

12.00 hrs.

**CALLING ATTENTION TO MATTER  
OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE**

**REPORTED LATE RUNNING OF SEVERAL  
TRAINS DUE TO WORK-TO-RULE AGITATION  
BY SOME RAILWAY STAFF**

श्री छटल बिहारी वाजपेयी (ग्वालियर) :  
अध्यक्ष महोदय, मैं अखिलभारतीय लोक महत्व  
के निम्नलिखित विषय को श्री रेल मंत्री का  
ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि  
वे इस बारे में एक वक्तव्य दें :

“सिग्नल और टेली-कम्युनिकेशन  
स्टाफ एसोसियेशन और इंडियन  
रेलवे लोको-मैकेनिकल स्टाफ  
एसोसियेशन के नियमानुसार, कार्य  
आन्दोलन के कारण, जिन्होंने  
आरोप लगाया है कि रेल प्रशासन  
उनको दीर्घ काल से चली जा रही  
मांगों के प्रति उदासीन रहा है,  
कई रेल-गाड़ियों के देर से चलने  
के समाचार।”

THE DEPUTY MINISTER IN THE  
MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI  
MOHD. SHAFI QURESHI): Sir, notice  
as such has not been served on the  
various Railway Administrations by the  
Indian Railway Signal and Telecom-  
munication Staff Association but an  
intimation has been received indicating  
that the members of that Association  
would start “Work-to-Rule” movement  
from 27th November, 1973 if their  
demands are not met.

From 27th November, 1973, some  
incidents have been reported of Signal  
and Telecommunication staff not attend-  
ing to their duties in respect of mainten-  
ance of the installations. Some late run-  
ning of trains have been reported due  
to these incidents. On the whole, out of

about 5173 trains carrying passengers run  
daily on the Indian Railways, only 32  
mail and express trains and 39 passenger  
trains were affected in punctuality on 28th  
November. As regards suburban services,  
only in Bombay area there was some  
dislocation.

The work to rule agitation has taken  
the shape of incidents where staff have  
not turned up on duty to rectify defects  
in the night on the plea that their duty  
was completed during the day. In the  
category of Signal Maintainers, depending  
on workload they fall in ‘excluded’ cate-  
gory or ‘essentially intermittent’ or ‘con-  
tinuous’ category. They also get overtime  
when they work more than the duty hours,  
according to Hours of Employment  
Regulations. At some stations, they have  
left the work at 17.00 hours where a  
generator is to be looked after on the  
plea that they would not work beyond 8  
hours although the staff have been so  
long classified as ‘essentially intermittent’  
according to Hours of Employment Regu-  
lations.

A 7-point charter of demands was  
received which was carefully examined.  
The Indian Railways Signal and Telecom-  
munication Staff Association represents  
only one category out of a large number  
of categories on the Railways. In the  
circumstances, the Railways have accept-  
ed a policy for many years of recognising  
only such a union as is composite and  
represents all categories in one class of  
workers, namely, the non-gazetted or the  
gazetted and have refrained from granting  
recognition to categorywise associations.

One of the demands regarding monetary  
benefit on the same lines as for the Perma-  
nent-way staff in the case of certain ac-  
cidents which had already been sponsored  
by one of the recognised Federations has  
been examined and accepted and orders  
were issued to the Railways. As regards  
strength of Signal Maintenance Staff, indi-  
vidual Railways are assessing workloads,  
taking into account factors like local  
conditions to see if any increase is neces-  
sary. The other demands are not justi-  
fied.

At present there is no information of any 'work-to-rule' agitation by the Indian Loco Mechanical Staff Association.

I appeal to the staff concerned to withdraw the agitation wherever they have started, particularly in view of the fact that one of their main demands regarding 'breakdown' allowance has been conceded. I hope Hon'ble Members will also join me in this appeal.

**श्री अटल बिहारी वाजपेयी :** अध्यक्ष महोदय, कल मंत्री महोदय ने इस सम्बन्ध में दूसरे स्थान पर जो वक्तव्य दिया था उसमें यह कहा था कि केवल 8 डाक और एक्सप्रेस गाड़ियां बर्क-टु-रूल के कारण प्रभावित हुई हैं और देर से चली हैं। आज उन्होंने स्वीकार किया है कि संख्या 8 से बढ़कर 32 हो गई है। इसका अर्थ यह है कि कर्मचारियों का आन्दोलन फल रहा है और जो गाड़ियां देर से चल रही हैं उनकी संख्या बढ़ रही है।

मैं जानना चाहता हूं क्या नियम के अनुसार काम करना कोई जुर्म है? क्या नियमों के अनुसार काम करने के लिए कर्मचारी दंडित किये जायेंगे? कर्मचारी हड़ताल पर नहीं गये हैं, कर्मचारियों ने चक्का जामन ही किया है, कर्मचारी काम कर रहे हैं, सिर्फ उनका कहना यह है कि जो नियम स्वयं रेलवे ने बनाये हैं उन्हीं के अनुसार हम काम करेंगे, हम नियम के बाहर जा कर काम नहीं करेंगे। मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूं क्या वे चाहते हैं कर्मचारी नियमों का उल्लंघन करके काम करें?

**अध्यक्ष महोदय :** मेरे नियमों का आप उल्लंघन न किया कीजिए।

**श्री अटल बिहारी वाजपेयी :** आप के नियम तो हाउस के नियम हैं।

इसका अर्थ यह है कि जो नियम बनाये गये हैं वे काफ़ी पुराने पड़ चुके हैं, वे अब व्यावहारिक नहीं। उनके हिसाब से अगर

रेल कर्मचारी काम करेंगे तो रेलें चलेगी नहीं। मैं जानना चाहता हूं रेल नियमों में परिवर्तन करने का विचार किया जा रहा है या नहीं?

दूसरी बात यह है कि कल रेल मंत्री ने यह घोषणा की है कि अब लोको कर्मचारी 10 घंटे काम करेंगे और यह निर्णय एक दिसम्बर से लागू हो जायेगा लेकिन साथ में कहा गया है कि इसे लागू करने में 3-4 साल लगेंगे। मैं जानना चाहता हूं 1 दिसम्बर को जो निर्णय लागू होगा वह कितने कर्मचारियों को प्रभावित करेगा? कल स्वयं कुरेशी साहब ने कहा कि हमारे पास कर्मचारियों के ठहरने के लिए स्थान नहीं हैं, हमारे पास रेलवे लाइनें नहीं हैं, हमें लूप लाइन्स डालनी पड़ेंगी। अगर यह सब स्थिति है तो 1 दिसम्बर से क्या चीज लागू होने वाली है? क्या केवल मंत्री महोदय की घोषणा 1 दिसम्बर से लागू होगी और बाकी काम के घंटे घटाने का जो फैसला हुआ है वह 1 दिसम्बर से लागू नहीं होगा? अगर लागू होगा तो कितने कर्मचारी उससे प्रभावित होने वाले हैं?

मंत्री महोदय ने अपने जबाब में माना है कि उन्हें सात मांगों की एक सूची प्राप्त हुई है जो इंडियन रेलवे सिगनल एण्ड टेली-कम्युनिकेशन एसोसिएशन ने भेजी है। मन्त्री महोदय कहते हैं कि हमने सब मांगों की बारीकी से जांच की है लेकिन उन्होंने बयान में जिस मांग का उल्लेख किया है और जिसे ठुकरा दिया है वह मांग केवल मान्यता के बारे में है। मैं जानना चाहता हूं इयूटी ग्रावर्स के बारे में इस एसोसिएशन ने जो कहा है क्या उस पर भी मंत्रालय ने गौर किया है?

उन्होंने जो कुछ कहा है, मैं उद्धृत करना चाहता हूं :

"In the absence of duty rosters for khallasias/T. men, they are forced to work for more than 12 hours a day without any extra remuneration. In some of the cases where the duty ro-

### [श्री अटल बिहारी वाजपयी]

ters have been provided, these are very very old and do not classify them as continuous workers. Also in many cases where they are working with a maintainer classified as continuous, these khallasies are classified as essential intermittent."

क्या मंत्री महोदय ने इस मामले को भी अस्वीकार कर दिया है ? क्या वह रेल कर्मचारियों से आशा करते हैं कि वह 12 घण्टे काम करेंगे ? और अगर 12 घण्टे काम करेंगे तो क्या उन्हें उम के लिए अतिरिक्त भत्ता नहीं मिलना चाहिए ? और अगर अतिरिक्त भत्ता मिलना चाहिए तो यह मांग रेल मंत्रालय ने कैसे अस्वीकृत कर दी ?

अध्यक्ष महोदय, एक बात मैं और उठाना चाहता हूँ । इस समय रेलों में दो आल इंडिया फ्रेडरेशन्स हैं । इस का अर्थ यह है कि "वन इंडस्ट्री वन यूनियन" वाले सिद्धान्त को छोड़ दिया गया है । दो फ्रेडरेशन्स को आधने पहले से ही मान्यता दी है । दोनों निकम्मी हैं, ऐसा हमारे मित्र श्री नवल किशोर जी कह रहे हैं । इसीलिए कैंटेगरीवाइज कर्मचारी आन्दोलन पर आमादा हैं । यह ठीक है कि रेलवे में 700 कैंटेगरीज हैं, लेकिन विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों की शिकायतें रखने में दोनों अखिल भारतीय संगठन विफल हुए हैं । नतीजा यह होता है कि श्रेणीबद्ध कर्मचारी हड़ताल पर जाते हैं, परिस्थिति बिगड़ती है और फिर यही मंत्री महोदय जो कहते हैं कि हम कैंटेगरीवाइज एसोसियेशन्स को मान्यता नहीं देंगे, उन कर्मचारियों के साथ समझौते की बातचीत चलाते हैं, और उन की मांगें उन को स्वीकार करती पड़ती हैं ।

श्री रेल मंत्री ने कहा कि हम तो एक यूनियन चाहते हैं, और कहते हैं कि हम

पालियामेंट के मेम्बरों से अपील कर रहे हैं कि एक यूनियन बन जानी चाहिए । मेरी भी इच्छा है कि रेल कर्मचारियों का एक यूनियन हो । लेकिन जब तक एक यूनियन नहीं होती तब तक रेल मंत्रालय विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों से किस तरह से निपटने का विचार करता है ? अभी लोको कर्मचारी शिकायत कर रहे हैं कि जो वायदे उन से किये गये थे वे पूरे नहीं किये गये हैं । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि डी० आई० आर० में जितने लोको कर्मचारी पकड़े गये थे वह सब छोड़े नहीं गये हैं । अध्यक्ष महोदय मंत्री महोदय यह कह कर जिम्मेदारी में नहीं बच सकते कि यह मामले राज्य सरकार ने चालू किये हैं और उन्हें वापस लेना राज्य सरकार की जिम्मेदारी है । मामलों को वापस लेने का वायदा किया था । मामले वापस नहीं किये गये । अब और श्रेणीबद्ध कर्मचारी अपनी मांगें उठा रहे हैं । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि जब तक यूनियन नहीं बनती तब तक क्या वह कैंटेगरीवाइज एसोसियेशन्स को निगोशियेटिंग फ्रेसिलिटी देने के लिये तैयार हैं, जो फ्रेसिलिटी उन्हें मजबूरी में देनी पड़ती है ? क्या वह स्वीकार करने को तैयार हैं कि हम एक यूनियन बनाने का प्रयत्न करेंगे लेकिन जब तक एक यूनियन नहीं बनती तब तक कैंटेगरीवाइज असोसियेशन को अपनी मांगें रखने का और उन पर चर्चा करने का अधिकार होगा । नहीं तो यह मामला बिगड़ता ही जायगा, एक श्रेणी के बाद दूसरी श्रेणी के कर्मचारी अपना असंतोष ले कर आगे आयेंगे ।

अध्यक्ष जी टुनें केवल इसलिये देर से नहीं चलती हैं कि कुछ कर्मचारियों ने नियमानुसार काम करने का फ़ैसला कर लिया है । टुनें इसलिए भी देर से चलती हैं कि सारा रेल का संगठन, और जिस के लिये मुख्य रूप से रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड भी जिम्मेदार हैं,

वह ट्रेनों को ठीक चलाने के बारे में गम्भीर नहीं है।

अध्यक्ष जी, आप को मुन कर ताज्जुब होगा कि 26 नवम्बर को डीलुक्स ट्रेन से बहुत से पार्लियामेंट के मेम्बर कलकत्ता से दिल्ली आ रहे थे। हम उस दिन सबेरे यहां पहुंचना चाहते थे जिस से माननीय ब्रेज़नेव के स्वागत में शामिल हों सके। लेकिन इंजन में एक पुर्जा खराब हो गया। आसनसोल से झाझा स्टेशन पर खबर की गई कि पुर्जा बदलने की जरूरत है, आप आदमी तैयार रखिये। जब झाझा स्टेशन पर गाड़ी पहुंची तो पता लगा कि वह आदमी फुटबाल का मैच देखने गया है। वह मैच डेढ़ घंटे चलता रहा और यहां हमारी गाड़ी डेढ़ घंटे रुकी रही। मैं उस कर्मचारी की खिलाड़ी वृत्ति की तो तारीफ करूंगा, लेकिन गाड़ी जो डेढ़ घंटे खड़ी रही उस ने सारा खेल बिगाड़ दिया।

क्या यह सच है कि रेल के कर्मचारियों को हिदायतें दी गई हैं कि रेल के आने और जाने के टाइमिंग के अलग अलग रजिस्टर रखें। क्या यह सच नहीं है कि मंत्री महोदय ने रेल के अफसरों से कहा है कि रेल अगर देर से भी आती है तो भी उन्हें ठीक टाइम से बताया जाय और इस के लिये अलग अलग रजिस्टर कायम किये गये है। अगर मंत्री महोदय कहे तो मैं इसको साबित करने के लिये तैयार हूं।

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शाफी कुरेशी): जनाब स्पीकार साहब, जो वाजपेयी जी ने पहली बात कही कि कर्मचारियों का आन्दोलन फँस रहा है बदकिस्मती से यह जो वर्क टू रूल का नया नारा चला है उसका मतलब यह है कि काम कम किया जाय, लेकिन दाम पूरे पूरे लिये जायें। सिगनल और टेली-कम्युनिकेशनस जो स्टाफ है इस में कैंटेगरीज जो

हैं, कंटीनुअस कैंटेगरी जिन का काम है किसी भी वक्त उन को बुलाया जा सकता है ड्यूटी पर क्योंकि किसी वक्त भी कम्युनिकेशन सिस्टम, सिगनलिंग सिस्टम में नुक्स पैदा हो जाता है तो उस वक्त उन को बुलाया जा सकता है। नोर्मली जो उन का काम करने का वक्त है वह 8 घंटे का है। लेकिन 8 घंटे के बाद अगर जरूरत पड़े, तो फिर उन को उस काम के लिये ओवर टाइम मिलेगा और आने जाने का खर्चा सरकार बर्दाश्त करती है।

दूसरी कैंटेगरी है इंसेंशियल इंटीग्रेट जिन को 12 घंटे काम करना पड़ता है, और अगर 12 घंटे के अलावा वह कोई काम करें तो उस के लिये उन को बाकायदा ओवर टाइम दिया जाता है। जिन की 12 घंटे ड्यूटी है उन का 6 घंटा ही काम होता है। और 6 घंटा वहां पर हाजिर रहना पड़ता है। फिर कंटीनुअस सर्विस वाले जो हैं उन को 8 घंटे काम करना पड़ता है। लेकिन उन को जो भी आठ घंटे से ज्यादा टाइम होगा उस के लिए ओवर टाइम मिलेगा।

अब यह दिक्कत हो गई, नार्थन, नोर्थ-ईस्टर्न और ईस्टर्न रेलवे, इन तीन जोन्स में 9 जोन्स में से, यह वर्क टू रूल शुरू कर दिया है। अब यह वर्क टू रूल जो है यह जाहिरा तो बड़ी मासूम चीज दिखती है लेकिन यह ऐसी बीमारी है जो अन्दर ही अन्दर घुन की तरह से खा रही है और अगर माननीय सदस्य वाजपेयी जी मेरी मदद नहीं करेंगे इस बीमारी को हटाने में तो मुश्किल हो जायगी। खुद माननीय वाजपेयी जी कहते हैं कि गाड़ियां लेट होती हैं और लोगों को काफी दिक्कत होती है। जब 8 घंटे ड्यूटी उन्होंने की, उस के बाद चले जाते हैं। अगर कभी रात को जरूरत पड़े तो कहीं पीईट खराब हो गया, कहीं सिगनल या टेलीफोन खराब हो गया, तो उस के लिये वह आने की

### [महम्मद शकी कुरेशी]

संसार नहीं हैं ड्यूटी पर। क्योंकि वह कहते हैं कि हमने 8 घंटे की ड्यूटी की है, अब अगर ओवर टाइम भी देंगे तब भी हम नहीं जायेंगे क्योंकि रूल के मुताबिक 8 घंटे पूरे कर लिये। यह कहना कि रूल नहीं है, गलत है। रूल मौजूद है, लेकिन अब रूल को किस तरीके से ओवरजर्ब किया जाता है। वह जो ट्रेडिशन बन चुकी थी उस को भी बिल्कुल, जैसे कभी कभी माननीय कछवाय जी यहां पर कहते हैं वर्क टु रूल, कि कोरम नहीं है, कुछ नहीं होना आधे घंटे के नियम सदन की कार्यवाही रुक जाती है, लेकिन ट्रेडिशनस में थोड़ी रियायत भी देनी पड़ती है कभी कभी।

नियम जो बने हैं, माननीय वाजपेयी जी ने कहा नियम में आप परिवर्तन नहीं करते। ऐसी बात नहीं है नियम को तबदील किया जाता है। हर जोन को हिदायत दी गई है कि नह देखे कि अगर कोई ऐक्सक्लूडेड कंटेगरी इस किसम का काम करती है उस को दूसरी कंटेगरी में जाना चाहिये तो नियमों में परिवर्तन किया जाता है, उनको तबदील किया जाता है। रेलवे में खासतौर से तमाम जोन्स को हिदायत दी गई है कि वह कर्मचारियों के फायदों को मद्देनजर रखते हुए और कामको जल्दत का महसूस करते हुए इस में परिवर्तन करते रहें।

जहां तक लॉकोरनिंग स्टाफ की एजिटेशन का ताल्लुक है उनकी एजिटेशन के बाद जो फैसला हुआ था वह यह कि दस घंटे अब काम होगा और हिन्दुस्तान में तमाम रेलवेज में ऐसा होगा। मिया भाई ट्रिब्यूनल का जो एवार्ड था उस के अनुसार यह कहा गया था कि चौदह से बारह घंटे कर दिए जाएं और बारह घंटे जो लागू किए जायं इनको आठ बरसों में लागू करना चाहिये। अब रेलवे मिनिसट्री ने फैसला किया है कि चौदह घंटे से कम करके दस घंटे काम उनको करना चाहिये और हम चाहते हैं कि दस घंटे

जो लागू किए जाएं, ये आठ वर्ष में नहीं — अगर वही नियम इस पर लागू रहता तो इस में सोलह साल लगते लेकिन तमाम सोच समझ कर हमने यह फैसला किया कि वह काम तीन वर्षों में मुकम्मिल हो सकता है। बात यह है कि जितनी मेल और एक्सप्रेस ट्रेन हैं वे पहली दिसम्बर से शुरू हो कर अप्रैल 1974 तक उनमें दस घंटे का काम पूरा हो जाएगा तमाम रेलवेज में। सैंजर और गुड्रज ट्रेज की सब से बड़ी दिक्कत है। गड्स ट्रेन का रन कभी भी चौदह पन्द्रह घंटे से कम नहीं रहा। जो सहुलियत डाइवर को, फायरमैन को, क्लीनर को दी गई है, वह यह है कि उन के लिए रेस्ट रूम बनाए गए हैं, बाकी सहुलियतें उन को दी गई हैं, उन के हैडक्वार्टर बनाए गए हैं और ये सब 16 घंटे और 14 घंटे के रन के मुताबिक बनाए गए। दस घंटे का रूल लागू होगा वह उस वक्त से लागू होगा जिस वक्त वे साइड आन करतें हैं, जब जाकर इंजन को लेते हैं और जब जा कर रन खत्म करतें हैं यह दस घंटे उनको काम चलाना होगा। इसमें भी एक्चुअल रनिंग टाइम छ घंटे से अधिक नहीं होगा। चौदह घंटे से दस घंटे होने पर रन को कंटेस करना पड़ेगा और तमाम सहुलियतें उनको देनी पड़गी।

लोकों स्टाफ वालों ने तसलीम किया है कि नया नियम लागू करने के लिए तकरीबन तीस हजार और कर्मचारियों की भरती करनी पड़ेगी। मामूली अंदाजे के मुताबिक इस पर तीस करोड़ रुपया खर्च होगा। ये तीस हजार आदमी और यह तीस करोड़ रुपया एक महीने में या दो महीने में नहीं आ सकता है। लोगों को ट्रेनिंग देनी पड़ेगी। गवर्नमेंट का जो फैसला है उस पर हम कायम हैं।

जहां तक गिरफ्तार किए गए लोगों का ताल्लुक है जितने भी लोग डी० आई० आर०

के तहत गिरफ्तार किए गए थे सब को रिहा कर दिया गया है और जितने भी रिहा हुए हैं उन सब को काम पर वापिस ले लिया गया है । जो उनको गैर हाजिरी थी, उसका जो पीरियड था—हालांकि नियम के अनुसार जो आदमी काम नहीं करेगा उस को तन्खवाह नहीं मिलनी चाहिये—लेकिन चूंकि वे हमारे कर्मचारी थे इस नाते हमने यह फंसला किया कि अगर उनकी लीव है तो इसको लीव ट्रीट कर लिया जाए और अगर नहीं है तो आगे जो छुट्टी उन को मिलने वाली है, डमपीरियड को उस में एडजस्ट कर दिया ज.ए. हम कोई बदले की कार्रवाई नहीं करना चाहते थे । डी० आई० आर० में जो केसेज चले हैं रेलवे ने अपनी तरफ से स्टेट गवर्नमेंट को यह लिख दिया है कि हम ये केसिस वापिस लेना चाहते हैं । अब उन में पब्लिक प्रोसीक्यूटर को या गवर्नमेंट को क्या करना चाहिये यह उनको देखना है और आगे भी हम उस में उनकी मदद कर रहे हैं ताकि जल्दी से जल्दी केसिस विदङ्ग हों ।

जहां तक यूनिवर्ज का ताल्लुक है रेलवे की पालिसी रही है कि एक ही यूनिवर्ज अगर रहे तो ज्यादा बेहतर होगा । पहले एक थी बाद में दो हो गई —

**एक माननीय सभ्य : कैसे हो गई ?**

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** यह तारीखी बाका है । मैं क्या करूं । इन दोनों को मान्यता दी गई है । यह नामुम्किन बात है कि रेलवे में तमाम कैटेगरीज को रिकग्नाइज किया जाए । अगर यह हो गया तो हमारा भी वही हाल होने वाला है जो शायद आई० ए० सी० का हुआ है (ध्ववषान) हर कर्मचारी अपनी शिकायतें अफसरों के पास पहुंचा सकता है और इसका उसको हक है । हर अफसर को हिदायत दी गई है कि रिकग्नाइज्ड यूनिवर्ज हो या अनरिकग्ना-

नाइज्ड उसको सुनवाई दी जानी चाहिये (ध्ववषान) जो रूल बना हुआ है उस में यह व्यवस्था है कि नैगोशिएट करने की फैसिलिटी रिकग्नाइज्ड यूनिवर्ज को ही दी हुई है —

**SHRI DINEN BHATTACHARYYA (Serampore):** Why do you forget that those union people are not representatives of the Railway employees?

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:** That is why we are trying to have one union to establish the representative character of the union. That is our effort. The category unions have assured me that immediately we take a decision on one union, they will dissolve their category unions.

पंकचुएलिटी का जहां तक ताल्लुक है यह ठीक है कि तीन जॉन्ज में गाड़ियां ठीक समय पर नहीं आती । इसका मुझे खंड है । बहुत से मंम्बरों को तकलीफ़ उठानी पड़ी है, गाड़ियां वक्त पर नहीं आईं इसके लिए मैं माफी चाहता हूं । लेकिन बाकी छः जॉन्ज में पंकचुएलिटी जो है वह अभी भी भी 80-85 पर सेंट के बीच में है ।

यह बात गलत है कि हमने दो किस्म के रजिस्टर रखे हुए हैं ।

**श्री अटल बिहारी वाजपेयी :** मैं साबित कर सकता हूं । रेलवे कर्मचारियों से मेरा बहुत घनिष्ट का सम्बन्ध है । मैं सदन की मेज पर दो दो रजिस्टर रख सकता हूं जिसमें से एक तो रेलवे अफसरों के लिए रखा जाता है और एक पब्लिक को बताने के लिए ।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** अगर ऐसी बात है और हमारे कर्मचारियों ने दो किस्म के रजिस्टर रखे हैं और वे आपके पास मौजूद हैं तो हाउस को यकीन दिलाना चाहता हूं कि सब्त् से सब्त् सज़ा उन अफसरों को दी जाएगी जिन्होंने इस किस्म के दो रजिस्टर रखे हुए हैं ।

[شری مصد شلی قوشی : جذاب

اسپیکو صاحب - جو واجہائی جی نے پہلی بات کہی کہ گرمپجاریوں کا اندرون پھیل رہا ہے بدقسمتی سے یہ ورک و رول کا نیا نمبر ہے چلے اس کا مطلب یہ ہے کہ کام کم کہا جائے - لیکن دام پورے پورے لئے جائیں - سگنل اور ٹیلیویشن جو سگنل ہے اس میں کٹیکریز جو ہیں کٹیکریس کٹیکریز - جن کا کام ہے کہ کسی بھی وقت ان کو بلا یا جا سکتا ہے تھوٹی پر کیونکہ کسی وقت بھی کٹیکریس کٹیکریس سگنل سگنل میں نقص پیدا ہو جاتا ہے تو اس وقت ان کو بلا یا جا سکتا ہے - نورملی جو ان کا کام کرنے کا وقت ہے وہ آٹھ گھنٹے ہے - لیکن آٹھ گھنٹے کے بعد اگر ضرورت پڑے تو پھر ان کو اس کام کے لئے اور ٹائم ملے گا - اور آنے جانے کا خرچہ سرکار برداست کرتی ہے -

دوسری کٹیکریس میں ایسٹشیل انٹرمیڈیٹ جن کو ۱۲ گھنٹے کام کرنا ہوتا ہے - اور اگر ۱۲ گھنٹے کے علاوہ وہ کوئی کام کریں تو اس نے لئے ان کو باقاعدہ اور ٹائم دیا جاتا ہے - پھر جن کے ۱۲ گھنٹے تھوٹی ہے ان کا چھ گھنٹے ہی کام ہوتا ہے - اور چھ گھنٹے وہاں پر حاضر رہنا پوتا ہے کٹیکریس سروس والے ہیں ان کو آٹھ گھنٹے کام کرنا

ہوتا ہے - لیکن ان کو جو بھی آٹھ گھنٹے سے زیادہ ٹائم ہوگا اس کے لئے اور ٹائم ملے گا -

اب یہ دلت ہو گئی - نادرن - نورث ایسٹرن او ایسٹرن ریلوے - ان تین زونوں میں تو زونوں میں سے یہ ورک گو رول شروع کر لیا ہے - اب یہ ورک تو رول جو ہے یہ ظاہرہ تو بری معصوم چیز ہے لیکن یہ ایسی بیماری ہے جو اندر ہی اندر گھن کی طرح سے کھا رہی ہے - اور اگر سانہ سدسہ واجہائی جی مہری مدد نہیں کریں گے - اس بیماری کو ہٹانے میں تو مشکل ہو جائے گی - خود سانہ واجہائی جی کہتے ہیں کہ گاڑیاں لپٹ ہوتی ہیں اور لوگوں کو کاکی دلت ہوتی ہے - جب آٹھ گھنٹے تھوٹی انہوں نے کی اس کے بعد چلے جاتے ہیں - اگر کبھی رات کو ضرورت پڑے کہیں پوائڈت خراب ہو گیا - کہیں سگنل یا ٹیلیفون خراب ہو گیا - تو اس کے لئے وہ آنے کے لئے تیار نہیں ہیں تھوٹی پر - کیونکہ وہ کہتے ہیں کہ ہم نے آٹھ گھنٹے تھوٹی کی ہے - اب اگر اور ٹائم دیں گے تب بھی ہم نہیں جائیں گے - کیونکہ رول کے مطابق آٹھ گھنٹے پورے کر لئے - یہ کہنا رول نہیں ہے غلط ہے - رول موجود ہے - لیکن اب رول کو کس طریقے سے آہرو کھا جاتا ہے - وہ

جو ترقی شدہ بنی ہوئی تھیں اس کی بھی بالکل - جیسے کہی کہی مانہ کچھوائی جو یہاں پر کرتے ہیں رگ تو رول - کہ کورم نہیں ہے - کبہ نہیں ہوتا - آدھ کھلتے کے لئے سدن کی کارروائی رک جاتی ہے - لیکن ترقی شدہ میں تھوڑی رعایت ہی دینی پرتی ہے کہی -

نیم جو ہلے ہیں - مانہ واجہالی جی نے کہا آپ نیم میں پیریورتن نہیں کرتے - ایسی بات نہیں ہے - نیم کو تبدیل کیا جاتا ہے - ہوزن کو ہدایت دی گئی ہے کہ وہ دیکھ کہ اگر کوئی ایک کلورڈ نہ لگے اس قسم کا کام کرتی ہے - اس کو دوسری کھتہ مری میں جانا چاہئے - تو نہون میں پیریورتن کیا جاتا ہے - ان کو تبدیل کیا جاتا ہے - ریلوے میں خاص طور سے تمام زونز کو ہدایت دی گئی ہے کہ وہ کومچاریوں کے فائدے کو مدنظر رکھتے ہوئے اور کام کی ضرورت کو ملحوظ کرتے ہوئے اس میں پیریورتن کرتے رہیں - جہاں تک لوگوں کی سٹاف کی ایجنٹیشن کا تعلق ہے ان کی ایجنٹیشن کے بعد جو فیصلہ ہوا وہ یہ ہے کہ دس کھلتے اب کام ہوگا - اور ہندوستان میں تمام ریلوے میں ایسا ہوگا - یہاں بھائی تریبونل کا جو ایوارڈ تھا اس کے اتوسار یہ کہا

کہا تھا کہ ۱۲ سے ۱۳ کھلتے کر دئے جائیں - اور ۱۲ کھلتے جو لاگو کئے جائیں ان کو آٹھ برس میں لاگو کرنا چاہئے - اب ریلوے منسٹری نے فیصلہ کیا ہے کہ ۱۳ کھلتے سے کم کر کے دس کھلتے کام ان کو کرنا چاہئے - اور ہم چاہتے ہیں کہ دس کھلتے جو لاگو کئے جائیں یا یہ آٹھ برس میں نہیں - اگر وہی نیم اس پر لاگو رہتا تو اس میں ۱۶ سال لگتے - لیکن تمام سوچ سمجھ کر ہم نے یہ فیصلہ کیا کہ یہ کام تین برس میں مکمل ہو سکتا ہے - بات یہ ہے کہ جتنی مہل اور ایکسپریس ترقی ہو رہی ہیں وہ پالی ڈسٹر سے شروع ہو کر اپریل ۱۹۷۱ تک ان میں دس کھلتے کا کام پورا ہو جائے گا - تمام ریلوے میں - پیسنرز اور کڈس توہن کی سب سے بڑی وقت ہے - کونٹس ٹرین کا دن کہی ہی ۱۲-۱۵ کھلتے سے کم نہیں رہا - جو سہولیت ترقی ہو کر - فائبر میں کو - کلینر کو دی گئی ہے وہ یہ ہے کہ ان کے لئے ریست روم کی سہولتیں ان کو دی گئی ہیں - ان کے ہیڈ کوارٹر بنائے گئے ہیں - اور یہ ۱۲ کھلتے اور ۱۵ کھلتے کے دن کے مطابق بنائے گئے ہیں - دس کھلتے کا کل لاگو ہوگا - نو اس وقت یہ لاگو ہوگا جس وقت وہ ملتے کرتے ہیں - جب جا کر



[ شری محمد شلی قریشی ]

انہوں کو لیتے ہیں اور جب جا کر دن ختم کرتے ہیں یہ دس گھنٹے ان کو کام چلانا ہوگا - اس میں بھی ایکسپریس ریلنگ ٹائم ہے - گھنٹے سے ادھک نہیں ہو گا ۱۲ گھنٹے سے دس گھنٹے ہونے پر دن کلتھیس کرنا ہوگا - اور تمام سہولتیں ان کو دیلی پوریلنگی -

لوگو سٹاف والوں نے تسلیم کیا ہے کہ نیا ہم لوگو کرنے کے لئے تتریباً ۳۰ ہزار اور کومپنیاؤں کو بھرتی کرنا پویگا - معمولی اندازے کے مطابق اس پر ۳۰ کروڑ روپے خرچ ہونگے - یہ تیس ہزار آدمی اور یہ تیس کروڑ روپے ایک مہینے یا دو مہینے میں نہیں آ سکتے ہیں - لوگوں کو ٹریلنگ دیلی پوریلنگی - گورنمنٹ کا جو فیصلہ ہے اس پر ہم قائم ہیں -

جہاں تک گرفتار کئے گئے لوگوں کا تعلق ہے جتنے بھی لوگ فی آئی آر کے تحت گرفتار کئے گئے تھے سب کو رہا کر دیا گیا ہے - اور جتنے بھی رہا ہوئے ہوں ان سب کو کام پر واپس لے لیا گیا ہے - جو ان کی شہر حاضری تھی اس کا جو پھریڈ تھا حالانکہ ہم کے مطابق جر آدمی کام نہیں کریگا اس کو تھنواہ نہیں ملنی چاہئے - تمکن چونکہ وہ ہمارے کومپنیاؤں تھے -

اس ناطے ہم نے یہ فیصلہ کیا کہ اگر ان کی لمبی لہو ہے تو اس کو گھو ٹویٹ کر لیا جاوے - اور اگر نہیں ہے تو آگے کی جو چھٹی ان کو ملنے والی ہے - اس پھریڈ کو اس میں آرجسٹ کر دیا جاوے - ہم کوئی بدلے کی کارروائی نہیں کرنا چاہتے تھے - فی آئی آر میں کھسز چلے ہیں دیلوے نے ایلی طرف سے سٹیٹ گورنمنٹ کو یہ لکھ دیا ہے کہ ہم یہ کھسز واپس لے لیا چاہتے ہیں - اب ان میں پنڈک پراسیکوٹور کو یا گورنمنٹ کو کیا کرنا چاہئے یہ ان کو دیکھاوے اور اگے بھی ہم اس میں ان کی مدد کر رہے ہوں - تاکہ جلدی سے جلدی کوسو واڈھڈرا ہوں -

جہاں تک یونہلو کا تعلق ہے یہ دیلوے کی پالسز رہی ہے کہ ایک ہی یونہلو اگر رہے و زیادہ ہوتے ہو گا - پہلے ایک تھی بعد میں دو ہو گئے ہیں -

ایک ماہہ سدسہ : دس کوسے ہو گئی -

شری محمد شلی قریشی -

تاریخی واقعہ ہے - میں کیا کروں - ان دنوں کو ماہیتا دی گئی ہے - یہ نامکن بات ہے کہ دیلوے میں تمام کیتھگریز کو ریگولڈ کیا جائے -

اگر یہ ہو گیا تو ہمارا بھی وہی حال ہونے والا ہے جو شاید آئی اے کا ہوا ہے - ہر کرمچاری اہلی شکستیں افسروں کے پاس پہنچا سکتا ہے اور اس کا اس کو حق ہے - ہر افسر کو ہدایت دی گئی ہے کہ ریکگڈاٹھز یونین یا ان ریکگڈاٹھز اس کو سزا دی جانی چاہئے۔ جو رول بنا ہوا ہے اس میں یہ پرستار ہے کہ نیگوشیٹ کر کے کی فیصلہتی ریکگڈاٹھز یونین کو ہی دی ہوئی ہے -

یلچرولٹی کا جہاں تک تعلق ہے یہ ٹوٹک ہے کہ تین روزوں میں گاڑیاں ٹھیک سے ہو نہیں آئیں - اس کا مجھے کھید ہے - بہت سے مسوروں کی تکلیف اٹھانی پڑی - گزریاں وقت پر نہیں آئیں - اس کے لئے میں معافی چاہتا ہوں - میں یلچرولٹی جو ہے وہ ابھی ابھی ۸۰ و ۷۵ پرسنٹ کے بھیج کا ہے -

یہ بات غلط ہے کہ ہم نے دو قسم کے رجسٹر رکھے ہوئے ہیں - شری اٹل بہاری واجپائی - میں ثابت کر سکتا ہوں ریلوے کرمچاریوں سے مہرا بہت کھلسٹ کا سبب ہے - میں سڈن کو میٹر پر دو رجسٹر رکھ سکتا ہوں - جس میں سے ایک ریلوے افسروں

کے لئے رکھا جاتا ہے اور پبلک کو بتانے کے لئے -

شری محمد شفی قریبی - اگر

ابھی بات ہے اور ہمارے کرمچاریوں نے دو قسم کے رجسٹر رکھے ہوئے ہیں اور وہ آپ کے پاس موجود ہیں تو میں ہاوس کو یونین دلانا چاہتا ہوں کہ سٹھ سے سٹھ سزا ان افسروں کو دی جائے گی جلیوں نے اس قسم کے دو رجسٹر رکھے ہوئے ہیں -

श्री रामवतार शास्त्री (पटना): आज इंडिया जिसगनल और टैजीकम्प्यूनिवेशन स्टाफ एसोसिएशन तथा इंडियन रेलवे लोको मैकेनिक स्टाफ एसोसिएशन दोनों ने मिलकर एक ने तो 27 तारीख से और दूसरी ने 25 तारीख से नियमानुसार काम करने का आन्दोलन चला रखा है। मंत्री जी ने जो बयान दिया है वह है तो बड़ा लबा लेकिन तथ्यों से बिलकुल परे है। उन्होंने स्वीकार किया है कि गाड़ियों को समय पर चलाने में कठिनाई हो रही है, वे लेट चल रही हैं। मैं पांच जोन की बात जानता हूँ। एन० एफ० आई० आर०, -ईस्टर्न रेलवे, साउथ ईस्टर्न रेलवे, नार्थ इस्टर्न रेलवे और नार्दन रेलवे इन पांचों रेलों में दानों संघों की तरफ से बर्क टू रूत, नियमों के अनुसार काम करो, का आन्दोलन चल रहा है। इंडियन रेलवे लोको मैकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन ने जो तार दिए हैं उसकी इतना इतकी नहीं है ये पच्चीस तीस हजार है जिनका पांचों रेलों के लोको मैकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन ने, इसके लोकल यूनियन ने अपने प्रतारिन्ट सरदार हजारा सिंह के पास भेजे हैं। ताज्जुब है कि इनके अग्रपर करते क्या है, रेलवे बोर्ड करता क्या है, तीस चालीस जगहों में

### [श्री राजाशतर शास्त्री]

ये लोग बर्न-टू-रून कर रहे हैं और आपको इसकी खबर भी नहीं है ?

निगलन और टैलिकम्यूनिकेशन स्टाफ को मांगों के बारे में यहां कहा गया कि उन की मान मांगें थी, और एक मांग बकडाउन की जो थी उसको मान लिया गया है । वह भी उनकी मांग थी लेकिन वह मुख्य मांग नहीं थी। वर्दी देने में क्या कठिनाई है काम का समय निश्चित करने में क्या कठिनाई है, काम के घंटे कैसे बांटे जाय इसको ठीक करने में क्या कठिनाई है ? कोई याई स्टिक बताने में आपको क्या कठिनाई है। तमाम बातों पर कोई ध्यान नहीं दिया है ।

लोकों मैकेनिक स्टाफ एसोसिएशन की ओर से आठ सूझा-मांगें रखी गई है । उन सबसे बड़ी मांग यह है कि ईस्ट्रीज एक्ट को लोको शैड में लागू किया जाए और दूसरे फोर्थ ग्रेड एम्प्लाइज को प्रमोशन देने की पाबंदी बनाई जाए । वे खतासी के तौर पर भर्ती होते हैं और उसी पद पर रिटायर हो जाते हैं। क्या यह उचित है ? मंत्री महोदय इस समय डिप्युटी मिनिस्टर हैं । हो सकता है कि गगनी वार वह मिनिस्टर बन जायें, जैसे कि श्री मिश्र बन गये हैं । अगर वह डिप्युटी मिनिस्टर से मिनिस्टर आफ स्टेट और कैबिनेट मिनिस्टर हो सकते हैं तो कर्मचारियों का प्रमोशन क्यों नहीं हो सकता है ?

उनकी नौबरी मांग 75 फॉसदी अपग्रेडेशन और चौथी मांग वर्दी के बारे में है । इन मांगों के बारे में क्या कठिनाई है ? दोनों एसोसिएशन को मांगें बहुत ही न्ययोचित हैं और किसी भी फीडरेशन के लोग उन मांगों को अनुचित नहीं कह सकते हैं। अन्य बातों में उनका मतभेद हो सकता है ।

मंत्री महोदय ने उन मांगों की तरफ ध्यान नहीं दिया है । जब लोको रनिंग स्टाफ की तरह इन लोगों का आन्दोलन भी बड़ेगा

तभी मंत्री महोदय इनकी तरफ ध्यान देंगे । वैसी स्थिति पैदा नहो, इसलिए हम चाहते हैं कि मंत्री महोदय समय रहते चेत जाये और यह आन्दोलन नौ रेलवे जॉन्ज में न फैलने पाये। इसलिए यह आवश्यक है कि मंत्री महोदय इन दोनों संगठनों की मान-सूत्री मांगों पर विचार करने के लिए फोरन उन के प्रतिनिधियों से बात करे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय इसके लिए तैयार हैं।

मंत्री महोदय ने कहा है कि लोग नोटिस नहीं देते हैं । यह बिल्कुल गलत बात है । आल-इंडिया सिम्बल एंड टैलीकम्यूनिकेशन्ज स्टाफ एसोसिएशन ने इंडस्ट्रियल डिस्प्युट्स एक्ट के मातहत एक लिखित नोटिस दिया है, लेकिन मंत्री महोदय कहते हैं कि उन्होंने नोटिस नहीं दिया है । इंडियन रेलवे लोको मैकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन के लोग मेरे साथ—मैं एसोसिएशन का वाइस प्रेसीडेंट हूँ—29 अगस्त को मंत्री महोदय से मिले। उन के साथ डिमकेशन हुआ। हम लोगों ने उन के सामने मांगें रखी । उन्होंने कहा कि आपको लोग धमकी देते हैं ।

इस से पहले 1965 में उस समय के रेल मंत्री, श्री शामनाथ, को ज्ञापन दिया गया था। उसके बाद 1970 में लोको मैकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन ने नन्दाजी को ज्ञापन दिया । उस के बाद 29 अगस्त को मंत्री महोदय से बात हुई। 23 अक्टूबर को स्वयं आपके इनिशियेटिव पर श्री मन्त्री ने हम लोगों को बुला कर तीन दिन तक बात करने की कोशिश की, लेकिन मंत्री महोदय बात करने के लिए तैयार नहीं हैं । वह यह कह कर बात नहीं करते कि नोटिस नहीं दिया गया है यह बिल्कुल बेवुनियाद बात है । वे लोग नोटिस देते हैं। असल में रेलवे बोर्ड के लोग, और सम्भवतः फीडरेशनज के लोग, मंत्री महोदय को उन से बात नहीं करने देते और उन लोगों की मांगों को नहीं मानने देते, क्योंकि

समझते हैं कि इससे उनका प्रभाव खत्म हो जायेगा। (व्यवधान)

मंत्री महोदय कहते हैं कि कैटेगरी यूनियन्ज को मान्यता नहीं दी जायेगी। आल इंडिया रेलवे एम्प्लोयार्सज कान फेडरेशन तो तीसरा फेडरेशन है। उसकी मान्यता देने में क्या कठिनाई है? जब सरकार दो को मान्यता दे सकती है, तब तीनों का क्यों नहीं दे सकती है? मंत्री महोदय यह कह कर इस बात को टाल देते हैं कि इस तरह तो मान्यता यूनियनों को मान्यता देनी पड़ेगी। मेरा कहना यह है कि रेलवे में तीनों डिपार्टमेंट हैं। सरकार ने डिपार्टमेंटल यूनियनों को मान्यता दे और कान-फेडरेशन को मान्यता दे। जैसा उम ने पी० एड० टी० में दिया है, वैसा करने में रास्ता निकल सकता है।

सब लोग चाहते हैं कि एक यूनियन बने। हम भी यही चाहते हैं रेल मंत्री ने कल दूसरे हाउस में कहा और एन० एफ० आर्डी० आर० की जनरल कॉमिशन में भी कहा कि एक यूनियन बने। मंत्री महोदय, धर्म मंत्री और सब यूनियनों के लोग कहते हैं कि एक यूनियन हीनी चाहिए। तो फिर कौन लोग रास्ते में रुकावट डाल रहे हैं? एक यूनियन क्यों नहीं बन रही है? इस बारे में सरकार का सुझाव क्या है? क्या सरकार कोई रास्ता निकालेगी? क्या वह तमाम यूनियनों को बुलाकर उन के साथ मशवरा करेगी कि कैसे तमाम यूनियन को मिला कर एक यूनियन बनाई जाये। सब लोग एक यूनियन के हक में हैं, लेकिन उस बात को व्यवहार में कीमततारा जाये? अगर इस तरह मंत्री महोदय का ध्यान नहीं गया है, तो क्या वह कैटेगरी के नाम पर रेल कर्मचारियों का दखाना चाहते हैं

सिग्नल और टैलिकम्यूनिकेशन के लोगों को नियमानुसार काम करने के लिए ससपैन्ड किया जा रहा है। जब नियमानुसार लोको रनिंग स्टाफ का समय 14 घंटे से दस घंटे हो सकता है, तो इन लोगों का क्यों नहीं हो सकता है? तो फिर मंत्री

महोदय नियम में परिवर्तन करें। मंत्री महोदय बतायें कि इस मसले को हल करने के लिए उन का क्या प्रस्ताव है, ताकि जो इन दो एम्प्लोयार्सज के लोग बर्क-टू-रूल कर रहे हैं, उन को लडाईं आगे न बढ़े।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : जनाब, शास्त्री जी ने बहुत सी बातें कहीं हैं। कुछ बातों का जवाब तो मैं पहले दे चुका हूँ। उन्होंने एक बात कही कि क्या दिक्कत है, क्या रुकावट है कि रेलवे में एक यूनियन नहीं बनती है। मैं बड़े अदब के साथ अर्ज करूंगा कि सबसे बड़ी रुकावट तो शास्त्री जी है। . . . . (व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, मुझे पर्सनल एक्स्प्लेनशन देने दीजिए। हम सब यूनियनों को डिजाव कराने के लिए तैयार हैं। क्या दोनों फेडरेशन और दूसरी यूनियन इस के लिए तैयार हैं? क्या सरकार मेरी आफर को मंजीकार करने के लिए तैयार है?

श्री मुहम्मदशफी कुरैशी : मेरा मतलब सिर्फ यह था कि उन्होंने अभी फरमाया है कि वह भी चाहते हैं कि रेलवे में एक ही यूनियन हीनी चाहिए, लेकिन उन्होंने यह भी कहा है कि वह खुद एक कैटेगरी यूनियन के वाइस-प्रेसीडेंट हैं। (व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री : बहुत यूनियनों के साथ सम्बन्धित हूँ।

श्री मुहम्मद शफी कुरैशी : मैं तो सिर्फ यह चाहता हूँ कि माननीय सदस्य जो कुछ मुह से कहते हैं, अगर वह उस पर अमल भी करके दिखाएँ, तो अच्छा होगा।

श्री रामावतार शास्त्री : अगर मंत्री महोदय तैयार हों, तो हम आज ही एलान कर दें।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने पूछा है कि गवर्नमेंट इसका हल कैसे निकालेगी।

**[अभ्यक्त महोदय]**

मिनिस्टर साहब हल बता रहे हैं। माननीय सदस्य अपनी बात तो कह लेते हैं, लेकिन दूसरों की सुनने की शक्ति नहीं है।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** माननीय सदस्य ने कहा है कि उनकी बात नहीं सुनी जाती है अभी उन्होंने खुद कहा है कि वह मुझ से मिलें और उकरन लोगों के साथ ले मिलें, जिन की एसोसिएशन को हम ने मान्यता नहीं दी है। इस से हमारी नियत जाहिर होती है कि हम हर कर्मचारी की जाइज शिकायत को सुनने के लिए तैयार हैं। अगर हम रेलवे में कैटेगरी यूनियन को तस्लीम करेंगे, तो रेलवे का फंक्शनलिंग नामुमकिन हो जायेगा इस वक्त हमारी पालीसी यह है कि हम किसी कैटेगरी यूनियन को मान्यता देने के लिए तैयार नहीं हैं। हम हर कर्मचारी की जाइज शिकायत को सुनने के लिए तैयार हैं, उस का इजाजा करने के लिए तैयार हैं, लेकिन किसी कर्मचारी या किसी एसोसिएशन को यह इजाजत नहीं दी जायेगी कि वह सारी जनता को और सारी कौम को रैन्सम में रख कर सारे काम को ठप्प कर दे। (व्यवधान)

**श्री अटल बिहारी बाजपेयी :** सरकार ने लोको वालों से बातचीत क्यों की ?

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** माननीय सदस्य ने पूछा है कि हम उनकी मात मांगों को क्यों नहीं पूरा करते हैं। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि उनमें से एक मांग यह है कि उन सब के लिए मकान बनाये जायें। हमारे पास कोई अल्लाहदीन का बिराग तो नहीं है कि एक दिन में सब के लिए मकान बन जायें। हम कहते हैं कि हम को चार पाच साल का वक्त दिया जाये, हम मकान देंगे। लेकिन वे काम बंद कर देते हैं। उस से सारी कौम पर असर पड़ता है। (व्यवधान)

**श्री रामावतार शास्त्री :** रेलवे में स्ट्राइक के लिए सरकार जिम्मेदार है।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** शास्त्री जी उन को यह समझायें कि वे लोग काम बन्द न करे और अपनी मांगें मनवाने के लिए जोर देते रहे।

**श्री रामावतार शास्त्री :** मंत्री महोदय हाउस को मिसलीड न करें।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** मैं नहीं चाहता कि इस बारे में कोई गलतफहमी रहे। अगर वह लोगों को काम बन्द करने के लिए न कहें और मांगें मनवाने के लिए पूरा जोर देते रहें, तो हम हर मांग पर गौर करने के लिए तैयार हैं।

**श्री रामावतार शास्त्री :** क्या मंत्री महोदय उन के साथ बात करने के लिए तैयार हैं? क्या वह उन लोगों के साथ बातचीत करेंगे?

**شہری مصد شفی قریشی - جناب**

شاستری جی نے بہت سی باتوں کو ہیوں - کچھ باتوں کا جواب تو میں پہلے دے چکا ہوں - انہوں نے ایک بات کہی کہ کھا دقت ہے - کھا رکاوٹ ہے - کہ دہلوے میں ایک یونین نہیں بنتی ہے - میں بوجے ادب کے ساتھ عرض کورنٹا - کہ سب سے بڑی رکاوٹ تو شاستری ہیں - جو -

مہرا مطلب صرف یہ تھا کہ انہوں نے ابھی فرمایا ہے کہ وہ بھی چاہتے ہیں کہ دہلوے میں ایک

یونین ہوتی چاہئے - لیکن انہوں  
نے یہ بھی کہا ہے کہ وہ خود  
ایک کٹیگری یونین کے ایک وائس  
پریزیڈنٹ ہیں -

میں تو صرف یہ چاہتا ہوں  
کہ ماہیہ سدسیہ جو کہ کچھ پہلے  
سے کہتے ہیں اگر وہ اس پر عمل  
بھی کر کے دکھائیں تو اچھا ہوگا۔

ماہیہ سدسیہ نے کہا ہے کہ ان  
کی بات نہیں سنی جاتی ہے - ابوی  
انہوں نے خود کہا ہے کہ مجھ سے  
ملوں اور ان لوگوں کو ساتھ لیکر  
ملوں جن کی ایسوسی ایشن کو ہم

نے پہنچتا نہیں دی ہے - اس سے  
ہماری نیت ظاہر ہوتی ہے - کہ  
ہم ہر کرمچاری کی جانچ پکار  
کو سنبھالنے کے لئے تیار ہوں -

اگر ہم ریلوے میں کٹیگری یونین  
کو تسلیم کریں گے تو ریلوے کا فلکشن  
ناممکن ہو جائیگا - اس وقت ہماری  
پالیسی یہ ہے کہ ہم کسی کٹیگری

یونین کو ماننا دینے کے لئے تیار نہیں  
ہیں - ہم ہر کرمچاری کی جائز  
شکایت کو سنبھالنے کے لئے تیار ہیں -

اس کا ازالا کرنے کے لئے تیار ہیں -  
لیکن کسی کرمچاری یا کسی  
ایسوسی ایشن کو یہ اجازت نہیں  
دی جائے گی کہ وہ ساری چلتا کو

اور ساری قوم کو ریلوے میں رکھ  
کر سارے کام توہم کر دے -

ماہیہ سدسیہ نے پوچھا ہے کہ  
ہم ان کی سات مانگوں کو کہوں  
نہیں پورا کرتے ہوں - میں عرض  
کرنا چاہتا ہوں کہ ان میں سے

ایک مانگ یہ ہے کہ ان سب کے  
لئے مکان بنائے جائیں - ہمارے  
پاس کوئی اللہ دین کا چرائج تو  
نہیں ہے کہ ایک دن میں سب

کے لئے مکان بن جائیں - ہم کہتے  
ہیں کہ ہم کو چار پانچ سال کا  
وقت دیا جائے - ہم مکان دیں گے -  
لیکن وہ کام بند کر دیتے ہوں -  
اس سے ساری قوم پر اثر پڑتا ہے -

ساستری جی ان کو یہ سمجھانیں  
کہ وہ لوگ کام بند نہ کریں اور  
اپنی مانگوں ملوانے کے لئے زور دیتے  
رہیں - میں نہیں چاہتا کہ اس

بارے میں کوئی قلط فہمی رہے -  
اگر وہ لوگوں کو کام بند کرنے کے  
لئے نہ کہیں اور مانگیوں ملوانے کے  
لئے پورا زور دیتے رہیں - تو ہم ہر مانگ  
پر غور کرنے کے لئے تیار ہوں -

श्री बीरेन्द्र सिंह राव (महेंद्रगढ़) :  
अध्यक्ष महोदय, रेलवे का महकमा सब से  
बड़ा गम्पलायर है और हर इमान को जिन्दगी  
में इस सर्विस की सबसे बड़ी अहमियत है।  
पिछले कुछ महीनों में इस महकमे में इतनी  
हड़तालें हुई हैं, इतनी बार काम रुका है कि  
देश का इसकी वजह से मारा निजाम  
दरहम-बरहम हो गया है। मुझे अफसोस  
के साथ आज यह कहना पड़ता है कि इतने  
बड़े महकमे को ठीक तरह से सम्भाल कर चलाने

### [श्री विरेन्द्र सिंह राव]

में रेलवे मिनिस्ट्री काबिल साबित नहीं हुई। जब कभी अनाज की कमी हुई—रेलवे ने काम बन्द कर दिया, लॉको स्टाफ ने हडताल शुरू कर दी, फिमादात हुए, हजारों आदमियों को जानें गईं। अब फिर कुछ स्टाफ हडताल पर है। मिनिस्टर साहब ने अपने वयान में यह नहीं बताया कि वे सात मागों कौन कौन सी हैं, जो मिगनेटिंग और टैलिकम्यूनिकेशन स्टाफ ने पेश की हैं और वे क्यों अनुचित हैं। मेहरबानी करके आप उन मागों में हाऊम को भी आगाह करे।

रेलवे में जितनी कँटेगरी हैं उन को महेनजर रखते हुए एक दिन आपको यह सोचने पर मजबूर होना पड़ेगा कि एक फीडरेशन सब को रिप्रेजेंट नहीं कर सकती। यह बिलकुल नामुमकिन बात है और आप को कम से कम इस उमूल को मानना पड़ेगा कि महकमे-वार या जितनी कँटेगरीज है उन के तुमाइदों की कोई न कोई कमेटी बना कर उन के साथ नेगोशियेशन की जाय, वरना देश के लिए यह मुसीबत हमेशा खड़ी रहेगी।

पिछली दफा जब लॉको रनिंग स्टाफ की हडताल हुई तो इन्होंने कहा कि उन की ड्यूटी के घन्टे 14 में घटा कर 10 कर दिये जायेंगे। लेकिन जब लॉकों का मेन्टेनेन्स स्टाफ हडताल कर रहा है। क्या मिनिस्टर साहब बतलायेंगे—जब उन्होंने घंटे घटाने की बात पहले ऐलान किया था तो क्या उस में मेन्टेनेन्स स्टाफ शामिल नहीं था? अगर शामिल था तो फिर अब हडताल की जरूरत क्यों पड़ी? अगर नहीं थी तो पहले इस बात को क्यों नहीं मोचा कि लॉकों का मेन्टेनेन्स स्टाफ उतना ही जरूरी है जितना रनिंग स्टाफ। इस किस्म की चीज भी अगर रेलवे मिनिस्ट्री नहीं समझ सकती तो मैं कहूंगा कि बड़े महकमों को सम्भालने के बिलकुल वे इतने नाअहल हैं।

हर तीसरे रोज ये वाकयात होते हैं, एक्सीडेंट होते हैं ट्रेनें लेट चलती हैं गडबड होती है, डाके पडते हैं। पिछले मिनिस्टर साहब की मुझे तारीफ करनी पडती है, कम से कम उन्होंने रेलों को ठीक टाइम पर चलाया, जब वे इस काम को कर सकते थे तो नये रेलवे मिनिस्टर क्यों नहीं कर सकते, यह खराबी की चीज उनके आन के बाद क्यों हो रही है?

**श्री अटल बिहारी वाजपेयी :** जो अच्छे थे उनकी रेल गाडी पट्टी से उतार दी।

**श्री विरेन्द्र सिंह राव :** पीछे जो वाकयात हुए हैं उन को निगाह में रखते हुए मैं दरखवास्त करूंगा कि रेलवे मिनिस्ट्री इस बात का ऐलान करे कि अब देश की जिन्दगी का और देश के सारे काम को चलाने के लिए, जिस की इतनी जरूरत है उस के अन्दर इन सर्विस को रोकने के लिए अगर जरूरत पड़े तो मछनी में रोकेंगे, लेकिन साथ ही अगर रेलवे स्टाफ की मागें जाइज हैं तो उन पर हमदर्दी में गौर किया जायेगा। आप कोई ऐसी मशीनरी बनाइए जिस में यह रोज मर्रा की मुसीबत दूर हो, वरना देश आइदा इस को बरदाश्त करने के लिए तैयार नहीं होगा। जिस तरीके से रेलों की वजह से देश की जिन्दगी का बरबाद किया जाना है लोग अपनी मंजिल पर नहीं पहुंच पाते पटरों से रेलें उतरती हैं—इस को अब सहन नहीं किया जायेगा। यह सिर्फ रेलों के कर्म-चारियों की ही बात नहीं है, यह अबाम की जिन्दगी का सवाल है। क्या मिनिस्टर साहब बतायेंगे कि जितने एक्सीडेंट्स पिछले साल के अन्दर रेलवे में हुए हैं उन में से कितने एक्सीडेंट्स के लिए रेलवे को कर्मचारी जिम्मेदार हैं और क्या यह सही नहीं है कि वे रेल कर्मचारी इस लिए काम ठीक नहीं कर सके कि उन से इतना ज्यादा काम लिया गया कि जिस से एक इन्सान का दिमाग ठीक काम नहीं कर सकता। कौन आदमी है जो 14 घंटे लगातार रेल के

इन्जिन को चलायेगा, कौन आदमी है जो 20-20 घण्टे तक सिगनल पर बैठ कर सही काम करेगा? जहाँ लाखों जिन्दगी खतरे में पड़ती हैं, उस के लिए इन्होंने पहले से सही फर्मला क्यों नहीं किया? अगर यह सही है कि रेलवे एक्सीडेंट की जिम्मेवारी रेलवे कर्मचारियों पर है तो उन से ज्यादा काम लेने के लिए कौन जिम्मेवार है। मैं जानना चाहता हूँ कि आपने इस मिलनिले में जो जांच कराई है उस में क्या साबित हुआ? आपने पहले से क्यों नहीं सोचा कि स्टाफ बढ़ाया जाये? काम के घण्टे घटाये जायें?

अभी मिनिस्टर साहब ने फरमाया कि कुछ ट्रेनें लेट हुई हैं। मैं पूछना चाहता हूँ—क्या यह सही नहीं है कि जब 25 और 27 तारीख को सिगनल टैलीकम्यूनिकेशन स्टाफ की और लांको मैन्टेनेन्स स्टाफ की हड़तालें शुरू हुईं तो कई मैक्सिमम पर आप को ट्रेनें कॅम्बिल करनी पड़ी? मैं जानना चाहता हूँ कि कितनी ट्रेनें कॅम्बिल हुईं और कहाँ कहाँ कॅम्बिल हुईं। अगर इन हड़तालों का असर पड़ा है तो मिनिस्टर साहब का साफ-सोई के साथ सारी बातों को बयानना चाहिए, हमको इतना नुकसान हुआ है, इतनी दिक्कतें आयी हैं हम उन की बातों को सुनने के लिए तैयार हैं, उन पर हमदर्दी से गौर करेंगे।

पिछले कुछ महीनों में जब वे कमिशन की रिपोर्ट पर विचार चल रहा था—रेलवे की टैलीग्राफ एंसांमि-एशन ने कितनी बार दरखास्त की कि हम को हमारी बात सुनाने का मौका दिया जाये लेकिन इन्होंने उन की बात सुनने से भी इंकार कर दिया। बावजूद इसके कि कई एम्प्लोजे ने भी दरखास्त की कि कम से कम इस एंसांमि-एशन के रिप्रेजेंटेटिव को बुलाकर पूछ लें, कि वे क्या चाहते हैं, लेकिन इन्होंने उन से बात करने से भी गुरेज किया। रेलवे जितना बड़ा महकमा है और जिसमें इतने इम्प्लाइज काम करते हैं, वहाँ यह चीज नहीं चल सकती।

**श्री महात्मम शफी कुरेशी :** स्पीकर राव साहब ने जो पहला इल्जाम लगाया कि रेलवे का महकमा इस काबिल नहीं है कि मुल्क को जो मौजूदा हालत है, उस के लिए अपने आप को काबिल साबित कर सके—यह बात गलत है कि रेलवे ने कई बार साबित किया है कि रेलवे कर्मचारी खाह मिनिस्ट्री में काम करने वाले हों या रेलवे, पर काम करने वाले हों—गैंग-मैन हों, ड्राईवर्स हों, गार्ड्स हों, जो जंग के जमाने में भी और इस जमाने में भी, यह साबित कर दिया है कि रेलवे का महकमा ही एक ऐसा महकमा है जिस ने उस जमाने में बहुत अच्छी तरह से काम किया है।

जहाँ तक फूड ग्रॅन्स की बात मूवमेंट का ताल्लूक है, रेलवे ने मुश्किलत के बावजूद मूवमेंट को इस तरह से जारी रखा कि किसी सूबे को दिक्कत महसूस नहीं हुई और न हमारे पास कोई शिकायत आई है कि खुराक की मूवमेंट की वजह से दिक्कत आई हो।

जो 7 मांगें हैं—वे मेरे पास मौजूद हैं—मैं मुस्तसर उन को पढ़ कर सुना देता हूँ—

1. सिगनल और टैलीकम्यूनिकेशन स्टाफ को टैलीग्राफ कैंट्ररी के साथ वाबस्ता कर दिया जाये, उस के साथ हम पल्ला कर दिया जाये।
2. ड्यूटी हावर्स 8 घण्टे कायम रखकर उस को कन्टिन्यूअज करार कर दिया जाये।
3. स्टाफ बहुत कम है, उसकी तादाद बढ़ाई जाये।
4. जब कभी फेनोर्म होते हैं, ब्रैक डाउन होते हैं, उन को अनावा भन्ता मिलना चाहिए—यह मांग मान ली गई है।
5. इंसपेक्टर्स को स्टोर की ड्यूटी नहीं देनी चाहिए, यह उन में लेनी चाहिए।



**[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]**

6. तमाम सिगनलर्स और टेली-कम्प्युनि-केशन स्टाफ को रेलवे क्वार्टर मुहिया किये जाने चाहिए ।

7. तमाम के लिए वर्दी होनी चाहिए ।

8. उन को नेगोशियेशन का राइट होना चाहिए, उन को रिकगनीशन मिलना चाहिए ।

कुछ मांगें इस में से ऐसी हैं जैसे कि वर्दी का मामला है यह तो एक कांटीन्यूअम प्रोमिस है, चलता रहता है । कुछ मांगें ऐसी थीं कि ब्रेक डाउन एलाबम मिलना चाहिए, तो वह तो दे दिया गया है । बाकी मांगों पर पूरी तरह से गौर किया गया है और उनको नहीं माना गया है ।

यह जो उन्होंने कहा कि ऐक्सीडेंट होने रहते हैं ऐक्सीडेंट का कई बार यहां जिक्र आ चुका है । अगर फिगरस के हिसाब में देखें तो 1964-65 में 1293 के करीब ऐक्सीडेंट हुए और आजकल के वक्त में इस की तादाद 800 के करीब हो चुकी है । इसका मतलब है कि करीब 37 परसेंट ऐक्सीडेंट में कमी हुई है जब कि उम के मुकाबले में 58 परसेंट ट्रैफिक बढ़ा है ।

**एक माननीय सदस्य :** ऐक्सीडेंट कम हुए क्योंकि दो महीने स्ट्राइक थी ।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** जी नहीं, ऐसी बात नहीं है । तो उस के लिए भी कांशिश की जा रही है ।

ट्रेन्स की पंचचुअनिटी के मुतालिक शिकायत की कि ट्रेन्स टाइम पर नहीं चलती है तो उसके मुतालिक भी मैंने बता दिया ।

आखिर में यह शिकायत की कि इन्होंने हम से या मिनिस्टर साहब से मिलना चाहा, मुझे मालूम नहीं है कि कब इन्होंने इस किस्म की ख्वाहिश का इजहार किया था ।

मुझे दुख है कि इनको इतनी तकनीक उठानी पड़ी । वह जब भी चाहें मुझ से या मिनि-स्टर साहब से मिल सकते हैं और किसी कर्मचारी की शिकायत ले कर आ सकते हैं ।

**श्री محمد شفی قریشی - سپہکر**

صاحب - راج صاحب نے جو پہلا الزام لگایا کہ ریلوے کا محکمہ اس قابل نہیں ہے کہ ملک کی جو موجودہ حالت ہے اس کے لئے آپ کو قابل ثابت کر سکے ..... یہ بات غلط ہے - ریلوے نے کئی بار یہ ثابت کیا ہے - ریلوے کرمچاری خواہ مستوری میں کام کرنے والے ہوں یا ریلوے پر کام کرنے والے .. کپہگ مدین ہوں - ڈرائیور ہوں - گارڈز ہوں -- جنگ کے زمانے میں یہی اور اس زمانے میں بھی یہ ثابت کر دیا ہے کہ ریلوے کا محکمہ ہی ایک ایسا محکمہ ہے جس نے اس زمانے میں بہت اچھی طرح سے کام کیا ہے -

جہاں تک فوڈ گرین کی مومنت کا تعلق ہے - ریلوے نے مشکلات کے باوجود مومنت کو اس طرح سے جاری رکھا کہ کسی صورت کو دقت محسوس نہیں ہوئی اور نہ ہمارے ریلس کوئی شکایت آئی ہے - کہ کھراگ کی مومنت کی وجہ سے دقت آئی ہو -

جو سات مانگوں میں وہ مہرے پاس موجود ہیں - میں مختصراً

ان کو پڑھ کر سنا دیتا ہوں -  
۱ : سگنل اور تھلکوں کی کھینچنے کے ساتھ  
سٹاف کو تھلکوں کی کھینچنے کے ساتھ  
واپس کر دیا جائے - اس کے ساتھ  
ہم پلے کر دیا جائے -

۲ - تہوتی اور آتھ گھلنے قائم رہے  
کر اس کو کٹھنہ س قرار دیا جائے -  
۳ - سٹاف بہت کم ہے اس کی  
تعداد بڑھائی جائے .

۴ : جب کبھی فیلاورز ہوتے ہیں -  
بریک ڈاون ہوتے ہیں - ان کو علاوہ  
بہتہ ملدا چاہئے - یہ مانگ مان  
لی گئی ہے -

۵ - انسویکٹر کو سٹور کی تہوتی  
نہیں دینی چاہئے - یہ ان سے لے  
لیٹی چاہئے -

۶ - تمام سگنلز اور تھلکوں کی کھینچنے  
سٹاف کو دیلوے کوارٹرز مہیا کئے  
جانے چاہئے -

۷ - تھام کے لئے وردی ہونی چاہئے -  
۸ - ان کو نہکشی ایشن کا رائٹ  
ہنا چاہئے - ان کو ریکلکشن ملدا  
چاہئے -

کچھ مانگیں اس میں ایسی  
ہوں جیسے کہ وردی کا معاملہ ہے  
یہ تو ایک کلمتھوس پروسز ہے -  
چلتا رہتا ہے - کچھ مانگیں ایسی  
تھیں کہ بریک ڈاون الاونس ملدا  
چاہئے - وہ تو دے دیا گیا ہے -

باقی مانگوں پر پوری طرح سے غور  
کھا گیا ہے اور ان کو نہیں مانا گیا  
ہے -

یہ جو انہوں نے کہا کہ  
ایکسپڈنٹ ہوتے رہتے ہوں - ایکسپڈنٹ  
کا کئی بار یہاں ذکر آ چکا ہے -  
اگر فیکرز کے حساب سے دیکھیں  
و ۱۹۶۳ و ۱۹۶۵ میں ۱۹۶۳ کے  
قریب ایکسپڈنٹ ہونے اور اچکل  
کے وقت میں اس کی تعداد آٹھ سو کے  
قریب ہو چکی ہے - اس کا مطلب  
ہے کہ قریب ۳۷ پورمیلٹ ایکسپڈنٹ  
میں کمی ہوئی جبکہ اس کے مقابلے  
میں ۵۸ پرسپنٹ ٹرینک بڑھا ہے -

لوک مانیہ سدسہ - ایکسپڈنٹ  
کم ہونے کیونکہ ۲ مہینے سٹرائٹک  
تھی -

شری محمد شقی قریبی - جی  
نہیں ایسی بات نہیں ہے - تو اس  
کے لئے بھی کوشش کی جا رہی  
ہے -

ٹریلز کی پلنچولٹی کے مطابق  
شکایت کی کہ ٹرنڈز ٹائم پر نہیں  
چلتی ہوں تو اس کے متعلق بھی  
میں نے بتا دیا ہے -

آخر میں یہ شکایت کی کہ  
انہوں نے ہم سے یا مسٹر صاحب  
سے ملنا چاہا - مجھے معلوم نہیں  
ہے کہ کمپ انہوں نے اس قسم کی

اشری شفی محمد قریشی  
 خواہیں کا اظہار کیا تھا - مجھ  
 دکھ ہے کہ ان کو اتنی تکلیف  
 اتھانی پڑی - جب ہی چاہیں مجھ  
 سے یا منسٹر صاحب سے مل سکتے  
 ہیں اور کسی کرمچاری کی شکایت  
 لے کر آ سکتے ہیں -

**SHRI NAWAL KISHORE SINHA** (Muzaffarpur): The hon. Minister has referred to some dislocation in the Bombay area. May I know what he means by the word 'some', because, according to our information, the situation was pretty bad in Bombay yesterday and this morning. This is my first category question.—He may refuse to recognise category-wise unions, but I am sure he will answer my questions category-wise.

The second is with regard to one of the demands to which he has not so far made any reference, that is No. 3—yardstick. It appears from the papers that we have got in our possession that there are different yardsticks. A block instrument on the Western Railway is maintained by one category of officers and the same block instrument on another railway is maintained by another category of railway officers. Why cannot there be one yardstick for all the railways in the country?

The third question: Does he seriously believe—with due deference to Shri A. P. Sharma—that one railway union can look after the interests of 1.8 million of its employees in the country? This is not a small country.

**SHRI A. P. SHARMA** (Buxar): Shri Ramavatar Shastri also wants one union.

**SHRI NAWAL KISHORE SINHA**: I am for one union. I will tell you what should be done in that respect. But does anybody in this country seriously believe that one union with one Chairman and one

Secretary could represent 1.8 million people of different categories, specialised services and general services?

**SHRI VIKRAM MAHAJAN** (Kangra): If two Ministers can cover the Railways throughout the country, why can't a President and a General Secretary do the same?

**SHRI NAWAL KISHORE SINHA**: They have the whole gamut of the Railway Board to support them. Without the Railway Board, they would not be able to function.

What difficulty does the hon. Minister feel in recognising branch-wise unions in this country? Conceding that the Minister does not agree with me and he would still insist on one union, the whole trouble emanates from the fact Shri A. P. Sharma will excuse me for saying this—that there is a crisis of confidence between railway employees and the two Unions. I have served on behalf of this House on the Railway Convention Committee and have toured the whole country. There is a crisis of confidence. If we must have one Union, why cannot the Minister consider the matter of a plebiscite and have one Union? If there is a plebiscite, probably the crisis of confidence will disappear. I do not know why people should be enamoured of individuals. I think our Railways are the biggest public undertaking in the world. Why cannot the Railway Ministry try this proposition in the Railways?

**SHRI A. P. SHARMA**: The trouble is not with the trade unions, but with the political parties.

**SHRI NAWAL KISHORE SINHA**: Then, why should inspectors who are technical people be tagged on to desk jobs?

Will the Railway Minister also consider the question of keeping out all kinds of outsiders, including me and Shri A. P. Sharma who is President of an all-India Union? Why not all of them be sent out? Only railwaymen should man these railway unions. My last question.

with regard to inspectors. Technical persons are tied down to desk jobs. Why should technical persons be tied down like that? This is the bane of our country. We tie down technical persons to desk jobs. Technical men should not be tied down to desk jobs. If we want technical men to work on shop floors or in the workshop, why cannot there be some arrangements whereby there is a generalist for store work and not a technical man?

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:**  
The hon. Member asked about the trouble in Bombay. It started with the pointsman's problem. A point has to be set. The telecommunication and signal staff are working to rule and they said: we must get in writing what the trouble is and then a man would be sent. The pointsman should go and report that there was a small trouble in the instrument. He said this should be reported back to them. It meant two or three hours. Normally they would go, check it and set right the defect. Because of work-to-rule everything must be meticulously followed. Naturally, as a result of that, 51 local trains had to be cancelled in Bombay. They refused to work; they did not want to work; it was hardly a distance of 200 yards. The other point is about the yardstick drawn by the ICRI sub-committee. Its recommendations were considered by the Railway Administration. Individual railways had been directed to frame rules fixing yardsticks, considering the conditions prevailing in their areas. With regard to the other points which the hon. Member has raised, it is a very good piece of advice and I hope it will go down the other side also. We shall also consider what best can be done.

12.58 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

ANNUAL REPORTS OF LIC AND ARC  
AND NOTIFICATIONS ETC.

THE DEPUTY MINISTER IN THE  
MINISTRY OF FINANCE (SHRIMATI

**SUSHILA ROHATGI:** On behalf of Shri K. R. Ganesh, I beg to lay on the Table:—

- (1) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Life Insurance Corporation of India for the year ended 31st March, 1973 along with the Audited Accounts, under section 29 of the Life Insurance Corporation Act, 1956. [Placed in Library. See No. LT-5859/73].
- (2) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Agricultural Refinance Corporation, Bombay for the year ended the 30th June, 1973 along with the Audited Accounts, under sub-section (2) of section 32 of the Agricultural Refinance Corporation Act, 1963. [Placed in Library. See No. LT-5860/73].
- (3) A copy of Notification No. S.O. 3043 (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated the 27th October, 1973, issued under section 1 of the Foreign Exchange Regulation Act, 1973. [Placed in Library. See No. LT-5861/73].
- (4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) issued under the Central Excise Rules, 1944:—
  - (i) G.S.R. 495(E) and 496(E) published in Gazette of India dated the 9th November, 1973 together with an explanatory memorandum.
  - (ii) G.S.R. 487(E) published in Gazette of India dated the 9th November, 1973 together with an explanatory memorandum.
  - (iii) G.S.R. 498(E) published in Gazette of India dated the 9th November, 1973 together with an explanatory memorandum. [Placed in Library. See No. LT-5862/73].