

- | | |
|--|---|
| 4. Discussion on the Resolution regarding Proclamation in respect of Uttar Pradesh | } 1 day. |
| 5. Consideration and passing of the Uttar Pradesh State Legislature (Delegation of Powers) Bill 1968. | |
| 6. General discussion on the General Budget | — 4 days
(18th, 19th, 20th and 21st March) |
| 7. Appropriation Bill regarding Demands on Account of (General) for 1968-69 | } 2 Hours. |
| 8. Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (General) for 1967-68 | |
| 9. The Delhi Municipal Corporation (Amendment) Bill, 1968 — to replace Ordinance | — 1½ Hours. |
| 10. The Jammu and Kashmir Representation of the People (Supplementary) Bill, 1968 — to replace Ordinance | — 1½ Hours. |
| 11. Appropriation Bill relating to Demands for Grants (Railways) for 1968-69 | } 1 day. |
| 12. Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1967-68 | |
| 13. General discussion on the Haryana Budget | } 2 Hours. |
| 14. Appropriation Bill relating to Demands on Account (Haryana) for 1968-69 | |
| 15. Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (Haryana) for 1967-68 | |
| 16. General Discussion on the West Bengal Budget | } 1 day. |
| 17. Appropriation Bill relating to Demands on Account (West Bengal) for 1968-69 | |
| 18. Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (West Bengal) for 1967-68 | |
| 19. General Discussion on the Uttar Pradesh Budget | } 1 day. |
| 20. Appropriation Bill relating to Demands on Account (Uttar Pradesh) for 1968-69 | |
| 21. Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (Uttar Pradesh) for 1967-68 | |

The Committee has also recommended—

(1) that the lunch recess should be curtailed by half-an-hour, i.e., it should be from 1.00 to 2.00 p.m.

(2) that the House should sit every day till 6.00 P.M.

(3) that Friday, March 8 allocated for Private Members' business should be allocated for Government business; and

(4) that the House should also sit on Saturday, March 23 for the transaction of Government business.

THE BUDGET (RAILWAYS)—1968-69—GENERAL DISCUSSION—continued

1

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (मध्य प्रदेश) : माननीया, रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट सन् 1968-69 का पेश किया गया है उस पर मैं कुछ अपने चन्द विचार प्रकट करने के लिए खड़ी हुई हूँ। माननीया, गत वर्ष में चालू वर्ष के लिए रेल का बजट की स्वीकृति किया गया था उसकी आयकृती नहीं थी 847 करोड़, उसमें हमको 17 करोड़ 45 लाख रु० की कमी हुई जिसकी वजह से सरकार को आठ तरह के कर लगाने

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

पड़े और उन करों में से एक हमको जो प्लेटफार्म टिकट है वह 20 पैसे कर देना पड़ा, पांच रुपये के टिकट के पीछे 5 पैसे बढ़ाना पड़ा, 15 रुपये के टिकट के ऊपर हमको 10 पैसे बढ़ाना पड़ा। इसी तरह से 15 रु० से ऊपर जो टिकट है उसमें हमें 25 पैसे बढ़ाना पड़ा और उससे जो हमारी आय होगी, वह 28 करोड़ रु० के लगभग कूती हुई गई है जो खर्च निकाल कर एक करोड़ रु० के लगभग आय हमको देगी। माननीया, जहां तक इस आय का संबंध है, हमारे रेलवे विभाग के लोग जो आय के आंकड़े लगाते हैं, उसके बारे में मेरा ख्याल है ऐसा है कि वे हमेशा खर्च को ज्यादा और आमदनी को कम दिखाया करते हैं। आय और सही परसेंटेज से निकाली जाय तो हमें इस में एक करोड़ रुपये से कहीं ज्यादा फायदा होना चाहिये, लेकिन जो खर्च दिखाये जाते हैं वह बढ़ा चढ़ा कर दिखाये जाते हैं और आय कम से कम हमारे सामने पेश की जाती है।

माननीया, जहां तक कर लगाने का सवाल है मेरा इसमें कभी भी विरोध नहीं रहा है कि कर नहीं लगाये जायें। हमारे माननीय मंत्री जी ने विदेशों का उदाहरण हमारे सामने रखा है, कई एक लम्बी बड़ी फेहरिस्तें दी हैं कि वहां जो रेल के माल भाड़े हैं, किराये हैं, वे हमारे देश की तुलना में कम दिखाये हैं। मैं इस बात का बुरा नहीं मानती हूँ कि हमें दूसरे देशों की मिसालें अपने सामने नहीं रखनी चाहिये। लेकिन मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगी कि यह सब रखने से पहले आपको यह भी देखना पड़ेगा कि इस देश की प्रति व्यक्ति की आमदनी क्या है? उन देशों में जो इतने बड़े किराये पर ट्रेनें चल रही हैं, उनकी जो सुविधाएं हैं या उनमें जो सुविधाएं दी गई हैं वह जिस तरह की हैं? आपने देखा होगा माननीया, कि

हमारे जो तीसरी श्रेणी के यात्री हैं उनके लिये जो अभी तक शयन यान की व्यवस्था थी वह भी हमारे मंत्री जी हटाना चाहते हैं जब कि आपको यह विदित है कि मंत्री जी ने पिछली बार अपने आंकड़े प्रस्तुत किये थे कि हमको प्रथम श्रेणी के, ऊंचे दर्जे के, जरिये आमदनी होगी वह करीब 33 करोड़ 46 लाख आमदनी कूती गई थी जो कुल 29 करोड़ 15 लाख हुई और आपने जाना कि श्रेणी से आय कूती थी वह 4 करोड़ 32 लाख उस आमदनी से अधिक हुई जो आपने कूती थी। इसके बावजूद भी जो तीसरी श्रेणी के यात्री हैं, जो गरीब हैं, जो मध्यम वर्ग के हैं, उनकी सुविधाएं आप दिन ब दिन घटाते जा रहे हैं और उनकी सुविधाओं की तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनके ऊपर हम करो का बोझ ज्यादा से ज्यादा डालते जा रहे हैं। यह समाजवादी व्यवस्था के लिये माननीया, उचित प्रतीत नहीं होता है। कर आप लगायें मगर कर लगाने के साथ आपको यह देखना पड़ेगा कि जो हम कर लगाने जा रहे हैं उनको ज्यादातर वहन कितना करना पड़ेगा, उसका भार वह ठीक से वहन कर सकेंगे या नहीं कर सकेंगे? इस तरह से उनके ऊपर जो हम करों का बोझ दे रहे हैं उसको बढ़ाने के साथ साथ हम उनको सुविधायें कितनी दे रहे हैं। माननीया, आपके द्वारा मेरा यह निवेदन है कि इस तरह की जो शयन यान की सुविधाएं मंत्री जी ने तीसरे दर्जे के यात्रियों को दी हैं उस व्यवस्था को न केवल बनाये रखें बल्कि उनको आप अधिक बढ़ायें। उनसे जो आप टैक्स या किराया लेते हैं उसको आपको अधिक नहीं बढ़ाना चाहिये क्योंकि जो किराया है वह पहले ही इतना अधिक बढ़ा हुआ है। आप ऐसा क्यों कहते हैं कि यह भार ज्यादा नहीं है? अगर आप दस साल से लेकर आज तक के आंकड़े देखें तो हर साल दर ब दर जो किराया बढ़ाते जा रहे हैं उसका आम जनता के ऊपर एक बहुत बड़ा बोझ बन गया है।

जहाँ मैंने आपका इसकी तरफ ध्यान दिलाया है, वहाँ मैं थोड़ा सा दो एक बातों की तरफ ध्यान दिला रही हूँ। मैं यह जरूर कहूँगी कि यह जो आपकी प्रथम श्रेणी की डीलक्स ट्रेनें चल रही हैं जिनसे हमको घाटा हो रहा है जिससे हमें फायदा नहीं होता है और आप बहुत सी लाइनें उखाड़ने जा रहे हैं जो आपके लिये फायदे की नहीं हैं, लाभकारी नहीं हैं। घाटे की हैं और मैं आपसे यह कहूँ कि बहुत सी डीलक्स ट्रेनें, बहुत सी आपकी जो यात्रियों के लिये प्रथम श्रेणी की ट्रेनें हैं, उनसे आपको फायदा नहीं हो रहा है, उनसे भी आपको घाटा होता जा रहा है, तो क्यों नहीं आप उनको बन्द करना चाहते हैं? आप उनको बन्द करें। हम तो कहते हैं आप जनता एक्सप्रेस ज्यादा चलायें, क्योंकि जो बड़े लोग हैं, जो प्रथम श्रेणी वाले यात्री हैं, वे या तो व्यापारी हैं या अधिक पैसा खर्च करने वाले हैं, और वे ज्यादातर आपकी ट्रेनों से नहीं बल्कि प्लेन्स से अपना आना जाना रखते हैं क्योंकि जब वे प्लेन से जाते आते हैं तो वे उसमें अपने समय की सुविधा समझते हैं, समय का उपयोग करना समझते हैं और उसके लिये अपना पैसा खर्च करना जानते हैं। वे आपकी प्रथम श्रेणी में बहुत कम आते हैं इस वजह से आपको यह बड़ा घाटा हुआ है।

माननीया, जैसा कि श्री याजी ने आपको बताया था, "कि उत्तर भारत की उपेक्षा की गई है।" मैं उत्तर और दक्षिण की बात में नहीं पड़ना चाहती लेकिन इसके कुछ आंकड़े मेरे पास हैं। मैं उत्तरी हिस्से के साथ जो अन्याय किया गया है, उसके बारे में जो उपेक्षा की गई है वह बाकई में शोनीय है। मैं यह नहीं कहती कि दक्षिण में आपने जो एक्सप्रेस या जो गाड़ियां ज्यादा चलाई हैं वे नहीं चलानी चाहिये लेकिन उस परसेन्टेज पर जब कभी उत्तर भारत वालों ने अपनी मांग रखी है, जैसा मैं आपको दो तीन उदाहरण के लिये भिनालें दूँ कि जो ट्रेन प्रयोग के लिये

बम्बई-जबलपुर जनता एक्सप्रेस सप्ताह में एक बार या दो बार चलती है उसको सातों दिन चलाने का प्रस्ताव 20 बार आ चुका है, उसको डेली चलाने का सुझाव आया है लेकिन वह नहीं किया गया है। बहाना किया गया है कि चूंकि वह इकहरी लाइन है इसलिये यहां पर इस तरह की गाड़ी चलाना संभव नहीं है जब कि इकहरी लाइन का यह फासला केवल 150 मील के टुकड़े का है और जबकि दक्षिण में 400 मील के लम्बे रूट के ऊपर, इकहरी लाइन पर ही कलकत्ता से मद्रास तक की डाकगाड़ी चलायी जा रही है। उसी तरह से अभी भी जो लाइनें बिछायी जा रही हैं वह उत्तर भारत के लिये केवल साढ़े छब्बीस किलोमीटर की स्वीकृति दी है जिसमें केवल 2 करोड़ ६० खर्च होने वाला है और जब कि अकेले आंध्र में 6 करोड़ ६० की लागत पर 69 किलोमीटर की लाइन दोहरी करने का कार्यक्रम रखा गया है। इसके सिवा 700 किलोमीटर दोहरी लाइन आन्ध्र, मैसूर और मद्रास राज्यों में अलग से बन ही रही है। इस तरह से जो उत्तर भारत की उपेक्षा की जा रही है इसकी तरफ माननीय मंत्री जी अपना ध्यान देंगे तो अच्छा होगा।

माननीय, मैंने पिछली बार भी याद दिलाई थी कि दिल्ली से इलाहबाद तक मानिकपुर एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने का प्रावधान सन् 1966 में था लेकिन वह फाइलों में ही पड़ा रह गया और मैं नहीं जानती उस पर क्या निर्णय हुआ। मैंने पिछले मंत्री महोदय को भी इसके बारे में लिखा था और अनुरोध किया था। इस तरह की जो एक अव्यवस्था है, यह एक प्रकार से एक हिस्से के साथ अन्याय किया जाता है। कुछ सुझाव हमारे यात्री जी ने भी दिये हैं काशमीर और लद्दाख और नागालैण्ड के सम्बन्ध में। उनकी तरफ हमें देखना नितांत आवश्यक है। मैं इस सुझाव से सहमत हूँ।

[श्रीमती दिद्यावती चतुर्वेदी]

जहां तक रेलवे प्रशासन के कर्मचारियों की बात है आप एक तरफ तो जब हिसाब लगाते हैं तो विदेशों के किराये सम्बन्धी आंकड़े हमारे सामने तो रख देते हैं लेकिन पिछली बार मैंने आपको आंकड़े दिये थे कि किस देश में कितनी लम्बी लाइनें हैं, कितने किलोमीटर की वहां कितनी वर्किंग है और कितने कर्मचारी वहां किस परसेन्टेज पर काम करते हैं। अगर वह आंकड़े आप हिसाब लगाये तो आप देखेंगे कि हमारे यहां जितनी रेलवे लाइनें हैं और उनका जितना काम है उसको देखते हुये हमारे कर्मचारियों की संख्या कई गुना अधिक है। वह पिछले आंकड़े जरा आप देखें और अगर आप कहेंगे तो आपसे मिल कर मैं बता दूंगी। तो यह जो एक भार बढ़ता जा रहा है वह नहीं कहती उनको आप निकाले, लेकिन उनमें कार्य क्षमता पैदा करें क्योंकि उसमें काम करने की उतनी क्षमता नहीं हो रही है। मैं कर्मचारियों की कोई दुश्मन नहीं हूँ। याजी जी ने उनके प्रति बड़ी सहानुभूति दिखायी, मुझे भी उनसे सहानुभूति है, लेकिन माफ कीजिए, जो सहानुभूति के लायक हैं, काम करते हैं उनसे मुझे अवश्य सहानुभूति है, उदाहरणार्थ जो हमारे गाडों होते हैं अगर वे चौबीस घंटे आपकी ट्रेनों में काम करते हैं, उनके ऊपर एक एक की नहीं दस दस-पन्द्रह पन्द्रह प्रकार की जिम्मेदारी है, उनकी रक्षा का भी आपके पास कोई प्रबन्ध नहीं है। उनकी जो यूनियन है उन्होंने कई बार मांगें रखी हैं। उनके ग्रेड भी माननीया दूसरों की बनिस्बत बहुत कम हैं। आप देखेंगे कि गाडों का जो पे स्केल है वह 205 रु० से लेकर 280 रु० तक है जबकि कंडक्टर जिनका काम केवल फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और तीसरे क्लास के कम्पार्टमेंट को देखने का कार्य होता है उसका अधिक है। जो फर्स्ट क्लास कंडक्टर हैं उनका पे स्केल 250 रु० से लेकर 380 रु० तक है और

डाइवरों का पे स्केल 335 से लेकर 425 रु० तक है। इस तरह से गाडों की जो तनख्वाह है वह औरों के मुकाबले में बहुत कम है जबकि उनको बहुत मुश्किल का काम करना पड़ता है।

श्री ए० सी० गिलबर्ट (उत्तर प्रदेश) : गाडों की ड्यूटी बहुत मुश्किल जोखिम की होती है और अभी यह मुने में आया कि एक गाड काम करते हुये मारा गया है।

श्रीमती दिद्यावती चतुर्वेदी : गाडों के ऊपर कई तरह की जिम्मेदारियां होती हैं। उनके ऊपर सारी ट्रेन की तथा जनता की सुरक्षा और देखभाल का भार होता है। लेकिन हम उन्हें जो तनख्वाह दे रहे हैं वह बहुत ही कम है। आशा करती हूँ कि मंत्री जी इस बात की ओर ध्यान देंगे। इसके साथ ही साथ मैं रेलवे के बड़े अधिकारियों से भी निवेदन करना चाहती हूँ कि उनके शरीर के जो छोटे अंग हैं, जो उनके हाथ पैर हैं, अगर आप उनको संतुष्ट नहीं रखोगे तो उससे विभाग व जनता को ही नुकसान होगा। यह देखने में आया है कि जितनी हमारे रेलवे में दुर्घटनाएं होती हैं उनका एक कारण यह भी है कि रेलवे के कर्मचारियों में असंतोष ज्यादा है जिसके कारण इस तरह की दुर्घटनाएं हो जाती हैं। जब दुर्घटनाएं होती हैं तो हमें तरह तरह का क्लेम देना पड़ता है जिसकी वजह से रेलवे को भी घाटा उठाना पड़ना है। रेलवे का घाटे में चलने का एक कारण यह भी है और इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे के कर्मचारियों के असंतोष को हमें दूर करना पड़ेगा।

अब मैं दो एक बात आपको कैटरिंग के संबंध में कहना चाहती हूँ। कैटरिंग की जो व्यवस्था है वह बड़ी असंतोषप्रद है। जब हमने रेलवे विभाग को यह कार्य करने के लिए दिया था तो उस समय हमने समझा था कि कैटरिंग का कार्य अब रेलवे में बहुत अच्छा होने लगेगा। मगर एक कड़ावत है "नानी

मांगने गये थे, मगर बेटे को खोकर चले आये। हमने यह सोचा था और हमने यह मांग भी की थी कि रेलवे विभाग अगर कैटरिंग का काम करेगा तो ज्यादा अच्छी तरह से कर सकेगा। अगर इसमें थोड़ा बहुत घाटा भी होगा तो कोई बात नहीं, मगर खाने की व्यवस्था तो अच्छी होगी। मगर यह देखने में आया है कि इस विभाग को लास भी हो रहा है और खाना भी अच्छा नहीं मिल रहा है। मैं आपको एक मिसाल देना चाहती हूँ कि अभी हम लोग रतलाम गये हुए थे। हमारे साथ स्टेट मिनिस्टर श्री सेठी जी भी थे। हमने खाना मंगाया और सेठी जी ने अलग से एक स्पेशल डिश मंगाई जो दो सब्जी हमको दी गई थी; उसी को मिलाकर एक स्पेशल डिश बना दी गई। तो मैं यह कह रही थी कि कैटरिंग का जो इंतजाम है वह बहुत ही खराब है और वहाँ पर खाना अच्छा नहीं मिलता है। चाय भी जो दी जाती है वह भी अच्छी नहीं होती है और उसमें गुड़ मिला होता है। मुझे पता नहीं कि इन लोगों को चीनी का कोटा मिलता है या नहीं है। दही जब मांगा जाता है तो बिल्कुल सफेद पानी की तरह पतला होता है और उसको भी हम यह समझते हैं कि हमारा अहो भाग्य है जो हमको इस तरह की चीज मिल गई। इस तरह की अव्यवस्था वहाँ पर हो रही है और इससे बेहतर है कि कैटरिंग का काम प्राइवेट ठेकेदारों को दे दिया जाय और उन ठेकेदारों के ऊपर आप अपनी निगरानी रखें।

जहाँ तक निगरानी रखने का संबंध है उसके बारे में मैं यह कहना चाहती हूँ कि विभाग के तीन चार आदमी ही उनके ऊपर निगरानी रखते हैं। जब कोई एम० पी० रेल में सफर कर रहा हो तो उनको अच्छा खाना खिला दिया जाता है और बाकी लोगों को खराब खाना दिया जाता है। इस तरह से जो निगरानी रखने वाले आदमी होते

हैं वे कुछ आदमियों को तो खुश कर देते हैं, उनके खाने की अच्छी व्यवस्था कर देते हैं, मगर आम जनता के लिए उनका व्यवहार अच्छा नहीं होता है। वहाँ पर कितनी अव्यवस्था होती है, इसकी मैं एक मिसाल देना चाहती हूँ। मैंने वहाँ के खाने के बारे में और दूसरी अव्यवस्था के बारे में जस स्टेशन पर मैंने शिकायत की थी। गलती मैनेजर की थी मगर आजकल जिस तरह की बात होती है कि बड़े लोग अपनी गलती को नीचे वालों के ऊपर थोप देते हैं, उसी तरह से यहाँ पर भी हुआ। मैनेजर ने अपनी गलती बँरे के ऊपर थोप दी और बँरे की बीबी रोते हुए मेरे पास आई कि मेरे मालिक की नौकरी खत्म होने जा रही है क्योंकि आपने उनकी शिकायत की है। मेरे पास बम्बई से भी एक खत लिखकर आया, शायद कैटरिंग विभाग के किसी बड़े आफिसर का खत था। उन्होंने उस पत्र में लिखा था कि इन्व्वायरी करने के बाद मालूम हुआ कि इसमें बँरे की गलती थी, मैनेजर को गलती नहीं थी। इस तरह से यह जो चीज है कि छोटे श्रेणी के नौकरों को शिकायत करने पर फंसा दिया जाता है, उससे शिकायत करने की इच्छा भी नहीं होती है।

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया :
जब बँरा अच्छा काम करता है तो तारीफ मैनेजर की होती है।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी : इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि जो हमारे रेलवे कर्मचारी हैं उनका काम अच्छा नहीं होता है। मेरा कहने का बुरा नहीं लगना चाहिये और न मैं यह कहना चाहती हूँ कि सभी कर्मचारी अक्षम हैं। उनमें से बहुत से कर्मचारी अच्छे भी हैं जिनका काम संतोषप्रद है। लेकिन सभी को अपनी जिम्मेदारी को समझना चाहिये क्योंकि आज जो रेलवे को घाटा हो रहा है अगर

(श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी)

बे सतर्कता के साथ काम करते तो इतना घाटा नहीं होता। आज देखने में यह आता है कि जो माल रेलवे के द्वारा भेजा जाता है वह चोरी चला जाता है और समय पर ठीक स्थान पर नहीं पहुँचता है। इसका नतीजा यह होता है कि रेलवे को क्लेमस के रूप में बहुत रुपया देना पड़ता है। दूसरी तरफ आज जनता सड़क यातायात के द्वारा अपना माल एक जगह से दूसरी जगह भेजने लग गई क्योंकि उनका माल ठीक दरवाजे तक वगैर किसी टूटफूट और चोरी के सही सलामत पहुँच जाता है। आज ट्रकों द्वारा व्यापारी एक जगह से दूसरी जगह माल भेज रहे हैं। वह माल व्यापारी के दरवाजे तक पहुँच जाता है और जल्दी पहुँच जाता है। आपने देखा होगा कि बम्बई से कलकत्ता तक डायरेक्ट ट्रक्स चलती हैं। मैंने पिछली बार भी इस संबंध में उदाहरण दिये थे और आज भी दे रही हूँ। मेरे जिले से रेलवे को हर वर्ष 20 लाख रुपये का घाटा होता है। जो पान छतरपुर डिस्ट्रिक्ट के मलहेरा महाराजपुर से बाहर जाता था वह सब बंद हो गया है क्योंकि यह पान झांसी पर पड़ा रह जाता था जिसकी वजह से वह खराब हो जाता था। पान एक ऐसी चीज है कि अगर एक दिन की भी देरी हो गई तो वह सड़ कर बेकार हो जाता है। मैं इतने वर्षों से इस बारे में शिकायत करती आ रही हूँ। जब स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मंत्री थे तब भी मैंने उनसे इस बारे में शिकायत की थी और उन्होंने कहा था कि जब तक सीधी रेलगाड़ी का प्रबन्ध नहीं हो जाता है तब तक इस पान को ट्रकों के द्वारा ही भेजा जाये व मेल ट्रेन से पान भेजने का आदेश दिया था परन्तु उस पर अमल नहीं हुआ व पान ट्रकों से जा रहे हैं जिससे आज भी रेलवे को 20 लाख रुपये की हानि हो रही है। मैं इस बात को पूरे सेशन में कहती आ रही हूँ मगर रेलवे मंत्रालय की ओर से

इस बारे में ध्यान नहीं दिया जाता है।

(Time bell rings.)

मैं दो मिनट में अपना भाषण समाप्त कर दूंगी। मुझे कुछ और समय दिया जाना चाहिये क्योंकि मैं इस सेशन में पहले मतवा बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं कह रही थी कि 20 लाख रुपये का हर वर्ष रेलवे को हमारे यहाँ से घाटा हो रहा है। आशा है माननीय मंत्री जी इस बात की ओर अवश्य ध्यान देंगे और इसके लिए समुचित प्रबन्ध करेंगे।

इसके बाद मैं यह सुझाव देना चाहती हूँ कि रेलवे में चार प्रकार की श्रेणियाँ होनी चाहिये। एक सामरिक, व्यापारिक, पर्यटक, और जनता की सुविधा की। पर्यटन के लिए जो जाना चाहता है उनके लिए आप दूसरी तरह की सुविधा दे सकते हैं और जो किराया है उसको दर को बढ़ा भी सकते हैं। इसी तरह से व्यापारियों को भी सुविधा दी जा सकती है और इस दृष्टि से उनके किराये भाड़े में भी वृद्धि की जा सकती है जिससे रेलवे को आमदनी बढ़े।

जहाँ तक जनता की सुविधा का सवाल है उसके लिए मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि जनता को अधिक से अधिक सुविधा दी जानी चाहिये। जो मिडिल क्लास के लोग हैं, जो गरीब क्लास के लोग हैं, उनको आने जाने में बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है। पानी व राशन की अव्यवस्था रहती है। यह बात जन-जन से संबंधित है। माननीय मंत्री जी तो रेल में सैलून में और व्यवस्था के साथ जाते होंगे उन्हें जनता की कठिनाइयों का अनुभव नहीं होता होगा। मगर हम लोग जो कभी-कभी तीसरे दर्जे में जाता के साथ सफर करते हैं, तब जनता की तकलीफ को देखते हैं व अनुभव करते हैं व उनसे आलोचना भी सुननी पड़ती है।

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहती हूँ कि रेलवे में अब सुरक्षा भी नहीं रह गई है। श्री उपाध्याय जी को

दुर्घटना हमारे सामने है। किसी क माल और जान की भी कोई गारन्टी नहीं है। हम जैसी महिलाओं को भी रेलवे में चाहे वह फ्रंट क्लास हो, सैकेन्ड क्लास हो या थर्ड क्लास हो, उसमें भी सफर करने में डर लगता है। आपने अखबारों में पढ़ा ही होगा कि थर्ड क्लास में किस तरह की दुर्घटनाएं हो गई हैं। जिसमें एक लड़की को पिस्तौल दिखाकर लोग खींच कर ले गये। आप पंपर को देखते होंगे कि इस तरह की घटनाएं रेलवे में घटित होती रहती हैं जिसके कारण जान, माल और इज्जत की सुरक्षा की कोई गारन्टी नहीं रह गई है। इसी मिलमिले में मैं यह बतला देना चाहती हूं कि जो झांसी मानिकपुर लाइन में गाड़ी चलती है उसमें तरह-तरह की घटनाएं होती रहती हैं। एक गाड़ी सुबह चलती है और एक शाम को चलती है। मानिकपुर से जो गाड़ी झांसी के लिए चलती है वह रास्ते में कई घंटे लेट हो जाती है। शाम के बवत जब वह जंगल के पास खड़ी हो जाती है तो उसमें न रोशनी का इन्तजाम होता है और न पानी का ही इन्तजाम होता है। इस तरह से वह दो तीन घंटे अधरे में ही खड़ी रहती है जबकि यह डकैती एरिया है रेलवे में इस तरह का कोई प्रबन्ध नहीं है कि लोगों की जान, माल व धन की रक्षा हो सकेगी। मैंने कई बार सरकार से कहा है कि इस लाइन पर एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जानी चाहिये दिल्ली इलाहाबाद वाया झांसी मानिकपुर होते हुए। मैंने सुना है कि इलाहाबाद के रेलवे वाले इस संबंध में आपत्ति करते हैं कि उनके यहां ट्रेन को रखने का स्थान नहीं है। तो मैं आप से निवेदन करना चाहती हूं कि अगर इलाहाबाद ठोक नहीं है तो इसको कटनी बिलामपुर या जिस तरह की सुविधा आप समझें कर दें। मेरा रेल कर्मचारियों से निवेदन है जो कि अपने एयर कंडिशनड कमरों में बैसकर टाइम टेबल बनाते हैं उसमें इस बात का ध्यान नहीं रखा जाता कि ट्रेनों का कनेक्शन ठोक कैसे

हो जैसे पठानकोट एक्सप्रेस गाड़ी है वह जब झांसी पर पहुंचती है तो वहीं अब्बर तीन चार घंटे लेट पहुंचती है। इसका नतीजा यह होता है कि जो कनेक्शन ट्रेन्स होती हैं वह छूट जाती हैं और लोगों को दिन भर स्टेशन पर बैठना पड़ता है। यह घटना आये दिन झांसी में घटती है।

हाँ तो मैं इनसे पूर्व कह रही थी कि जो एक जनता एक्सप्रेस यहाँ से (दिल्ली से) दोपहर को चल रही है जिसे 6 या 7 बजे के करीब झांसी पहुँचना चाहिये जिसमें फिर सात, सवा सात बजे झांसी से मानिकपुर जाने के लिये पैसंजर गाड़ी मिल जायगी अभी हालत यह होती है कि यह गाड़ी टाइम पर पहुँचती नहीं है जिससे लोगों को झांसी रात भर पड़ा रहना पड़ता है। ऐसी अवस्था टाइमिंग को है कि अगर दक्षिण एक्सप्रेस से जाय तो रात को दो तीन बजे वहाँ पहुँचते हैं और फिर 8 बजे सुबह तक वहाँ इन्तजार करना पड़ता है। इससे यात्रियों को बहुत परेशानी हो जाती है और वे कहते हैं कि इससे यहाँ बेहतर है कि बस से निकल जाओ, अपनी जान छुड़ाओ गाड़ी से। यही कारण है जिससे आप को रेलों में घाटा उठाना पड़ता है। यदि टाइमिंग व जनता की सुविधा को ध्यान में रख कर ट्रेनें चलाई जायें तो हम घाटे को रोक सकते हैं। मैंने कुछ सुझाव आपके सामने रखे हैं और अब मैं कुछ माँगें प्रस्तुत करना चाहती हूँ। जो झांसी मानिकपुर लाइन है उस पर बाँदा एक जंक्शन है। आप लखनऊ से कानपुर होकर बाँदा तक एक गाड़ी चलाते हैं जो करीब-करीब 12 घंटे बाँदा पहुँच कर बेकार पड़ा रहती है। वहाँ से खजुराहो के लिये बहुत से विदेशी पर्यटक जाते हैं। वहाँ यदि यातायात के ठोक साधन उपलब्ध करा दिये जायें तो हमें विदेशी मुद्रा का भी बहुत फायदा हो सकता है। महोबा से मलहरा महाराज-

(श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी)

पुर और राजनगर होकर यदि यह तोस चालीस मील का टुकड़ा रेलवे लाइन से खजुराहो तक जोड़ दिया जाय और इस प्रकार रवैरामा जंक्शन से गौरीहार चन्दला और राजनगर हो कर यदि रेलवे लाइन की व्यवस्था कर दो जाय तो इससे दिल्ली, लखनऊ और कानपुर से जो विदेशी पर्यटक खजुराहो आते हैं उनको वहाँ आने-जाने की बहुत सुविधा हो जायगी क्योंकि सभी इतने रईस नहीं होते हैं कि वे प्लेन से सफर कर सकें। इसके साथ साथ वहाँ के स्थानीय लोगों को भी आने जान की बहुत सुविधा हो जायगी। अगर इसको आप ललितपुर तक जोड़ देंगे तो लखनऊ से बम्बई तक यह एक शॉर्ट कट हो जायेगा और ये दो राजधानी लखनऊ और भोपाल को मिलायेगा।

दूसरा मेरा यह निवेदन है कि मऊ-रानीपुर एक ऐसा स्टेशन मानिकपुर जंक्सी लाइन पर है जहाँ वेंटिंग रूम की कोई व्यवस्था नहीं है। खजुराहो टॉकमगढ़ और औरछा जाने वाले यात्री वहाँ पर ठहरते हैं। वहाँ टेक्निकल आपत्तियाँ हमारे सामने रखी गई हैं जो हमारे गले में नहीं उतरती हैं कि फर्स्ट क्लास के यात्री जहाँ तो हम इसको व्यवस्था करेंगे। यह परंपरा पूरी लाइन पर लागू नहीं होती है। इसी लाइन पर हरपालपुर और महोबा स्टेशनों पर ऐसा कोई बंधन नहीं है। इसलिये मैं आशा करूँगी कि आप वहाँ वेंटिंग रूम की व्यवस्था करने की कृपा करेंगे।

इसके साथ-साथ मैं आशा करूँगी कि जो दिक्कतें मैंने आपके सामने रखी हैं उनको तरफ आप ध्यान देंगे। आपने जो टैक्स बढ़ाये हैं उनको मद्देनजर रखते हुए अगर आप जनता को थोड़ी भी सुविधा देंगे तो लोगों को बुरा नहीं लगेगा। इसके साथ मैं इसका समर्थन करती हूँ।

श्री हरीपल्ल ठेंगड़ो (उत्तर प्रदेश) :

मैंडन, जब मैं रेलवे का कारोबार देखता हूँ तो मुझे एक किताब की याद आती है जिसका नाम 'मैनेजोरियल स्टेट' है जो बर्नहम की लिखी हुई है। उस किताब में उन्होंने यह कहा है कि हम ऐसी अव्यवस्था को और बढ़ रहे हैं जिसमें उद्योग के ऊपर वास्तव में प्रभुत्व रहेगा न इम्प्लायर्स का न इम्प्लायोज का, न कंजूमर्स का और न टेक्नीशियन्स का बल्कि मैनेजर्स का जो क्लास है वहीं बचुंभली आना प्रमुख उद्योगों पर चलायेगा। इसको ज्वलंतमिसाल हमारी रेलवे है ऐसा मैं समझता हूँ।

रेलवे बोर्ड के कारोबार के बारे में अधिक न कहते हुए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि एक तरह की उड़ड़ता जो नोकरशाही में आ जाती है वह भी हम रेलवे बोर्ड में देखते हैं यानी यहाँ के मंत्री आयेंगे जायेंगे लेकिन हम तो परमनिन्ट हैं इस तरह की एक भावना हम वहाँ देखते हैं। इस दृष्टि से मेरा पहला तो सुझाव यह है कि रेलवे बोर्ड को खत्म करना चाहिये और उसके स्थान पर एक स्वायत्त निगम आटोनोमस कारपोरेशन रेलवे के कारोबार को देखने के लिये मुररर करना चाहिये। इन आटोनोमस कारपोरेशन के बोर्ड आफ मैनेजमेंट में हमारा सुझाव है कि पैसेन्जर्स, कामशियल इन्टरेस्ट्स और पालियामेंट और इम्प्लायोज के प्रतिनिधि हों और फिर उनको टेक्निकल एंड जो भी लेनी हो वह सारी उनको उपलब्ध कराई जा सकती है। तो इस तरह से रेलवे का आटोनोमस कारपोरेशन बनना चाहिये क्योंकि यह रेलवे बोर्ड जब तक है तब तक न पैसेन्जर्स, न कामशियल इन्टरेस्ट्स और न इम्प्लायोज को कोई न्याय मिल सकता है ऐसी हमारी धारणा है। जब तक ये आटोनोमस कारपोरेशन का सुझाव कार्यान्वित नहीं होता तब तक आज की हों अव्यवस्था विद्यमान रहेगी।

एक छोटा सा सुझाव हम देना चाहते हैं जैसे कि रेलवे का बजट हमारे सामने आता है, दोनों सम्माननीय मंत्रियों की योग्यता, एजिटिव, के बारे में पूरा श्रद्धा रखते हुए मैं समझता हूँ कि यह इतना लम्बा चोड़ा महकमा है, इतने इतके आस्पेक्ट्स हैं कि पूरा सारा अध्ययन करके भी गहराई में जाना और उसको प्रिय में लेकर पकड़ लेना बहुत कठिन बात हो जाती है। इस दृष्टि से प्रारम्भ में जो एक फाइनेन्स कमेटी थी जिसमें एन० पी० भी थे और कई लोग थे, जो रेलवे के फाइनेन्शियल एस्पेक्ट्स का अध्ययन करते थे, उसके कारण मंत्री महोदय का बहुत बड़ी सहायता होती थी। इस तरह से एक व्यवस्था स्टैंडिंग फाइनेन्स कमेटी के पुनर्जीवन की करनी चाहिये। ऐसा मैं समझता हूँ कि उसके कारण मंत्री महोदय को बहुत बड़ी सहायता होगी।

आज जो मैंने रेलवे बोर्ड के बारे में कहा, यह जो व्यूरोक्रेसी का कारोबार चल रहा है केवल उसमें उड़ता है यही बात नहीं है। जो समस्या खड़ी होती है उनमें से निकलने के लिये जो इमेजिनेशन चाहिये उसकी भी कमी है ऐसा दिखायी देता है। मैं बहुत गहराई का उदाहरण नहीं दूंगा एक छोटा सा मामूली उदाहरण देना चाहता हूँ कि मद्रास से दिल्ली आने वाली तीन में से दो गाड़ियाँ सदर्न एक्सप्रेस और ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस हैं। उनके लिये सुझाव हुआ कि चलिए एक का नाम दक्षिण एक्सप्रेस रख लीजिये। मैं समझता हूँ कि सर्वसाधारण सिटिजन से पूछा जाता है तो वह कहता है कि भाई, ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस को ग्रेन्ड ट्रंक एक्सप्रेस ही रखिये किन्तु सदर्न एक्सप्रेस को दक्षिण एक्सप्रेस कीजिये। लेकिन उल्टे व्यवस्था उन्होंने यह की कि ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस को दक्षिण एक्सप्रेस किया और सदर्न एक्सप्रेस को ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस

किया। बाद में स्थानिक परिस्थितियों के कारण वह काजीपेट एक्सप्रेस काजीपेट तक थी। अब यह सर्वसाधारण व्यक्ति के समझ में आने वाली तब व्यूरोक्रेट्स के ख्याल में अब नहीं आ सकती जो कि एक छोटी सी बात है। वे आर अनइमेजिनेटिव्ह -

उधर रेलवेज में जहाँ तक कर्मचारियों का संबंध है मैं समझता हूँ कि प्रारम्भ से जितनी गलतियाँ चलती आई हैं उनको वैसे ही आगे चलाने का निश्चय रेलवे बोर्ड ने किया हुआ है। सर्वसाधारण बात है कि कांट्रेक्ट लेबर सिस्टम अनालिज करना चाहिये, यह सरकार की नीति बताई जाती है। रेलवे एक सरकारी महकमा होते हुए भी उसमें कांट्रेक्ट लेबर सिस्टम है और वहाँ अभी तक कांट्रेक्ट लेबर के वेतनों के लिये इमाल्यूमेन्ट्स के लिये सर्विस कंडीशन्स के लिये, प्रिन्सिपल इम्प्लायर, यानी रेलवे जिम्मेदार रहेगी। लेकिन इसके लिये कानून अभी तक नहीं बनाया गया है। कैजुअल लेबर कम से कम तीन लाख की संख्या में हमारे देश में है। महोदय, आपको आश्चर्य होगा कि रेलवे में हजारों कर्मचारी कैजुअल लेबर के नाते हैं, हजारों कर्मचारी टेम्पोरेरी के नाते हैं और कई साल हो गये हैं फिर भी उनको वैसे ही चलाया जा रहा है। डिक्जुअलाइजेशन प्रक्रिया प्रासेस वैसे प्रेस्क्राइब्ड है, कैसे होना चाहिये यह सब लिखा हुआ है, किन्तु लोगों को कैजुअल के नाते चलाया जाता है। जिस काम पर लगाया जाता है जो कांस्ट्रक्शन का काम है, मैं यह नहीं समझ पाता कि एक विशेष स्थान पर जो कांस्ट्रक्शन करना है वह एक टेम्पोरेरी काम हो सकता है, लेकिन रेलवे एक ग्रांड ईडिया महकमा है, आज यहाँ कांस्ट्रक्शन खत्म हुआ तो कल कोई दूसरा कांस्ट्रक्शन रेलवे को करना पड़ता है।

Construction as such is a permanent work, though construction at a particular place may be temporary.

तो इस दृष्टि से कंजुअल को परमानेंट और टेम्पोरेरी इस प्रक्रिया में डालने में कौन सी आपत्ति है। डिक्लेजुराइजेशन के बारे में मैं आग्रह करना चाहूंगा। वही बात टेम्पोरेरी के लिये है। सालों साल लोगों को कन्फर्म नहीं किया जाता। आपको आश्चर्य होगा कि जहां क्लास फोर कर्मचारियों का संबंध है मैं ऐसे उदाहरण दे सकता हूँ कि 18-20 साल तक वे काम करते हैं टेम्पोरेरी के नाते और 80 रुपये तक उनकी तनखाह है। ऐसे उदाहरण हमें वहां प्राप्त होते हैं।

आज रेलवे कर्मचारियों के सामने एक बड़ी भारी कठिन समस्या उनके वेतन और एलाउंसज की है। आश्चर्य की बात है कि एमेलगमेशन के बाद इतने साल हो गये सर्विस कन्डीशन्स में जिस प्रकार की एकरूपता आनी चाहिये वह अभी तक नहीं आ पाई। मुझे स्मरण है कि मैं एक जोन से पास कर रहा था कि मुझे एक अच्छे पड़े-लिखे एम्प्लोई ने यह बताया कि एक डिवीजन में यूनीफार्म दिया जाता है, दूसरे डिवीजन में बिल्कुल नहीं दिया जाता और उसने अंग्रेजी में बताया There is no uniformity in the Railways even about uniforms. तो सर्विस कन्डीशन्स में एकरूपता नहीं है, यह बड़े आश्चर्य की बात है। दूसरी बात जब कि सबका एकत्रीकरण हो चुका है और उनकी वेतन-श्रेणियों के बारे में कोई अच्छी व्यवस्था आज भी नहीं हुई, किसको कितनी तनखाह इसका आधार क्या, आरबीट्री आधार पर सब तनखाहें रखी जाएं तो उसको न्याय नहीं कहा जा सकता। वैसे भी रेलवे में इतनी ज्यादा कैटेगरीज हैं कि सभी केन्द्रीय कर्मचारियों के लिये एक ही पे-कमीशन नियुक्त किया जाये और उसके अधीन रेलवे कर्म-

चारियों का सवाल रखा जाये तो मैं समझता हूँ कि सम्पूर्ण सदिच्छाओं के बावजूद वह पे-कमीशन रेलवे कर्मचारियों से न्याय नहीं कर सकता। फिर सेकिन्ड पे-कमीशन के सामने विभिन्न कैटेगरीज की ओर से जिस तरह का रिप्रेजेंटेशन होना चाहिये या वह नहीं हुआ। इसके कारण एक असंतोष फैल गया। फिर सेकिन्ड पे-कमीशन की मियाद खत्म हो गई और बीच में जो कमीशन आए वे मंहगाई भत्ते के बारे में थे। और आज जो उनकी तनखाह है उसके लिये कोई भी शास्त्रीय आधार नहीं। शास्त्रीय आधार से मेरा यह मतलब है कि रेलवे में जितनी कैटेगरीज है सब कैटेगरीज का जोब इवेल्युएशन होना चाहिये और इसके आधार पर उनके वेज-डिफरेंशियल्स तय होने चाहिये और इस तरह से हम सारे ग्रेड्स तय करें, तभी शास्त्रीय आधार पर वेजेज तय होंगी। यह करने के लिये वेज बोर्ड की आवश्यकता है। आज जो वेतन श्रेणियां हैं उनमें इतनी एनोमेलीज हैं कि एक ही टेबिल या एक ही कारखाने में काम करने वाले एक सीनियर और एक जूनियर . . .

THE MINISTER OF STATE (DEFENCE PRODUCTION) IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI L. N. MISHRA): If there is job evaluation, it might result in retrenchment also.

SHRI D. THENGARI: It will not, we will see to it.

SHRI L. N. MISHRA: There is that obligation also.

SHRI D. THENGARI: It has various aspects.

SHRI L. N. MISHRA: All right, go ahead.

श्री दत्तोपत ठेंगड़ी : तो वेतन श्रेणियों में इतनी एनोमेलीज के रहते हुए वेज बोर्ड की नियुक्ति करने में क्यों देर की जा

रही है, यह आश्चर्य की बात है। अभी-अभी इन एनोमेलीज के बारे में दो हाई कोर्टों ने अपना अभिप्राय प्रगट किया है। मद्रास हाई कोर्ट ने Assistant Surgeons in the Railway Medical Services with L.M.P. Qualification के बारे में जो रेलवे बोर्ड का आर्डर था उसको क्वेश कर दिया। जस्टिस वेंकटचारी ने कहा है

"It was discriminatory and violative of Article 14 of and 16 (1) of the Constitution."

6 फरवरी को आन्ध्र हाई कोर्ट ने रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन जिसको न्यू डील कहना है यानी 1956 से जो पे-स्कूल आया है उसके बारे में कहा है कि यह डिस्ट्रिक्-मिनेटरी है -

Andhra High Court:

"discriminatory and violative of Articles 14 and 16 of the Constitution."

और फिर कहा कि:-

"It is indeed curious that such things should be happening like the employees of a superior cadre being paid less than those in the inferior cadre".

"It is true" Mr. Justice Narasimhan remarked in his judgment "that the petitioners—a dozen Station Masters and of the new South Central Railway are getting less pay than those in the inferior cadre of commercial clerks (to which they had been originally recruited—

"He was unconvinced that this matter could be explained away by the Railway authorities as an ano-

"worse form of discrimination" नये जस्टिस आगे वे कहते हैं :-

maly in pay structures, remediable only by a Pay Commission appointed by Parliament, and that they (the authorities) were helpless, which meant that the discrimination had to be suffered (by the affected employees).

"The authorities may not nonchalantly

फिर वे कहते हैं :

term it an anomaly and get away with discrimination".

"It is strange that they, being in a

और फिर कहते हैं :

superior cadre, should seek reversion to the inferior cadre of commercial clerks, which only explains their deep frustration of their service conditions".

और फिर सुझाव देते हैं जस्टिस नरसिम्हन—

"The High Court was Of the view that the authorities could find appropriate ways of remedying the adverse effects caused to the petitioners by the implementation of the 'new deal'."

इस तरह से दोनों जजों के जजमेंट से यह बात स्पष्ट हो जाती है कि इतनी एनो-मेलीज रेलवे में है कि The Ministry of Railways can be described as the Ministry of anomalies. इसदृष्टि से मैं यह समझता हूं कि नये वेज बोर्ड की नियुक्ति आवश्यक हो जाती है।

जहां वेजज के बारे में हमारा सवाल है, वहां दूसरी बात हम यह नहीं समझ पाए कि दो हाई सायन पहले उस समय के मंत्री महोदय ने जब बोनस का बिल यहां पेश किया था तब बड़े अभिमान से यह कहा था कि 45 लाख ज्यादा लोगों को हम यह बेंनिफिट एक्सटेंड कर रहे हैं, फिर हमारे रेलवे कर्मचारियों को बोनस

[श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ा]

के अधिकार से करी बर्चित किया जाये। बोनस प्रोफिट शेयरिंग नहीं कहा जा सकता। देर से दिया हुआ वेतन डिफरेंड वेज, यह उसका स्वरूप है। आज जी हमारा प्रत्यक्ष वेतन है वह निविग वेज से बहुत नीचा है। जब तक जीवन वेतन और प्रत्यक्ष वेतन में खाई है तब तक डिफरेंड वेज विवेचित वेतन के नाते बोनस का अधिकार मिला ही चाहिये।

अभी हमारे मंत्री महोदय ने कहा था कि बड़ी नंजी से आगे कर्मचारियों की छंती हो रही है। किंजुषा इजेशन के फ स्वरूप डाइवर्स, कन्डक्टर्स का प्रमोशन रुक गया है, फोरमैन, फिटर्स और यांठ स्वत्तासीज को बड़ी संख्या में सरप्लस घोषित किया गया है और उनका रिक्शन भी किया गया है, 5 साल से ऊपर की श्रेणी में काम करने वाले लोग भी इसमें रिक्ट किये गये हैं। आटो-मेटिक सिगनलिंग का ठीक यही परिणाम पाइन्समेन के ऊपर हुआ है। मिश्रामशीन जो आप ला रहे हैं उसके कारण क्लास फोर के गेंगमेन की बड़ी संख्या में छंती हो रही है। यह जो वन इंजन मोली सिस्टम जो छोटे सेक्शन पर चल रहा है उसके कारण ए० एस० एम० कार्मिशियर क्लर्क्स वगैरह सरप्लस हो रहे हैं और हांग। फिर जो नया पेमेंट का प्रोसीजर है उसके कारण हे पे क्लर्क्स की संख्या भी आप घट रहे हैं।

5 p.m.

इंस्टिब स्क्रीम लाने के कारण वर्कशाप में हफ्तों पोस्ट पहले ही सरप्लस घोषित हो चुकी है और यह जो सरप्लस स्टाफ है इसको दूसरी तरफ एवजाय भी किया जाता है तो उनकी जो सीनियरिटी है, ग्रंड है, उका प्रोटेशन आप पे है, यह गारा देखा नहीं जाता है और इसके कारण

घोर असंतोष फैल रहा है और इसी के कारण कई आर्टिजन और सुपरवाइजर्स की तरक्की रुक गई है। एकाऊंटस डिपार्टमेंट में जो आप सिम्पलीफिकेशन और मेका इजेशन लाये हैं इसके कारण भी सरप्लस स्टाफ की संख्या बढ़ रही है। फिर आटोमेशन है, मैं समझता हूँ कि उसके विरोध में बहुत विस्तृत वर्णन करता चाहिये किन्तु संक्षेप में कहता हो तो कहूंगा कि आटो-मेशन के कारण एक तरफ तो बहुत बड़ी संख्या में छंती होगी और दूसरी ओर हमारे औद्योगिक प्रगति की आज की जो अवस्था है उस समस्या में हम आटो-मेशन के फनस्वरूप आने वाले कम्प्यूटर्स का फुलेस्ट युटिलाइजेशन भी नहीं कर सकते और इसके कारण दूसरे देश के अधिक साम्राज्य के चंगुन में भी लस जायेंगे। खैर वह तीसरा कंसीडरेशन प्रगण है, लेकिन यह विवित है कि इसके कारण बहुत बड़ी संख्या में छंती और होने वाली है। जो अच्छे एडवांस्ड कंटीज हैं उन्हें भी आटोमेशन का डंज बरदास्त नहीं हो रहा है। नः हमें कहाँ तक इसका स्वीकार करना चाहिये इस पर पुनर्विचार करने की गंभीरता से पर विचार करने की आवश्यकता है।

अब एकानामी के नाम पर ये सारी बातें की जाती हैं। क्लास थ्री और क्लास फोर के कर्मचारियों की छंती एकानामी के लिये होती है लेकिन इधर क्लास वन के आफिशियल की संख्या बढ़ाई जाती है और इस दृष्टि से जहाँ जहाँ एकानामी के लिये गुंजाइश है वहाँ एकानामी नहीं की जाती, जैसे कि कांस्ट्रक्शन के बारे में है, इंजिन एंड वैगन यूसेज के बारे में, लाइन कमेमिटी के बारे में है, स्टोर्स के युटिलाइजेशन के बारे में है कि वहाँ काफी बंस्टेज होता है और उधर ख्याल नहीं दिया जाता। तो मैं तो कहूंगा कि जहाँ क्लास थ्री और क्लास फोर स्टाफ की छंती करते हैं वहाँ

जबरदस्ती क्लास बन और क्लास टू आफिसर्स की संख्या बढ़ाने की क्या आवश्यकता है। यदि वास्तव में रेशनलाइजेशन करना है तो हम सुझाव दे सकते हैं कि बड़ी तनख्वाह वालों की बड़ी तनख्वाह पाए वाले अफसरों की भी बराबर छंटनी होनी चाहिये और उनको भी कहीं दूसरी जगह एबजावं क ना चाहिये। वैसे हम बहुत से उदाहरण दे सकते हैं लेकिन एक उदाहरण देता हूं कि जैसे ए० डी० जी० एम० की पोस्ट है, उसका काम एकोमोडेशन का है। वह जनरल मैनेजर के असिस्टेंट सेक्रेटरी के जिम्मे दें तो वह बराबर कर सकते हैं। इसी तरह से हेडक्वार्टर्स में आफिस सुपरि टेंडेंट और असिस्टेंट सेक्रेटरी का काम इकट्ठा किया जा सकता है। इसी तरह बिजिलेंस में कई उच्च अधिकारियों को काम करने से एफिशियन्सी कम नहीं होगी। तो इस तरह से जहां क्लास थी और क्लास फोर की छंटनी का विचार कर रहे हैं वहां क्लास वन के आफिसर्स के लिये भी विचार करें, जो वेस्टेज हो रहा है—उसको रोकें और यह भी सोच लें कि किसी भी देश की अर्थ नीति में जहां हम कैपिटल फार्मेशन की बात कहते हैं वहां कैपिटल की परिभाषा में न केवल मनी एंड मैटीरियल, मशीन एंड मैटीरियल ही नहीं आती है बल्कि जो हमारी मैन-पावर है वह भी कैपिटल है और उसकी फुलर्युटिलिटी होनी चाहिये, यह विचार करें तो हम लोगों को कुछ अलग नीति अपनानी पड़ेगी, यह स्पष्ट है।

फिर यह निवेदन है कि जिनको आप सरप्लस घोषित करते हैं उ को दूसरी जगह एबजावं तो करते हैं, दूसरी ओर उनको ले जाते हैं लेकिन होता यह है कि एक तो उसको रिबट किया जाता है और उसका प्रोमोशन ब्लाक हो जाता है और दूसरे वह ऐसे काम पर भी लगाया जाते हैं जहां उनका जो पुराना कौशल, स्किल थी उसका उपयोग नहीं हो पाता और नये काम के लिये जो आवश्यक स्किल है

उसके लिये उसको ट्रेनिंग नहीं दी जाती। तो इस तरह से उसकी पिटाई होती है। इस बात को भी ख्याल में रखने की आवश्यकता है।

फिर हम यह बतायेंगे कि जहां एक ओर एकानामी के नाम पर छंटनी हो रही है वहां आवश्यकता की बात है कि दूसरी ओर लोगों का काम का बोझ भी बढ़ रहा है। 1951 ई० के फेडरल फाइनैशल इंटेग्रेसन के पश्चात् आज तक रूट किलोमीट्रेज, नम्बर आफ गुड्स एंड पैसेंजर ट्रेन, वालूम आफ गुड्स एंड पैसेंजर ट्रेफिक एंड रोलिंग स्टॉक, इन सब में कई गुना वृद्धि हुई है किन्तु उस मात्रा में कर्मचारियों की वृद्धि नहीं हुई है, अतः सब कर्मचारियों पर काम का बोझ बढ़ गया है। जो ड्यूटी रॉस्टर हैं उनमें हावर्स आफ इम्प्लायमेंट रेगुलेशन के अनुसार कुछ नहीं चलता है और विभिन्न अपरेशंस के लिये जो टाइम शेड्यूल निश्चित किया गया है वह भी बहुत पुराना है, 30 साल का पुराना है और अब बीस गुना ज्यादा ट्रेफिक बढ़ गया है, उसके कारण अगर पुराने ट्रेफिक शेड्यूल के मुताबिक बराबर काम हो तो 24 घंटे भी रेल का काम नहीं चल पाये। अगर वर्क टु रूल्स प्रोग्राम आ जाये तो किसी भी कैटेगरी में काम नहीं हो पाये और रेलवे को बहुत अधिक घक्का पहुंचे। वास्तव में आनन्द होता है कि कर्मचारी बेचारे ऐसा नहीं करते, यू एकार्डिंग टु रूल्स वह करें तो "This should be a matter of satisfaction. But they are working." तो ये जो टाइम्स शेड्यूल रूल्स हैं ये बड़े डिफेक्टिव हैं। तो इस दृष्टि से भी इन सब बातों को देखते हुये और बढ़ते हुये ट्रेफिक को ख्याल में रखते हुए इसमें कुछ परिवर्तन करने की आवश्यकता है, खासकर यह देखने की आवश्यकता है कि काम का बोझ ज्यादा न पड़े। रेलवे को नुकसान आर्थिक दृष्टि से भी होता है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have taken twenty minutes.

titwi D. THENGAKI: Three, four minutes more.

SHRI A. D. MANI: He is makinf very good points.

श्री बल्लोपन्त ठेंगड़ी : रेलवे का भी नुकसान होता है, जैसे कि मैं कहूंगा कि क्लेम्स के बारे में है। पहली बात तो मैं यह स्पष्ट कहना चाहता हूँ कि गुड्स ट्रैफिक के बारे में रेलवे और रोड के कम्पैटीशन को यह समझ कर विचार किया जाता है कि यह ठीक नहीं, तो वह हमारे लिये घातक होगा। रेल, रोड और इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट इन तीनों का कोऑर्डिनेशन किस तरह से हो सकता है इसकी कुछ प्रक्रिया होनी चाहिये क्योंकि जब तक यह कम्पैटीशन है तब तक और अच्छा है। मैं यह सोचता हूँ। हमारे सम्मानित मंत्री महोदय ने कहा कि रोड से बहुत ट्रैफिक इधर डाइवर्ट किया है, बड़े आनन्द की बात है, लेकिन यह इससे भी इफेक्टिव हो सकता है कि हम इसी तरफ भी ध्यान दें। जैसे हम देखें कि क्लेम्स आफिस में जो आज नहीं के बराबर होता है, जो यहाँ विलम्ब होता है उसी वजह से भी रेलवे का रोड की ओर बहुत ट्रैफिक जाता है। ऐसे कई आफिसेज हैं, कम्पेनसेशन क्लेम्स आफिसेज हैं जहाँ के सुपरिटेण्डेंट्स ने, चीफ कामर्शियल सुपरिटेण्डेंट्स ने, कई बार माँग की है कि यहाँ नई पोस्टों की भर्ती होनी चाहिये। उदाहरण के लिये मैं यहाँ की एक बात कहूंगा कि काशमीरी गेट कम्पेनसेशन क्लेम्स आफिस में 72 पोस्ट्स सेंकान हो गई, इनको कई साल हो गये अभी तक इनकी भर्ती नहीं हुई, इसके कारण यहाँ इनएफिशियेसी आ जाती है और डिले हो जाती है। फिर एक जो नई पद्धति इन्फोइयूस की है, आफ्टर सेल्स सर्विस टू सेलेक्टड कस्टमर्स इसके अन्तर्गत यह कहा गया है कि जो पार्टीज नार्कटिंग और सेल्स आर्गनाइजेशन जो आपका है इसके द्वारा मिनिथप गुड्स ट्रैफिक की गारंटी देंगी उनके क्लेम्स तुरन्त सेटिल किये जायेंगे

अब अवश्य ही इसमें रेलवे का ज्यादा खर्चा आयेगा लेकिन अगर इतना ही किया जाये कि जो पोस्टें खाली हैं उनको भरा जाय तो कम खर्चा आयेगा और इससे ज्यादा लोगों को काम मिलेगा और साथ ही साथ आपका काम भी अविलम्ब हो जायगा। तो इस तरह से जो काम का बोझ पड़ता है उसके बारे में कोई रेशनल एटोयूड लेने की, रेशनल व्यू लेने की आवश्यकता है और यह भी देखना है कि रेलवे को नुकसान भी न हों। तो यह हम चाहते हैं।

अब सब से इम्पार्टेंट प्राबलम जो है वह क्वार्टर्स का है। हम जानते हैं कि एक तो क्वार्टर की रिपेयरी क्लास थी और फोर स्टाफ की होती नहीं और दूसरी ओर क्लास वन के क्वार्टर की रिपेयर पर काफी खर्च किया जाता है। खैर, हम यहाँ उसकी शिकायत नहीं करेंगे लेकिन क्वार्टर्स के बारे में कोई एक ठीक व्यवस्था होनी चाहिये। हम चाहेंगे कि जिस तरह से सेंट्रल एस्टेट ऑफिस में, (That is Central Estate Office) में यह पद्धति है कि डेट आफ एम्पाइमेट से ही कर्मचारियों का क्लेम क्वार्टर के लिये रजिस्टर होता है लेकिन रेलवे में डेट आफ दि एप्लीकेशन से क्लेम रजिस्टर होता है इस कारण से जिनका ट्रांसफर हो जाता है उन्हें काफी नुकसान होता है। तो ऐसे ट्रांसफर होने वाले कर्मचारियों की डेट आफ एम्पाइमेट से रजिस्ट्री क्वार्टर के लिये होनी चाहिये और सभी केन्द्रीय कर्मचारियों के लिये यह बात होनी चाहिये यह सिर्फ रेलवे की ही बात नहीं है। क्वार्टर्स की दृष्टि से सब का एक ही कामन पूल हो सके, एक ही कामन एजेंन्सी हो सके और एक ही कामन प्रोसोजर रह सके तो मैं समझ सकता हूँ कि उसके कारण सब के साथ एक न्याय मिल सकता है।

मैं एक छोटी-सी बात बता कर समाप्त कर दूंगा। मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि दक्षिण मध्य रेलवे के नाम

से जो एक नये जॉनका निर्माण हुआ है उसकी कई प्रावलम्स हैं और उसकी और विशेष रूप से ध्यान देना होगा। इसमें आप्टोज का अमेला खड़ा हुआ है उसकी मंत्री महोदय अच्छी तरह से जानते हैं, जॉनल और डिबोजनल आफिस में स्टाफ की कमी है, पोस्टिंग ऐंड प्रोमोशन के बारे में इररेगुलैरिटीज की शिकायतें हैं। रेलवे बोर्ड का जो पत्रक है नं० 621 डी एस डी ए डेटेड 6-12-1966, उसको मैं यहाँ पढ़ना नहीं चाहता हूँ क्योंकि समय नहीं है लेकिन इतना बताना चाहता हूँ कि वहाँ उसकी इम्प्लीमेंट नहीं किया गया है। तो यह मैं आपको जानकारी कराना चाहता हूँ। फिर वहाँ क्वार्टर्स के सब जगह निर्माण होने की आवश्यकता है। फिर एम० एस० रेलवे की सेवा की शर्तों के बारे में, जिन कर्मचारियों को लिया था उनके प्रोमोशंस के बारे में और रिवाइज्ड पे स्केल्स वगैरह के बारे में कठिनाई है, तो इन सब पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

अब आम हड़ताल के फलस्वरूप डिपमिस होने वाले कर्मचारियों की दूसरी जगह काम पर लगाया गया और कई कर्मचारियों को नहीं लिया गया और सस्पेंड किये गये हुये कर्मचारियों का रीसपेंशन पीरियड रेगुलराइज नहीं किया गया, तो यह भी तुरन्त होने की आवश्यकता है।

तीसरी बात रेलवे के हित की दृष्टि से भी कहना चाहता हूँ कि लालमुड़ा बर्कशाप का विस्तार होना चाहिये, सिकन्दराबाद रेलवे ब्रिटिश प्रेस का भी विस्तार होना चाहिये, बाक्स बैगन हामटैबलिगमेंट का वहाँ पुनर्निर्माण होना चाहिये क्योंकि इस प्रकार के बैगन्स की माँग हंगरी और साउथ कोरिया में ज्यादा बढ़ी है। यह नया जोन होने के कारण

इसकी सुविधा के बारे में भी विशेष रूप से विचार होना चाहिये। शेष में, मैं केवल एक ही प्राथना करता हुआ...

श्री ए० सी० गिलबर्ट : डेफिशिट दूर करने के बारे में आपने नहीं बताया।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौराड़िया : चैम्बर में मिलिये।

श्री वल्लो पन्त ठेंगड़ी : आखिर में मैं मंत्री जी से इतनी ही प्रार्थना करूंगा कि आने वाले समय में हम यह देखना चाहते हैं कि रेलवे का कारोबार मंत्री महोदय की इच्छा के और डिस्क्रिशन के अनुसार चलता है न कि रेलवे बोर्ड के ब्यूरोक्रेट्स के अनुसार—इतना ही हमें एप्योरेन्स मिलेगा तो भी बहुत कुछ कार्य हुआ है, ऐसा हम मानेंगे। धन्यवाद।

श्री श्रीकृष्ण बल पालीवाल (उत्तर प्रदेश): माननीया उपाध्यक्ष महोदय, मुझे मंत्री महोदय से एक शिकायत है कि पिछले साल मैंने यह प्रार्थना की थी कि आगरा और लखनऊ के लिये एक डाइरेक्ट लाइन निकाल दी जाय लेकिन उस प्रार्थना का बही हाल हुआ जो कहावत है कि चौबे जो छब्बे बनने लगे दूबे ही रह गये। वह प्रार्थना तो मंजूर नहीं हुई, शायद यह प्रार्थना करने के लिये यह सजा दी गई कि आगरा में राजामंडी में जी० टी० और सदर्न एक्सप्रेस दोनों का ठहरना बन्द कर दिया गया। आगरा में राजामंडी एक बहुत इम्पॉर्टेंट स्टेशन है, शहर के सबसे ज्यादा नजदीक इस लाइन पर वही एक स्टेशन है जहाँ 90 फीसदी यात्री उतरते हैं, उसी स्टेशन से चढ़ते हैं। लेकिन यह दोनों गाड़ियों में से एक भी अब वहाँ खड़ी नहीं रहती, बंद कर दी गई है। नतीजा

[श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल]
यह है कि आगरा से दिल्ली आने के लिये और दिल्ली से आगरा जाने के लिये सिवाय ताज एक्सप्रेस के और कोई गाड़ी नहीं रह गई है जो छः घंटे से कम में पहुंचती हो सुबह और शाम। तो मेरी प्रार्थना यह है कि या तो इसमें नौति में कुछ परिवर्तन किया जाय या कम से कम जैसे ताज एक्सप्रेस है वैसे ही एक गाड़ी आगरा दिल्ली एक्सप्रेस के नाम से निकाल दी जाय जो कि आगरा से सुबह 7 बजे चले और दस-साढ़े दस बजे यहां पहुंचा दे और यहां से शाम को 7 बजे चले और 10 बजे वहां पहुंचा दे। मैं आशा करता हूँ इस सुझाव पर माननीय मंत्री जे ध्यान देंगे और पहले सुझाव पर भी ध्यान देंगे। (Interruptions)
खैर, ताज-एक्सप्रेस तो आप बंद कर नहीं सकते क्योंकि आपको टुरिज्म के लिये और विदेशी मुद्रा के लिये क्षक मार कर ताज चलानी पड़ रही है...

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया :
क्षक मत भारो। क्षक मारना बंद करो और राजा की मंडी को रातों की मंडा कर दो, गाड़ी रुक जायेगी।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : मुझे नहीं मालूम था कि चौरड़िया जी को रानियों से इतनी मोहब्बत है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया :
क्योंकि, वह कांग्रेस में ज्यादा हैं इसलिये है। अगर जनसंघ में होता तो नहीं होता।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : आपके यहां तो सभी बच्चियों को ...

SHRIMATI C. AMMANNA RAJA
(Andhra Pradesh): There should be no such talks about women.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया :
.... महारानियों के लिये, मेहतरानियों के लिये है, सब के लिये है...

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : जिस प्रदेश से चौरड़िया जी आते हैं वहां की राजमाता जनसंघ की तरफ ज्यादा झुकी हुई हैं...

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया :
वह तो अलग दल में हैं। जनसंघ में मिल जायेंगे तो बहुत खुशी होगी और पालीवाल जी भी मिल जायेंगे तो बहुत खुशी होगी।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : यह शिकायत मैंने इसलिये की कि जिससे मिनिस्टर महोदय का ध्यान इस बात पर परसनी दिला सकूँ और मैं समझता हूँ मिनिस्टर महोदय इस सदन के और देश की जनता की बधाई के पात्र हैं। बधाई का कारण यह है कि लगातार तीन वर्षों से घाटा होने के बावजूद रेलवे को फाइने-न्शियल स्ट्रक्चर, वित्तीय ढांचा, ठोस है, साउन्ड है और घाटे के लिये भी हम केवल रेलवे को दोष नहीं दे सकते। घाटे के कई कारण हैं जो रेलवे की ताकत से बाहर हैं। जैसे पिछले दो सालों में, सूखे का पड़ना, जैसे इस साल आर्थिक मंदी, इकनामिक सेशन, इसके अलावा और भी कई कारण हैं जिन पर रेलवे विभाग की कोई जिम्मेदारी नहीं आती है। मिसाल के लिये जिसे सोशल वर्कन कहते हैं, अर्थात् सामाजिक भार उसका कर्ब करीब 6 करोड़ रु० रेलवे को खर्च करना पड़ता है जब कि कई देशों में यह रुग्ना सामान्य बजट से खर्च किया जाता है, रेलवे से खर्च नहीं किया जाता है। रेलवे में काफी रियायतें दी गई हैं मुसाफिरों के सर्वबैन रिटर्न टिकट में जो रेट है वह करीब करीब माननी

टिकट के चौथाई मूल्य में दिया जाता है, विद्युतियों के लिये बहुत सी सुविधाएँ हैं, खाद्यान्न में बहुत सी सुविधाएँ हैं करीब करीब मुफ्त भी भेजा जाता है सूखाग्रस्त क्षेत्रों की सहायता के लिये। पिछले साल दूध का पाउडर कम्बल, चारा इत्यादि यह सब मुफ्त ही भेजा गया। उर्वरकों को भेजने के मामले में रियायत की जाती है, इस प्रकार के कई ऐसे काम हैं जिनकी वजह से रेलवे को घाटा पड़ता है और उसमें रेलवे का कोई कसूर नहीं है। यह सब होते हुए भी रेलवे ने यह भी किया कि जो उसे डिविडेन्ड देना था वह देना बन्द नहीं किया। 27 करोड़ रुपये का घाटा होने के बावजूद वह डिविडेन्ड उन्होंने दिया। उन्होंने अपना खर्चा अपने आप पूरा किया। यह जो डेफिशिट हुआ, घाटा हुआ, वह सिर्फ वकिंग एक्स्पेंस है, वैसे रेलवे का वित्तीय ढांचा इतना ठोस है कि रेलवे के पास डेप्रिसियेशन फंड में 74 करोड़ रुपये हैं। रेलवे के पास रिजर्व फंड में 31 करोड़ रुपये हैं और मेरा ख्याल यह है कि यह जो 95 करोड़ रुपया है, इसको दोनों में मिलाकर उसके बावजूद अगर 50 करोड़ रुपया रहे, तो काफी है। इस तरह से 45 करोड़ रुपया इसमें जितना होना चाहिए था उससे कुछ ज्यादा हुआ है। यानी, रेलवे की हालत जरूरत से ज्यादा साउन्ड है।

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the chair.]

इसके अलावा यह भी है कि पेन्शन में साढ़े 53 करोड़ रुपया है जब कि पेन्शन फंड में हर साल छः करोड़ रुपया निकालना पड़ता है। तो यह साढ़े 53 करोड़ रुपया भी ज्यादा है। मैं यह आलोचना के तौर पर नहीं कह रहा हूँ, इस बात को साबित करने के लिये कह रहा हूँ कि रेलवे का फानेन्शियल स्ट्रक्चर कितना साउन्ड है। यह इस बात के होते हुए भी है कि रेलवे का खर्चा और भी कई ऐसे कारण हैं जिनकी वजह से बढ़ रहा है जिसके लिये

रेलवे का कोई कसूर या दोष नहीं है। मिसाल के लिये कोयले की कीमत बढ़ रही है, 143 से 145 फीसदी बढ़ गई है, कर्मचारियों पर होने वाला खर्च दुगुने से ज्यादा हो गया है, 136 फीसदी हो गया है और आइरन एंड स्टील की कीमतें 115 फीसदी बढ़ गई हैं। डीजल आइल की कीमतें भी बढ़ गई हैं। उन कीमतों को बढ़ाने के लिये रेलवे को किसी तरह से जिम्मेदार नहीं करार दिया जा सकता है। तो इन कीमतों के बढ़ने की वजह से भी खर्च ज्यादा हो रहा है। और भी खर्च है, जैसे कर्मचारियों के वेतन को इस साल करीब करीब 5 करोड़ रुपया मुआवजा, इसलिये कि वेतन आयोग ने अभी तक पे स्केल स्थिर स्टेबलाइज नहीं किया है। इस तरह की बहुत सी बातों के होते हुए भी रेलवे का फानेन्शियल स्ट्रक्चर साउन्ड है लगातार तीन साल से घाटा होता हुआ भी। इसलिये मैं माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

अब मैं कुछ बातों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाता हूँ जो जनहित की बातें हैं जो मुसाफिरों से और जनता के बहुत बड़े हिस्से से संबंध रखती हैं। सबसे पहले मैं मुसाफिरों की सुरक्षा की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जनसंघ के नेता स्वर्गीय पंडित दीनदयाल उपाध्याय की हत्या से यह बात इस देश का तमाम जनता के ध्यान में आ गई है कि रेलवे के सफर में आजकल कोई सुरक्षा नहीं है? किसी की भी हत्या कभी भी हो सकती है...

شری شیروخان (میسور) : یو - پی -
کے ایک اہم - ایل - اے - کی بھی تو
ہتوا ہوئی ہے -

† (श्री शेर खान (मैसूर) : यू० पी० के
एक एम० एल० ए० की भी तो हत्या हुई है।]

† [] Hindi translation.

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : मैंने हाल की घटना के बारे में कहा। तो लोगों का इस बात की तरफ ज्यादा ध्यान आकृष्ट हुआ। माननीय मंत्री महोदय से मैं यह कहना चाहूंगा कि फास्ट क्लास में हत्याओं के होने का एक कारण कैरियर ट्रेन्स भी हैं। मैंने अभी सुना था श्री रत्नास्वामी का भाषण। उन्होंने यह कहा था कि कैरियर ट्रेन्स में जब वह बैठकर आए तो देखा उसमें सिर्फ एक ही पाखाना है। मैं भी एक ऐसी ट्रेन में आया जिसमें दोनों तरफ एक एक ही पाखाना था। लेकिन अगर चार भी पाखाने हों तब भी उनमें एक असुविधा आप देखिये कि अगर वहां रात में जाने की जरूरत पड़े तो आप अपना दरवाजा खोल कर जाइये, कभी कभी खिड़कियां खुली रहती हैं, हवा आती है, कभी हवा आने का रास्ता भी खुला रहता है। हवा के अलावा वह अनसेफ भी है। उसे खुला छोड़ा नहीं जा सकता है। कन्डक्टर कभी होता है कभी नहीं होता है। इसलिए वह बहुत असुरक्षित रहता है। दरवाजे ऐसे होते हैं कि बराबर धक्का देने से और बन्द होने पर भी खुल जाते हैं इसलिए यह खतरे की चीज है।

एक बात मैं और भी कहना चाहता हूं और वह यह है कि श्री उपाध्याय जी की जो हत्या हुई उसके संबंध में तो जांच हो रही है खोज हो रही है और उससे सब बातों का पता चल जायेगा मगर इस सम्बन्ध में जो रिजर्वेशन की बात सामने आई है वह बहुत महत्व की है और एक कारण यह भी हो सकता है। आमतौर पर यह होता है कि बोगस नाम पर सीटें रिजर्व करा ली जाती हैं। जैसे दक्षिण में सुबह्मण्यम का नाम बहुत चलता है और उत्तर भारत में शर्मा नाम बहुत चलता है। ये पापुलर नाम हैं और इन्हीं नामों पर बोगस रिजर्वेशन करा लिये जाते हैं क्योंकि ये बहुत ही फैमिलियर नाम हैं। जब उपाध्याय जी की हत्या के बारे में मालूम हुआ तो पता चला

था कि उनके कम्पार्टमेंट में एक शर्मा नाम के आदमी की भी सीट रिजर्व थी जो कि एक मेजर थे। पहले तो उस मेजर का कुछ पता नहीं चला लेकिन अब पता चल गया है कि उस नाम का भी एक मेजर है। यह मालूम हुआ कि उनके नाम की सीट उस कम्पार्टमेंट में रिजर्व थी मगर उन्होंने उस गाड़ी से ट्रेवल नहीं किया। इससे यह जाहिर होता है कि शर्मा नाम से बोगस रिजर्वेशन करवाया गया था क्योंकि वे मेजर शर्मा दूसरी गाड़ी से गये थे। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि रेलवे में भी सुरक्षा की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये और रिजर्वेशन जो बोगस होते हैं उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाये।

मैं यहां पर यह बतलाना चाहता हूं कि मैंने रेलवे पुलिस प्राटेक्शन फोर्स के संबंध में एक सवाल किया था। काश्मीर के कुछ विद्यार्थी यात्रा के लिए आगरा आये हुए थे और उनकी एक बोगी आगरा कैंट में रेलवे पुलिस प्राटेक्शन फोर्स के सामने खड़ी थी। लेकिन शाम को जब विद्यार्थी ताज और दूसरी जगह देखकर वापस लौटे तो उनका माल बोगी से गायब था। माल के बारे में यह जरूर कहा गया है कि 30 हजार रुपये का नुकसान नहीं हुआ बल्कि तीन हजार रुपये का ही नुकसान हुआ। यह बात हम मान लेते हैं कि उनका तीन हजार रुपये का ही नुकसान हुआ। लेकिन सवाल जो मैंने किया था कि वहां पर उन विद्यार्थियों के माल की चोरी कैसे हो गई है उसका जवाब आज तक नहीं आया और न पुलिस ही इस बात का पता कर सकी कि किस तरह से वह चोरी हुई और किस ने की। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे मंत्री जी को जो अधिकारी रिपोर्ट देते हैं वे झूठी देते हैं और सरकार की ओर से जो बात कही जाती है वह सच हो जाती है। मैं यह मानकर चलता हूं कि अधिकारियों की जो रिपोर्ट होती है वह सही होनी चाहिये क्योंकि वे पूरी जानकारी तथा जांच करके

बाद ही देते हैं। मैं यह भी मानता हूँ कि बहुत सी झूठी अफवाहें भी फैला दी जाती हैं। लेकिन मैं यह नहीं मानता हूँ कि अधिकारीगण जो रिपोर्ट देते हैं वे सौलह आना सच होती हैं। जो रिपोर्ट अधिकारी देते हैं वे गलत रिपोर्ट भी दे सकते हैं इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि उनके कहने को वे न मान लें और सब तरह अपनी निगाह रखें। मैं आपके सामने एक और मिसाल देना चाहता हूँ। पहली जावरी को एक रेल दुर्घटना हुई थी कानपुर और इटावा के बीच में। इस दुर्घटना के बारे में कहा गया था कि यह तीन बजे रात को हुई थी। मैंने इस सम्बन्ध में सवाल किया था और मंत्री जी की ओर से जवाब आया कि जब दुर्घटना हुई तो वहाँ पर फौरन इंतजाम कर दिया गया था यात्रियों की सुविधा के लिए और सुरक्षा के लिए। मैं माननीय मंत्री जी को यह बतलाना चाहता हूँ कि इस दुर्घटना के संबंध में मेरा निजी अनुभव है क्योंकि मेरी पत्नी आगरा इलाहाबाद की डायरेक्ट बोगी के सब से पीछे थी। उन्होंने मुझे बतलाया उनके साथ जो यात्री यात्रा कर रहे थे उन्होंने बतलाया कि तीन बजे के करीब यह दुर्घटना हुई थी, डकैत एरिया था, सब यात्री सुरक्षा के लिए उतर पड़े। सर्दी का मौसम था और लोग बहुत घबराये हुए थे। रेलवे की तरफ से जो रिलीफ ट्रेन आती है वह करीब 8 बजे आई। इसीलिए मैं कहना चाहता हूँ कि अधिकारियों द्वारा जो सूचना दी जाती है वह सर्वथा सही नहीं होती है उसमें कुछ न कुछ गलती होती ही है।

दूसरी बात मैं मंत्री महोदय से केटरिंग के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। मेरा अनुभव भी यह है कि कानपुर जैसे स्टेशन पर भी जो कि इतना इम्पोर्टेंट स्टेशन है, जो यू० पी० का इंडस्ट्रियल कैपिटल कहा जाता है, जिसके मुकाबले में उत्तर भारत के प्रदेशों में कोई इतना बड़ा औद्योगिक केन्द्र नहीं है, वहाँ भी

रेलवे स्टेशन पर खाने की सुविधा नहीं है। फर्स्ट क्लास के यात्रियों के लिए भी वहाँ पर खाने के लिए कोई सुविधाजनक प्रबन्ध नहीं किया गया है।

जहाँ तक ताज एक्सप्रेस में खाने की सुविधा का सम्बन्ध है, मैं इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले इसमें खाने का प्रबन्ध अच्छा था। क्वालिटी और क्वांटिटी, दोनों के लिहाज से खाने का प्रबन्ध अच्छा था। यह बहुत ही सुविधाजनक गाड़ी आगरा जाने के लिए है। मैं सबरे इसमें बैठ कर जाया करता हूँ और शाम को यहाँ वापस लौट कर आ जाता हूँ। मैंने पचासों बार इसमें सफल किया है। पहले इस गाड़ी में खाने का इन्तजाम बहुत अच्छा था और मैंने इस सम्बन्ध में उनको सर्टीफिकेट भी दिया था। अब इस गाड़ी में जहाँ तक खाने तथा सर्विस का सम्बन्ध है, वह अब अच्छा नहीं है। क्वालिटी और क्वांटिटी दोनों में इसका प्रबन्ध अच्छा नहीं है। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि वे इस बात की तरफ ध्यान देंगे।

जहाँ तक रेलवे स्टेशनों में वेण्डर्स का सवाल है, उसमें विभाग की ओर से काफी गड़बड़ी होती है। वे लोग मुसाफिरों को ज्यादा दाम पर बाजार के मुकाबले में चीजों को बेचते हैं और सामान भी अच्छा नहीं दिया जाता है। आशा है माननीय मंत्री जो इन सब सुझावों की ओर ध्यान देंगे और उनमें सुधार करने का प्रयत्न करेंगे।

श्रीमती सरला भवौरिया (उत्तर प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा बार बार किराये में वृद्धि की घोषणाओं से और मंत्री महोदय के शोषक मन को देख कर मेरा मन संताप से भर उठा है। अगर मैं संक्षेप में यह कहूँ कि मंत्री महोदय देश की गरीब जनता पर असहनीय बोझ

श्रीमती सरला भदौरिया

डाल कर अधिक से अधिक धन प्राप्त करके यात्री वर्ग की जेबों से रुपया खींचना चाहते हैं, तो अनुचित नहीं होगा। मेरा विश्वास है कि देश की गरीब जनता की जेब से पैसा निकालने की नीयत से मंत्री महोदय का कोई भला होने का नहीं है। किन्तु इस तरह का असहनीय बोझ तथा उनकी असामयिक घोषणा से मुझे शंका है कि ऐसे गरीब देश की जनता, जिस आवागमन के लिये, यात्रा करने के लिये, इधर उधर आना पड़ता है, मंत्री के बराबर किराये में वृद्धि करने के प्रयत्नों से कष्ट उठाना पड़ेगा और इससे बिना टिकट चलने को यात्रा को प्रोत्साहन मिलेगा।

आप जानते ही हैं कि देश में कितनी गरीबी है, कितना अर्थभ्रातृ है, साधनों की कितनी कमी है, तो ऐसी स्थिति में जब साधारण जनता यात्रा करने के लिए विवश होगी तो वह जान-बूझकर बिना टिकट चलने के लिए मजबूर होगी। मंत्री जी ने जो वृद्धि की है, वह जानबूझ कर की है। उन्होंने देश की गरीबी की स्थिति को सामने रख कर, हिन्दुस्तान के गरीब समाज को सामने रख कर ही बजट बनाना चाहिये था, मगर उन्होंने इसका बिना परवाह किये इस तरह का बजट बना कर सदन के सामने प्रस्तुत नहीं किया। सामान्य जनता की जितनी खर्च करने की शक्ति है, उससे मंत्री महोदय बहुत ऊपर जा चुके हैं क्योंकि जनता की खर्च करने की शक्ति और धैर्य अब किनारे पर आ लगा है। यात्रियों की जेब से रुपया निकालने की प्रवृत्ति ने ही यात्री वर्ग को सड़क की परिवहन की तरफ मोड़ा है। मैं यह कहना चाहती हूँ कि जो चीज सर्वोपरि थी यानी परिवहन और यातायात की सुविधा, जिससे यात्रियों को बहुत सुविधा होती है, उसकी ओर ध्यान न रखने के कारण रेलवे विभाग और रेल मंत्रालय की आज आमदनी घटी है। और अपनी आय का एक बहुत बड़ा प्रतिशत

दूसरी तरफ जाती देख कर भी रेलवे विभाग अपनी लापरवाही नहीं छोड़ रहा है, अपनी आय को गिरता हुआ देख कर भी उनके दिल में कोई दर्द नहीं है। तो मेरा यह कहना है कि जनता जो बिना टिकट चलने का अनैतिक अपराध करेगी और उससे जो राष्ट्र को बहुत बड़ा खतरा है भविष्य के लिये जो एक बहुत बड़ी जिम्मेदारी की बात होगी उसमें रेल मंत्री महोदय का भी बहुत बड़ा हिस्सा है।

श्री शीलभद्र याजी : क्या मंत्री महोदय यह कहते हैं कि बिना टिकट के चलो।

श्रीमती सरला भदौरिया : उन्हें ने जो किराया बढ़ाया है उससे यह नतीजा निकले कि परिणाम यह होगा कि लोग जिनके पास पैसा नहीं होगा वे बिना टिकट चलेंगे और उस बिना टिकट चलने के लिये जिम्मेदार मंत्री महोदय भी होंगे। जब हमारी स्थिति को देख कर के बजट नहीं बनाया जायेगा, देश की स्थिति और गरीब जनता की स्थिति को देख कर के बजट नहीं बनाया जायेगा तो उसका निश्चित परिणाम क्या निकलेगा वह मैं कह रही हूँ।

श्री शीलभद्र याजी : आपके भाषण से उनको प्रोत्साहन जरूर मिलेगा (Interruptions)

श्रीमती सरला भदौरिया : हमसे नहीं मिलेगा, वह जो बजट बना है उससे मिलेगा। मैं यह कहना चाहती हूँ कि मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्रालय आंकड़ों का एक जाल प्रति वर्ष तैयार करता है और उस जाल के द्वारा जानबूझ कर के घाटे की दीवार खड़ी की जाती है। मेरा यह आरोप भी है कि रेल विकास के नाम पर देश की जनता को धोखा देकर अपने एयरकंडीशंड कमरों और सैलूनों की साज-सज्जा और आराम को सुरक्षित रखने के लिये यह सब दांव-पेच और घाटे का बजट रखा जाता है।

दुर्घटनाओं के विषय में मैं कहना चाहती हूँ कि यातायात की दुर्घटनाओं के विषय में मंत्री महोदय ने इसमें अपने देश की विश्व के अन्य देशों से तुलना की है। मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेल मंत्री महोदय की इस व्याख्या में, जिसमें उन्होंने केवल दुर्घटनाओं और किराये की वृद्धि के विषय में तुलना की है तो अन्य देशों की रेलों की कार्यक्षमता उनकी स्पीड और यात्रियों को दी जाने वाली सुविधायें और रेल उपकरण तथा वहाँ की मितव्ययता के बारे में एक व्याख्यात्मक टिप्पणी होती चाहिए, पर इस पर रेल मंत्री महोदय मौन रह गये, इस पर उनकी कोई व्याख्यात्मक टिप्पणी इसमें हमें नहीं दिखाई दी है।

यह तो हमारे देश का दुर्भाग्य है कि रेल मंत्रालय अफ़सोसही के नियंत्रण में रहने को बाध्य है और मंत्री महोदय अपने मत से, अपने विचार से अफ़सोसही को चलाने के लिए बाध्य नहीं हैं और न वे चलने के लिए बाध्य हैं।

भारतीय रेलों की परिचालन क्षमता पर मुझे अफ़सोस है। कितनी गाड़ियाँ ठीक समय पर चल कर ठीक दक्ष पर अपने गंतव्य स्थान पर पहुँच सकती हैं उसके विषय में अगर मैं मंत्री महोदय से पूछूँ तो शायद वे एक भी उदाहरण नहीं दे सकेंगे कि लगातार वर्ष भर बिना लेट चले कोई गाड़ी ठीक समय पर पहुँची हो।

साथ ही साथ ड्राइवरों और गाड़ों की स्थिति के विषय में भी मैं कुछ चर्चा कर देना चाहती हूँ। ड्राइवर और गाड़ों की हालत तो एक ऐसे निरीह कर्मचारी वर्ग की कहानी है जिसका मानवीय दृष्टि से कोई सामाजिक अस्तित्व ही नहीं है। आप पिछली घटनाओं को उठा कर देखें तो चिन्ह टूँडला से लेकर कानपुर तक गाड़ों के साथ 13 घटनाएँ मारपीट की हुई हैं। उनमें तीन तो मरे हुए के समान छोड़े गये हैं जिनमें से एक बलबीर सिंह नाम का

गाड़ मर भी गया। मैथ से भाऊपुर के बीच यह घटना हुई। हिरनवाओं में एक ऐसी घटना हुई जिसमें एक गाड़ की नाक भी जख्मी हुई जो अभी भी आगरा के अस्पताल में है। तो जो इस प्रकार की घटनाएँ होती हैं इसके लिये मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि आपका जो सुरक्षा फ़ॉर्स है वह ये जो चोरियाँ होती हैं, ये जो चीजें मेल डिब्बों में चोरी होती हैं उसमें उसका कोई सहयोग नहीं मिलता है और जब गाड़ या दूसरे लोग जाकर कुछ उसमें हस्तक्षेप करते हैं तो कहा जाता है—तुम को गाड़ी चलाने से मतलब है तुम्हारा कोई इधरे सम्बन्ध नहीं है।

साथ ही साथ मैं आपसे ड्राइवरों के कार्य की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि उनके कार्य के घंटे बहुत ज्यादा होते हैं। जिस ड्राइवर को 50 घंटे काम करना पड़ता है वह किस प्रकार अपने दिमाग का संतुलन रख सकेगा और अगर उसको कोई आराम नहीं मिल पायेगा, पूरा उसको जितना आराम या उसके शरीर को जितना आराम मिलना चाहिये अगर वह नहीं मिलता है तो फिर उसकी गाड़ी चलाने में जो जिम्मेदारी है उसमें चूक हो ही सकती है। तो मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि जिनके द्वारा मेल एक्सप्रेस पैसेंजर गाड़ियाँ चलाई जाती हैं उनके घंटों की तरफ आप देखें और उनकी सुविधाओं की तरफ आप देखें कि उनको कितना आराम मिलना चाहिये उनके काम के घंटे कितने होने चाहिये कितना बीच में उन्हें आराम मिले और उस तरह से उनकी सुखसुविधा का आप ध्यान दें। मैं छोटे कर्मचारियों की तरफ आपकी तवब्जह दिलाना चाहती हूँ।

उपा.भाष्यक (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : आप कितना समय और लेंगे ?

श्रीमती सरला भदौरिया : हम अकेले तो बोल रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : आपकी पार्टी से अभी चन्द्रशेखरन भी बोलने वाले हैं ।

श्रीमती सरला भदौरिया : बोलने दीजिए । मैं एक बार बोल रही हूँ ।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : जितना बोलेंगे उनका समय उतना कम कर दिया जायेगा ।

श्रीमती सरला भदौरिया : जी हाँ उनका उतना कम कर दीजिए, वे कल भी बोले थे ।

एक माननीय सदस्य : घर की बात है ।

श्रीमती सरला भदौरिया : मंत्री महोदय से मेरी एक और अपील है । चीफ़ आप-रेंटिंग सुपरिटेण्डेंट के नीचे के जो पद हैं उनकी और आप ध्यान दें । डिप्टी सुपरिटेण्डेंट का परिचालन दक्षता में केवल कागजी योजना रहता है । इनके पदों को समाप्त करना चाहिए क्योंकि मैं समझत हूँ कि ये कोई ऐसी जिम्मेदारी नहीं सम्भालते । जो मैकेनिकल इंजीनियर हैं वे मालगाड़ियों के ब्रेक-वानों या इंजन में बैठकर उसकी जांच नहीं करते, उसको देखते नहीं । इस तरह से जिनका नाममात्र का कार्य है उनके कार्यों पर विशेष ध्यान देकर उनको कम करें तो फिर कार्य ठीक चल सकेगा । भारतीय रेलों की परिचालन दक्षता में केवल एक शब्द कहा जाये तो पर्याप्त होगा कि उनकी परिचालन दक्षता में तो कोई वृद्धि नहीं किरायों में ही वृद्धि हुई है, स्पीड में केवल असफलता ही दिखाई देती है ।

दुर्घटनाओं के विषय में एक बात सर्वथा अप्रत्याशित है । जब कोई रेल दुर्घटना होती है तो अधिकारियों की यह कोशिश रहती है कि किसी तरह से उसे तोड़फोड़ या बड्यंत्र के साथ जोड़ दिया जाये जिससे राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में यह बात

आ जाये जिससे रेल विभाग के अधिकारी और अफसर उसके अपराध से बच जाये । मुझे विश्वास है कि अधिकांश घटनाओं में ऐसा होता भी है और वे अपने इस मन्तव्य में सफल हो जाते हैं । तो मैं कहना चाहती हूँ कि हमने अभी तक किसी बड़े अधिकारी को किसी दुर्घटना में फँसते हुए नहीं देखा है, न उसकी जिम्मेदारी पर कभी पाच पड़ चुकी है । अगर कभी कोई जिम्मेदारी पड़ती है तो छोटे कर्मचारी पर पड़ती है और बड़े कर्मचारी हमेशा उससे बच जाते हैं ।

इसी तरह से स्वर्गीय श्री दीनदयाल जी उपाध्याय जी जो हत्या हुई उसके बारे में मेरा यह आरोप है कि रेल विभाग को उसमें बहुत बड़ी लापरवाही थी । इतने बड़े राजनीतिक नेता की हत्या हुई और रेल विभाग हफ्तों तक पता नहीं लगा पाया कि हत्या कैसे हुई । जब हफ्तों इस बात का पता नहीं लग पाता तो मैं नहीं समझती कि रेल विभाग यात्री वर्ग के लिए सुरक्षा करने में कितनी कोशिश करता है । उपाध्याय जी की हत्या के बाद जब उनकी लाश वहाँ सामने आई तो अगर उसे ए. वेन्डर पहचान न लेता तो मैं समझत हूँ कि हमेशा हमेशा के लिए यह मामला कभी सामने नहीं आता और पता नहीं चल सकता था कि उपाध्याय जी का क्या हुआ । अगर उसने पहचान कर नाम न बताया होता तो बिना पोस्ट मार्टम के, बिना डाक्टरी जांच के वह लाश लावारिस कहकर दफना दी जाती । तो मैं जानना चाहती हूँ कि मुगलसरा जैसे स्टेशन पर इस तरह की हत्याएं और इस तरह के कत्ल क्या पहले भी होते रहे हैं जिन्हें दुर्घटना की संज्ञा देकर छोड़ दिया जाता है या उनको छिपा दिया जाता है । यदि ऐसा नहीं था तो फिर इस मामले में इस तरह की कोशिश कैसे हुई । ऐसा प्रतीत होता है कि इस प्रकार की घटनाएं पहले भी कभी घटित होती रही हैं और उनमें कभी किसी और से

जिज्ञासा या कठिनाई उपस्थित नहीं की गई। इसीलिए वहां के अधिकारियों के मन इतने बड़े हुए हैं कि वे इस तरह की घटना को इतनी लापरवाही से दबाने के लिए प्रयत्नशील थे। मैं रेल मंत्री महोदय से बहुत ही जोरदार शब्दों में अपील करना चाहती हूं कि देश के विपक्षी वर्ग, संसद-सदस्य और विधायकों की रेल यात्रा में सुरक्षा के लिए कोई विशेष कदम उठाए। मेरा तो यह विश्वास है कि प्रथम श्रेणी में यात्रा सुखद तो हो सकती है लेकिन निरापद नहीं। आज दुर्घटना और असुरक्षा का पर्यायवाची शब्द ही रेल यात्रा बन गया है। मेरा ही नहीं अधिकांश सदस्यों का शुरु से यह मत रहा है कि रेल मंत्रालय जन-जीवन के साथ मानवता का व्यवहार करे। मानवोचित व्यवहार के अभाव में आज जो सुविधाएं यात्रियों को प्राप्त होनी चाहिए थीं वे निश्चित रूप से नहीं मिल रही हैं। तीसरी श्रेणी के प्रत्येक डिब्बे में, जो भीड़ से भरे हुए चलते हैं, रोशनी की, नलों में पानी की कमी और पंखों की गड़बड़ी रहती है। इसके विषय में मेरा स्वयं का भी अनुभव हो चुका है, कई बार मंत्री महोदय से इसके लिए बता भी चुकी हूं और लिख भी चुकी हूं। साथ ही साथ वेटिंग रूमों में, प्रतीक्षालयों में, प्लेटफार्मों पर जो गन्दगी रहती है उसके लिए जो फिनायल वगैरह देना चाहिए वह शायद नहीं दिया जाता और मैं समझती हूं या फिर उसको इस्तेमाल नहीं होता। जहां कहीं मैं जाती हूं, मैं इसको देखती हूं और मैं ही अधिक से अधिक शिकायत लिखने वालों में होती हूंगी, मंत्री महोदय की जानकारी में आया होगा क्योंकि मुझे उनके उत्तर भी आते हैं, उनके पत्र भी हैं। मैं यह कहना चाहती हूं कि प्लेटफार्मों और प्रतीक्षालयों में जो गन्दगी है वह नित्य प्रति देखने को मिलती है, लेकिन जब कभी मंत्री महोदय का उधर से दौरा हो जाता है, कभी उधर जाते हैं तो उस समय निश्चित रूप से वहां का

दृश्य बदल जाता है। और इसलिये आपको उसका पता नहीं लग पाता कि यात्री कितनी कठिन स्थिति से वहां से गुजरते हैं, कितने असंतुष्ट और कितने खिन्न मन हो कर वहां से जाते हैं। प्रतीक्षालय में बैठना भी दुर्गन्ध के कारण मुश्किल हो जाता है।

(Time bell rings.)

मैं आपसे पूरा समय लूंगी। आज राजनारायण जी की तरह मुझे भी झगड़ा करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : झगड़े की कोई बात नहीं है, आपके 25 मिनट हो गये।

श्रीमती सरला भदौरिया : कितने दिन प्रतीक्षा करने के बाद आज आपने मुझे बोलने का मौका दिया और आपकी घंटी भी बजने लगी। जब तक मैं बोलना चाहूं तब तक बोलने दीजिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : आपकी पार्टी का टाइम 30 मिनट है और 25 मिनट आपने ले लिया है।

श्रीमती सरला भदौरिया : हो जाने दीजिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : तीन चार मिनट में आप खत्म कीजिये।

श्रीमती सरला भदौरिया : मैं रेलवे मंत्री महोदय से कहना चाहूंगी कि जनरल मैनेजर उच्च अधिकारियों या अन्य प्रमुख अधिकारियों के वेतन के विषय में भी कुछ विचार करें। आप समाजवादी व्यवस्था लाने की जो बात करते हैं वह इससे नहीं लगता है कि लाना चाहते हैं क्योंकि आपके विभाग में एक तरफ तो उच्च कर्मचारियों को, उच्च अधिकारियों को चार-चार हजार रुपया मासिक मिलता है और दूसरी तरफ केवल, 40 रुपया महीना दिया जाता है

[अध्यक्ष: सरा भदौलिया]

इस गम्भीर और बड़ी असमंजसता के बीच रेल मंत्री एक सामन्जस्य स्थापित करें, मैं आपसे ऐसी अपेक्षा रखती हूँ। अधिकारियों की जो बेकार लम्बी फौज की कतार है उसमें जो वास्तविक कर्मचारी हैं, जिन का इस विभाग में उपयोग है, उन को छोड़ कर बाकी सब की, जैसा कि अभी ठेगड़ी साहब ने कहा था कि बड़े-बड़े अधिकारियों का भी छंटनी होनी चाहिये। इस तरह से जनरल मैनेजर के अलावा डिप्टी और सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर के पद तुरन्त समाप्त किये जायें, चैफ़ ऑपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेंट का पद ऐसा बनाया जाये जो कामशियल के काम का भी देखे। जैसे पूर्वोत्तर रेलवे में डिस्ट्रिक्ट ट्रैफिक सुपरिन्टेन्डेंट का पद होता है उसी तरह यह हो। डिप्टी चैफ़ ऑपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेंट और इसी स्तर के कामशियल सुपरिन्टेन्डेंटों के पदों को भी खत्म किया जाये। इस से पहले लाखों रुपयों का बचत सहज ही हो सकती है। अकस्मिक शान शोकात पर होने वाले खर्च के करोड़ों रुपयों की राशि को तुरन्त समाप्त किया जाये। यह सब यात्रियों को सुविधायें देने के लिये खर्च किया जा सकता है।

यात्रियों की सुविधाओं के बारे में भी दो शब्द कह दूँ। मुझे सब से बड़ी शिकायत रेल के डिब्बों में बत्ती, लैंट्रिस और वायु रुम्स हैं उनके लिये है। अंधेरा रहता है, उन में पानी टपकता रहता है, और न जाने उन की कैसी व्यवस्था रहती है कि उस के अन्दर कोई जाये तो कोई भी बिना भीगे कपड़े के लौट नहीं सकता है। मैं आप से कहती हूँ कि इस की तरफ भी ध्यान दें।

अब मैं रेलवे के सामान्य प्रशासन में फैली कुछ छद्म गतिविधियों और अफसरशाही के उदाहरण भी देना उचित समझती हूँ। भारतीय रेलवेज में सम्भवतः पूर्वोत्तर रेलवे एक ऐसा संगठन है जिसे अशिष्ट और उद्दंड

कहा जाये तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। यह रेलवे संसद् सदस्यों के साथ भी एक कर्मचारी की तरह व्यवहार करती है जो सर्वदा निन्दनीय है। संसदीय पत्रों के उत्तर या प्राप्ति-पत्र स्वीकार करने की बात तो दूर रही सामान्य शिष्टाचार भी रेल मंत्रालय अपने इस क्षेत्रीय रेलवे को नहीं सिखा सका। अनियमितता एवं अपराधपूर्ण कार्यों का अन्त्य यह सर्वोपरि संगठन केवल अधिकारियों के व्यक्तिगत हित और प्रतिष्ठा को बचाने के लिये सरकार के लाखों रुपयों की होली खेल रही है। इसी रेलवे के एक ट्रैफिक प्रशिक्षार्थी श्री चन्द्रमान सिंह के साथ होने वाले अन्याय की तरफ मैंने रेल मंत्री, गृह मंत्री, प्रधान मंत्री और अन्त में राष्ट्रपति जी का ध्यान आकर्षित किया है और इस के साथ ही प्रमाणिक अभिलेख तथा अन्य सबूतों सहित संसद् सदस्यों की जांच रिपोर्ट भी प्रेषित कर चुकी है किन्तु दुर्भाग्यवश श्री चन्द्रमानसिंह को न्याय सिर्फ इसलिये नहीं मिल सका क्योंकि कोई निष्पक्ष जांच नहीं हो रही है। निराशा से भरपूर इस युवक के लिये अब केवल एक ही रास्ता शेष है कि वह अपने प्रस्तावित पद से भी तागपत्र दे दे और मैं समझती हूँ कि कम से कम रेल मंत्री उस को तो सहर्ष स्वीकार करायेंगे, ऐसी मुझे आशा है। इसी प्रकार से पूर्वोत्तर रेलवे के चैफ़ ऑपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेंट आफिस के प्लानिंग सेक्शन के एक अनुसूचित जाति के लिपिक के स्थानान्तरण सम्बन्धी प्रशासनिक लापरवाही में उस के 5 वर्ष के बच्चे की मृत्यु हो गई, सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल आफिस के वरिष्ठ लिपिक श्री वर्मा का असंवैधानिक ट्रांसफर तथा सीनियरिटी क्रम में अनियमितता आदि इस रेलवे के क्रूरता के उदाहरण हैं। मैं रेल मंत्री जी से हरिजन विरोधी नीति को छोड़ने के लिये आग्रह करना चाहूंगी। उत्तर रेलवे में 3 वर्ष का प्रशिक्षण प्राप्त एक ट्रैफिक प्रशिक्षणार्थी श्री सियाराम अहिरवार को कम से कम टिकट कलेक्टर या आफिस क्लर्क का वैकल्पिक पद तो आप दिला ही दें

क्योंकि अब इस युवक की उम्मीद सरकारी सेवाओं के लिये सम्पन्न हो चुकी है।

मैं इंजीनियरिंग विभाग के आदमियों द्वारा खींची जाने वाली टूली को चलाने के पक्ष में नहीं हूँ। यह मानवता के साथ दास-युग का जुड़ा हुआ कलंक है। जिस प्रकार ब्रिटिश पार्लियामेंट ने चिमनी सफाई कर्मचारियों के विषय में इस अमानुषिक कार्य को रोकने हेतु एक कानून पास कर के निषेध घोषित किया था उसी प्रकार इस अमानवीय कार्य को रोकें, यह मैं आप से विनम्रतापूर्वक कहना चाहती हूँ। इस को रोकने से एक कल्याणकारी राज्य की जो आवश्यकता है उस की कुछ हद तक पूर्ति होगी।

भारत के अभिन्न अंग काश्मीर को हम रेल सम्बन्धों द्वारा न जोड़ कर के बड़ी उपेक्षा कर रहे हैं। सामरिक महत्व के इन स्थानों को यदि ऊँची कीमत दे कर भी रेल द्वारा जोड़ सकें तो राष्ट्रीय सुरक्षा और घुसपैठी से निःसन्देह हमें राहत मिलेगी। यह कार्य तो युद्ध-स्तर पर बहुत पहले होना चाहिये था लेकिन रेल मंत्री महोदय ने इस ओर कोई सराहनीय कदम नहीं उठाया है अभी तक। स्विटजरलैंड की भांति यदि इस में हैंगिंग अर्थात् रिंग रेलवे लाइन की कोई व्यवस्था हो जाये तो यह सीमा सुरक्षा और सामरिक महत्व की दृष्टि से बड़ा उपयोगी होगा यह मेरा सुझाव है।

अन्त में मैं उस बजट को अन्याय, अत्याचार और शोषण के प्रतीक की संज्ञा दे कर इसे जनसाधारण के लिये घोर निराशापूर्ण मान कर इस का विरोध करती हूँ।

सरदार रघुवीर सिंह पंजहजारी
(पंजाब) : धन्यवाद।

श्रीमती सरला भवरिया : और रेल मंत्री महोदय से इस बजट को वापिस लेने का आग्रह करती हूँ। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि वह आत्म-पर्यवेक्षण और एक गम्भीर आत्म-चिन्तन करें और प्रस्तावित बजट में वृद्धि के बोझ के अनौचित्य को समझने की कोशिश करें और लोकतंत्रीय दिशा को कर के उस दृष्टि को अपनायें जिससे साधारण नागरिक और भारतीय नागरिक की दृष्टि से यह बजट उन के लिये हितकारी हो। अपनी आन्तरिक प्रकाशन की गन्दगी को मिटाने तथा भारत के निरीह मध्यम परिवारों की दशा और उनकी कठिनाइयों को समझने के बाद जिस में सेवा भाव का प्राधान्य हो और प्रभुत्ता की भावना कम हो, ऐसा बजट सदन में पेश करेंगे तब वह एक उज्ज्वल और सर्वहितकारी राष्ट्रीय देन होगी, जिस की मैं और पूरा देश मंत्री महोदय से अपेक्षा रखता है। मैं उम्मीद करती हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप को धन्यवाद देती हूँ कि आप ने मुझे समय दिया।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): The House stands adjourned till 11.00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at six of the clock till eleven of the clock on Friday, the 8th March, 1968.