पंचम माला, खंड 11, अंक 6 शनिवार, 18 मार्च, 1972/28 फाल्गुन, 1893 (शक)
Fifth Series, Vol. XI, No. 6 Saturday, March 18, 1972/Phalguna 28, 1893 (Saka)

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
LOK SABHA DEBATES

[चौथा सत्र
Fourth Session]

Preservation Unit
Fumigated
On 15-2-54
Parliament Library

[खंड 11 में अंक 1 से 10 तक हैं
Vol. XI contains Nos. 1 to 10]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली
LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : दो रुपये Price : Two Rupees

[यह लोक-सभा वाद-विवाद का संक्षिप्त अनूदित संस्करण है और इसमें अंग्रेजी/हिन्दी में दिये गये भाषणों आदि का हिन्दी/अंग्रेजी में अनुवाद है।

This is translated version in a summary form of Lok Sabha Debates and contains Hindi/English translation of speeches etc. in English/Hindi]

विषय सूची/CONTENTS

अंक 8, मंगलवार, 18 मार्च, 1972/28 फाल्गुन, 1893 (शक)

No. 8, Saturday, March 18, 1972/Phalguna 28, 1893 (Saka)

विषय	Subject	पृष्ठ Pages
सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	Member Sworn	
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	Paper Laid on the Table	—1
सभा का कार्य	Business of the House	—2
राजनयिक् सम्बन्ध (वियना कन्वेशन) विधेयक	Diplomatic Relations (Vienna Convention) Bill ...	—2
प्रवर समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की अवधि का बढ़ाया जाना	Extension of time for presentation of Report of Select Committee ...	2—3
रेलवे बजट 1972-73 सामान्य चर्चा	Railway Budget, 1972-73-General Discussion ...	—3
श्री धामनकर	Shri Dhamanker	—3
श्री सुरेन्द्र महन्ती	Shri Surendra Mohanty	—3
श्री डी० एन० तिवारी	Shri D. N. Tiwary	—6
श्री अमृत नाहाटा	Shri Amrit Nahata	—7
श्री एच० एम० पटेल	Shai H. M. Patel	—7
श्री नरसिंह नारायण पांडे	Shri Narsingh Narain Pandey ...	—9
श्रीमती ज्योत्सना चन्दा	Shrimati Jyotsna Dhanda	—9
श्री मुल्की राज सैनी	Shri Mulki Raj Saini	—11
श्री शिव शंकर प्रसाद यादव	Shri Siv Shanker Prasad Yadav ...	—12
श्री एस० ए० कादर	Shri S. A. Kadar	—12
श्री ए० पी० शर्मा	Shri A. P. Sharma	—14
श्री रामावतार शास्त्री	Shri Ramavatar Shastri	—16
श्री शंकर राव सामन्त	Shri Shankerrar Savant	—17
श्री सी० टी० दंडपाणी	Shri C. T. Dhandapani	—18

लोक-सभा
LOK SABHA

शनिवार, 18 मार्च, 1972/28, फाल्गुन 1893 (शक)
Saturday, March 18, 1972/Phalguna 28, 1893 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बज कर छः मिनट पर समवेत हुई
The Lok Sabha met at sixminuts past Eleven of the Clock

[**अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए**
Mr. Speaker *in the Chair*]

अध्यक्ष महोदय : गणपूर्ति न होने के कारण पाँच मिनट नष्ट हो गए।

श्री समर मुखर्जी (हावड़ा) : शनिवार को आने का कोई सदस्य इच्छुक नहीं है। अतः सभा को स्थगित कर देना उचित है।

अध्यक्ष महोदय : शनिवार को हमें गणपूर्ति की ओर ध्यान नहीं देना चाहिए।

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण
Member Sworn

श्री चन्द्रमोहन सिंह (मयूरभंज)

अध्यक्ष महोदय : आज प्रश्न तथा ध्यान दिलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। पटल पर रखे गए पत्र।

सभा पटल पर रखे गये पत्र
Papers laid on the table

गुजरात राज्य के सम्बन्ध में राष्ट्रपति द्वारा जारी की गई उदघोषणा का रद्द किया जाना

संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री केदारनाथ सिंह) : मैं श्री कृष्ण चन्द्र पन्त की ओर से संविधान के अनुच्छेद 356 (3) के अन्तर्गत राष्ट्रपति द्वारा संविधान के अनुच्छेद 356 के

खंड (2) के अधीन जारी की गई दिनाँक 17 मार्च, 1972 की उद्घोषणा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो भारत के राजपत्र, दिनांक 17 मार्च, 1972 में अधिसूचना संख्या जी० एस०आर० 103 (ङ) में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा गुजरात राज्य के सम्बध में राष्ट्रपति द्वारा 13 मई, 1971 को जारी की गई उद्घोषणा को रद्द किया गया है, सभा पटल पर रखता हूँ : [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल०टी० 1455/72]

सभा का कार्य
Business of the House

20 मार्च, 1972 से आरम्भ होने वाले सप्ताह के लिये सरकारी कार्य
Govt. Business during the week Commencing the 20 th March, 1972

संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री केदारनाथ सिंह) : मैं घोषणा करता हूं कि सोमवार, 20 मार्च, 1972 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह में निम्नलिखित सरकारी कार्य किया जाएगा––

(1) मणिपुर राज्य के सम्बन्ध में राष्ट्रपति द्वारा 21 जनवरी, 1972 को जारी की गई उद्घोषणा के अनुमोदन सम्बन्धी संकल्प पर चर्चा।

(2) वर्ष 1972-73 के बजट (रेलवे) पर आगे सामान्य चर्चा ।

(3) वर्ष 1972-73 के बजट (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

श्री दीनेन भट्टाचार्य (सरेमपुर) अगले सप्ताह सामान्य बजट पर सामान्य चर्चा कब होगी।

अध्यक्ष महोदय : सोमवार को।

राजनयिक सम्बन्ध (वियना कन्वेशन) विधेयक

प्रवर समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किए जाने की अवधि का बढ़ाया जाना।

श्री बी० आर० भगत (शाहबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा राजनयिक सम्बन्धों पर वियना कन्वेन्शन (1961) को प्रभावी करने का और उससे सम्बद्ध विषयों का उपबन्ध करने वाले विधेयक सम्बन्धी प्रवर समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किए जाने की अवधि को चालू सत्र के अन्तिम दिन तक बढ़ाती है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा राजनयिक सम्बन्धों पर वियना कन्वेन्शन (1961) को प्रभावी करने का और उससे सम्बद्ध विषयों का उपबन्ध करने वाले विधेयक सम्बन्धी प्रवर समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत

किए जाने की अवधि को चालू सत्र के अन्तिम दिन तक बढ़ाती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) : महोदय ! मैं एक अत्यन्त आवश्यक सूचना देना चाहता हूं श्रीमती गोस्वामी के घर पर गुन्डों ने बमों आदि से हमला किया है। राज्य सभा के सदस्य श्री शशांक शेखर सन्याल के मकान पर आक्रमण किया गया है।

अध्यक्ष महोदय : मुझे इनकी कोई सूचना नहीं है। मै इसकी अनुमति नहीं दे सकता। अब वहां पर राष्ट्रपति शासन नहीं है।

रेलवे बजट, 1972-73 सामान्य चर्चा

Railway Budget-1972-73 General Discussion

श्री धामनकर (भिवंडी) : मैं अपनी कल की इस मांग को फिर दुहराता हूँ कि माननीय मंत्री बम्बई और कलकत्ता के उपनगरीय यात्रियों के सीजन टिकटों के किरायों में वृद्धि न करें।

इस टकटों का उपयोग करने वाले यात्री गरीब लोग हैं तथा उनके लिये इस समय कोई अन्य सुविधा भी नहीं है। इन गाड़ियों में अत्यधिक भीड़ रहती है तथा इस भीड़ के कारण कई बार घातक दुर्घटनाएं भी हो जाती हैं।

रोजी कमाने के लिए अपने घरों से 30-40 मील दूर जाने वाले इन गरीब लोगों पर और अधिक वोझ डालना अनुचित है। कल्याण से व्यर्जाट और कसारा जाने वाली रेलगाड़ी में केवल 6 बोगियाँ होती है जबकि यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा होती है। मेरा निवेदन है कि गाड़ी में कम से कम 9 बोगियां लगाई जानी चाहिए।

मैं बसीन से दिवा तक बिछाई जाने वाली रेलवे लाईन के प्रस्ताव का स्वागत करता हूँ। इस प्रस्तावित लाइन पर दो बड़ी उपनदियां हैं जिन पर पुल बनाने की अनुमति दे दी गई है। मेरा निवेदन है कि पुलों को कुछ अधिक चौड़ा बनाया जाना चाहिये जिसमे पैदल चलने वाले राहगीर भी उनका प्रयोग कर सकें। इस समय उन्हें नावों आदि के जरिये इन नदियों को पार करना पड़ता है।

वैगनों के नियतन के विषय में मेरा अनुरोध है कि बम्बई के लिए घास भेजे जाने के लिए जो बोगियां अलाट की जाती हैं इस कार्य के लिये कृषिक बाजार उत्पन्न समिति की सलाह ली जानी चाहिए। यह समिति रेलवे से अनुरोध करती रही है कि सहकारी समितियों को मान्यता दी जाये तथा उन्हीं की सलाह से बोगियां अलाट की जायें। 'एसोशियेशन आफ मर्चेन्ट्स' तो भ्रष्टाचार द्वारा अधिक बोगियां प्राप्त कर लेती है परन्तु सहकारी समितियां नियमों का पूरी तरह पालन करती है।

अतः मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस प्रक्रिया में सुधार करें तथा सहकारी समितियों को प्राथमिकता दें।

पिछले बजट पर बोलते हुए मैंने मंत्री महोदय से प्रार्थना की थी कि मेथरान हिल स्टेशन के कर्मचारियों को हिल स्टेशन भत्ता दिया जाना चाहिए। रेलवे प्राधिकारियों से प्राप्त पत्र में बताया गया है कि मेथरान हिल की ऊंचाई इतनी नहीं है कि वहाँ के कर्मचारियों को भत्ता दिया जाये। मेरा सुझाव है कि केवल ऊंचाई को ही मानदण्ड नहीं बनाया जाना चाहिए। वहां रहने वालों को अभी आवश्यक सामान पीठ पर उठाकर ले जाना पड़ता है। अतः इन परिस्थितियों को तथा अन्य कठिनाइयों को ध्यान में रखकर उन्हें हिल स्टेशन भत्ता अवश्य मिलना चाहिए।

मेथरान रेलवे के तीसरे दर्जे के किराये भी ज्यादा हैं। साथ ही, वहां चल रहे रेल इंजन तथा बोगियां बहुत पुराने हैं जिससे सेवा सुचारू नहीं रहती। अतः इस परिस्थिति में सुधार किये जाने की भारी आवश्यकता है। इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री सुरेन्द्र महन्ती (केन्द्र पाड़ा) : मैं रेल मंत्री महोदय को बचत का बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ, यद्यपि यह बचत नाममात्र की है। उन्होंने कहा कि यात्री किराये से राजस्व में 10.50 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है किन्तु उन्होंने इस बात की उपेक्षा कर दी है कि बिना टिकट यात्रा से लगभग 20-25 करोड़ रुपये की हानि भी होती है। मंत्री महोदय को आशा है कि माल यातायात से 39 करोड़ रुपयों की अधिक प्राप्ति होगी किंतु उन्होंने यह नहीं सोचा कि चोरी के कारण मुआवजे की राशि में भी भारी वृद्धि होती जा रही है। वर्ष 1968-69 में रेलवे को 10.30 करोड़ रुपयों का मुआवजा देना पड़ा। 1969-70 में यह राशि बढ़कर 11.81 करोड़ रुपये, 1970-71 में 13.11 करोड़ रुपया तथा 1971-72 में 13.26 करोड़ रुपये हो गई। क्या मंत्री महोदय तथा रेलवे विभाग इन चोरियों को रोकने में कभी समर्थ होंगे जिससे मुआवजे में दी जाने वाली इतनी राशि बचाई जा सके ?

मंत्री महोदय को यह भी विश्वास है कि औद्योगिक प्रगति के कारण रेलवे को 950 लाख मीट्रिक टन के अतिरिक्त माल यातायात से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। गत वर्ष भी रेलवे मंत्री महोदय ने यह विश्वास व्यक्त किया था कि 90 लाख मीट्रिक टन माल यातायात बढ़ेगा किंतु अब उसे स्वीकार करना पड़ा है कि केवल 20 लाख मीट्रिक टन माल यातायात बढ़ा है। अतः मंत्री महोदय अनुभव से लाभ नहीं उठाना चाहते। इसके अतिरिक्त रेलवे का खर्च दिन व दिन बढ़ता जा रहा है। यह पुनरीक्षित अनुमान से भी 24 करोड़ रुपये अधिक हो गया है। इन बातों को ध्यान में रखते हुए मैं समझता हूं कि यह बचत केवल भ्रामक है।

मंत्री महोदय ने इस बचत के लिए कुछ प्रस्ताव रखे हैं। कुछ वस्तुओं पर माल भाड़े की दर में वृद्धि की जानी है। किन्तु उन्होंने यह प्रस्ताव काफी अस्पष्ट से रखे हैं जिससे किसी को कुछ पता नहीं चलता। उन्होंने यह स्पष्ट नहीं किया किन-किन मदों पर भाड़ा बढ़ाया जायेगा जिससे कि हम यह मालूम कर सकें कि किन-किन वस्तुओं का मूल्य बढ़ेगा।

मंत्री महोदय के अनुसार उपनगरीय यात्री कम किराया देते हैं तथा मंत्री महोदय उनके किराये में वृद्धि करना चाहते हैं। मंत्री महोदय का यह कहना तो सच है कि भारत में रेल किराया और भाड़ा विश्व के सभी देश के रेल किराये और भाड़े से कम है। किन्तु क्या वह यह स्वीकार नहीं करते कि भारत में अन्य देशों की तुलना में प्रति व्यक्ति आय भी सबसे कम है। उदाहरण के लिए, भारत में प्रति व्यक्ति दैनिक आय का प्रति यात्री किलोमीटर का किराया 1.52 प्रतिशत तथा भाड़ा 3.19 प्रतिशत है जबकि ब्रिटेन में क्रमशः 0.3 प्रतिशत तथा 0.46 प्रतिशत है। इसी प्रकार

अमरीका में किराया 0.18 प्रतिशत और भाड़ा 0.05 प्रतिशत है । यदि मंत्री महोदय भारत की तुलना ईराक अथवा अफगानिस्तान से करें तो मैं इसे उचित नहीं मानता । जब प्रधान मन्त्री भारत की तुलना बड़े राष्ट्रों से करती हैं तो मंत्री महोदय को भी ऐसा ही करना चाहिये ।

दिनांक 31 मई, 1971 को माननीय मन्त्री ने यह वायदा किया था कि कटक से पारापीप तक 86 कि०मी० लम्बी रेलवे लाइन का निर्माण 1972 के अन्त तक हो जाएगा । उन्हें यह भी पता है कि यह कार्य 1973 के अन्त तक भी पूरा नहीं होगा । मन्त्री महोदय कह सकते हैं कि उड़ीसा के मुख्य मन्त्री की सलाह के अनुसार यह कार्य नहीं किया जा सका । किंतु पारादीप यार्ड के बारे में उनका क्या तर्क है ? उड़ीसा के मुख्य मन्त्री ने इस कार्य को भी तेजी से न किए जाने की सलाह तो नहीं दी थी । यह कार्य 1972 तक पूरा होना चाहिए था किंतु वह अभी आरम्भ भी नहीं किया गया है ।

गत वर्ष मन्त्री महोदय ने यह भी वायदा किया था कि जखपुरा-बासवानी रेलवे लिंक के सम्बन्ध में सुविधाएं प्रदान की जायेंगी बशर्ते उड़ीसा माइनिंग करपोरेशन जखपुरा के समीप स्थान दे सकें । कारपोरेशन ने यह प्रस्ताव स्वीकार भी कर लिया किंतु सरकार ने फिर भी कोई कदम नहीं उठाया । यह खेद का विषय है कि सरकार उड़ीसा की उपेक्षा करती जा रही है जबकि वह अविकासित है । सरकार को क्षेत्रीय विषमताओं को समाप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिएं ।

उड़ीसा की जनता ने उस समय मन्त्री महोदय का भारी आभार माना था जब उन्होंने कहा था कि दक्षिण-पूर्व रेलवे का मुख्यालय कलकत्ता से उड़ीसा लाया जाएगा । दक्षिण-पूर्व रेलवे का रूट उड़ीसा में सबसे ज्यादा है, अर्थात 1729.15 किलोमीटर है जबकि पश्चिम बंगाल में 599.18 किलोमीटर, बिहार में 834.050 किलोमीटर तथा मध्य प्रदेश में 1322.00 किलोमीटर है । इस बात को ध्यान में रखकर इसका मुख्यालय उड़ीसा में ही होना चाहिए ।

कलकत्ता में दक्षिण-पूर्व रेलवे, पूर्व रेलवे तथा प्रस्तावित ट्यूब रेलवे के मुख्यालय हैं । श्री हनुमन्तैया ने स्वयं कहा था कि दक्षिण-पूर्व रेलवे का मुख्यालय उड़ीसा में होना चाहिए तथा उसे चरणवार स्थानांतरित किया जाएगा । किंतु यह लज्जा की बात है कि श्री सिद्धार्थ शंकर राय जैसे समाजवादी नेता ने यह वक्तव्य दिया है कि यदि दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय को कलकत्ता से उड़ीसा में लाया गया तो बंगाल जलाकर खाक कर दिया जाएगा । उन्होंने मन्त्री महोदय को इस प्रकार की धमकी दी है । इस संदर्भ में मैं मन्त्री महोदय को चेतावनी देना चाहता हूँ कि यदि उड़ीसा में आंदोलन किया तो कोई शक्ति उसका दमन नहीं कर सकती । अतः मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस राज्य को न्याय दिलाने तथा इसका पूरा विकास करने के लिए वह मजबूती से कदम बढ़ाएं ।

अन्त में मैं माननीय मन्त्री का ध्यान डी०बी०की रेलवे की ओर दिलाना चाहता हूं । इस रेलवे द्वारा कोरापुर जिले के लोगों का माल नहीं ढोया जाता और न हीं इसे सवारी के लिए उपयोग किया जाता है । मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या बैलाडीला का लौह अस्यक यहाँ की जनता से अधिक महत्वपूर्ण है । यह क्षेत्र अविकसित है किंतु इस रेलवे की सुविधाएं उड़ीसा, आंध्र प्रदेश और मध्य प्रदेश की जनता को प्राप्त नहीं हैं । मेरा निवेदन है कि मन्त्री महोदय ऐसे कदम उठायें जिससे यहाँ की जनता भी इस रेलवे का उपयोग कर सके ।

श्री डी० एन० तिवारी (गोपालगंज) : रेलवे बजट तो इतना बुरा नहीं है किंतु माननीय मंत्री का बजट भाषण अच्छा नहीं रहा। उन्होंने अपने भाषण में मधुरता लाने का प्रयास किया तथा उन रेलवे कर्मचारियों की सेवा की सराहना की जिन्होंने भारत-पाकिस्तान के हाल के युद्ध में अपना जीवन बलिदान किया। किंतु मैं जानना चाहता हूं कि सरकार ने उनके लिए क्या किया। ऐसे शहीदों के परिवार छोटे मोटे रोजगार के लिए दर दर भटक रहे हैं। यदि शहीदों के परिवार के व्यक्तियों के साथ ऐसा व्यवहार किया जा रहा है तो इससे अधिक दुःख की बात क्या होगी ?

बजट प्रस्तावों के बारे में कुछ माननीय सदस्यों ने अनुचित आलोचना की है। श्री मुहम्मद इस्माइल ने कहा है कि केन्द्र सरकार रेलवे से अधिक लाभाँश वसूल कर रही है। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि इसका लाभांश दिये जाने की संसदीय समिति ने सिफारिश की है।

जहाँ तक रेलगाड़ियों के समय पर चलने का सवाल है, मुख्य रेलवे लाइनों पर एक्सप्रेस और डाकगाड़ियों के सम्बन्ध में अवश्य कुछ सुधार हुआ है। यदि शाखा लाइनों को देखा जाए तो ज्ञात होगा वहां रेलगाड़ियों के आने जाने का कोई समय नियत नहीं है। गाड़ियां कई कई घटे देर से आती जाती हैं। अतः मेरा निवेदन है इस बारे में पूरे देश की रेलवे सेवा में सुधार होना चाहिए।

एक प्रस्ताव रेलवे के अधिकार की भूमि के निपटान के बारे में किया गया है। भूमि के निपटान से रेलवे को भारी राशि प्राप्त होगी। इस संदर्भ में मेरा सुझाव है कि यह भूमि उन्हीं लोगों को मिलनी चाहिए जिनके पास भूमि नहीं है। मेरा यह भी सुझाव है कि स्वयं रेलवे विभाग को ही अपनी भूमि का निपटान करना चाहिए।

एक समस्या मालगाडियों के सम्बन्ध में है माल गाड़ियां घंटों एक स्टेशन पर खड़ी रहती हैं। यहां तक कि दोहरी लाइनों पर भी मालगाड़ी खड़ी रहती हैं। इसके परिणामस्वरूप माल की चोरी होती है तथा व्यापारियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। सरकार कुशल प्रबन्धक लाने की अपेक्षा किराये में वृद्धि करती रहती है। अक्षम प्रबंध के कारण रेलवे को लाखों का घाटा होता है तथा कोयला जैसी वस्तुओं की भारी मात्रा में चोरी होती रहती है। यदि सरकार भ्रष्ट अधिकारियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही करे तो रेलवे को हो रही इतनी क्षति रोकी जा सकती है। लेकिन सरकार बड़े अधिकारियों को छोड़ देती है।

कुछ समय पूर्व भारत सरकार कार्यालयों को ऐसे स्थानों पर ले जाना चाहती थी जहां भीड़ भाड़ कम हो। बम्बई या कलकत्ता जैसे घने नगरों में अधिक कार्यालय बनाये रखना उचित नहीं है। रेलवे के मुख्यालयों को किसी विशेष स्थान पर ले जाने की मेरी माँग नहीं है किंतु इतना मैं अवश्य कहूंगा कि उन्हें किसी एक ही नगर में नहीं रखना चाहिये। उनका स्थानांतरण होना चाहिए जिससे नगरों की भीड़-भाड़ कम हो सके।

सब राज्यों में तीन अथवा चार मंडल अधीक्षक कार्यालय है परन्तु बिहार में केवल एक ही ऐसा कार्यालय समस्तीपुर में है जिसके फलस्वरूप समस्तीपुर के इस ओर सोनपुर, छपरा आदि में रहने वाले लोगों को यह पता नहीं चलता कि अमुक गाड़ी देर से आयेगी अथवा समय पर आयेगी सोनपुर में कम से कम एक मंडल अधीक्षक नियुक्त किया जाना चाहिए, ताकि उस क्षेत्र का समुचित प्रबंध किया जा सके।

श्री अमृत नाहाटा (बाड़मेर) : इस सदन के अनेक सदस्यों के मन में यह भावना पैदा हो गयी है कि रेल मंत्री को लिखे गये पत्रों का उत्तर उन्हें नहीं मिलता । मै मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इस धारणा को दूर करें और सदस्यों के सुझावों पर ध्यान दें ।

स्वतन्त्रता के बाद यह बात कभी भी स्पष्ट नहीं की गई कि रेलवे मंत्रालय कौन सी नीति अपनाने जा रहा है और इस देश में रेलवे को क्या विशिष्ट भूमिका निभानी है । रेलवे राष्ट्रीय सम्पत्ति है और देश में सन्तुलित प्रादेशिक विकास के लिए उनके आधारभूत ढाँचा बनाने की अपेक्षा की जाती है । किंतु इन वर्षों में रेलवे ने प्रादेशिक असन्तुलन को बढ़ाने में काफी काम किया है। नये क्षेत्रों में लाइनें खोल कर वहाँ के विकास में योगदान देने के बजाय उन्होंने विकसित हुए क्षेत्रों में ही रेलवे लाइनें बिछाई हैं ।

रेलवे प्रशासन वातानुकूलित गाड़ियों, ताज एक्सप्रेस, राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों जैसी साजसज्जा युक्त परियोजनाओं में ही व्यस्त है । किंतु रेलवे समृद्ध तथा उच्च मध्य वर्ग के लोगों के लिए ही नहीं है । तृतीय श्रेणी के यात्रियों से 75 प्रतिशत आय होती हैं । अत: रेलवे को गरीब लोगों की सुविधाओं की ओर पहले ध्यान देना चाहिए और अधिक से अधिक संख्या में साधारण गाड़ियां चलानी चाहिए ।

जब कभी हम मंत्री महोदय के पास किसी नयी योजना के साथ जाते हैं तो वे कहते हैं कि सर्वेक्षण किया जा रहा है और कुछ समय के बाद हमें बताया जाता है कि यह लाइन लाभप्रद नहीं है । इस बात पर कोई विचार नहीं किया जाता है कि उस क्षेत्र की आर्थिक सम्भवनाएं क्या हैं । फिर यदि कोई नई योजना रेलवे के लिए प्रत्यक्ष रूप से लाभप्रद नहीं है, तो कम से कम इस बात पर विचार करना चाहिए कि इससे किसी विशेष क्षेत्र के आर्थिक विकास में अप्रत्यक्ष रूप से कितना लाभ होगा । उदाहरण के लिए, जैसलमेर से बाड़मेर तक एक एक लाइन बिछाने का मामला है । रेलवे प्रशासन ने कहा है कि इस लाइन को बिछाना लाभप्रद नहीं होगा । लेकिन इस निष्कर्ष पर वे कैसे पहुंचे हैं । उन्हें शायद यह मालूम नहीं है कि वहां राख फास्फेट, जिप्सम तथा गैस मौजूद हैं ? उन्हें शायद यह भी मालूम नहीं है कि इस समय हजारों बकरियां ट्रकों द्वारा वहां से बम्बई भेजी जाती हैं ? वे या तो इन बातों की जानकारी नहीं रखते या उन्होंने कभी इन बातों पर ध्यान नहीं दिया । यदि यह एक लाभप्रद लाइन सिद्ध नहीं होती है, तो भी क्या यह रेल मंत्रालय का कर्तव्य नहीं हो जाता कि नये क्षेत्रों में लाइनें बिछायी जायें ? अत: रेलवे प्रशासन के रवैये में परिवर्तन लाया जाना चाहिए ।

कई प्रदेशों में जैसे कि असम, बिहार और उत्तर प्रदेश में साधारण नमक, जो कि आवश्यक वस्तु है, 1.50 रुपये या 2 रुपये प्रति किलोग्राम की दर पर बेचा जा रहा है जबकि पैलोड, साम्भर तथा गांधी धाम तथा अन्य स्थानों पर करोड़ों रुपये का नमक पड़ा हुआ है । माल डिब्बे उपलब्ध न होने के कारण यह नमक इधर उधर नहीं भेजा जा रहा और इस प्रकार यातायात के अभाव में रेलवे को घाटा हो रहा है । इस स्थिति में सुधार लाने के लिए प्रयत्न करना चाहिए ।

बाड़मेर को जो कि देश की पश्चिमी सीमा पर स्थित है, उत्तर रेलवे में शामिल क्यों नहीं किया गया है ? जोधपुर, बाड़मेर, जैसलमेर तथा बीकानेर के लोग सदा यही शिकायत करते रहे है कि उन्हें रेलवे में नौकरी नहीं मिलती । छोटी लाइन के लिए एक पृथक जोन होना चाहिए ताकि उस क्षेत्र के लोगों के साथ, जो आर्थिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है तथा जहां परिवहन की

अधिक सुविधाओं की आवश्यकता है, न्याय किया जा सके तथा उन्हें रोजगार के अवसर उपलब्ध कराये जा सकें।

जोधपुर की कर्मशाला में किसी समय 3000 कर्मचारी काम करते थे लेकिन अब उनकी संख्या घटकर 1200 रह गई है तथा कर्मशाला बन्द पड़ी है और इसकी क्षमता का प्रयोग नहीं हो रहा है। मंत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

बिना टिकट यात्रा के कारण रेलवे को भारी घाटा होता है। शायद प्रत्येक स्टेशन पर टिकटें बेचने की वर्तमान प्रणाली को बदलने की आवश्यकता है। इसके बजाय रेलवे को प्रत्येक डिब्बे में एक कंडक्टर तैनात करना चाहिए, जो डिब्बे में ही टिकटें बेचे। मुझे विश्वास है कि ऐसा करने से बिना टिकट यात्रा सर्वथा समाप्त हो जायेगी। जहां तक चोरी और उठाईगिरी का प्रश्न है, इसका दोष उच्चाधिकारियों का है न कि छोटे कर्मचारियों का। यदि कर्मचारियों और मजदूर संघों का सक्रिय सहयोग प्राप्त किया जाये और विश्वास तथा भागीदारी का वातावरण पैदा किया जाये, तो यह समस्या सुलझ सकती है।

नमक तथा पत्थर भेजने वाले छोटे कर्मचारियों को कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। रेलवे ने सामान ढोने की प्रणाली में परिवर्तन कर लिया है। अब भाड़ा पहले लिया जाता है, जिसे अदा करना छोटे व्यापारियों के लिये बहुत कठिन है। अतः पुरानी प्रणाली जारी रखनी चाहिए।

एकीकरण तथा क्षेत्रीय पुनर्गठन से पहले यात्रा टिकट निरीक्षक संगचल भत्ता लेते रहे लेकिन अब उन्हें यह भत्ता नहीं दिया जाता। उन्हें यह भत्ता अवश्य मिलना चाहिए।

श्री एच० एम० पटेल (ढंढुका) : रेल मंत्रालय कहता है कि रेलवे राष्ट्रीय पंच वर्षीय योजनाओं के अनुसार ही अपनी योजनायें बनाता आ रहा है। तीसरी योजना का लक्ष्य पर्याप्त क्षमता का विकास करना है, ताकि देश के औद्योगिक विकास में बाधक रेल यातायात की कठिनाई सामने न आने पाये। वार्षिक योजना वर्ष 1966-67, 1967-68 तथा 1968-69 के दौरान भी यह लक्ष्य रखा गया। उसके बाद रेलवे ने इस लक्ष्य को निरन्तर बनाये रखने की आवश्यकता नहीं समझी। रेल मंत्री अभी वही लक्ष्य रख सकते हैं, जो उन्होंने तीसरी योजना के लिए रखा है। ऐसा करने में असफल होने के फलस्वरूप देश की अर्थव्यवस्था को बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

कोयले की कमी के कारण गुजरात में वस्त्र उद्योग बन्द हो गया है। माल डिब्बों की सप्लाई कम क्यों होती है ? रेल मंत्री को देश के विभिन्न भागों से माल डिब्बों के लिये की जा रही माँग को ध्यान में रखना चाहिये। उद्योगों के विकास के विभिन्न भागों के उद्योगों की आवश्यकताओं तथा निर्माणाधीन योजनाओं के लिए माल डिब्बों की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि किसी भी उद्योग को ऐसी स्थिति का सामना करने के लिये बाध्य न होना पड़े।

बाढ़ तथा रेलवे की अन्य कठिनाईयों का रेल मंत्री ने उल्लेख किया है। इस देश में बाढ़ तथा दैनिक आपदायें प्रति वर्ष आती ही रहती हैं। ऐसी आपदायें आने से पहले ही इन्हें सम्भालने की व्यवस्था करनी चाहिए। लेकिन फिर भी मुख्य लक्ष्य यह सुनिश्चित करना होना चाहिए कि सेवाओं के अभाव के कारण जिनकी लोग रेलवे से आशा रखते हैं देश की अर्थ-व्यवस्था में रुकावट पैदा न हो।

सड़क परिवहन का रेल मंत्री के भाषण में कोई भी उल्लेख नहीं है जबकि सड़क परिवहन का रेलवे यातायात पर अवश्य प्रभाव पड़ता है। रेल यातायात तथा सड़क परिवहन के बीच गहरा सामंजस्य होना चाहिए। उनमें आपसी शत्रुता की भावना नहीं होनी चाहिए। कई लोग यातायात के लिए या माल लाने ले जाने हेतु सड़क परिवहन का ही प्रयोग करते हैं क्योंकि सड़क परिवहन अधिक सुविधाजनक है। ऐसी स्थिति में रेलवे चाहे जो कुछ भी करे, सड़क परिवहन के कार्य में तो वृद्धि होगी ही। अतः रेलवे को अपनी प्रगति के लिए या तो उसी प्रकार की सेवायें प्रदान करनी चाहिए या फिर अपनी उन्नति के लिये कुछ अन्य उपाय करने चाहिए। रेलों द्वारा कई वस्तुयें लाई और ले जाई जाती हैं। अतः इन वस्तुओं को लाने ले जाने के लिए रेलवे को विशेष व्यवस्था करनी होगी। रेल मंत्री को रेलों द्वारा निभाई जाने वाली भूमिका का विवरण देना चाहिए तथा यह भी बताना चाहिए कि उनका किस प्रकार स्पर्धा करने का विचार है ताकि रेलों की आमदनी पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़ सके।

छोटी लाईनों को बड़ी लाईनों में बदलने के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है? इन लाईनों को बदलने का क्या मापदण्ड है और क्या सरकार का देश में अन्ततः एक ही प्रकार की लाईनें बिछाने का विचार है? यदि देश में सभी बड़ी लाईनें बिछा दी जायें तो यह बड़ी बुद्धिमत्ता की बात होगी और इसके लिये योजना इस ढंग से तैयार की जानी चाहिए ताकि सारा कार्य युक्ति संगत अवधि के अन्दर पूरा हो जाए।

रेलवे के लेखे इस प्रकार पेश किये जाते हैं कि सर्व साधारण के लिए उन्हें समझना कठिन हो जाता है। इन्हें सरल बनाने की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि वे सामान्य व्यक्ति की समझ में आ सके।

रेलवे के सम्बन्ध में प्रशासनिक सुधार आयोग के प्रतिवेदन में निर्दिष्ट कई सुझावों को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया। रेल मंत्री को बताना चाहिए कि कितने समय तक इन सुझावों को अन्तिम रूप दिया जायेगा। एक आयोग की नियुक्ति होनी चाहिए जो रेलवे बोर्ड के कार्यचालन पर विचार करे। यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि सामान्य काल में रेल गाड़ियाँ दक्षता से क्यों नहीं चल सकती जबकि वे आपात काल में चलती हैं।

Shri Narsingh Narain Pandey (Gorakhpur) : We should congratulate the Hon. Minister for presenting the railway budget. I want to now whether he kept in view the condition of the backward areas of the country while preparing this budget ? There has been canstant demand for converting the meter gauge lines into broad gauge lines. I want to congratulate the Hon. Minister for taking up the line from Barabanki to Muzaffarpur through Samastipur. I also want to know whether you considered the feasibility of live from Bhatni to Varanasi through Maruadeeh ?

In reply to may letter to the hon, Minister, he stated that the Survey Report has been received and further action is being taken. But here he says that "the conversion of this Section has not been sanctioned." This is indeed very strange. Why has the work on sanctioned lines, which are priority lines has been suspended ? This policy is not conducive to the all-round development of the country. Government should be more sensitive towards backward and strategic regions of the country.

Secondly, regarding thefts and pilfrage on Railways, it is shocking to note that as many as 112 R.P.F. personnel were involved in such cases out of a tatal of 1719 persons

arrested in this connection. I would like to know the steps taken to improve matters.

Let us all remember that under the labour class is satisffed, Socialism shall remain a dream. There are 3.5 lakh casual labourers in Railways, but no provision has been made in the Budget. Paradoxically 500 workers were sacleed in Gorakhpur Signal Workshop on 2nd October, the day a crash programme was launched against unemployment. On my appeal he very kindly agreed and declared to aborb all of them : It should be very easy how to do so when a new broad gauge line is being opened.

I want to know whether any provision for the expansion of Gorakhpur workshop has been made in the Budget as promised by the hon. Minister. Three overbridgs, are in Dharmsala Bazar and the other towards the east of Kuraghat and a third near Gorakhnath Temple are badly needed in Gorakhpur.

It was understood from the hon. Minister that inspector caniapse were connected with foods trains only but I saw are such carriage with 17-uP Express, whereas the Chairman, Railway Board has in his reply to may comlaints stated that they can be joined to any train. This practice should be given up. We have to develop socialistic vigion.

Lastly, I want that the Report of the Committee appointed under the Chairmanship of the hon. Dy. Minister should be implemented. Bureaucretic inertia and red-Taprson shoul be shed in the Railway Board.

श्रीमती ज्योत्सना चन्दा (कचार) : सबसे पहले मैं प्रधान मंत्री सेनाओं, रक्षा मंत्री तथा अन्य मंत्रियों के प्रति आभार व्यक्त करती हूं और शहीद जवानों तथा अधिकारियों को श्रद्धांजलि अर्पित करती हूँ, जिन्होंने बंगला देश को स्वतंत्र कराने में अपना योगदान दिया। मेरा जिला बंगला देश से लगा हुआ है और वहां रेल-मार्ग पर तोड़ फोड़ की घटनाएं काफी हुई हैं। अतः मैं चाहती हूं कि इस क्षेत्र को अवैध शस्त्रों, घुसपैठियों और पाकिस्तानी एजेंटों से मुक्त किया जाए।

मैंने पहले भी कई बार कचार को शेष भारत से जोड़ने वाले रेल मार्ग पर दो से अधिक यात्री गाड़ियाँ चलाने की बात कही थी और अब जब कि नागा संकट काबू में है, इसमें कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए। इन गाड़ियों में लगे डिब्बे भी विक्टोरिया के काल के हैं और उनकी रख-रखाव व्यवस्था भी बहुत असन्तोषजनक है। गाड़ियां प्रायः देर से चलती हैं। प्रतीक्षालयों और शौचालयों की स्थिति भी बहुत ही दयनीय है।

यद्यपि लुमडिंग को डिवीजन बना दिया गया है, परन्तु फिर भी वहां विकास का कोई लक्षण दिखाई नहीं देता। कर्मचारियों को सार्वजनिक शौचालयों का प्रयोग करना पड़ता है। घरों में रोशनदानों की उचित व्यवस्था नहीं है। नए घर भी वैसे ही हैं। मैं चाहती हूं कि इन्हें आधुनिक बनाया जाये।

यद्यपि, देश भर के लिए समान प्रकार की लाइनें बनाने की घोषणा का स्वागत है और मंत्री महोदय ने पूर्व को पश्चिम से मिलाने की बात बड़े गर्व से कही है परन्तु खेद है कि पूर्व को पश्चिम से मिलाने की बात नहीं कही गई। क्या क्षेत्रों को राज्य का दर्जा देने से वहां विकास स्वतः ही हो जायेगा—नहीं, इसके लिए परिवहन और संचार सुविधाओं में सुधार करना होगा। इन्हीं अभावों के कारण इन क्षेत्रों में प्रचुर मात्रा में उपलब्ध प्राकृतिक संसाधनों का लाभ नहीं उठाया जा सका।

मैं गत दस वर्ष से मिजो जिले की तिलहटी और मणिपुर तक बरासता सिलचर रेल-मार्ग बढ़ाने की बात कहती रही हूं परन्तु खेद है कि अब तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया।

कलकत्ता के लोगों को राहत देने के लिए जिस भूमिगत रेल की बात कही गई है, आशा है उस पर शीघ्र कार्य आरम्भ हो जाएगा। मुझे इस बात पर भी हर्ष हुआ है कि रेलवे में आयात की आवश्यकताएं 30 प्रतिशत से घट कर 9 प्रतिशत से भी कम की रह गई हैं।

माल-भाड़े में वृद्धि से आम जनता पर कुप्रभाव पड़ेगा और सड़क द्वारा परिवहन से यह पीछे पड़ जाएगा। आशा है इस पर पुनः विचार किया जाएगा।

रेल-मार्गों के साथ वाली भूमि पर कहीं भी पेड़ आदि नहीं हैं। यहाँ वन महोत्सव ठीक प्रकार से मनाया जा सकता है क्योंकि देश को लकड़ी की काफी आवश्यकता रहेगी।

बंगला देश के लिए युद्ध के दौरान मैं रेलवे कर्मचारियों द्वारा किए गए सराहनीय कार्य के लिए उनकी भी आभारी हूँ इसके साथ मैं इस बजट का समर्थन करती हूं।

Shri Mulki Raj Saini (Dehradun) : I, first of all congratulate the hon. Railway Minister for presenting this Budget with 60,050 kilometres long railway track, ours is the longest Railway net work in Asia.

अध्यक्ष महोदय : आप अपना भाषण मध्याह्न भोजन के बाद रखें।

इसके पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 14.00 बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjurned for lunch till Fruteen of the clock.

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक-सभा दो बज कर सात मिनट म. पू. पर पुनः समवेत हुई।

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at seven minutes past Fourteen of the Clock

[**अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए**
Mr. Deputy Speaker ***in the Chair***]

Shri Mulki Raj Saint : About 71 per cent passengers in India use season tickets.

There are three types of locomotive with the Railways. The efficiency in operating the wagons is better as compared to the other bountries. Our Railways have to bear a burden of Rs. 124 crores as social liability. In the countries like U. K., west Germany, France, Canada, Itely and Japan this social liablity is met by the Central Government or State Government in terms of grants.

There are 17 lakh employees in Railways and I am sorry to say that about three and a helf lakh people among them are casual labourers. It is also true that per cerpita average expenditure is Rs. 3,568. A sum of Rs. 26 crores is spent on the welfare programmes of the Railway staff. I am sorry to say that inspite of a huge industry, the Railways suffer heavy loss. The hon. Minister of Railways is aware of the incidents of thefts, ticketless trevel and pulling of chain which affect the revenue of the Railways.

So long as theft is concerned the railway staff, especially the higher authorities and the R. P. F. personnel are having a hand in this matter. Thefts and piferage take place at stations and yards. Had this department been under a private company, theft would not have continued. It has become no man's property.

In the loco workshop at Saharanpur coal is pilfered before it is put into engines. The drivers complain that coal is put into engines less than the level of required menasurement. Due to these thefts, the situation has assunred serious proportion. The authoroties in Railways do not pay any heed to any request. Even the M.Ps., the representatives of lakhs people, are rendered helpless in getting the demands of the public met. In this respect statics of an M.P. has been rendered less helpless in getting the demand of the public met. In this respect the statics of an M.P. Loss been rendered than that of an ordinary citizen's to an officer in th edepartment of Railways. And moreover our voice has no effect in this House.

Some of the people have unauthorisedly constructed houses near the track at Laksar goods godown. The Railway Department has utterly failed in getting the possession vacated.

There are no reservation facilities at Laksar, Roorkee and Najibabad. Reservation facilities should be provided there.

The Saharanpur-Shahdra light Railway line who closed sometime back on the ground that it was found uneconomical. Keeping the present traffic in view S. S. Railway line should be reopened because it will not go in loss in falure.

Shri Shiv Shankar Prasad Yadev (Khagaria) : Ticketless tranvel is rife on the line from Manasi to Saharasa, If it is stopped the revenue of the Railways may increase. Recently an incident occured there. A certain passenger booked luggage at Manasi station and the passenger was caught by the G. R. P. personnel. When the matter was likely to be put before the higher authourities, it was hushed-up.

I am citing another case where fifteen or twenty persons sit in the train at Manasi station and after sometime a person comes having playing cards in his hand. These people forcibly involve other passengers in their game and take the money out of other's pocket I wrote to the hon. Minister in this regard. His reply was that he could consider only when there was a specific case. A responsible person should be sent there to enquire into the matter in the binging and corruption there should be put to an end.

In 1971 the railway line between Sahabpur Kamal and Monghgr what and the national highway in Bihar were broken-off due to floods. The closure of this railway line in causing a daily loss of rupees one thousand to the Railways.

There is no up train before noon from Katihar to Sonepur via Barauni. The Vaishali Express is a train which connects Khagaria and Begusarai to Monghyr and this train does not stop at Sahebpur Kamal. Arrargement for its stoppage at Sahebpur Kamal should be made.

It is reported that the Assam Mail will run via Farakka barrage. If so, the train Assam Mail from Katihar to Barauni should not be withdrown.

श्री एस० ए० कादर (बम्बई-मध्य दक्षिण) : रेल मंत्री महोदय ने अपने बजट में प्रस्तावों में बम्बई और कलकत्ता में उप-नगरीय गाड़ियों के सीजन टिकटों की दरों में वृद्धि की है।

बम्बई की उप नगरीय गाड़ियों में यात्रा की स्थिति, विशेषकर तृतीय श्रेणी में, पहले से अधिक खराब हुई है।

रेल मंत्री को चाहिए कि पहले यात्रियों को सुविधा दे, फिर टिकटों की दरें बढ़ाये।

रेलवे को राष्ट्रीय दृष्टिकोण से देखा जाना चाहिए। यह एक ऐसा संगठन है जिसके कार्य को हमें उसी दृष्टिकोण से निर्णीत करना है।

हमारे देश में लगभग 10,800 गाड़ियां प्रतिदिन चलती हैं जिनमें से 5,200 गाड़ियां पैसेंजर गाड़ियां हैं। कुल यात्रियों में से 50 प्रतिशत यात्री उप-नगरीय गाड़ियों के यात्री हैं। बिजली और भाप के इंजन लगभग 13,000 है, यह संख्या काफी है परन्तु दूसरे देशों की तुलना में काफी नहीं है। जब तुलनात्मक आँकड़े दिए जाते हैं तो जो आँकड़े हमारे प्रतिकूल होते हैं उन्हें नहीं दिया जाता है। उदाहरणार्थ अमरीका में प्रतिदिन लगभग 36,000 गाड़ियां चलती हैं जब कि हमारे यहां 12,000 गाड़ियाँ चलती हैं। अतः दोनों ही अनुकूल और प्रतिकूल आंकड़े दिए जाने चाहिए।

रेलवे में 17 लाख कर्मचारी हैं जिनमें नैमित्तिक श्रमिक भी शामिल है। वाणिज्यिक और ट्रैफिक के दृष्टिकोण से यह संगठन निस्संदेह बहुत बड़ा है परन्तु साथ ही इसमें कुछ खामियां भी हैं जिन पर हमें विचार करना है।

मंत्री महोदय ने कहा कि वह यात्री किराये की दरों को युक्ति संगत करना चाहते हैं। रेलवे प्रशासन में वेतन पर ही 60 प्रतिशत व्यय किया जाता है जब कि गैर सरकारी औद्योगिक उपक्रम में मजूरी की राशि कुल आय से 30-35 प्रतिशत से अधिक नही बढ़नी चाहिए।

जहाँ तक कर्मचारियों का प्रश्न है, रेलवे में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी हैं। अन्यथा इन पर 60 प्रतिशत व्यय नहीं हो सकता है।

रेलवे बोर्ड ने केवल अपने लिये लगभग 1,60,00,000 रुपये की मांग की है। समझ में नहीं आता कि इसका सही तौर पर कार्यकरण क्या है। क्या जोनल प्रबन्धकों का यही काम है कि वे वही काम करे जिसके लिए रेलवे बोर्ड कहता है। पिछली बार मैंने कहा था कि इसकी पूर्णतया जांच की जाये। जब कोई पार्टी रियायती दरों पर डिब्बे लेना चाहती है तो इससे पहले कि संबंधित महा प्रबन्धक उसे दे सके, उस काम के लिए रेलवे बोर्ड की मंजूरी लेनी होती है। अतः योजना, अतिरिक्ति वित्त आदि कुछ बातों को छोड़कर सभी मामलों में इसका पूर्ण विकेन्द्रीकरण किया जाना चाहिए।

बिना टिकट यात्रा की हालत यह है कि हम संसद सदस्यों के टिकट भी, टिकट देखने वाले नहीं देखते हैं। इससे लोगों को बिना टिकट यात्रा करने में बढ़ावा मिलता है। इस मामले में इतनी ढील नही बरती जानी चाहिए। किसी भी भ्रष्टाचार की कोई जांच नहीं करता हैं क्योंकि यदि कोई विभागीय कार्यवाही की जाती है तो वह न्यायालय के अधिकार क्षेत्र में आ जाती है। अतः इसें न्यायालय के अधिकार क्षेत्र से बाहर निकालने के लिए संवैधानिक संशोधन किया जाये। तभी प्रशासन की कुशलता में सुधार होगा।

महाराष्ट्र में पश्चिम रेलवे लगभग 140 किलोमीटर लम्बी है और इसका प्रधान कार्यालय बम्बई में है। क्यों न इसे अन्यत्र स्थानान्तरित कर दिया जाये। ऐसा करने से सरकार को वित्तीय घाटे की अपेक्षा लाभ ही होगा क्यों कि बम्बई की अपेक्षा अन्य स्थानों पर भूमि सस्ती मिल जायेगी।

गाड़ियों के चलने के समय को युक्तिसंगत बनाया जाना चाहिए। यदि प्रत्येक गाड़ी को उसके गन्तव्य स्थल तक पहुँचाने के लिए एक-डेढ़ घंटा अतिरिक्त दे दिया जाता है तो यदि एक घन्टे पर 1000 रुपये भी खर्च होता है। इसकी जांच की जाकर इसे ठीक किया जाना चाहिए।

मराठवाड़ा क्षेत्र में मनमाड-कचीगुडा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण किया जा चुका है। इसे शीघ्र आरम्भ किया जाना चाहिए। औरंगाबाद शोलापुर लाइन का सर्वेक्षण कर लिया गया है। वह लाइन भी बिछाई जानी चाहिए ।

जब मीटर लाइनों को को बड़ी लाइनों में बदलना है, तो मीटर लाइनों का अनावश्यक विस्तार क्यों किया जाता है ।

जिन रेलवेमैन ने बंगला देश की लड़ाई के समय काम किया उनके परिवारों के साथ वैसा ही समान व्यवहार किया जाना चाहिए जैसा व्यवहार सशस्त्र सेनाओं के साथ किया जाता है।

श्री ए० पी० शर्मा (बक्सर) : रेलवे एक वाणिज्यिक उपक्रम है और इसे व्यापारिक दृष्टि से चलाया जाना चाहिए। इस वर्ष रेलवे बजट भाषण में मंत्री महोदय ने कहा है कि वह उधार नहीं लेंगे। उपनगरीय यात्री गाड़ियों में यात्री भाड़े को युक्ति संगत बनाने का प्रस्ताव उचित है।

गत वर्ष राष्ट्रपति ने संसद को दिये अपने अभिभाषण में कहा था कि प्रबन्ध में श्रमिकों का प्रतिनिधित्व होगा परन्तु रेलवे जैसे उपक्रम में इस बात को ठोस रूप देने के लिये कुछ नहीं किया गया है। गत वर्ष मंत्री महोदय ने जो आवश्वासन दिया था उसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। केवल श्रमिकों से परामर्श कर लेना ही काफी नहीं है। आज श्रमिक वास्तविक प्रतिनिधित्व से सन्तुष्ट होते हैं। अत्यधिक विकासशील देशों में यह साधारण बात है।

रेलवे से छोटे उपक्रम भी इस सम्बन्ध में काफी आगे बढ़ गये हैं। कहीं-कहीं तो उनमें से कुछ निदेशक भी उन उपक्रमों में नियुक्त किये गये है।

रेल मंत्री (श्री के० हनुमन्तैया) : यदि श्रमिकों में से कुछ व्यक्तियों को निदेशक नियुक्त कर दिया जाये, तब क्या माननीय सदस्य सन्तुष्ट हो जायेंगे ?

श्री ए० पी० शर्मा : यह प्रश्न यहां वहां कुछ निदेशक नियुक्त करने के बारे में नहीं है। सारी योजना संयंत्र स्तर से लेकर ऊंचे प्रबन्ध तक तैयार और क्रियान्वित की जाती है। प्रबन्ध में श्रमिकों के प्रतिनिधित्व से मेरा यही आशय था।

एक माननीय सदस्य ने कहा कि रेलवे में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी हैं। मैं इनकी इस बात से सहमत नहीं हूँ। इस स्थिति को समझने के लिये हमें देखना है कि रेलवे में आवश्यकता से अधिक कर्मचारी हैं। मैं इनकी इस बात से सहमत नहीं हूँ। इस स्थिति को समझने के लिये हमें देखना है कि सारा व्यय किस प्रकार किया जाता है। तथा अधिकारियों और कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों का क्या अनुपात है।

मेरे पूर्व वक्ता ने कहा कि अधिकारियों को अधिक शक्तियाँ दी जानी चाहिए। उसके पास तो पहले ही बहुत शक्तियां हैं।

श्री एस० ए० कादर : मेरा स्पष्टीकरण का प्रश्न है। मैंने यह नहीं कहा कि शक्तियां दी जानी चाहिए। मैंने यह कहा है कि विभागीय कार्यवाही को न्यायालय के क्षेत्राधिकार से अलग किया जाना चाहिये।

श्री ए० पी० शर्मा : गत पाकिस्तानी आक्रमण के समय रेलवे के श्रमिकों ने जो कठिन कार्य किया उसके बदले उन्हें क्या मिला ?

आज भी कार्मिक प्रबन्ध प्रणाली वैसी ही है । रेलवे प्रशासन में श्रमिकों को प्रोत्साहन देने के लिये अभी तक कुछ नहीं किया गया है ।

आज रेलवे के श्रमिकों को एक राष्ट्र के श्रमिक के रूप में नहीं, अपितु किसी विशेष विभाग अथवा प्रबन्ध के श्रमिक के रूप में समझा जाता है ।

15 लाख से अधिक रेल कर्मचारियों को यह बात महसूस कराई जाती है कि वे रेलवे के संचालन में समान रूप से भागीदार है और रेल मन्त्रालय को श्रमिकों के प्रबन्ध में प्रतिनिधित्व की योजना को लागू करना चाहिए ।

बड़े आश्चर्य की बात है कि रेलवे में जब कोई अधिकारी किसी विभाग में योग्य साबित नहीं पाये जाते हैं । तो उन्हें कार्मिक विभाग में लगा दिया जाता है । वहां प्रशिक्षण सम्बन्धी कोई योजना नहीं है । रेलवे को अन्य उपक्रमों सरकारी नहीं तो गैर-सरकारी उपक्रमों के कार्मिक प्रबन्धक विभाग की ओर देखना चाहिए कि उनके अधिकारी कितने कुशल है ।

श्रमिकों का यह बार बार सुझाव आता रहा है कि भारतीय रेलवे में डिवीजन स्तर से रेलवे बोर्ड स्तर तक कार्मिक प्रबंधकों का एक अलग संवर्ग बनाने की आवश्यकता है जब तक ऐसा नहीं होगा तब तक श्रमिकों की शिकायतों का निवारण नहीं हो सकेगा । अतः मुझे आशा है कि इस वर्ष मंत्री महोदय कुछ बातों से अवश्य सहमत होंगे ।

रेलवे सेवा आयोग को बिहार में पटना अथवा दानापुर के स्थान पर स्थापित किया जाना है । भूतपूर्व रेल मन्त्री श्री एस० के० पाटिल इससे सहमत थे और इसी कारण दानापुर पूर्व रेलवे में इसका एक छोटा सा कार्यालय खुल गया था यदि वित्तीय कठिनाई हो तो एक सदस्यीय आयोग गठित किया जा सकता था ताकि बिहार, उत्तर प्रदेश तथा समीपवर्ती अन्य क्षेत्रों के लोगों को कलकत्ता न भागना पड़े । परन्तु ऐसा नहीं किया गया है । इस सम्बन्ध में यदि कोई दिक्कत है तो हमें बताया जाये । कलकत्ता, बम्बई, मद्रास सभी जगह लोक सेवा आयोग है, यहां भी होना चाहिये वर्तमान कार्यालय तो केवल डाक घर के समान हैं जहां केवल प्रार्थना-पत्र ही प्राप्त किए जाते हैं, इससे अधिक कुछ नहीं । मन्त्री महोदय इस विषय में गम्भीरता से विचार करें और कोई हल निकालें ।

रेलवे के कर्मचारियों को आवास की बड़ी कठिनाई है । जब श्री नन्दा रेल मन्त्री थे तब मैंने सुझाव दिया था कि रेल कर्मचारियों के लिए कोई आवास-योजना तैयार की जाये जिसके अन्तर्गत रेलवे को कुछ खर्च नहीं करना पड़ता था । इसके अधीन स्वयं कर्मचारी ही अपनी भविष्य निधि से था सरकारी गृह निर्माण ऋण लेकर मकान बना, के रेलवे विभाग को भूमि का अधिग्रहण करके बस्तियाँ बसानी होंगी । मन्त्री महोदय इस पर भी विचार करें । स्वयं मकान का निर्माण करने में कर्मचारियों के सामने अनेक कठिनाइयां आती हैं कई प्रकार की जांच उनके विरुद्ध हो जाती है । इस योजना के अधीन उन्हें कोई कठिनाई नहीं होगी । मन्त्री महोदय इस योजना पर पुनः विचार करें और इसे लागू करे ।

अन्त में यदि मन्त्री महोदय रेल कर्मचारियों को नई कार्य चेतना और प्रेरणा देना चाहते हैं तो वह उन्हें उचित सुविधायें प्रदान करें। मूल्य सूचकांक बढ़ने पर उन्हें भी उचित अदायगी की जानी चाहिये। हमने रेलवे में चोरी टूटफट तथा दावों आदि के सम्बन्ध में पूरा पूरा सहयोग दिया है परन्तु अब मन्त्री महोदय को भी चाहिए कि वह और अधिक सहयोग प्राप्त करने के लिए प्रबन्ध में कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व रखें। केवल आश्वासनों से काम नहीं चलता।

इन शब्दों के साथ मैं बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूं क्योंकि इस वर्ष गत वर्षों की अपेक्षा कुछ अच्छे प्रस्ताव हैं।

Shri Ramavatar Shastri (Patna) : This time this Budget is a Economy Budget but it is yet to be seen whether it would really bring about economy or not. It is, however, true that the Railways could have been and still could be run in profit provided. The hon. Railway Minister looked into certain very important points and implement them.

Our Railways suffer huge losses because of corruption, superfluous expenditure and wastage as also becouse of its administration being top heavy. Quite a number of times adopture of Railway Board has been suggested in this House, and this could save lot of money.

Whenever the hon. Minister trueto abolish corruption and pilferage, he does not get co-operation from the Officers and the Administration. All the union of the employees should extened their full co-operation and help in eleminating corruption from the Railways and thus same the wastage of national money. But I have heard that this very issue creats mutual disagreement among the officers. So, if the hon. Minister wants to fight out corruption he sbould first abolish heavy administrator under its is at present the gang of loote s and these gang man have diroet links and contacts with very high officers. He can seeme the co-operation of all the labour employees to fight against this corruption.

Secondly, he should make efforts from creating unity among various unions. Mr. A. P. Sharma can say whether all the Federation can be merged to form one or the hon. Minister should think of recognising the second union also. Let so have a union which may enjoy the faith of all the railway employees. Let all the verious category wise unions in railways which have large following and have done commendable work should be recognised by the administration. As a result; thereof, many disputed points will be amicably settled.

Although the hon. Minister has praised the work of the railway employees doing war with Pakistan but still a large number of railway employees at Garhra, Barauni. Dhanbad, Kusunda and other places of the country have been victimised. At Barauni, about 4,000 railway employees have been given a break in their service, 56 are suspended and another 350 are prosecuted. Similar is the condition at other places. You should stop such victimisation. You have not yet been able to smash the bureacucracy of the high officers even after 25 years I independence, let it be erased from railways and this can be done if you are getting the co-operation of the employees. Arrangements should be made to hear every employee and to assess as to what he says is time or not.

As regards having a unit of Railway Service Commission at Danapur I fully agree with Shri A. P. Sharma. We should here it in Bihar it-self.

Then I appeal to your to reinstate the payment of house rent and compensatory allowances which you stoped from 1967 to 1970. I understand your difficulty but you can talk to and convince the Finance Ministry in this report.

With these words I request you to look into the points raised above and second the co operation of the employees to run the Railways in profit so as to be able to pay more for the General Revenue of the nations. Report of the Pay Commission should sumhittess at the earliest possible as per the demand of 14 lakhs employees.

श्री शंकर राव सावंत (कोलावा) : मैं मंत्री महोदय को इसके लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने न्यूनाधिक विवादरहित बजट पेश किया है हालांकि ऐसा बजट प्राय: प्रगतिहीन होता है। यह बजट भी अपनी परम्परा लिये हुए हैं हालाँकि इसके पीछे कुछ निश्चित भावनायें हैं।

आरम्भ से ही रेलवे को एक वाणिज्यिक संगठन समझा गया है और राष्ट्रीयकरण के पश्चात भी इसका स्वरूप वही रहा है। हालांकि आशा यह थी कि राष्ट्रीयकरण के पश्चात इसकी सेवा में कुशलता आयेगी और पिछड़े क्षेत्रों की आवश्यकताएं पूरी होंगी परन्तु प्रशासन में व्याप्त नौकरशाही और अपने वाणिज्यिक स्वरूप के कारण इससे निराशा ही मिली अत: यह नहीं होता कि रेलवे में कान्टीन प्रबन्ध भी पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाईनों का शीघ्रता से सर्वे करने जैसी मामूली मांगें भी पूरी न हो पाती।

बिना टिकट यात्रा को रोकने के लिये इतनी राज्यों की सहायता कारगर नहीं होगी जितनी कि स्वयं रेल प्रशासन द्वारा किये गये उपाय हो सकते है।

[**श्री के० एन० तिवारी** पीठासीन हुए
Shri K. N. Tiwary *in The Chair*]

बम्बई, कलकत्ता मद्रास आदि नगरों की स्थानीय गाड़ियों में बड़े पैमाने पर बिना टिकट यात्रा होती है क्योंकि वहाँ गाड़ियों में भारी भीड़ है और चैकिंग नहीं हो पाती। इसके लिए गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए जो कि रेल प्रशासन नहीं कर रहा है।

सर्वेक्षण से उपेक्षित क्षेत्रों से मैं आपका ध्यान पश्चिमी तट क्षेत्र की ओर दिलाता हूं। पूर्वी तट पर कलकत्ता से कन्या कुमारी तक रेल लाईन है परन्तु निरन्तर अनुरोध किये जाने पर भी बम्बई, मंगलौर मार्ग पर सर्वेक्षण नहीं किया जा रहा है। यह बात इस लिये भी दुख-प्रद है कि बम्बई का मुख्य पार्श्व भाग कोंकण है सभी बड़े नगरों के पार्श्व भागों को जोड़ा जाना चाहिए। यद्यपि बम्बई कोंकण, गोआ, मंगलौर क्षेत्र सम्पर्क को सिद्धान्त रूप में तो स्वीकार कर लिया गया है परन्तु व्यवहारिक रूप से इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

डा० सरदीश राय (बोलपुर) : सभा में गणपूर्ति नहीं है।

सभापति महोदय : घण्टी बनाई जा रही है। अब गणपूर्ति है। गणपूर्ति बनाये रखी जानी चाहिये ताकि सभा का काम ठीक से चले सातवीं बार घण्टी बजाई गई है। अबकी बार कारण न होने पर मैं सभा को स्थगित कर दूंगा।

श्री शंकर राव सावंत : हमें बताया गया था कि आपटा, गोआ, मंगलौर मार्ग पर सर्वेक्षण कार्य वर्ष 1971 के अन्त तक पूरा कर लिया जायेगा परन्तु मंत्री महोदय के बजट-भाषण में पश्चिम तट का कोई जिक्र नहीं है। वह इस क्षेत्र की आवश्यकताओं के मर्म उपेक्षा भाव अपनाने लगते है।

वह हमें सही स्थिति से अवगत कराये तथा इस कार्य को पेश करें। मेरी समझ में नहीं आता कि इतनी बड़ी आवश्यकता को वह किस तरह तथा किस कारण भुलाये बैठे हैं।

छोटी लाईनों को बड़ी लाईनों में बदलने का काम तथा रेलवे विद्युतीकरण का कार्य बड़ा धीमा चल रहा है। इसी प्रकार संचार व्यवस्था भी ढीली है। जब तक हम अपने रेल यातायात का अधुनिकीकरण नहीं करते और इस प्रणाली में अपेक्षित सुधार नहीं लाते तब तक हमारी संचार योजनायें सफल नहीं होगी। मंत्री महोदय रेलवे प्रशासन से लाल फीताशाही और नौकरशाही को समाप्त करें और इस कार्य को सुचारु रूप से वाणिज्यिक ढंग से चलाये ताकि कार्य में तेजी आये।

महाराष्ट्र में शरडी और मंढरपुर तीर्थ स्थल हैं। यहां भीड़ भरे मेलों के अतिरिक्त सारे वर्ष भी यात्रीगण आते रहते है। राज्य परिवहन इस यातायात को संभाल सकने में असमर्थ है। रेल विभाग यहाँ सारे वर्ष गाड़ियों की सुविधायें प्रदान करे। इससे रेलवे को भी अधिक आय होगी और यात्रीगण भी लाभान्वित होंगे।

मेरे कोलाबा जिले में मैथेरन रेलवे नामक एक छोटा सा पर्वतीय स्थल है। आजकल इस पर्वतीय स्थल को नीचे मिलाने वाली यही एक यातायात लाइन है फिर भी यहाँ का किराया बहुत अधिक है और गाड़ियाँ भी नियमित समय पर नहीं आतीं। शायद यह लाइन लाभप्रद भी है परन्तु फिर रेलवे को इस लाइन की उपेक्षा नही करनी चाहिये।

यह बड़े हर्ष का विषय है कि रेलवे ने आत्म निर्भरता के लिए कार्य करने का निश्चय किया है। परन्तु इस लक्ष्य को योजना विस्तार के साथ जोड़ा जाना चाहिए ताकि कोंकण तथा गोआ जैसे पिछड़े क्षेत्रों को भारत के शेष भागों के स्तर पर आने का अवसर मिले। हमारा क्षेत्र अनेक दशकों से बिना कारण ही उपेक्षित रखा गया है। राष्ट्रीय शान्ति तथा न्याय की दृष्टि से यह वृत्ति छोड़ दी जानी चाहिये।

रेलवे विभाग संस्कृति के प्रचार और युग की नवीनता को लोगों तक पहुंचाने में बड़ी भूमिका निभाता है। यह केवल किसी क्षेत्र की आर्थिक स्थिति में ही क्रान्ति नहीं लाता अपितु जीवन सम्बन्धी नये विचार और नये आदर्शों को भी परस्पर मिलाता है।

डा० सरदीश राय : श्रीमान् सभा में गणपूर्ति नहीं है।

सभापति महोदय : आपको गणपूर्ति का प्रश्न उठाकर बाहर नहीं चले जाना चाहिए।

श्री शंकर राव सावंत : उपरोक्त राष्ट्रों के साथ में रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

डा० सरदीश राय : सभा में कोरम नहीं है।

सभापति महोदय : श्री दण्डपाणि।

श्री सी टी० दण्डपाणि (धामपुर) : सभापति महोदय,

सभापति महोदय : मैं एक और अवसर देता हूँ इसके पश्चात् भी यदि कोरम नहीं हुआ तो मैं सभा को स्थगित कर दूंगा। जो कोई गणपूर्ति का प्रश्न उठाये वह सभा में उपस्थित रहे अब घण्टी बजाई जा रही है।··· ··· ··· ··· ···सभा में गणपूर्ति नहीं है अतः सभा सोमवार के ग्यारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित होती है।

इसके पश्चात लोक-सभा सोमवार, 20 मार्च, 1972/30 फाल्गुन, 1893 (शक) के ग्यारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday The 20 March, 1972/Phalguna 30, 1893 (Saka)

Sumer Printing Press, New Delhi-18