

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 Mohamad 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 होंगे और मंत्री महोदय भी भूल गए होंगे कि मैं क्या बोला । जो बजट में उन्होंने रेल का किराया बढ़ाया है मैं उसका विरोधी हूँ 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 मैं बोला था । कारण यह था कि जो बड़े बड़े मोनोपोलिस्ट्स, मोनोपोली हाउसिस और धनी लोग हैं उनको जनरल बजट में बढ़ाया गया है और रेलवे बजट में थर्ड क्लास पैसेंजर्स पर तमाम बोझ लाद दिया गया है । 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 हूँ 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 लोगों पर यह टैक्स बढ़ाया गया है । उन गरीबों पर यह बढ़ा हुआ किराया जा कर पड़ेगा । इसलिए मैं इसका विरोध करता हूँ ।

मंत्री महोदय ने उस दिन यह दलील दी थी कि वर्करो 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 कांग्रेस के नेता लोग भी अपनी मीटिंग में यही कहते हैं मेरा कहना है कि वर्क लोड 1950-51 में 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 । वर्क लोड बढ़ा है काम बढ़ा है, ट्रेन की स्पीड बढ़ी है, आमदनी बढ़ी है और वर्कर जहां तीन हजार 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, Dharam-dhar Das and Probadh Chandra

श्री मोहम्मद इस्माइल

जिक्र नहीं किया। क्या ये आपके शुत्रु 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 िटाने और सोशलज्म लाने का इस सरकार का तरीका कि आदमी कम करते जा रहे हैं। इसके अलावा 14 कम्प्यूटर्स रेलवे में लगाए गए हैं, और भी कम्प्यूटर्स लगाये जायेंगे। जो लाइनें देखी जाती हैं, जिनको गैंगमैन देखते हैं, अब वह उनको नहीं देखेंगे बल्कि कम्प्यूटर्स देखेंगे। ट्रेन्स टाइम पर स्टेशन्स पर आती है या नहीं इसको कम्प्यूटर्स देखेंगे। आफिस में कम्प्यूटर्स लगाए जायेंगे, लगाये भी गए हैं 14 तीन लाख रुपये में। इस तरह से खर्चा हो रहा है। अभी काम पुरा शुरू नहीं हुआ है। वह चीजें हमने देखी हैं।

एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने कुछ सजेशनन्स दिये हैं वह सुझाव विरोधियों की तरफ से नहीं आते हैं। कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्टें 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 कन्वेंशन कमेटी ने कहा है। उमने यह भी कहा है कि यह जो चोरियां होती है जिनके लिए कम्पेनसेशन 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 उमने कहा कि खुले वंगन में नहीं बल्कि बन्द वंगन में भेजिए, लेकिन तब भी चोरियां होती है। उस कमेटी ने जो राय दी थी उसको मंजूर किया है लेकिन वज्र भी लागू नहीं हो रहा है। किराया बढ़ाने और

दूसरी तमाम बातें करने के वजाय 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 रिक्मनाइज्ड फेडरेशंस और यूनियन्स का ताल्लुक है, मैं मंत्री महोदय से खास तौर पर कहना चाहूंगा कि आज रिक्मनाइज्ड यूनियन्स जो है वह वास्तव में रिक्मनाइज्ड 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 जो कि ट्रेन का कारखाना है वहां 1957 से जो यूनियन कायम है जिसका

वृद्धत 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 रिक्विशन नहीं दिया गया है । रिक्विशन दूसरी यूनियन को दिया गया है ।

जहां तक कैंजुवल और टैम्पोरेरी लेबर की बात है, जिस जोन में जैसे चाहते हैं वैसे उनको रखा जाता है । इसी तरह से एलेक्ट्रिफिकेशन के जो वर्कर्स हैं, 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 सौ को ही लिया जाता है ।

इसी तरह से मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ रेलवे लाइनों और नयी रेलवे लाइनों के बारे में कि मेरी कांस्टीट्यूएन्सी में यह कहते हैं कि चोरी बन्द करेंगे । नवापाड़ा एक जगह है जहां चोरियों का सबसे बड़ा अड्डा है । लाखों करोंडों का माल जाता है और वहां की जनता ने लिख कर दिया, दस्तखत करके दिया कि यहां पर हास्टिंग स्टेशन बनाया जाये ताकि चोरी न हो सके क्योंकि जब गाड़ियां खड़ी होंगी तो बहुत से लोग वहां आयेंगे और जायेंगे वहां पर 5-6 हजार की तदाद में रेफ्यूजीज हैं लेकिन आज तक कुछ नहीं 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 होता है ।

इसके बाद जोनल कमेटीज जो फंक्शन करती हैं, यूजर्स कमेटी, जिसमें पार्लमेन्ट के

मेम्बर रखे जाते हैं लेकिन वह बोगस कमेटीज होती है । वहां पर बैठ कर जो सजेक्चन्स दिये जाते हैं उन पर आफिसर्स हां कर देते हैं लेकिन वाद में कुछ भी नहीं करते हैं । मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इन कमेटीज को पावर होनी चाहिए ताकि पार्लमेन्ट के मेम्बरस जो सुझाव दें उनकी कुछ ग्रहणियत हो सके ।

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

श्री मूह मदइस्माइल : मैं समाप्त कर रहा हूँ ।

ट्रांसफर 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 हूँ कि उन्होंने अपनी कार्य-कुशलता और मैनेजिंग की दक्षता से वह स्थान प्राप्त किया है । 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 परफोर्मेंस 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 ट्रिब्युनाल करने का मौका नहीं मिलता । इसलिए हम चाहते हैं कि यह कुछ अधिक दिन रहें ताकि इन के परफोर्मेंस को जज करने का हम को मौका मिल सके ।

श्री दुक्क चन्ब कृष्णाय (मुरेना)
सभापति महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है:

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

श्री डी० ए० 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 अंड 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 ट्रेफिक की आमदनी बढ़ गयी है । कैसे बढ़ गयी जब कि इतनी तोड़ फोड़ देश में हुई, आन्ध्र में गाड़ियों लुटीं और उस से पैसेंजर ट्रेफिक कम हुई लेकिन टोटल पैसेंजर अर्निन्ग 4 परसेंट बढ़ गयी है । इसी तरह से जितना माल रेलवे को ढोना चाहिए था उस से कम ढोया गया, यानी 9.5 मिलियन 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 जानी और जुडिशियल मैनेजमेंट और जजमेंट से और भी आमदनी बढ़ सकती थी और कोई घाटे की बात न होनी 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 ट्रेविल को बन्द कर दिया जाय

तो इस से भी आमदनी बढ़ जायगी और किराया बढ़ाने की जरूरत नहीं होती । आप कितना ही किराया बढ़ाते जाइते, लेकिन जब तक जुडिशियल 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 ट्रेफिक 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 ब्रॉडगेज की मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स की 82.33 थी और आज वह 82.10 है । यदि एफीशिएंसी से काम लिया जाये तो ट्रेक्स लगायें बगैर आप की आमदनी बढ़ सकती है । आप की आमदनी चोरियां रोकने से भी बढ़ सकती है । जहां जहां इंजन शैंड्स हैं वहां काफी कोयला बर्बाद होता है । आप ड्राइवर को दो रु० दीजिए और चार मन कोयला गिरवा लीजिये । आप ने फ्रेंट रेट का ऐडजस्टमेंट 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 ईष्ट का दाम 10 रु० हजार बढ़ गया जो व्यापारी लोग है । बड़े होशियार है । 100-50 रुपये दे देने है और गाड़ी तीनतीन, चार-चार, छः छः दिन तक खड़ी रहती है न वाफेंज लगता है न डिमरेज लगता है । अगरइस मामले में थोड़ी स्ट्रिक्टनेस की जाय तो इस से करोड़ों रुपये बच जायेंगे (व्यवधान)

हमारे यहां पहलेजापाट से महेन्दूघाट तक घाटदुघाट बुकिंग नहीं होती। नतीजा यह होता है कि लोग टिकट लेते हैं पहलेजापाट से एक स्टेशन आगे का उन को टिकट मिल जाता है 1 रु 10 पैसे में लेकिन घाटदुघाट बुकिंग में उन को 1 रु 75 पैसे देने होते हैं। वह पहलेजापाट से महेन्दूघाट के बजाय वैगमपुर तक का टिकट लेते हैं और उन को सिर्फ 1 रु 10 पैसे में रेल का टिकट मिल जाता है। लेकिन आज घाटदुघाट बुकिंग बन्द है। मैं तो समझता हूँ कि आप बिहार गवर्नमेंट से तय कर लीजिये और घाटदुघाट बुकिंग होने दीजिये। लोग बस से आते हैं और जल्दी में चले जाते हैं। 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 रु जुर्माना हो जाता है। वह 10 रुपये दे नहीं सकते वह कुछ दे दिला कर निकल जाते हैं। 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 हैं। 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 हूँ जुडिशस मैनेजमेंट से आप की आमदानी हो सकती है किराया बढ़ाने की कोई जरूरत नहीं है। मैं चाहता हूँ 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 लेते हैं। 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 डिस्टंस है कि लोग साइकल से चले सकते हैं या पैदल जा सकते हैं। इस लिये आप कोई बात दिखलाने के लिये मत कीजिये। आप को कम से कम 35 या 40 किलोमीटर तक की छुट देनी चाहिये ताकि जो तीन या चार स्टेशन तक जाने वाले लोग हैं 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 वैसे ही मिल जायेगा। आप यह बदनामी क्यों लेते हैं?

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 गरीब लोगों के लिये पांच और दस पैसे निकालने भी मुश्किल हैं। मैं उन का ध्यान इन सब बातों की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आप का रेलवे बजट क्या है, आप कैसे फाइनेंस 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। फाइनेंसशाल 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 वहाँ पर सड़क बनाई जाय अप्रोच रोड, दूसरी सड़क नहीं। लेकिन एक तरफ बनाई गई, दूसरी तरफ उसको छोड़ दिया गया। कुछ दिन पहले एक गर्भवती औरत उधर से टमटम में आ रहीं थी। उस को ऐसा धक्का लगा कि वहा पर ही उस के बच्चा हो गया। सड़क की हालत ऐसी है। मैंने चिट्ठी लिखी तो श्री कुरेशी का जवाब आया कि सड़क की बराबर मरम्मत की जाती है। आखिर यह क्या जवाब है? वजट पर बहस के समय हम जो सजेशन देते हैं उसका एक स्टीरियोटाइप्ड जवाब आ जाता है, लेकिन यह देखते भी नहीं हैं कि क्या जवाब दिया जा रहा है, उस में कुछ तथ्य भी हैं या नहीं। कम से कम हम एम० पी० लोगों को जो जवाब भेजा जाता है उस को तो देखना चाहिए कि वह ठीक है या नहीं। मेरे पास पांच सात पत्रों के जवाब आये हैं जो बड़े ही हास्यास्पद हैं।

गत साल मैंने कहा था कि आप ने रेलवे मैनों की बड़ी तारीफ की है, लेकिन उन को कुछ सुविधा भी तो दिजिए। लेकिन क्या सुविधा दी गई? कुछ लोग अपने प्रांत से बहुत दूर रखे गए हैं, अगर आप समझते हैं कि यह सम्भव है तो उन को घर के नजदीक रखिये। इसका जवाब आया 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, अगर जगह न हो तो न कीजिये। आखिर अगर जगह हो तो क्यों ऐसा न किया जाये? लेकिन यह समझते नहीं हैं।

यदि रेलवे के किसी अफसर ने चाहा तो वह काम फौरन हो जाता है, लेकिन हम लोग जो भी सजेशन देते हैं उनका इनना रजिस्ट्रेशन होता है जिसका ठिकाना नहीं। एम पीज के कहने का रजिस्ट्रेशन होता है जब कि रेलवे के अफसर का कहना फौरन कैरी आउट

होता है। कोई अफसर कह दे तो बीस मिनट में ही किसी का ट्रांसफर हो जाता है। आज यह स्थिति है। मैं कोई शिकायत नहीं कर रहा हूं अगर इस पर अमल हो सके तो आप 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 चैन पुलिंग नहीं होती है, मैंने देखा है कि अगर ड्राइवर को मांस लेना होता है तो वह बीच में गाड़ी खड़ी कर के चला जाता है। आने के बाद देखा गाड़ी लेट हो गई है तो जरा ठक ठक की आवाज की और कहा कि फलां पुरजां 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 और कहना चाहता हूँ। 1952 से यहां पांच-छः रेलवे मिनिस्टर आये—श्री जगजीवन राम, शास्त्री जी, इत्यादि। पहले एन० ई० आर० में डी० टी० एस० सिस्टम काम करता था, दूसरी जगहों में डी० एस० सिस्टम था। रेलवे बोर्ड के या किसी और के दिमाग में आया कि वहां भी डी० एस० सिस्टम ही हो। प्रपोजल को लागू करने की बात पेश की गई। श्री जगजीवन राम ने रेजिस्ट्र किया, शास्त्री जी ने रेजिस्ट्र किया, पाटिल साहब ने रेजिस्ट्र किया, पुनाचा साहब ने रेजिस्ट्र किया।

it w assignen to a Bihar Minister to do it.

लेकिन

डा० राम सुभग सिंह आये। उन से रेलवे बोर्ड वालों ने कहा आप क्षत्रिय हैं, क्या आप किमी से डरते हैं?

एक ही स्ट्रोक में उन्होंने डी एस सिस्टम लागू कर दिया। लागू हुआ,। हमें एतराज 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 डैमन्ट्रेशन हुआ तो उन्होंने कहा कि मैं सोनपुर का ईंट से ईंट वजवा दूंगा। सोनपुर में कई सौ क्वार्टर हैं आफिस विल्डिंग हैं। कोई ध्यान इस ओर नहीं दिया गया। नन्दा जी को कहा तो उन्होंने परिया आफिसर दे दिया। इससे कोई काम नहीं होता। हनुमंतैया साहब से कहा तो उन्होंने टाल दिया। पाई साहब को लिखा तो उनको इतनी फुरमत नहीं थी कि हम लोगों से मिल सकें। आपको भी लिखा है। आपने भी लिख दिया है कि हम एग्जैमिन करा रहे हैं। आप इसको हमारे साथ डिस्कम क्वां नहीं करते। एग्जैमिन तो रेलवे बोर्ड करना रहेगा और उसको इसी काम के लिए रखा हुआ है। पार्लिमेंट के मेंबर्ज 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 लॉग कह रहे हैं कि ए सी सी डीनक्स गाड़ी दिल्ली से पटना सप्ताह में दो क वजाय तीन दिन चले। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आप ध्यान दें।

बिहार की एक और मांग है कि बिहार के लिए रेलवे मंत्रिमन्त्री की स्थापना

स्वतंत्र रूप से हो। आशा है मंत्री जी इस मांग को स्वीकार करेंगे।

श्री कमलसमर्थकर (केसरिया) : सभापति महोदय, यह बात सही है कि भारतीय रेलवे एशिया का सबसे 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 मभा में हूँ आलोचना सुन रहा हूँ। 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 हैं कि यह बोर्ड फिजूलखर्ची, नीकरशाही, 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 करेंगे तो देश की अन्य समस्याओं को सुलझाने के साथ साथ रेलवे बोर्ड के बारे में भी पुनर्विचार करेंगे। 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 तजरों से ओझल कर दिया है। उनको कुछ नए तरीके सोचने चाहिए 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 हैं। श्री हनुमंतैया एवं श्री गांगुली का मामला इसका ताजा उदाहरण है। इसलिए मेरी मांग है कि जैसे अन्य मंत्रालय काम करते हैं वैसा ही इसका भी ढांचा होना चाहिये। मिश्र जी फारेन ट्रेड से यहा आए हैं। वह तो जानते हैं कि फारेन ट्रेड में कोई बाध नहीं है। उन्होंने और

श्री कमल मशुकर
 और मंत्रालयों में भी काम किया है, उनको सरकार चलाने का काफी अनुभव है। यह खुशी की बात है कि वह राज्य मंत्री से कंबिन्ट स्तर के मंत्री हो गए हैं। क्या आप बन 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 काबज किया है, वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट कर्मी रेलवे में आपने लागू किया है?

श्री ए०पी० शर्मा की यूनियन रेलवे फंडेशन के कुछ नेताओं को आपने कुछ स्थान दिया है। लेकिन वह काफी नहीं है। अन्य यूनियनों को भी आपको प्रतिनिधित्व देना चाहिये। किस यूनियन का बहुमत है इसको आपका 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 पार्वटी 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 अर्थित्य है? इसको आप वापस

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 वरीनी में पिछले साल भूतपूर्व रेलवे मंत्री की हठवादिता एवं रेलवे बोर्ड के निकम्मेपन के कारण हड़ताल हुई थी। मैं स्वीकार करता हूँ कि उससे रेलवे को काफी घाटा हुआ लेकिन उसके लिए जिम्मेदार रेलवे के कर्मचारी नहीं हैं। प्राजैकट 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 बहानों के दो कर्मचारी आनन्द प्रसाद मंडल एवं परमानन्द तिवारी सस्पेंडिड हैं। पूर्वोत्तर रेलवे में ही यूनियन के अध्यक्ष योगी पासवान को डिसमिस कर दिया गया है। उनका कसूर क्या था यही कि उन्होंने रेल कर्मचारियों 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 यूनियनों के मद में कटीती चीन के हमले के समय की गई थी। वह बहाल होनी चाहिये।

अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। इस में तीन बातें हैं। हाजीपुर से लालगंज, कैसा-िया, मोकिन्दगंज आदराज होते हुए सुगौली तक एक ब्रॉच लाइन की बड़ी आवश्यकता है। यह लाभकारी लाइन होगी। सभी बाजारों को यह पकड़ेंगी 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 कहे कि मेरा प्रस्ताव गलत है।

नारायणी में वगहा 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 बायो मुजफ्फरपुर बड़ी लाइन आप बनवाएं। यह बहुत आवश्यक है। सरकार ने मेरे प्रश्न के उत्तरमें स्वीकार किया है कि यह बड़ी लाइन बनेगी इस में आप विलम्ब न करें।

18 hrs.

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

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, 1994 (Saka)