न्याय की प्राप्ति हो ही गई. इससे वह अत्यंत आत्म-संतुष्ट महसूस कर रहे होंगे. वरना उनके कई साथियों को इस बात की आशंका सता रही थी कि कहीं उनका भी हस्त राजीव भार्गव जैसा न हो जाए. हालांकि श्री गुप्ता को अंततः जो न्याय प्राप्त हुआ है, उसकी कल्पना उनके साथियों को नहीं थी. तथापि, यह संभव हुआ है तो सिर्फ रेल मंत्रालय में शीर्ष पर हुए बदलाव के कारण ही. शीर्ष पर रेलमंत्री के रूप में पीयूष गोयल और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के रूप में अश्वनी लोहानी का आगमन होना श्री गुप्ता के लिए अत्यंत शुभ साबित हुआ. हालांकि इसके लिए श्री गुप्ता के कुछ पूर्व पुण्य-कर्मों का भी पर्याप्त योगदान माना जाना चाहिए, जिसके कारण ही रेल मंत्रालय के शीर्ष पर उक्त बदलाव तब ही हुआ, जब वास्तव में



उनको अपने साथ हुए अन्याय के लिए न्याय की वास्तविक दरकार थी.

इसी दरम्यान 'रेलवे समाचार' ने भी प्रधानमंत्री, पीएमओ और रेलमंत्री सहित नए सीआरबी से भी अपील करते हुए यह सुझाव दिया था कि श्री गुप्ता जैसे ईमानदार, कर्तव्यपरायण, अनुभवी एवं समर्पित रेल अधिकारी के साथ ही नहीं, बल्कि उन सभी ईमानदार अधिकारियों के साथ न्याय होना चाहिए, जिनके साथ विवेक सहाय, विनय मित्तल, अरुणेंद्र कुमार और ए. के. मित्तल ने भारी अन्याय किया है. प्रधानमंत्री और पीएमओ द्वारा **शेष पेज 7 पर...**



बी. एम. लाल, IRSEE



एसपीएस जैन, पूर्व ME



विवेक सहाय, पूर्व CRB

मैंने रेलवे को वैकल्पिक ब्रिज बनाने का सुझाव दिया था

मुंबई : एल्फिंस्टन रोड रेलवे स्टेशन पर 28 सितंबर को सुबह भारी भीड़ के समय हुई भीषण और मर्मांतक दुर्घटना में 23 निरीह एवं निर्दोष उपनगरीय यात्रियों की असमय मौत से पहले कई जन-प्रतिनिधियों सहित रेलवे बोर्ड द्वारा गठित यात्री सुविधा समिति (पीएसी) के सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी ने भी इसी साल अप्रैल में किए गए निरीक्षण के बाद मध्य एवं पश्चिम रेलवे के अधिकारियों को सुझाव दिया था कि परेल और एल्फिंस्टन रोड रेलवे स्टेशनों को जोड़ने वाले वर्तमान पैदल ऊपरी पुल (एफओबी) को न सिर्फ चौड़ा किया जाए, बल्कि उसकी जगह एक नया और वैकल्पिक पुल भी शीघ्र बनाया जाना चाहिए. मुंबई के साथ ही पूरे देश को दहला देने वाली उक्त भीषण दुर्घटना के बाद डॉ. त्रिपाठी ने एक खास बातचीत में 'रेलवे समाचार' को बताया कि यदि संबंधित अधिकारियों ने समयानुसार निर्णय लिया होता, तो 23 लोगों की कीमती जानें बचाई जा सकती थीं.



■ अधिकारियों ने समय पर निर्णय लिया होता, तो 23 कीमती जानें बचाई जा सकती थीं
■ 'मैंने अंग्रेजी दैनिक को यह कभी नहीं कहा कि पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु ने ध्यान नहीं दिया!'

निरीक्षण किया था.

उन्होंने बताया कि उनका निरीक्षण कार्यक्रम सुबह की भीड़ के समय हुआ था. परेल स्टेशन का मुआयना करने के दौरान उन्हें यह महसूस हुआ कि यहां दादर छोर पर जो नया एफओबी बनाया गया है, उसका कोई औचित्य फिलहाल साबित नहीं हो रहा है, क्योंकि उस पुल का प्रयोग भीड़ के समय भी यात्रियों द्वारा नहीं किया जा रहा था. उन्होंने कहा कि प्लेटफार्म पर यात्री सुविधाओं का निरीक्षण करने के बाद जब वह अपने अन्य सदस्यों के साथ उक्त कॉमन ब्रिज पर ऊपर चढ़े तो यात्रियों के चलने से उन्हें ब्रिज में कंपन होता महसूस हुआ, जिससे उन्हें तुरंत पुराने फरीदाबाद रेलवे स्टेशन के पुल की याद आ गई और उन्होंने उक्त एफओबी पर चलते हुए ओर-छोर निरीक्षण किया. इससे पुल में कंपन होने की बात सही साबित हुई.

डॉ. त्रिपाठी ने बताया कि पुल में कंपन के साथ ही उन्होंने यह भी देखा कि पुल का

रख-रखाव सही ढंग से नहीं किया जा रहा है. पुल की सीढ़ियों में लगी लोहे की कई पट्टियां टूटी मिलीं. इसके अलावा पुल के ढांचे में भी कई जगह जंग लगी नजर आई थी. उन्होंने कहा कि इन सभी कमियों के बारे में उक्त निरीक्षण के दौरान उपस्थित रहे अधिकारियों को इस सुझाव एवं निर्देश के साथ बताया और नोट भी कराया गया था कि उन्हें शीघ्र ठीक किया जाए. उन्होंने यह भी बताया कि निरीक्षण के समय उक्त पुल पर कुछ कार्य भी किया जा रहा था. उन्होंने कहा कि परेल स्टेशन के प्लेटफार्म से पुल पर जाने वाली सीढ़ियों की हालत अत्यंत खराब थी. लगभग नाराजगी जताते हुए उपस्थित अधिकारियों को तत्काल उन सीढ़ियों को दिखाया गया था. डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि उसी समय उन्होंने उक्त पुल के पास एक अन्य वैकल्पिक पुल अविलंब बनाए जाने का सुझाव दिया था.

उन्होंने कहा कि हमने उसी समय उपस्थित अधिकारियों से दो चीजें प्राथमिकता के आधार पर करने के लिए कहा था. पहली यह कि यात्रियों की सहूलियत और मुक्त आवाजाही के लिए सर्वप्रथम पुल की सीढ़ियों को अविलंब चौड़ा कर दिया जाए. दूसरी यह कि उक्त पुल के बीच में एक डिवाइडर बना दिया जाए, जिससे आने-जाने के रास्ते अलग होने से यात्रियों में होने वाला टकराव बचेगा. उन्होंने यह भी बताया कि उक्त निरीक्षण की रिपोर्ट समिति के चेयरमैन को सौंपी गई थी. बाद में उस पर रेलवे बोर्ड की मीटिंग में भी विचार-विमर्श हुआ था. परंतु उसके बाद क्या हुआ, इस बारे में तो रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारी ही बेहतर बता सकते हैं. उनका कहना था कि हम सिर्फ यही कह सकते हैं कि रिपोर्ट पर उचित संज्ञान नहीं लिया गया. उन्होंने कहा कि न सिर्फ रेलवे बोर्ड से बल्कि डीआरएम, मुंबई सेंट्रल, पश्चिम रेलवे से भी उन्होंने उक्त पुल के बारे में अविलंब उचित कदम उठाए

-डॉ. अशोक त्रिपाठी

जाने का निवेदन किया था.

उन्होंने आगे कहा कि सिर्फ परेल-एल्फिंस्टन रोड रेलवे स्टेशनों के ही एफओबी बुरी हालत में नहीं हैं, बल्कि मध्य रेलवे की तरफ करी रोड, चिंचपोकली, सैंडहर्स्ट रोड, मस्जिद रोड, दादर, माटुंगा, सायन, कुर्ला इत्यादि सहित पश्चिम रेलवे की ओर मरीन लाइंस, चर्नी रोड, ग्रांट रोड, मुंबई सेंट्रल, महालक्ष्मी, लोअर परेल, बोरीवली, गोरगांव, वसई, नालासोपारा और विरार आदि स्टेशनों के पैदल ऊपरी पुलों की हालत अत्यंत खराब है. उन्होंने यह भी कहा कि यह सभी पुल अत्यंत संकरे होने के कारण कालबाह्य हो चुके हैं. उनका कहना था कि पूरे मुंबई उपनगरीय नेटवर्क के अंतर्गत आने वाले सभी रेलवे स्टेशनों पर काफी चौड़े और मजबूत पुलों के बनाए जाने की अविलंब आवश्यकता है.

अंत में जब 'रेलवे समाचार' ने डॉ. त्रिपाठी से यह पूछा कि क्या उन्होंने परेल-एल्फिंस्टन रोड एफओबी के जर्जर होने और वहां अविलंब एक अन्य वैकल्पिक एफओबी बनाए जाने के बारे में मुंबई के एक अंग्रेजी दैनिक को दिए गए अपने साक्षात्कार में यह कहा था कि 'आपने तत्कालीन रेलमंत्री सुरेश प्रभु को उक्त निरीक्षण से संबंधित अपनी रिपोर्ट सौंपकर तत्काल कुछ किए जाने का सुझाव दिया था, मगर श्री प्रभु ने आपकी बात पर ध्यान ही नहीं दिया.' इस पर डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि 'उन्होंने श्री सुरेश प्रभु का तो कहीं नाम ही नहीं लिया था. परंतु ऐसा लगता है कि संबंधित रिपोर्टर ने अपनी खबर को सनसनीखेज बनाने के उद्देश्य से हमारे मुंह में शब्द डालकर अपनी बात कह दी, जो कि न सिर्फ अनुचित है, बल्कि इसे पत्रकारिता के मापदंड के अनुरूप भी नहीं कहा जा सकता है.'

सीआरबी का भी खेल बिगाड़ने हेतु सक्रिय हुए कुछ कामचोर और अकर्मण्य अधिकारी

बहरहाल, एल्फिंस्टन रोड रेलवे स्टेशन से बाहर निकलने वाले एफओबी की सीढ़ियों पर दैवयोग से घटित हुई उक्त भीषण और अमानवीय दुर्घटना के बाद न सिर्फ सत्ता पक्ष ने अपनी राजनीतिक रोटियां सेंकी, बल्कि इस हादसे ने तमाम मुर्दा पड़ी विपक्षी पार्टियों को भी मुंह खोलने और अपनी मृतप्राय राजनीति को चमकाने का एक बढ़िया मौका उपलब्ध करा दिया. यदि सामान्य रूप से देखा जाए, तो इस हादसे के लिए रेलवे कतई जिम्मेदार नहीं है. समय से नए एफओबी का काम शुरू न करने के लिए तकनीकी रूप से रेलवे को अवश्य जिम्मेदार ठहराया जा सकता है. परंतु इसके लिए राजनेता भी उतने ही जिम्मेदार हैं, क्योंकि उन्होंने खतो-किताबत तो की, मगर काम करवाने का पीछा करना जरूरी नहीं समझा.

पिछले तीन सालों के दौरान रेलवे में तीन रेलमंत्री हो गए, मगर सिवाय लफ्फाजी और मीडियाबाजी के अन्य कोई जमीनी कार्य नहीं हुआ. गाड़ियों की दुर्दशा, लेट-लतीफी बदस्तूर जारी है. अकर्मण्य, नाकाबिल और भ्रष्ट अधिकारी मौके की जगहों पर काबिज हैं, जस्की भ्रष्टाचार में आकंट डूबे अधिकारियों के सामने कर्तव्यनिष्ठ, काबिल एवं ईमानदार अधिकारी लाचार और बेबस हैं! करीब बीस साल बाद भारतीय रेल को जमीन से जुड़ा एक अत्यंत काबिल, कर्तव्यनिष्ठ, सरल और ईमानदार सीआरबी मिला है, जो तमाम बिगाड़ी हुई चीजों को ठीक करने के प्रयास में पहले ही दिन से लगा हुआ है, मगर कुछ भ्रष्ट, कामचोर और अकर्मण्य अधिकारी उसका भी खेल बिगाड़ने के लिए सक्रिय हो गए हैं. ऐसे में यदि कर्तव्यपरायण रेलकर्मी, रेलवे और रेलकर्मियों का भला चाहने वाले सीआरबी का साथ नहीं देंगे, तो भारतीय रेल का ईश्वर ही मालिक है, यानि इसका निजीकरण होना तय है.

सीआरबी के नक्शेकदम पर अमल करते डीआरएम/दानापुर रंजन प्रकाश ठाकुर

दानापुर : पहली बार किसी डीआरएम ने रेल कर्मचारियों की कैटीन में उनके साथ बैठकर 20 रुपये का साधारण खाना दाल-चावल, सब्जी और भुजिया खाई. डीआरएम द्वारा प्रस्तुत यह उदाहरण रेल कर्मचारियों में एक चर्चा का विषय बन गया. यह दृश्य पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल में देखने को मिला. पिछले हफ्ते दानापुर के नए डीआरएम रंजन प्रकाश ठाकुर लंच के समय सीधे डीआरएम कार्यालय परिसर में मौजूद कर्मचारी कैटीन में खाना खाने पहुंच गए. पहली बार कैटीन में कर्मचारियों के साथ बैठकर डीआरएम के खाने की जानकारी जैसे ही कर्मचारियों में फैली, वैसे ही पहले तो इस पर उनमें एक भारी कौतुहल पैदा हुआ और फिर उन्हें कैटीन में खाना खाते देखने की होड़ लग गई.

यह खबर मिलते ही कैटीन में खाना खाने के लिए डीआरएम का साथ देने वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी अवधेश कुमार, वरिष्ठ परिचालन प्रबंधक

पंकज कुमार और वरिष्ठ वाणिज्य प्रबंधक विनीत कुमार भी भागे-भागे पहुंच गए. कैटीन कर्मचारियों ने डीआरएम सहित सभी अधिकारियों के लिए भी कर्मचारियों को परोसा जाने वाला 20 रुपये वाला सामान्य खाना दाल-चावल के साथ एक सब्जी और भुजिया टेबल पर लगा दिया. इसी बीच किसी ने अलग से रोटी और सलाद का इंतजाम भी कर दिया. जो मेनू में शामिल नहीं था. कर्मचारियों के मुंह से कौतुहल वश ही निकल गया कि चलो कम से कम एक अधिकारी (डीआरएम) तो ऐसा है, जो सीआरबी अश्वनी लोहानी के नक्शेकदम पर चलने का प्रयास कर रहा है.

खाना खाने के बाद डीआरएम श्री ठाकुर ने कहा कि यहां फिलहाल जो खाना मिल रहा है, यह प्राथमिकता के तौर पर सबके लिए परोसा जाए. लेकिन कैटीन में सब तरह के नास्ते और भोजन के साथ अन्य विकल्प भी होना चाहिए, जो कर्मचारियों की जरूरत

के अनुकूल होना हो. उन्होंने कहा कि आने वाले समय में कर्मचारियों को इसके लिए कैटीन से बाहर जाने की जरूरत ही नहीं पड़ेगी. फिलहाल 20 रुपये वाले खाने के अलावा कैटीन में सिर्फ कचौरी और जलेबी ही मिल रही है. इसके कारण कर्मचारियों को मजबूरन बाहर की दुकानों में नास्ते और खाने आदि के लिए जाना पड़ रहा है. रेलकर्मियों के बीच डीआरएम श्री ठाकुर की इस पहल का काफी अच्छा और सकारात्मक संदेश डीआरएम कार्यालय में गया है.

'रेलवे समाचार' का मानना है कि न सिर्फ रेलकर्मियों से सीधे जुड़ने, बल्कि घरों और कार्यालयों में कार्यरत फील्ड कर्मचारियों को भी निकालने और उन्हें उनके वास्तविक फील्ड कार्यों में लगाने तथा उनकी समस्याओं को यथासमय सुलझाने की सीआरबी की मुहिम पर सभी डीआरएम को विशेष ध्यान देना चाहिए. इसके साथ ही सीआरबी द्वारा भारतीय रेल को पटरी पर लाने की जो भी संभव



डीआरएम ठाकुर ने रेलकर्मियों की कैटीन में उनके बीच बैठकर खाया साधारण खाना

कोशिशों की जा रही हैं, उनमें भी सभी मंडल रेल प्रबंधकों सहित सभी जोनल महाप्रबंधकों और विभाग प्रमुखों को अपना संपूर्ण योगदान देना चाहिए. तभी भारतीय रेल की आर्थिक एवं प्रशासनिक दिशा और दशा सुधर सकती है. बिना सभी रेल अधिकारियों और रेलकर्मियों के यथोचित योगदान के यह महती कार्य अकेले सीआरबी के किए संभव नहीं होने वाला है.

सीनियर डीसीएम के ट्रांसफर हेतु रेलमंत्री के नाम पर माफिया यूनियन ने बनाया दबाव

सुरेश त्रिपाठी

आखिर दक्षिण रेलवे की 'माफिया यूनियन' के एजेंट मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) अपनी कुटिल चालों में सफल नहीं हो पाए, उनके द्वारा मात्र 10 महीनों के अंदर 13 सितंबर को असमय किए गए सीनियर डीसीएम/त्रिवेंद्रम वी. सी. सुधीश के ट्रांसफर को कैट/एर्णाकुलम ने रद्द कर दिया और अंततः दक्षिण रेलवे प्रशासन को श्री सुधीश को पूर्ववत उनकी जगह पर पुनः पदस्थ करने का आदेश निकालना पड़ा. दक्षिण रेलवे मुख्यालय द्वारा 24 अक्टूबर को जारी आदेश में कहा गया है कि श्री सुधीश का डिप्टी सीसीएम/पीआरएस, चेन्नई के पद पर 13 सितंबर को किया गया ट्रांसफर रद्द किया जाता है और उन्हें उनके पूर्व स्थान पर पुनर्नियुक्त किया जाता है.

इसके साथ ही उक्त आदेश के अंतर्गत राजेश चंद्रन की पूर्व पोस्टिंग में बदलाव करते हुए उन्हें स्टेशन निदेशक, त्रिवेंद्रम के पद पर पदस्थ किया गया है. इसके लिए डिप्टी सीसीएम/क्लेम्स/मुख्यालय की रेवेन्यु पोस्ट (कोड 3673) का एलीमेंट त्रिवेंद्रम स्टेशन ट्रांसफर किया गया है. इसके अलावा एरिया मैनेजर, एर्णाकुलम की पोस्ट को बतौर स्टेशन निदेशक, एर्णाकुलम ऑर्पेट करते हुए इन दोनों पदों का चार्ज देकर आर. हरिकृष्णन को यथास्थान पदस्थ कर दिया गया है. जबकि अटकलें इस बात की लगाई जा रही थीं कि चूंकि सीनियर डीओएम/त्रिवेंद्रम के पद पर पी. एल. अशोक कुमार का कार्यकाल तीन साल से ज्यादा हो चुका है, इसलिए उन्हें स्टेशन निदेशक, त्रिवेंद्रम के पद पर शिफ्ट करके उनकी जगह राजेश चंद्रन को सीनियर डीओएम का पदभार दिया जा सकता है. परंतु सीओएम ने एक बार पुनः अशोक कुमार के प्रति अपना 'प्रेमभाव' बरकरार रखते हुए उन्हें अभयदान प्रदान किया है.

दक्षिण रेलवे मुख्यालय स्थित विश्वसनीय सूत्रों ने 'रेलवे समाचार' को बताया कि वास्तव में वी. सी. सुधीश, सीनियर डीसीएम/त्रिवेंद्रम और वी. रविचंद्रन, सीनियर डीसीएम/चेन्नई के असमय ट्रांसफर के लिए माफिया यूनियन के दबाव में सीओएम एवं सीसीएम ने रेलमंत्री पीयूष गोयल के नाम का भरपूर इस्तेमाल किया. इसके अलावा माफिया यूनियन द्वारा रेलमंत्री के साथ सदभावना मुलाकात के दौरान लिए गए फोटो अपने बैनर/पोस्टर में छापकर रेलकर्मियों और अधिकारियों के बीच यह दर्शाने की कोशिश की गई कि रेलमंत्री के साथ उनकी बहुत अच्छी ट्यूनिंग बन गई है और वह जैसा चाहेंगे वैसा मंत्री से करवा लेंगे. सूत्रों का कहना है कि अपने पोस्टर/बैनर में मंत्री के बड़े-बड़े फोटो छापकर माफिया यूनियन द्वारा झूठा प्रचार किया गया, जिससे रेलकर्मियों और



अधिकारियों को पता चल जाए कि मंत्री उसकी मुट्ठी में है.

उल्लेखनीय है कि ऐसा ही कृत्य माफिया यूनियन द्वारा इससे पहले केंद्रीय गृहमंत्री राजनाथ सिंह और पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु के फोटो को लेकर भी किया गया था. हालांकि, यह अलग बात है कि बाद में सुरेश प्रभु वास्तव में उसकी मुट्ठी में आ गए थे. उन्हें पूर्व सीआरबी उर्फ 'स्टोरकीपर' के माध्यम से मैनेज किया गया था. सूत्रों ने बताया कि 'पार्सल पोर्टर' द्वारा लोगों के बीच खुलेआम यह कहा गया था कि पूर्व सीसीएम को हटवाने के लिए उसने दस करोड़ खर्च किए हैं. (इस राशि में कानूनी गतिविधियों एवं कोर्ट-कचहरी का खर्च शामिल नहीं है.) सूत्रों का कहना है कि इसीलिए वह बोर्ड मेंबर्स (सीआरबी/एमटी) पर चिल्लाता रहता था कि इतना बड़ा खर्च करके और मंत्री-संजो सबको अपनी जेब में रखने के बावजूद भी वह पूर्व सीसीएम को ट्रांसफर कराने में सफल नहीं हो पाया. सूत्रों ने कहा कि यहीं से वास्तव में उसका भ्रम टूटा था और उसका समस्त हौवा खत्म हो गया तथा उसके अंत की शुरुआत हो गई थी. इसके साथ दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों का भी भरोसा उससे उठ गया था.

विश्वसनीय सूत्रों से 'रेलवे समाचार' को पता चला है कि डीआरएम/त्रिवेंद्रम ने जब सीनियर डीसीएम सुधीश के असमय ट्रांसफर का विरोध किया था, तब सीओएम और सीसीएम ने डीआरएम से यह स्पष्ट कहा था कि 'सुधीश को फौरन रिलीव करें, क्योंकि बोर्ड से मंत्री का भारी दबाव है. मंत्री खुद इस ट्रांसफर में रुचि ले रहे हैं और उन्हीं के कहने पर उन्होंने सुधीश का ट्रांसफर किया है.' इसके साथ ही सूत्रों का यह भी कहना है कि सीओएम/सीसीएम द्वारा कार्यकारी महाप्रबंधक के सामने वी. रविचंद्रन, सीनियर डीसीएम/चेन्नई, के ट्रांसफर प्रस्ताव की फाइल अत्यंत चालाकी और तिकड़म से कुछ इस तरह भेजी गई, जैसे कोई रूटीन फाइल भेजी जाती है और उसी झटके में जीएम उस पर साइन कर देते हैं. तथापि, माफिया यूनियन और उसके इन

- सीनियर डीसीएम/त्रिवेंद्रम के ट्रांसफर का मामला, नहीं सफल हुई कोई कुटिल चाल
- माफिया यूनियन के हाथ की कठपुतली रहे हैं वर्तमान मेंबर ट्रेफिक और स्टोरकीपर
- भ्रष्ट कर्मियों के विरुद्ध की गई प्रत्येक कार्रवाई की फाइल मंत्री के नाम पर बोर्ड मंगाई गई
- दक्षिण रेलवे में सुधांशु मणि को उनके कार्यकाल तक स्थाई किया जाए -रेलकर्मियों की मांग

दोनों एजेंटों की समस्त कर्तव्यों से सतर्क महाप्रबंधक ने उक्त फाइल सामने आते ही उसके पीछे की सारी तिकड़म और चालाकी को समझ लिया. सूत्रों ने बताया कि जीएम ने जब इस ट्रांसफर प्रस्ताव की पृष्ठभूमि पर स्पष्टीकरण मांगा, तो सीओएम/सीसीएम की घिग्घी बंध गई, उनसे कोई वाजिब जवाब देते नहीं बना. अंततः उन्होंने पुनः रेलमंत्री पीयूष गोयल का ही नाम इस्तेमाल किया और कहा कि 'मंत्री जी का बहुत दबाव है कि यह ट्रांसफर तुरंत किया जाए, वास्तव में वही (मंत्रीजी) चाहते हैं कि उक्त ट्रांसफर पर फौरन ऑर्डर जारी हो.'

सूत्रों ने बताया कि चूंकि जीएम सुधांशु मणि समझदार, अक्लमंद और सर्वसामान्य रेल अधिकारियों से हटकर हैं, अतः वह इन एजेंटों की हकलाहट से पूरी तरह समझ गए कि वह वास्तव में झूठ बोल रहे हैं और माफिया यूनियन के दबाव में काम कर रहे हैं. जीएम ने तत्काल अपने विश्वसनीय सूत्रों, जिसमें दक्षिण रेलवे में काम कर चुके कई पूर्व डीआरएम एवं अन्य उच्च अधिकारी शामिल हैं तथा अपने सेक्रेट्रियेट से सारी जानकारी जुटा ली और बिना कोई राय या मंजूरी दिए ही रविचंद्रन के ट्रांसफर की फाइल लौटा दी. इसके बाद यह दोनों ही एजेंट, जो कि लंबे समय से 'पार्सल पोर्टर' के पे-रोल पर रहे हैं, निजी तौर पर अपनी घबराहट छिपाते हुए लोगों से कह रहे हैं कि 'असल में रविचंद्रन और सुधीश के ट्रांसफर



का दबाव मेंबर ट्रेफिक का है, जो कि पूर्व सीआरबी के समय पूरी तरह से इस माफिया यूनियन को समस्त सहयोग एवं संरक्षण दे रहे थे. यह अलग बात है कि पिछले एक-डेढ़ साल के दौरान मेंबर ट्रेफिक कुछ खास नहीं कर पाए, लेकिन अब वह माफिया यूनियन को पूरी तरह से 'ओब्लाइज' करना चाहते हैं. कारण जो भी हो, मगर मेंबर ट्रेफिक इन दोनों ट्रांसफर के लिए लगातार अपना दबाव उन पर डाल रहे हैं.'

यहां यह भी उल्लेखनीय है कि जब माफिया यूनियन के भारी दबाव और खर्च के बाद भी पूर्व सीसीएम को दक्षिण रेलवे से ट्रांसफर नहीं किया जा सका था, तब मुंबई में पश्चिम रेलवे के सीसीएम की पोस्ट करीब छह महीनों तक खाली रखी गई थी और बार-बार उन्हें यह कहकर इस बात के लिए मनाया जा रहा था कि वह मुंबई चले जाएं, चेन्नई में क्यों वह अपना समय बरबाद कर रहे हैं, उनके लिए ही मुंबई की प्राइम पोस्ट खाली रखी गई है. परंतु उन्होंने स्पष्ट मना कर दिया था और कहा था कि गद्दारी उनके खून में नहीं है तथा वे अपने लोगों को सिर्फ अपने स्वार्थ के लिए अधर में नहीं छोड़ सकते हैं.

सूत्रों का कहना है कि उपरोक्त पृष्ठभूमि में जब पीछे मुड़कर देखते हैं, तो सारी स्थिति स्पष्ट हो जाती है और इसमें कहीं कोई शक की गुंजाईश नहीं रह जाती है कि माफिया यूनियन एवं उसके दोनों एजेंटों (सीओएम/सीसीएम) को संरक्षण कहां से मिल रहा था और रेलवे के असली 'विभीषण' कहां विराजमान हैं और कहां से ऑर्पेट कर रहे हैं? ज्ञातव्य है कि तिरुचिरापल्ली मंडल के सीनियर डीसीएम के चैम्बर में घुसकर उन पर सीधा हमला करने के मामले में पूर्व सीसीएम ने माफिया यूनियन के चार पदाधिकारियों का इंटर डिवीजन ट्रांसफर किया था. तब तत्कालीन सीआरबी उर्फ स्टोरकीपर और संभवतः संबंधित बोर्ड मेंबर को भी मैनेज करके माफिया यूनियन से जुड़े उक्त चारों कर्मचारियों के इंटर डिवीजन ट्रांसफर को मार्च 2017 के अंत तक इस उम्मीद से

लंबित करा दिया गया था कि मार्च में तो सीसीएम रिटायर हो ही जाएंगे, तब उन्हें पूर्ववत बहाल कर दिया जाएगा. परिस्थितियां इस बात की गवाह हैं कि यह सारा खेल पैसे की बदौलत खेला गया था.

उल्लेखनीय है कि दक्षिण रेलवे में कामचोर, काहिल, भ्रष्ट और माफिया यूनियन से जुड़े कर्मचारियों के विरुद्ध जब-जब कोई कड़ी कार्रवाई किए जाने का प्रयास किया जाता था, तब-तब उससे संबंधित फाइल को तुरंत रेलवे बोर्ड मंगवा लिया जाता था. अब यह कहना मुश्किल है कि यह कुत्सित कार्य मंत्री के स्तर पर होता था या एमटी द्वारा फाइल मंगवाई जाती थी अथवा तत्कालीन सीआरबी द्वारा ऐसा किया जाता था, मगर यह सही है कि फाइल मंगवाई जाती थी और इससे जहां एक तरफ माफिया यूनियन की बाछें खिल जाती थीं, वहीं दूसरी तरफ दक्षिण रेलवे के सभी ईमानदार और कर्तव्यनिष्ठ अधिकारी बुरी तरह डर जाते थे. ऐसा ही तब भी किया गया था जब सीबीआई ने 41 टीटीई के खिलाफ भ्रष्टाचार का मामला दर्ज किया था, तब भी संबंधित रेलवे बोर्ड मेंबर ने संबंधित फाइल फौरन तलब कर ली थी.

इसी प्रकार सीवीसी के दिशा-निर्देशों के अनुसार जब दक्षिण रेलवे में टिकट चेकिंग स्टाफ सहित समस्त वाणिज्य स्टाफ का पीरियोडिकल/रोटेशनल ट्रांसफर किया गया था, तब भी मेंबर ट्रेफिक ने न सिर्फ तत्कालीन एडीशनल मेंबर/कमर्शियल एस. सी. जेटी पर संबंधित पालिसी बदलने का दबाव डाला था, बल्कि उक्त रोटेशनल ट्रांसफर से संबंधित फाइल दक्षिण रेलवे से तुरंत रेलवे बोर्ड में मंगवा ली थी. यह अलग बात है कि श्री जेटी ने पालिसी बदलने से तत्काल इंकार कर दिया था. इसी तरह पूर्व सीसीएम को उनके चैम्बर में बंधक बनाने, उनके साथ गाली-गलौज और बदसलूकी करने तथा जबरन उनके चैम्बर में घुसने के आरोप में अभी हाल ही में जब सीनियर डीसीएम/चेन्नई द्वारा 9 महिला टीसियों को नौकरी से बर्खास्त किया गया, तब भी खुद मेंबर ट्रेफिक द्वारा शेष पेज 7 पर...



सुरेश त्रिपाठी

पेज 1 का शेष...

की सभी विपक्षी पार्टियों सहित मुंबई के लगभग सभी यात्री संगठनों ने रेलवे के काम में सेना को बूलाए जाने के रेलमंत्री के निर्णय की कटु आलोचना की है। इस विषय में मध्य रेलवे की जोनल परामर्शदात्री समिति के वरिष्ठ एवं सबसे मुखर सदस्य और रेल यात्री परिषद के प्रमुख पदाधिकारी सुभाष एच. गुप्ता ने अपने ट्विटर हैंडल पर रेलमंत्री की सीधी आलोचना करने के बजाय घुमाकर लिखा है कि 'एल्फिंस्टन रोड स्टेशन के एफओबी का निर्माण अब मिलिट्री द्वारा किया जाएगा. रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग की काबिलियत, कार्य-क्षमता और निष्क्रिय प्रशासनिक व्यवस्था पर यह एक करारा थपड़ है.' इसी प्रकार राष्ट्रवादी कांग्रेस पार्टी (राकांपा) के मुंबई प्रमुख ने भी सेना के अनावश्यक इस्तेमाल पर रेलमंत्री की कड़ी आलोचना की है. महाराष्ट्र सरकार में शामिल शिवसेना को तो वैसे भी ऐसे अवसरों की ही तलाश

तदर्थ नीतियों से भारतीय रेल का भला नहीं होगा

रेलमंत्री के निर्णय को सभी विपक्षी पार्टियों सहित यात्री संगठनों ने सही नहीं माना

निहित राजनीतिक स्वार्थ और सस्ती लोकप्रियता के हवाले है रेलमंत्री का तौर-तरीका

रेलवे ब्रिज इंजीनियर यदि इतने ही निकम्मे और नाकाबिल हैं, तो उन्हें घर भेजा जाए कोच रिप्लेसमेंट, विद्युतीकरण, आवधिक तबादलों, भ्रष्टाचार पर ध्यान केंद्रित करें

इतना जरूर कहा जा सकता है कि उन्होंने सेना की इंजीनियरिंग कोर को रेल पुल निर्माण का काम देकर रेलवे के सैकड़ों ब्रिज इंजीनियरों की बेइज्जती की है. सेना निश्चित तौर पर काफी मजबूत और जल्दी काम करती है, मगर उसके और रेलवे के काम में बहुत बड़ा अंतर है. हर जगह सेना को बुलाना ठीक नहीं है, इससे उसके उद्देश्य से उसका भटकाव होता है. इसके अलावा यदि रेलवे के तमाम ब्रिज इंजीनियर इतने ही निकम्मे और नाकाबिल हैं, तो उन्हें हर महीने लाखों का वेतन-भत्ता देकर क्यों पाला जा रहा है? यदि रेलमंत्री में इतना ही दुर्दम्य साहस है, तो वह सर्वप्रथम सभी रेलवे ब्रिज इंजीनियरों को बर्खास्त करके घर भेज दें और रेलवे का बोझ कम करें. इसी प्रकार एकाउंट्स विभाग को सेंट्रल ऑडिट या सीएजी को सौंप दें, 'कलर ब्लाइंड' स्टोर्स विभाग को सभी विभागों के साथ मर्ज कर दें, रेलवे को चौपट करने वाली सर्विस 'आरबीएसएस' को डीओपीटी के साथ मर्ज करने की हिम्मत दिखाएं. कहने का तात्पर्य यह है कि इस विषय पर ऐसा ही बहुत कुछ कहा जा सकता है, मगर देश के राजनीतिज्ञों में इच्छाशक्ति की कमी है, यह सिर्फ सिर के बाल काटकर मुर्दे को हल्का करने वाला काम करना चाहते हैं, जिससे इनकी सस्ती और उथली राजनीति चलती रहे. यह एक कड़वी सच्चाई है, मगर सच है.

रेलमंत्री को सिर्फ तीन स्टेशनों पर एफओबी बनाने की बड़ी जल्दी है, मगर कल्याण यार्ड की रिमॉडलिंग का काम पूरा हो जाने की मध्य रेलवे के एक नाकाबिल अधिकारी ने जो दिसंबर 2017 तक की मियाद दी है, उस पर अब तक कोई काम नहीं हो पाया है. क्या रेलमंत्री संबंधित अधिकारी से यह दरयाफत करने की जहमत उठाएंगे कि जब अब तक कल्याण यार्ड के रिमॉडलिंग की कोई पक्की योजना बनकर तैयार नहीं है, वित्त मंत्रालय से बजट नहीं आया है, कल्याण-डोम्बिवली महानगर पालिका के साथ उक्त कार्य को लेकर रेल अधिकारियों की अब तक एक भी समन्वय बैठक नहीं हो पाई है, किसी भी प्रकार की कोई पुख्ता तैयारी नहीं हुई है, तब उसने उन्हें दिसंबर के अंत तक उक्त कार्य के पूरा हो जाने की गारंटी किस आधार पर दी थी? कहने का मतलब यह है कि रेलमंत्री को 10 साल से घटाकर चार साल में यानि वर्ष 2021 तक भारतीय रेल के संपूर्ण विद्युतीकरण, अगले दो सालों में आईसीएफ निर्मित सभी यात्री कोचों को हटाकर एलएचबी कोचों को लाने जैसी घोषित बड़ी योजनाओं और रेलवे से भ्रष्टाचार

अपनी आशंका जाहिर करते हुए कुछ इस तरह की कटु टिप्पणी की थी कि 'बुलेट ट्रेन के निर्माण में प्रति किमी. 200 करोड़ और एलिवेटेड कॉरिडोर के निर्माण में प्रति किमी. 400 करोड़ की लागत देखकर उन्हें इस बात का अंदाजा हो रहा है कि रेलवे में भ्रष्टाचार किस हद तक समया हुआ है.' उनका यह कथन मुंबई के दैनिक अंग्रेजी अखबारों में प्रकाशित हुआ था, जिससे रेल अधिकारी अत्यंत शर्मशार हुए थे. ज्ञातव्य है कि मुंबई परिक्षेत्र के कई रेलवे स्टेशनों पर करीब 40 एफओबी का निर्माण किया जाना है, जिसकी प्रक्रिया चल रही है, मगर रेलवे की इस लंबी प्रक्रिया में इनके निर्माण में समय लग रहा है.

इसके अलावा रेलमंत्री ने एल्फिंस्टन रोड पर जिस पादचारी पुल को बनाने का काम सेना को सौंपा है, वह

चर्चगेट छोर पर

बनाया जाएगा. इससे जिस पुल पर हादसा हुआ था, और जो वहां की

वास्तविक समस्या है, उसका समाधान नहीं हो सकता है, क्योंकि यह समाधान तभी संभव होगा, जब एक चौड़ा पुल उसी स्थान पर या उसके बगल में बनाया जाएगा. तभी परेल, मध्य रेलवे की ओर से पश्चिम रेलवे एल्फिंस्टन रोड की तरफ यात्रियों की निकासी आसान हो सकेगी. यहां यह भी ध्यान रखने की बात है कि परेल टर्मिनस बनने और चालू होने के बाद यहां से यात्रियों की निकासी की समस्या और भी गंभीर होने वाली है. राजनीतिज्ञ अपने निहित राजनीतिक स्वार्थों और सस्ती लोकप्रियता के चक्कर में भावी गंभीरता का

ही किया जा सकता था.

इसके अलावा कल्याण और ठाकुरली में रेलवे की सैकड़ों एकड़ जमीन उपलब्ध होने के बावजूद वहां रेल सेवाओं का विस्तार इसलिए नहीं किया जा रहा है, क्योंकि इससे मुंबई के नेताओं को लगता है कि ठाणे-कल्याण क्षेत्र के नेताओं का राजनीतिक हित-साधन हो जाएगा. इसी राजनीतिक स्वार्थ के चलते भू-माफिया और बिल्डर लॉबी का हित-साधन करने के लिए ठाणे-मुलुंड के बीच मात्र तीन किमी. के अंतर पर इन दोनों



आकलन नहीं करना चाहते हैं. यही वजह है कि छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस के विस्तार सहित कुर्ला, दादर के बाद अब परेल टर्मिनस बनाकर 'संकरे में समाधान' करने का प्रयास किया जा रहा है. इसके लिए मध्य रेलवे की ऐतिहासिक धरोहर 'परेल वर्कशॉप' को भी बंद करने का निर्णय ले लिया गया है. जबकि इस समस्या का समाधान दादर के आसपास रेलवे की हजारों एकड़ लीज पर दी गई जमीन, जिनकी लीज वर्षों पहले समाप्त हो चुकी है, को वापस लेकर और कुछ रेलवे कालोनियों को शिफ्ट करके मध्य एवं पश्चिम रेलवे की बेहतर कनेक्टिविटी के साथ दादर में

स्टेशनों के मध्य एक और स्टेशन बनाने का प्रयास किया जा रहा है. पिछले लगभग 20 वर्षों के दरम्यान मुंबई में ऐसे कई नए रेलवे स्टेशनों का प्रादुर्भाव हो चुका है, जिनसे सिर्फ भू-माफिया और बिल्डर लॉबी के साथ स्थानीय राजनीतिज्ञों का ही हित-साधन हुआ है, जबकि इनका तनिक भी लाभ रेलवे को नहीं मिल पाया है. यदि केंद्र सरकार की लागत पर रेलवे के विस्तार से मुंबई और राज्य को आर्थिक फायदा मिल रहा है, तो उसका एक हिस्सा रेलवे के विकास और विस्तार के लिए क्यों नहीं मिलना चाहिए?

बहरहाल, रेलमंत्री पीयूष गोयल के इस निर्णय पर

का समूल नाश करने के लिए सीवीसी की गाइडलाइंस को लागू करके सभी रेल कर्मचारियों एवं अधिकारियों का प्रत्येक चार साल में स्थान परिवर्तन सहित आवधिक तबादलों और संरक्षा श्रेणी के सुपरवाइजर्स को मान्यताप्राप्त संगठनों के पदों से हटाने के टंडे बस्ते में डाल दिए गए रेलवे बोर्ड के निर्णय को लागू करने तथा जीएम/डीआरएम के पदों पर यूनिवर्सल की पसंद को दरकिनार करके काबिल एवं कार्यक्षम अधिकारियों को बैटाने जैसे अत्यंत महत्वपूर्ण प्रशासनिक कार्यों पर अपना पूरा ध्यान केंद्रित करना चाहिए, तभी भारतीय रेल का कुछ भला हो सकता है.



रहती है. उसने भी रेलमंत्री के इस निरर्थक

और सस्ती लोकप्रियता पाने वाले निर्णय की भर्त्सना की है. कांग्रेस के संजय निरुपम ने कहा कि रेलमंत्री को सस्ती लोकप्रियता कमाने की बहुत जल्दी है, मगर इसके लिए वह रेलवे को सक्षम बनाने के बजाय इसको मजाक का विषय बनाने पर तुले हुए हैं.

रेलवे इंजीनियरिंग विभाग के एक वरिष्ठ अधिकारी ने 'रेलवे समाचार' से इस संबंध में अपनी उद्विग्न प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा कि 'रेलमंत्री पीयूष गोयल ने जब से रेल मंत्रालय का पदभार संभाला है, तभी से वह रेल अधिकारियों की सार्वजनिक रूप से बेइज्जती करने और उन्हें नीचा दिखाने का कोई अवसर नहीं गंवा रहे हैं.' इस अधिकारी का कहना था कि 'रेलवे के काम में सेना को शामिल करके उन्होंने एक बार पुनः यही प्रयास किया है.' उनका कहना है कि 'रेलवे और सेना के काम करने के तौर-तरीकों में काफी अंतर होता है. रेलवे को कोई भी निर्माण कार्य करने से पहले सर्वे, नियोजन, टेंडर इत्यादि की एक लंबी प्रक्रिया से गुजरना पड़ता है. रेलवे के प्रत्येक कार्य का ऑडिट होता है, जबकि सेना के तमाम कार्यों के साथ ऐसा नहीं है.' उन्होंने कहा कि 'यदि रेलमंत्री पीयूष गोयल को ऐसा लगता है कि रेलवे के इंजीनियर अत्यंत निकम्मे और नाकाबिल हैं, तो उन्हें चाहिए कि रेलवे का इंजीनियरिंग विभाग पूरी तरह से बंद कर दें और रेलवे की पटरी बिछाने सहित इसके तमाम निर्माण कार्यों की आउटसोर्सिंग करके इसे सेना को ही सौंप दें, इससे रेलवे का बहुत बड़ा बोझ कम हो जाएगा.'

उल्लेखनीय है कि एल्फिंस्टन रोड हादसे के बाद मुंबई में बुलाई गई एक बैठक के दौरान भी रेलमंत्री ने मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन और चर्चगेट-बोरीवली के बीच संभावित एलिवेटेड कॉरिडोर की लागत में भारी अंतर को लेकर रेल अधिकारियों की निष्ठा के प्रति

आरपीएफ को गृह मंत्रालय के अधीन करने का सरकार को अधिकार नहीं...

पेज 1 का शेष... अधिकार दिए गए हैं। भारतीय रेल भी कैरियर्स ऐक्ट 1865, कांस्ट्रक्ट ऐक्ट 1872 तथा रेलवे ऐक्ट 1989 की धारा 93 से 111 तथा 123 से 127 के अनुसार ऐसी क्षति की पूर्ति के लिए उत्तरदायी है। किंतु 1891 के पुलिस कमीशन की सिफारिशों के बावजूद संपूर्ण भारत की संघीय रेल की सुरक्षा हेतु गठित इसकी अपनी पुलिस को भारत की तत्कालीन अंग्रेज सरकार ने सिविल पुलिस जैसी कानूनी शक्ति 1857 के सिपाही विद्रोह (म्युटिनी) के डर से नहीं दी थी।

भारत की अंग्रेज सरकार ने 1861 में पुलिस ऐक्ट बनाकर सभी राज्य सरकारों से पूर्ण कानूनी शक्ति से संपन्न पुलिस बल का गठन करवाया और भारत की निजी (रियासती) रेलों की सुरक्षा हेतु राज्य सरकार की पुलिस को भाड़े पर लेने को कहा था। चूंकि राज्य सरकारें रेल संपत्ति एवं यात्रियों के जान-माल की अपराध से हुई क्षति की पूर्ति के लिए कानूनी रूप से उत्तरदायी नहीं हैं, अतः समस्त कानूनी शक्ति से संपन्न उनकी जीआरपी (राज्य सरकारों की रेल पुलिस अथवा राजकीय रेलवे पुलिस) और जिला पुलिस रेल के अपराधों तथा उनसे हुई क्षति को नहीं रोक पाईं। ऐसी क्षति की पूर्ति से निजी रेलों को हुए बहुत घाटे के कारण सन् 1900 में रेलवे कंपनी ने इसे सरकार को सौंप दिया था।

तब से भारतीय रेल की सुरक्षा में राज्य सरकारों की जीआरपी और जिला पुलिस भी लगी हुई हैं, जिन्हें सभी अपराधों में जांच और अभियोजन का पूर्ण अधिकार प्राप्त है, किंतु इनके क्षेत्राधिकार सीमित होने एवं राज्य सरकारों पर अपराधों से हुई क्षति की पूर्ति का उत्तरदायित्व नहीं होने के कारण देश के 29 राज्यों में विभाजित जीआरपी/जिला पुलिस के पास पीड़ित यात्रीगण अपनी रिपोर्ट दर्ज नहीं करा पाते हैं और अगर करा भी पाते हैं, तो न पुलिस अपराधियों को पकड़ पाती है, और न ही लूटी/चुराई गई संपत्ति बरामद कर पीड़ित को वापस दे पाती है। इससे रेल यात्री हतोत्साहित होते रहे हैं और अपराधियों का मनोबल बढ़ता रहा है।

1947 में इंग्लैंड की सरकार ने सभी निजी रेलों का राष्ट्रीयकरण कर उनकी निजी पुलिस को ट्रांसपोर्ट ऐक्ट के तहत 'ब्रिटिश ट्रांसपोर्ट पुलिस' (बीटीपी) के नाम से एकीकृत कर उन्हें सिविल पुलिस के सभी कानूनी अधिकार दे दिए, जिससे ब्रिटिश रेलवे के अपराधों में भारी कमी आई। अन्य देशों की रेलों की अपनी पुलिस को भी ऐसे अधिकार देने से वहां भी अपराधों में गुणात्मक कमी आई। यह खबर पाकर भारत के रेलवे बोर्ड के तत्कालीन चीफ कमिश्नर कर्नल इमर्शन ने लंदन के तत्कालीन पुलिस चीफ मिस्टर जास्पर से पूछा कि भारतीय रेल में बढ़ते अपराधों को रोकने/नियंत्रित करने हेतु क्या किया जाए? उक्त सवाल के जवाब में लंदन के पुलिस चीफ ने जो कहा उसे 1966 में तत्कालीन रेल राज्यमंत्री डॉ. रामसुभग सिंह की अध्यक्षता में गठित हाई पावर कमेटी के पैरा 250 में उद्धृत किया गया है, जो कि निम्नलिखित है:-

"From what you say, it does seem to

- कानूनन तमाम रेलकर्मियों के साथ ही सभी आरपीएफ सदस्य भी हैं रेलकर्मि
- आरपीएफ सदस्यों को अफवाहों से निर्लिप्त रहकर रेलयात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान केंद्रित रखना चाहिए
- संविधान की रक्षा करने की शपथ लेकर भी इसके विरुद्ध आचरण करती रही हैं अब तक सत्तारूढ़ रही सरकारें
- कैंडर विशेष के अनैतिक दबाव में संविधान विरुद्ध आचरण करने को मजबूर हैं तमाम राजनीतिक पार्टियां और सरकारें



me that the right answer is to have your own Railway Police, but you must be certain that they have the same powers as the Civil Police, so that they can always be in a position to take necessary action whilst employed on or in the vicinity of your own property."

इसके बावजूद भारतीय रेलवे के अपने तत्कालीन 'वाच एंड वार्ड विभाग' को सिविल पुलिस जैसा कानूनी अधिकार नहीं दिया गया, क्योंकि ऐसा अधिकार इसको देने से रेलवे से राज्य सरकारों की जीआरपी वापस कर दी जाती तथा जीआरपी के सुपरविजन हेतु सृजित आईपी या आईपीएस अधिकारियों के सभी पद (वर्तमान में लगभग 175) भी रेलवे से समाप्त हो जाते।

जीआरपी में उक्त 175 आईपीएस के पदों को बेरोकटोक बनाए या बचाए रखने तथा आरपीएफ संशोधन ऐक्ट, 1985 की धारा 19.2 में सिपाही से महानिदेशक (डीजी) तक के पदों पर आईपीएस अधिकारी सहित अन्य बाहरी लोगों की प्रतिनियुक्ति पर पूर्ण रोक लगाए जाने के बावजूद तत्कालीन डीजी/आरपीएफ ने आरपीएफ संशोधन ऐक्ट, 1985 की संशोधित धाराओं को मूल आरपीएफ ऐक्ट, 1957 में सम्मिलित कर 18 सितंबर 1985 से इसे लागू करने हेतु राजपत्र में प्रकाशित करते समय धारा 19 को पूर्णतः लुप्त कर आरपीएफ में आईपीएस अधिकारियों की प्रतिनियुक्ति अवैध रूप से जारी रखी। इसके पहले उक्त डीजी/आरपीएफ ने 1985 के आरपीएफ बिल की धारा 19 के बाजू में लिखे निर्देश, कि यह धारा मूल आरपीएफ ऐक्ट, 1957 की धारा 22 होगी, को भी अपराधिक ढंग से गायब करवा दिया था।

मान्यताप्राप्त ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के विरोध को रोकने के लिए

उन्होंने संशोधित आरपीएफ ऐक्ट, 1985 की धारा 15(ए) (1)(बी) के नौ शब्दों, (is not recognized as part of the force or), जो आरपीएफ के सदस्यों को 1973 से मान्यताप्राप्त ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन का सदस्य बने रहने की अनुमति देते थे, को भी अपराधिक ढंग से रेल मंत्रालय द्वारा जारी राजपत्र दिनांक 18 सितंबर 1985 में नहीं छापकर ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की मान्यता यह झूठ लिखकर छीन ली कि धारा 15(ए) आरपीएफ सदस्यों को एसोसिएशन बनाने का अधिकार नहीं देती, जबकि 27 नवंबर 1997 को तत्कालीन विधि राज्यमंत्री रमाकांत डी. खलप ने सांसद वासुदेव आचार्य को लिखे अपने पत्र में कहा था कि "In fact Section 15A(1)(b) does not envisage need of any permission for a member of RPF to be a member of recognized RPF Association."

पूर्व रेलमंत्री नीतीश कुमार ने भी अपने पत्र दिनांक 14 अगस्त 1998 में सितंबर 1985 में कार्यरत डीजी/आरपीएफ को 1985 के संशोधित आरपीएफ ऐक्ट के उक्त प्रावधानों को जानबूझकर लुप्त करने का आरोप लगाते हुए अवैध रूप से ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की छीनी हुई मान्यता देश के 50वें स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर 15 अगस्त 1998 को वापस देने की घोषणा की थी। किंतु भारत सरकार के तत्कालीन विशेष गृह सचिव ने गृह सचिव से रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को एक पत्र लिखवाकर ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की मान्यता बहाल नहीं करने की इस कुतर्क के साथ सलाह दी कि इससे अन्य बलों पर दुष्प्रभाव पड़ेगा।

आईपीएस अधिकारीगण यदा-कदा समितियों से ऐसी सिफारिश करवाते और अफवाह फैलाते रहे हैं कि आरपीएफ को गृह मंत्रालय के अधीन करने पर विचार हो रहा है, जहां वे जैसा चाहेंगे वैसा कर लेंगे, जबकि विश्व के सभी देशों की रेलों की सुरक्षा रेल के अधीनस्थ समस्त कानूनी शक्तियों से संपन्न अपनी पुलिस ही करती है। इसलिए दिल्ली उच्च न्यायालय की न्यायाधीश सुश्री गीता मित्तल ने ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन की याचिका (सं. 3455/2016) पर सुनवाई करते हुए आईपीएस अधिकारियों की आरपीएफ में प्रतिनियुक्ति पर यह कहते या सवाल उठाते हुए रोक लगा दी कि यदि हर जगह यही लोग कब्जा कर लेंगे, तो अन्य अधिकारी कहां जाएंगे?

रेलवेज और रेल से दूरे जाने वाले माल एवं यात्री भारतीय संविधान की धारा 246 की 7वीं अनुसूची की केंद्रीय सूची की एंटी 22 एवं एंटी 30 के विषय हैं। अतः केंद्रीय सूची के उक्त विषयों के विरुद्ध होने वाले अपराधों को रोकने और न रोक पाने पर इससे हुई रेल संपत्ति तथा यात्रियों के जान-माल की क्षति की पूर्ति की जिम्मेदारी इस सूची की एंटी 93 के अनुसार केंद्र सरकार के रेल मंत्रालय की है, न कि गृह मंत्रालय और राज्य सरकारों की। अतः



1961 के पुलिस कमीशन के साथ-साथ उक्त हाई पावर कमेटी तथा भारत सरकार के पूर्व विशेष सचिव (कैबिनेट सचिवालय) वी. बालाचंद्रन तथा अनेक अन्य ईमानदार, निस्वार्थी एवं सार्वजनिक हित की भावनाओं से ओतप्रोत आईपीएस अधिकारियों ने मीडिया में लेख लिखकर तथा कई समितियों में खुलेआम बयान देकर रेल के सभी अपराधों को रोकने हेतु आरपीएफ को ही सिविल पुलिस के समान समस्त कानूनी अधिकार देने की जोरदार सिफारिश की है।

परंतु ऐसा लगता है इन सब पर कुछ निहितस्वार्थी आईपीएस अधिकारी भारी पड़ रहे हैं और उन्होंने अब तक आरपीएफ को विधिक अधिकार से वंचित रखवाकर प्रतिदिन भारतीय रेल से यात्रा करने वाली भारत की लगभग 2.45 करोड़ जनता को रेल से असुरक्षित यात्रा करने को मजबूर कर रखा है। जानकारों का मानना है कि रेल में अपराध का शिकार हुए 90% यात्री पुलिस (जीआरपी) को अपनी एफआईआर भी नहीं देते, क्योंकि वे जानते हैं कि पुलिस कुछ नहीं करेगी। इस विषय में वी. बालाचंद्रन द्वारा लिखा गया लेख देखा जा सकता है।

भारतीय संविधान के अनुच्छेद 77 के अंतर्गत राष्ट्रपति द्वारा जारी 1961 के कार्य आवंटन नियमों द्वारा प्रत्येक मंत्रालय को विषय आवंटित किए गए हैं, जिसके अनुसार भी रेलवे के विषयों को गृह मंत्रालय के अधीन नहीं किया जा सकता है।

रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) का गठन भारतीय संविधान की केंद्रीय सूची की एंटी 22 एवं समवर्ती सूची की एंटी 2 के तहत अधिनियमित आरपीएफ ऐक्ट, 1957 के तहत हुआ है, जिसकी धारा 10 तथा रेलवे ऐक्ट, 1989 की धारा 2(34) के अनुसार आरपीएफ के सदस्यगण सभी अर्थों में रेलकर्मि हैं। आरपीएफ ऐक्ट की धारा 11 के अनुसार आरपीएफ का काम रेल संपत्ति की सुरक्षा करना है, न कि कानून व्यवस्था बनाए रखना।

अतः संसद ने 52वें संविधान (संशोधन) विधेयक, 1984 के क्लॉज 'सी' से सरकारी संपत्ति की रक्षा करने वाले आरपीएफ और इसके सदस्यों को हटा दिया था, क्योंकि इन्हें संविधान के अनुच्छेद 33 में नहीं रखा जा सकता है। अतः अन्य रेलकर्मियों की भांति आरपीएफ के सदस्यों को भी न तो गृह मंत्रालय के अधीन किया जा सकता है और न ही इनसे संगठन (एसोसिएशन) बनाने का मौलिक अधिकार छीना जा सकता है।

यहां यह भी उल्लेखनीय है कि आईपीएस एवं आईपीएस सहित समस्त

अखिल भारतीय सेवाओं के सभी अधिकारियों को अपना संगठन बनाने का अधिकार प्राप्त है और सरकार ने उन्हें मान्यता भी प्रदान कर रखी है। परंतु आरपीएफ कर्मियों के संगठन पर इन सभी कैंडर अधिकारियों को ऐतराज है, जबकि आरपीएफ का सार्वजनिक कानून-व्यवस्था से कोई सरोकार भी नहीं है। यह भारतीय लोकतांत्रिक व्यवस्था की एक भारी विसंगति है।

उल्लेखनीय है कि जनवरी 2015 में वर्तमान केंद्रीय गृहमंत्री ने आरपीएफ एसोसिएशन की वार्षिक सर्वसाधारण सभा के मंच से यह खुली घोषणा की थी कि आरपीएफ को समस्त कानूनी अधिकारों से संपन्न किया जाएगा और इस संबंध में रेलमंत्री जो भी प्रस्ताव गृह मंत्रालय को भेजेंगे, उसे तत्काल स्वीकार किया जाएगा। परंतु बाद में वह आईपीएस के दबाव में आकर न सिर्फ अपनी बात या घोषणा से मुकर गए, बल्कि आरपीएफ के विरुद्ध हो रही साजिशों को रोकने में भी असफल रहे हैं। देश ने शायद इससे पहले कभी इतना कमजोर गृहमंत्री नहीं देखा था!

इस महत्वपूर्ण विषय पर 12 अक्टूबर को 'रेलवे समाचार' ने जब रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के सक्षम उच्च अधिकारियों से बात की, तो उनका कहना था कि न तो ऐसी कोई तैयारी हो रही है, और न ही आरपीएफ को गृह मंत्रालय के अधीन किए जाने की बात में कोई सच्चाई है। यह सब अफवाहें हैं, जो कि निराधार हैं, आरपीएफ सदस्यों को ऐसी अफवाहों से निर्लिप्त रहकर रेल संपत्ति एवं प्रतिदिन करीब तीन करोड़ रेलयात्रियों के जान-माल की सुरक्षा पर अपना सारा ध्यान केंद्रित रखना चाहिए। इसके अलावा उनका यह भी कहना था कि रेल संपत्ति, रेलयात्रियों और रेलवे से बुकशुदा माल की सुरक्षा हेतु जैसी व्यवस्था विश्व के अन्य देशों की रेलों में कायम है, वैसी ही व्यवस्था भारतीय रेल में भी कायम किए जाने के गंभीर प्रयास किए जा रहे हैं। उन्होंने बताया कि अगले छह-सात महीनों के दरम्यान ऐसी तमाम विसंगतियों को ठीक कर लिया जाएगा।

उपरोक्त तमाम कानूनी प्रावधानों के मद्देनजर यह तो स्पष्ट है कि रेल मंत्रालय के अधीन कार्यरत तमाम आरपीएफ सदस्य भी 'रेलकर्मि' हैं और आरपीएफ का गठन विशेष रूप से रेल संपत्ति एवं रेलयात्रियों के जान-माल की सुरक्षा हेतु किया गया है। तथापि, वर्ष 1986 में तत्कालीन रेलमंत्री को बरगलाकर संसद में उनसे न सिर्फ आरपीएफ को केंद्र की 'आर्मर्ड फोर्स' बनाए जाने का बिल रखवाया गया, बल्कि उसे पास भी करा लिया

सीआरबी चलते हैं सामान्य सीट पर, मंत्री के निजी सचिव को चाहिए अलग एसी कोच!

गोरखपुर ब्यूरो : रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के नए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) अश्वनी लोहानी रेलवे से 'वीआईपी कल्चर' खत्म करने के लिए अथक प्रयास कर रहे हैं। इसके लिए वह कभी सीधे रेल भवन की स्टाफ कैटिन में लंच के समय खाना खाने स्वयं अकेले बिना किसी तामझाम के पहुंच जाते हैं, निरीक्षण के दौरान कभी वाराणसी स्टेशन पर स्थित रनिंग रूम में लोको पायलट्स के साथ खाना खाने लगते हैं, तो कभी निजामुद्दीन स्टेशन के प्लेटफार्म पर सफाई वालों के साथ बैठकर उनकी समस्याएं सुनने लगते हैं, तो कभी निरीक्षण के समय ट्रेक पर उतरकर सीधे ट्रेकमैनों से बात करने लगते हैं। लेकिन ऐसा लगता है कि रेलवे के अन्य अधिकारीगण उनके इस संदेश को ग्रहण करने में शर्म महसूस कर रहे हैं कि अपने मातहत स्टाफ के साथ जुड़कर उनकी समस्याएं हल करके और उनके कल्याण का ध्यान रखकर उनसे बेहतर उत्पादकता की अपेक्षा की जा सकती है।

इसके अलावा श्री लोहानी का यह भी संदेश है कि यात्रियों की कठिनाइयों का

दिवाली की वापसी भीड़ और भारी मांग के कारण मंडल मुख्यालय, लखनऊ से उनका वेंटिंग टिकट कंफर्म नहीं हो पाया था।

पता चला है कि गाड़ी सं. 14207 पद्मावत एक्स. का लखनऊ से चलने का निर्धारित समय 21.40 बजे है। इसलिए शनिवार शाम को चार घंटे पहले निर्धारित समय पर 17.40 बजे इसका चार्ट तैयार हो गया था। सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार चार्ट बनने के बाद कोई उपाय न देखकर विनय श्रीवास्तव ने उत्तर रेलवे के उच्च अधिकारियों से संपर्क किया। इसके बाद शाम करीब 20.40 बजे आनन-फानन पद्मावत एक्सप्रेस में एक अतिरिक्त एसी कोच जोड़ने की व्यवस्था की गई। इस कोच को जोड़ने के लिए गाड़ी का प्लेटफार्म भी बदला गया। गाड़ी को निर्धारित प्लेटफार्म नं.-2 के बजाय प्लेटफार्म नं.-6 पर लिया गया, ताकि इसमें अतिरिक्त कोच जोड़ा जा सके।

अंतिम समय गाड़ी के निर्धारित प्लेटफार्म में किए गए फेरबदल से जहां सैकड़ों यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ा, वहीं यह गाड़ी 35 मिनट की देरी



निरीक्षण के दौरान ट्रेक पर उतरकर ट्रेक मेंटनेर्स के साथ चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अश्वनी लोहानी।

लगाया गया था।

परंतु सवाल यह है कि अंतिम चार्ट बनने के बाद गाड़ी में अतिरिक्त एसी कोच किस आधार पर लगाया गया? यह किसके कहने पर लगाया गया? इसके अलावा मंत्री के निजी सचिव सहित कई अन्य तथाकथित वीआईपी भी नए सिरे से सामान्य टिकट लेकर उक्त कोच में कैसे सवार हो गए? उन्हें बर्ध कैसे मुहैया कराई गई? इस मामले में उत्तर रेलवे के जनसंपर्क अधिकारी का सिर्फ इतना ही कहना था कि डीआरएम, लखनऊ सतीश कुमार ने इस मामले की जांच के आदेश दिए हैं।

उल्लेखनीय है कि शनिवार, 21 अक्टूबर की सुबह ही सीआरबी अश्वनी लोहानी ने अपनी पत्नी के साथ नई दिल्ली-अजमेर शताब्दी एक्स. से जयपुर तक न सिर्फ सामान्य सीट पर यात्रा की, बल्कि उन्होंने अपनी व्यक्तिगत छुट्टी लेकर और अपना पीटीओ निकालकर उस पर अपना आरक्षण भी करवाया था। प्राप्त जानकारी के अनुसार उन्हें गाड़ी के ई-1 कोच में दरवाजे के पास सीट नंबर 1 एवं 2 आर्वाटिड की गई थी। जबकि यदि वह चाहते तो अपने बैठने का इंतजाम कोच के बीच में सेंटर टेबल वाली सीटों पर बहुत आसानी से करवा सकते थे, जहां बैठने में काफी आराम और पांव फैलाने की जगह (लेग स्पेस) भी ज्यादा होती है। परंतु उन्होंने ऐसा नहीं किया। उन्हें जो सीट आर्वाटिड की गई, उन्होंने उसी पर सपत्नीक यात्रा की। उनके साथ गाड़ी में न कोई तामझाम था, और न ही आसपास कोई स्टाफ उपस्थित था। उन्होंने एक सामान्य यात्री की तरह यात्रा की। किसी यात्री को यह तक अहसास नहीं होने दिया कि उनके साथ भारतीय रेल का सबसे बड़ा अधिकारी सफर कर रहा है।

जबकि यहां कोई अदना सा एसीएम या सीनियर डीसीएम भी प्लेटफार्म पर आ जाता है अथवा गाड़ी में यात्रा करता है, तो उसके आगे-पीछे कई-कई टीसियों एवं वाणिज्य निरीक्षकों की फौज इकट्ठा हो जाती है। यात्रा के समय गाड़ी का समस्त चल-स्टाफ उनके आसपास मंडराता रहता है

और उनकी छोटी से छोटी ख्वाहिश भी पूरी करने के लिए फौरन तत्पर रहता है। यही नहीं, पूरी यात्रा के दौरान और वापसी तक भी



वाराणसी रेलवे स्टेशन के निरीक्षण के दौरान रनिंग रूम में लोको पायलट्स के साथ लंच लेते हुए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अश्वनी लोहानी।

उनके साथ कोई न कोई वाणिज्य निरीक्षक चिपका रहता है, जो गंतव्य पर उनके रहने-खाने सहित तमाम ऐशो-आराम का न सिर्फ ख्याल रखता है, बल्कि कई बार अन्य 'खास इंतजाम' भी करता है। जबकि सीआरबी श्री लोहानी अपने साथ अपना बंगला प्यून भी लेकर नहीं चलते हैं, अन्य



वाराणसी लोको लॉबी का निरीक्षण करते हुए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अश्वनी लोहानी।

स्टाफ या किसी अधिकारी के उनके साथ होने की तो बात ही नहीं हो सकती है।

बताते हैं कि रेलवे के सबसे बड़े अधिकारी होने के बावजूद सीआरबी श्री लोहानी उस दिन शताब्दी में यात्रा के दौरान पूरे समय शायद ही अपनी सीट पर बैठे होंगे। पता चला है कि सबसे पहले उन्होंने अपने कोच का ही निरीक्षण किया। जहां उन्हें भारी गंदगी पसरी मिली। इस दौरान उनके आसपास कोई भी स्टाफ उपस्थित नहीं था।

उन्होंने जीएस के व्हाट्सएप ग्रुप में लिखा- 'वह दिल्ली-अजमेर शताब्दी एक्स. के एजीक्यूटिव क्लास कोच में यात्रा कर रहे हैं। कोच की धूल तक साफ नहीं है। गाड़ी के चेयर कार कोच अत्यंत गंदे हैं। यदि यह स्थिति उस गाड़ी की है, जिसमें वह खुद यात्रा कर रहे हैं, तो सिर्फ भगवान ही रेलवे मदद कर सकते हैं।' उन्होंने एक अन्य पोस्ट में लिखा- 'चेयर कार कोचों की बदतर स्थिति के लिए 'डिस्मास्टिंग' (घिनौना या घृणास्पद) जैसा कड़ा शब्द इस्तेमाल करना भी शायद इसके लिए बहुत हल्का प्रतीत होगा।'

अपनी इस निजी यात्रा के दौरान श्री लोहानी ने कुछ समय के लिए इंजन पर जाकर ट्रेक और इंजन का निरीक्षण भी किया। उसके बाद उन्होंने पूरी गाड़ी का गहन



निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन के निरीक्षण के दौरान प्लेटफार्म पर ही बिना कुछ बिछाए सफाई कर्मचारियों के साथ जमीन पर ही बैठकर उनकी समस्याओं पर चर्चा करते हुए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अश्वनी लोहानी।

ख्याल रखकर यात्रा के समय उनके साथ पेश आने वाली समस्याओं को हल करने में तत्परता दिखाई जानी चाहिए। ऐसे में खासतौर पर त्योहारों और पीक सीजन के समय जहां लाखों यात्री रेलवे में कंफर्म बर्थ पाने के लिए भारी जद्दोजहद करते नजर आते हैं, वहीं रेलवे ने केंद्रीय मानव संसाधन विकास मंत्री प्रकाश जावड़ेकर के निजी सचिव विनय श्रीवास्तव के लिए ट्रेन में एक अतिरिक्त एसी कोच ही लगा दिया। संबंधित रेल अधिकारियों का यह कृत्य लाखों यात्रियों के जले में नमक छिड़कने के समान है।

विश्वसनीय सूत्रों से प्राप्त जानकारी के अनुसार केंद्रीय मानव संसाधन विकास मंत्री प्रकाश जावड़ेकर के निजी सचिव विनय श्रीवास्तव को शनिवार, 21 अक्टूबर को लखनऊ से दिल्ली जाना था। श्री श्रीवास्तव भारतीय रेल की मैकेनिकल इंजीनियरिंग सेवा के अधिकारी हैं और वर्तमान में प्रतिनियुक्ति पर मानव संसाधन विकास मंत्रालय में मंत्री प्रकाश जावड़ेकर के निजी सचिव हैं। प्राप्त जानकारी के अनुसार विनय श्रीवास्तव ने अपना टिकट इमरजेंसी कोटे से कंफर्म करने के लिए दिया था, लेकिन

से 22.15 बजे लखनऊ के चारबाग रेलवे स्टेशन पहुंची और रात के 22.35 पर वहां से रवाना हुई। पता चला है कि रेल अधिकारियों ने अपने रिकॉर्ड में गाड़ी के प्रस्थान समय के साथ छेड़छाड़ भी की है और गाड़ी को अपने रिकॉर्ड में 21.55 पर रवाना दिखाया है। अब संबंधित रेल अधिकारी इस मामले में लीपापोती करने में जुटे हुए हैं। इसी लीपापोती के तहत उनका कहना है कि सिर्फ एक यात्री (विनय श्रीवास्तव) के लिए ही नहीं, बल्कि भीड़ की वजह से भी ट्रेन में अतिरिक्त कोच



रेल भवन स्थित रेलवे बोर्ड कर्मचारियों की स्टाफ कैटिन में लंच के समय बिना किसी विशेष व्यवस्था के ही रेलवे बोर्ड कर्मचारियों के लिए बने खाने को स्टाफ के साथ बैठाकर खाते हुए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड अश्वनी लोहानी।

निरीक्षण कर डाला। इसके बाद उन्होंने जीएस ग्रुप में लिखा- 'गाड़ी की साफ-सफाई स्तरीय नहीं है। महाप्रबंधकों से अनुरोध है कि वह राजधानी, शताब्दी और दूरंतो सहित समस्त यात्री गाड़ियों की साफ-सफाई तथा यात्री सुख-सुविधाओं की निगरानी व्यक्तिगत रूप से करें और अपने मुख्य यांत्रिक अभियंताओं (सीएमई) से कहें कि वह इन गाड़ियों को व्यक्तिगत रूप से मॉनिटर करें तथा इनकी साफ-सफाई को तुरंत सुनिश्चित करवाएं।'

जहां एक तरफ अपनी निजी यात्रा के दौरान भी भारतीय रेल का सबसे बड़ा अधिकारी (सीआरबी) इस तरह से रेलवे की बिगड़ी हुई छवि सुधारने की महत्वपूर्ण कोशिशों में लगा हुआ है और तमाम रेल अधिकारियों के समक्ष अमल करने योग्य एक मजबूत उदाहरण प्रस्तुत कर रहा है, वहीं दूसरे मंत्रालय में प्रतिनियुक्ति पर गए एक सुविधाभोगी रेल अधिकारी के लिए कुछ कर्महीन रेल अधिकारी अतिरिक्त एसी कोच मुहैया करा रहे हैं। 'रेलवे समाचार' का मानना है कि जिस दिन रेलवे के तमाम अधिकारी श्री लोहानी की ही तरह पूरी ईमानदारी से अपने कर्तव्य का निर्वाह करते हुए जमीन (उपभोक्ताओं/यात्रियों) और मातहत स्टाफ) से जुड़ जाएंगे, उस दिन भारतीय रेल की न सिर्फ बिगड़ी हुई छवि सुधर जाएगी, बल्कि बदतर हो रही इसकी आर्थिक स्थिति भी संभल जाएगी।

आखिर लंबे संघर्ष के बाद अंततः महेश कुमार गुप्ता को मिला न्याय...

पेज 1 का शेष...

'रेलवे समाचार' के सुझाव का उसी प्रकार संज्ञान लिया गया और श्री गुप्ता को न्याय मिला, जिस प्रकार मरणासन्न स्थिति को पहुंच रही भारतीय रेल को पुनर्जीवित करने के लिए अश्वनी लोहानी को सीआरबी के पद पर लाए जाने के 'रेलवे समाचार' के सुझाव का संज्ञान लिया था. तथापि, इसमें सर्वाधिक योगदान श्री गुप्ता की कानूनी लड़ाई और उनके अथक परिश्रम का ही रहा है. रेलवे बोर्ड द्वारा 11 अक्टूबर को जारी किए गए आदेश के तत्काल बाद श्री गुप्ता ने मेंबर इंजीनियरिंग का पदभार ग्रहण कर लिया.

ज्ञातव्य है कि सभी कानूनी स्थितियां राजीव भागवत के भी पक्ष में थीं. उनके पक्ष में तो पीएमओ ने भी चार बार आदेश निकाला था, मगर रेल मंत्रालय के शीर्ष पर विराजमान तत्कालीन भ्रष्ट एवं कुटिल प्रबंधन ने उन्हें जीएम/ओपन लाइन और मेंबर इंजीनियरिंग बनने में सफल नहीं होने दिया था. इसी प्रकार सभी कानूनी परिस्थितियां महेश कुमार गुप्ता के भी पक्ष में होने के बावजूद पूर्व 'असफल' सीआरबी ए. के. मितल उर्फ 'स्टोरकीपर' आज भी यदि रेलवे बोर्ड के शीर्ष पर विराजमान होते, तो संभवतः वह श्री गुप्ता को न तो एसीसी द्वारा जीएम/ओपन लाइन के लिए फिट दिलवाते, और न ही मेंबर इंजीनियरिंग (एमई) बनने देते. अतः श्री गुप्ता का एमई बनाना सिर्फ रेलमंत्री के रूप में पीयूष गोयल के आने और सीआरबी के पद पर अश्वनी लोहानी के विराजमान होने के कारण ही संभव हो पाया है.

श्री गुप्ता को लंबे समय तक प्रताड़ित करने में क्रम से कई भ्रष्टों, विषधरों, कदाचारियों और बीवी के गुलामों का समावेश रहा है, जो कि मुंबई हाई कोर्ट द्वारा 4 सितंबर 2017 को दिए गए अंतिम निर्णय से भी प्रमाणित हो गया है. हालांकि हाई कोर्ट के लिखित निर्णय में यह सब बातें दर्ज नहीं की गई हैं, परंतु मामले की संपूर्ण पृष्ठभूमि से वाकिफ जानकार लोग उक्त निर्णय को 'बिटवीन द लाइंस' पढ़कर समझ सकते हैं कि हाई कोर्ट ने उक्त कड़ी टिप्पणियां किस-किस भ्रष्ट या कोताही करने वाले अधिकारी के विरुद्ध की हैं. हाई कोर्ट ने अपने निर्णय में



एस.के. विज, पूर्व ME



विनय मितल, पूर्व CRB



अरुणेंद्र कुमार, पूर्व CRB



ए. के. मितल, पूर्व CRB

तत्कालीन मेंबर इंजीनियरिंग एस. के. विज, तत्कालीन अकर्मण्य सीआरबी विनय मितल, बीवी के गुलाम सीआरबी अरुणेंद्र कुमार और 'स्टोरकीपर' सीआरबी ए. के. मितल की कुटिलताओं और कोताहियों के लिए कड़ी खिंचाई की है. यदि इस निर्णय का समय पर संज्ञान लिया गया होता, तो इन शीर्ष अधिकारियों को न सिर्फ उनके पदों से बर्खास्त किया जाना चाहिए था, बल्कि इनके द्वारा जानबूझकर की गई कोताहियों के लिए इनके समस्त रिटायरमेंट लाभ जप्त किए जाने चाहिए थे.

गुप्ता के उत्पीड़न के लिए जिम्मेदार सभी संबंधितों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई करे सरकार

उल्लेखनीय है कि श्री गुप्ता का उत्पीड़न मध्य रेलवे के तत्कालीन 'मिथ्याचारी महाप्रबंधक' एस.पी.एस. जैन और तत्कालीन 'शराबखोर' एसडीजीएम/म.रे. बी. एम. लाल के समय में शुरू हुआ था. मध्य रेलवे के विश्वसनीय सूत्रों और कई वरिष्ठ अधिकारियों के हवाले से प्राप्त विश्वस्त जानकारी के अनुसार तत्कालीन एसडीजीएम/म.रे. बी. एम. लाल गुपु 'बी' की एक विभागीय परीक्षा (एलडीसीई) में अपने एक भ्रष्ट चहेते को पास करवाना चाहते थे. उक्त परीक्षा की उत्तर पुस्तिकाएं तत्कालीन सीई/प्लानिंग/म.रे. महेश कुमार गुप्ता ने जांची थीं. बी. एम. लाल ने उन पर काफी दबाव बनाया था कि वह उनके चहेते उम्मीदवार को पास कर दें, मगर श्री गुप्ता द्वारा चाहते या न चाहते हुए भी उत्तर पुस्तिकाओं की जांच में उक्त उम्मीदवार फेल हो गया.

इसके बाद तत्कालीन एसडीजीएम/म.रे. बी. एम. लाल ने श्री गुप्ता द्वारा जांची गई उत्तर पुस्तिकाओं में छेड़छाड़ करवाकर उक्त परीक्षा को रद्द करवा दिया था. उनके

इस कुकृत्य में मध्य रेलवे तत्कालीन 'मिथ्याचारी महाप्रबंधक' एस. पी. एस. जैन भी शामिल थे. दोनों ने मिलकर श्री गुप्ता को उत्तर पुस्तिकाओं में की गई छेड़छाड़ के उक्त झूठे मामले में फंसा दिया था. इसके लिए बतौर महाप्रबंधक एस. पी. एस. जैन ने श्री गुप्ता को पहले मेजर पेनाल्टी चार्जशीट दी थी. इसके पश्चात् रेलवे बोर्ड में मेंबर इंजीनियरिंग बनने के बाद उन्होंने ही श्री गुप्ता को सेवा से मुअत्तल किया था. लाल एवं जैन के यह सभी कुकृत्य बाद में प्रशासन द्वारा की गई जांच में सही साबित हुए थे.

मुंबई हाई कोर्ट ने अपने निर्णय में बार-बार तत्कालीन मेंबर इंजीनियरिंग एस. के. विज को श्री गुप्ता के विरुद्ध चल रहे अनुशासनिक मामले (डीएण्डआर) में जानबूझकर देरी करने का उल्लेख किया है. इसके लिए हाई कोर्ट ने श्री विज को अदालत की अवमानना का दोषी भी माना है. हालांकि उनके विरुद्ध हाई कोर्ट ने कोई सजा नहीं सुनाई है, क्योंकि इसके लिए वादी श्री गुप्ता को एक अलग मामला दायर करने की जरूरत होगी.

तत्कालीन कुटिल-कुचालक और जोड़तोड़ में माहिर रहे सीआरबी विवेक सहाय उर्फ 'विषधर' ने न सिर्फ एक साल तक मेंबर ट्रैफिक की पोस्ट को अपने नीचे दबाकर रखा था, बल्कि कुलदीप चतुर्वेदी को उस पर पदस्थ भी नहीं होने दिया था. इसके अलावा उन्होंने डीआरएम पोस्टिंग में भी तमाम घपले किए थे. अप्रैल 2011 में डीआरएम पैनल में क्रम सं.1 पर महेश कुमार गुप्ता का नाम होते हुए भी 'विषधर' ने उनको इसलिए डीआरएम नहीं बनने दिया था, जिससे कि आगे चलकर वह जीएम/ओपन लाइन और रेलवे बोर्ड में मेंबर इंजीनियरिंग न बन सकें.

इसके साथ तत्कालीन अकर्मण्य सीआरबी विनय मितल ने महेश कुमार गुप्ता की एसीआर में अनुचित रूप से टिप्पणी की थी, जिसको मुंबई हाई कोर्ट ने अपने निर्णय

- 11 अक्टूबर को गुप्ता ने मेंबर इंजीनियरिंग, रेलवे बोर्ड का पदभार संभाला
- रेलमंत्री और सीआरबी ने लिया 'रेलवे समाचार' के सुझाव का उचित संज्ञान
- एसडीजीएम बी.एम.लाल एवं जीएम/म.रे. एसपीएस जैन ने गुप्ता को फंसाया
- पैनल में नं.1 पर होते हुए भी विवेक सहाय ने गुप्ता को नहीं बनाया था डीआरएम
- कोर्ट की अवमानना करते हुए तत्कालीन मेंबर इंजीनियरिंग ने निर्णय लेने में की देरी
- विनय मितल द्वारा गुप्ता की एसीआर में की गई टिप्पणी को हाईकोर्ट ने अनुचित माना
- कैट के आदेश की अवमानना करते हुए अरुणेंद्र कुमार ने गुप्ता को डीआरएम नहीं बनने दिया
- 'स्टोरकीपर' ने कैट की अवहेलना करते हुए गुप्ता से पहले 'कदाचारी' को जीएम/ओएल बनाया
- तत्कालीन सीआरबी अरुणेंद्र कुमार के विरुद्ध अदालत की अवमानना की हो सकती है कार्रवाई
- 'स्टोरकीपर' ने रेलमंत्री एवं पीएमओ को गुमराह किया, नहीं बनाना चाहते थे गुप्ता को जीएम

सीआरबी ए. के. मितल ने भी कैट के आदेश की अवमानना की तथा जीएम पैनल में सबसे ऊपर होते हुए भी महेश कुमार गुप्ता को जीएम/ओपन लाइन नहीं बनाया, बल्कि उनके स्थान पर उनके जूनियर घनश्याम सिंह की पोस्टिंग उनसे पहले पूर्व रेलवे में जीएम/ओपन लाइन में कर दिया, जबकि श्री गुप्ता को यह मानकर उत्पादन इकाई (एमसीएफ/रायबरेली) के जीएम पद पर भेजा था कि जिससे वह बोर्ड मेंबर बनने के दावेदार न रह जाएं.

जाहिर है कि 'स्टोरकीपर' ए. के. मितल कतई नहीं चाहते थे कि महेश कुमार गुप्ता मेंबर इंजीनियरिंग बनें. इसके लिए उन्होंने न सिर्फ उनके विरुद्ध पूर्व रेलमंत्री सुरेश प्रभु के कान भरे थे, बल्कि पीएमओ को भी गुमराह किया था. इसके लिए ए. के. मितल के खिलाफ अभी-भी अदालत की मानहानि का मामला कोर्ट में चल रहा है, जिसमें उनके विरुद्ध कड़ी अदालती कार्रवाई हो सकती है और वह जेल की सलाखों के पीछे भी जा सकते हैं. 'रेलवे समाचार' का भी मानना है कि श्री गुप्ता को अनावश्यक रूप से प्रताड़ित एवं उत्पीड़ित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा भी अरुणेंद्र कुमार और ए. के. मितल के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिए.

एमसीएफ/रायबरेली के जीएम पद पर रहते हुए इंडियन रेलवे इंजीनियरिंग सर्विस, 1979 बैच के वरिष्ठ अभियांत्रिकी अधिकारी महेश कुमार गुप्ता ने न सिर्फ वहां का उत्पादन लगभग दोगुना तक बढ़ाया था, बल्कि अपने कार्यकाल के दौरान उन्होंने वहां कई नए एवं शोधपूर्ण कार्य (इन्वेंशन) भी किए. इन्हीं में से एक काम एसी कोचों की साइड बर्थ को अत्यंत सुविधाजनक बनाते हुए उन्होंने उसके बगल में उसकी लंबाई के बराबर एक प्लैप भी जोड़ा, जिसे ऊपर करके साइड की बर्थ भी अन्य सामान्य बर्थों जैसी सुविधाजनक हो गई है. जबकि इसका ख्याल भी अब तक आरसीएफ, कपुरथला के तमाम प्रबंधकों को नहीं आया था.

बहरहाल, श्री गुप्ता के मामले में उपरोक्त तमाम तथ्यों के मद्देनजर यही कही जा सकता है कि 'मुद्दई लाख बुरा चाहे तो क्या होता है, होता वही है, जो मंजूरे खुदा होता है'. श्री गुप्ता ने अपने कड़े संघर्ष से अपनी मनचाही मंजिल प्राप्त कर ली है. अब यह सरकार पर निर्भर करता है कि वह सरकारी महकमे में मौजूद ऐसे कुटिल तत्वों के खिलाफ कार्रवाई करे या न करे.

में न सिर्फ गलत माना है, बल्कि विनय मितल को कड़ी फटकार भी लगाई है. रेलवे बोर्ड को चाहिए कि वह विनय मितल के विरुद्ध निर्धारित नियमों के अंतर्गत कार्यवाही करे.

बीवी के गुलाम पूर्व सीआरबी अरुणेंद्र कुमार ने भी कैट/मुंबई के आदेश की अवमानना की थी. कैट के आदेश के बावजूद उन्होंने महेश कुमार गुप्ता को डीआरएम नहीं बनाया था. इस पर अरुणेंद्र कुमार के खिलाफ अदालत का आदेश न मानने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यवाही की जा सकती है. इसके साथ ही यदि श्री गुप्ता चाहें तो उनके विरुद्ध अदालत की मानहानि की कार्यवाही भी शुरू कर सकते हैं.

असफल और रेलवे बोर्ड से बड़े बेआबरू होकर निकले 'स्टोरकीपर'

सीनियर डीसीएम के ट्रांसफर हेतु रेल मंत्री के नाम पर...

पेज 3 का शेष...

दक्षिण रेलवे से सभी संबंधित फाइलें रेलमंत्री के नाम पर रेलवे बोर्ड में मंगवाई गई हैं. ज्ञातव्य है कि सभी प्रकार के डीआरएम मामले एवं मंडल स्तरीय समस्त कार्य-कलाप डीआरएम के अधिकार क्षेत्र में आते हैं. ऐसे मामले डीआरएम के बाद अधिकतम जीएम स्तर पर ही निपटाए जाते हैं. स्पष्टीकरण के लिए जब तक कोई मामला जोनल रेलों द्वारा बोर्ड को खुद नहीं भेजा जाए, तब तक इनमें बोर्ड का न तो कोई हस्तक्षेप होता है, और न ही यह बोर्ड के अधिकार क्षेत्र में आते हैं. तथापि, अधिकारियों में अपनी दहशत पैदा करने के लिए रेलवे बोर्ड मेंबरों अक्सर ऐसी कुत्सित हरकतें रेलमंत्री के नाम पर इसलिए करते रहते हैं, क्योंकि कोई भी प्रभावित अधिकारी रेलमंत्री से इस बारे में पूछने नहीं जा सकता है कि उन्होंने संबंधित फाइल किस कारण या किस उद्देश्य से मंगवाई है. उनसे पूछने की तो खैर कोई हिमाकत ही नहीं करता है.

सूत्रों का स्पष्ट कहना है कि चेन्नई और त्रिवेंद्रम के दोनों सीनियर डीसीएम के ट्रांसफर के मामले में हुई फजीहत और इसके पीछे की मंशा तथा रेलवे बोर्ड अथवा मेंबर ट्रैफिक की इस मामले में रही गहरी संलिप्तता शायद कभी उजागर नहीं हो पाती, यदि वहां पार्सल पोर्टर का बड़ा एजेंट एजीएम अथवा उत्तर रेलवे में पदस्थ उसका दूसरा चहेता दक्षिण रेलवे में बतौर जीएम नियुक्त हो जाता. उनका कहना है कि यह तो ईश्वर की कृपा है कि दक्षिण रेलवे में समय पर सुधांशु मणि जैसा एक ईमानदार और समझदार जीएम नियुक्त हो गया, जिसने ट्रांसफर फाइल और उसकी परिस्थितियों को देखकर संज्ञान लिया और इन सभी की कुटिल चालों को असफल किया.

सूत्रों ने कहा कि अब स्थिति यह है कि चूंकि रेलवे बोर्ड स्तर पर बतौर सीआरबी भी एक ईमानदार और कर्तव्यनिष्ठ अधिकारी आ गया है, इसलिए अब माफिया

यूनियन एवं उसके एजेंटों द्वारा मंत्री के नाम का इस्तेमाल किया जाने लगा है, क्योंकि जोनल स्तर का कोई भी अधिकारी मंत्री से पूछने जाने की हिम्मत नहीं कर सकता है. उनका कहना है कि यह खेल कुछ निहितस्वार्थी अधिकारियों द्वारा अपने मन-मुताबिक निर्णय को लागू करवाने के लिए अक्सर खेला जाता रहा है. जबकि मंत्री और बोर्ड मेंबर इससे अनभिज्ञ रहते हैं. परंतु इस मामले में वर्तमान मेंबर ट्रैफिक और पूर्व सीआरबी की भूमिका पूरी तरह से विवस्त्र हुई है. इस मामले में भी मंत्री के नाम का इस्तेमाल खुलकर किया गया, जबकि इसके पीछे पूरा खेल माफिया यूनियन के दबाव में मेंबर ट्रैफिक खेल रहे हैं.

सूत्रों का कहना है कि जाहिर है कि यह खेल वह मुफ्त में तो नहीं ही खेल रहे हैं. इसके पीछे अवश्य पैसे की ताकत काम कर रही है. इस बात को माफिया यूनियन के सीधे एजेंट दक्षिण रेलवे के सीओएम/सीसीएम निजी तौर पर कुछ खास लोगों के बीच स्वीकार भी कर रहे हैं और अपने बचाव में बता भी रहे हैं, क्योंकि वह यह भी

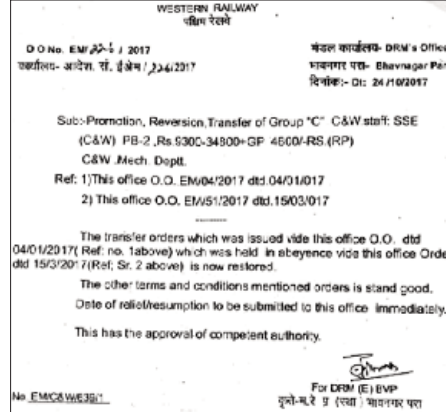
जानते हैं कि आज नहीं तो कल, मंत्री के संज्ञान में यह आ ही जाएगा कि कैसे उसके साथ फोटो खिंचवाकर और उन्हें दिखाकर किस प्रकार उनके नाम का दुरुपयोग करने का प्रयास किया गया है.

बहरहाल, इस पूरे प्रकरण का निष्कर्ष यह है कि रेलमंत्री और सीआरबी को इस बात का पूरा ध्यान रखना होगा कि दक्षिण रेलवे में जीएम बाहर का ही होना चाहिए और वह बहुत मजबूत भी होना चाहिए, अथवा किसी निकम्मे और यूनियन परस्त को दक्षिण रेलवे में जीएम बनाए जाने के बजाय सुधांशु मणि को ही वहां स्थाई किया जाना चाहिए, क्योंकि श्री मणि दोनों यूनियंस को अकेले कई गुना बेहतर चलाएंगे. इसलिए या तो उन्हें दोनों यूनियंस का दोहरा चार्ज कम से कम एक साल के लिए सौंपा जाए अथवा आईसीएफ में किसी अन्य समझदार जीएम की नियुक्ति करके, यदि दक्षिण रेलवे की बचाना है, तो श्री मणि को उनके कार्यकाल तक के लिए वहां स्थाई किया जाना चाहिए. यह मांग दक्षिण रेलवे के तमाम कर्मचारियों ने भी की है.

मंडल प्रशासन ने यूनियन के दबाव में आवधिक ट्रांसफर को बना दिया मजाक

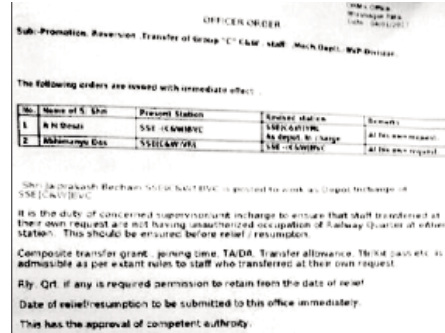
भावनगर : यह तो सर्वविदित है कि रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठनों की ठेकेदारी सर्बाडिनेट सुपरवाइजर के पास है और उनके द्वारा निचले स्तर के सभी फील्ड कर्मचारियों की गोलबंदी करने पर ही मान्यताप्राप्त रेल संगठनों का सारा अस्तित्व निर्भर करता है. सुपरवाइजर को मिला यूनियनों का यह संरक्षण भी भारतीय रेल में गहरे तक समाए हुए भ्रष्टाचार का एक और बड़ा कारण है. यह भी सही है कि मान्यताप्राप्त संगठन अधिकारियों की गलतियों और कमजोरियों का फायदा उठाते हैं. उनकी इन्हीं गलतियों/कमजोरियों का लाभ उठाकर वह उन्हें नियम विरुद्ध काम करने को मजबूर करते हैं. यदि समय रहते 'भ्रष्ट यूनियन पदाधिकारी एवं भ्रष्ट अधिकारी' का यह गठजोड़ नहीं तोड़ा जाता है, तो रेलवे से न कभी भ्रष्टाचार खत्म होगा और न ही कभी नियमानुसार कार्य-संस्कृति को बढ़ावा मिल पाएगा.

उपरोक्त परिप्रेक्ष्य में पश्चिम रेलवे के भावनगर मंडल प्रशासन ने यूनियन के दबाव में अक्षय देसाई नामक एक सुपरवाइजर (एसएसई/सीएंडडब्ल्यू) के आवधिक (पीरियोडिकल) ट्रांसफर को मजाक बना दिया है और यूनियन के दबाव में मात्र 15 महीनों के भीतर उसे पुनः वेरावल से भावनगर वापस ले आया गया है. हालांकि इस दरम्यान भी उसको भावनगर वापस लाने के लिए दो बार आदेश जारी किए गए थे, मगर विरोधी यूनियन के विरोध और 'रेलवे समाचार' में खबर प्रकाशित होने के कारण तब मंडल प्रशासन ने उसके तत्संबंधी आदेश को लंबित कर दिया था. विरोधी यूनियन के तमाम विरोध के बावजूद अक्षय देसाई ने ट्रांसफर अवधि में भी भावनगर का अपना रेलवे आवास विस्तारित अवधि समाप्त होने पर भी न तो खाली किया, और न ही प्रशासन ने उससे बाजार दर पर पेनल रेंट वसूल किया. जबकि भावनगर में रेलवे आवास के लिए अन्य रेलकर्मियों काफी लंबे समय से इंतजार में हैं.



- यूनियन के दबाव में अधिकारियों द्वारा किया गया सुपरवाइजर का नियम विरुद्ध फेवर
- 'यूनियन पदाधिकारी और रेल अधिकारी' गठजोड़ के चलते व्याप्त है रेलवे में भ्रष्टाचार
- तोड़ा जाना आवश्यक है 'भ्रष्ट यूनियन पदाधिकारी एवं भ्रष्ट अधिकारी' का यह गठजोड़

ज्ञातव्य है कि एसएसई/सीएंडडब्ल्यू अक्षय देसाई का आवधिक तबादला 26 मई 2016 को भावनगर परा टर्मिनस से वेरावल के लिए किया गया था. यूनियन के दबाव में मंडल प्रशासन ने उसका यह तबादला रद्द करते हुए उसकी पोस्टिंग पुनः भावनगर परा में ही किए जाने का आदेश (कार्यालय आदेश सं. ईएम/04/2017, दि. 04.01.2017) जारी किया था. इसके खिलाफ विरोधी यूनियन द्वारा किए गए कड़े विरोध के कारण प्रशासन ने उक्त आदेश को एक और कार्यालय आदेश (सं. ईएम/51/2017, दि. 13.03.2017) जारी करते हुए लंबित कर दिया था. अब मंडल प्रशासन ने दि. 13.03.2017 के उक्त आदेश को एक और कार्यालय



आदेश (सं. ईएम/226/2017, दि. 24.10.2017) जारी करके पूरी बेशर्मी के साथ लागू कर दिया है और अक्षय देसाई को वेरावल से भावनगर पुनः वापस ले आया गया है. संबंधित अधिकारियों की यूनियन पदाधिकारियों के साथ मिलीभगत अथवा यूनियन के दबाव में की जा रही इस तरह की सांठ-गांठ से ईमानदारी से काम करने वाले तमाम रेलकर्मियों आहत हुए हैं.

मंडल के कई कर्मचारियों का कहना है कि सभी नियम-परंपरा को ताक पर रखकर इस तरह से एक कर्मचारी का खुला फेवर किया जा रहा है और रेल प्रशासन मूकदर्शक बना हुआ है. जबकि अन्य कर्मचारियों का छोटी-छोटी विसंगतियों के लिए भारी नुकसान होने पर भी प्रशासन और यूनियन को कोई फर्क नहीं पड़ता है और न ही उनकी कोई सुनने वाला होता है. उनका कहना है कि भावनगर के रेलवे आवास की विस्तारित अवधि समाप्त होने पर भी प्रशासन ने उसे खाली नहीं करवाया. यही नहीं, विस्तारित अवधि खत्म होने के बाद भी अक्षय देसाई से न तो पेनल रेंट वसूला गया और न ही आवास खाली करवाया गया. देसाई का इतना अधिक फेवर क्यों किया गया, इस बारे में 'रेलवे समाचार' द्वारा पूछे जाने पर मंडल के संबंधित अधिकारी कुछ भी बताने को तैयार नहीं हैं.

आरपीएफ को गृह मंत्रालय के अधीन करने का सरकार को अधिकार नहीं...

पेज 5 का शेष... गया, जबकि संवैधानिक नियमों के अनुसार यह विषय गृह मंत्रालय का था, इसे रेल मंत्रालय या रेलमंत्री द्वारा संसद में नहीं ले जाया जा सकता था. संसद, सांसदों, सरकारों, मंत्रियों, राजनीतिक पार्टियों और यहां तक कि न्यायपालिका द्वारा एक कैडर विशेष के अनैतिक दबाव में काम करने का यह ज्वलंत उदाहरण है.

हाल ही में आरपीएफ एसोसिएशन द्वारा दिल्ली हाई कोर्ट में जो याचिका दायर की गई थी, उसमें यदि अदालत चाहती तो दो-टुक निर्णय दे सकती थी, क्योंकि प्रतिनियुक्ति के मामले में आरपीएफ कानून बहुत स्पष्ट है. इसके बावजूद सरकार और अदालत एक खास कैडर के अदृश्य दबाव में रही तथा कानूनी दांव-पेंचों के चलते अदालत ने मामले को बड़ी बेंच को भेज दिया. इससे पहले भी आरपीएफ एसोसिएशन की मान्यता को लेकर सरकार और अदालत दोनों उक्त खास कैडर के दबाव में रहे थे तथा 14-15 सालों तक अदालत द्वारा इस पर कोई अंतिम निर्णय नहीं दिया जा सका था. अंततः मामले को वापस ले लिया गया था और एसोसिएशन की मान्यता संसद के माध्यम से बहाल हुई थी. तात्पर्य यह है कि क्या उक्त सभी संवैधानिक संस्थाएं अपने कदाचरण के चलते एक खास कैडर के दबाव में अनैतिक और असंवैधानिक आचरण करने को मजबूर हैं?

यह सारा झगड़ा सिर्फ आरपीएफ एसोसिएशन और उनकी मान्यता को लेकर है. अब जो मान्यता संसद के

माध्यम से बहाल हुई है, उसे किसी खास कैडर की निहित स्वार्थता के चलते कैसे छीना जा सकता है? परंतु यह स्वार्थता लगातार आरपीएफ एसोसिएशन का पीछा कर रही है. इसके चलते एसोसिएशन को पिछले लगभग 20 सालों से लगातार सिर्फ अपने अस्तित्व की रक्षा करने में ही अपनी सारी ऊर्जा नष्ट करनी पड़ रही है, जिससे इसके गठन और इसकी मान्यता का सारा उद्देश्य ही लगभग चौपट हो गया है. इसके चलते आरपीएफ सदस्यों को न तो उचित सुविधाएं मिल पा रही हैं, न ही उनके अधिकारों की रक्षा हो पा रही है, और न ही उनकी सेवा संबंधी शिकायतों की कहीं कोई सुनवाई हो रही है. सभी राजनीतिक पार्टियां, सभी राजनीतिज्ञ, सभी सांसद और सरकारें एवं न्यायपालिका इत्यादि सभी उपरोक्त तमाम तथ्यों से बखूबी वाकिफ हैं, मगर ऐसा लगता है कि इनमें से किसी में भी इतना नैतिक साहस और आत्मबल नहीं बचा है कि वह एक खास कैडर के विरुद्ध जाकर सही और न्यायोचित कदम उठा सकें.

संविधान की रक्षा के लिए संविधान की शपथ लेकर सत्तारूढ़ होने वाली सरकारें और उसके मंत्रीगण समस्त संवैधानिक स्थिति से बखूबी वाकिफ होने के बावजूद एक कैडर विशेष के दबाव में संवैधानिक संस्थाओं और मंत्रालयों को आपस में लड़ाने या लड़ते रहने की तजवीज करते रहने के बजाय यदि वे इनके इस तरह के अंतर्विभागीय आपसी झगड़े स्पष्ट संवैधानिक स्थिति के मद्देनजर हमेशा के लिए निपटा दें, तो शायद

यह संस्थाएं देश की प्रगति में अपना बेहतर योगदान दे सकती हैं. परंतु सरकारें और राजनीतिज्ञ ऐसा न करके देश और इसकी जनता के साथ संविधान के विरुद्ध अनैतिक एवं विश्वासघातात्मक आचरण कर रहे हैं. यह उचित नहीं है.

अतः 'रेलवे समाचार' का मानना है कि भारतीय रेल में भी न सिर्फ विश्व की तमाम रेलों जैसी एकल सुरक्षा व्यवस्था कायम होनी चाहिए, बल्कि ब्रिटेन एवं चीन की तरह ही भारत में भी ट्रांसपोर्ट पुलिस जैसा अलग मंत्रालय भी गठित किया जाना चाहिए. इससे न सिर्फ रेलवे से गायब होने वाले बुकशुदा माल और यात्रियों के जान-माल की क्षति रोकने में भारी मदद मिलेगी, बल्कि इससे केंद्र सरकार को सालाना करोड़ों-अरबों रुपये की क्षति-पूर्ति नहीं देनी पड़ेगी. इस भारी बचत से देश का बड़े पैमाने पर बुनियादी विकास करना संभव हो सकेगा. हमारा यह भी मानना है कि आरपीएफ ऐक्ट के स्पष्ट प्रावधानों के मद्देनजर आरपीएफ में बाहरी प्रतिनियुक्तियों को अविर्लंब रोका जाना चाहिए. इसके लिए किसी भी पक्ष को किसी भी प्रकार की अदालती लड़ाई लड़ने की भी कतई कोई आवश्यकता नहीं है, क्योंकि कानूनी प्रावधान बिलकुल स्पष्ट हैं. इसके साथ ही आरपीएफ एसोसिएशन को मान्यता के तहत प्रदत्त समस्त अधिकार बहाल किए जाने चाहिए, जिससे आरपीएफ कर्मियों की समस्याओं को यथासमय निपटाया जा सके.

प्रस्तुति :- सुरेश त्रिपाठी

इसके अलावा कर्मचारियों का यह भी कहना है कि एसएसई अक्षय देसाई की जगह जिस एसएसई अरविंद कुमार का ट्रांसफर वेरावल से भावनगर परा किया गया था, उसे अब भावनगर से पोरबंदर भेजा गया है. ऐसे में उसे ट्रांसफर अलाउंस दिया जाएगा. इस तरह से रेलवे रेलवे को अधिकारियों द्वारा जानबूझकर और सिर्फ यूनियन का फेवर करने के लिए नुकसान पहुंचाया जा रहा है, जबकि अरविंद कुमार की पोस्टिंग भी अक्षय देसाई की तर्ज पर पुनः उसके पूर्व स्थान वेरावल में भी की जा सकती थी. ऐसे में किसी को ट्रांसफर अलाउंस देने की जरूरत नहीं होती. कर्मचारियों का कहना है कि अक्षय देसाई जैसे तमाम एसएसई अपना पूरा सेवाकाल एक ही डिपो में पूरा कर रहे हैं. यही वजह है कि उनका लोकल नेटवर्क मजबूत हुआ है और यूनियनों का सहयोग मिला होने के कारण रेलवे में भारी भ्रष्टाचार गहरे तक समाया हुआ है.

इस संदर्भ में मंडल रेल प्रबंधक, भावनगर मंडल सुश्री रूपा श्रीनावासन से जब 'रेलवे समाचार' ने बात की और उन्हें पूरे मामले से अवगत कराते हुए पूछा कि उनके मातहत अधिकारी यूनियन के दबाव में क्यों काम कर रहे हैं और एक कर्मचारी को इतना अधिक फेवर क्यों किया जा रहा है? मंडल के सभी कर्मचारियों पर आवधिक तबादले का नियम लागू क्यों नहीं है? इस पर उन्होंने कहा कि पूरे मामले का अध्ययन करना पड़ेगा और इस पर वह संबंधित अधिकारी सीनियर डीपीओ से बात करेंगी, तभी कुछ कह सकेंगी. बहरहाल, रेल कर्मचारियों का, और 'रेलवे समाचार' का भी, यह मानना है कि रेल अधिकारियों को बिना किसी के दबाव में आए नियमानुसार अपना काम करना चाहिए. इसके साथ ही जब तक सीवीसी की गाइडलाइन्स लागू नहीं की जाएंगी, तब तक कर्मचारियों एवं अधिकारियों की ट्रांसफर/पोस्टिंग में हो रही जोड़तोड़ और भ्रष्टाचार को रोक पाना संभव नहीं है.

आजीवन सदस्यता 3000 रु.
संरक्षक सदस्यता 5000 रु.

कृपया वेक/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 सतार ☎ 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.

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