

परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष - 17 ■ अंक : 399-400

■ कल्याण (मुंबई) ■ 1 से 31 जनवरी 2019

■ पेज 12 ■ मूल्य 5 रु.



विनोद कुमार यादव की नियुक्ति से रेलकर्मियों को सुखद आश्चर्य

31 दिसंबर का दिन भारतीय रेल के लिए भी भरपूर हलचल और उत्सुकता का रहा. बतौर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड विनोद कुमार यादव का नाम सामने आने पर पूरी भारतीय रेल में चौतरफा सुखद आश्चर्य व्यक्त किया गया. हालांकि 'रेल समाचार' को पीएमओ में उनके नाम पर विचार होने की बात का पता दोपहर को ही चल गया था. मगर यह बात शाम तक ज्यादातर लोगों को नहीं पता थी. जब एसीसी की डीपीसी और कार्मिक मंत्रालय का नियुक्ति पत्र सामने आया, तब श्री यादव की

सीआरबी के पद पर हुई नियुक्ति का सबको पता चला. इस पर सभी अधिकारियों और रेलकर्मियों ने सुखद आश्चर्य व्यक्त किया. देर रात तक पूरी सोशल मीडिया में श्री यादव की विभिन्न फोटो और रेल मंत्रालय द्वारा जारी नियुक्ति संबंधी प्रेस विज्ञापित वायरल हो गई. दक्षिण मध्य रेलवे मुख्यालय सिकंदराबाद से ही अपना नया पदभार ग्रहण करने के बाद श्री यादव ने कहा कि उनका पूरा जोर विकास संबंधी कार्यों तथा यात्री सुविधाओं सुधार पर रहेगा. सुरक्षा और संरक्षा रेलवे की शीर्ष प्राथमिकता है. इसके लिए परिसंपत्तियों का नवीनीकरण और रखरखाव के कार्य तेज गति से किए जाएंगे. यात्री सुविधाएं भी

- प्रसिद्धि से दूर रहने वाले यादव बने रेलकर्मियों की एक बेहतर पसंद
- श्रमिक संगठनों के साथ बेहतर समन्वय और कार्मिक कल्याण जरूरी
- यादव को लोकलुभावन निर्णयों से दूर रहकर ठोस उपाय करना होगा

प्राथमिकता सूची में हैं और रेलयात्रियों को सर्वश्रेष्ठ सुविधाएं प्रदान करने का पूरा प्रयास किया जाएगा.

उल्लेखनीय है कि 'रेल समाचार' को

अपने विश्वसनीय सूत्रों से पता चला था कि नए चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के लिए दिसंबर के पहले हफ्ते में ही रेलमंत्री द्वारा तीन वरिष्ठ रेल अधिकारियों, विश्वेश चौबे, मेंबर इंजीनियरिंग, राजेश अग्रवाल, मेंबर रोलिंग स्टॉक और ललित चंद्र त्रिवेदी, जीएम/पू.म.रे. का पैनल पीएमओ को भेज दिया गया था. तभी से यह भी तय माना जा रहा था कि रेलमंत्री पीयूष गोयल, अश्वनी लोहानी को सेवा-विस्तार देने के मूड में नहीं हैं. तथापि जीएम/द.म.रे. विनोद कुमार यादव का नाम तब कहीं चर्चा में भी नहीं था. सूत्रों के अनुसार श्री चौबे का सीआरबी बनना लगभग तय माना जा रहा था, मगर ज्यादातर अधिकारी

शेष पेज 8 पर...

अपनी अविचारित नीति पर पुनर्विचार करे रेलवे बोर्ड !

मुंबई : रेलवे बोर्ड द्वारा हाल ही में सीनियर सेक्शन इंजीनियर (एसएसई) के पदों पर सीधी भर्ती करना प्रतिबंधित कर दिया गया है। इससे सभी विभागों के सीनियर सबॉर्डिनेट सुपरवाइजर्स में रेल प्रशासन के

SSE की सीधी भर्ती पर रोक के खिलाफ सीनियर सबॉर्डिनेट इंजीनियर्स में भारी रोष

प्रति भारी आक्रोश व्याप्त है। उनका यह आक्रोश दोनों मान्यताप्राप्त फेडरेशनों सहित वर्तमान चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) अश्वनी लोहानी के खिलाफ भी है, जिन्होंने कोटा में ज्ञापन देने पहुंचे सीनियर सुपरवाइजर्स पर नाराजगी दिखाते हुए उन्हें बाजार का मालिक बताने की कोशिश की थी। इन सीनियर सबॉर्डिनेट सुपरवाइजर्स का कहना है कि एसएसई ग्रेड-पे 4600 का

पदनाम पूर्व की तरह एसई कर दिए जाए और ग्रेड-पे 4800 का पदनाम एसएसई रहने दिया जाए. एसएसई की डायरेक्ट भर्ती 4600 ग्रेड-पे में की जाए. रेलवे सेफ्टी के लिए यह बहुत जरूरी है। पहले की तरह ही रेलपथ पर्यवेक्षक (पीडब्ल्यूएस) का पद पुनः विभागीय पदोन्नति से भरा जाए. इसे ग्रेड-पे 4200 पर लागू करना रेलवे सेफ्टी के लिए न सिर्फ अत्यंत आवश्यक है, बल्कि यही उचित भी है.

उनका यह भी कहना है कि पूर्व में ड्राफ्ट्समैन का पद समाप्त करके ऐसे सभी कर्मचारियों को जेई और फिर एसएसई बना दिया जाना भी रेल प्रशासन का एक महामूर्खतापूर्ण निर्णय था, जो बिना सोचे-समझे लागू कर दिया गया था. उनका कहना है कि प्रशासन का यह न सिर्फ घोर निंदनीय कृत्य था, बल्कि इससे रेल संरक्षा का पूरी तरह से बंटोधार हुआ है. उनका कहना है कि आज यह

शेष पेज 6 पर...

मेंबर स्टाफ/रेलवे बोर्ड के मामले में जारी है घमासान

सुरेश त्रिपाठी

रेलवे बोर्ड द्वारा मेंबर स्टाफ की पोस्ट कार्मिक अधिकारियों को नहीं दिए जाने के लिए उच्च स्तर पर भारी तिकड़मबाजी की जा रही है. इस मामले में आरबीएसएस की भी अत्यंत कुटिल भूमिका से इंकार नहीं किया जा सकता. जबकि सीआरबी और रेलमंत्री की संस्तुति के बाद ही कैबिनेट सेक्रेटरी की अध्यक्षता वाली 'कैडर रिव्यू कमेटी' ने मेंबर स्टाफ/रे.बो. की पोस्ट आईआरपीएस कैडर को देने की अनुशंसा की है. इस कमेटी में सेक्रेटरी/डीओपीटी, सेक्रेटरी/डीओई, सीआरबी और मेंबर स्टाफ/रे.बो. शामिल थे. इससे पहले रेलवे बोर्ड द्वारा मेंबर स्टाफ की पोस्ट को एन्कैडरमेंट किए जाने की सिफारिश पर रेलमंत्री, और वित्तमंत्री का

- हो रही है सीआरबी की अनुशंसा को दरकिनार करने की तिकड़म
- जारी है कार्मिक अधिकारियों के अधिकार को कुचलने की साजिश
- एक लेख को मुद्दा बनाकर मामले से ध्यान भटकाने की कोशिश
- कार्मिक मंत्री को ज्ञापन देने गए अधिकारियों को किया गया प्रताड़ित
- अब तक मेंबर स्टाफ बने अधिकारियों का रहा है कमाल का प्रबंधन

अतिरिक्त कार्यभार संभाल रहे पीयूष गोयल ने ही तब इस पर अपनी संस्तुति दी थी. परंतु अब जब सब कुछ तय हो गया था, तब खुद निवर्तमान सीआरबी जाते-जाते

इस पर अपनी भांजी मार गए हैं, बल्कि अब रेलवे बोर्ड सहित सेक्रेटरी/रे.बो. भी इस मामले में अपनी टांग अड़ते नजर आ रहे हैं. इस पूरे विवाद से एक बार फिर यह बात पूरी तरह से जाहिर हो रही है कि चाहे रेलवे बोर्ड के मेंबर हों, अथवा वहां पदस्थ अन्य उच्च अधिकारी, उनकी तमाम अकड़ और हैसियत आरबीएसएस की कुटिलतापूर्ण तिकड़मों के सामने शून्य है.

इसके अलावा यह बात किसी की भी समझ से परे है कि वर्ष 1975 से भारतीय रेल में लागू हुई आईआरपीएस सेवा के अधिकारियों के समकक्ष ही नहीं, बल्कि उनसे जूनियर अन्य केंद्रीय सेवाओं के अधिकारी जहां सेक्रेटरी, प्रिंसिपल सेक्रेटरी, भारत सरकार के ओहदे तक पहुंच गए हैं, वहीं आईआरपीएस सेवा के कुछ ही अधिकारी अब तक

शेष पेज 7 पर...

राजभाषा का प्रयोग-प्रसार बढ़ाया जाए - पी.एस.मिश्रा

- दक्षिण पूर्व रेलवे क्षेत्रीय रेल राजभाषा कार्यान्वयन समिति की चौथी बैठक संपन्न
- महाप्रबंधक ने की दक्षिण पूर्व रेलवे पर किए जा रहे राजभाषा कार्यों की समीक्षा

कोलकाता : दक्षिण पूर्व रेलवे क्षेत्रीय रेल राजभाषा कार्यान्वयन समिति की वर्ष 2018 (अक्टूबर- दिसंबर) की चौथी बैठक गुरुवार, 20 दिसंबर 2018 को पी. एस. मिश्रा, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे की अध्यक्षता में संपन्न हुई. बैठक में ए. के. दत्त, अपर महाप्रबंधक, संजीव मित्तल, मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) सहित सभी विभागों के विभाग प्रमुख, सभी मंडलों के अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं रेल कारखाना, खड़गपुर के प्रतिनिधि



दक्षिण पूर्व रेलवे क्षेत्रीय रेल राजभाषा कार्यान्वयन समिति, वर्ष 2018 (अक्टूबर-दिसंबर) की चौथी बैठक की अध्यक्षता करते हुए महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे पी. एस. मिश्रा.

भी उपस्थित थे. बैठक का संचालन राजाराम प्रसाद, उप महाप्रबंधक (राजभाषा) ने किया. बैठक के आरंभ में दक्षिण पूर्व रेलवे, परिचालन विभाग की गृह पत्रिका 'पहल' का विमोचन महाप्रबंधक द्वारा उपस्थित अधिकारियों के साथ किया गया. इस अवसर पर रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा पुरस्कृत सात

अधिकारियों/कर्मचारियों को महाप्रबंधक द्वारा व्यक्तिगत नकद पुरस्कार प्रदान किया गया. बैठक में दक्षिण पूर्व रेलवे पर किए जा रहे राजभाषा कार्यों की समीक्षा भी की गई. इस मौके पर मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) संजीव मित्तल ने भाषा प्रशिक्षण, फाइलों के शीर्ष द्विभाषी और आशुलिपि प्रशिक्षण पर



दक्षिण पूर्व रेलवे, परिचालन विभाग की गृह पत्रिका 'पहल' के सातवें अंक का विमोचन करते हुए महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे पी. एस. मिश्रा एवं अन्य अधिकारीगण.

विशेष रूप से ध्यान देने पर जोर दिया. बैठक में महाप्रबंधक श्री मिश्रा द्वारा राजभाषा के प्रयोग-प्रसार के लिए कुछ महत्वपूर्ण सुझाव दिए गए, जिस पर अमल करने का संकल्प व्यक्त किया गया. महाप्रबंधक ने कहा कि अवकाश के लिए दिए जाने वाले आवेदन और दैनंदिन कामकाज हिंदी में होना चाहिए, जिससे

राजभाषा के प्रयोग-प्रसार में वृद्धि हो सके. बैठक में मंडलों से आए अधिकारियों ने अपने यहां राजभाषा में हो रहे विशेष कार्यों की जानकारी दी. राजभाषा के प्रचार-प्रसार में हुई प्रगति पर महाप्रबंधक ने प्रसन्नता व्यक्त की. अंत में श्रीमती आशा मिश्रा, राजभाषा अधिकारी द्वारा धन्यवाद ज्ञापन के बाद बैठक की कार्यवाही संपन्न हुई.

सुरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही काम करें कर्मचारी-अभिषेक कुमार

समस्तीपुर : इंडियन रेलवे एसएंडटी मैटेनर्स युनियन (आईआरएसटीएमयू) द्वारा हाल ही में समस्तीपुर में संरक्षा सम्मेलन का आयोजन किया गया. इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में समस्तीपुर मंडल के वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता अभिषेक कुमार, विशेष अतिथियों में 'लोजपा' की महिला प्रदेश अध्यक्ष श्रीमती नीलम सिन्हा, मंडल संरक्षा अधिकारी डी. के. चांद, सहायक मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता नियाज अहमद उपस्थित थे. सम्मेलन की शुरुआत सरस्वती वंदना एवं मां सरस्वती के चित्र पर माल्यार्पण से हुई. इस अवसर पर आईआरएसटीएमयू द्वारा प्रकाशित एक "संरक्षा मार्गदर्शक पुस्तिका" का विमोचन अभिषेक कुमार ने और 'एसएंडटी समाचार' का विमोचन श्रीमती नीलम सिन्हा ने किया.

सम्मेलन को संबोधित करते हुए सीनियर डीएसटीई अभिषेक कुमार ने कहा कि हमारे कर्मचारी अपना कार्य पूरी सजगता और सतर्कता के साथ करें. उन्होंने कहा यह भी कि कर्मचारीगण रेलवे एवं खुद की सुरक्षा सुनिश्चित करने के बाद ही काम की शुरुआत करें. प्रशासन की ओर से उन्हें हर प्रकार का सहयोग प्रदान करने की भरपूर कोशिश की जाएगी. सम्मेलन में बड़ी संख्या में उपस्थित एसएंडटी कर्मियों को संबोधित करते हुए लोजपा की प्रदेश अध्यक्ष श्रीमती नीलम सिन्हा ने कहा कि भारतीय रेलवे में

- कर्मचारियों की मौत पर रेल प्रशासन को गंभीर मंथन करना चाहिए -नीलम सिन्हा
- आईआरएसटीएमयू ने किया समस्तीपुर में संरक्षा सम्मेलन का आयोजन
- 'संरक्षा मार्गदर्शक पुस्तिका' एवं 'एसएंडटी समाचार' का विमोचन

संकेत एवं दूरसंचार विभाग की अहम भूमिका है. गाड़ियों का समयबद्ध परिचालन संकेत एवं दूरसंचार विभाग के सहयोग के बिना नहीं हो सकता है. उन्होंने कहा कि ट्रेनों की सुरक्षा एवं संरक्षा सीधे तौर पर एसएंडटी विभाग के पर निर्भर है.

श्रीमती सिन्हा ने कर्मचारियों को कार्य के दौरान खुद की सुरक्षा का खास ध्यान रखने की सलाह दी. उन्होंने कहा कि हाल ही में जिस प्रकार संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कई कर्मचारी रनओवर हुए हैं, वह अत्यंत दुःखद है. उन्होंने कहा कि उन्हें मिली जानकारी के अनुसार पिछले दो सालों में करीब 35 संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी रनओवर, दुर्घटना का शिकार अथवा पब्लिक द्वारा मार दिए गए हैं. यह काफी चिंता का विषय है. इस पर रेल प्रशासन को गंभीरता से मंथन करना होगा.

आईआरएसटीएमयू के राष्ट्रीय महासचिव



आलोक चंद्रप्रकाश ने संकेत एवं दूरसंचार विभाग की विभिन्न समस्याओं के बारे में बताते हुए कहा कि आईआरएसटीएमयू के प्रतिनिधि मंडलों ने राष्ट्रीय अध्यक्ष नवीन कुमार, के. के. मिश्रा, आलोक चंद्रप्रकाश तथा राष्ट्रीय उपाध्यक्ष लोकेश कुमार के नेतृत्व में 2 सितंबर को चक्रधरपुर, 6 सितंबर को इंदौर, 2 सितंबर को गांधीनगर, 1 नवंबर को कोटा तथा 14 नवंबर को बांदीकुई में चेरमैन, रेलवे बोर्ड आश्वनी लोहानी से मुलाकात की. इन प्रतिनिधि मंडलों ने मुलाकात के दौरान संकेत एवं दूरसंचार विभाग की विभिन्न समस्याओं से सीआरबी को अवगत कराया. आलोक चंद्रप्रकाश ने कहा कि हमारे आकड़ों के मुताबिक जुलाई 2016 से नवंबर 2018 तक करीब 35

संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी रनओवर या दुर्घटना अथवा पब्लिक द्वारा मार दिए गए हैं.

उनका कहना था कि संकेत एवं दूरसंचार विभाग का ज्यादातर काम खतरों से भरा होता है. ज्यादातर संकेत एवं दूरसंचार उपकरण दूरदराज जंगलों में स्थित होते हैं और उन तक पहुंचकर जान जोखिम में डाल कर उनका अनुरक्षण तथा फेलियर ट्रेनों की पंचवुअलिटी को ध्यान में रखते हुए ठीक करना होता है. अतः संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारियों को मूल-वेतन का 10% रिस्क अलाउंस देने की वर्षों पुरानी मांग को अविलंब माने जाने का निवेदन किया गया. सीआरबी ने आश्वासन दिया है कि इस पर बहुत जल्द कोई उचित फैसला लिया जाएगा. उन्होंने बताया कि फेलियर

अटेंड करने के दौरान उपकरणों को जल्द से जल्द ठीक करने और उसके लिए शार्ट-कट अपनाने हेतु अधिकारियों द्वारा मोबाइल पर बार-बार अनावश्यक दबाव बनाया जाता है, जो कि रेलवे तथा यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा के साथ खिलवाड़ है. उनका कहना था कि उन्होंने मुलाकात में सीआरबी से संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारियों को ड्यूटी के दौरान मोबाइल के उपयोग पर पूर्णतः रोक लगाने की मांग की है. इसके अलावा महासचिव ने कहा कि इंटरमीडिएट ब्लाक सेक्शन (आईबीएस) बनाकर संकेत एवं दूरसंचार विभाग ने सेक्शन में ट्रेनों की क्षमता बढ़ा दी है, जिससे ट्रेनों की पंचवुअलिटी बढ़ गई है और रेलवे के बहुत सारे असेट्स और कार्मिक खर्च संकेत एवं दूरसंचार विभाग ने कम कर दिए हैं. इससे रेलवे की भारी बचत हुई है. परंतु जंगली इलाकों में बनाए गए इन आईबीएस के अनुरक्षण तथा फेलियर को ठीक करने के लिए अलग से एसएंडटी स्टाफ नहीं रखा गया, न ही इसके लिए अलग से एसएंडटी का कैडर बनाया गया है. इसके परिणामस्वरूप वर्तमान कार्यरत स्टाफ पर अतिरिक्त कार्य का दबाव बढ़ गया है. इसके लिए सीआरबी से निवेदन किया गया कि आईबीएस का अनुरक्षण तथा फेलियर अटेंड करने हेतु एसएंडटी विभाग को उसके द्वारा बचाए गए पैसों का 50% मैचिंग सरेंडर कर एसएंडटी कैडर में मर्ज किया जाए.



विजय कुमार मंडल अध्यक्ष तथा राजेश कुमार मंडल सचिव और बी. एन. मीना बने कोषाध्यक्ष

सभा में आईआरएसटीएमयू की समस्तीपुर मंडल की कार्यकारिणी का भी गठन किया गया, जिसमें सर्वसम्मति से विजय कुमार को मंडल अध्यक्ष, राजेश कुमार को मंडल सचिव तथा बी. एल. मीना को मंडल कोषाध्यक्ष चुना गया. मीडिया प्रभारी का कार्य गजनफर को सौंपा गया. प्रेम ठाकुर, गुरुदत्त, शिवपूजन महतो, संजय साहनी, रामनिवास कुमार को उपाध्यक्ष नियुक्त किया गया. जबकि जसवंत सिंह, रंजीत कुमार, अश्वनी कुमार, जितेन्द्र कुमार साफी, राकेश कुमार को संयुक्त सचिव तथा संतोष कुमार को संगठन सचिव चुने जाने पर महासचिव आलोक चंद्रप्रकाश ने

बधाई दी. राष्ट्रीय अध्यक्ष नवीन कुमार, महबूब संधी तथा कल्पेश परवतिया ने माला पहनाकर समस्तीपुर मंडल के नव-नियुक्त कार्यकारिणी सदस्यों का स्वागत किया. इस अवसर पर संगठन के राष्ट्रीय उपप्रमुख महबूब संधी, कार्यकारिणी सदस्य कल्पेश परवतिया, सुरेश गोहेल, बी. एल. मीणा, राजेश कुमार, मनिंदर कुमार, विजय कुमार, गजेन्द्र कुमार, मंजूर आलम, रंजीत कुमार, मोहम्मद मुस्ताक, गुरुदत्त, संजय कुमार, उज्ज्वल कांत, अश्वनी कुमार, प्रेम कुमार, गजनफर, आनंद कुमार, संतोष कुमार, संतोष कुमार का सहयोग और योगदान सराहनीय रहा.

जान जोखिम में डालकर काम करने से बचें ट्रैक मेंटेनर्स - शिवगोपाल मिश्रा

एआईआरएफ द्वारा आयोजित ट्रैक मेंटेनर्स संरक्षा-सुरक्षा संगोष्ठी संपन्न

नई दिल्ली : ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) द्वारा करनैल सिंह स्टेडियम, नई दिल्ली में 21 दिसंबर को आयोजित अखिल भारतीय ट्रैक मेंटेनर्स संरक्षा-सुरक्षा संगोष्ठी को संबोधित करते हुए एआईआरएफ के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा ने कहा कि जब तक सुरक्षा के पुख्ता इंतजाम रेलपट्टी पर न हों, ट्रैक मेंटेनर्स काम करने से बचें और साफ मना कर दें. उनकी बात का समर्थन रेलवे बोर्ड के मेंबर इंजीनियरिंग विश्वेश चौबे ने भी किया. इस बीच मेंबर स्टाफ एस. एन. अग्रवाल ने रेल कर्मचारियों से अपील की कि ट्रैक पर कार्य के दौरान मोबाइल के इस्तेमाल से बचें, कई बार इसकी वजह से भी बड़ी दुर्घटना हो जाती है.

देश भर से बड़ी संख्या में दिल्ली आए ट्रैक मेंटेनर्स को संबोधित करने के दौरान महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा ने उनकी

- कर्मचारियों के हितों की अनदेखी नहीं होगी -एस.एन.अग्रवाल, मेंबर स्टाफ
- अत्याधुनिक मशीनों का इस्तेमाल करेंगे -विश्वेश चौबे, मेंबर इंजीनियरिंग



समस्याओं का जिक्र रेलवे बोर्ड के वरिष्ठ अधिकारियों के सामने किया. महामंत्री ने कहा कि जिस कठिन हालात में ट्रैक मेंटेनर्स काम करते हैं, उन्हें आसानी से समझा जा सकता है. कई बार तो सेना से भी कठिन हालात इनके सामने पैदा हो जाते हैं. कॉम.

मिश्रा ने कहा कि इसके बाद भी सही मायने में रेल प्रशासन ट्रैकमेंटों की समस्याओं पर गंभीर नहीं है. हरदोई के पास संडीला में चार ट्रैक मेंटेनर्स के रनओवर का जिक्र करते हुए उन्होंने कहा कि अगर ट्रैक मेंटेनर्स चाहते तो अपनी जान बचा सकते थे, लेकिन फिर ट्रेन दुर्घटना में कितनों की जान जाती, इसका अनुमान लगा सकता है.

जान जोखिम में डालकर काम करने के बाद भी कई बार ट्रैक मेंटेनर्स पर हमले भी हो रहे हैं. इस सवाल को एआईआरएफ ने लगातार रेल प्रशासन के सामने रखा है, लेकिन जिस फुर्ती से इस समस्या का निदान होना चाहिए, वह नहीं हो रहा है. कॉम. मिश्रा ने कहा कि आज बहुत पढ़े-लिखे युवा ट्रैक मेंटेनर्स की नौकरी कर रहे हैं, ऐसे में जिस दूसरे पदों के लिए सीधी भर्ती की जा रही है, उसके बजाए अगर उसी योग्यता के लोग ट्रैक मेंटेनर्स के रूप में काम कर रहे हैं, तो उन्हें मौका मिलना चाहिए. एनपीएस पर उन्होंने फिर अपना नजरिया स्पष्ट किया और कहा कि इसे हर हाल में खत्म कर पुरानी पेंशन को बहाल करना ही होगा.

अलग अलग जोनल रेलों और मंडलों के अंतर्गत लगातार रनओवर से ट्रैक मेंटेनर्स की मौत पर कॉम. शिवगोपाल मिश्रा ने कहा कि बिना पर्याप्त सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित किए कोई भी यदि ट्रैक मेंटेनर्स को काम करने के लिए मजबूर करता है, तो उसे साफ मना कर दें कि हम इसके बिना काम नहीं करेंगे. किसी भी स्थिति में अपनी जान को जोखिम में न डालें.

इस अवसर पर मेंबर स्टाफ, रेलवे बोर्ड एस. एन. अग्रवाल ने बड़ी संख्या में मौजूद ट्रैक मेंटेनर्स को संबोधित करते हुए कहा कि रेल की सुरक्षित यात्रा में ट्रैक मेंटेनर्स प्रयास, इनकी मेहनत को कोई नजरअंदाज नहीं कर सकता. उन्होंने कहा कि मैं इस बात से सहमत हूँ कि सुरक्षित रेल यात्रा जितनी जरूरी है, उतनी ही जरूरी ट्रैक मेंटेनर्स की सुरक्षा भी है, इससे कतई कोई समझौता नहीं किया जा सकता. श्री अग्रवाल ने कहा कि रेलवे बोर्ड हमेशा ट्रैक मेंटेनर्स की बेहतरी की चिंता करता है, यही वजह है कि हार्ड और रिस्क एलाउंस का प्रावधान किया गया है. गैंग हट्स बनाए गए हैं, जहां बैठने, खाने,

पानी और शौचालय की व्यवस्था की गई है. अभी लेवल-1 की भर्ती के लिए 66 हजार पद निकाले गए हैं, जिसके लिए 1.08 करोड़ आवेदन आए हैं. आवेदनों की इतनी बड़ी



संख्या के बावजूद हम परीक्षा की तैयारी करा रहे हैं. अन्य भर्ती में भी 10% का आरक्षण ट्रैक मेंटेनर्स के लिए किया गया है.

सुरक्षा के मद्देनजर मेंबर स्टाफ ने स्पष्ट किया कि काम के दौरान मोबाइल का इस्तेमाल भी कई बार खतरा बन जाता है. इससे खुद भी बचें और दूसरों को भी बचने की सलाह दें. काम के दौरान ल्यूमिनेस जैकेट का इस्तेमाल जरूर करें. उन्होंने कहा कि म्युचुअल ट्रांसफर की सबसे अधिक दिक्कत बताई जा रही है, इसके लिए भी एक साफ्टवेयर पंपकॉन विकसित किया गया है, इसमें अपना डिटेल फीड कर दें, फिर इसे चेक भी करते रहें, जहां कहीं भी म्युचुअल की गुंजाइश मिलती है, तुरंत आवेदन करें.

मेंबर इंजीनियरिंग, रेलवे बोर्ड विश्वेश चौबे ने अपने संबोधन में एआईआरएफ के महामंत्री शिवगोपाल मिश्रा की बातों का समर्थन करते हुए कहा कि कोई भी यदि बिना प्रोटक्शन के काम करने को कहता है, तो साफ मना कर देना है. उन्होंने कहा कि हमारा प्रयास है कि ऐसे टूल्स और उपकरण का इस्तेमाल किया जाए, जिससे कम मेहनत से रेल पट्टी की मरम्मत और देखभाल का काम संभव हो सके. श्री चौबे ने कहा कि ट्रैक मेंटेनर्स की सुरक्षा, संरक्षा और सुविधा के

मद्देनजर बनाई गई महाप्रबंधक स्तर की कमेटी की रिपोर्ट पर लगभग 80% काम कर दिए गए हैं, 20% मामलों को वित्त मंत्रालय की मंजूरी के लिए भेजा गया है. उन्होंने कहा कि रेलवे के पास योग्य ट्रैकमेंट हैं, इसलिए अत्याधुनिक मशीनों का इस्तेमाल करके बेहतर काम किया जा सकता है.

इस अवसर पर एआईआरएफ के कोषाध्यक्ष और डब्ल्यूआरईयू के महामंत्री जे. आर. भोसले ने कहा कि खुद की जिंदगी को संभाल कर काम करें, हम सुरक्षित रहेंगे, तभी ट्रेनों का संचालन भी सुरक्षित ढंग से कर सकेंगे. एनआरएमयू के अध्यक्ष एस. के. त्यागी ने कहा कि ट्रैकमेंट के लिए पदोन्नति के अवसर देखना होगा, यह इनकी काफी पुरानी और सही मांग है. इसके अलावा लार्सजेंस पर भी गंभीरता से विचार करना होगा. एनडब्ल्यूआरईयू के महामंत्री मुकेश माथुर ने कहा कि संरक्षा संगोष्ठी एआईआरएफ का काफी बेहतर प्रयास है, हमें उम्मीद है कि इसके बेहतर नतीजे निकलेंगे. डब्ल्यूसीआरईयू के महामंत्री मुकेश गालव का कहना था कि ट्रैक मेंटेनर्स के साथ दुर्घटना पर जिम्मेदार अधिकारियों के खिलाफ आईपीसी की धाराओं के तहत मामला दर्ज हो और उन्हें जेल भेजा जाए.

इस मौके पर एनआरएमयू, मध्य रेलवे के महामंत्री वेणु पी. नायर ने कहा कि सबसे ज्यादा तकलीफ और ईमानदारी से ट्रैक मेंटेनर्स ही काम करते हैं, चूँकि ट्रैकमेंट चाहता है कि ट्रेन न रुके, इसलिए वह अपनी जान की बाजी लगा देता है. कोई भी दुर्घटना हो, तो पास के सबसे बड़े अस्पताल में ट्रैकमेंट को भर्ती कराएं. कॉम. नायर ने दोहराया कि रेल को बंद तो कभी न कभी करना ही होगा, बिना इसके कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान संभव नहीं है. संगोष्ठी में रेलवे बोर्ड के अन्य बड़े अधिकारियों सहित सहायक महामंत्री डी. एन. चौबे, जोनल महामंत्री एल. एन. पाठक, मंडल मंत्री आर. के. पांडेय, अनूप शर्मा, संजीव सैनी, उपेन्द्र सिंह, शिवदत्त, केंद्रीय पदाधिकारियों में मनोज श्रीवास्तव, आर. ए. मीना, एस. यू. शाह, जया अग्रवाल, प्रवीणा सिंह, विक्रम सिंह इत्यादि पदाधिकारी उपस्थित थे.

ट्रैक मशीन कर्मचारियों की जोनल संगोष्ठी



- एनआरएमयू ने दिया 'एक उद्योग - एक संगठन' का नारा
- एनआरएमयू ने कल्याण में किया पहली बार ऐसा आयोजन

कल्याण : मध्य रेलवे की मान्यताप्राप्त यूनियन, नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (एनआरएमयू) ने सोमवार, 24 दिसंबर को कल्याण स्थित अपने शाखा कार्यालय परिसर में ट्रैक मशीन विभाग के कर्मचारियों की जोनल कॉंफ्रेंस का आयोजन किया. एनआरएमयू का कहना है कि ऐसा आयोजन पहली बार किसी यूनियन ने किया है. इस अवसर पर एनआरएमयू के जोनल महामंत्री वेणु पी. नायर प्रमुख रूप से उपस्थित थे.

इसके अलावा अध्यक्ष कॉम. पी. जे. शिंदे, कार्याध्यक्ष कॉम. अरुण मनोरे, सहायक महामंत्री कॉम. विवेक नायर, कॉम. संतोष कुमार, मंडल अध्यक्ष, मुंबई मंडल कॉम. जे. एन. पाटिल, शाखा मंत्री, कल्याण मुख्य शाखा कॉम. अमित, ट्रैक

मशीन विभाग स्टाफ कन्वेनर कॉम. शांताराम नाइक इत्यादि पदाधिकारियों सहित अन्य मंडलों से आए ट्रैक मशीन विभाग के कर्मचारी भी इस मौके पर बड़ी संख्या में उपस्थित थे.

इस मौके पर उपरोक्त सभी वक्ताओं और ट्रैक मशीन स्टाफ के चुनिंदा प्रतिनिधियों ने अपनी समस्याओं को मंच पर उपस्थित यूनियन के सभी बड़े पदाधिकारियों के सामने प्रस्तुत किया. महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर ने उपस्थित ट्रैक मशीन स्टाफ सहित विभाग के सभी कर्मचारियों को आश्वस्त किया कि यूनियन द्वारा 21/7 रोस्टर लागू कराने सहित उनकी सभी समस्याओं का निराकरण शीघ्र कराया जाएगा. संगोष्ठी का समापन सकारात्मक सोच और इस शपथ के साथ किया गया कि अगले साल यूनियन की मान्यता के लिए होने वाले चुनाव और उसके बाद ईसीसी बैंक के चुनाव में पूरे बहुमत के साथ 'एक उद्योग - एक संगठन' के संभावित मिशन के साथ संगठन में आस्था, विश्वास और एकता बनाए रखी जाएगी.



-संजीव कुमार सिंह

भारतीय रेल की उच्चतर संस्था रेलवे बोर्ड को समझना हो तो हाथी और गांव के छह अंधों की कहानी को फिर से याद करना होगा। अंतर सिर्फ इतना है कि यहां इन छह अंधों के साथ-साथ ये लोग अपने अपने कबीले के सरदार भी हैं और अपनी बातों को परम सत्य मानते हैं। बुद्धिमान व्यक्ति के हस्तक्षेप के बाद ये छह अंधे तो हाथी को समझ जाते हैं और आपसी तर्क-वितर्क तथा झगड़े को समाप्त करके एक बेहतर ज्ञान का अवदान करते हैं। किंतु रेलवे बोर्ड के इन 6 कबीला प्रेमी अंधों को कोई बुद्धिमान नहीं समझ सकता, इसलिए यह राष्ट्रहित और रेलहित को कभी नहीं समझ पाते और हमेशा अपने कबीलाई हित को ही सर्वोपरि रखते हैं।

हाथी की कहानी में बुद्धिमान व्यक्ति के कौशल का भी लोहा मानना होगा कि उसने सभी अंधों के तर्कों को सुना और उसके बीच सामंजस्य बैठाकर एक नए ज्ञान का अनुबोध कराया। भारतीय रेल में बुद्धिमान व्यक्ति की भूमिका में दो व्यक्ति हैं। पहला, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड तथा दूसरा, रेलमंत्री। दुर्भाग्य से पहला बुद्धिमान व्यक्ति, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड कभी भी अपने कबीलाई प्रेम से बाहर नहीं निकल पाए और हमेशा उनके हितों को साधने की चेष्टा करते रहे हैं। यही कारण है कि दूसरे बुद्धिमान व्यक्ति अर्थात् रेलमंत्री को हमेशा पक्षपातपूर्ण तरीके से प्रभावित करते रहे हैं, जिससे राष्ट्रहित की जगह कबीलाहित का पक्ष ज्यादा भारी रहा है। यही वजह है कि आजादी के समय चीन की रेलवे हमसे काफी पीछे थी, जो कि आज हमसे कई गुना आगे बढ़ चुकी है। चीन के इंजीनियर्स 300 किमी प्रतिघंटा की रफ्तार से बुलेट ट्रेन चला रहे हैं और हम आज भी 180 किमी प्रतिघंटा की गति की ट्रेन का दायल कर रहे हैं।

मामला 'सदस्य कार्मिक' के पद को कार्मिक सेवा के अधिकारियों द्वारा भरे जाने का लें। प्रारंभ में वर्ष 1905 के ऐक्ट के द्वारा रेलवे बोर्ड के एक सदस्य सामान्य प्रशासन, यातायात तथा कार्मिक मामलों के लिए जिम्मेदार होते थे। तत्पश्चात वर्ष 1929 में कार्मिक मामलों हेतु एक अन्य सदस्य के पद का सृजन किया गया, जिसे सदस्य कार्मिक कहा गया। वर्ष 1980 में, भारतीय रेल के मानव संसाधन के अत्यधिक कुशल प्रबंधन हेतु भारतीय

राष्ट्रहित, रेलहित और कबीलाई हित में सर्वोपरि कौन?

संसद ने एक नई विशिष्ट सेवा, 'भारतीय रेल कार्मिक सेवा' का गठन किया। वर्ष 1988 में एक और सदस्य के पद सृजन के साथ ही भारतीय रेल की उच्चतम निर्णायक संस्था 'रेलवे बोर्ड' में कुल छः सदस्य तथा एक अध्यक्ष हो गए।

इनमें सदस्य कार्मिक को छोड़कर पांचो सदस्यों का पद अपनी-अपनी सेवा के अधिकारियों से ही भरा जाता है। हाल ही में संवर्ग पुनर्गठन समिति, जिसके अध्यक्ष कैबिनेट सेक्रेटरी होते हैं, ने सदस्य कार्मिक के पद को कार्मिक सेवा के अधिकारियों द्वारा ही भरे जाने संबंधी अनुशंसा की है, जिसे कैबिनेट द्वारा अभी अनुमोदित किया जाना है। इससे पूर्व इस अनुशंसा को वित्तमंत्री तथा कार्मिक राज्यमंत्री का अनुमोदन प्राप्त हो चुका है।

रेलवे के समस्त कबीले भारत सरकार की उच्चतम विधायी संस्थाओं वित्त मंत्रालय तथा कार्मिक मंत्रालय के निर्णय को नहीं मानने के लिए दांव-पेंच कर रहे हैं। भारत सरकार की तमाम नियुक्तियों में योग्यता तथा अनुभव को प्राथमिकता दी जाती है, तो फिर सदस्य कार्मिक का पद कार्मिक सेवा में काम करने वाले 35 साल के अनुभवी अधिकारी को न देकर किसी अन्य अनुभवहीन अधिकारी को सौंपना क्या राष्ट्रहित में है? शायद नहीं।

उदाहरण स्वरूप यहां वर्तमान सदस्य कार्मिक को ही लें। महोदय इंजीनियरिंग सेवा के वरिष्ठ अधिकारी हैं। आप इलाहाबाद में इंजीनियरिंग विभाग के एक उच्च पद पर कार्यरत थे। उस दौरान आपने इलाहाबाद मंडल तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी के कार्यालय को कई अर्द्धशासकीय पत्र लिखे थे। मामला था 400 भूतपूर्व सैनिकों के पद परिवर्तन का। इन्हें इलाहाबाद मंडल में ट्रेकमैन के पदों पर नियुक्ति दी गई थी। किंतु ये भूतपूर्व सैनिक अपनी योग्यता तथा अनुभव का हवाला देकर उक्त पद पर कार्य करने के लिए इच्छुक नहीं थे। सैकड़ों ट्रेकमैन पद का त्याग कर चुके थे। 20-20 साल के अनुभवी व्यक्ति निम्नतर वेतनमान पर रेलवे में काम करने को तैयार थे। इनकी भर्ती में भी काफी पैसा और समय खर्च हुआ था। इस कारण सक्षम अधिकारी का अनुमोदन लेकर इन्हें इनकी योग्यता एवं अनुभव के अनुसार अन्य विभागों में पदस्थापित कर दिया गया।

मुख्य कार्मिक अधिकारी के कहने पर मैं आपके समक्ष हाजिर हुआ था। आपने दो-टुक शब्दों में कहा था कि चाहे सारे ट्रेकमैन पद त्याग कर दें, किंतु आप किसी



भी कीमत पर इनके पद परिवर्तन नहीं कर सकते और आपने ऐसा किया है, तो न सिर्फ आपने नियमों को तोड़ा है, बल्कि आप विजिलेंस केस के लिए भी तैयार रहिए। हमने आपको बताया था कि सर, सिग्नल विभाग में अनुभवी आदमी की नितांत आवश्यकता थी। हमें खुली भर्ती में उस प्रकार के लोग नहीं मिल पा रहे थे। ये भूतपूर्व सैनिक यद्यपि ग्रुप 'डी' में भर्ती हुए हैं, किंतु अपने अनुभव के आधार पर सेक्शन इंजीनियर का काम कर सकते हैं। इनके त्यागपत्र देने से किसी का भला नहीं होने वाला था। इसलिए हमने इनका पद परिवर्तन करके इनका सदुपयोग किया है। इससे रेलवे के राजस्व की भी बचत हुई है और इलाहाबाद मंडल के काम में भी सुधार होगा।

बल्कि मैंने आपको यह भी सलाह दी थी कि कुशल और पढ़े-लिखे लोगों को ट्रेकमैन के पद पर रिटैन करने के लिए ट्रेकमैन के कार्य में सुधार हेतु उन्हें नवीनतम मशीनों से सज्ज कीजिए, इनकी हटों का आधुनिकीकरण कीजिए तथा इनकी ट्रेनिंग व्यवस्था में भी आमूलचूल सुधार लाने की जरूरत है। आपके हाव-भाव से मुझे लगा था कि आप सोच रहे होंगे, इसे मैं धमका रहा हूँ और ये मुझे सलाह दे रहा है, अजीब आदमी है।

खैर, कार्मिक अधिकारी का कार्य संपूर्ण व्यवस्था को संबल प्रदान करना है। मानव संसाधन के लिए एक हॉलिस्टिक अप्रोच की आवश्यकता है। एक कबीलाई व्यक्ति कभी-भी एक सफल कार्मिक अधिकारी अथवा सदस्य कार्मिक नहीं हो सकता है। इसलिए वर्तमान कार्मिक अधिकारी तथा उनकी तरह बगैर कार्मिक सेवा के अनुभव वाले अधिकारी इस पद के लिए सर्वथा अनुपयुक्त हैं।

आदर्श व्यवस्था तो वह होती जिसमें सदस्य कार्मिक के पद पर मानव संसाधन (HR) में सर्वश्रेष्ठ अनुभवी व्यक्ति को

नियुक्त किया जाता, चाहे वह भारतीय रेल कार्मिक सेवा से हो अथवा मानव संसाधन के क्षेत्र में काम करने वाले विश्व की कोई और हस्ती। किंतु ऐसा न करके किसी और अनुभवहीन व्यक्ति को कार्मिक सेवा का प्रभार देना कहीं से भी राष्ट्रहित में नहीं है।

भारतीय रेल कार्मिक सेवा में 13 वर्षों के कार्यकाल के बाद मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि इन वर्षों में किसी भी सदस्य कार्मिक ने कुछ अपवादों को छोड़कर भारतीय रेल के मानव संसाधन के विकास के लिए कुछ भी नहीं किया। यहां तक कि उस क्षेत्र में होने वाले अच्छे प्रयासों को रोका। इसे कुछ उदाहरणों से समझा जा सकता है-

1. भारतीय रेल के करीब 13.35 लाख कर्मचारियों के हित में एकीकृत मानव संसाधन व्यवस्था का निर्माण किया जा सकता है। इस कंप्यूटरीकृत मानव संसाधन व्यवस्था के लिए निरंतर कार्मिक सेवा के अधिकारियों ने प्रयास किया। किंतु अंत-अंत तक जाते-जाते सदस्य कार्मिक के स्तर पर इसे किसी न किसी प्रकार से दिग्भ्रमित कर दिया गया। इससे कार्मिक प्रबंधन में कर्मचारियों की अनंत समस्याओं का निष्पादन होता, वहीं कार्मिक विभाग की कार्य-प्रणाली में आमूलचूल परिवर्तन होता, जो राष्ट्रहित में था। सदस्य कार्मिक मानव संसाधन व्यवस्था को बनाने वाले ठेकेदार की खोज करते रहे, और आज तक नहीं कर पाए हैं। न उपयुक्त ठेकेदार मिला, न कंप्यूटरीकृत मानव संसाधन व्यवस्था बनी।

2. भारतीय रेल के अधिकांश कर्मचारी रेलवे आवासों की बदतर रख-रखाव और जर्जर व्यवस्था से अत्यधिक परेशान हैं। अधिकांश कर्मचारी यहां तक कि अधिकारी अपने घरों का रंगाई-पुताई स्वयं के पैसे से करते हैं। अधिकारियों को अपने कार्यालय की मरम्मत भी स्वयं अथवा जुगाड़ के पैसे से करवाना होता है। क्या

रेल कर्मचारियों का कल्याण सदस्य कार्मिक का कार्य नहीं है? भारत सरकार के अधिकांश मंत्रालयों में आवासों संबंधी शिकायत दर्ज करने के लिए कंप्यूटरीकृत व्यवस्था की गई है। भारत के सबसे बड़े एंप्लॉयर (रेलवे) के पास ऐसी व्यवस्था क्यों नहीं है? मरम्मत के छोटे से छोटे काम के लिए रेल कर्मचारी को कितने धक्के खाने पड़ते हैं, इसका सर्वे कराने से पता चलेगा। भारतीय रेल के इंजीनियर्स सामान्यता पारदर्शिता विरोधी हैं। एक पारदर्शी व्यवस्था लाने से इनके कबीले की आमदनी में कमी होगी, इस कारण कोई भी इंजीनियरिंग सेवा के सदस्य कार्मिक ऐसी व्यवस्था न लाते हैं, न ही प्रोत्साहित करते हैं।

3. भारतीय रेल के अधिकारी और कर्मचारी राष्ट्रीय पेंशन व्यवस्था से काफी परेशान हैं। कर्मचारियों के दिमाग में हमेशा इस बात का टेंशन है कि उनका भविष्य कैसा होगा। कुछ लोग रेल सेवा के साथ-साथ व्यक्तिगत स्तर पर कोई व्यवसाय अथवा अन्य कार्य के लिए प्रयासरत हैं। किंतु, अधिकांश रेल कर्मचारी अपने भविष्य के प्रति दिशाहीन महसूस कर रहा है। दोनों ही प्रकार से भारतीय रेल के प्रति उनके समर्पण में कमी हो रही है। सदस्य कार्मिक को अपनी पहुंच और काबिलियत का प्रयोग इन कर्मचारियों की दुविधा को दूर करने के लिए करना चाहिए, न कि लॉबींग करके सदस्य कार्मिक के पद को अपने कबीले के लिए सुरक्षित करने में। रेल मंत्रालय रेल कर्मचारियों को इस दुविधा से निकालने में पूरी तरह सक्षम है। चाहे भारत सरकार नेशनल पेंशन सिस्टम में बदलाव न ला पाए, सदस्य कार्मिक के पास ऐसे संसाधन हैं अथवा उनको बढ़ाया जा सकता है, जिससे रेल कर्मचारियों को न्यूनतम पेंशन दिया जा सके। मेरा इशारा सामाजिक सुरक्षा स्कीम बनाकर न्यूनतम पेंशन में कमी की प्रतिपूर्ति करने से है।

4. विवेक देवराय कमिटी की सिफारिशों के तहत भारतीय रेल की आठों संगठित सेवाओं को दो भागों में बांटने की अनुशंसा का क्या हुआ? सदस्य कार्मिक तथा पहले बुद्धिमान व्यक्ति का निर्णय हुआ कि नहीं जी, विवेक देवराय कमिटी की सिफारिशें दोषपूर्ण हैं। दो की जगह एक सेवा बना दी जाए अर्थात् भारत-पाकिस्तान को एक कर दिया जाए, एक धर्मनिरपेक्ष और दूसरा धर्मपरस्त। जिससे सदा-सर्वदा के लिए सिविल सेवाओं पर तकनीकी सेवाओं का आधिपत्य कायम हो जाए। इस समय भी सदस्य कार्मिक ने राष्ट्रहित और रेलहित की जगह कबीलाई हित को ही सर्वोपरि माना। शायद यही कारण है कि विवेक देवराय साहब ने रेलवे की सिफारिश करने के बाद धार्मिक ग्रंथों का अध्ययन करना शुरू कर दिया है। शायद उन्हें धार्मिक ग्रंथों का अनुवाद, रेलवे की सिफारिश में समय व्यतीत करने से ज्यादा उपयोगी लग रहा है। वह इन छः अंधों को बुद्धिमान व्यक्ति **शेष पेज 5 पर...**



रेलमंत्री जी, देखो,

कितने सालों से एक ही पद पर बैठे हैं आपके अधिकारी!

द.पू.म.रे. में डीसीएम/आईटी के पद पर साढ़े सात साल से पदस्थ ए.के.मिश्रा

बिलासपुर : पिछले दिनों रेलमंत्री के आदेश पर रेलवे बोर्ड के प्रमुख कार्यकारी निदेशक, विजिलेंस सुनील माथुर ने सभी जोनल रेलों के महाप्रबंधकों को एक पत्र जारी करके निर्देश दिया था कि तीन-चार सालों से ज्यादा एक ही पद पर पदस्थ अधिकारियों को दर-बदर करके उसकी रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेजी जाए. जबकि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के अधिकारी ए.के. मिश्रा को उप-मुख्य प्रबंधक, सूचना प्रौद्योगिकी (डीसीएम/आईटी) के पद पर पिछले साढ़े सात सालों (16.11.2011) से लगातार पदस्थ रखा गया है. कम से कम उनके चैम्बर में लगा नामपट तो यही कह रहा है. हालांकि यहां रेलवे बोर्ड और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के कदाचारी महाप्रबंधक यह कह सकते हैं कि डीसीएम/आईटी की उक्त पोस्ट संवेदनशील पदों की श्रेणी में नहीं आती है. तथापि लगातार सात-आठ सालों तक एक अधिकारी को एक ही पद पर पदस्थ रखे जाने का क्या औचित्य है? इसका कोई वाजिब जवाब शायद उनके पास नहीं होगा. जानकारों का कहना है कि इसके अलावा इस प्रकार ऐसे अधिकारी को अन्य विभिन्न पदों पर कार्य करने के अनुभव से भी तो वंचित किया जा रहा है, इस दृष्टिकोण से रेल प्रशासन विचार क्यों नहीं करता?

उक्त पद को अस्वेदनशील श्रेणी का बताकर भले ही रेल प्रशासन अपनी काहिली

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे उप-मुख्य प्रबंधक सूचना प्रौद्योगिकी			
क्र.सं.	नाम	पद	कार्यकाल
1.	ए.के.मिश्रा	उप-मुख्य प्रबंधक सूचना प्रौद्योगिकी	16.11.11
2.
3.
4.
5.

से पल्ला झाड़ ले, मगर सच यह है कि तमाम संवेदनशील पदों पर न सिर्फ अधिकारी बल्कि बड़ी संख्या में तृतीय श्रेणी स्टाफ भी लगातार लंबे समय से बैठा हुआ है. इन तमाम पदों में टेंडर डीलिंग, कॉन्ट्रैक्टर्स बिलिंग, स्टेनो, ओएस/चीफ ओएस, एसओ/सीनियर एसओ इत्यादि के अलावा लेखा, इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, एसएंडटी, स्टोर्स, मेडिकल, वाणिज्य एवं परिचालन यानि लगभग सभी विभागों के उक्त तृतीय श्रेणी सुपरवाइजरी स्टाफ की सिर्फ कुर्सियां बादली जाती जाती हैं. जबकि सीवीसी और रेलवे विजिलेंस द्वारा यह सभी अत्यंत संवेदनशील श्रेणी के अंतर्गत नामांकित किए गए हैं. तथापि खुद विजिलेंस ऑर्गेनाइजेशन समयानुसार इनके तबादलों की मॉनिटरिंग नहीं करता है, जिससे तालाब में जमा होने वाली काई की तरह यहां भ्रष्टाचार अपनी गहरी जड़ें जमाता चला जाता है. जानकारों का कहना है कि प्रशासनिक स्तर पर ऐसी अक्षय्य लापरवाही होने का कारण यह है कि जब प्रशासन में बैठे लोगों की जिम्मेदारी तय करने वाले लोग खुद लापरवाह हों, भ्रष्ट गतिविधियों में लिप्त हों, तब उनसे जिम्मेदारी निभाने की कोई उम्मीद कैसे की जा सकती है?

उच्च रेल अधिकारियों की गरिमा को नष्ट करने पर उतारू रेलमंत्री

मुंबई : तमाम दिखावेबाजी, शोशेबाजी और फोटो-शॉपिंग के बाद ऐसा लगता है कि अपनी और ज्यादा काबिलियत दर्शाने के उद्देश्य से रेलमंत्री पीयूष गोयल ने रेलवे के जीएम/डीआरएम सहित तमाम विभाग प्रमुखों, यानि उच्च प्रशासनिक वेतनमान (एचएजी) स्तर के रेल अधिकारियों को भी रेलवे के बुनियादी और ढांचागत विकास कार्यों से हटाकर तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी रेलकर्मियों के कार्य करने में लगा दिया है. शायद यही वजह रही होगी कि शुक्रवार, 4 जनवरी को छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक देवेन्द्र कुमार शर्मा और मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल एस. के. जैन टिकट चेकिंग करवाते हुए प्लेटफार्म पर खड़े नजर आए.

फोटो परिचय : मुंबई सीएसएमटी पर शुक्रवार, 4 जनवरी को टिकट चेकिंग की मॉनिटरिंग करते हुए प्लेटफार्म पर खड़े दिखाई दे रहे हैं मध्य रेलवे के महाप्रबंधक देवेन्द्र कुमार शर्मा. उनके साथ मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल एस. के. जैन भी दिखाई दे रहे हैं. हालांकि उक्त दोनों उच्च अधिकारियों की मौजूदगी और देखरेख में पकड़े गए बेटिकट एवं अनुचित टिकटधारी यात्रियों से एक दिन में सिर्फ मुंबई सीएसएमटी पर ही दंड स्वरूप लगभग 3 लाख रुपये की वसूली की गई. मगर अंग्रेजी मीडिया ने इस आंकड़े को सरकार की हर मामले को बढ़ा-चढ़ाकर दर्शाने (सर्वसामान्य के लिए अकल्पनीय) की नीति के अनुरूप सोशल मीडिया पर '0.3 मिलियन रुपये की वसूली' लिखा. जबकि वहीं पर उन्होंने यह नहीं लिखा कि रेलमंत्री



■ जीएम/डीआरएम को करने पड़ रहे हैं अपनी गरिमा के विपरीत कार्य
■ रेल राजस्व को हो रहे करोड़ों के नुकसान के लिए सरकार जिम्मेदार

को चाहिए कि जीएम/डीआरएम जैसे उच्च रेल अधिकारियों को ऐसे फालतू कार्यों में झोंककर और उनकी क्षमता, प्रतिभा एवं गरिमा का अपमान करते हुए रेलवे के बुनियादी और ढांचागत विकास कार्यों की गति स्थिर करने के बजाय टिकट चेकिंग स्टाफ के कम से कम स्वीकृत पदों के अनुरूप रिक्तियों की भरपाई की जाए. जबकि इस मुद्दे पर कुछ यूनियन पदाधिकारियों सहित कई वरिष्ठ रेलकर्मियों ने 'रेल समाचार' द्वारा पूछी गई उनकी प्रतिक्रिया के जवाब में कहा कि टिकट चेकिंग सहित लगभग हर कैडर में वर्षों से खाली पड़े हजारों रिक्त पदों को भरने के बजाय रेलमंत्री द्वारा हजारों-लाखों भर्तियां करने की सिर्फ दिखावेबाजी और घोषणाएं की जा रही हैं. इसके साथ ही बुनियादी एवं

योजनागत विकास कार्य करने वाले उच्च अधिकारियों को उनके पद की गरिमा के विपरीत कार्यों में लगाकर न सिर्फ निर्धारित समय पर गाड़ियां चलाने, माल-दुलाई करने के रेलवे के मुख्य कार्य से जन-मानस का ध्यान भटकाना जा रहा है, बल्कि इस प्रकार से उच्च रेल अधिकारियों की क्षमता और काबिलियत को दरकिनार करके उनकी गरिमा को भी नष्ट किया गया जा रहा है.

हालांकि यूनियन पदाधिकारियों का यह भी कहना था कि जीएम और डीआरएम जैसे उच्च अधिकारियों को अपने सामने - अपने साथ खड़ा देखकर स्टाफ का मनोबल और उसके काम करने का उत्साह काफी बढ़ जाता है. तथापि यह सारी कवायद न सिर्फ अनुचित है, बल्कि स्टाफ की कमी के चलते और बेटिकट यात्रियों की बढ़ती संख्या से रेल राजस्व को हो रहे करोड़ों-अरबों रुपये के नुकसान के लिए सरकार जिम्मेदार है. इस मौके के बहाने यूनियन पदाधिकारियों ने रेलकर्मियों की मानी गई विभिन्न मांगों पर भी सरकार की वादाखिलाफी और रेल प्रशासन की अन्य तमाम कमियों का उल्लेख किया है.

राष्ट्रहित, रेलहित और कबीलाईहित में सर्वोपरि कौन?...

पेज 4 का शेष... की तरह समझाने की कोशिश कर रहे थे और खुद ही समझ गए कि यहां हाथ मारना पानी को पीटने के बराबर है.

5. कुछ महीने पूर्व माननीय रेलमंत्री ने कई टीवी चैनलों के माध्यम से घोषणा की कि रेल की समस्त समस्याओं का समाधान उन्होंने ढूंढ लिया है और अब संयुक्त सचिव के ऊपर के पदों पर जो लोग कायम हैं, उनकी सेवाओं को एकीकृत कर दिया जाएगा, जिससे विभागवाद की समाप्ति हो जाएगी.. और जब विभागों के उच्च पदों पर कोई विवाद नहीं होगा, तो नीचे भी विवाद समाप्त हो जाएगा. माननीय रेलमंत्री को जिस किसी ने भी यह ज्ञान दिया था, बड़ा ही शरारतपूर्ण था. ऐसा करने से पहले बुद्धिमान व्यक्ति के कबीले का साम्राज्य कायम हो जाता, क्योंकि उनकी सेवाओं में सबसे कम उम्र में अधिकारियों का आगमन होता है. सिविल सेवा के दो अन्य विंग ने इसका पुरजोर विरोध किया. किंतु कार्मिक सेवा के अधिकारियों ने रेलमंत्री के सुझाव का समर्थन इस सलाह के साथ किया कि

इन पदों पर पदस्थापना करते वक्त आठों सर्विसेस के अनुपात का ध्यान रखा जाए. सदस्य कार्मिक को बताना चाहिए कि रेलमंत्री की उक्त घोषणा का क्या हुआ?

इस प्रकार के कई और मामले हैं जिनका समाधान और जिन पर विचार सदस्य कार्मिक को करना है, किंतु मैं उन बिंदुओं पर अभी यहां चर्चा नहीं करूंगा, बल्कि इससे इतर रेलवे बोर्ड और भारतीय रेल के सुचारु प्रबंधन के लिए कुछ सलाह देना चाहूंगा.

चलिए विवेक देवराय समिति की सिफारिशों को लागू करना नहीं चाहते, कोई बात नहीं. तमाम विधायी मंत्रालयों की अनुशंसा के बावजूद भारतीय रेल कार्मिक सेवा के अधिकारियों को सदस्य कार्मिक का पद देना नहीं चाहते, कोई बात नहीं, लेकिन राष्ट्रहित में आप निम्न निर्णय अवश्य लें-

अ. सदस्य कार्मिक का पद एक निष्पक्ष और स्वतंत्र व्यक्ति के हाथ में दें, जिसे मानव संसाधन का विशेष ज्ञान हो एवं मानव संसाधन के विषय में निरंतर कार्य करते रहे हो, आप निजी क्षेत्र के किसी

अनुभवी व्यक्ति को पदस्थापित करें अथवा प्रशासनिक, शैक्षिक और सामाजिक क्षेत्र के किसी विद्वान व्यक्ति को, हमें कोई आपत्ति नहीं, लेकिन ऐसे सदस्य कार्मिक को कार्मिक प्रबंधन की उन तमाम शक्तियां प्रदान करें, जो किसी निजी क्षेत्र में होता है अर्थात् समस्त स्थानांतरण, पदोन्नति, कर्मचारी संबंधित नियम, विधान. साथ ही साथ अनुशासनात्मक कार्रवाई तक की शक्तियां निहित हों.

ब. भारतीय रेल चीन की तुलना में विकसित क्यों नहीं हो पाई, इसके पीछे एक बड़ा कारण यह है कि भारतीय रेल के समस्त उच्चाधिकारी अपना अधिकांश समय अपने कैडर प्रबंधन अथवा कुप्रबंधन, अपने कबीले के लिए अत्यधिक सामान्य प्रशासन के पद आदि हड़पने तथा अनुशासनात्मक कार्रवाई इत्यादि में लगाते हैं. अपने विभाग से संबंधित इंजीनियरिंग का काम शायद ही करते हैं और यदि करते भी हैं, तो एक ही काम की निगरानी विभिन्न स्तरों पर की जाती है, जिससे बड़े पैमाने पर मानव संसाधन की क्षति हो रही है.

स. मानव संसाधन के कार्य से अन्य सभी अधिकारियों को मुक्त करने से उनका ध्यान अपने विभाग के कोर कार्यों पर जाएगा, जिससे विभिन्न स्तर के सुधार कर पाएंगे. अभी रेल का पूरा महकमा यथास्थिति को बरकरार रखने में पूरी एनर्जी लगाता है. उसकी जगह कुछ रिसर्च और नई जानकारी भी इकट्ठा कर पाएंगे, जिससे राष्ट्र और रेलवे का भला होगा.

द. चेयरमैन, रेलवे बोर्ड का पद भी एक निष्पक्ष विशेषज्ञ द्वारा भरा जाना चाहिए. आप नंदन नीलकेणी, सुंदर पिचाई अथवा ऐसी ही किसी अन्य शक्तिशाली को इस पद पर बैठा सकते हैं. कम से कम भारतीय रेल में दो लोग सदस्य कार्मिक और चेयरमैन, रेलवे बोर्ड तो निष्पक्ष सोच के होने ही चाहिए. इन दोनों पदों पर हमेशा कबीलाई सोच के व्यक्तियों के कब्जा रहने से रेल और राष्ट्र का बड़ा नुकसान हो रहा है. रेलमंत्री जी आज की तारीख में भारतीय रेल की उच्चतम संस्था में महज चेयरमैन, रेलवे बोर्ड और सदस्य कार्मिक का पद ही एक्स-कैडर है. हम चाहते हैं कि आप इसे एक्स-रेल कर दें, जिससे विश्व के सर्वोत्तम लोग इन दोनों पदों को सुशोभित कर सकें. फिर भारतीय रेल की समस्या सुधारने तथा

विकास को गति देने की जिम्मेदारी इन दोनों पर छोड़ दें. शायद इससे अच्छा योगदान भारतीय रेल और राष्ट्र के लिए रेलमंत्री रहते हुए कुछ और नहीं हो सकता. वर्ष 1901 में अंग्रेजों ने फ्रैंक डिसूजा नामक एक गार्ड को पहली बार (एक भारतीय को) रेलवे का मेंबर बनाया था, जबकि अन्य दो सदस्य भारतीय सिविल सेवा के अंग्रेज अधिकारी थे. इसकी सीख यह है कि विकास को दिशा देने के लिए हमें सर्वश्रेष्ठ दिमाग को मौका देना चाहिए, न की कबीलाई सोच के उन व्यक्तियों को, जिनका एक मात्र उद्देश्य अपने कबीले और अपना हितसाधन करना है.

महोदय, एक रेल अधिकारी होते हुए इस प्रकार के निबंध लिखने की शक्ति का स्रोत आप कहीं और मत ढूंढिएगा. इसका स्रोत टीवी पर आने वाला एक सरकारी विज्ञापन है, जिसमें कहा जाता है- 'जागो ग्राहक जागो. अब जरा सोचिए, आप अठन्नी-चवन्नी के लिए हमें जगा रहे हैं, तो क्या राष्ट्र और रेलवे की बेहतर की लिए हम सोए रहेंगे?

(लेखक भारतीय रेल कार्मिक सेवा [आईआरपीएस] के 2005 बैच के अधिकारी हैं और फिलहाल भारत सरकार, कार्मिक मंत्रालय में प्रतिनियुक्ति पर कार्यरत हैं) साधार : 'नेशनल व्हील्स' पोर्टल

'कमिंस इंडिया' ने बिना अनुमति टेंडर सब्लेट किया, अधिकारी मौन!

सुरेश त्रिपाठी

हाल ही में मुंबई मंडल, मध्य रेलवे द्वारा टेंडर नं. बीबी/एलजी/डब्ल्यू/एलटीटी/2017-03, दि. 05.01.2018 के अंतर्गत कंप्रीहेंसिव एनुअल मेंटीनेंस ऑफ डीजल इंजन पॉवर कार का कांट्रैक्ट कमिंस इंडिया लि. को दिया गया है। कंपनी ने रेलवे की पूर्व अनुमति के बिना ही यह मेंटीनेंस वर्क अपनी डीलर 'पावरिका लि.' को सब्लेट कर दिया है। इस प्रकार कंपनी ने 'इंडियन रेलवे स्टैंडर्ड जनरल कंडीशंस ऑफ कांट्रैक्ट' में दिए गए प्रावधानों का खुला उल्लंघन किया है। प्राप्त जानकारी के अनुसार अब मुंबई मंडल के संबंधित अधिकारियों द्वारा कंपनी की इस मनमानी के विरुद्ध उक्त कांट्रैक्ट तत्काल रद्द करने के बजाय पिछली तारीख (बैंक डेट) से इस अवैध सब्लेटिंग को अधिकृत करने की अवैध प्रक्रिया की जा रही है।

ज्ञातव्य है कि कमिंस इंडिया द्वारा बिना पूर्व अनुमति यह टेंडर अपनी डीलर फर्म 'पावरिका लि.' को सब्लेट करके 'इंडियन रेलवे स्टैंडर्ड जनरल कंडीशंस ऑफ कांट्रैक्ट' का खुला उल्लंघन किया गया है। रेलवे के तमाम कॉन्ट्रैक्ट्स की उक्त स्टैंडर्ड गाइडलाइन्स के पेज-25 पर पैरा-7 में स्पष्ट उल्लेखित है कि ऐसा कांट्रैक्ट तुरंत रद्द कर दिया जाएगा। तथापि संबंधित अधिकारियों द्वारा कंपनी की मनमानी को अनदेखा करके उसका खुला फेवर किया जा रहा है। जानकारों का कहना है कि इस पूरे मामले में न सिर्फ भारी भ्रष्टाचार की गंध आ रही है, बल्कि इसमें उच्च अधिकारियों की मिलीभगत होने का भी पूरा अंदेशा है।

Indian Railway Standard General Conditions of Contract: As on 30th June 2014. Page No. 25:

7. The Contractor shall not assign or sublet the contract or any part thereof or allow any person to become interested therein any manner whatsoever without the special permission in writing of the Railway. Any breach of this condition shall entitle to the Railway to rescind the contract under Clause 62 of these conditions and also render the Contractor liable for payment to the Railway in respect of any loss or damage arising or ensuing from such cancellation; provided always execution of the details of the work by petty contractor under the direct and personal supervision of the Contractor or his agent shall not be deemed to be sub-letting under this clause. The permitted subletting of work by the Contractor shall not establish any contractual relationship between the sub-contractor and the Railway and shall not relieve the Contractor of any responsibility under the Contract. ₹

विश्वसनीय सूत्रों का कहना है कि अब संबंधित अधिकारी बैंक डेट से कमिंस इंडिया को टेंडर सब्लेटिंग की अनुमति देने की जल्दी में हैं और पहला बिल निकालने की जल्दी में इसलिए हैं कि जिससे बाद में सब मिलकर एक-दूसरे को बचाएंगे, क्योंकि



- अधिकारियों द्वारा अवैध सब्लेटिंग को अब रेगुलराइज करने की कोशिश
- कंपनी ने किया स्टैंडर्ड जनरल कंडीशंस ऑफ कांट्रैक्ट का खुला उल्लंघन
- सीनियर डीईई/कोचिंग द्वारा जानबूझकर की गई दोगुना से ज्यादा बजटिंग

बिल में हस्ताक्षर होने के बाद सभी जवाबदेह होंगे। सूत्रों का यह भी कहना है कि यही घालमेल इस टेंडर के एलाटमेंट में भी तब किया गया था, जब एल-1 फर्म को अवैध रूप से बाईपास करके कमिंस इंडिया को यह टेंडर दिया गया था। देखें- 'रेलसमाचार.कॉम' द्वारा दि. 26.10.2018 को "टेंडर की टेक्निकल बिड स्क्रूटिनि में अनियमितता" शीर्षक से प्रकाशित पूरी खबर। सूत्रों ने बताया कि कंपनी का पहला बिल जल्दी से जल्दी बनाकर भेजने के लिए एसएसई/कुर्ला डिपो को निर्देशित किया गया है, जो कि करीब 10-15 वर्षों से लगातार इसी डिपो में पदस्थ है।

शिवसेना सांसद आनंदराव अडसूल ने रेलमंत्री पीयूष गोयल को पत्र लिखकर उपरोक्त टेंडर में हुए घालमेल और भ्रष्टाचार की शिकायत की है। जबकि एल-1 रही फर्म ने इसकी शिकायत पहले ही सीवीसी से की थी। खबर यह भी है कि विजिलेंस ने इस पूरे मामले में लीपापोती करके संबंधित अधिकारी को क्लीन चिट दे दी है। जबकि सांसद श्री अडसूल ने अपनी लिखित शिकायत में वर्ष 2016 में डीजी सेट, अल्टरनेटर, पॉवर कार एवं अन्य इक्विपमेंट्स के कंप्रीहेंसिव एनुअल मेंटीनेंस कांट्रैक्ट (टेंडर नं. बीबी/एलजी/डब्ल्यू/सीएसटीएम/2014-32) का हवाला देते हुए लिखा है कि उक्त टेंडर संबंधित अधिकारी द्वारा एक पीएसयू को बाईपास करके एक निजी फर्म को इसलिए दे दिया गया था, क्योंकि पीएसयू से उक्त अधिकारी को कोई कमीशन नहीं मिलने वाला था। इसके साथ उन्होंने लिखा है कि एलएचबी-आरएमपीयू के एक अन्य एनुअल मेंटीनेंस कांट्रैक्ट के टेंडर (नं. बीबी/एलजी/डब्ल्यू/सीएसटीएम/2014-36) को दो-दो बार इसलिए रद्द कर दिया



गया, क्योंकि संबंधित अधिकारी को कंपनी ने 50 लाख रुपये का कमीशन देने से मना कर दिया था। इसके अलावा भी सांसद श्री अडसूल ने अपने पत्र में कई ऐसे अन्य टेंडर्स में किए गए घालमेल सहित मध्य रेलवे विजिलेंस द्वारा जांच में की गई कोताही का भी उल्लेख किया है।

अब जहां तक कमिंस इंडिया द्वारा अपनी डीलर फर्म 'पावरिका लि.' को उपरोक्त टेंडर सब्लेट किए जाने का मलमा है, तो इस टेंडर के बारे में जानकारों का कहना है कि इसकी दोगुना से ज्यादा बजटिंग की गई थी। उनका कहना है कि उक्त टेंडर की विज्ञापित लागत लगभग 15 करोड़ रुपये थी। जबकि कमिंस इंडिया को यह टेंडर करीब 11 करोड़ रुपये में दिया गया है। जानकारों का कहना है कि कमिंस इंडिया का यह रिकॉर्ड रहा है कि वह रेलवे से टेंडर लेकर पावरिका को 70-75% लागत पर सब्लेट कर देती है। उनका कहना है कि इसका अर्थ यह है कि पावरिका को यह काम करीब 7-7.50 करोड़ में सब्लेट किया गया है। अब पावरिका भी तो मुफ्त में यह काम नहीं कर रही होगी, यानि वह भी

तो डेढ़-दो करोड़ का अपना प्रॉफिट निकालेगी। इसका तात्पर्य यह है कि उक्त टेंडर वर्क कुल मिलाकर लगभग 5-5.50 करोड़ का ही है। इसका अर्थ यह है कि इस टेंडर की बजटिंग दोगुना नहीं, बल्कि तीन गुना ज्यादा की गई है।

इस संदर्भ में 'रेल समाचार' ने पक्ष जानने के लिए सबसे पहले कुर्ला टर्मिनस/डिपो पर कार्यरत 'पावरिका' की गाड़ियों में लिखे लैंड लाइन नंबर पर कॉल किया। इस पर किसी मनोज नामक व्यक्ति से बात हुई। उससे जब यह पूछा गया कि उसकी कंपनी 'पावरिका लि.' किस आधार पर कुर्ला डिपो में कार्यरत है, तो उसने यह कहकर जवाब देने से टाल दिया कि इस बारे में उनके इंजीनियर पावसकर और मैनेजर जगताप से बात की जाए। तत्पश्चात जब इंजी. पावसकर और मैनेजर जगताप से उनके मोबाइल पर संपर्क करके उनसे भी उपरोक्त सवाल किया गया, तो पावरिका के इन दोनों कार्मिकों का कहना था कि वह कमिंस इंडिया के अधिकृत डीलर हैं, इसलिए वहां कार्य कर रहे हैं। परंतु जब उनसे यह कहा गया कि अधिकृत डीलर होने का क्या यह मतलब है कि रेलवे के प्रतिबंधित क्षेत्र में घुसकर वह किसी का भी काम करेंगे? उनसे यह भी पूछा गया कि उक्त कार्य का टेंडर क्या सीधे उनकी फर्म 'पावरिका' को मिला है? इस पर उन्होंने गोलमोल जवाब दिया। तथापि पुनः जब उनसे यह कन्फर्म करने की कोशिश की गई कि यदि उनकी फर्म को सीधे टेंडर नहीं मिला है, तो वह किस आधार पर उक्त कार्य कर रहे हैं, क्योंकि किसी कंपनी का डीलर होना इसका पर्याप्त आधार नहीं हो सकता है? इस पर उन्होंने कोई जवाब नहीं दिया। कमिंस इंडिया का पक्ष जानने के कई प्रयास किए गए, परंतु उसके किसी प्रतिनिधि से संपर्क स्थापित नहीं हो सका।

तत्पश्चात इस बारे में 'रेल समाचार' ने सीधे वर्तमान सीनियर डीईई/कोचिंग एस. एल. स्याली से प्रत्यक्ष बात की और उनसे जब यह पूछा कि कुर्ला मेंटीनेंस डिपो में पावरिका लि. किस आधार पर कार्यरत है? तो उनका भी यही कहना था कि पावरिका-कमिंस इंडिया की अधिकृत डीलर है। इस पर जब उनसे यह कहा गया कि क्या अधिकृत डीलर को टेंडर दिया गया है, यदि नहीं, तो क्या कमिंस इंडिया ने अपना उक्त टेंडर उसको सब्लेट किया है? यदि हां, तो क्या कमिंस इंडिया ने इस सब्लेटिंग की पूर्व लिखित अनुमति रेलवे से ली है? इस पर श्री स्याली का कहना था कि टेंडर में सब्लेटिंग का प्रावधान है। इसके बाद जब उनसे यह कहा गया कि प्रावधान होना और लिखित अनुमति दिया जाना दोनों अलग हैं। क्या रेलवे ने कमिंस को इसकी लिखित अनुमति दी है? इस पर उनके पास कोई स्पष्ट जवाब नहीं था।

बहरहाल, उक्त टेंडर में शुरू से अब तक न सिर्फ तमाम घालमेल किए गए हैं, बल्कि पक्षपात और भ्रष्टाचार का खुला खेल हुआ है। जबकि इस पूरे खेल के बारे में मध्य रेलवे विजिलेंस सहित सभी संबंधित उच्चाधिकारी भी बखूबी अवगत हैं। तथापि सिर्फ पूर्व सीनियर डीईई/कोचिंग को बचाने के लिए समस्त लीपापोती की गई और अब पिछली तारीख से कंपनी को सब्लेटिंग की अनुमति प्रदान करके उक्त तमाम पक्षपात और खामियों पर पर्दा डालने की भी कोशिश की जा रही है। इस प्रकार रेल राजस्व अथवा जनता की गाढ़ी कमाई को खुलेआम लूटा और लुटाया जा रहा है। जबकि जानकारों की राय में कंपनी ने इंडियन रेलवे स्टैंडर्ड जनरल कंडीशंस ऑफ कांट्रैक्ट की सेवा-शर्तों का खुला उल्लंघन किया है, जिसके चलते इसके क्लॉज-62 के तहत उक्त कांट्रैक्ट तुरंत रद्द किया जाना चाहिए।

अपनी अविचारित...

पेज 1 का शेष... अधिकांश स्टाफ सिर्फ बैठकर रेलवे से प्रतिमाह मुफ्त का वेतन ले रहा है। इस कैडर के स्टाफ की ड्यूटी की प्रतिमाह निष्पक्ष जांच किए जाने की जरूरत है। इन अनुभवी रेलकार्मियों का स्पष्ट मानना है कि इस कैडर की भर्ती बंद कर देना ही उचित और रेलहित में होगा, चूंकि इनकी आवंटित ड्यूटी का निष्पादन कार्य निरीक्षक द्वारा भी कई कार्यालय के अधीन किया जा रहा है। यह जेई/एसई/ड्राइंग का पद सिविल इंजीनियरिंग का है, इस पर गलत तरीके से जबरन और कथित नीतिगत निर्णय के तहत आईटीआई और नॉन-टेक्निकल कर्मचारियों को भी पदोन्नति देकर पदस्थापना करना घोर निन्दनीय है। सीनियर सर्वॉर्डिनेट सुपरवाइजरों का कहना है कि दोनों मान्यताप्राप्त फेडरेशनों को इस मामले में रेलवे बोर्ड के साथ अविचलित बातचीत करके इस गलत निर्णय को तुरंत निरस्त करवाना चाहिए, वरना उन्हें आने वाले यूनियनों की मान्यता के चुनाव में इसका गंभीर खामियाजा भुगतने के लिए तैयार रहना चाहिए।



झांसी : अशोक कुमार मिश्रा, मंडल रेल प्रबंधक तथा संजय सिंह नेगी, अपर मंडल रेल प्रबंधक की अध्यक्षता में 1 जनवरी 2019 को झांसी रेलवे स्टेशन का स्थापना दिवस मनाया गया। स्टेशन निदेशक अनुपम सक्सेना के कक्ष में इस अवसर पर एक छोटा सा समारोह आयोजित किया गया। इस अवसर पर आयोजित समारोह में एक केक काटा गया तथा सभी उपस्थित अधिकारी, कर्मचारी व मीडिया बंधुओं को शुभकामनाएं दी गयीं। इस अवसर पर डॉ. वाय एस अटारिया, विपिन कुमार सिंह, वरि. मंडल वाणिज्य प्रबंधक, सारिका मोहन, वरि. मंडल सुरक्षा आयुक्त, शशि भूषण, वरि.मंडल परिचालन प्रबंधक, मुदित चंद्रा, वरि.मंडल कार्मिक अधिकारी सहित अन्य विभागों के अध्यक्ष, अधिकारी, सुपरवाइजर, निरीक्षक एवं कर्मचारीगण आदि मौजूद थे।

मेंबर स्टाफ/रे.बो. के मामले में जारी है घमासान...

पेज 1 का शेष... मात्र एडीशनल सेक्रेटरी (जीएम) तक पहुंच पाए हैं. यानि करीब 48 साल की हो चुकी आईआरपीएस सेवा के वरिष्ठ अधिकारी अपने हक से अब भी वंचित हैं. उल्लेखनीय है कि 1905 में जब रेलवे बोर्ड का गठन हुआ था, तभी उसके जिन तीन मेंबरस का प्रावधान किया गया था, उसमें मेंबर स्टाफ का पद प्रमुख रूप से शामिल था. अन्य दो मेंबर, इंजीनियरिंग एवं मैकेनिकल थे. यह तथ्य जब सभी केंद्रीय सेवाओं के प्रमुख कैबिनेट सेक्रेटरी के संज्ञान में लाया गया, तब उन्होंने सातवें वेतन आयोग और बिबेक देबरॉय कमेटी की सिफारिशों के अनुरूप मेंबर स्टाफ का पद आईआरपीएस सेवा के अधिकारियों को देकर उनके साथ न्याय करने सहित रेलवे की सिविल और इंजीनियरिंग सेवाओं के अधिकारियों के बीच पर्याप्त संतुलन और सामंजस्य स्थापित करने की कोशिश की. मगर ऐसा लगता है कि रेलवे की पांच इंजीनियरिंग सेवाओं के अधिकारी अपने निजी स्वार्थ के चलते न सिर्फ सातवें वेतन आयोग और देबरॉय कमेटी की सिफारिशों, बल्कि कैबिनेट सेक्रेटरी की नेकनीयत कोशिश पर भी पानी फेरने पर उतारू हैं.

ध्यान भटकाने और पूरे मुद्दे को पीछे ढकेलने की कोशिश

अब जहां तक बात कार्मिक मंत्रालय में प्रतिनियुक्ति पर तैनात एक आईआरपीएस अधिकारी संजीव कुमार सिंह द्वारा मेंबर स्टाफ के मुद्दे पर जोश में लिखे गए एक लेख की है, तो उन्होंने उक्त लेख में ऐसा कुछ नहीं लिखा है कि जिससे रेलमंत्री अथवा किसी बोर्ड मेंबर की अवमानना हुई हो, और न ही उक्त लेख लिखे जाने की पीछे उनकी ऐसी कोई मंशा प्रदर्शित हो रही है. तथापि निवर्तमान सीआरबी, जो कि अपने कृतित्व से रेलवे में विभागावद के धुर प्रवर्तक रहे, और तिकडमी सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड ने जहां इसे अपनी प्रतिष्ठा का विषय बनाते हुए कार्मिक सचिव को पत्र लिखकर संजीव कुमार सिंह की प्रतिनियुक्ति खत्म करके उनकी तुरंत वापसी की मांग कर दी, बल्कि



मेंबर स्टाफ के मुद्दे पर पीएमओ में कार्मिक राज्यमंत्री डॉ. जितेंद्र सिंह को ज्ञापन देते हुए आईआरपीएस एसोसिएशन के पदाधिकारी एवं अ.न.य कार्मिक अधिकारी.

उसमें यह भी लिख दिया कि उनके खिलाफ अनुशासनिक कार्रवाई की जानी है. वहीं उक्त लेख के बहाने रेलमंत्री की अवमानना का मुद्दा बनाकर डीजी/पीआर और एमआर सेल में बैठे जर-खरीद गुलामों ने संजीव कुमार के खिलाफ सारी मीडिया को खड़ा कर दिया, जिसने उनके असली उद्देश्य को समझे बिना ही इस पूरे प्रकरण को 'कौवा कान ले गया' की तर्ज पर उछालकर अत्यंत विवादास्पद बना दिया.

इस तरह आईआरपीएस अधिकारियों द्वारा अपने अधिकार एवं हक के लिए चलाई जा रही मुहिम को पूरे परिदृश्य से गायब करके पदों के पीछे ढकेल दिए जाने की कुत्सित चाल चली गई. जबकि यह कतई जरूरी नहीं है कि तमाम आईआरपीएस अधिकारी उक्त लेख से अथवा संजीव कुमार के विचारों से सहमत हों, या उनके साथ इत्तिफाक रखते हों. यदि उक्त लेख की भाषा और अनुभव की कमी तथा जोश को अलग करके देखा जाए, तो संजीव कुमार सिंह ने अपने लेख में ऐसा कुछ नहीं लिखा है, जो रेलवे बोर्ड अथवा रेलमंत्री की गरिमा के खिलाफ हो. उन्होंने रेलवे के मानव संसाधन विकास के हित में अपने हक की बात कुछ उदाहरणों के माध्यम से कहने की कोशिश की है, जिसके लिए उनके विरुद्ध कोई अनुशासनिक कार्यवाही अनुचित होगी. अपने हक में यह अभिव्यक्ति की आजादी का मामला भी है, जिसे रेलमंत्री की अवमानना

से जोड़कर रेलवे बोर्ड द्वारा अनावश्यक रूप से बात का बतंगड़ बनाया गया है. यदि रेलवे बोर्ड को उनकी बात इतनी ही नागवार लगी है, तो उसे मेंबर स्टाफ की पोस्ट का एन्कैडरमेंट करते हुए यह पोस्ट आईआरपीएस कैडर को अविलंब सौंप देना चाहिए.

आईआरपीएस अधिकारियों का अनावश्यक उत्पीड़न और ट्रांसफर

इसके बजाय रेलवे बोर्ड उन चार आईआरपीएस अधिकारियों का अनावश्यक उत्पीड़न और ट्रांसफर कर रहा है, जो डीओपीटी मंत्री डॉ. जितेंद्र सिंह को ज्ञापन देने वाले प्रतिनिधि मंडल में शामिल थे, जबकि रेलमंत्री ने उनके ट्रांसफर करने को मना करते हुए फाइल लौटा दी थी. जहां तक सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड की बात है, तो यह महाशय हमेशा जोड़-तोड़ में माहिर रहे हैं. इन्होंने न कभी डीआरएम में काम किया है, और न ही जीएम रहे हैं, मगर फिर भी जोड़-तोड़ करके जीएम लेवल की पोस्ट पर बैठे हैं. सच यह है कि रेलवे बोर्ड के अन्य मेंबर नहीं चाहते हैं कि मेंबर स्टाफ की पोस्ट का एन्कैडरमेंट हो और यह पोस्ट आईआरपीएस कैडर को चली जाए. यही वजह है कि रेलवे की आठों संगठित सेवाओं को मर्ज करके सिर्फ दो सेवाएं – 1. सिविल (ट्रेनिंग, पर्सनल, एकाउंट्स) और 2. इंजीनियरिंग (मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिविल इंजीनियरिंग, एसएंडटी, स्टोर्स) – बनाने की देबराय कमेटी की सिफारिश पर रेलवे बोर्ड ने अमल नहीं किया. जबकि उसी कमेटी की सिफारिश पर इलेक्ट्रिकल एवं मैकेनिकल के कई पदों को एक-दूसरे के साथ मर्ज करके रेलवे के दैनंदिन कामकाज में घालमेल किया गया है. ऐसे में जब रेलवे बोर्ड खुद पक्षपात कर रहा है, तो वह किस मुंह से संजीव कुमार सिंह के खिलाफ कार्रवाई करेगा?

रेलवे बोर्ड की हालत को देखने के बाद यह प्रतीत होता है कि यहां कुछ भी ठीक नहीं चल रहा है. अनाप-शानाप खर्च करके एलआईसी के फंड को कौड़ियों के भाव लुटाकर पचाने का जुनून सभी में साफ दिखाई दे रहा है. रेलवे बोर्ड ने मेंबर स्टाफ के मामले पर पूरी कैडर रिस्ट्रक्चरिंग का सत्यानाश करके रख दिया है. दुर्भाग्य की बात यह है कि रेलवे में वर्ष 2007 के बाद आज तक कोई कैडर रिस्ट्रक्चरिंग नहीं हो पाई है, जबकि अन्य केंद्रीय मंत्रालयों में अब तक यह दो-दो बार हो चुकी है. हाल ही में कैडर रिस्ट्रक्चरिंग के साथ मेंबर स्टाफ के

एन्कैडरमेंट के प्रस्ताव पर चेयरमैन, रेलवे बोर्ड और रेलमंत्री की संस्तुति के बाद सीआरबी, डीओपीटी, वित्त मंत्रालय की मुहर भी लग गई. इसके बावजूद निजी स्वार्थ के चलते इसमें भेदभावपूर्ण बदलावकर कार्मिक विभाग से सौतेला व्यवहार किया गया. परिवर्तित कैडर रिस्ट्रक्चरिंग की फाइल रेलवे बोर्ड द्वारा जब पीएमओ को भेजी गई, तब उसमें मेंबर स्टाफ के एन्कैडरमेंट का प्रस्ताव जानबूझकर ड्राप कर दिया गया. इस पर पीएमओ ने नाराजगी जताते हुए ओरिजिनल प्रोजेक्ट, जिस पर डीओपीटी और सीआरबी की सिफारिश थी, भेजने को कहा. परंतु रेलवे बोर्ड उक्त फाइल को दबाकर बैठ गया है.

रेलवे बोर्ड और स्थापना निदेशालय के कुछ अधिकारियों की उपरोक्त धूर्ततापूर्ण चालाकी पर 10 दिसंबर को कार्मिक अधिकारी संगठन द्वारा कार्मिक मंत्री को एक ज्ञापन दिया गया. इससे नाराज होकर रेलवे बोर्ड ने इस मामले को जानबूझकर तूल देकर कार्मिक मंत्री को ज्ञापन देने वाले प्रतिनिधि मंडल में शामिल लगभग सभी अधिकारियों को सजा स्वरूप ट्रांसफर कर दिया. रेलवे बोर्ड ने ऐसा इसलिए किया कि जिससे अन्य कोई अधिकारी अपने अधिकार के लिए भविष्य में आवाज बुलंद करने की हिमाकत न करे. आश्चर्य की बात यह है कि मौकापरस्त और महा-जोड़तोड़बाज सेक्रेटरी, रेलवे बोर्ड ने अपने स्पष्टीकरण में 'रेलसमाचार डॉट कॉम' में प्रकाशित लेख का तो जिक्र किया है, मगर उसमें उल्लेखित संदर्भ पर अमल करने की कोई तैयारी नहीं दर्शाई है. जाहिर है कि उनका उद्देश्य अपने जैसे ही कुछ अन्य लोगों का निजी-स्वार्थ-साधन करना और मेंबर स्टाफ की पोस्ट पर अपना अवैध कब्जा बरकरार रखना है. तथापि जब-जब रेलवे में न्यायसंगत नियमों का पालन नहीं होगा, तब-तब संज्ञान में आने पर उन सभी मुद्दों को 'रेल समाचार' बेबाकी के साथ उजागर करता रहेगा.

मेंबर स्टाफ के मुद्दे पर कार्मिक अधिकारियों में व्याप्त है भारी रोष

एक तरफ सौतेला व्यवहार और दूसरी तरफ दंडस्वरूप स्थानांतरण, इस दोहरी मार से सभी कार्मिक अधिकारियों और पूरे कार्मिक विभाग में भारी रोष व्याप्त है. रेलवे बोर्ड के तिरस्कारपूर्ण रवैये के खिलाफ एकजुट हुए समस्त कार्मिक अधिकारी अदालत का दरवाजा खटखटाने के बारे में गहन विचार-विमर्श करने में जुट गए हैं. ऐसे में यदि अदालत में उन्हें कामयाबी मिल गई, तो रेलवे बोर्ड की बुरी फजीहत होनी तय है. मेंबर स्टाफ के मामले में भारतीय रेल कार्मिक सेवा (आईआरपीएस) के अधिकारियों को उनका अधिकार न देकर रेलवे बोर्ड को अपनी इस अड़िबाजी का खामियाजा कार्मिक विभाग के साथ-साथ एसएंडटी और स्टोर विभाग के मेंबर के रूप में चुकाना पड़ सकता है. जो वर्तमान रेलवे की व्यवस्था में न्यायसंगत मोड़ होगा.

संदिग्ध रही है अब तक मेंबर स्टाफ बने अधिकारियों की काबिलियत

रेलवे को चौपट करने और इसकी माली हालत को गर्त में पहुंचाने के जिम्मेदार आज तक के जितने भी मेंबर स्टाफ हुए हैं, वे सभी हैं. इसका जीता-जागता उदाहरण वर्तमान में रेलवे की आय-व्यय का पैमाना माना जाने

वाला इसका 130% के आसपास चल रहा ऑपरेंटिंग रेश्यो और इसकी भारी-भरकम पेंशन लायबिलिटी है, जो कि वर्तमान में रेलवे की कुल यात्री आय (पैसेंजर अर्निंग) को पार कर गई है. इन मात्र दो आंकड़ों से बखूबी समझा जा सकता है कि अकर्मण्य, अक्षम और नाकाबिल अधिकारियों ने रेलवे की अंदरूनी माली-हालत को किस गर्त तक पहुंचा दिया है.

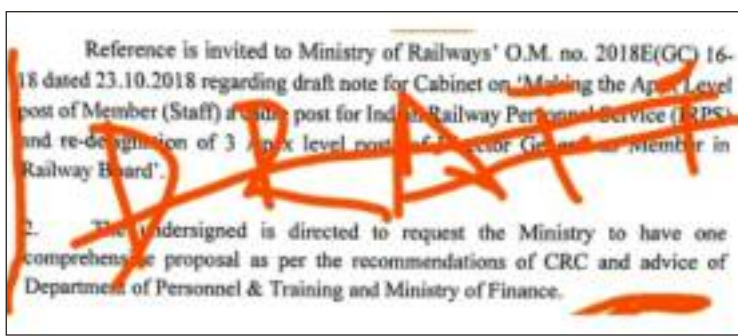
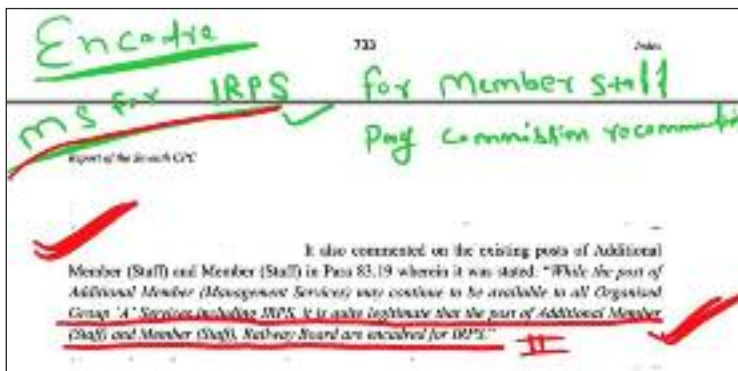
इस पूरे मामले को परत-दर-परत समझने की कोशिश करते हैं-

1. रेलवे अपने प्रमोटी अधिकारियों को एडहॉक सीनियर स्केल में भी 6600 ग्रेड-पे का लाभ दे रही है, जबकि नियमानुसार एडहॉक पर काम करने वालों को सिर्फ 'चार्ज एलाउंस' ही दिया जाना चाहिए. ध्यान देने वाली बात यह है कि यदि कोई प्रमोटी अधिकारी 6600 ग्रेड-पे पर सेवानिवृत्त होता है, तो इस गलत गणना से उसका पे-फिक्सेशन ज्यादा होता है. इसके चलते रेलवे को पे-डिफरेंस का भारी नुकसान वर्षों से हो रहा है. ऐसा प्रावधान अन्य किसी केंद्रीय मंत्रालय में नहीं है. जनता की गाढ़ी कमाई और सरकारी राजस्व को भारी चूना लगाने का यह खेल मेंबर स्टाफ की अनभिज्ञता अथवा मिलीभगत की वजह से ही संभव हो सकता है.

2. ग्रुप 'ए' के पदों की गलत गणना से पदों को रिक्त दिखाकर हजारों प्रमोटी अधिकारियों को अनुचित लाभ पहुंचाया जा रहा है. इस पर मेंबर स्टाफ और रेलवे बोर्ड दोनों चुप हैं. उदाहरण स्वरूप वर्ष 2007 में रेलवे बोर्ड ने यह तय किया था कि प्रतिवर्ष 411 प्रमोटी और 411 सीधी भर्ती से ग्रुप 'ए' अधिकारी नियुक्त किए जाएंगे. अर्थात् प्रतिवर्ष 822 ग्रुप 'ए' अधिकारी रेल सेवा में समाहित होंगे. जबकि डीओपीटी के दस्तावेज के अनुसार रेलवे में ग्रुप 'ए' के कुल 9,800 पद ही हैं. इसका मतलब यह है कि वर्ष 2007 से अब तक यह खेल जारी है. अर्थात् बिना रिक्त पदों की सही गणना किए ही धड़ाधड़ ग्रुप 'ए' अधिकारी बैठाए जा रहे हैं. यह सर्वज्ञात है कि जितने अधिक सीधी भर्ती से ग्रुप 'ए' अधिकारी नियुक्त होंगे, उतनी ही संख्या में प्रमोटी अधिकारियों को भी ग्रुप 'ए' में जाने का मौका मिलेगा. जाहिर है कि इस गलत गणना से अधिक से अधिक प्रमोटी ग्रुप 'ए' बन रहे हैं. अतः भारी पेंशन की वजह से इसका सीधा प्रभाव रेलवे के बजट खाते पर पड़ रहा है.

3. सरकार के ऑप्टिमाइजेशन नियम को ताक पर रखकर वर्ष 2001-09 के दरम्यान खत्म किए गए लगभग चार हजार ग्रुप 'ए' पदों को गलत तरीके से बैकलॉग बताकर और उन्हें डस्टबिन से निकालकर प्रमोटी अधिकारियों को बड़े पैमाने पर ग्रुप 'ए' पदों की सौगात दी गई. इस पर भी तत्कालीन मेंबर स्टाफ चुप्पी साधे हुए थे. इस वजह से जो प्रमोटी अधिकारी कभी 12-15 सालों तक सीनियर स्केल पाने की बाट जोहते रहते थे और सीनियर स्केल पाने के कुछ सालों बाद ही रिटायर हो जाते थे, वह अब सेलेक्शन ग्रेड और सीनियर एडमिनिस्ट्रेटिव ग्रेड में रिटायर हो रहे हैं. अर्थात् वर्षों-वर्षों तक अब वह करीब दोगुना पेंशन ले रहे होंगे और तब तक इस तरह रेल राजस्व का बड़े पैमाने पर चूना लगता रहेगा.

4. छठवें वेतन आयोग से वेतनमानों में हुए नए बदलाव, शेष पेज 9 पर...



विनोद कुमार यादव की नियुक्ति से रेलकर्मियों को...

पेज 1 का शेष... उनके सीआरबी बनने को बहुत ज्यादा अच्छा नहीं मान रहे थे. उनका कहना था कि निर्णय लेने में श्री चौबे न सिर्फ कमजोर हैं, बल्कि जीएम/उ.रे. के रूप में वह प्रशासनिक दृष्टिकोण से भी बहुत कार्यक्षम साबित नहीं हो पाए. जबकि उनसे बेहतर राजेश अग्रवाल और एल. सी. त्रिवेदी को माना जा रहा था.

सोमवार, 31 दिसंबर को सुबह से ही तमाम अधिकारी और रेलकर्मचारी यह जानने को अत्यंत उत्सुक थे कि नया सीआरबी कौन बन रहा है. दोपहर बाद चार बजे तक उनकी यह उत्सुकता चरम पर पहुंच गई थी, क्योंकि चार बजे रेल भवन स्थित कांफ्रेंस हॉल में सीआरबी अश्वनी लोहानी के साथ चार-पांच अन्य अधिकारियों का विदाई समारोह पूर्व निर्धारित था. नए सीआरबी के नाम की घोषणा और विदाई समारोह शुरू होने में देरी के चलते यह कयास लगाया जाने लगा कि शायद श्री लोहानी को सेवा-विस्तार दिया जा रहा है. बहरहाल, जब 5.30 बजे श्री लोहानी कांफ्रेंस हॉल में पहुंचे, तब लोगों ने यह मान लिया कि उन्हें सेवा-विस्तार नहीं मिला है. रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने श्री लोहानी को उनके सेवानिवृत्ति संबंधी कागजात सौंपते हुए उन्हें स्वस्थ-सुखद जीवन की शुभकामनाएं दीं.

जहां तमाम अधिकारी और कर्मचारी विश्वेश चौबे के नया सीआरबी बनने की संभावना से संतुष्ट नहीं थे, वहीं उनमें से ज्यादातर अश्वनी लोहानी को सेवा-विस्तार दिए जाने के भी पक्ष में नहीं थे. दोपहर में एक वरिष्ठ अधिकारी ने तो 'रेल समाचार' से यहां तक कहा कि श्री लोहानी को सेवा-विस्तार दिए जाने की पैरवी खुद कैबिनेट सेक्रेटरी कर रहे हैं. हालांकि उनकी बात सच साबित नहीं हुई और श्री लोहानी बाइज्जत सेवानिवृत्त हो गए. सेवा-विस्तार मिलने की बात बखूबी मालूम होते हुए भी 'स्टोरकीपर' ए. के. मित्तल की तरह चालाकी दिखाते हुए अपने सेवा-विस्तार की बात छिपाकर जीएम कांफ्रेंस के बहाने सभी जोनों के जीएम को भी उन्होंने दिल्ली नहीं बुलाया. परिवर्तन ही बेहतर विकास और समृद्धि का द्योतक है. अतः कार्यकाल पूरा कर चुके किसी अधिकारी को सेवा-विस्तार दिया जाना कभी उचित नहीं ठहराया जा सकता. इससे न सिर्फ गलत संदेश जाता है और सरकार की मंशा पर भी सवाल उठता है, बल्कि अन्य अधिकारियों की पदोन्नति का हक भी मारा जाता है. वर्तमान केंद्र सरकार ने कुछ चुके हुए नौकरशाहों को सेवा-विस्तार देने की एक गलत और सर्वथा अनुचित परंपरा की

नींव डाली, जिसके परिणाम बहुत अच्छे नहीं निकले. तथापि यह भी सही है कि सरकारें सिर्फ अपने राजनीतिक स्वार्थ के तहत ही चुके हुए नौकरशाहों को सेवा-विस्तार देने का अनुचित कदम उठाती रही हैं.

विनोद कुमार यादव की बतौर सीआरबी नियुक्ति इस मायने में भी सुखद कही जाएगी कि वह निजी प्रसिद्धि के लिए लालायित नहीं रहे हैं और न ही किसी प्रकार की महत्वाकांक्षा रखते हैं. तथापि उनकी नियुक्ति नियमों की अनदेखी करके ही की गई है. भले ही वह बतौर जीएम एक साल से ज्यादा का कार्यकाल पूरा कर चुके



थे, मगर उनका दो साल का कार्यकाल शेष नहीं है, जो कि जीएम से सीधे सीआरबी बनाए जाने के लिए अब तक जरूरी शर्त रही है. वह 31 दिसंबर 2019 को सेवानिवृत्त होंगे, यानि उनका सिर्फ एक साल का कार्यकाल है. वर्तमान केंद्र सरकार को शुरू से ही नीति-नियम तोड़ने के लिए जाना जाता है. पहले एक गैर-अनुभवी 'स्टोरकीपर' को आश्चर्यजनक रूप से दो साल का एकमुश्त सेवा-विस्तार देकर वर्तमान केंद्र सरकार ने अपनी अनुभवहीनता का परिचय दिया था. इसके बाद एयर इंडिया चीफ को भारतीय रेल के जीएम के समकक्ष बताकर अश्वनी लोहानी को सीधे सीआरबी बना दिया था. इसके बाद भी कई अन्य चुके हुए नौकरशाहों को भी इसी प्रकार सेवा-विस्तार दिया गया. हाल ही में आगामी लोकसभा चुनावों का अनुचित कारण बताकर सरकार द्वारा आईबी और रां प्रमुख को भी 6-6 महीने का सेवा-विस्तार दिया गया है. ऐसे में सवाल यह उठता है कि या तो सरकार को अपनी कार्य-प्रणाली और विभिन्न विकास योजनाओं पर पूरा भरोसा नहीं है अथवा उसे अन्य नौकरशाहों की काबिलियत पर विश्वास नहीं है. हालांकि सरकार को अपने भरोसेमंद नौकरशाहों की नियुक्ति का पूरा हक है, परंतु इस तरह अन्य नौकरशाहों की काबिलियत और कर्तव्यपरायणता पर

अविश्वास जताना न तो उचित है और न ही इसका कोई औचित्य ठहराया जा सकता है.

यह भी सर्वज्ञात है कि पिछले करीब पांच सालों से वर्तमान केंद्र सरकार रेल मंत्रालय को तदर्थ आधार पर चला रही है. इस दरम्यान तीन रेलमंत्री हो चुके हैं, जबकि दो रेल राज्यमंत्री भी हैं. तथापि इनमें से किसी के साथ भी रेल अधिकारियों का सही तालमेल नहीं बैठ सका है. यह सर्वज्ञात है कि साफ-सुथरी और बेदाग छवि वाले और 'सुशासन बाबू', जिसकी कार्य-प्रणाली में होते हुए तो बहुत कुछ दीखता है, मगर वास्तविक धरातल वास्तव में कुछ नहीं हो रहा होता है, की पदवी प्राप्त निवर्तमान सीआरबी अश्वनी लोहानी और उद्दंड एवं मुंहफट रेलमंत्री पीयूष गोयल की पटरी कभी नहीं बैठी. यही वजह थी कि रेल भवन में होने वाली आंतरिक बैठकों को छोड़कर दोनों को एक साथ किसी अन्य मंच पर नहीं देखा गया. इसका सबसे बड़ा कारण दोनों की ही निजी प्रसिद्धि की भूख बताया गया है. इन दोनों के ही अधिकांश निर्णय निजी प्रसिद्धि को ध्यान में रखकर लिए जाते रहे हैं. जबकि इनके डेढ़ साल के पूरे कार्यकाल में ट्रेनों के लेट होने का नया रिकॉर्ड कायम हुआ. भारतीय रेल का ऑपरेंटिंग रेश्यो 120% से 140% के तक पहुंच गया है. चलती ट्रेनों में गंदगी, खानपान सेवा का सत्यानाश और यात्री शिकायतों का अंबार लग गया. तमाम सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म पर उपलब्ध यात्री शिकायतें इसका प्रमाण हैं, मगर अहमन्य रेलमंत्री द्वारा सोशल मीडिया पर चकाचक रेल की फर्जी छवि लगातार उड़ाई जा रही है. सच यह है कि इस प्रकार रेलमंत्री द्वारा सिर्फ रेलयात्रियों को ही नहीं, बल्कि पूरे देश की जनता को दिग्भ्रमित करके बेवकूफ बनाया जा रहा है.

जानकारों का तो यहां तक कहना है कि रेलमंत्री महोदय सर्वाधिक विवादास्पद मेंबर ट्रेक्शन को सीआरबी का अतिरिक्त कार्यभार देकर अगले 6 महीनों, यानि लोकसभा चुनावों तक रेलवे का कामकाज चलाना चाहते थे. यही वजह थी कि उन्होंने अपने द्वारा ही दिसंबर के पहले हफ्ते में भेजे गए सीआरबी के पैलल का फॉलो-अप नहीं किया. हालांकि भारतीय रेल का कोई भी अधिकारी या कर्मचारी मेंबर ट्रेक्शन को सीआरबी बनते हुए अथवा उन्हें इसका अतिरिक्त कार्यभार दिए जाने के पक्ष में नहीं था. इसीलिए वी. के. यादव जैसे निष्पक्ष सीआरबी के आने से उन्होंने भारी राहत महसूस की है और भले ही नियम विरुद्ध

ही सही, मगर सरकार के इस निर्णय का सभी रेल अधिकारियों और कर्मचारियों ने स्वागत किया है.

कई वरिष्ठ रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने नाम न उजागर करने की शर्त पर 'रेल समाचार' से अपने विचार व्यक्त करते हुए कहा कि यदि मेंबर ट्रेक्शन को सीआरबी का अतिरिक्त कार्यभार दे दिया गया होता, तो वह अपने बचे हुए पांच महीने के कार्यकाल में ही भारतीय रेल का भट्टा बैठाकर इसको बेच देते. उल्लेखनीय है कि डेढ़ साल पहले ही मेंबर ट्रेक्शन ने भरपूर कोशिश की थी कि उन्हें सीआरबी बना दिया जाए. इसके लिए उन्होंने एक अत्यंत आकर्षक वीडियो बनवाकर और उसमें फर्जी आंकड़ेबाजी दिखाकर न सिर्फ प्रधानमंत्री एवं रेलमंत्री का बहुत जोरदार गुणगान किया था, बल्कि उसे यू-ट्यूब पर अपलोड करके सोशल मीडिया में भी काफी वायरल करवाया था. मगर तब भी सरकार द्वारा अचानक अश्वनी लोहानी को ले आने से उनकी इस कुचेष्टा पर पानी फिर गया था, जबकि इस बार उनसे जूनियर वी. के. यादव के सीआरबी पद पर अचानक प्रकट हो जाने से तो उनकी बची-खुची उम्मीदों पर पूरी तरह तुषारापात हो गया है. इसके साथ ही कैडर बिरादरी के नाते श्री यादव के सीआरबी बनकर मेंबर ट्रेक्शन के ऊपर बैठ जाने से अब उनकी लगाम भी टाइट हो जाने की पूरी संभावना है.

बहरहाल, अंत भला तो सब भला, की तर्ज पर विनोद कुमार यादव जैसे अत्यंत मिलनसार, गैर-महत्वाकांक्षी, निष्पक्ष और निजी प्रसिद्धि से दूर रहकर अपनी बहुमुखी प्रतिभा विकसित करने वाले वरिष्ठ रेल अधिकारी को सीआरबी बनाए जाने से तमाम रेल अधिकारी और कर्मचारी इसलिये भी खुश हैं कि श्री यादव से उन्होंने अपने अंदर कोई अपेक्षाएं और उम्मीदें नहीं पाली हैं, जैसा कि अश्वनी लोहानी से उन्होंने पाल ली थीं, जिनके पूरी नहीं होने से अंततः उनके अंदर उनके प्रति निराशा और नफरत पैदा हो गई थी. कर्मचारियों के अंदर उनके प्रति पैदा हुआ आक्रोश कोटा सहित कई अन्य स्थानों पर भी देखने को मिला. रेल संचालन में अनुभव की कमी के कारण उनके गैर-अनुभवी ईडी/सीसी तथा डिप्टी सीटीएम/स्टेशन डायरेक्टर, कानपुर जैसे कई अधकचरे जूनियर अधिकारियों ने उन्हें कई बार दिग्भ्रमित भी किया, जिसके चलते अधिकारियों की ट्रांसफर/पोस्टिंग के मामले में उनकी प्रशासनिक क्षमता पर सवाल खड़े हुए. जबकि हर दिन उनके द्वारा रेलवे बोर्ड से जारी किए जाने वाले थोक दिशा-निर्देशों पर अमल करने और उनकी प्राथमिकता तय करने में सभी जोनों/मंडलों के जीएम एवं डीआरएम भारी असमंजस में रहे.

हालांकि श्री यादव ने सीआरबी का अपना नया कार्यभार संभालने के बाद सुरक्षा, संरक्षा, यात्री सुविधाएं, समयपालन, परिसंपत्तियों का नवीनीकरण, रखरखाव और कार्मिक कल्याण को लेकर अपनी प्राथमिकताएं बता दी हैं, जो कि निजी प्रसिद्धि से दूर रहकर भारतीय रेल के किसी भी अधिकारी की पहली प्राथमिकता होनी ही चाहिए. वी. के. यादव से यही अपेक्षा है कि वह अश्वनी लोहानी के 'पॉपुलिस्ट'



नकशे-कदम पर न चलकर सरकार और खासतौर पर रेलमंत्री के साथ बेहतर तालमेल बनाकर अपने एक साल के छोटे से कार्यकाल में न सिर्फ भारतीय रेल की बिगड़ी हुई छवि को कुछ चमकाने का महती प्रयास करेंगे, बल्कि मंडल रेल प्रबंधकों पर जो तीन-तीन, चार-चार अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधकों का भार लादकर उनकी प्रशासनिक एवं कार्य-क्षमता को विभाजित करके डीआरएम के दायित्वों का घालमेल कर दिया गया है, उसे भी समेटने का प्रयास करेंगे. इसके साथ ही रेलवे स्टेशनों पर 'स्टेशन निदेशक' का महिमामंडित पद बनाकर वहां जो एक अतिरिक्त 'स्टेशन मास्टर' पदस्थ करके भ्रष्टाचार को बढ़ावा दिया गया है, उसको खत्म करने का कोई विकल्प तलाशेंगे.

श्री यादव से यह भी अपेक्षा है कि वह मान्यताप्राप्त संगठनों के साथ ही आरबीएसएस की न सिर्फ नकेल कसने का प्रयास करेंगे, बल्कि उनके साथ उचित समन्वय बनाकर रेलकर्मियों की जायज मांगों का निस्तारण भी करेंगे, जिससे पूरी भारतीय रेल में जहां-तहां आए दिन होने वाले धरनों-प्रदर्शनों-आंदोलनों के कारण मानव संसाधन का जो ह्रास हो रहा है, चारों तरफ श्रमिक अशांति जैसा वातावरण बना हुआ है, उससे छुटकारा मिल सके और समस्त रेलकर्मियों का पूरा ध्यान रेलवे की यात्री सुरक्षा, संरक्षा, गाड़ियों के समयपालन और रखरखाव की तरफ मोड़ा जा सके. इसके अलावा अन्यायग्रस्त अधिकारियों के साथ पूरा न्याय करेंगे और साथ ही रेलवे बोर्ड की तबादला नीति एवं संवेदनशील पदों पर आवधिक तबादलों को सुनिश्चित करेंगे, क्योंकि निवर्तमान सीआरबी का ध्यान इन तमाम आवश्यक मुद्दों के बजाय पूरे डेढ़ साल तक सिर्फ निजी प्रसिद्धि वाले लोकलुभावन निर्णयों पर ही टिका रहा, जिसके चलते सरकार और रेल प्रशासन के साथ रेलवे के मान्यताप्राप्त संगठनों के रिश्ते हमेशा तलख बने रहे. इनमें उचित सुधार पर उनका उचित ध्यान नहीं रहा. जीएम और डीआरएम के पदों पर समय से नियुक्ति और उनके पैलल की एडवांस प्लानिंग जोनों/मंडलों में विकास कार्यों की निरंतरता के लिए अत्यंत आवश्यक है. इस महत्वपूर्ण विषयों पर तमाम राजनीतिक हस्तक्षेप के बावजूद ध्यान केंद्रित करना और उन पर समयानुसार अमल सुनिश्चित करना जरूरी है. तभी भारतीय रेल के विकास के विभिन्न सोपानों को पार करना सरल हो पाएगा.

सभी रेलकर्मी समान है, भले ही उनके दायित्व अलग हैं

नव-नियुक्त चेयरमैन, रेलवे बोर्ड विनोद कुमार यादव ने पदभार ग्रहण किया

नई दिल्ली : विनोद कुमार यादव ने मंगलवार, 1 जनवरी को रेल भवन पहुंचकर नव-नियुक्त चेयरमैन, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) का पदभार बिना किसी औपचारिकता अथवा आडंबर के सरल रूप से ग्रहण किया। हालांकि इस मौके पर सोशल मीडिया में एक ट्रैकमैन के फीता

सीआरबी के लिए यादव से बेहतर चॉइस नहीं हो सकती थी -अश्वनी लोहानी

काटकर उदघाटन करने की एक तस्वीर वायरल हुई, जिसके बारे में यह कहा गया कि श्री यादव ने सीआरबी के चैम्बर की विधि-विधान से पूजा-अर्चना कराई और एक वरिष्ठ ट्रैक मंटेनर से चैम्बर के द्वार पर लगाया गया लाल फीता कटवाकर चैम्बर का विधिवत उदघाटन करवाया, उसके बाद चैम्बर में प्रवेश करके पदभार ग्रहण किया। प्रस्तुत तस्वीर में श्री यादव उदघाटनकर्ता ट्रैक मंटेनर के बगल में खड़े हैं। जबकि श्री यादव द्वारा पदभार ग्रहण करने के अवसर पर वास्तव में ऐसा कुछ भी नहीं किया गया था। इस संबंध में 'रेल समाचार' को मिली जानकारी के अनुसार उक्त तस्वीर गुंटकल मंडल, दक्षिण मध्य रेलवे में बनाई गई एक गैंगहट के उदघाटन की थी।

इस संदर्भ में 'रेल समाचार' द्वारा संपर्क किए जाने पर डीआरएम/गुंटकल विजय प्रताप सिंह ने बताया कि उक्त तस्वीर वाड़ी-गुंटकल सेक्शन, गुंटकल मंडल, दक्षिण मध्य रेलवे के लेवल क्रासिंग गेट नं. 219 के पास स्थापित की गई गैंगहट की है, जहां पहले से तैयार (प्री-फैब्रिकेटेड)

मॉडर्न 'गैंग टूल सह रेस्ट रूम' का उदघाटन 5 दिसंबर 2018 को तत्कालीन महाप्रबंधक/द.म.रे. विनोद कुमार यादव ने रायचूर-येरमारस सेक्शन में कार्यरत गैंग नं. 3 के वरिष्ठ गैंगमेट ओन्नप्पा के हाथों से करवाकर सभी ट्रैकमैनों एवं गैंगमेट्स का सम्मान बढ़ाया था। श्री सिंह ने यह भी बताया कि इस तरह की प्री-फैब्रिकेटेड गैंग-हट्स की स्थापना गुंटकल मंडल सहित दक्षिण मध्य रेलवे के अन्य मंडलों में भी की गई है, जिसकी परिकल्पना तत्कालीन जीएम/द.म.रे. और वर्तमान सीआरबी श्री यादव की थी।

हालांकि कुछ लोग पदभार ग्रहण करने से पहले धार्मिक परंपराओं एवं व्यक्तिगत मान्यताओं के अनुसार की जाने वाली औपचारिकताओं को अनावश्यक आडंबर की संज्ञा देते हैं। परंतु ज्यादातर लोगों का मानना है कि इस प्रकार की सभी औपचारिकताएं हमारी भारतीय संस्कृति की द्योतक हैं, क्योंकि ईश्वर पर आस्था रखने वाला प्रत्येक धर्म-परायण भारतीय नागरिक को इन परंपराओं का अनुसरण करके न सिर्फ पर्याप्त आत्मिक संतोष प्राप्त होता है, बल्कि इस प्रकार उसका आत्म-बल भी मजबूत होता है। इसके अलावा इससे उसके पारिवारिक संस्कारों का भी पता चलता है। निवर्तमान अश्वनी लोहानी और वर्तमान सीआरबी विनोद कुमार यादव ने भारतीय रेल के सबसे निचले पायदान पर काम करने वाले ट्रैक मंटेनर्स को सम्मान दिए



5 दिसंबर 2018 को वाड़ी-गुंटकल सेक्शन, गुंटकल मंडल, दक्षिण मध्य रेलवे के लेवल क्रासिंग गेट नं. 219 के पास स्थापित किए गए प्री-फैब्रिकेटेड मॉडर्न 'गैंग टूल सह रेस्ट रूम' का उदघाटन वरिष्ठ गैंगमेट ओन्नप्पा के हाथों से करवाते हुए तत्कालीन महाप्रबंधक/द.म.रे. विनोद कुमार यादव (घेरे में)। तस्वीर में गैंगमेट के ठीक पीछे खड़े डीआरएम/गुंटकल विजय प्रताप सिंह भी नजर आ रहे हैं।

जाने की जो नई परंपरा की शुरुआत की है, उससे भारतीय रेल में वास्तव में एक पारिवारिक वातावरण बना है। इस माध्यम से उन्होंने यह भी दर्शाया है कि भारतीय रेल में काम करने वाला प्रत्येक कर्मचारी और अधिकारी समान है, भले ही उनके दायित्व अलग-अलग हैं।

महाप्रबंधक/द.म.रे. रहते हुए विनोद कुमार यादव ने कार्मिक कल्याण के पर्याप्त कार्य किए हैं। इसके अलावा उनके सतत निरीक्षणों और दौरों से मुख्यालय सहित सभी मंडलों के कर्मचारी और अधिकारीगण हमेशा अलर्ट मॉड में रहकर अपने दायित्वों का पालन करते रहे। उ.प्र. के बलिया जिले की तहसील बैरिया के अंतर्गत सुकरोली गांव के मूल निवासी श्री यादव ने अपने मिलनसार व्यक्तित्व के कारण दक्षिण मध्य रेलवे में कभी किसी अधिकारी या कर्मचारी को किसी प्रकार की शिकायत का मौका नहीं दिया। जीएम चैम्बर के उनके दरवाजे हर उस किसी कर्मचारी और अधिकारी के लिए हमेशा खुले रहे, जिसकी निचले पायदान पर कोई सुनवाई नहीं होती थी।

'रेल समाचार' को दक्षिण मध्य रेलवे के एक ट्रैकमैन से एक वीडियो प्राप्त हुआ है, जिसमें बिना किसी झिझक या हिचक दर्शाए श्री यादव ट्रैकमैनों और अन्य कर्मचारियों के बीच उनसे वार्तालाप करते हुए नजर आ रहे हैं। वीडियो में साफ सुनाई दे रहा है कि श्री यादव अन्य जनों में

ट्रांसफर चाहने वाले कर्मचारियों से साफ तौर पर कह रहे हैं कि जहां उन्हें नियुक्त किया गया है, वहां वे मन लगाकर काम करें। उन्होंने उनसे यह भी कहा कि वे अपने गांव के युवाओं से पूछें कि उनके लिए नौकरी का क्या महत्त्व है। उन्हें तो सरकारी नौकरी, वह भी रेलवे में, मिली है, जहां उन्हें सौभाग्य से जनसेवा का उन्हें अवसर भी मिला है। उन्होंने रेलकर्मियों का समझाते हुए यह भी कहा कि पांच साल पूरे होने पर आवेदन देकर रखें, जैसे-जैसे नए लोग आते जाएंगे, उन्हें वरीयता क्रम छोड़ दिया जाएगा।

प्राप्त जानकारी के अनुसार श्री यादव अपने जीवट और संघर्ष के बल पर आज भारतीय रेल के शीर्ष पद तक पहुंचने में कामयाब हुए हैं। उनके पिताश्री शीतला

प्रसाद यादव सीडीओ कार्यालय में एक सामान्य क्लर्क के पद पर कार्यरत थे। उनके चाचा बनवारी लाल यादव विधायक रहे और ससुर बलराम सिंह यादव उ.प्र. सरकार में मंत्री रहे हैं। उनकी प्रारंभिक शिक्षा गांव के प्राइमरी स्कूल में हुए और फिर जिले के नरहरी इंटर कॉलेज से 10वीं और राजकीय इंटर कॉलेज से 12वीं की पढ़ाई पूरी की थी। तत्पश्चात इलाहाबाद विश्वविद्यालय से इंजीनियरिंग करने के बाद आस्ट्रेलिया से मास्टर डिग्री प्राप्त की। श्री यादव भारतीय रेल विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर रहकर कठिन दायित्वों का निर्वाह किया है। उन्हें रेल प्रशासन का गहन अनुभव प्राप्त है। 1 जनवरी 1960 को जन्मे श्री यादव 31 दिसंबर 2019 तक सीआरबी के पद पर रहेंगे। हालांकि रेलवे बोर्ड की क्लासिफाइड लिस्ट में उनकी जन्म-तिथि जनवरी 1959 देखकर उनके मात्र एक महीने सीआरबी के पद पर रहने की कल्पना से तमाम रेलकर्मियों को काफी निराशा हुई थी।

दक्षिण मध्य रेलवे के महाप्रबंधक रहे विनोद कुमार यादव को रेलवे बोर्ड का नया चेयरमैन नियुक्त किए जाने के विषय पर 'रेल समाचार' से अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए निवर्तमान सीआरबी अश्वनी लोहानी ने कहा कि सीआरबी के लिए श्री यादव से बेहतर अन्य कोई चॉइस नहीं हो सकती थी। उन्होंने यह भी कहा कि श्री यादव एक सरल व्यक्तित्व वाले ईमानदार अधिकारी हैं। उन्होंने दक्षिण मध्य रेलवे में अनेक सराहनीय विकास कार्य किए हैं। उनकी सरलता का परिचय यही है कि वह सभी रेलकर्मियों को एक समान मानते हैं,



ट्रैकमैनों का अभिवादन करते हुए तत्कालीन महाप्रबंधक/द.म.रे. विनोद कुमार यादव। उनके साथ हैं डीआरएम/गुंटकल विजय प्रताप सिंह।



ट्रैकमैनों को कार्य दौरान काम आने वाली वर्किंग एवं सेफ्टी किट प्रदान करते हुए तत्कालीन महाप्रबंधक/द.म.रे. विनोद कुमार यादव। उनके दायें खड़े हैं डीआरएम/गुंटकल विजय प्रताप सिंह।

मेंबर स्टाफ/रे.बो. के मामले में जारी है घमासान...

पेज 7 का शेष... जिसमें ग्रेड-पे का नियम आया था, में भी रेलवे के प्रमोटी अधिकारियों की एंटी-डेटिंग की वजह से उन्हें दी जाने वाली वरीयता भी गलत तरीके से निर्धारित की गई थी, जिसमें बेसिक-पे 24,560 रु. की जगह 18,950 रु. निर्धारित कर सभी प्रमोटी अधिकारियों को पांच वर्षों की सीधी-सीधी एंटी-डेटिंग वरीयता निर्धारित कर अधिक सर्विंग वेतन के साथ-साथ सेवानिवृत्ति के बाद भी अधिक पेंशन की सौगात दी गई। अर्थात् रेल राजस्व को फिर बड़े पैमाने पर चूना लगना चालू हो गया। आश्चर्य नहीं कि यह सारा खेल भी तत्कालीन ज्ञानी मेंबर स्टाफ की छत्रछाया में ही खेला गया।

5. रेलवे का नियम स्पष्ट कहता है कि किसी ग्रुप 'बी' प्रमोटी अधिकारी को ग्रुप 'ए' में इंडक्शन के समय यदि पांच साल से अधिक की सेवा बची हो, तो उसका इंटर-जोनल ट्रांसफर किया जाना अनिवार्य है, जिससे कि कोई नेक्सस न बन सके और भ्रष्टाचार पर लगाम लगाई जा सके। परंतु सिर्फ एकाउंट्स विभाग के कुछ प्रमोटी अधिकारियों को कुछ समय के लिए इधर-उधर करने के अलावा मेंबर स्टाफ/रेलवे बोर्ड ने उक्त नियम का पालन सुनिश्चित करना आज तक जरूरी नहीं समझा। प्रमोटी प्रेम में अपनी आंखें बंद किए हुए रेलवे बोर्ड और मेंबर स्टाफ ने लगातार इस नियम की अनदेखी की है, जिसके

परिणामस्वरूप रेलवे भ्रष्टाचार और कदाचार की जननी बन चुकी है।

प्रधानमंत्री को सीधे और व्यक्तिगत तौर भी हस्तक्षेप करना चाहिए

इस तरह के अनेक विवादास्पद निर्णय रेलवे बोर्ड और तत्कालीन मेंबर स्टाफ द्वारा लिए गए हैं, जिससे प्रतिवर्ष रेल राजस्व को अरबों-खरबों रुपये का चूना लग रहा है, जो अंततः इस देश की जनता की गाढ़ी कमाई है, जिसे अनावश्यक और मुफ्त में लूटने-लुटाने का अधिकार किसी को नहीं है। सबके हक की बात करने

वाले प्रधानमंत्री को सीधे और व्यक्तिगत तौर हस्तक्षेप करते हुए इस मामले में उच्च नौकरशाही की इन कुटिल करतूतों पर कुठाराघात करना चाहिए। 'रेल समाचार' ने हमेशा अन्याय, अत्याचार और पक्षपात के खिलाफ रेलकर्मियों एवं अधिकारियों की आवाज बुलंद की है। इसलिए इस मुद्दे पर भी 'रेल समाचार' का एक बार फिर यही मानना है कि लंबे समय से चले आ रहे अन्याय और पक्षपात को तिलांजलि देकर मेंबर स्टाफ का पद कार्मिक अधिकारियों को अविलंब सौंपा जाना चाहिए, और उनके अधिकार का उचित सम्मान किया जाना चाहिए, क्योंकि एक न एक दिन तो रेलवे बोर्ड को उनका यह अधिकार देना ही पड़ेगा, फिर भले ही उन्हें अपना यह अधिकार अदालत के जरिए ही क्यों न हासिल करना पड़े, मगर तब रेलवे की फजीहत होनी तय है।

रेलमंत्री पीयूष गोयल का प्रोजेक्ट बताकर की जा रही फिजूलखर्ची!

मुंबई : मध्य रेलवे निर्माण संगठन द्वारा परेल स्टेशन (टर्मिनस) के दादर छोर पर बने पैदल ऊपरी पुल (एफओबी) से लगकर एक और नए एफओबी का निर्माण किया जा रहा है। जबकि उपनगरीय यात्रियों द्वारा उसी जगह पहले से बने एफओबी का कोई इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। इसके अलावा पश्चिम रेलवे के प्रभादेवी स्टेशन (पूर्व नाम एल्फिंस्टन रोड) पर हुए हादसे के बाद रेलवे के काबिल अभियंताओं को दरकिनार करके रेलमंत्री ने उसी जगह पहले से बने जिस एफओबी को अपनी जिद पर सेना से विस्तारित करवाया था और इसे पश्चिम रेलवे की तरफ प्रभादेवी स्टेशन से दूर दादर छोर पर उतरवाया है, उसका भी कोई इस्तेमाल नहीं हो रहा है। तथापि उसी से लगकर एक और नए एफओबी का अनावश्यक निर्माण कार्य शुरू किया जा रहा है, जिसका भविष्य में भी कोई उपयोग नहीं होने वाला है। इसकी कुल लागत करीब दो से ढाई करोड़ रुपये बताई गई है।

विश्वसनीय सूत्रों से 'रेल समाचार' को मिली जानकारी के अनुसार मध्य रेलवे निर्माण संगठन द्वारा उपरोक्त अनावश्यक एफओबी का निर्माण रेलमंत्री पीयूष गोयल का प्रोजेक्ट बताकर किया जा रहा है। सूत्रों का कहना है कि एफओबी का यह निर्माण कार्य इसकी ड्राइंग-डिजाइन की पूर्व मंजूरी के बिना ही शुरू कर दिया गया। बताते हैं कि जब लगभग 40-50 लाख रुपये का काम हो गया, तब संबंधित अधिकारियों को इसकी ड्राइंग-डिजाइन का होश आया, जो कि तब तक मंजूर ही नहीं हुई थी। सूत्रों का कहना है कि इसकी मंजूरी संबंधित अधिकारी द्वारा इसलिए नहीं दी जा रही थी, क्योंकि उसका मानना था कि यह पूरी तरह से पैसे की बरबादी और फिजूलखर्ची है, क्योंकि इस एफओबी का भविष्य में भी कोई इस्तेमाल नहीं होने वाला है।

इस बारे में जब मध्य रेलवे निर्माण संगठन के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी से 'रेल समाचार' ने जानकारी प्राप्त करने की कोशिश की, तो उन्होंने मीटिंग में होने की बात कहकर एफओबी का काम देखने वाले संबंधित अधिकारी (सीई/सी/एमटीपी) से संपर्क करने को कहकर कॉल समाप्त कर दी। जबकि सीई/सी/एमटीपी से तमाम कोशिशों के बावजूद संपर्क स्थापित नहीं किया जा सका।

तत्पश्चात मुख्य जनसंपर्क अधिकारी,

- परेल स्टेशन पर कभी इस्तेमाल न होने वाले एक और एफओबी का निर्माण
- ड्राइंग/डिजाइन की पूर्व मंजूरी के बिना ही शुरू किया गया निर्माण कार्य
- रेलमंत्री की बचकानी जिद के सामने असहाय मध्य रेलवे के अधिकारी

मध्य रेलवे सुनील उदासी से संपर्क करके उक्त एफओबी के संबंध में जानकारी मांगी गई और पूछा गया कि ड्राइंग/डिजाइन की पूर्व मंजूरी लिए बिना ही उक्त एफओबी का निर्माण कार्य कैसे शुरू कर दिया गया। श्री उदासी ने दूसरे दिन बताया कि एफओबी निर्माण के लिए आवश्यक सभी मंजूरियां प्राप्त हैं। हालांकि उनके पास इस बात का कोई जवाब नहीं था कि जब पिछले चार-



पांच सालों से लेकर अब तक भी वहां पहले से बनाए गए एफओबी का कोई यात्री इस्तेमाल नहीं कर रहा है तथा सेना द्वारा उसे विस्तारित करने के बाद भी उपनगरीय यात्रियों द्वारा उसका कोई उपयोग नहीं किया जा रहा है, ऐसे में वहां एक और नया एफओबी बनाए जाने का क्या औचित्य है? जहां मात्र 1.25 करोड़ की लागत से निर्धारित अवधि से 15 दिन पहले ही मस्जिद स्टेशन पर बिना ब्लाक लिए ही



एफओबी का काम पूरा करके मध्य रेलवे ने ख्याति अर्जित की, वहीं परेल स्टेशन के इस अनावश्यक एफओबी के निर्माण पर उसकी यह ख्याति धूमिल होती नजर आ रही है। जानकारों के अनुसार रेल परिसर और खासतौर पर किसी प्लेटफार्म पर नियमानुसार रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की पूर्व अनुमति के बिना कोई गड़ढ़ा भी नहीं खोदा जा सकता है। जबकि परेल स्टेशन के उक्त प्लेटफार्म पर न सिर्फ गहरे गड़ढ़े खोदे गए, बल्कि उनमें भारी स्ट्रक्चर भी खड़े कर दिए गए। इसके अलावा रेलवे के कई काबिल सिविल इंजीनियर्स और सुपरवाइजर्स ने नाम उजागर न करने की शर्त पर 'रेल समाचार' को बताया कि जिस स्तर के उपयोग के लिए यह अनावश्यक और अनुपयोगी एफओबी बनाया जा रहा है, उसके लिए इतने भारी-भरकम स्ट्रक्चरसं लगाए जाने की जरूरत नहीं थी। उनका कहना था कि साफ तौर पर यह रेल राजस्व की बरबादी और फिजूलखर्ची है।

मुंबई उपनगरीय रेलयात्रियों के लिए सुपरिचित रेलवे एक्टिविस्ट और 'रेल यात्री परिषद' के प्रमुख तथा पश्चिम रेलवे की जोनल रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समिति (जेडआरयूसीसी/प.रे.) के सदस्य सुभाष हरिश्चंद्र

गुप्ता के साथ जब 'रेल समाचार' प्रतिनिधि ने परेल स्टेशन पर निर्माणाधीन उक्त एफओबी का मौका-मुआयना किया,

Opening tomorrow!!! The @Central_Railway can do wonders if they wish to. From dismantling older to building a wider new bridge in a record 33 days at Masjid Bunder station! Excellent work indeed!



तो श्री गुप्ता का भी स्पष्ट कहना था कि यह एफओबी न सिर्फ अनावश्यक और गैरजरूरी है, बल्कि इस तरह पैसे की बरबादी की जा रही है। श्री गुप्ता ने भी माना कि पहले से वहां बने और बाद में सेना द्वारा विस्तारित किए गए एफओबी का न तो वर्तमान में उपनगरीय यात्रियों द्वारा उपयोग किया जा रहा है, और न ही भविष्य में उसका कोई इस्तेमाल होने वाला है।

इसके अलावा श्री गुप्ता का यह भी कहना था कि परेल स्टेशन पर उतरने वाले यात्रियों का प्रवाह हमेशा सीएसटी यानि आगे की तरफ होता है। इसलिए दो-चार यात्रियों को छोड़कर उक्त एफओबी का इस्तेमाल उपनगरीय यात्रियों द्वारा नहीं किया जाता है। लगभग यही बात श्री गुप्ता ने अपनी ट्वीट में भी कही है। उन्होंने रेलमंत्री पीयूष गोयल के एक ट्वीट के जवाब में ट्वीट करते हुए लिखा है कि परेल और प्रभादेवी स्टेशनों पर रेलवे द्वारा बहुत सारे कार्य किए जा रहे हैं, मगर यह कार्य दिशाहीन हैं। यह कार्य यात्री सुख-सुविधा (पैसेंजर फ्रेंडली) के अनुरूप नहीं किए जा रहे हैं।

श्री गुप्ता ने यह भी लिखा है कि परेल

स्टेशन पर यात्रियों का प्रवाह हमेशा दक्षिणी छोर (सीएसटी एंड) की तरफ होता है, किंतु कार्य उत्तरी छोर (दादर एंड) पर किए जा रहे हैं। बेहतर यह होता कि प्रभादेवी स्टेशन (एल्फिंस्टन रोड) के सामानांतर काम किया जाता। यहां श्री गुप्ता के कहने का आशय यह है कि चूँकि परेल पर उपनगरीय यात्रियों का प्रवाह हमेशा सीएसटी की तरफ होता है, इसलिए यहां प्लेटफार्मों के विस्तार और आवश्यक एफओबी सहित समस्त यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्य सीएसटी साइड में विस्तारित किए जाने चाहिए थे, जबकि दादर एंड में किए गए प्लेटफार्मों के विस्तार से यात्रियों को अंततः आधा किमी चलकर सीएसटी एंड में ही जाना पड़ रहा है।

यही नहीं, रेलवे के कई सुविज्ञ सिविल इंजीनियरों का यह भी कहना है कि दो-चार साल बाद जब परेल वर्कशॉप की जगह पूरी तरह से टर्मिनस का संचालन शुरू होगा, तब परेल स्टेशन के उक्त एफओबी को तोड़ना पड़ेगा। ऐसे में भविष्य को देखते हुए यह एफओबी सिर्फ वर्तमान में ही नहीं, बल्कि भविष्य में भी न केवल अनावश्यक और अनुपयोगी साबित होगा, बल्कि तब इस पैसे की बरबादी के लिए किसे जिम्मेदार ठराया जाएगा? उल्लेखनीय है कि नए बनाए जा रहे एफओबी की सीढ़ियां उसी जगह सेना द्वारा विस्तारित एफओबी के नीचे से प्लेटफार्म पर उतारी जाने वाली हैं। मध्य रेलवे निर्माण संगठन के संबंधित अभियंताओं द्वारा बनाई गई इस एफओबी की ड्राइंग/डिजाइन की कल्पना करने मात्र से उनकी काबिलियत पर एक बहुत बड़ा प्रश्नचिह्न लग जाता है।

ताजा जानकारी मिली है कि उक्त एफओबी की ड्राइंग/डिजाइन की मंजूरी 'रेल समाचार' की पूछताछ के बाद मध्य रेलवे के मुख्य पुल अभियंता (सीबीई) से लगभग जबरन ली गई है, क्योंकि कोई भी जिम्मेदार अधिकारी रेलमंत्री को इस एफओबी की भावी अनुपयोगिता के बारे में बताकर उनका कोप-भाजन नहीं बनना चाहता है। हालांकि यह भी बताया जा रहा है कि मध्य रेलवे के सभी उच्च अधिकारी इस एफओबी की वर्तमान एवं भावी अनुपयोगिता से बखूबी सहमत हैं, तथापि रेलमंत्री द्वारा दिए गए लक्ष्य (टारगेट) के कारण वह भी इस अनावश्यक निर्माण कार्य और गैरजरूरी खर्च को रोक पाने में असहाय महसूस कर रहे हैं। एक तरफ मुंबई मंडल मध्य रेलवे द्वारा पॉवर कार/आरएमपीयू इत्यादि परिसंपत्तियों के रखरखाव सहित अन्य कई प्रकार के टेंडर्स वास्तविक से तीन गुना ज्यादा लागत पर बजटिंग करके जिस कंपनियों को दिए गए हैं, उन्होंने पूर्व मंजूरी के बिना ही उक्त टेंडर्स को सब्लेट कर दिया अहै और संबंधित अधिकारी उन्हें टर्मिनेट करने की जहमत नहीं कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ निर्माण संगठन और विभिन्न मंडलों के इंजीनियरिंग विभाग जानबूझकर अनावश्यक कार्यों की तजबीज कर करोड़ों रुपये की फिजूलखर्ची करके तन-मन से धन कमाने में जुटे हुए हैं, मगर 'सिर-झटक' आदेश दनदनाने के बाद रेलमंत्री को इनकी कोई खोज-खबर लेने की फुर्सत नहीं है?



वर्तमान केंद्र सरकार मजदूर विरोधी है

-संजीव रेड्डी, राष्ट्रीय अध्यक्ष/इंटक



कल्याण : इंडियन नेशनल ट्रेड यूनियन कांग्रेस (इंटक) के अध्यक्ष जी. संजीव रेड्डी ने कहा कि यदि रेल मजदूरों की विभिन्न मांगें पूरी नहीं की गईं, तो अगले चुनाव में वर्तमान केंद्र सरकार दुबारा गद्दी पर नहीं बैठ पाएगी। श्री रेड्डी यहां सीआरएमएस के 50वें अधिवेशन के अवसर पर आयोजित खुले सत्र में रेलकर्मियों को संबोधित का रहे थे। उन्होंने जोर देकर कहा कि सरकार को नई पेंशन योजना को रद्द करके पुरानी पेंशन योजना लागू करना ही होगा, वरना अगले साल लोकसभा चुनावों के बाद यह सरकार केंद्र की सत्ता पर काबिज नहीं हो पाएगी। उन्होंने कहा कि आज इंटक देश का सबसे ज्यादा सदस्य संख्या वाला एकमात्र मजदूर संगठन है, जिसकी सदस्य संख्या 3.50 करोड़ है, मगर सरकार इसे नंबर-1 घोषित करने से हिचकिचा रही है। तथापि सभी केंद्रीय मजदूर संगठनों ने मिलकर उन्हें एकीकृत मजदूर संगठनों का राष्ट्रीय नेता घोषित किया है। उन्होंने कहा यह भी कि वर्तमान केंद्र सरकार मजदूर विरोधी है, यदि उसने मजदूरों की जायज मांगों का

जल्दी निराकरण नहीं किया, तो यही मजदूर उसे अगले साल सत्ता से बेदखल कर देंगे।

नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफआईआर) के राष्ट्रीय महामंत्री डॉ. एम. राघवैया तवियत नासाज होने के कारण अधिवेशन में उपस्थित नहीं हो सके। तथापि उन्होंने करीब पौने घंटे का अपना रिकार्डेड संभाषण भेजा था, जिसे बड़ी स्क्रीन पर चलाकर उपस्थित रेलकर्मियों को सुनाया गया।

इस अवसर पर सेंट्रल रेलवे मजदूर संघ (सीआरएमएस) के अध्यक्ष डॉ. आर. पी. भटनागर ने बड़ी संख्या में उपस्थित रेल कर्मचारियों को संबोधित करते हुए कहा कि रेलकर्मियों के लिए नई पेंशन योजना जबरदस्ती लागू की गई है, जिसका हम विरोध करते हैं। उन्होंने कहा कि इस पेंशन योजना में रेल कर्मचारियों को कोई लाभ नहीं मिल रहा है, पुरानी पेंशन योजना ही रेलकर्मियों के लिए लाभदायक थी। इस अवसर पर आयोजित खुले सत्र में इंटक के राष्ट्रीय अध्यक्ष डॉ. संजीव रेड्डी, मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य कार्मिक

रेलकर्मियों की नई पेंशन योजना रद्द की जाए

-डॉ. राजेंद्र प्रसाद भटनागर

अन्य सभी पदाधिकारीगण उपस्थित थे।

संघ के अध्यक्ष डॉ. भटनागर ने रेल प्रशासन से मांग करते हुए कहा कि पदों का सरेंडर बंद किया जाए, रिक्त स्थानों को तुरंत भरा जाए, उन्होंने कहा कि प्रशासन नित्य नई गाड़ियां चलाने की घोषणा कर देता है, लेकिन उनके लिए अतिरिक्त मानव संसाधन उपलब्ध नहीं कराया जाता। उन्होंने कहा कि रेलवे में लगभग 3 लाख पद खाली हैं। इनमें सबसे ज्यादा पद संरक्षा कोटि के हैं। इन खाली पदों के कार्य का अतिरिक्त भार कार्यरत कर्मचारियों पर पड़ता है। इसका खामियाजा कभी-कभी रेलयात्रियों को भी भुगतना पड़ता है। संघ के अध्यक्ष डॉ.

भटनागर ने यह भी कहा कि यदि रेल कामगारों की जायज मांगों का जल्दी निपटारा नहीं किया गया, तो 8-9 जनवरी को भारतीय रेल पूरी तरह ठप्प की जा सकती है, जिसकी पूरी जिम्मेदारी सरकार की होगी। इस मौके पर पीसीपीओ एन. स्वामीनाथन ने सत्र को संबोधित करते हुए शुभकामनाएं दीं और संघ द्वारा रेलवे के कामकाज में किए जा रहे सकारात्मक सहयोग की भी सराहना की। डब्ल्यूआरएमएस के अध्यक्ष शरीफ खान पठान, महामंत्री जे. जी. माहुरकर ने भी रेलकर्मियों को संबोधित करते हुए श्री रेड्डी एवं डॉ. भटनागर की बातों का समर्थन किया।

संघ के महासचिव प्रवीण बाजपेई ने ठेकेदारों द्वारा किए जा रहे कार्य की गुणवत्ता पर सवाल उठाते हुए उनकी कार्य-प्रणाली पर असंतोष व्यक्त किया। संघ के प्रवक्ता अनिल कुमार गर्ग ने जानकारी देते हुए बताया कि अधिवेशन के दौरान मध्य रेलवे से हजारों की संख्या में रेल कर्मचारी उपस्थित थे। इस मौके पर सीआरएमएस मुंबई मंडल द्वारा प्रकाशित स्मारिका का विमोचन मंच पर ऊपस्थित अतिथियों ने किया। अधिवेशन के खुले सत्र से पहले कल्याण शहर में एक भव्य जुलूस निकाला गया, जिसमें बड़ी संख्या में रेलकर्मियों के साथ शहरवासी भी मौजूद थे। अधिवेशन में अमित भटनागर, वी. के. समाधिया, विक्रम सिंह सोलंकी, एस. के. दुबे, ए. के. महेंद्रू, विजय नायर, पी. आर. मोहिते, श्रीमती डी. पी. नायडू, श्रीमती अनुराधा उरसल, सुनील जी. बेंडाले, बी. पी. दुबे, विवेक शिशौदिया, सुरेंद्र शर्मा सहित सीआरएमएस के सभी पदाधिकारीगण उपस्थित थे।

सोलापुर : ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन, मध्य रेलवे, सोलापुर मंडल के पदाधिकारियों को मंगलवार, 18 दिसंबर को सोलापुर मंडल कार्यालय में हुई 'प्रबंधन में रेलकर्मियों की भागीदारी' (प्रेम) की बैठक में भाग लेने से मना कर दिया गया। आरपीएफ अधिकारियों के खौफ से सोलापुर मंडल के डीआरएम और एडीआरएम जैसे सक्षम मंडल अधिकारी अपने विवेक का इस्तेमाल नहीं कर पाए और वह इस मौके पर एसोसिएशन के पदाधिकारियों को बैठक में शामिल करने का विवेकपूर्ण निर्णय लेने में अक्षम साबित हुए। जबकि रेलवे बोर्ड के आदेशों अथवा दिशा-निर्देशों की विवेचना और उनका निहितार्थ निकालने की जिम्मेदारी मंडल के उक्त दोनों सक्षम अधिकारियों की ही मानी जाती है।

प्राप्त जानकारी के अनुसार 'प्रेम' की उक्त बैठक से पहले एसोसिएशन के मंडल पदाधिकारियों को बैठक से बाहर कर दिए जाने और उसके लिए अयोग्य ठहरा दिए जाने की सूचना पहले से नहीं दी गई। यह सूचना बैठक के दिन 18 दिसंबर को बैठक शुरू होने से कुछ समय पहले उन्हें दी गई, जिसमें उनकी विशेष आकस्मिक छुट्टी भी निरस्त करने की जानकारी दी गई थी। इस प्रकार बैठक में शामिल होने की उनकी पात्रता को यह कहकर नकार दिया गया कि रेलवे बोर्ड द्वारा 19 नवंबर 2018 को निर्गत आदेश (पत्र सं. 2010/सेक्रेटरी/6/1) के पैरा-4 में आरपीएफ एसोसिएशन को किसी भी स्तर पर कोई मीटिंग करने की अनुमति नहीं है।

आरपीएफ एसोसिएशन को 'प्रेम' मीटिंग में सहभागी होने से रोका

इस संदर्भ में जब 'रेल समाचार' द्वारा सोलापुर मंडल के एडीआरएम नागर से संपर्क किया गया तो उनका कहना था कि रेलवे बोर्ड ने आरपीएफ एसोसिएशन को किसी भी मीटिंग में शामिल नहीं करने का पत्र जारी किया है। इस पर जब उनसे यह कहा गया कि रेलवे बोर्ड का उक्त पत्र एसोसिएशन को केंद्रीय, जोनल एवं मंडल स्तरीय कार्य-समितियों की वार्षिक सर्वसाधारण बैठकों (एजीएम) के संदर्भ में जारी किया गया है। जिसका अर्थ यह है कि अगले आदेश तक एसोसिएशन को उक्त तीनों स्तरों पर ऐसी कोई भी बैठक आयोजित करने से रोका गया है। उक्त पत्र में प्रेम या पीएनएम जैसी आंतरिक या विभागीय बैठकों पर कोई प्रतिबंध नहीं लगाया गया है। तब एसोसिएशन को प्रेम मीटिंग से बाहर क्यों किया गया? इस पर एडीआरएम नागर का कहना था कि डीएससी ने रेलवे बोर्ड के उक्त पत्र का हवाला देते हुए ऐसा लिखा था कि डीजी/आरपीएफ ने एसोसिएशन को किसी भी मीटिंग में शामिल नहीं करने का आदेश दिया है।

हालांकि, एडीआरएम नागर के उपरोक्त कथन पर जब 'रेल समाचार' ने उनसे तर्क

- आरपीएफ अधिकारियों के खौफ से मंडल अधिकारी हुए विवेकहीन
- मीडिया के सवालों का जवाब देने को भी तैयार नहीं डीजी/आरपीएफ
- आरपीएफ अधिकारियों द्वारा प्रताड़ित किए जा रहे हैं आरपीएफ कर्मी
- कहां विलुप्त हो गया 'मिनिमम गवर्नमेंट-मैक्सिमम गवर्नेंस' का नारा

किया कि रेलवे बोर्ड के पत्र का निहितार्थ निकालने और निर्णय लेने का सक्षम प्राधिकार मंडल स्तर पर डीआरएम और एडीआरएम का है, या किसी ब्रांच अधिकारी (डीएससी) का? इस पर उनका कहना था कि उक्त पत्र के संदर्भ में डीएससी ने प्रिंसिपल सीएससी से बात करके पत्र लिखा था, जिसके आधार पर एसोसिएशन को बैठक में शामिल नहीं करने का निर्णय लिया गया। इसके अलावा उन्होंने यह भी कहा कि मंडल द्वारा उक्त पत्र पर मुख्यालय से

स्पष्टीकरण मंगाया जाएगा। तथापि इस पर जब उनसे यह कहा गया कि अब उससे क्या हो जाएगा, मौका तो निकल गया और एसोसिएशन को नीचा दिखाने का आरपीएफ अधिकारी का मकसद तो पूरा हो गया, अब उनके स्पष्टीकरण मांगने से नया क्या होगा? इस पर उन्होंने अपनी किंकरतव्यविमूढ़ता दर्शा दी।

आरपीएफ स्टाफ पर रंगबाजी झाड़ने और रंगरेलियां मानने में मस्त डीएससी/सोलापुर से इस विषय पर जवाब-तलब करने का कोई औचित्य नहीं था। अतः 'रेल समाचार' ने प्रिंसिपल सीएससी, मध्य रेलवे अतुल श्रीवास्तव से उनके मोबाइल पर संपर्क करके उन्हें विषय की जानकारी देते हुए उनसे जब यह पूछा कि ऐसा क्यों किया गया, जबकि रेलवे बोर्ड का उपरोक्त संदर्भित पत्र प्रेम/पीएनएम जैसी मीटिंग्स के लिए जारी नहीं किया गया है? इस पर उनका कहना था कि वह मुख्यालय से बाहर हैं और इस बारे में उन्हें कोई जानकारी नहीं है। उन्होंने यह भी कहा कि ऑफिस पहुंचकर विषय की जानकारी करने के बाद ही कुछ कह पाएंगे। तत्पश्चात 'रेल समाचार' ने तत्काल डीजी/आरपीएफ अरुण कुमार को

उनके मोबाइल पर संपर्क किया और यही बात उनसे भी पूछी, मगर उन्होंने कोई जवाब देने के बजाय तुरंत संबंध विच्छेद कर दिया।

विषय के जानकारों का कहना है कि डीजी/आरपीएफ और प्रिंसिपल सीएससी/म.रे. की यह मनमानी जायज नहीं है? उनका यह भी कहना है कि प्रेम और पीएनएम जैसी आंतरिक बैठकों में एसोसिएशन को प्रतिबंधित करने का अधिकार प्रिंसिपल सीएससी तो क्या, डीजी/आरपीएफ को भी नहीं है। यह अधिकार सिर्फ भारत सरकार (रेलमंत्री) को ही है। यहां यह सवाल पैदा होता है कि ऐसी स्थिति में करीब 70 हजार आरपीएफ कर्मियों को डराने, धमकाने और उनकी समस्याओं का उचित समाधान न करके उन्हें प्रताड़ित करने की डीजी/आरपीएफ अथवा अन्य आरपीएफ अधिकारियों की यह मनमानी आखिर क्यों और किसकी शह पर चल रही है? ज्ञातव्य है कि 19 नवंबर 2018 के पत्र का वाजिब जवाब एसोसिएशन द्वारा 28 नवंबर 2018 को ही दिया जा चुका है, जिसके प्रत्युत्तर में डीजी/आरपीएफ ने अब तक कुछ नहीं किया है।

पूरी तानाशाही पर उतारू डीजी/आरपीएफ को स्टाफ समस्याओं पर मीडिया के सवालों का जवाब नहीं देना है। 'क्या डीजी/आरपीएफ की यह मनमानी और तानाशाही इसलिए चल रही है, क्योंकि सरकार और रेलमंत्री उनसे तथा उनके कैडर से खौफ खाते हैं?' यह एक अत्यंत सामयिक सवाल पिछले डेढ़ साल से तमाम आरपीएफ कर्मी **शेष पेज 12 पर...**

मुफ्त की सुविधाओं में लुटाई जा रही जनता की गाड़ी कमाई

- भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी में गाड़ियां किराए पर लेने की नई परंपरा शुरू
- 'नायर' के प्रोफेसर्स को बंगला प्यून उपलब्ध कराए जाने का क्या औचित्य है?

वड़ोदरा : भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वड़ोदरा में सभी प्रोफेसर्स/ऑफिसर्स को किराए पर लेकर गाड़ियां मुहैया कराए जाने के एक प्रकार के नए संदिग्ध कार्य-व्यवहार का मामला सामने आया है। यहां इस नए कार्य-व्यवहार को 'रेल समाचार' द्वारा दि. 08.12.2018 को "राष्ट्रीय रेल अकादमी, वड़ोदरा में चल रहा भावनात्मक कदाचार" शीर्षक से प्रकाशित खबर से उजागर हुए अन्य मामलों की ही तरह योजनाबद्ध तरीके से लागू किया गया है। जबकि बताते हैं कि ज्यादातर प्रोफेसर्स/ऑफिसर्स अकादमी कैम्पस में ही रहते हैं। इसका अर्थ यह है कि रेलवे के खर्च पर यह गाड़ियां उन्हें निजी उपयोग हेतु मुहैया कराई गई हैं।

अकादमी के विश्वसनीय सूत्रों से 'रेल समाचार' को मिली जानकारी के अनुसार कायदे से भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी में प्रोफेसर्स/ऑफिसर्स को किराए पर गाड़ी (प्राइवेट अकाउंट) पर उपलब्ध कराने का कोई नियम नहीं है, लेकिन भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वड़ोदरा में उलटी गंगा बह रही है। भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वड़ोदरा में सभी प्रोफेसर्स/ऑफिसर्स को गाड़ी किराए पर मुहैया कराने का स्थानीय नियम बनाकर यह काम किया



गया है।

प्रोफेसर/आईएम एवं ट्रांसपोर्ट अधिकारी एस. के. पटनायक द्वारा 21 अगस्त 2018 को जारी स्वीकृति पत्र (सं. एमजीएस/ट्रांसपोर्ट/17/08) के अनुसार यह गाड़ियां अकादमी द्वारा वड़ोदरा की ही एक स्थानीय निजी ट्रेवल एजेंसी को प्रतिदिन चौबीसों घंटे की उपलब्धता के लिए प्रतिमाह 2000 किमी. के हिसाब से प्रतिमाह 54,199 रुपये के किराए पर ली गई हैं। इसके अलावा दो हजार किमी. के बाद प्रति किमी. 12 रुपये का अतिरिक्त भुगतान किया जाएगा।

सूत्रों का कहना है कि फिलहाल छह महीने के लिए ली गई इस अनेखी सुविधा का लाभ यहां के सभी प्रोफेसर/ऑफिसर को मिल रहा है। इस तरह की तीन-

चार गाड़ियां किराए पर ली गई हैं और इससे रेलवे को प्रतिमाह लाखों रुपया का चूना लगाया जा रहा है। जनता की गाड़ी कमाई को मुफ्त की सुविधाओं में लुटाया जा रहा है। ऐसे में सवाल उठता है कि क्या यह सब जानबूझकर और रेलमंत्री को बताए बिना किया जा रहा है या इसमें भी रेलवे बोर्ड की कोई मिलीभगत है?

सूत्रों का यह भी कहना है कि इसी तरह रेलवे बोर्ड की मिलीभगत से यहां के प्रोफेसर्स को बंगला प्यून भी उपलब्ध करा दिए गए हैं, जिसका कोई औचित्य किसी की समझ में नहीं आ रहा है। जबकि बंगला प्यून उन अधिकारियों को उपलब्ध कराने का नियम है, जो फील्ड ड्यूटी करते हैं और अपने घर से बाहर रहते हैं। जबकि 'नायर' में कार्यरत प्रोफेसर्स/ऑफिसर्स को फील्ड में जाने का कोई काम नहीं होता है। सूत्रों से मिली जानकारी के अनुसार एक अधिकारी/प्रोफेसर ने अपने ही सहकारी एक अन्य प्रोफेसर के लड़के को अपने यहां बंगला प्यून में रखा है, जिसका अर्थ यह है कि निकट भविष्य में उसकी पदोन्नति होने पर वह उक्त प्रोफेसर के लड़के अथवा उसके किसी अन्य नजदीकी नाते-रिश्तेदार को अपने पास बंगला प्यून में रख लेगा। आपस में एक-दूसरे के सगे-संबंधियों को बंगला प्यून, वह भी सिर्फ कागज पर, रखकर रेलवे में पिछले दरवाजे से नियुक्ति का यह खेल खूब धड़ल्ले से चल रहा है। इससे पहले यह खेल नांदेड़ मंडल दो अधिकारियों सहित सहित अन्य कई जोनल/मंडल अधिकारियों द्वारा खेला जा चुका है।

आरपीएफ एसोसिएशन...

पेज 11 का शेष... आपस में एक-दूसरे से पूछ रहे हैं। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि सभी प्रिंसिपल सीएससी और अन्य वरिष्ठ आरपीएफ अधिकारियों की तथाकथित बैठक 'स्टेचू ऑफ यूनिटी' के प्रांगण में आयोजित करके और उसका उद्घाटन प्रधानमंत्री एवं गृहमंत्री से करवाकर उनकी चापलूसी में लगे डीजी/आरपीएफ द्वारा जीआरपी (आईपीसी) के अधिकार क्षेत्र में आने वाले अपराधिक मामलों की जांच-छानबीन भी बिना किसी अधिकार के आरपीएफ से करवाने का दबाव बनाया जा रहा है।

जहां तक रेलवे बोर्ड की बात है, तो उसके द्वारा जारी ऐसे लगभग सभी आदेश एवं दिशा-निर्देश ऐसी अंतर्निहित भाषा और शब्दावली में होते हैं कि उनका निहितार्थ समझने और उन्हें अमल में लाने के लिए अच्छे-अच्छे विद्वान रेल अधिकारियों का दिमाग चकरा जाता है। सुरक्षा निदेशालय, रेलवे बोर्ड द्वारा 19 नवंबर 2018 को जारी किया गया पत्र भी इसी श्रेणी में आता है। जानकारों का कहना है कि उक्त पत्र जारी करने का संदर्भ ही आरपीएफ एसोसिएशन की अखिल भारतीय एजीएम (जीसी/सीडीसी) सहित जोनल एवं मंडल स्तरीय एजीएम इत्यादि के आयोजन से था और उसमें लिखे गए शब्दों 'एट एनी लेवल' का भी यही निहितार्थ है। परंतु इन तीन शब्दों की आड़ में डीजी/आरपीएफ ने मान्यताप्राप्त ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन को संपूर्ण भारतीय रेल स्तर पर पंगु कर दिया है। जानकारों का यह भी कहना है कि इस जबरन अन्याय/अत्याचार पर सरकार, रेलमंत्री, रेल प्रशासन (रेलवे बोर्ड) और खासतौर पर सीआरबी, जिनके मातहत आरपीएफ का विषय है, इन सभी को गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए, जो 'मिनिमम गवर्नमेंट - मैक्सिमम गवर्नेंस' का ढिंढोरा पीट रहे हैं।

समाज में आज भी ईमानदारी जिंदा है - डॉ. त्रिपाठी



- यात्री सुविधा समिति के पूर्व सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी का सम्मान
- डॉ. त्रिपाठी को रेलयात्रियों के हितार्थ किए कार्यों के लिए किया गया सम्मानित

बंगलौर : रेलवे बोर्ड की यात्री सुविधा समिति (पीएसी) के पूर्व सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी को हाल ही में रेलयात्रियों के हितार्थ पूरे देश में किए गए कार्यों के लिए 'सेंटर फॉर मीडिया एंड सेटेलाइट ब्रॉडकास्टर' द्वारा बंगलौर में आयोजित एक भव्य समारोह में पत्रकारों, कलाकारों, शिक्षाविदों और अन्य सामाजिक

गतिविधियों में कार्यरत कई बड़ी सामाजिक हस्तियों के साथ सम्मानित किया गया। संस्था द्वारा डॉ. त्रिपाठी के कार्यों की सराहना की गई और उन्हें रेखांकित किया गया। इस अवसर पर डॉ. त्रिपाठी के साथ गणमान्य लोगों में शिक्षाविद डॉ. बाबू कृष्णमूर्ति, कन्नड़ के प्रख्यात गायक डॉ. गुरुराज पोसकोटे, अशोक कुमार, डॉ. ज्योति एम. वेणुगोपाल, सुनीता गौड़ा, सी. एम. सिद्धराजू, कुमारी आर्या, गुरुवीर राज, तपन कुमार पटनायक, रेखा सतीश, मंजूश्री पांडव और उड़ीसा के पुलिस महानिदेशक राजेंद्र प्रसाद शर्मा को संस्था के राष्ट्रीय महासचिव एम. के. जैन ने शाल, श्रीफल, प्रशस्ति पत्र और प्रतीक चिन्ह देकर सम्मानित किया।

इस अवसर पर डॉ. अशोक त्रिपाठी ने अपने

संबोधन में संस्था और उसके संचालकों को धन्यवाद देते हुए कहा कि हमने राष्ट्र के लिए पूरे तन-मन-धन से रेलवे बोर्ड की यात्री सुविधा समिति के साथ रेलयात्रियों के हितार्थ काम करते हुए जितना संभव हो सका सुधार करने का प्रयास किया। समिति में नामांकित करके पूर्व रेलमंत्री माननीय सुरेश प्रभु ने उन्हें जो जनसेवा का अवसर प्रदान किया था, उसे उन्होंने पूरी ईमानदारी से निभाने का प्रयास किया। उन्होंने कहा कि इन ढाई सालों में रेलवे में जो बृहत्तर कार्य हुए, उनकी वह एक छोटी सी कड़ी थे। उन्होंने कहा कि उन्हें यह देखकर अत्यंत खुशी हो रही है कि मीडिया जगत में ऐसे लोग भी हैं जो जनसेवा के क्षेत्र में अच्छा काम करने वालों की पहचान करके उनके कार्यों को रेखांकित करते हैं।

डॉ. त्रिपाठी ने कहा कि जहां भ्रष्टाचार का बोलबाला है, और हर काम के लिए सर्वसामान्य लोगों को पैसे देने पड़ते हों, वहां संस्था द्वारा ऐसे लोगों को प्रोत्साहित करना और उन्हें समाज के सामने प्रस्तुत करना राष्ट्र के लिए एक बड़ा योगदान है। उन्होंने कहा कि वह इस महती कार्य के लिए संस्था और इसके चेयरमैन एवं महासचिव सहित सभी पदाधिकारियों को तहे-दिल से धन्यवाद देते हैं कि उन्होंने बिना किसी पूर्व परिचय के उनके कार्यों एवं योगदान की पहचान करके यहां उन्हें बुलाया और सम्मानित किया। उन्होंने मंच से यह भी कहा कि उन्हें बताया गया है कि संस्था द्वारा पिछले काफी समय से उनके कार्यों का आकलन किया जा रहा था। इसलिए वह यह बात बड़े ही गर्व के साथ कह सकते हैं कि समाज में आज भी ईमानदारी जिंदा है।

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय

ए3/301, गगनगिरी एन्क्लेव को. ऑप. हौ. सो. गोदरेज हिल रोड, साई चौक, खड़कपाड़ा, कल्याण (प.), जि. ठाणे-421301 (महाराष्ट्र) मोबाइल नं. 09869256875

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, ए3/301, गगनगिरी एन्क्लेव को. ऑप. हौ. सो. गोदरेज हिल रोड, साई चौक, खड़कपाड़ा, कल्याण (पश्चिम), जि. ठाणे-421301 (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 09415508625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शंख 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. एम. पी. दीक्षित, पटना

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