

12.22 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—*contd.*

MR. SPEAKER : We shall now resume general discussion on the Railway Budget for 1969-70.

We have about 2 hours 15 minutes left, that is 40 minutes now about 1½ hours in the afternoon. I think the hon. Minister may be called to reply at 4.30 P. M. or so...

AN HON. MEMBER : At 5 P. M.

MR. SPEAKER : 4.30 or 5 P. M. depending on the discretion of whoever is in the Chair. The point is that we have to conclude this stage today ; otherwise, other business will be blocked.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : If the Minister rises to speak at 4.30, probably there will be no time left for other business today. So are we taking up the General Discussion of the General Budget tomorrow morning after questions ?

MR. SPEAKER : It is to ensure that that I want to have this concluded today. Those who do not get a chance now can speak during that discussion also.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) ; What about the Customs (Amendment) ordinance and the Bill ?

MR. SPEAKER : That is if we have got spare time today, to fill up the gap if we finish this item at 5.30 or so. We cannot start the other discussion at 5.30 P. M. If we get half an hour or forty five minutes to spare, we can devote it to that. That is why it has been put on the agenda. We cannot say 'We have no work' and then rise for the day ; earlier than the scheduled time.

SHRI HEM BARUA (Mangaldai) : There has been a very serious railway accident at Nalbari in Assam in which 18 persons have killed. I wanted the Minister to make a statement. You in your wisdom have not given me permission to raise it. Would you please direct him to make a statement on it ?

MR. SPEAKER : I think he will reply to that also. Shrimati Uma Roy may now continue her speech.

SHRIMATI UMA ROY (Malda) : With regard to Farakka railway bridge, the feeling of the people of this area is but a 'duped of tomorrow'. Assuming that it would soon materialise, the interim period urgently needs immediate relief from your side with regard to passenger traffic between Howrah-Farakka-Malda. To be more elaborate, the State buses run from Calcutta to Malda by National Highway 34 in 10 hours on Rs. 15 per passenger, while the Howrah-Farakka-Malda train takes 18 hours on Rs. 10 per passenger. To save 8 hours, passengers pay a high price, physically and monetarily, in the road journey. If arrangement is made for an Express train with partial sleeper coach from Howrah to Malda via Farakka, the road passenger traffic would certainly be shifted to railway. As the present Howrah-Farakka passenger train is no relief to the passengers of Malda and West Dinajpur due to the time involved in the total journey (18 hours), the suggestion for an Express train is certainly worth consideration. I am sure this will be very remunerative to the Railway and a great relief to the passengers as well. A fair trial at least for 3 months is urgently solicited.

I would now like to draw the hon. Minister's attention to the following proposal which I already made in 1968-69. Repetition of it has assumed all the more importance in view of the great political changes ahead in Pakistan and its consequent long-term repercussions in this area. Balurghat, the district headquarters of West Dinajpur in West Bengal is not directly connected with the rest of the country by rail. The district has got a very vast border—perhaps the longest in the State—with Pakistan. While we do not have facilities to move our men and defence material in case of an emergency, Pakistan, which inherited the railways existing before partition, has got the strategic advantage of the railway running along almost the entire Pakistan border with the district of West Dinajpur. A survey was undertaken a few years ago and it has proved

that the construction of railway lines connecting Balurghat with old Malda railway station would be proper, and remunerative.

There are acute difficulties of travel in the railways owned by Messrs. Martin & Co., in the vast tracks of 100 km. falling in the districts of Howrah and Hooghly. In this vital life-line, annually about 76 lakhs passengers of different occupations have to travel from hundreds of villages of the said districts to Calcutta and adjacent industrial areas in forced circumstances. With the growing demands of industrial occupations in the plan-frame, the establishment of different institutes and expansion of technical education in the vicinity of Calcutta and Howrah, the number of passengers to Calcutta, Howrah and its industrial area is increasing rapidly and is bound to increase further during the fourth plan period.

I would suggest nationalisation of the Martin group of light railways with a view to remove the hardship now experienced by the travelling public of the districts of Howrah and Hooghly.

In this connection, it may be mentioned that the Railway Board has also appointed a high-powered committee which had recommended nationalisation of the said railways during the year 1958. The present sufferings of the student community residing along this railway must be removed at all costs. It takes four to five hours travel in train to attend colleges from a distance of about 30 km. We are of the definite opinion that the hardship experienced by the travelling public of that area cannot be removed by Messrs. Martin & Co. for obvious reasons.

Therefore, Sir, I would request the hon. Minister of Railways to solve the problems enunciated above so that the genuine grievances of the thousands of passengers may be mitigated in the national interests and the security of the country without any further delay.

श्री राम स्वरूप बिष्टार्थी (करोल बाग) :
अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि इस साल उन्होंने नफे का

बजट पेश किया है। लेकिन यह गौरव की बात नहीं है। आज इस देश में पांच सौ रुपया खर्च कर के एक आदमी पांच आदमियों के परिवार का गुजारा कर सकता है। लेकिन रेलवे में तो खरबों रुपया लगा हुआ है और अरबों खरबों रुपया लगाकर अगर दो करोड़ रुपये का नफा दिखाया जाता है तो इससे उन्हें खुश नहीं होना चाहिये।

आप देखें कि आज रेल कर्मचारियों में मायूसी छाई हुई है। वे परेशान हैं। उनकी कोई परवाह नहीं की जाती है। रेलवे बोंड का जो रवैया है वह फरकून मिजाजी तक चला गया है। मंत्री महोदय से मैं प्रार्थना करता हूँ कि वह उनकी कठिनाइयों पर गौर करके उनको दूर करने का प्रयत्न करें।

घाटोमेशन और इकोनोमी के नाम पर तीसरे और चौथे दर्जे के कर्मचारियों की छंटनी की जाती है। जहां तक ग्रेड 1 और ग्रेड 2 के अफसरों का सम्बन्ध है उनकी इन सालों में दो प्रतिशत से ज्यादा वृद्धि हुई है। सकल में नहीं आता है कि इकोनोमी की मार छोटे कर्मचारियों पर ही क्यों पड़ती है, बड़े कर्मचारियों पर क्यों नहीं पड़ती है। बड़े कर्मचारियों की भी छंटनी होनी चाहिए।

आटोमेशन मशीनरी प्राप दूसरे देशों से मंगाले हैं। उन देशों में कारखाने इस वजह से ज्यादा चलते हैं, वहां मशीनरी बनती है और उनको काम मिलता है और इसके मुकाबले में यहां के लोगों को घाटोमेशन के नाम पर बेकार किया जाता है। यह ठीक नहीं है। यहां आवाद ज्यादा हैं और बेकारी भी पहले से ज्यादा है। आटोमेशन के नाम पर और मैकेनाइजेशन के नाम पर घमर बेकारी ज्यादा बढ़ती है तो यह उचित बात नहीं है।

फिर एक और बात भी है। घाटोमेशन और डीजलाइजेशन करने का परिणाम यह निकलता है कि जो कर्मचारी दस दस और

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

पंद्रह साल से जो पे स्केल डा कर रहे होते हैं उनकी पे को प्रोटैक्ट नहीं किया जाता है। उनका कोई कसूर नहीं होता है एक सैक्शन पर अगर डीजलाइजेशन किया जाता है तो जो आदमी दस साल पहले से वहां लगा होता है वह लोको में नहीं रह पाता है तो इस में उसका कोई कसूर नहीं हो सकता है। रेलवे बोर्ड उसको पुराना ग्रेड न देकर, उसकी पे को प्रोटैक्ट नहीं करता है और उसको नया ग्रेड देकर रिवर्ट कर देता है। उसके लिए कम तनख्वाह की नौकरी मुहैया की जाती है। यह बड़ा भारी अत्याचार है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री इस ओर ध्यान दें।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड ने 1946 और 1951 में इस आशय के आर्डर निकाले थे कि जिन लोगों को रिवर्ट किया जाय, उनकी तनख्वाह को प्रोटैक्ट किया जाये। लेकिन उन आर्डर्स का पालन नहीं किया जा रहा है। एम०ई०एफ० रेलवे में रिक्शन के बाद तनख्वाह की प्रोटेक्शन दी जा रही है। यह जरूरी है कि बाकी रेलवेज में इसी प्रकार रिवर्ट किये गए लोगों की तनख्वाह को प्रोटैक्ट किया जाये।

रेलवेज में कई कमीशन और कमेटीज मुकर्रर की गई हैं। एक प्रोमोशन कमेटी नियुक्त हुई थी, जिसने फ़ैसला किया था कि क्लास फ़ोर एम्पलाईज में से पचास परसेंट को प्रोमोशन मिलनी चाहिए। वह फ़ैसला हुए काफ़ी दिन हो गये हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड ने आज तक यह कोशिश नहीं की है कि क्लास फ़ोर एम्पलाईज की ट्रेनिंग के लिए व्यवस्था की जाये और आज तक उनमें से कोई प्रोमोशन नहीं हुआ है। आप स्वयं सोच सकते हैं कि कोई आदमी जिस पोस्ट पर नौकरी में दाखिल हो, अगर रटायरमेंट तक उस ने उसी पोस्ट पर बने रहना है, तो उसके लिए नौकरी का क्या

चार्ज है? मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय लोअर स्टाफ़ के लिए प्रोमोशन के एवेन्यूज में वृद्धि करने की व्यवस्था करें, ताकि वे लोग दिल लगा कर कमा करें।

इसी प्रकार शंकर शरण एवार्ड पर भ्रमल करने के बारे में भी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। चाहिए तो यह था कि उस स्वाईड के मुताबिक सरकारी कर्मचारियों को कुछ सहूलियत पहुंचाई जाती, लेकिन सरकार इसमें भी बिल्कुल नाकामयाब रही है और रेलवे बोर्ड पहले के से ढंग पर काम कर रहा है।

मिनिस्टर महोदय सोशलिस्टिक पैटर्न ऑफ़ सोसायटी की बात करते हैं और कांग्रेस की वर्किंग कमेटी में उसके बड़े भारी समर्थक हैं। मैं उनकी जानकारी के लिए भुसावल के ज़ोनल ट्रेनिंग स्कूल में, जहां रेलवे कर्मचारियों को रिफ़्रेश कोर्स के लिए भेजा जाता है, बरते जाने वाले भेद-भाव के बारे में बताना चाहता हूँ। वहां पर एक सीनियर मेस बना रखा है, जिसमें लोगों को सुबह नाश्ते के टाइम पर आमलेट, टोस्ट, मक्खन और चाय या काफ़ी देते हैं। लेकिन वहां पर जो मुकद्दम ट्रेनिंग के लिए जाते हैं, उनको पेट-भर रोटी भी नहीं मिलती है; उन्हें छः से ज्यादा रोटी देने पर पाबन्दी है। कम से कम मंत्री महोदय के रहते हुए वहां पर इस प्रकार का भेद-भाव नहीं होना चाहिए कि एक आदमी को तो आमलेट मिले और दूसरे को चाय भी न मिले, एक आदमी को तो मीट और चिकन-करी मिले और दूसरे को छः रोटियों से एक ग्रास भी ज्यादा न मिले।

रेलवे मंत्री (डा० राम सुमन सिंह) : मिलेगा।

श्री राम स्वरूप विद्यार्थी : मैं चाहता हूँ कि इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए मंत्री महोदय पहली बात तो यह करें कि

वह रेलवे बोर्ड से छुट्टी पायें। इसका कारण यह है कि रेलवे कर्मचारियों में यह भावना पैदा हो गई है कि रेलवे बोर्ड की शक्ति इतनी ज्यादा है कि मिनिस्टर भी कुछ नहीं कर सकता है। पुनाचा साहब इस मिनिस्ट्री से चले गये हैं। हम उनके पास केस लेकर जाते थे। वह स्वीकार करते थे कि वह केस कानून के मुताबिक ठीक है, लेकिन वह रेलवे बोर्ड से डरते थे। इसलिए उन्होंने कभी इन्साफ नहीं दिया। मैंने पांच सौ के करीब लेटर्ज उनको भेजे, सब केसिज में उनको सैटिसफाई किया, लेकिन आज तक किसी भी केस में इन्साफ नहीं मिला है। अगर मंत्री महोदय रेलवे बोर्ड के वीशस सर्कल को पॅनीट्रेट नहीं कर सकते हैं, तो वह उसको खत्म कर दें।

पहले जब यहां पर कम्पनीज की रेलवेज थी, उस समय रेलवे बोर्ड की आवश्यकता थी। लेकिन आज तो रेलवे का निगमीकरण किया जाना चाहिए, ताकि कर्मचारियों को फायदा हो। रेलवे देश की सब से बड़ी कामशाल कनसर्न है। जब उस से कुछ पैदावार होती है और उस से रुपया ककाया जामा है, तो फिर उसके कर्मचारियों को भी लाभ क्यों न पहुंचाया जाये? बाकी पब्लिक सेक्टर ग्रॅंडरटेकिंग्स में कर्मचारियों को बोनस और ओवर-टाइम एलाउंस दिया जाता है और उनके पे-स्केल अच्छे हैं। जब रेलवे एक कामशाल कनसर्न है, तो उसको उनके साथ नत्थी किया जाना चाहिए। सैक्रेटेरियट और सेंट्रल गवर्नमेंट के अन्य एम्पलाईज के लिए सरकार एक पे कमीशन बिठाती है। वह कमीशन जो निर्णय देता है, वह रेलवे कर्मचारियों पर क्यों लागू हो? सैक्रेटेरियट और दूसरे आफिसिज में कोई प्राइवेटिव काम नहीं है, जबकि रेलवे एक कामशाल कनसर्न है। जब रेलवे फायदा दिखाती है, तो उसके कर्मचारियों को भी लाभ होना चाहिए। इस लिए एक तो रेलवे

को एक आटोनोमस कार्पोरेशन बनाया जाये और दूसरे, चूंकि वह एक कामशाल कनसर्न है, इस लिए उसके लिए एक अलग पर्मिनेंट वेज बोर्ड बनाया जाये।

रेलवे कर्मचारियों में यह धारणा है कि रेलवे बोर्ड पर मंत्री का कोई असर नहीं है। मंत्री महोदय इससे कुछ रुष्ट होंगे, लेकिन यह एक हकीकत है। मैं आपको इस बारे में कुछ उदाहरण देना चाहता हूं। अगस्त, 1968 में मैंने एक सवाल दिया था कि जो ए०एस०एम० और एस०एम० 1942 से नौकरी कर रहे हैं, रेलवे बोर्ड ने आज तक उनकी सीनियरटी का फ्रंसला नहीं किया है, जिसके बारे में एक आडिट फ़ाब्रिकेशन भी है। मुझे यह जवाब दिया गया कि सीनियरटी लिस्ट हैज आलरेडी बिन सर्कुलेटिड। उसके बाद माननीय सदस्य, श्री अब्दुल गनी डार, के एक सवाल के जवाब में दिसम्बर, 1968 में यह कहा गया कि बि मॅटर इज स्टिल अण्डर कनसिडरेशन।

इसी प्रकार मेरे सामने माननीय सदस्य, श्री गजेश्वर यादव, का 17 दिसम्बर, 1968 का एक क्वेश्चन है, जिसमें मेम्बर साहब ने यह पूछा था कि बांदा के वर्कशाप में कितने घंटे काम होता है, क्या वहां पर बारह घंटे काम होता है। सरकार की तरफ से कहा गया कि वहां पर बारह घंटे काम नहीं होता है और सवाल के बाकी हिस्से के जवाब में कहा गया कि बि क्वेश्चन इज नाट एराइज। इस तरह हाउस को गलत इनफॉर्मेशन दी जाती है। मुझे बताया गया कि सीनियरटी लिस्ट पहले ही सर्कुलेट कर दी गई है और श्री अब्दुल गनी डार को कहा गया कि वह मामला ग्रॅंडर कनसिडरेशन है। इसी प्रकार बांदा के वर्कशाप के बारे में बताया गया कि वहां पर बारह घंटे से ज्यादा काम नहीं होता है, जबकि मैंने वहां खुद जा कर देखा है और सी आदिमियों ने दस्ताखत

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

करके बताया है कि वहां पर आज भी बारह घंटे से ज्यादा काम लिया जाता है।

मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि अगर वह रेलवे बोर्ड को काबू नहीं कर सकते, तो वह उसे खत्म कर दें वरना वह मंत्री महोदय की पोजीशन को खत्म कर देगा, यहां पर उनके खिलाफ प्रिविलेज मोशन लाये जायेंगे और उन्हें मुसीबत का सामना करना पड़ेगा।

इंडियन रेलवेज एक्ट, 1890 की एक प्रोवैज़न में यह बताया गया है कि किसी एक्सिडेंट की एनक्वायरी किस तरह होनी चाहिए और नोटिस किस तरह इस्यू करना चाहिए, वगैरह। इस बारे में सारा अधिकार रेलवे बोर्ड को दिया गया है। इस सदन में भी इस बारे में काफी चर्चा हुई है कि वह अधिकार रेलवे बोर्ड से छीनकर उस को देना चाहिए, जिसने एनक्वायरी करनी है। लेकिन रेलवे बोर्ड इसके लिए तैयार नहीं है, क्योंकि ऐसा करने से वह एक्सपोज ही जायेगा, गंगा हो जायेगा। मेरे पास यह किताब "रिपोर्ट ग्रान दि बकिंग आफ दि कमीशन आफ रेलवे सेफ्टी फ़ार 1966-67" है। इसके पेज 85 पर एक एक्सिडेंट के एनक्वायरी कमीशन ने अपनी रिपोर्ट में कहा है :

"Rules regarding notices of and inquiries into accidents" under Section 84 of the Indian Railways Act.....which were not transferred in 1941, should now be vested in the Ministry of Transport and Aviation under which this Commission of Railway Safety functions."

कमीशन ने ऐसा क्यों कहा है ? उसने बताया है :

"It will perhaps be a matter of great disappointment to note that the Railway Board bluntly refused to give even clarification of certain provisions made in the above

Rules which are incumbent on this Commission to observe."

इसलिए यह जरूरी है कि रूल 84 में तरमीम की जानी चाहिए।

कल माननीय सदस्य, श्री जार्ज फ़रनेन्डीज़ ने भी एक्सिडेंट्स के बारे में कहा था। और कामों की तरह इस काम में भी रेलवे बोर्ड पूरी तरह से फेल हुआ है।

पिछली दफ़ा बजट के समय मैंने रेल मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया था कि रेलवे के सबसिड्यरी रूलज़ बहुत पुराने हो गये हैं और इस लिए उनमें तरमीम होनी चाहिए। लेकिन रेलवे बोर्ड के लोग अपने एयर-कन्डीशन्ड कमरों से कभी बाहर नहीं निकलते हैं। उन्हीं की गलती से दुर्घटनायें होती हैं। इसी रिपोर्ट के पेज 45 पर कहा गया है :

"Subsidiary Rules of railways have become very cumbersome and create confusion in the minds of officers and staff."

एक रेलवे में एक कानून है और दूसरी रेलवे में कोई दूसरा कानून है। अगर एक डाइवर किसी दूसरी रेलवे में जाता है, तो वह नहीं जानता है कि उसको किस कानून का पालन करना है। इसमें लिखा है :

"Railway Board should undertake a review of the subsidiary Rules on all Indian Railways and select those which are useful and incorporate them in the General Rules and discard others. Thereafter formulation of Subsidiary Rules should be forbidden and all new instructions desired to be issued should find a place in the General Rules."

तो यह भी आज तक नहीं किया गया। कई दफ़ा इस प्रकार की रेकमंडेशन दी गईं लेकिन रेलवे बोर्ड ने कभी इस बात पर ध्यान नहीं दिया। और भी एक्सीडेंट्स के

संबंध में जितनी बातें और सुझाव दिए गए हैं इन्होंने कभी उसका पालन नहीं किया। इसी रिपोर्ट में ऐक्सीडेंट्स को रोकने के लिए कुछ बातें कही गई हैं। रेलवे बोर्ड के जितने अधिकारी हैं यह छोटे कर्मचारियों को उसके लिए जिम्मेदार ठहराते हैं। लेकिन रिपोर्ट में कहा गया है कि यह रेलवे बोर्ड की गलती है। रेलवे बोर्ड को एक दफा नहीं हजार दफा कहा गया है कि ट्रैक सर्किटिंग होनी चाहिए। जब तक ट्रैक सर्किटिंग नहीं होगा तब तक ऐक्सीडेंट्स के संबंध में जो स्थिति है वह बनी रहेगी। लेकिन आज तक रेलवे बोर्ड ने इसकी परवाह नहीं की और कहा कि हमारे पास स्लीपर नहीं हैं। उसके लिए भी कहा गया, आलटरनेट सुझाव दिया गया कि सैंड स्प्लिट ट्रैक सर्किटिंग का प्रयोग करें लेकिन आज तक उसके ऊपर भी कोई कार्यवाही नहीं की। तो मेरा निवेदन है कि अगर आप रेलवे बोर्ड के साथ सहृदयता से बर्ताव नहीं कर सकते तो इसे खत्म कर दीजिए वरना आप एक भले आदमी हैं, आपकी पोजीशन जरा दूभर हो जायगी और लोग आपको परेशान कर डालेंगे। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप इस पर अमल करें। और पैसेजर्स के साथ ही यह बात होती तो एक बात भी थी, लेकिन जो मिलिटरी परसोनेल है वह भी ट्रेन्स के अन्दर सुरक्षित नहीं है। एक दफा नहीं कई दफा एन्क्वायरी कमीशन ने कहा है कि उनकी कोई विशेष व्यवस्था की जाय। इसमें 23 ऐक्सीडेंट्स के उद्धरण दिए हैं जिनमें 23 के अन्दर 4 उद्धरण ऐसे हैं जो सैबोटेज के केसेज हैं और उसके लिए एक दफा नहीं कई दफा सुझाव दिए गए हैं लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई है। उन्होंने कहा था कि मिलिटरी स्पेशल के अन्दर कम से कम पोर्टेबल कंट्रोल टेलीफोन होने चाहिए। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि कितने पोर्टेबल कंट्रोल

टेलीफोन आज तक लगे हैं? इसी तरह से एमजैसी ट्रूल बाक्सेज के लिए कहा गया, लेकिन उसकी व्यवस्था भी नहीं हुई।

इस लिए मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इन बातों की ओर आप ध्यान दें और रेलवे बोर्ड ठीक काम नहीं करता तो उसे समाप्त कर दें। इसी में आपका भी भला है और देश का भी भला है ;

मंत्री मयोदय से मैं एक प्रार्थना यह करना चाहता हूँ कि जहां तक रेलवे कर्मचारियों की तकलीफात का संबंध है आप अगर और कुछ नहीं कर सकते तो महीने में एक दिन ऐसा निश्चित कर लें जिस दिन हर एक रेलवे एम्पलाई चाहे वह क्लास फोर का हो या ऊपर का हो, वह आप से मिलना चाहे तो मिल सके और रेलवे बोर्ड के अधिकारी उसमें कोई अड़चन न डालें।

डा० राम सुमंग सिंह : रोज मिलते हैं।

श्री रा० स्व० बिद्यार्थी : एक दिन आप उनसे मिलने के लिए निश्चित कर लें। उस से आपको वस्तुस्थिति का पता लगेगा। वरना आपके पास इनके द्वारा जो बातें आएंगी वह कलंड्र आएंगी।

दूसरा निवेदन मेरा यह है कि यह जितनी यूनियन्स हैं देश के अन्दर वह ट्रेड यूनियन ऐक्ट के अन्तर्गत रजिस्टर्ड होती हैं। तो जब तक ट्रेड यूनियन ऐक्ट है तब तक जो यूनियन उसके तहत रजिस्टर्ड होती है उसके अधिकार से उसे बंधित नहीं करना चाहिए। मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि आपके राज्य के अन्दर एक अनररेग्नाइज्ड यूनियन जो कि ट्रेड यूनियन ऐक्ट के तहत रजिस्टर्ड है उसने अपनी ऐन्ग्रुअल मीटिंग के लिए पोस्टर लगाए तो आपके अधिकारियों ने उनके खिलाफ कार्यवाही की उन्हें सस्पेंड किया और घाज

[श्री राम स्वरूप विद्यार्थी]

डिपार्टमेंटल कार्यवाही उनके खिलाफ चल रही है और यही नहीं, अभी गोरखपुर की बात है, पूनाचा साहब वहां गए, उनसे मिलने के लिए समय दिया, वह मिलने के लिए आए तो अधिकारियों ने मिलने नहीं दिया और जब मिलने नहीं दिया तो स्वाभाविक तौर पर उन्होंने शोर मचाया। उसके ऊपर उनके खिलाफ नोटिस जा रही हैं वह सस्पेंड हो रहे हैं और कहा जा रहा है कि तुम्हारी सविसेज क्यों न टर्मिनेट कर दी जायें। तो यह व्यवहार अच्छा नहीं है। उनके साथ ढंग का व्यवहार होना चाहिए। पहले जब माननीय मंत्री जी स्टेट मिनिस्टर थे तो उन्होंने राज्य सभा में एक बात कही थी। किसी ने पूछा था कि किसी यूनियन की रिकग्नीशन के क्या क्राइटीरिया है; उस वक़्त आप ने कहा था कि 15 परसेंट मेम्बरशिप हो, लायल हो और तोड़ फोड़ की नीति में विश्वास न करती हो तो ऐसी यूनियन को निश्चित रूप से रेकग्नाइज करना चाहिए। तो मध्य रेलवे कर्मचारी संघ की 60 हजार मेम्बरशिप है और बाकी दोनों जो रेकग्नाइज्ड यूनियन्स हैं उनसे ज्यादा लोग उनके साथ हैं। पीछे एक एलेक्शन हुआ था बैंक का उसमें यह दोनों एक साथ थे लेकिन फिर भी मध्य रेलवे कर्मचारी संघ ने इनसे ज्यादा स्थान ग्रहण किया। इसलिए अगर और किसी को रेकग्नाइज नहीं करते तो कम से कम मध्य रेलवे कर्मचारी संघ को तो अवश्य मान्यता प्रदान करें।

अंत में, दिल्ली में जो ओवर हेड ब्रिजेंज हैं उनके लिए कहना चाहता हूँ, उस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है और रिंग रेलवे के लिए भी आप ने वादा किया है, उसके ऊपर भी कार्यवाही होनी चाहिए।

श्री राम शेखर प्रसाद सिंह (छापर): अध्यक्ष महोदय, अभी पूर्व वक्ता ने बताया कि रेलवे बोर्ड की खामियों और कमियों

की बजह से रेलवे के काम में प्रगति रुकी हुई है। आज रेलवे बोर्ड है, और भी मुहकमे हैं जिसमें सेक्रेटरिएट भी है, उसके माध्यम से जो काम होता है, वहां भी काम संतोषजनक नहीं होता, उसे भी खराब बताया जा सकता है। तो नाम के लिहाज से भले ही किसी को संतोष न हो लेकिन यह बात सही है कि रेलवे बोर्ड और सरकार के और मुहकमों के जो कर्मचारी हैं, वहां उनके द्वारा भी काम में कमी होती है और उससे दिकत होती है। इस लिए नाम के बदल देने से ही काम चल जाने को हो तो तब तो भले ही संतोष किया जा सकता है लेकिन अगर कार्य-प्रणाली में सुधार की बात हो तो वह अवश्य सोचने की बात है और उस से काम अच्छे तरीके से हो सकता है। मुझे नाम से कोई एतराज नहीं है। लेकिन मैं यह मानता हूँ कि रेलवे बोर्ड के कामों में कमियां हैं और वह इसलिए हैं कि पुराने रेल के जो कर्मचारी हैं जो छोटे तबके से बड़े हैं उन लोगों की तरफ से एक वैसे इन्टेरेस्ट रेलवे बोर्ड में बनता गया है और तरक्की से वह लोग ही रेलवे के बड़े-बड़े पदों पर आ जाते हैं और उनकी जो पहले की प्रगति बनी हुई है उसी पर चलते हैं जिस से अपने कामों में सुधार नहीं ला पाते हैं। इसी से रेलवे बोर्ड का काम रुका हुआ है। मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि रेलवे बोर्ड में जो कमियां हैं उनको दूर करके उस में तरक्की लानी चाहिए। और इनके काम में सुधार होना चाहिए मैं केवल रेलवे बोर्ड के हटा देने से या नाम बदल देने से ही काम नहीं चल सकता है। जो इसकी कमी है उसको दुरुस्त करना चाहिए। ऐसा मैं मानता हूँ।

आज नौ रेलवे अपने यहां काम कर रही हैं और सभी का काम अलग अलग और भिन्न भिन्न नामों से चलता है। आप देखेंगे कि केवल दो रेलवे को छोड़कर, नार्थ ईस्टर्न

फ्रण्टियर रेलवे और नार्थ ईस्टर्न रेलवे के झलावा सभी रेलवे में डिवीजनल सिस्टम चालू हुआ था। इन दोनों रेलवेज में यह डिवीजनल सिस्टम नहीं था। अभी माननीय मंत्री महोदय ने जो बजट भाषण दिया है उसमें उन्होंने बताया कि इन दोनों रेलवेज में भी अब डिवीजनल सिस्टम चालू किया जायगा और नार्थ ईस्टर्न फ्रण्टियर रेलवे के जो भी जिला स्तर के मुहकमे थे और आफिसेज थे उनको डिवीजनल स्तर पर बना दिया। लेकिन नार्थ ईस्टर्न रेलवे में सभी जिलों को नहीं बना रहे हैं। जो कार्यक्रम रेल विभाग वालों ने 1960 में बनाया था उसी पर वह डटे रहे। कितने उसके लिंग मेमोरेंडम दिए गए, कितनी दरख्वास्तें पड़ीं, कितने रेप्रेजेन्टेशंस हुए, स्थानीय लोगों ने और पब्लिक ने रेप्रेजेंट किया और और लोगों ने भी रेप्रेजेंटेशन दिया लेकिन फिर भी जो कार्यक्रम 1960 में उन्होंने बनाया था, उसी पर वह डटे रहे। हां, बनारस में उन्होंने जरूर अपना विचार बदला। आप देखेंगे कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे बिहार में और यू० पी० के पूर्वी भाग में चलती है। उसमें अभी जो प्रणाली बनी है डिवीजनल सिस्टम की, इस डिवीजनल सिस्टम के आधार पर बिहार में केवल एक नये स्थान पर यह बना है और यू० पी० में तीन जगह पर। मैं यू० पी० और बिहार में कोई भगड़ा नहीं रखता। लेकिन ऐसा मैं मानता हूँ कि सोनपुर का एक विशेष स्थान है। वह एक ऐतिहासिक स्थान है और सोनपुर पूर्वी, उत्तरी और दक्षिणी बिहार को कनेक्ट करता है। पुराने हिसाब से भी वह एक बहुत अच्छा स्थान है। वहां पर रेलवे के मकान भी पहले से बने हुए हैं जिनमें बहुत से मुहकमे चलते हैं। वहां डिवीजनल सिस्टम कायम करने के लिए बहुत सा रेप्रेजेंटेशन जगजीवन बाबू जब मंत्री थे तब से चलता आ रहा है लेकिन रेल अधिकारी जो पहले से एक विचार बना लिए थे, उसमें कोई तब्दीली नहीं किए।

आज ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि सोनपुर से ये दफ्तर उठाये जा रहे हैं, यह ठीक है कि सोनपुर में डिवीजनल दफ्तर नहीं था, लेकिन डिस्ट्रिक्ट का दफ्तर था, आज सोनपुर की तरक्की न कर के समस्तीपुर की तरक्की की जा रही है। इस से रेलवे को काफी घाटा पहुंचेगा, क्योंकि उस को समस्तीपुर में अपने कर्मचारियों के लिए और दफ्तरों के लिये नये मकान बनाने पड़ेंगे जबकि सोनपुर में ये मकान पहले से ही बने हुए हैं। ग्रापरेटिंग के हिसाब से भी सोनपुर का स्थान अधिक अच्छा है, क्योंकि जब ओ० टी० रेलवे या बी० एन० डब्लू० रेलवे का जमाना था, तब से सोनपुर एक महत्वपूर्ण स्थान रखता चला आया है और जब कम्पनी थी, उस वक्त भी सोनपुर में अच्छे अच्छे मुहकमे और आफिस रखे जाते थे। लड़ाई की दृष्टि से भी सोनपुर बाइंडर से दूर है, इसलिये यहां से अच्छा ग्रापरेटिंग हो सकेगा। अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि अपग्रेडिंग की दृष्टि से सोनपुर को डिवीजनल आफिस बनाया जाय।

पैसेजर्स अमेनटीज के प्रश्न पर अनेक माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार प्रकट किये हैं। मैं ऐसा मानता हूँ कि कम्पनी के बाद से रेलवे में बहुत काफी तरक्की हुई है—यात्रियों के चलने में भी और उनके साधनों में भी, लेकिन तृतीय वर्ग के यात्रियों के साधनों में अभी भी बहुत सी कमियाँ हैं। यदि आप किसी तृतीय वर्ग के कम्पार्टमेंट को देखें तो आपको मालूम होगा कि वहां के पाखाने में मग कभी नहीं रहता, उसका कल काम नहीं करता और कभी कभी वहां पानी भी नहीं रहता। थर्ड-क्लास के वेटिंग-हाल्स की स्थिति भी कुछ ऐसी ही है। जो छोटे छोटे मुफास्सल स्टेशन हैं, उन में गर्मी के दिनों में कल बेकार पड़े रहते हैं और काम नहीं करते तथा यात्रियों को

[श्री रात शेखर प्रसाद]

पानी की बहुत कठिनाई होती है। रेलवे को चाहिए कि इनके बारे में पूरी निगरानी रखे तथा तृतीय वर्ग के यात्रियों को भी उतने ही साधन दे जितने कि दिये जाने चाहिये।

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ—उन से डिलक्स को पटना होकर चलाने की प्रार्थना की गई थी, उस को उन्होंने स्वीकार कर लिया है। राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से कलकत्ता जायगी, इस तरह से दो राजधानियों को इकट्ठा करेगी, लेकिन यह गाड़ी जिस रास्ते से पास होगी, उस रास्ते के यात्रियों को इसमें नहीं चढ़ने दिया जायगा। मुगलसराय में यह गाड़ी खड़ी होगी, लेकिन वहां से यदि कोई आदमी यहां आना चाहे, तो इस गाड़ी से नहीं आ सकता—यह ठीक व्यवस्था नहीं है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि बीचवाले यात्रियों को भी राजधानी चक्सप्रेस से जाने की सुविधा दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष मपोदय—अब मैं रेल से कोयला भेजे जाने के सम्बन्ध में एक निवेदन करना चाहता हूँ। आप जानते कि कोयला बिहार में पैदा होता है। कोयले को वहां से भेजे जाने के लिये बैंगन कलकत्ता में डायरेक्टर आफ ट्रांसपोर्ट के द्वारा दी जाती है। अगर कोई कोयला यूजर अपने लिये बिहार के ही किसी स्थान को कोयला ले जाना चाहे, तो उसे बैंगन नहीं मिलती। उसे ट्रक या दूसरे साधनों से कोयला ले जाना पड़ता है और यही कारण है कि दिल्ली के ईंट बनाने वाले को जिस भाव में कोयला मिलता है, उसी भाव में बिहार के किसी आदमी को कोयला मिलता है, क्योंकि उसे दूसरे मंहगे साधनों से कोयला ले जाना पड़ता है। अगर वह किसी व्यापारी के माध्यम से कोयला ले जाता है तो भी कोयला उसे बहुत मंहगा पड़ता है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता

हूँ कि कोयले को बिहार के अन्दर नजदीक के स्टेशनों पर ले जाने की सुविधा दी जानी चाहिये। इस समय जो व्यवस्था है उसमें तबदीली लावें, इसको इतना सुगम बनावें कि नजदीक के लोग यदि कोयला ले जाना चाहें तो वे क्वायत के दामों पर ले जा सकें और उन्हें व्यापारियों के क्लेजेज में न फंसना पड़े।

विजिलेंस विभाग के बारे में भी मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। जो लोग इस विभाग में काम करते हैं, वे रेलवे के विभिन्न विभागों से आते हैं और यदि अपनी ड्यूटी के दौरान उन्हें अपने उच्च-अधिकारियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही करनी पड़े, तो वे ठीक प्रकार से नहीं कर पाते हैं, क्योंकि यहां का कार्यकाल समाप्त करने के बाद जब वे अपने विभाग को वापिस जाते हैं तो उनको उन्हीं अधिकारियों के अण्डर काम करना पड़ता है, जिनके खिलाफ़ उनको कार्यवाही करनी पड़ती है। इस लिये मैं चाहता हूँ कि विजिलेंस विभाग को रेलवे विभाग से अलग कर देना चाहिये, इसमें काम करने वाले लोगों को वापस रेलवे विभाग में नहीं भेजा जाना चाहिये, ताकि वे अधिकारी इन पर अपना आधिपत्य न जमा सकें।

आम जनता से सम्बन्ध कायम करने के लिये रेलवे की तरफ से जोनल समिति का गठन होता है, लेकिन समिति के सदस्यों का बात का ध्यान नहीं रखा जाता है, उनके उचित परामर्शों पर कोई कार्यवाही नहीं की जाती है। रेलवे विभाग को चाहिए कि उन की बातों की तरफ ध्यान दे तथा जनप्रतिनिधियों को उस कमेटी में ज्यादा से ज्यादा रखा जाय। ईस्टर्न जोन और बैसटर्न फ़ोन की कमेटी की मीटिंग बुला ली जाती है, सदस्यों के मीटिंग में पहुंचने के बाद अधिकारी गैरहाजिर हो जाते हैं। अभी कुछ दिन पहले एक खत मैंने पुराने रेलवे

मिनिस्टर साहब को इसी सम्बन्ध में लिखा था। नार्थ-ईस्टर्न जोनल कमेटी की मीटिंग जिसका दफतर सोनपुर में है, बुलाई गई। यह मीटिंग मेले के वक्त हुई थी और एक मेला समिति का गठन किया गया था। जब सदस्य उस मीटिंग में पहुंचे तो वहां कोई भी अधिकारी नहीं था और न वहां दफतर ही खुला था। इस बात की रिपोर्ट बड़े अधिकारियों को की गई, लेकिन आज तक इसके ऊपर कोई कार्यवाही नहीं हुई। अगर आप कोई पब्लिक रिलेशन कमेटी बनाते हैं और जनता का सहयोग चाहते हैं तो जिन सदस्यों को उस कमेटी में लेते हैं, उनकी इज्जत कीजिये। अगर आप उनको इज्जत नहीं करेंगे, उनकी बातों की सुनवाई नहीं होगी तो वे उत्साह से कोई बात आपके सामने नहीं कह सकेंगे। मैंने मंत्री महोदय का ध्यान इस प्रश्न पर आकृष्ट किया था, लेकिन मेरे खत का न कोई एक्नोलिजमेंट और न कोई जवाब ही आया है। मुझे अभी तक मालूम नहीं हो सका है कि इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही हुई है, जो अफसर मीटिंग बुलाकर स्वयं उपस्थित नहीं हुए, दफतर को बन्द रखा, उनके खिलाफ अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। इसलिये अगर आप चाहते हैं कि जनता का सहयोग आपका अधिक से अधिक मिले तो जो कमेटी आप बनावें, उसके सदस्यों की बातों पर ध्यान दें, उनकी प्रेस्टिज और इज्जत को कायम रखें। अगर आप उनकी इज्जत कायम रखेंगे तो वे कमेटियां ठीक ढंग से काम कर सकेंगी।

अध्यक्ष महोदय, हमारे यहां रेलवे क्रीसिंग दो तरह की होती है—मैन्ड और अन-मैन्ड। जिस रेलवे क्रीसिंग पर आदमी होता है, उसे मैन्ड-रेलवे-क्रीसिंग कहते हैं और जिस पर कोई आदमी नहीं होता उसे अनमैन्ड रेलवे क्रीसिंग कहते हैं। आदमी के रेलवे क्रीसिंग पर न होने की बजह से अनेकों

घटनायें होती हैं, इसी प्रकार की एक घटना देवलिया के रेलवे क्रीसिंग पर हुई थी जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे के छपरा और थाबा स्टेशनों के बीच में है। इस घटना के बाद से आज तक न तो इस रेलवे क्रीसिंग को फिर से बनाया गया है और न ही वहां पर कोई आदमी रखा गया है। रेलवे क्रीसिंग बनाने के लिये अगर लोग रेलवे से दरखास्त करते हैं, तो उन की दरख्तों पर कोई गौर नहीं होता है क्योंकि रेलवे क्रीसिंग बनाने के लिये आपका प्रोसीजर इस प्रकार का है कि दरख्त स्टेट गवर्नमेन्ट की मारफत आये। स्टेट गवर्नमेन्ट की सहमति के बाद ही रेलवे क्रीसिंग बनवा सकती है। आम जनता को पता नहीं चल पाता है कि रेलवे क्रीसिंग के निर्माण के सम्बन्ध में वह राज्य सरकार को किस प्रकार से एप्रोच करे। इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे विभाग को इस नियम को सहूल बनाने का उपाय करना चाहिए। आज रेलवे विभाग कह देता है कि यह कार्य तो स्टेट गवर्नमेन्ट को करना है और स्टेट गवर्नमेन्ट उस कार्य को कर नहीं पाती है। अतएव इस प्रकार के जो कड़े नियम बने हुए हैं उनको सहूल बनाया जाना चाहिए। रेलवे क्रीसिंग, त्रिजेज, ये ऐसी चीजें हैं जो कि आम जनता की सहूलियत के लिए होती हैं। आम जनता को यह जानकारी नहीं रहती कि यह रेलवे विभाग का अधिकार है या राज्य सरकार का अधिकार है। उनकी तरफ से रेलवे लाइन पास होती है, उसमें उनको रुकावट होती है तो वे चाहते हैं कि वहां पर रास्ता बने। इसलिए ऐसे जो नियम बने हुए हैं, उनके सम्बन्ध में रेलवे विभाग को स्टेट गवर्नमेन्ट से बातचीत करके, उनका हल निकालना चाहिए। रेल विभाग और डाक तार विभाग, यही ऐसे दो विभाग हैं जिनसे जनता का सीधा सम्पर्क आता है। इनमें इस प्रकार की जो कठिनाइयां आती हैं, उनको दूर किया जाना चाहिए।

MR. SPEAKER : Now only two groups are left—D.M. with 18 minutes and Unattached 17 minutes.

SHRIMATI ILA PAL CHOUDHURI (KRISHNAGAR) : Lady members should have a chance.

MR. SPEAKER : No separate time is allotted for ladies. All are hon. Members. There are three Independents—Shri Kushwah, Shri Prakash Vir Shastri and Shri Daichowdhury—they can take five minutes each. D.M.K. can have two members. There will be half a dozen members from the Congress side. In all, a dozen names can be completed by 4.30 p.m. We will now adjourn for lunch.

13.02 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen hours of the Clock.

— — —

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at five minutes past Fourteen of the clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

PERSONAL EXPLANATION BY
MEMBER—*contd.*

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरी एक प्रार्थना है...

MR. DEPUTY-SPEAKER : This is unfair ; you take the Chair by surprise.

श्री मधु लिमये : मैं बिलकुल नियम और कानून के अनुसार खड़ा हुआ हूँ इस लिए मेरी बात सुन लीजिये ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You ought to have given some notice.

श्री मधु लिमये : नोटिस दिया है ऐसे में थोड़े ही करता हूँ ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Speaker was here till 1 O'clock.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय से मेरी बात हुई थी । उन्होंने कहा कि अभी मत उठाइये दो बजे तक मैं पढ़ लूंगा ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have not seen anything.

श्री मधु लिमये : अगर मुझे कोई टोके नहीं तो मैं 6 मिनट से अधिक नहीं लूंगा ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Be very brief.

श्री मधु लिमये : 6 मिनट से और क्या कम हो सकता है ?

उपाध्यक्ष महोदय, आप को याद होगा कि परसों जब ध्यान आकर्षण का यहां पर नोटिस आया था और उस के बारे में जब मैं सवाल करने खड़ा हो गया तो मैं ने संविधान की कुछ धाराओ से उद्धरण देना चाहा, विशेष कर जब मैंने 163 के बारे में उद्धरण देना शुरू किया था तो स्पीकर साहब ने मुझे टोकते हुए कहा कि माननीय सदस्य सदस का समय क्यों बर्बाद कर रहे हैं । इस के बारे में दो राय नहीं हैं । लेकिन उस समय मैं उस में से जो हिस्सा आप के सामने रखना चाहता था उस को लेकर आज एक विवाद खड़ा हो गया है । मैं यह कह रहा था :

“There shall be a Council of Ministers with the Chief Minister at the head to aid and advise the Governor in the exercise of his functions, except in so far as he is by or under this Constitution required to exercise his functions or any of them in his discretion.”

डिस्ट्रिक्शन के बारे में मैं सवाल उठा रहा था । मैं चार पांच बातों को लेकर सरकार से सफाई चाहता था । जिन शब्दों में मैं ने नोटिस दिया था वही शब्द मैं पढ़ता हूँ ताकि लोक सभा का समय बर्बाद न हो । मैं पांच बातें रखना चाहता था और उन पर मैं