Tombi Singh, Shri N.
Tula Ram, Shri
Tulsiram, Shri V.
Unnikrishnan, Shri K. P.
Venkatswamy, Shri G.
Verma, Shri Balgovind
Verma, Shri Ramsingh Bhai
Verma, Shri Sukhdeo Prasad
Vikal, Shri Ram Chandra
Virbhadra Singh, Shri
Yadav, Shri Karan Singh
Yadav, Shri R. P.
Yadav, Shri D. P.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The result* of the Division is: Ayes: **32**; Noes: 196.

The motion was negatived

RAILWAY BUDGET 1973-74— GENERAL DISCUSSION—*Contd.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: We shall now take up further discussion on the Railway Budget. Shri Mohammad Ismail may continue his speech.

श्री मोहम्मद इसमाइल (बैरकपुर) : आज यह तीसरा दिन है जब मुझे इस पर बोलने का मौका मिला है ।

17.15 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY *in the Chair*].

रेलवे बजट पर तीन दिन मुझे थोड़ा थोड़ा बोलना पड़ा । आज उसका तीसरा दिन है। लोग भूल भी गए होंगें और मंत्री महोदय भी भूल गए होंगे कि मैं क्या बोला । जो बजट में उन्होंने रेल का किराया बढ़ाया है में उसका विरोधी हूं और इसके विरोध में मैंने तमाम बातें कही थीं। थर्ड क्लास का जो किराया उन्होंने बढ़ाया है । इसके साथ साथ जनरल बजट पेश किया गया उस में भी जो टैक्स बढ़ाया गया उसके खिलाफ भी में बोला था । कारण यह था कि जो बड़े बड़े मोनोपोलिस्ट्स, मोनोपोली हाउसिस और धनी लोग हैं उनको जनरल बजट में बचाया गया है और रेलवे बजट में थर्ड क्लास पैसेंजर्ज पर तमाम बोझ लाद दिया गयाहै । मंत्री जी ने कहा है कि 5 किलोमीटर के लिए किराया नहीं बढ़ेगा । तो थर्ड क्लास का किराया जो बढ़ा है वह पंद्रह किलोमीटर तक नहीं लगेगा और बाकी उससे आगे देना पड़ेगा । पांच रुपये का जो मंथली टिकट है इस में नहीं बढ़ाया है उससे ऊपर जितने हैं उस में देना पड़ेगा । सदन के आधे सदस्य तो चले गये हैं जिन को इसकी कोई परवाह नहीं है । जो बचे हैं उन से मैं पूछता हूं कि इस पांच रुपये के मानी यह है कि तमाम आफिसिस में जाने वाले हिन्दुस्तान भर के लोग चाहे वह बम्बई, कानपुर, कलकत्ता या दिल्ली हो, इन तमाम जगहों में काम करने वाले लोंगो पर यह टैक्स बढ़ाया गया है । उन गरीबों पर यह बढ़ा हुआ किराया जा कर पड़ेगा । इसलिए मैं इसका विरोध करता हूं ।

मंत्री महोदय ने उस दिन यह दलील दी थी कि वर्करों की तनख्वाह बढ़ानी पड़ती है और पड़ेगी, इसलिए किराया बढ़ाया गया है और यही नहीं बल्कि कमिश्नर साहब जो हैं रेलवे के, वह बाहर भी यही कह रहे हैं, यही प्रापोगंडा कर रहे हैं और काग्रेस के नेता लोग भी अपनी मीटिंग मे यही कहते हैं मेरा कहना है कि वर्क लोड 1950–51 मे कितना था उसको देखें । ट्रेन दस लाख मीट्रिक टन किलोमीटर जो चलती थी और आदमी जहां उसमें 3144 काम करते थे, अब 1971–72 में वह काम हो कर 2828 हो गए हैं । वंक लोड बढ़ा है काम बढ़ा है, ट्रेन की स्पीड बढ़ी है, आमदनी बढ़ी है और वर्कर जहां तीन हज़ार थे वहां दो हजार हो गए । इसका

---

*The following Members also recorded their votes:—

Ayes: Sarvashri Atal Bihari Vajpayee and Sarjoo Pandey;

Noes: Sarvashri Jagjivan Ram, Swaran Singh, Arvind Netam, Dharindhar Das and Probadh Chandra

श्री मोहम्मद इस्माइल

जिक्र नहीं किया । क्या ये आपके शत्रु थे । 10 लाख टन किलोमीटर ट्रेन जो चलती थी उन में 40 प्रतिशत मजदूर कम हो गये हैं । 1950–52 में जो आदमी काम करते थे इतने फासले के लिए, 1971–72 में 40 फीसदी की कमी उन मजदूरों में हुई है । उनपर काम का बोझ लादा गया है । मंत्री जी ने इसका जिक्र नहीं किया है । यह है गरीबी मिटाने और सोशलिज्म लाने का इस सरकार का तरीका कि आदमी कम करते जा रहे हैं । इसके अलावा 14 कम्प्यूटर्स रेलवे में लगाए गए हैं, और भी कंप्यूटर्स लगाये जायेंगे । जो लाइनें देखी जाती हैं, जिनको गैंगमैन देखते हैं, अब वह उनको नहीं देखेंगे बल्कि कंप्यूटर्स देखेंगे । ट्रेन्स टाइम पर स्टेशन्स पर आती है या नहीं इसको कंप्यूटर्स देखेंगे । आफिस में कंप्यटर्स लगाए जायंगे, लगाये भी गए है 14 तीन लाख रुपये में । इस तरह से खर्चा हो रहा है । अभी काम पुरा शुरु नहीं हुआ है । वह चीजें हमने देखी हैं ।

एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे कवेन्शन कमेटी ने कुछ सजेश्चन्स दिये हैं वह सुझाव विरोधियों की तरफ से नहीं आते हैं । कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट अभी निकली है जो पेश की गई है और जिसमें बताया गया कि कम्पेनसेशन जो है वह हर साल 12 करोड़ से ज्यादा देना पड़ता है चीजों के चोरी हो जाने पर– यह आपकी कन्वेन्शन कमेटी ने कहा है । उसने यह भी कहा है कि यह जो चोरियां होती है जिनके लिए कम्पेन्सेशन देना पड़ता है वह आर पी एफ की कनाइवेन्स से होती है । हिन्दुस्तान स्टील का लोहा चोरी होता था । उसके लिए भी एक आदमी की कमेटी बनाई गई थी और उसने कहा कि खुले वैगन में नहीं बल्कि बन्द वैगन में भेजिए लेकिन तब भी चोरियां होती है । उस कमेटी ने जो राय दी थी उसको मंजूर किया है लेकिन वह भी लागू नहीं हो रहा है । किराया बढ़ाने और दूसरी तमाम बातें करने के बजाय आज यह 12 करोड़ रुपया इस तरह से जो जा रहा है उस पर अगर मंत्री जी ध्यान देते और बचाने की कोशिश करते तो बचा सकते थे हर साल इतना, रुपया लेकिन इसकी तरफ न देखकर वह दूसरी बातें कर रहे हैं ।

सभापति महोदय : आप दस मिनट पहले बोल चुके हैं और सात मिनट आज बोल चुके हैं । अब समाप्त कीजिए ।

श्री मुहम्मद इस्माइल : एक प्वाइन्ट और है । रेलवे में जो हिसाब दिया जाता है कि रेलवे का मूल धन कितना है तो हमको जो हिसाब बताया गया है उसके हिसाब से मालूम होता है कि 1950–51 से 827 करोड़ रुपया था और 1971–72 में वह बढ़कर 3520 करोड़ हो गया । इसका नाम रखा है—कैपिटल एट चार्ज—यह रेलवे की सम्पत्ति है । इस पर डिविडेन्ड लिया जाता है । 5 परसेन्ट के हिसाब से रेलवे के खर्च से गवर्नमेंट के पास यह जमा होता है । इस बात को जनता और वह सदन नहीं जानता है । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि यह मर्ज है, यह क्या चीज है, वे इस बात को साफ करें। पिछले बजट में भी मैं ने कहा था कि कैपिटल एट चार्ज जो है जिसमें हजारों करोड़ रुपया जमा है उसके क्या माने है ? 150 करोड़ रुपया सूद में देना पड़ता है इसके माने क्या है, वह साफ करना चाहिए ।

जहांतक रिकग्नाइज्ज फेडरेशंस और यूनियन्स का ताल्लुक हैं, मैं मंत्री महोदय से खास तौर पर कहना चाहूंगा कि आज रिकग्नाइज्ड यनियन्स जो है वह वास्तव में रिकग्नाइज्ड नहीं है क्योंकि उनको साधारण रेलवे मजदूरों का समर्थन प्राप्त नहीं है बल्कि आफिसर्स के एक एक दल के रूप में उनको बनाकर रखा गया है । जिन यूनियन्स को वास्तव में साधारण मजदूरों का समर्थन प्राप्त है, मैं मिसाल के लिए बताना चाहता हूं चितरंजन लोको वर्कशाप जोकि इंजन का कारखाना है वहां 1957 से जो यूनियन कायम है जिसका

बहुमत है, जो रजिस्टर्ड युनियन है, लेबर यूनियन उसका नाम है, स्टाफ कमेटी और हर कमेटी में जिसके सदस्य चुने जाते हैं, क्रेडिट कमेटी में चुने जाते हैं लेकिन उसको रिकग्निशन नहीं दिया गया है । रिकग्निशन दूसरी यूनियन को दिया गया है ।

जहांतक कैजुवल और टैम्पोरेरी लेबर की बात है, जिस जोन में जैसे चाहते हैं वैसे उनको रखा जाता है । इसीं तरह से एलेक्ट्रिफिकेशन के जो वर्कर्स है, जब प्रोजेक्ट समाप्त जाता है तो उनका काम भी समाप्त हो जाता है । रेलवे के जो मंत्री आते हैं वह उन वर्कर्स को लगाने के लिए एक नया सर्कूलर देते हैं कि उनको लिया जायेगा लेकिन वे इधर उधर मारे मारे फिरते हैं । हजारों की तदाद में वे मारे मारे फिरते हैं और केवल सौ दो सो को ही लिया जाता है ।

इसी तरह से मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं रेलवे लाइनों और नयी रेलवे लाइनों के बारे में कि मेरी कांस्टीटुएन्सी में यह कहते हैं कि चोरी बन्द करेंगे । नवापाड़ा एक जगह है जहां चोरियों का सबसे बड़ा अड्डा है । लाखों करोंड़ो का माल जाता है और वहां की जनता ने लिख कर दिया, दस्तखत करके दिया कि यहां पर हाल्टिंग स्टेशन बनाया जाये ताकि चोरी न हो सके क्योंकि जब गाड़ियां खड़ी होंगी तो बहुत से लोग वहां आयेंगे गौर जायेंगे वहां पर 5–6 हजार की तदाद में रेफ्यूजीज हैं लेकिन आजतक कुछ नही किया गया है । मैं खास तौर पर चाहूंगा कि मंत्री जी इसकी तरफ तवज्जह दें ।

इसी तरह से जो कांफिडेंशियल फाइल्स हैं वह वर्कर्स के लिए एक खतरा है । आफिसर्स जो कांफिडेंशियल फाइल्स रखते हैं मैं चाहूंगा मंत्री जी देखेंगे कि उनमें क्या होना है ।

इसके बाद जोनल कमेटीज जो फंक्शन करती है, यूजर्स कमेटी, जिसमें पार्लमेन्ट के मेम्बर रखे जाते हैं लेकिन वह बोगस कमेटीज होती है । वहां पर बैठ कर जो सजेश्चन्स दिये जाते हैं उन पर आफिसर्स हां कर देते हैं लेकिन बाद में कुछ भी नहीं करते हैं । मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इन कमेटीज को पावर होनी चाहिए ताकि पार्लमेन्ट के मैम्बरस जो सुझाव दें उनकी कुछ अहमियत हो सके ।

सभापति महोदय : आपने 25 मिनट ले लिया हैं 17 मिनट के बजाये इसलिए अब समाप्त कीजिए ।

श्री मुहम्मद इस्माइल : मैं समाप्त कर रहा हूं ।

ट्रासफर का बहुत बड़ा हथियार अधिकारियों के हाथ में है । जो भी मजदूर सही मांगें ले कर खड़ा होता है उस का ट्रांसफर अधिकारी फौरन कर देते हैं ।

श्री डी० एन० तिवारी (गोपालगंज) । सभापति जी, सब से पहले मैं मिश्रा जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने अपनी कार्य-कुशलता और मैनोवरिंग की दक्षता से वह स्थान प्राप्त किया हैं । जो रेलवे बजट आया है इस में इनका बहुत कम हाथ है इस से हम इन को जज नहीं कर सकते एक वर्ष के बाद इन के परफौर्मेंस को जज करने का वक्त आयेगा और तब यह अधिक बधाई के पात्र होंगे या निन्दा के पात्र होंगे यह मैं आज नहीं कह सकता । अफसोस है कि रेलवे मिनिस्ट्री में इतनी जल्दी जल्दी मिनिस्टर बदलते हैं कि एक आदमी के परफोर्मेंस को एक साल बाद क्रिटिसाइज करने का मौका नहीं मिलता । इसलिए हम चाहते हैं कि यह कुछअधिक दिन रहें ताकि इन के परफोर्मेंस को जज करने का हम को मौका मिल सके ।

श्री हुक्म चन्द कछवाय (मुरेना) सभापति महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है:

सभापति महोदय : घंटी बजायी जा रही है ....कोरम हो गया है, माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री डी० एन० तिवारी : यद्यपि मंत्री मंत्री को समय कम मिला, लेकिन एक बात की आशा थी कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को राहत देंगे । समाज के उच्च वर्ग पर, जो प्रथम श्रेणी और ए०सी०सी० में चलते हैं, उन पर अगर किराया बढ़ जाता , दो परसेंट और भी बढ़ जाता तो भी वह उस को बर्दाश्त कर लेते । लेकिन थर्ड क्लास का जो किराया बड़ा है, जिस को मंत्री महोदय ने कहा कि बहुत कम बढ़ा, वह नहीं बढ़ना चाहिए था । शायद मंत्री जी भूल रहे हैं कि कभी कभी एक तिनके का बोझ भी ऊंट के लिए अधिक हो जाता है । इसलिए वह उस को थोड़ा न समझें और फिर से यदि उस को रिवाइज कर सकते हों तो कर दें और जितनी आमदनी इस मद से होने की आशा है वह किसी और मद से ले सकते हैं ।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा कि ट्रैफिक की आमदनी बढ़ गयी है । कैसे बढ़ गयी जब कि इतनी तोड़ फोड़ देश में हुई, आन्ध्र में गाड़ियों लुटीं और उस से पैसेंजर ट्रैफिक कम हुई लेकिन टोटल पैसेंजर अनिन्ग 4 परसेंट बढ़ गयी है । इसी तरह से जितना माल रेलवे को ढोना चाहिए था उस से कम ढोया गया, यानी 9.5 मिलयन टन माल ढोने की आशा थी, लेकिन ढोया केवल 5.5 मिलियन टन ही, फिर भी आमदनी बढ़ गई । अगर पूरा माल ढोते तो आमदनी और बढ़ जाती और जुडिशस मैनेजमेंट और जजमेंट से और भी आमदनी बढ़ सकती थी और कोई घाटे की बात न होती और न ही किराया बढ़ाने की नौबत आती । इसके अलावा आप कहते हैं कि 10 परसेंट लोग बिना टिकट चलते हैं, जब कि हमारा अनुमान है कि 20 परसेंट से कम बिना टिकट नहीं चलते । अगर टिकटलेस ट्रैविल को बन्द कर दिया जाय तो इस से भी आमदनी बढ़ जायगी और किराया बढ़ाने की जरुरत नहीं होती । आप कितना ही किराया बढ़ाते जाइते, लेकिन जब तक जुडिशस मैनेजमेंट और ठीक कंट्रोल नहीं होगा तब तक आमदनी घटती जायगी और कोई फायदा नहीं होगा ।

आप ने रेलवे स्टाफ की तारीफ की, हम भी तारीफ करते हैं । लेकिन यह बात भी अपनी जगह सच है कि इनकम्पीटेंसी बढ़ती जा रही है । ऐक्सीडेंट्स भी बढ़ते जाते हैं । आप ने दो वर्ष के कोलीजन के आंकड़े दिये हैं । पेज दो पर लिखा है कि 1969–70 में कोलीजन हुए 52 और 1971–72 में 54 हो गये । इस तरह से ट्रेन्स रनिंगसी इनट्र रोड ट्रैफिक 1969–70 में 111 थीं और आज 118 है । इसी तरह से पंक्युएलिटी के बारे में पेज 20 पर आंकड़े दिये हैं । 1971–72 में ब्रौडगेज की मैल और एक्सप्रैस ट्रेन्स की 82.33 थी और आज वह 82.10 है । यदि एफीशिएंसी से काम लिया जाये तो ट्रैक्स लगायें बगैर आप की आमननी बढ़ सकती है । आप की आमदनी चोरियां रोकने से भी बढ़ सकती है । जहां जहां इंजन शैड्स हैं वहां काफी कोयला बर्बाद होता है । आप ड्राइवर को दो रु० दीजिए और चार मन कोयला गिरवा लीजिये । आप ने फ्रेट रेट का ऐडजस्टमैंट किया हमें कोई उज्र नहीं है लेकिन नतीजा क्या हुआ? कोयले का दाम बढ़ गया । कुछ तो श्री कुमार मंगलम् के प्रयत्न से और कुछ आप के भाड़ा बढ़ाने से ईंट का दाम 10 रु० हजार बढ़ गया जो व्यापारी लोग है । बड़े होशियार है । 100–50 रूपये दे देते है और गाड़ी तीनतीन, चार-चार, छः छः दिन तक खड़ी रहती है न वार्फेज लगता है न डिमरेज लगता है । अगरइस मामले में थोड़ी स्ट्रिक्टनेस की जाय तो इस से करोड़ों रुपये बच जायेंगे (**व्यवधान**)

हमारे यहां पहलेजाघाट से महेन्द्रूघाट तक **घाटटुघाट बुकिंग** नहीं होती। नतीजा यह होता है कि लोग टिकट लेते है पहलेजापाट से एक स्टेशन आगे का उन को टिकट मिल जाता है 1 रु० 10 पैसे में लेकिन घाट टु घाट बुकिंग में उन को 1 रु० 75 पैसे देने होते है। वह पहलेजापाट से महेन्द्रूघाट के बजाय बैंगमपुर तक का टिकट लेतें है और उन को सिर्फ 1 रु० 10 पैसे में रेल का टिकट मिल जाता है। लेकिन आज घाट टु घाट बुकिंग बन्द है। मैं तो समझता हूं कि आप बिहार गवर्नमेंट से तय कर लीजिये और घाट टु घाट बुकिंग होने दीजिये। लोग बस से आते हैं और जल्दी में चले जाते है। उन का इंटेन्शन होता है टिकट लेने का लेकिन समय न होने से वह टिकट नहीं ले पाते हैं। होता यह है कि उन पर 10 रु० जुर्माना हो जाता है। वह 10 रुपये दे नहीं सकते वह कुछ दे दिला कर निकल जाते है। मैंने विरोध किया था जब यह ऐक्ट बन रहा था कि इस से करप्शन बढ़ जायेगा। जो लोग जुर्माना नहीं दे सकते हैं वह टिकट बाबू को 2 रुपये दे कर निकल जाते है। आप को न टिकट का पैसा मिला और न जुर्माने का पैसा मिला। ऐसा ऐक्ट बनाने से क्या फायदा जिस का डिमिनिशिंग रिटर्न हो? 10 रुपया कागज में जुर्माना की रकम कर दिया तो उस से आमदनी घटती है बढ़ती नहीं। अगर आप सब चीज को मिला कर देखें तो मैं समझता हूंजुडिशस मैनेजमेंट से आप की आमदानी हो सकती है किराया बढ़ाने की कोई जरूरत नहीं है। मैं चाहता हूं कि आप इस पर विचार कर लीजिये।

आप ने तीसरे दर्जे के यात्रियों को पन्द्रह किलोमीटर तक छूट दी है। पन्द्रह किलोमीटर तो दो स्टेशनों के बीच की दूरी होती है। इस से क्या फायदा होगा? बहुत कम लोग टिकट लेतें है। आपको कम से कम 35 या 40 किलोमीटर करना चाहिये था जिस में लोगों को कचेहरी आदि जाने में कुछ सुविधा होती। पन्द्रह किलोमीटर की तो एक हास्यास्पद बात है। यह इतना कम डिस्टस है कि लोग साइकेल से चले सकते है या पैदल जा सकते है। इस लिये आप कोई बात दिखलाने के लिये मत कीजिये। आप को कम से कम 35 या 40 कीलोमीटर तक की छुट देनी चाहिये ताकि जो तीन या चार स्टेशन तक जाने वाले लोग है उन को कुछ राहत मिल सके। वैसे तो आप को थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया ही नहीं चाहिये था और अगर बढ़ाना भी था तो आप को आखिर उस से मिलगा कितना? केवल चार पांच करोड़ रुपया मिलेगा और हंगामा इतना. बदनामी इतनी। चार पांच करोड़ तो अगर आप को 5 परसट ट्रैफिक बढ़ जाय और कुछ टिकटलैस ट्रेवेलिंग कम हो जाय वेसे ही मिल जायेगा। आप यह बदनामी क्यों लेते है?

मैंने समझा था कि अब श्री ललित नारा मिश्र आये हैं वह जनता के आदमी हैं पीपल्स के आदमी में गांवों में रहते हैं और उन की दशा को देखते हैं। उन को मालूम है कि गरीव लोगों के लिये पांच औ र दस पैसे निकालने भी मुश्किल हैं। मैं उन का ध्यान इन सब बातों की तरफ आर्कषित करना चाहता हूं।

मैं एक बात और कहना चाहता हू। आप का रेलवे बजट क्या है, आप कैसे फाइनेन्स का प्रबन्ध करते हैं इस से लोगों को मतलब नहीं है लोगों को गाड़ियों में चलने में जो सुविधा होती है इस का असर पड़ता है। गाड़ी में अगर बत्ती न हो तो इस का उन पर असर पड़ता है। फाइनेन्सशल फ़ोजे भी जरूरी है, इस को देखना आप का काम है, लेकिन लोगों को इस से क्या मतलब? अगर गाड़ी गन्दी रहती है तो उस को खराब करते हैं आप के नौकर, लेकिन गालियां सुनते हैं हम और आप हमारे यहां मेरी कांस्टिटुन्सी में एक स्टेशन है रतनराया वहां

(श्री डी० एन० तिवारी)

सड़क बहुत खराब है। मैंने पारसाल भी कहा था कि वहां पर सड़क बनाई जाय ग्रप्रोच रोड, दूसरी सड़क नहीं। लेकिन एक तरफ बनाई गई, दूसरी तरफ उसको छोड़ दिया गया। कुछ दिन पहले एक गर्भवती ग्रौरत उधर से टमटम में ग्रा रहीं थी। उस को ऐसा धचका लगा कि वहा पर ही उस के बच्चा हो गया। सड़क की हालत ऐसी है। मैंने चिट्ठी लिखी तो श्री कुरेशी का जबाब ग्राया कि सड़क की बराबर मरम्मत की जाती है। ग्राखिर यह क्या जबाव है? बजट पर बहस के समय हम जो सजेशन देते हैं उसका एक स्टीरियोटाइप्ड जवाब ग्रा जाता है, लेकिन यह देखते भी नहीं हैं कि क्या जवाव दिया जा रहा है, उस में कुछ तथ्य भी हैं या नहीं। कम से कम हम एम० पी० लोगों को जो जबाब भेजा जाता है उस को तो देखना चाहिए कि वह ठीक है या नहीं। मेरे पास पांच सात पत्रों के जबाब ग्राये हैं जो बड़े ही हास्यास्पद हैं।

गत साल मैंने कहा था कि ग्राप ने रेलवे मैनों की बड़ी तारीफ की है, लेकिन उन को कुछ सुविधा भी तो दिजिए। लेकिन क्या सुविधा दी गई? कुछ लोग ग्रपने प्रांत से बहुत दूर रखे गए हैं, ग्रगर ग्राप समझते हैं कि यह सम्भव है तो उन को घर के नजदीक रखिये। इसका जवाब ग्राया कि इस बात का ध्यान रखा जाता है। लेकिन हमेशा ही ऐसा नहीं किया जा सकता। ठीक है। जहां जगह हो वहां तो ऐसा कीजिए, ग्रगर जगह न हो तो न कीजिये। ग्राखिर ग्रगर जगह हो तो क्यों ऐसा न किया जाये? लेकिन यह समझते नहीं हैं।

यदि रेलवे के किसी ग्रफसर ने चाहा तो वह काम फौरन हो जाता है, लेकिन हम लोग जो भी सजेशन देते हैं उनका इतना रजिस्टैंस होता है जिसका ठिकाना नहीं। एम पीज के कहने का रजिस्टैंस होता है जब कि रेलवे के ग्रफसर का कहना फौरन कैरी ग्राउट होता है। कोई ग्रफसर कह दे तो बीस मिनट में ही किसी का ट्रांसफर हो जाता है। ग्राज यह स्थिति है। मैं कोई शिकायत नहीं कर रहा हूं ग्रगर इस पर ग्रमल हो सके तो ग्राप को जरूर करना चाहिये।

हमारे यहां एक ब्रांच लाइन है छपरा-मसरक-थावे जिसका कोई पुरसां हाल नहीं है। वह बड़ी गन्दी लाइन है। गाड़ियां बहुत देर से चलती हैं। बीच में खड़ी रहती हैं। वहां कोई चेन पुलिंग नहीं होती है, मैंने देखा है कि ग्रगर ड्राइवर को सांस लेना होता है तो वह बीच में गाड़ी खड़ी कर के चला जाता है। ग्राने के बाद देखा गाड़ी लेट हो गई है तो जरा ठक ठक की ग्रावाज की ग्रौर कहा कि फलां पुरर्जा खराब है। हमारे यहां छपरा से गोपालगंज तक ब्रांच लाइन है, उस का कोई ठिकाना नहीं रहता कि वह दो घंटे लेट होती है या तीन घंटे लेट होती है।

मैं एक बात ग्रौर कहना चाहता हूं। 1952 से यहां पांच-छः रेलवे मिनिस्टर ग्राये––श्री जगजीवन राम, शास्त्री जी, इत्यादि। पहले एन० ई० ग्रार० में डी० टी० एस० सिस्टम काम करता था, दूसरी जगहों में डी० एस० सिस्टम था। रेलवे बोर्ड के या किसी ग्रौर के दिमाग में ग्राया कि वहां भी डी० एस० सिस्टम ही हो। प्रपोजल को लागू करने की बात पेश की गई। श्री जगजीवन राम ने रेजिस्ट किया, शास्त्री जी ने रेजिस्ट किया, पाटिल साहब ने रेजिस्ट किया, पुनाचा साहब ने रेजिस्ट किया। it w asgiven to a Bihar Minister to do it.

लेकिन

डा० राम सुभग सिंह ग्राये। उन से रेलवे बोर्ड वालों ने कहा ग्राप क्षत्रिय हैं, क्या ग्राप किसी से डरते हैं?

एक ही स्ट्रोक में उन्होंने डी एस सिस्टम लागू कर दिया । लागू हुआ, । हमें एतराज़ नहीं है । सवाल एन एफ आर और एन ई आर दोनों का था । असम के डर की वजह से वहां जितने डी टी एस आफिस थे सब डी एस आफिस कर दिए गए । बिहार का कुछ हिस्सा काट कर असम को दे दिया कुछ उत्तर प्रदेश को दे दिया । केवल एक डी० एस० आफिस रखा समस्तीपुर में । हमारी डिमांड थी कि सोनपुर में डी० एस० आफिस हो । बड़ा हार्ड वर्कड वह इलाका है । हमने कहा कि नार्थ बिहार में भी दो डी०एस० आफिस हों लेकिन नहीं किया गया । एक मजबूत क्षत्रिय मिनिस्टर थे वह जब सोनपुर गए और वहां डैमंस्ट्रेशन हुआ तो उन्होंने कहा कि मैं सोनपुर का ईंट से ईंट बजवा दूंगा । सोनपुर में कई सौ क्वार्टर हैं आफिस विल्डिंग्ज हैं । कोई ध्यान इस ओर नहीं दिया गया । नन्दा जी को कहा तो उन्होंने एरिया आफिसर दे दिया । इससे कोई काम नहीं होना । हनुमंतया साहब से कहा तो उन्होंने टाल दिया । पाई साहब को लिखा तो उनको इतनी फुरसत नहीं थी कि हम लोगों से मिल सकें । आपको भी लिखा है । आपने भी लिख दिया है कि हम एग्जेमिन करा रहे हैं । आप इसको हमारे साथ डिसकस क्यों नहीं करते । एग्जेमिन तो रेलवे बोर्ड करना रहेगा और उसको इसी काम के लिए रखा हुआ है । पार्लिमेंट के मेम्बर्ज़ को बुला कर आप डिसकस कर लें और अगर आप समझें कि उचित यह मांग है और डिजर्विंग यह मांग है तो दीजिये नहीं तो न दीजिये ।

हमारे साथी लोग कह रहे हैं कि ए सी सी डीलक्स गाड़ी दिल्ली से पटना सप्ताह में दो के बजाय तीन दिन चलें । मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आप ध्यान दें ।

बिहार की एक और मांग है कि बिहार के लिए रेलवे सर्विस कमीशन की स्थापना स्वतंत्र रूप से हो । आशा है मंत्री जी इस मांग को स्वीकार करेंगे ।

कमल मिश्र मधुकर

श्री ~~कमलानाथकर~~ (केसरिया) : सभापति महोदय, यह बात सही है कि भारतीय रेलवे एशिया का सब से बड़ा रेलवे तथा दुनिया का चौथा बड़ा रेलवे सिस्टम है । चूंकि मेरे पास बहुत कम समय है इस वास्ते मैं कुछ ही बातों की ओर आपका ध्यान दिलाऊंगा सब से पहले मैं रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में अपने विचार प्रकट करूंगा । रेलवे बोर्ड के खिलाफ जब से मैं लोक सभा में हूं आलोचना सुन रहा हूं । सरकारी पक्ष के कुछ लोग एवं विरोधी पक्ष के माननीय सदस्यों ने लगातार रेलवे बोर्ड की अनुपयोगिता पर हर रेलवे बजट के समय रोशनी डाली है। सभी यह समझते है कि यह बोर्ड फिजूलखर्ची, नौकरशाही, लालफीताशाही एवं सरकार की घोषित नीति समाजवाद के साथ मेल न रखने वाली संस्था है । हम यह समझते थे कि नए रेल मंत्री जब बजट पेश करेंगें तो देश की अन्य समस्याओं को सुलझाने के साथ साथ रेलवे बोर्ड के बारे में भी पुनर्विचार करेंगें । लेकिन उन्होंने पिटे पिटाए बजट को ही हमारे सामने पेश कर दिया है और उन्होंने जो समस्यायें हैं उन पर विचार नहीं किया है । जो देश की विकास की आवश्यकतायें हैं, उनको नजरों से ओझल कर दिया है । उनको कुछ नए तरीके सोचने चाहिएं थे लेकिन उन्होंने तीसरी श्रेणी के यात्रियों पर ही रेल किराया बढ़ा कर बोझ लाद दिया है । जहां तक रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है कितने मंत्रियों को इस बोर्ड ने अपने विशाल एवं मजबूत जबड़ों में जकड़ लिया इसको आप जानते ही है । श्री हनुमंतैया एवं श्री गांगुली का मामला इसका ताजा उदाहरण है । इसलिए मेरी मांग है कि जैसे अन्य मंत्रालय काम करते है वैसा ही इसका भी ढांचा होना चाहिये । मिश्र जी फारेन ट्रेड से यहा आए है । वह तो जानते हैं कि फारेन ट्रेड में कोई बोर्ड नहीं है । उन्होंने और

श्री कमल मधुकर

और मंत्रालयों में भी काम किया है, उनको सरकार चलाने का काफी अनुभव है। यह खुशी की बात है कि वह राज्य मंत्री से कैबिनट स्तर के मंत्री हो गए हैं। क्या आप बता सकते हैं कि रेलवे बोर्ड में कौन सी विशेषता है? इस सफेद हाथी को अब तक आपने क्यों पाल रखा है? मेरी समझ में इसकी कोई उपयोगिता नहीं है। इसको जल्द समाप्त किया जाए। किसी भी समाजवादी राज्य में भारत के रेलवे बोर्ड जैसी संस्था नहीं है।

आपने समाजवाद का लक्ष्य निर्धारित किया है। उसका साधारण अर्थ होता है श्रमिक वर्ग एवं किसानों का राज्य। श्रमिकवर्ग जो रेलवे में काम करता है उन्हें यह अनुभव कराना है कि वे अपना काम करते हैं. वे अपने देश के लिये, अपने भविष्य के लिए, रेलवे में काम कर रहे हैं। क्या मंत्री जी बता सकते हैं कि ऐसा वातावरण आपने रेलवे में या अन्य राजकीय संस्थानों में कायम किया है, वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट कहीं रेलवे में आपने लागू किया है?

श्री ए०पी० शर्मा की यूनियन रेलवे फैड्रेशन के कुछ नेताओं को आपने कुछ स्थान दिया है। लेकिन वह काफी नहीं है। अन्य यूनियनों को भी आपको प्रनिनिधित्व देना चाहिये। किस यूनियन का बहुमत है इसको आपको बैलट द्वारा तय करवा लेना चाहिये। तब किसी भी यूनियन को मान्यता देनी चाहिये।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों का भाड़ा जो आपने बढ़ाया है यह आपके लक्ष्य के प्रतिकूल है। इस देश में 22 करोड़ लोग बिलो पावर्टी लाइन में हैं। देश के 95 प्रतिशत लोग अभी भी किसी भी उन्नत देश के अनुपात में गरीब है तो तृतीय श्रेणी का भाड़ा बढ़ाने का क्या औचित्य है? इसको आप वापिस लें और यह बोझ आप बड़े लोगों पर डालें। उच्च श्रेणी का जो भाड़ा आपने बढ़ाया है वह स्वागत योग्य है।

आप भली भांति जानते हैं कि उत्तर पूर्व रेलवे में पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन अधिक प्रभावशाली है लेकिन आप उसे मान्यता नहीं देते हैं। कृपा कर गुप्त मतदान द्वारा इस समस्या का समाधान आप करें।

आप यह भी जानते हैं कि गड़हरा एवं बरौनी में पिछले साल भूतपूर्व रेलवे मंत्री की हठवादिता एवं रेलवे बोर्ड के निकम्मेपन के कारण हड़ताल हुई थी। मैं स्वीकार करता हू कि उससे रेलवे को काफी घाटा हुआ। लेकिन उसके लिए जिम्मेदार रेलवे के कर्मचारी नहीं है। प्राजैक्ट एलाउंस का सवाल था। फरक्का में तथा अन्य जगहों पर यह दिया गया। फिर यहां के लिए दूसरा मानदंड क्यों? आज भी सरकारी आश्वासनों के बावजूद वहां के दो कर्मचारी आनन्द प्रसाद मंडल एवं परमानन्द तिवारी ससपैंडिड हैं। पूर्वोत्तर रेलवे में ही यूनियन के अध्यक्षय योगी पासवान को डिसमिस कर दिया गया है। उनका कसूर क्या था यही कि उन्होंने रेल कर्मचारि की मांगों को ले कर जनरल मैनेजर के सामने प्रदर्शन किया था। इन मामलों पर आपको फिर से विचार करना चाहिये — आपने इनके बारे में आश्वासन भी दिया हुआ है।

रेल मजदूरों के आवास का विस्तार एवं सुधार नहीं किया गया है। वह भी होना चाहिये। नरकटियागंज, मुजफ्फरपुर एवं समस्तीपुर में ऐसे भी रेल कर्मचारी हैं जिन्हें आज तक आवास की सुविधा प्राप्त नहीं है। इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिए।

पूर्वोत्तर रेलवे एवं अन्य रेलवे में यूनिफार्म के मद में कटौती चीन के हमले के समय की गई थी। वह बहाल होनी चाहिये।

अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। इस में तीन बातें हैं। हाजीपुर से लालगंज, केसरिया, गोविन्दगंज अरेराज होते हुए सुगौली तक एक ब्रांच लाइन की बड़ी आवश्यकता है। यह लाभकारी लाइन होगी। सभी बाजारों को यह पकड़ेगी रेलवे का कोई बड़ा पुल भी नहीं बनाना पड़ेगा। लगातार पांच वर्षों से यह प्रश्न खटाई में पड़ा है। आप कम से कम इसका सर्वे कराए। आपने ऐसा करना स्वीकार भी किया था। लेकिन आज तक ऐसा नहीं किया गया है। सर्वे में अगर यह लाइन लाभकारी सिद्ध न हो तो आप मुझे कहें कि मेरा प्रस्ताव गलत है।

नारायणी में बगहा से आगे रेलवे पुल टूट गया है। गोरखपुर से नरकटियांग का सम्बन्ध विच्छिन्न है। पूरे देश में यही स्थान है जिस पर किसी का ध्यान नहीं जाता। यह यू पी के साथ बिहार का प्रश्न भी है। आप इस पर पुल बनवाएं।

गंगा पर बन रहे पुल को रेल कम रोड ब्रिज बनवाएं। यह चीज अखबारों में निकली है। आपने आश्वासन भी दिया है। इसकी पूर्ति आप करें।

समस्तीपुर से रक्सौल तक वाया मुजफ्फरपुर बड़ी लाइन आप बनवाएं। यह बहुत आवश्यक है। सरकार ने मेरे प्रश्न के उत्तर में स्वीकार किया है कि यह बड़ी लाइन बनेगी इस में आप विलम्ब न करें।

18 hrs.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। सब से पहले मैं नये रेल मंत्री का स्वागत करना चाहता हूं।

MR. CHAIRMAN: The hon. Member may please continue tomorrow.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

TWENTY-FIFTH REPORT

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): Sir, I beg to present the Twenty-fifth Report of the Business Advisory Committee.

1801 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March, 7 1973/*Phalguna* 16, 1894 *(Saka)*

M HPND—PMR—3616 L.S—3659 —13—4—73—1848.