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*

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 हूं । माननीया, गत वर्ष में चालू वर्ष के लिए रेल का बजट की स्वीकृति किया गया था उसकी आयकूती 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 पैसा बढ़ाना पड़ा, 15 रुपये के टिकट के ऊपर हमको 10 पैसा बढ़ाना पड़ा। इसी तरह से 15 रु० से ऊपर जो टिकट है उसमे हमे 25 पैसा बढ़ाना पड़ा और उससे जो हमारी आय होगी, वह 28 करोड़ रु० के लगभग कूती हुई गई है जो खर्च निकाल कर एक करोड़ रु0 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 खर्चे दिखाये जाते हैं वह बढ़ा चढ़ा कर दिखाये जाते ह 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 हूं 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 दरजे के, जरिये आमदनी होगी वह करीब 33 करोड़ 46 लाख आमदनी कूती गई थी जो कुल 29 करोड़ 15 लाख हुई और आपने जो नीचे 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 व दिन घटाते जा रहे हैं और उनकी सुविधाओं की तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उनके ऊपर हम करों 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 है उनको ज्यादातर वहन किनको 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 रखे बल्कि उनको आप अधिक बढ़ाये। 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 व दर जो किराया बढ़ाते जा रहे हैं उसका आम जनता के ऊपर एक बहुत बड़ा बोझ बन गया है।

जहा मैंने आपका इसकी तरफ ध्यान दिलाया है, वहा मैं थोडा सा दो एक बातों की तरफ ध्यान दिला रही हू । मैं यह जरूर कहूगी कि यह जो आपकी प्रथम श्रेणी की डीलक्स ट्रेनें चल रही है जिनसे हमको घाटा हो रहा है जिनसे हमे फायदा नही होता है और आप बहुत सी लाइनें उखाडने जा रहे हैं जो आपके लिये फायदे की नही हैं, लाभकारी नही हैं । घाटे की हैं और मैं आपसे यह कहू कि बहुत सी डीलक्स ट्रेनें, बहुत सी आपकी जो यात्रियो के लिये प्रथम श्रेणी की ट्रेनें है, उनसे आपको फायदा नही हो रहा है, उनसे भी आपको घाटा होता जा रहा है, तो क्यो नही आप उनको बन्द करना चाहते हैं ? आप उनको बन्द करे । हम तो कहते है आप जनता एक्सप्रेस ज्यादा चलाये, क्योकि जो बडे लोग हैं, जो प्रथम श्रेणी वाले यात्री है, वे या तो व्यापारी ह या अधिक पैसा खर्च करने वाले हैं, और वे ज्यादातर आपकी ट्रेनो से नही बल्कि प्लेन्स से अपना आना जाना रखते हैं क्योकि जब वे प्लेन से जाते आते है तो वे उसमें अपने समय की सुविधा समझते हैं, समय का उपयोग करना समझते ह और उसके लिये अपना पैसा खर्च करना जानते हैं । वे आपकी प्रथम श्रेणी मे बहुत कम आते हैं इस वजह से आपको यह बडा घाटा हुआ है ।

माननीया, जैसा कि श्री याजी ने आपको बताया था, "कि उत्तर भारत की उपेक्षा की गई है ।" मै उत्तर और दक्षिण की बात में नही पडना चाहती लेकिन इसके कुछ आकडे मेरे पास हैं । मैं उत्तरी हिस्से के साथ जो अन्याय किया गया है, उसके बारे मे जो उपेक्षा की गई है वह वाकई मे शोचनीय है । मै यह नही कहती कि दक्षिण मे आपने जो एक्सप्रेस या जो गाडिया ज्यादा चलाई हैं वे नही चलानी चाहिये लेकिन उस परसेन्टेज पर जब कभी उत्तर भारत वालो ने अपनी माग रखी है, जैसा मैं आपको दो तीन उदाहरण के लिये मिसाले दू कि जो ट्रेन प्रयोग के लिये बम्बई–जबलपुर जनता एक्सप्रेस सप्ताह मे एक बार या दो बार चलती है उसको सातो दिन चलाने का प्रस्ताव 20 बार आ चुका है, उसको डेली चलाने का सुझाव आया है लेकिन वह नही किया गया है । बहाना किया गया है कि चूकि वह इकहरी लाइन है इसलिये यहा पर इस तरह की गाडी चलाना सभव नही है जब कि इकहरी लाइन का यह फासला केवल 150 मील के टुकडे का है और जबकि दक्षिण मे 400 मील के लम्बे रूट के ऊपर, इकहरी लाइन पर ही कलकत्ता से मद्रास तक की डाकगाडी चलायी जा रही है । उसी तरह से अभी भी जो लाइने बिछायी जा रही है वह उत्तर भारत के लिये केवल साढे छब्बीस किलोमीटर की स्वीकृति दी है जिसमे केवल 2 करोड रु० खर्च होने वाला है और जब कि अकेले आध्र मे 6 करोड रु० की लागत पर 69 किलो मीटर की लाइन दोहरी करने का कार्यक्रम रखा गया है । इसके सिवा 700 किलोमीटर दोहरी लाइन आन्ध्र, मैसूर और मद्रास राज्यो मे अलग से बन ही रही है । इस तरह से जो उत्तर भारत की उपेक्षा की जा रही है इसकी तरफ माननीय मत्री जी अपना ध्यान देगे तो अच्छा होगा ।

माननीय, मैंने पिछली बार भी याद दिलाई थी कि दिल्ली मे इलाहबाद तक मानिकपुर एक एक्सप्रेस गाडी चलाने का प्रावधान सन् 1966 मे था लेकिन वह फाइलो मे ही पडा रह गया और मै नही जानती उस पर क्या निर्णय हुआ । मैंने पिछले मत्री महोदय को भी इसके बारे मे लिखा था और अनुरोध किया था । इस तरह की जो एक अव्यवस्था है, यह एक प्रकार मे एक हिस्से के साथ अन्याय किया जाता है । कुछ सुझाव हमारे याजी जी ने भी दिये है काशमीर और लद्दाख और नागालैण्ड के सम्बन्ध मे । उनकी तरफ हमे देखना नितात आवश्यक है । मै इस सुझाव से सहमत हू ।

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

जहां तक रेलवे प्रशासन के कर्मचारियों की बात है आप एक तरफ तो जब हिसाब लगाते हैं तो विदेशों के किराये सम्बन्धी आकड़े हमारे सामने तो रख देते हैं लेकिन पिछली बार मैंने आपको आंकड़े दिये थे कि किस देश में कितनी लम्बी लाइनें हैं, कितने किलोमिटर 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 लाइने हैं और उनका जितना काम है उसको देखते हुये हमारे कर्मचारियों की सख्या कई गुना अधिक है। वह पिछले आंकड़े जरा आप देखें और अगर आप कहेंगे तो आप से 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 दुशमन नहीं हू। याजी जी ने उनके प्रति बड़ी सहानूभुति दिखायी, मुझे भी उनसे सहानुभूति है, लेकिन माफ कीजिए, जो सहानुभूति के लायक है, काम करते हैं उनसे मुझे अवश्य सहानुभूति है, उदाहरणार्थ जो हमारे गार्ड होते हैं अगर वे चौबीस घंटे आपकी ट्रेनों में काम करते है, 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 उन्होने कई बार मागें रखी हैं। उनके ग्रेड भी माननीया दूसरों की बनिस्बत बहुत कम हैं। आप देखेंगे कि गार्ड का जो पे स्केल है वह 205 रु० से लेकर 280 रु० तक है जबकि कंडेक्टर जिनका काम केवल फर्स्ट क्लास, सेकेन्ड क्लास और तीसरे क्लास के कम्पार्टमेन्ट को देखने का कार्य होता है उसका अधिक है। जो फर्स्ट क्लास कन्डेक्टर हैं उनका पे स्केल 250 रु० से लेकर 380 रु० तक है और ड्राइवरों का पे स्केल 335 से लेकर 425 रु० तक है। इस तरह से गार्डों 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): गार्डों की डयटी बहुत मुश्किल जोखिम की होती है और अभी यह सुनने में आया कि एक गार्ड काम करते हुये मारा गया है।

श्रीमती दिद्यावती चतुववी: गार्डों 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 तरख्वाह दे रहे हैं वह बहुत ही कम है। आशा करती हूं कि मंत्री जी इस बात की ओर ध्यान देंगे। इसके साथ ही साथ मैं रेलवे के बड़े अधिकारियों से भी निवेदन करना चाहती हूं 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 नुक्सान 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 है। जब दुर्घटनाएं होती है 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 'प्रसंतोष को हमें दूर करना पड़ेगा।

अब मैं दो एक बात आपको कैटरिंग के संबंध में कहना चाहती हूं। 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 कहावत है "नाती

मांगने गये थे, मगर बेटे को खोकर चले आये। हमने यह सोचा था और हमने यह मांग भी की थी कि रेलवे विभाग अगर कैटेरिंग का काम करेगा तो ज्यादा अच्छी तरह से कर सकेगा। अगर इसमे थोड़ा बहुत घाटा भी होगा तो कोई बात नहीं, मगर खाने की व्यवस्था तो अच्छी होगी। मगर यह देखने मे आया है कि इस विभाग को लास भी हो रहा है और खाना भी अच्छा नही मिल रहा है। मैं आपको एक मिसाल देना चाहती हूं 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 थं, उसी को मिलाकर एक स्पेशल डिश बना दी गई। तो मैं यह यह कह रही थी कि कैटरिंग का जो इंतजाम है वह बहुत ही खराब है और वहां 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 मागा जाता है तो बिल्कुल सफेद पानी की तरह पतला होता है और उसको भी हम यह समझते है कि हमारा अहो भाग्य है जो हमको इस तरह की चीज मिल गई। इस तरह की अव्यवस्था वहां पर हो रही है और इससे बेहतर है कि कैटरिंग का काम प्राइवेट ठेकेदारो को दे दिया जाय और उन ठेकेदारों के ऊपर आप अपनी निगरानी रखें।

जहां तक निगरानी रखने का संबध है उसके बारे में मैं यह कहना चाहती हूं कि विभाग के तीन चार आदमी ही उनके ऊपर निगरानी रखते है। 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 है, उनके खाने की अच्छी व्यवस्था कर देते हैं, मगर आम जनता के लिए उनका व्यवहार अच्छा नहीं होता है। वहां पर कितनी अव्यवस्था होती है, इसकी मैं एक मिसाल देना चाहती हूं। मैंने वहां के खाने के बारे में और दूसरी अव्यवस्था के बारे में इस 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 यहा पर भी हुआ। मैनेजर ने अपनी गलती बैरे के ऊपर थोप दी और बैरे 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 मे लिखा था कि इन्क्वायरी करने के बाद मालूम हुआ कि इसमें बैरे की गलती थी, मैनेजर की गलती नही थी। इस तरह से यह जो चीज है कि छोटे श्रेणी के नौकरों को शिकायत करने पर फसा दिया जाता है, उससे शिकायत करने की इच्छा भी नही होती है।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : जब बैरा अच्छा काम करता है तो तारीफ मैनेजर की होती है।

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

(श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी)

वे सतर्कता के साथ काम करते तो इतना घाटा नही 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 नही पहुंचता है । इसका नतीजा यह होता है कि रेलवे को क्लेम्स 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 बगैर किसी टूटफट और चोरी के सही सलामत पहुच जाता है । आज ट्रकों द्वारा व्यापारी एक जगह से दूसरी जगह माल भेज रहे हैं। वह माल व्यापारी के दरवाजे तक पहुंच जाता है और जल्दी पहुच जाता है । आपने देखा होगा कि बम्बई से कलकत्ता तक डायरेक्ट ट्रक्स चलती है । मैंने पिछली बार भी इस संबंध में उदाहरण दिये थे और आज भी दे रही हूं । 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 झासी 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 वर्षो से इस बारे में शिकायत करती आ रही हूं । जब स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मंत्री थे तब भी मैंने उनसे इस बारे में शिकायत की थी और उन्होने कहा था कि जब तक सीधी रेलगाड़ी का प्रबन्ध नही 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 नही 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 सैशन में कहती आ रही हूं मगर रेलवे मंत्रालय की ओर से इस बारे में ध्यान नही दिया जाता है।

(Time bell rings.)

मै दो मिनट में अपना भाषण समाप्त कर दूंगी । मुझे कुछ और समय दिया जाना चाहिये क्योंकि मै इस सैशन मे पहली मर्तबा बोलने के लिए खडी हुई हू । मै 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 मै यह सुझाव देना चाहती हूं कि रेलवे में चार प्रकार की श्रेणिया 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 बढा भी सकते है । इसी तरह से व्यापारियों को भी सुविधा दी जा सकती है और इस दृष्टि से उनके किराये भाडे मे भी वृद्धि की जा सकती है जिससे रेलवे की आमदनी बढ़े ।

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

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहती हूं कि रेलवे मे अब सुरक्षा भी नही रह गई है । श्री उपाध्याय जी को

दुर्घटना हमारे सामने है। किसी का माल और जान की भी कोई गारन्टी नही है। हम जैसी महिलाओं को भी रेलवे मे चाहे वह फर्स्ट क्लास हो, सैकेन्ड क्लास हो या थर्ड क्लास हो, उसमे भी सफर करने मे डर लगता है। आपने अखबारो मे पढा ही होगा कि थर्ड क्लास मे किस तरह की दुर्घटनाए हो गई हैं। जिसमे एक लडकी को पिस्तौल दिखाकर लोग खीच कर ले गये। आप पेपर को देखते होंगे कि इस तरह की घटनाए रेलवे मे घटित होती रहती हैं जिसके कारण जान, माल और इज्जत की सुरक्षा की कोई गारन्टी नही रह गई है। इसी सिलसिले मे मै यह बतला देना चाहती हू कि जो झासी मानिकपुर लाइन मे गाडी चलती है उसमे तरह-तरह की घटनाए होती रहती हैं। एक गाडी सुबह चलती है और एक शाम को चलती है। मानिकपुर से जो गाडी झांसी के लिए चलती है वह रास्ते मे कई घटे लेट हो जाती है। शाम के वक्त जब वह जगल के पास खडी हो जाती है तो उसमे न रोशनी का इन्तजाम होता है और न पानी का ही इन्तजाम होता है। इस तरह से वह दो तीन घटे अधेरे मे ही खडी रहती है जबकि यह डकैती एरिया है रेलवे मे इस तरह का कोई प्रबन्ध नही है कि लोगो की जान, माल व धन की रक्षा हो सकेगी। मैने कई बार सरकार से कहा है कि इस लाइन पर एक्सप्रैस गाडी चलाई जानी चाहिये दिल्ली इलाहाबाद वाया झासी मानिकपुर होते हुए। मैने सुना है कि इलाहाबाद के रेलवे वाले इस सबध मे आपत्ति करते हैं कि उनके यहां ट्रेन को रखने का स्थान नही है। . तो मै आप से निवेदन करना चाहती हू कि अगर इलाहाबाद ठीक नही है तो इसको कटनी बिलासपुर या जिस तरह की सुविधा आप समझे कर दें। मेरा रेल कर्मचारियो से निवेदन है जो कि अपने एयर कडिशन्ड कमरो मे बैठकर टाइम टेबल बनाते हैं उसमे इस बात का ध्यान नही रखा जाता कि ट्रेनो का कनेक्शन ठीक कैसे हो जैसे पठानकोट एक्सप्रैस गाडी है वह जब झासी पर पहुचती है तो वही अक्सर तीन चार घटे लेट पहुचती है। इसका नतीजा यह होता है कि जो कनैक्टिग ट्रेन्स होती है वह छूट जाती है और लोगो को दिन भर स्टेशन पर बैठना पडता है। यह घटना आये दिन झासी मे घटती है।

हाँ तो मैं इससे 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 झासी पहुचना चाहिये जिसमे फिर सात, सवा सात बजे झासी से मानिकपुर जाने के लिये पैसेजर गाडी मिल जायगी अभी हालत यह होती है कि यह गाडी टाइम पर पहुचती नही है जिससे लोगो को झासी रात भर पडा रहना पड़ता है। ऐसी अव्यवस्था टाइमिग की है कि अगर दक्षिण एक्सप्रैस से जाय तो रात को दो तीन बजे वहाँ पहुचते है और फिर 8 बजे सुबह तक वहाँ इन्तजार करना पडता है। इससे यात्रियो को बहुत परेशानी हो जाती है और वे कहते है कि इससे यही बेहतर है कि बस से निकल जाओ, अपनी जान छुडाओ गाडी से। यही कारण है जिससे आप को रेलो मे घाटा उठाना पडता है। यदि टाइमिग व जनता की सुविधा को ध्यान मे रख कर ट्रेने चलाई जाये तो हम घाटे को रोक सकते है। मैने कुछ सुझाव आपके सामने रखे है और अब मै कुछ मॉगे प्रस्तुत करना चाहती हू। जो झासी मानिकपुर लाइन है उस पर बाँदा एक जकशन है। आप लखनऊ से कानपुर होकर बॉदा तक एक गाडी चलाते है जो करीब-करीब 12 घटे बॉदा पहुच कर बेकार पडी रहती है। वहाँ से खजुराहो के लिये बहुत से विदेशी पर्यटक जाते है। वहाँ यदि यातायात के ठीक साधन उपलब्ध करा दिये जाये तो हमे विदेशी मुद्रा का भी बहुत फायदा हो सकता है। महोबा से मलहरा महराज-

(श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी)

पुर और राजनगर होकर यदि यह तीस चालीस मील का टुकड़ा रेलवे लाइन से खजुराहो तक जोड़ दिया जाय और इसी प्रकार रवैरामा जक्शन से गौरीहार चन्दला और राजनगर हो कर यदि रेलवे लाइन की व्यवस्था कर दी जाय तो इससे दिल्ली, लखनऊ और कानपुर मे जो विदेशी पर्यटक खजुराहो आते है उनको वहाँ आने-जाने की बहुत सुविधा हो जायगी क्योंकि सभी इतने रईस नही होते है कि वे प्लेन से सफर कर सके। इसके साथ साथ वहाँ के स्थानीय लोगों को भी आने जाने की बहुत सुविधा हो जायगी। अगर इसको आप ललितपुर तक जोड़ देंगे तो लखनऊ से बम्बई तक यह एक शार्ट रूट हो जायेगा और ये दो राजधानी लखनऊ और भोपाल को मिलायेगा।

दूसरा मेरा यह निवेदन है कि मऊ-रानीपुर एक ऐसा स्टेशन मानिकपुर झासी लाइन पर है जहाँ वेटिंग रूम की कोई व्यवस्था नही है। खजुराहो टीकमगढ और ओरछा जाने वाले यात्री वहाँ पर ठहरते हैं। वहाँ टेकनिकल आपत्तियाँ हमारे सामने रखी गई है जो हमारे गले में नही उतरती है कि फर्स्ट क्लास के यात्री जाय तो हम इसकी व्यवस्था करेगे। यह परपरा पूरी लाइन पर लागू नही होती है। इसी लाइन पर हरपालपुर और महोबा स्टेशनो पर ऐसा कोई बन्धन नही है। इसलिये मै आशा करूगी कि आप वहाँ वेटिंग रूम की व्यवस्था करने की कृपा करेंगे।

इसके साथ-साथ मै आशा करूगी कि जो दिक्कते मैने आपके सामने रखी है उनकी तरफ आप ध्यान देंगे। आपने जो टैक्स बढाये है उनको मद्देनजर रखते हुए अगर आप जनता को थोडी भी सुविधा देगे तो लोगो को बुरा नही लगेगा। इसके साथ मै इसका समर्थन करती हू।

श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी (उत्तर प्रदेश): मैडम, जब मै रेलवे का कारोबार देखता हू तो मुझे एक किताब की याद आती है जिसका नाम 'मैनेजीरियल स्टेट' है जो बर्नहम की लिखी हुई है। उस किताब मे उन्होने यह कहा है कि हम ऐसी अर्थ-नीति की ओर बढ रहे है जिसमे उद्योग के ऊपर वास्तव मे प्रभुत्व रहेगा न इम्प्लायर्स का न इम्प्लायीज का, न कज्यूमर्स का और न टेक्नीशियन्स का बल्कि मैनेजर्स का जो क्लास है वही बखूबी अपना प्रभुत्व उद्योगों पर चलायेगा। इसकी ज्वलत मिसाल हमारी रेलवे है ऐसा मै समझता हू।

रेलवे बोर्ड के कारोबार के बारे में अधिक न कहते हुए मैं यह निवेदन करना चाहता हू कि एक तरह की उद्दडता जो नौकरशाही मे आ जाती है वह भी हम रेलवे बोर्ड मे देखते है यानी यहाँ के मत्री आयेंगे जायेंगे लेकिन हम तो पर्मानेन्ट है 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 मुकर्रर करना चाहिये। इस आटोनोमस कारपोरेशन के बोर्ड आफ मनेजमेंट मे हमारा सुझाव है कि पैसेन्जर्स, कार्मशियल इन्टरेस्ट्स और पार्लियामेंट और इम्प्लायीज के प्रतिनिधि हो और फिर उनको टेकनिकल एड जो भी लेनी हो वह सारी उनको उपलब्ध कराई जा सकती है। तो इस तरह से रेलवे का आटो-नोमस कारपोरेशन बनना चाहिये क्योंकि यह रेलवे बोर्ड जब तक है तब तक न पैसेन्जर्स, न कार्मशियल इन्टरेस्ट्स और न इम्प्लायीज को कोई न्याय मिल सकता है ऐसी हमारी धारणा है। जब तक ये आटोनोमस कारपोरेशन का सुझाव कार्यान्वित नही होता तब तक आज की ही 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, एबिलिटी, के बारे में पूरी श्रद्धा रखते हुये मैं समझता हूं कि यह इतना लम्बा चौड़ा महकमा है, इतने इसके आस्पेक्ट्स हैं कि पूरा सारा अध्ययन करके भी गहराई में जाना और उसको ग्रिप में लेकर पकड़ लेना बहुत कठिन बात हो जाती है। इस दृष्टि से प्रारम्भ में जो एक फाइनेन्स कमेटी थी जिसमे एम० पी० भी थे और कई लोग थे, जो रेलवे के फाइनेन्शियल एस्पेक्टस का अध्ययन करते थे, उसके कारण मंत्री महोदय को बहुत बड़ी सहायता होती थी। इस तरह से एक व्यवस्था स्टैंडिंग फाइनेन्स कमेटी के पुनर्जीवन की करनी चाहिये। ऐसा मैं समझता हूं कि उसके कारण मंत्री महोदय को बहुत बड़ी सहायता होगी।

आज जो मैंने रेलवे बोर्ड के बारे में कहा, यह जो ब्यूरोक्रेसी का कारोबार चल रहा है केवल उसमें उद्दंडता है यही बात नहीं है। जो समस्यायें खड़ी होती हैं 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 हू कि मद्रास से दिल्ली आने वाली तीन में से दो गाड़ियां सदर्न एक्सप्रेस और ग्रांड ट्रक एक्सप्रेस हैं। उनके लिये सुझाव हुआ कि चलिये एक का नाम दक्षिण एक्सप्रेस रख लीजिये। मैं समझता हूं कि सर्वसाधारण सिटिजन से पूछा जाता है तो वह कहता है कि भाई, ग्रैंड ट्रक 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 ट्रक एक्सप्रेस किया। बाद में स्थानिक परिस्थितियों के कारण वह काजीपेट एक्सप्रेस काजीपेट तक थी। अब यह सर्वसाधारण व्यक्ति के समझ में आने वाली बात ब्यूरोक्रेटस के ख्याल में अब नहीं आ सकती जो कि एक छोटी सी बात है। दे आर अनइमेजिनेटिव्ह —

उधर गेलवेज में जहां तक कर्मचारियों का संबध है मैं समझता हूं कि प्रारम्भ से जितनी गलतियां चलती आई हैं उनको वैसे ही आगे चलाने का निश्चय रेलवे बोर्ड ने किया हुआ है। सर्वसाधारण बात है कि कांट्रेक्ट लेबर सिस्टम अबालिश करना चाहिये, यह सरकार की नीति बताई जाती है। रेलवे एक सरकारी महकमा होते हुए भी उसमें कांट्रेक्ट लेबर सिस्टम है और वहां अभी तक कांट्रेक्ट लेबर के वेतनों के लिये इमाल्यूमेन्टस 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 हैं। महोदया, 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। डिकैजुअलाइजेशन प्रक्रिया प्रासेस वैसे प्रेस्काइब्ड है, कैसे होना चाहिये यह सब लिखा हुआ है, किन्तु लोगों को कैजुवल 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 कांस्ट्रेक्शन करना है वह एक टेम्पोरेरी काम हो सकता है, लेकिन रेलवे एक आल इंडिया महकमा है, आज यहां 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 कैजुअल को परमानेन्ट और टैम्पोरेरी इस प्रक्रिया में डालने में कौन सी आपत्ति है। डिकेजुअलाइजेशन के बारे में मैं आग्रह करना चाहूंगा। वही बात टैम्पोरेरी 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 हूं कि 18–20 साल तक वे काम करते हैं टेम्पोरेरी के नाते और 80 रुपये तक उनकी तनख्वाह है। ऐसे उदाहरण हमें वहां प्राप्त होते हैं।

आज रेलवे कर्मचारियों के सामने एक बड़ी भारी कठिन समस्या उनके वेतन और एलाउंसेज 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 पढ़े-लिखे एम्प्लाई ने यह बताया कि एक डिवीजन में यूनीफार्म दिया जाता है, दूसरे डिवीजन में बिल्कुल नही 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 तनख्वाह इसका आधार क्या, आरबीट्रेरी आधार पर सब तनख्वाहें रखी जाए तो उसको न्याय नही कहा जा सकता। वैसे भी रेलवे में इतनी ज्यादा केटेगरीज है कि सभी केन्द्रीय कर्मचारियों के लिये एक ही पे-कमीशन नियुक्त किया जाये और उसके अधीन रेलवे कर्मचारियों का सवाल रखा जाये तो मैं समझता हूं कि सम्पूर्ण सदिच्छाओं के बावजूद वह पे-कमीशन रेलवे कर्मचारियों से न्याय नही कर सकता। फिर सेकिन्ड पे-कमीशन के सामने विभिन्न केटेगरीज की ओर से जिस तरह का रिप्रेजेंटेशन होना चाहिये था 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 मे थे। और आज जो उनकी तनख्वाह है उसके लिये कोई भी शास्त्रीय आधार नही। शास्त्रीय आधार से मेरा यह मतलब है कि रेलवे मे जितनी केटेगरीज है सब केटेगरीज 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 D)FENCE (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 दत्तोपन्त 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 न्यु डील कहना है यानी 1956 से जो पे-स्ट्रक्चर आया है उसके बारे में कहा है कि यह डिस्क्रिमिनेटरी 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—

और फिर इस एनोमेली के लिये जस्टिस नरसिम्हन कहते हैं:

"worse form of discrimination"

आगे वे कहते हैं:

"He was unconvinced that this *matter could be explained away by* the Railway authorities as an anomaly 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).

फिर वे कहते हैं:

"The authorities may not nonchalantly term it an anomaly and get away with discrimination".

और फिर कहते हैं:

"It is strange that they, being in a 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 एनोमेलीज 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 ढ़ाई साल 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 बेनिफिट एक्सटेंड कर रहे है, फिर हमारे रेलवे कर्मचारियों को बोनस

[श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी]

के अधिकार से क्यों वंचित किया जाये। बोनस प्रोफिट शेयरिंग नहीं कहा जा सकता देर से दिया हुआ वेतन डिफर्ड वेज, यह उसका स्वरूप है। आज जो हमारा प्रत्यक्ष वेतन है वह लिविंग वेज से बहुत नीचा है। जब तक जीवन वेतन और प्रत्यक्ष वेतन में खाई है तब तक डेफर्ड वेज विलेम्बित वेतन के नाते बोनस का अधिकार मिलना ही चाहिये।

अभी हमारे मंत्री महोदय ने कहा था कि बड़ी तेजी से आगे कर्मचारियों की छंटनी हो रही है। डिकेजुअ लाइजेशन के फलस्वरूप ड्राइवर्स, कन्डक्टर्स का प्रमोशन रुक गया है, फोरमेन, फिटर्स और यार्ड खलासीज को बड़ी संख्या में सरप्लस घोषित किया गया है और उनका रिवर्शन भी किया गया है, 5 साल से ऊपर की श्रेणी में काम करने वाले लोग भी इसमें रिवर्ट किये गये हैं। आटोमेटिक सिगनलिंग का ठीक यही परिणाम पाइन्ट्समेन के ऊपर हुआ है। मिल्शा मशीन जो आप ला रहे हैं उसके कारण क्लास फोर के गेंगमेनों की बड़ी संख्या में छटनी हो रही है। यह जो वन इंजन ओ ली सिस्टम जो छोटे सेक्शनों पर चल रहा है उसके कारण ए० एस० एम० कार्मशियल क्लर्क्स वगैरह सरप्लस हो रहे हैं और होंगे। फिर जो नया पेमेंट का प्रोसीजर है उसके कारण है पे क्लर्क्स की संख्या भी आप घट रहे हैं।

5 P.M.

इंसेटिव स्कीम लाने के कारण वर्कशाप में हजारों पोस्ट पहले ही सरप्लस घोषित हो चुकी है और यह जो सरप्लस स्टाफ है इसको दूसरी तरफ एब्जार्ब भी किया जाता है तो उनकी जो सीनियारिटी है, ग्रेड हैं, उनका प्रोटेक्शन आफ पे है, यह सारा 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 मेकानाइजेशन लाये हैं इसके कारण भी सरप्लस स्टाफ की संख्या बढ़ रही है। फिर आटोमेशन है, मैं समझता हूं कि उसके विरोध में बहुत विस्तृत वर्णन करना चाहिये किन्तु संक्षेप में कहना हो तो कहूंगा कि आटोमेशन के कारण एक तरफ तो बहुत बड़ी संख्या में छंटनी होगी और दूसरी ओर हमारे औद्योगिक प्रगति की आज की जो अवस्था है उस अवस्था में हम आटोमेशन के फलस्वरूप आने वाले कम्पप्युटर्स का फुलेस्ट युटिलाइजेशन भी नहीं कर सकते और इसके कारण दूसरे देश के आर्थिक साम्राज्य के चंगुल मे भी फंस जायेंगे। खैर वह तीसरा कंसीडरेशन अलग है, लेकिन यह निश्चित है कि इसके कारण बहुत बड़ी संख्या में छटनी और होने वाली है। जो अच्छे एडवांस्ड कंट्रीज हैं उन्हें भी आटोमेशन का डोज बरदाश्त नहीं हो रहा है। तो हमें कहां तक इसको स्वीकार करना चाहिये इस पर पुर्नविचार करने की गंभीरता से पुनर्विचार करने की आवश्यकता है।

अब एकानामी के नाम पर ये सारी बातें की जाती हैं। क्लास थ्री और क्लास फोर के कर्मचारियों की छंटनी एकानामी के लिये होती है लेकिन इधर क्लास वन के आफिशियल्स की संख्या बढाई जाती है और इस दृष्टि से जहां जहां एकानामी के लिये गुंजाइश है वहां एकानामी नहीं की जाती, जैसे कि कास्ट्रक्शन के बारे में है, इंजिन एंड वैगन युसेज के बारे में, लाइन कैपेसिटी के बारे में है, स्टोर्स के युटिलाइजेशन के बारे में है कि वहां काफी वेस्टेज होता है और उधर ख्याल नहीं दिया जाता। तो मैं तो यह कहूंगा कि जहां क्लास थ्री और क्लास फोर स्टाफ की छंटनी करते हैं वहां

जबरदस्ती क्लास वन और क्लास टू आफिसर्स की संख्या बढ़ाने की क्या आवश्यकता है। यदि वास्तव में रैशनलाइजेशन करना है तो हम सुझाव दे सकते हैं कि बड़ी तनख्वाह वालों की बड़ी तनख्वाह पाने वाले अफसरों की भी बराबर छंटनी होनी चाहिये और उनको भी कहीं दूसरी जगह एबजार्ब करना चाहिये। वैसे हम बहुत से उदाहरण दे सकते है 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 हेड-क्वार्टर्स में आफिस सुपरिटेंडेंट और असिस्टेंट सेक्रेटरी का काम इकट्ठा किया जा सकता है। इसी तरह विजिलेंस में कई उच्च अधिकारियों को कम करने से एफिशियन्सी कम नही होगी। तो इस तरह से जहां क्लास थ्री 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 है 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 फुलेस्ट युटिलिटी 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 उनको दूसरी जगह एबजार्ब तो करते है, दूसरी ओर उनको ले जाते हैं लेकिन होता यह है कि एक तो उसको रिवर्ट किया जाता है और उसका प्रोमोशन ब्लाक्ड हो जाता है और दूसरे वह ऐसे काम पर भी लगाया जाता है जहां उसका 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 आश्चर्य की बात है कि दूसरी ओर लोगों का काम का बोझा भी बढ़ रहा है। 1951 ई० के फेडरल फाइनेंशल इंटेगरेशन के पश्चात आज तक रूट किलोमीटर्स, नम्बर आफ गुडस एंड पैसेंजर ट्रेंस, वालूम आफ गुड्स ऐंड पैसेजर ट्रैफिक एंड रोलिंग स्टाक, इन सब में कई गुना वृद्धि हुई है किन्तु उस मात्रा में कर्मचारियों की वृद्धि नही हुई है, अतः सब कर्मचारियों पर काम का बोझ बढ़ गया है। जो ड्यूटी रोस्टर हैं उनमें हावर्स आफ इम्प्लायमेंट रेगुलेशन के अनुसार कुछ नहीं चलता है और विभिन्न आपरेशंस के लिये जो टाइम शेड्यूल निश्चित किया गया है वह भी बहुत पुराना है, 30 साल का पुराना है और अब बीस गुना ज्यादा ट्रैफिक बढ़ गया है, उसके कारण अगर पुराने ट्रैफिक शेडयूल 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 नही हो पाये और रेलवे को बहुत अधिक धक्का पहुचे। वास्तव मे आनन्द होता है कि कर्मचारी बेचारे ऐसा नही करते, यू एकार्डिंग टु रूल्स वह करे तो "This should be a matter of satisfaction. But they are working." तो ये जो टाइम्स शेड्यूल रूल्स हैं ये बड़े डिफेक्टिव है। तो इस दृष्टि से भी इन सब बातों को देखते हुये और बढ़ते हुये ट्रैफिक को ख्याल मे रखते हुए इसमें कुछ परिवर्तन करने की आवश्यकता है, खासकर यह देखने की आवश्यकता है कि काम का बोझा ज्यादा न पडे। रेलवे को नुकसान आर्थिक दृष्टि से भी होता है। ....

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have taken twenty minutes.

SHRI D. THENGARI: Three, four minutes more.

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

श्री दत्तोपन्त ठेंगड़ी : रेलवे को भी नुकसान होता है, जैसे कि मैं कहूंगा कि क्लेम्स के बारे में है। पहली बात तो मैं यह स्पष्ट कहना चाहता हूं कि गुड्स ट्रैफिक के बारे में रेलवे और रोड के कम्पीटीशन को यह समझ कर विचार किया जाता है कि यह ठीक नहीं, तो वह हमारे लिये घातक होगा। रेल, रोड और इनलैंड वाटर ट्रांस्पोर्ट इन तीनों का कोआर्डिनेशन किस तरह से हो सकता है इसकी कुछ प्रक्रिया होनी चाहिये क्योंकि जब तक यह कम्पीटीशन है तब तक और अच्छा है। मैं यह सोचता हूं। 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 दूसरी तरफ भी ध्यान दें। जैसे हम देखें कि क्लेम्स आफिस में जो आज नही 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 सुपरिटेंडेन्टस ने, चीफ कामर्शियल सुपरिटेंडेन्टस ने, कई बार मांग की है कि यहाँ नई पोस्टों की भर्ती होनी चाहिये। उदाहरण के लिये मै यहाँ की एक बात कहूंगा कि काशमीरी गेट कम्पेनसेशन क्लेम्स आफिस मे 72 पोस्टस सेक्शन हो गई, इनको कई साल हो गये अभी तक इनकी भर्ती नही हुई, इसके कारण यहाँ इनएफिशियेंसी आ जाती है और डिले हो जाती है। फिर एक जो नई पद्धति इन्ट्रोड्यूस की है, आफ्टर सेल्स सर्विस टू सेलेक्टड कस्टमर्स इसके अन्तर्गत यह कहा गया है कि जो पार्टीज मार्केटिंग और सेल्स आर्गनाईजेशन जो आपका है इसके द्वारा मिनिमम गुडस् 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 पोस्टे 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 बोझा पड़ता है उसके बारे में कोई रैशनल एटीट्यूड लेने की, रेशनल व्यू लेने की आवश्यकता है और यह भी देखना है कि रेलवे को नुक्सान भी न हों। तो यह हम चाहते हैं।

अब सब से इम्पार्टेंट प्राबलम जो है वह क्वार्टस का है। हम जानते हैं कि एक तो क्वार्टर की रिपेयरी क्लास थी और फोर स्टाफ की होती नही और दूसरी ओर क्लास वन के क्वार्टर की रिपेयर पर काफी खर्च किया जाता है। खैर, हम यहाँ उसकी शिकायत नही करेंगे लेकिन क्वार्टर्स के बारे में कोई एक ठीक व्यवस्था होनी चाहिये। हम चाहेंगे कि जिस तरह से सी०पी०डब्ल्यू० डी०में, (That is Central Estate Office में यह पद्धित है कि डट आफ एप्वाइटमट से ही कर्मचारियों का क्लेम क्वार्टर के लिये रजिस्टर होता है लेकिन रेलवे मे डेट आफ दि एपलीकेशन से क्लेम रजिस्टर होता है इस कारण से जिनका ट्रान्सफर हो जाता है उन्हे काफी नुक्सान होता है। तो ऐसे ट्रान्सफर होने वाले कर्मचारियो की डेट आफ एपाइंटमेन्ट से रजिस्ट्री क्वार्टर के लिये होनी चाहिये और सभी केन्द्रीय कर्मचारियो के लिये यह बात होनी चाहिये यह सिर्फ रेलवे की ही बात नही है। क्वार्टर्स की दृष्टि से सब का एक ही कामन पूल हो सके, एक ही कामन एजेन्सी हो सके और एक ही कामन प्रोसीजर रह सके तो मैं समझ सकता हूं 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 हूं कि दक्षिण मध्य रेलवे के नाम

से जो एक नये जानका निर्माण हुआ है उसकी कई प्राबलम्स हैं और उसकी ओर विशेष रूप से ध्यान देना होगा। इसमें आप्टीज का झमेला खड़ा हुआ है उसको मंत्री महोदय अच्छी तरह से जानते हैं. जोनल और डिवीजनल आफिस में ... की कमी है, पोस्टिंग ऐंड प्रोमोशन के बारे में इररेगुलैरिटीज की शिकायतें हैं। रेलवे बोर्ड का जो पत्रक है नं0 621 डी एस डी ए डेटेड 6-12-1966, उसको मैं यहाँ पढ़ना नहीं चाहता हूं क्योंकि समय नहीं है लेकिन इतना बताना चाहता हूं कि वहाँ उसको इम्पलीमेन्ट नहीं किया गया है। तो यह मैं आपको जानकारी कराना चाहता हूं। फिर वहाँ क्वार्टर्स के सब जगह निर्माण होने की आवश्यकता है। फिर एम0 एस0 रेलवे की सेवा की शर्तें 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 डिसमिस होने वाले कर्मचारियों को दूसरी जगह काम पर लगाया गया और कई कर्मचारियों को नही लिया गया और ससपेंड किये गये हुये कर्मचारियों का ससपेंशन पीरियड रेगुलराइज नहीं किया गया, तो यह भी तुरन्त होने की आवश्यकता है।

तीसरी बात रेलवे के हित की दृष्टि से भी कहना चाहता हूं कि लालगुडा वर्कशाप का विस्तार होना चाहिये, सिकन्दराबाद रेलवे प्रिंटिंग प्रेस का भी विस्तार होना चाहिये, बाक्स वैगन इसटैबलिशमेंट का वहाँ पुनर्निर्माण होना चाहिये क्योंकि इस प्रकार के वैगन्स 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 प्रार्थना करता हुआ. . .

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

श्री विपलकुमार मन्नालालजी चौराड़िया : चैम्बर में मिलिये।

श्री दत्तो पन्त ठेंगड़ी : आखिर में मैं मंत्री जी से इतनी ही प्रार्थना करूगा 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 एश्योरेन्स मिलेगा तो भी बहुत कुछ कार्य हुआ है, ऐसा हम मानेंगे। धन्यवाद।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल (उत्तर प्रदेश): माननीया उपाध्यक्ष महोदया, 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 वही हाल हुआ जो कहावत है कि चौबे जी छब्बे बनने गये 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 इम्पार्टेन्ट स्टेशन है, शहर के सबसे ज्यादा नजदीक इस लाइन पर वही एक स्टेशन है जहां 90 फीसदी यात्री उतरते हैं, उसी स्टेशन से चढ़ते हैं। लेकिन यह दोनों गाड़ियों में से एक भी अब वहां 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 मे पहुचती हो सुबह और शाम। तो मेरी प्रार्थना यह है कि या तो इसमें नीति 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 हू इस सुझाव पर माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे और पहले सुझाव पर भी ध्यान देंगे। (*Interruptions*) खैर, ताज-एक्सप्रेस तो आप बद कर नहीं सकते क्योंकि आपको टुरिज्म के लिये और विदेशी मुद्रा के लिये झक मार कर ताज चलानी पड़ रही है...

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : झक मत मारो। झक मारना बंद करो और राजा की मंडी को रानी की मंडी कर दो, गाड़ी रुक जायेगी।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : मुझे नही 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 होतीं तो नही होतीं।

श्री श्रीकृष्ण दत्त पालीवाल : आपके यहां तो सभी ज...वियों 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 जायेंगी 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 पर्सनली दिला सकूं और मैं समझता हूं 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 फाइनेन्शियल 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 रिसेशन, इसके अलावा और भी कई कारण है जिन पर रेलवे विभाग की कोई जिम्मेदारी नही आती है। मिसाल के लिये जिसे सोशल बर्डन कहते हैं, अर्थात् सामाजिक भार उसका करीब करीब 6 करोड़ रु० रेलवे को खर्च करना पड़ता है जब कि कई देशों में यह रुपया सामान्य बजट से खर्च किया जाता है, रेलवे से खर्च नहीं किया जाता है। रेलवे में काफी रियायतें दी गई हैं मुसाफिरों के सबर्बन रिटर्न टिकट में जो रेट है वह करीब करीब मामूली

टिकट के चौथाई मूल्य मे दिया जाता है, विद्यार्थियों के लिये बहुत सी सुविधाएं हैं, खाद्यान्न में बहुत सी सुविधाए 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 वर्किंग एक्सपेन्स है, वैसे रेलवे का वित्तीय ढांचा इतना ठोस है कि रेलवे के पास डेप्रिसियेशन फन्ड में 74 करोड़ रुपये हैं। रेलवे के पास रिजर्व फन्ड 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 फन्ड में हर साल छः करोड़ रुपया निकालना पड़ता है। तो यह साढे 53 करोड़ रुपया भी ज्यादा है। मैं यह आलोचना के तौर पर नहीं कह रहा हू, इस बात को साबित करने के लिये कह रहा हूं 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 एन्ड 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 हैं, जैसे कर्मचारियों के वेतन को इस साल करीब करीब 5 करोड़ रुपया मुआवजा, इसलिये कि वेतन आयोग ने अभी तक पे स्केल स्थिर स्टेबलाइज नही किया है। इस तरह की बहुत सी बातों के होते हुए भी रेलवे का फाइनेन्शियल स्ट्रक्चर साउन्ड है लगातार तीन साल से घाटा होते हुए भी। इसलिये मैं माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूं।

अब मैं कुछ बातों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाता हूं जो जनहित की बातें हैं जो मुसाफिरों से और जनता के बहुत बड़े हिस्से से संबध रखती हैं। सबसे पहले मैं मुसाफिरों की सुरक्षा की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हू। जनसघ के नेता स्वर्गीय पडित दीनदयाल उपाध्याय की हत्या से यह बात इस देश की 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 شیرخاں (میسور) : یو - پی - کے ایک ایم - ایل - اے - کی بھی تو هتیا هوئی هے -

†[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 फर्स्ट 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 है । जैसे दक्षिण में सुब्रह्मण्यम का नाम बहुत चलता है और उत्तर भारत में शर्मा नाम बहुत चलता है । ये पापुलर नाम हैं और इन्हीं नामो 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 ट्रेविल 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 प्रोटेक्शन फार्स 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 प्रोटेक्शन 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 नही 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 करने के

बाद ही देते हैं । मैं यह भी मानता हूं कि बहुत सी झूठी अफवाहें भी फैला दी जाती हैं । लेकिन मैं यह नही मानता हूं कि अधिकारीगण जो रिपोर्ट देते हैं वे सोलह आना सच होती हैं । जो रिपोर्ट अधिकारी देते हैं वे गलत रिपोर्ट भी दे सकते हैं इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उनके कहने को वे न मान लें और सब तरह अपनी निगाह रखें । मैं आपके सामने एक और मिसाल देना चाहता हूं । पहली जनवरी 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 वहां पर फौरन इंतजाम कर दिया गया था यात्रियों की सुविधा के लिए और सुरक्षा के लिए । मैं माननीय मंत्री जी को यह बतलाना चाहता हूं 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 हूं 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 हूं । मेरा अनुभव भी यह है कि कानपुर जैसे स्टेशन पर भी जो कि इतना इम्पार्टेंट स्टेशन है, जो यू० पी० का इंडस्ट्रियल कैपीटल 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 हूं 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 सवेरे इसमें बैठ कर जाया करता हूं और शाम को यहाँ वापस लौट कर आ जाता हूं । मैंने पचासों बार इसमें सफर 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 वेण्डरों 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 जी इन सब सुझावों की ओर ध्यान देंगे और उनमें सुधार करने का प्रयत्न करेंगे ।

श्रीमती सरला भदौरिया (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 कहूं 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 खीचना चाहते है, तो अनुचित नही 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 शका है कि ऐसे गरीब देश की जनता, जिसे आवागमन के लिये, यात्रा करने के लिये, इधर उधर आना जाना पड़ता है, मंत्री के बराबर किराये मे वृद्धि करने के प्रयत्नों से कष्ट उठाना पड़ेगा और इससे बिना टिकट चलने की भावना को प्रोत्साहन मिलेगा।

आप जानते ही है कि देश में कितनी गरीबी है, कितना अर्थाभाव 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 इसकी बिना परवाह किये इस तरह का बजट बना कर सदन के सामने प्रस्तुत नही 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 हूं 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 नही 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 : उन्होंने जो किराया बढ़ाया है उससे यह नतीजा निकलेगा। परिणाम यह होगा कि लोग जिनके पास पैसा नहीं होगा वे बिना टिकट चलेगे 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 नही बनाया जायेगा तो उसका निश्चित परिणाम क्या निकलेगा वह मैं कह रही हूं।

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

श्रीमती सरला भदौरिया : हमसे नहीं मिलेगा, वह जो बजट बना है उससे मिलेगा। मैं यह कहना चाहती हूं कि मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्रालय आंकड़ों का एक जाल प्रति वर्ष तैयार करता है और उस जाल के द्वारा जान बूझ 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 हूं 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 हूं 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 वहां की मितव्ययता के बारे में एक व्याख्यात्मक टिप्पणी होनी 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 अफसरशाही के नियंत्रण में रहने को बाध्य है और मंत्री महोदय अपने मत से, अपने विचार से अफसरशाही को चलाने के लिए बाध्य नहीं हैं और न वे चलने के लिए बाध्य हे।

भारतीय रेलों की परिचालन क्षमता पर मुझे अफसोस है। कितनी गाड़ियां ठीक समय पर चल कर ठीक वक्त पर अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच सकती हैं उसके विषय में अगर मैं मंत्री महोदय से पूछूं तो शायद वे एक भी उदाहरण नहीं दे सकेंगे कि लगातार वर्ष भर बिना लेट चले कोई गाडी ठीक समय पर पहुंची हो।

साथ ही साथ ड्राइवरों और गार्डों की स्थिति के विषय में भी मैं कुछ चर्चा कर देना चाहती हू। ड्राइवर और गार्ड की हालत तो एक ऐसे निरीह कर्मचारी वर्ग की कहानी है जिसका मानवीय दृष्टि से कोई सामाजिक अस्तित्व ही नही है। आप पिछली घटनाओं को उठा कर देखे तो सिर्फ टूंडला से लेकर कानपुर तक गार्डों के साथ 13 घटनायें मारपीट की हुई हैं। उनमें तीन तो मरे हुए के समान छोड़े गये हैं जिनमें से एक बलबीर सिंह नाम का गार्ड मर भी गया। मैथा से भाऊपुर के बीच यह घटना हुई। हिरनगांवों में एक ऐसी घटना हुई जिसमें एक गार्ड की नाक भी जख्मी हुई जो अभी भी आगरा के अस्पताल में है। तो जो इस प्रकार की घटनायें होती हैं इसके लिये मैं आपसे कहना चाहती हूं कि आपका जो सुरक्षा फोर्स है वह ये जो चोरियां होती हैं, ये जो चीजें मेल डिब्बों में चोरी होती हैं उसमें उसका कोई सहयोग नहीं मिलता है और जब गार्ड या दूसरे लोग जाकर कुछ उसमें हस्तक्षेप करते हैं तो कहा जाता है--तुम को गाड़ी चलाने से मतलब है तुम्हारा कोई इससे सम्बन्ध नहीं है।

साथ ही साथ मैं आपसे ड्राइवरों के कार्य की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं 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 नही मिल पायेगा, पूरा उसको जितना आराम या उसके शरीर को जितना आराम मिलना चाहिये अगर वह नही मिलता है तो फिर उसकी गाड़ी चलाने में जो जिम्मेदारी है उसमें चूक हो ही सकती है। तो मैं आपसे कहना चाहती हू कि जिनके द्वारा मेल एक्सप्रेस पैसेंजर गाड़ियां चलाई जाती हैं उनके घंटो की तरफ आप देखे और उनकी सुविधाओं की तरफ आप देखे कि उनको कितना आराम मिलना चाहिये उनके काम के घंटे कितने होने चाहियें कितना बीच में उन्हे आराम मिले और उस तरह से उनकी सुखसुविधा का आप ध्यान दें। मैं छोटे कर्मचारियों की तरफ आपकी तवज्जह दिलाना चाहती हूं।

उपाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : आप कितना समय और लेंगी ?

श्रीमती सरला भदौरिया : हम अकेले तो बोल रहे है।

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

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

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

श्रीमती सरला भदौरिया : जी हां 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 । चीफ आपरेटिंग सुपरिंटेंडेंट के नीचे के जो पद हैं उनकी ओर आप ध्यान दें । डिपुटी सुपरिंटेंडेंट का परिचालन दक्षता में केवल कागजी योगदान रहता है । इनके पदों को समाप्त करना चाहिए क्योंकि मैं समझती हूं कि ये कोई ऐसी जिम्मेदारी नहीं सम्भालते । जो मैकेनिकल इंजीनियर हैं वे मालगाड़ियों के ब्रेकवानों 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 षडयंत्र 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 हूं कि हमने अभी तक किसी बड़े अधिकारी को किसी दुर्घटना में फंसते हुए नहीं देखा है, न उसकी जिम्मेदारी पर कभी आंच पहुंची 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 की जो हत्या हुई उसके बारे में मेरा यह आरोप है कि रेल विभाग की 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 वहां सामने आई तो अगर उसे एक वेन्डर पहचान न लेता, तो मैं समझती हूं 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 हूं कि मुगलसराय 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 ओर से

जिज्ञासा या कठिनाई उपस्थित नहीं की गई। इसीलिए वहां के अधिकारियों के मन इतने बढ़े हुए हैं कि वे इस तरह की घटना को इतनी ला'रवाही 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 नही। आज दुर्घटना और असुरक्षा का पर्यायवाची शब्द ही रेल यात्रा बन गया है। मेरा ही नहीं अधिकांश सदस्यों का शुरू 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 नही दिया जाता और मैं समझती हूं या फिर उसका 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 नही 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 लूगी। आज राजनारायण जी की तरह मुझे भी झगड़ा करना पड़ेगा।

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

श्रीमती सरला भदौरिया : हो जाने दीजिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर 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

[श्रीमती सरला भदौरिया]

इस गम्भीर और बड़ी असमानता के बीच रेल मंत्री एक सामन्जस्य स्थापित करें, मैं आपसे ऐसी अपेक्षा रखती हूं। अधिकारियों की जो बेकार लम्बी फौज की कतार है उसमें जो वास्तविक कर्मचारी है, जिन का इस विभाग में उपयोग है, उन को छोड़ कर बाकी सब की, जैसा कि अभी ठेंगड़ी साहब ने कहा था कि बड़े-बड़े अधिकारियों की भी छंटनी होनी चाहिये। इस तरह से जनरल मैनेजर के अलावा डिप्टी और सीनियर डिप्टी जनरल मैनेजर के पद तुरन्त समाप्त किये जाये, चीफ आपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेन्ट का पद ऐसा बनाया जाये जो कामर्शियल के काम को भी देखे। जैसे पूर्वोत्तर रेलवे में डिस्ट्रिक्ट ट्रैफिक सुपरिन्टेन्डेन्ट का पद होता है उसी तरह यह हो। डिप्टी चीफ आपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेन्ट और इसी स्तर के कामर्शियल सुपरिन्टेन्डेन्टों के पदों को भी खत्म किया जाये। इस से पहले लाखों रुपयों की बचत सहज ही हो सकती है। अफसरों की शान शौकत 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 दूं। मुझे सब से बड़ी शिकायत रेल के डिब्बों में बत्ती, लैट्रिंस और बाथ रूम्स 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 हूं कि इस की तरफ भी ध्यान दें।

अब मैं रेलवे के सामान्य प्रशासन में फैली कुछ भ्रष्ट गतिविधियों और अफसरशाही के उदाहरण भी देना उचित समझती हूं। भारतीय रेलवेज में सम्भवतः पूर्वोत्तर रेलवे एक ऐसा संगठन है जिसे अशिष्ट और उद्दंड कहा जाये तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। यह रेलवे संसद् सदस्योंके 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 अभ्यस्त 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 चन्द्रभान 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 हूं किन्तु दुर्भाग्यवश श्री चन्द्रभानसिंह 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 त्यागपत्र दे दे और मैं समझती हूं कि कम से कम रेल मंत्री उस को तो सहर्ष स्वीकार करायेंगे, ऐसी मुझे आशा है। इसी प्रकार से पूर्वोत्तर रेलवे के चीफ आपरेटिंग सुपरिन्टेन्डेन्ट 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, सैंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल आफिस के वरिष्ठ लिपिक श्री वर्मा का असवैधानिक 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 अहेरवार को कम से कम टिकट कलैक्टर या आफिस क्लर्क का वैकल्पिक पद तो आप दिला ही दें

क्योंकि अब इस युवक की उम्र सरकारी सेवाओं के लिये समाप्त हो चुकी है ।

मैं इंजीनियरिंग विभाग के आदमियों द्वारा खींची जाने वाली ट्राली को चलाने के पक्ष में नहीं हूं । 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 हूं । 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 है । सामरिक महत्व के इन स्थानों को यदि ऊंची कीमत दे कर भी रेल द्वारा जोड़ सके तो राष्ट्रीय सुरक्षा और घुसपैठी से निःसन्देह हमे 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 मे 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 मे मैं उस बजट को अन्याय, अत्याचार और शोषण के प्रतीक की संज्ञा दे कर इसे जनसाधारण के लिये घोर निराशा-पूर्ण मान कर इस का विरोध करती हू ।

सरदार रघुबीर सिंह पंजहजारी (पंजाब) : धन्यवाद ।

श्रीमती सरला भदौरिया : और रेल मंत्री महोदय से इस बजट को वापिस लेने का आग्रह करती हूं । मैं निवेदन करना चाहती हूं 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 हू कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप को धन्यवाद देती हूं 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.

GMGIPND—LS II—270 RS—11-10-68 —570.