As a result of this accident. 6 persons were killed on the spot and 10 sustained grievous injuries of whom one died in the hospital bringing the total number of deaths of 7. Of the remaning 9 grievously injured persons, 8 were admitted in the Lok Nayak Jaiparkash Narain Hospital and one in Northern Railway Central Hospital. 11 more persons with simple injuries were admitted in Northern Railway Central Hospital. In addition, about 49 persons who sustained trivial, injuries like abrasions, bruise etc. were discharged after first aid and were allowed to continue their journey.

General Manager, Northern Railway, accompanied by a number of Railway Doctors and other senior officers of the Northern Railway rushed to the site to supervise relief and rescue operations. Chairman, Railway Board and Member Traffic visited the site. The Minister for Railways accompanied by Railway Board officials also visited the site and met the injured in both the hospitals.

The Minister for Railways has sanctioned an *ex-gratia* relief of Rs. 5,000 to the next of kin of each of the dead and to those whose limbs may have to be amputated. Other grievous injury cases and simple injury cases will be given an *ex-gratia* relief of Rs. 1,000 and Rs. 500 respectively. This is in addition to the *ex-gratia* payment sanctioned by the General Manager, Northern Railway.

The Commissioner of Railway Safety, who is an independent authority working under the administrative control of the Ministry of Tourism and Civil Aviation is commencing his inquiry to-day.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1980-81 —GENERAL DISCUSSION—contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now, the Railway Minister will reply to the debate. You can speak sitting.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): Thank you, Sir.

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Sir, we have been receiving reports, very disturbing reports. from Uttar Pradesh that the *pro-tem* Speaker is functioning as a regular Speaker. And the legislative business is being conducted, which is a violation of the Constitution.

SHRI SHYAM LAL YADAV (Uttar Pradesh): Sir, he cannot raise it.

SHRI G. C. BHATTACHARYA (Uttar Pradesh): Why cannot he raise it? We are representing the States. They are violating the Constitution. They are trampling the Constitution. (*Interruptions*).

SHRI BHUPESH GUPTA: Sir, we would like to know the position. We are told that the oath is not being allowed to be taken.

SHRI SHYAM LAL YADAV: Sir, how can he raise it?

SHRI BHUPESH GUPTA: Government should let us know the position.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: There is a violation of the Constitution.

SHRI SHYAM LAL YADAV: Sir, you should not allow this.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: My friend does not know the procedure. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): You all sit down, please. Mr. Gupta, you are raising a matter...(*Interruptions*). I am on my legs. You all sit down, please. Mr. Gupta, you are submitting a matter regarding another Legislature. Therefore, if you want to raise it, I think, some sort of a notice should be before me for consideration whether the permission can be given or not. You kindly give a notice. That will be considered. Otherwise . . .

SHRI BHUPESH GUPTA: We have given a notice.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): ... I don't think it will be proper to raise it. You give a notice . . .

SHRI SHYAM LAL YADAV: Sir, how can he raise it without a notice?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): And that will be looked into. Now. Tripathiji.

SHRI BHUPESH GUPTA: We have no objection to what you have said. But, suppose, Sir, a strange thing takes place. I have to bring it to your notice immediately. I will give the notice also. I have done both the things. I have been getting reports of two things. The *pro-tem* Speaker is functioning as a Speaker.

SHRI SHYAM LAL YADAV: Again he is mentioning it, Sir. (*Interruptions*).

SHRI G. C. BHATTACHARYA: They are conducting the business.

SHRI SHYAM LAL YADAV: It is not fair that he should raise it . . .

(*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Nothing will go on record.

(*Continued speaking*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Nothing is going on record. I have stated that if somebody wants to raise it, he must give notice because this concerns another Legislature. And unless I get a notice, unless the Chairman gets a notice, I don't think any decision can be given on that. You kindly give a formal notice. That will be looked into. Now. Tripathiji to reply to the Debate. You can speak sitting because you have got some trouble

श्री कमलापति त्रिपाठी : मान्यवर, भूपेश दादा जहां रहेंगे वहां कुछ न कुछ खराफात शुरू कर देंगे ।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : यह उत्तर प्रदेश में नहीं करते ।

(*Interruptions*)

श्री कमलापति त्रिपाठी : ये दादा हैं, उनको मैं कहे दे रहा हूं, आप क्यों बोल रहे हैं बीच में ? (*Interruptions*)

मान्यवर, मैं आपका बड़ा कृतज्ञ हूं कि आपने मुझे रेल बजट के सम्बन्ध में उत्तर देने का यह मौका दिया और उससे ज्यादा कृतज्ञ इसलिए हूं कि आपने मुझे अनुमति दे दी कि मैं अपना निवेदन जो सदन के सम्मुख करना है, बैठे-बैठे कर सकता हूं । यद्यपि यहां की यह परम्परा रही है और उचित परम्परा रही है कि इस सदन में कुछ कहना हो तो अपने स्थान पर खड़े होकर कहा जाए, लेकिन मुझे कुछ कष्ट है जिसकी वजह से आपने मुझे यह इजाजत दे दी । हमारे भाई अपोजिशन के लोगों ने भी यह अनुमति दे दी, उसके लिए मैं आपका भी और अपने सदन के अन्य साथियों का जो विरोधी दल में बैठे हुए हैं, उन सबका, मान्यवर, बहुत कृतज्ञ हूं । मान्यवर, इसके पहले कि मैं कुछ कहूं मै और अपनी कृतज्ञता प्रकट करना चाहता हूं और धन्यवाद भी देना चाहता हूं । तीन दिन तक लगातार रेलवे बजट पर इस सदन में बहस हुई .. (*Interruptions*) दादा सुनो । तुम मेरे दादा हो वह मेरा बेटा है ।

3 P.M.

मैं कह रहा था कि मैं माननीय सदस्यों का और भी अधिक कृतज्ञ हूं और धन्यवाद भी देता हूं क्योंकि जो तीन दिन तक बहस हुई है उस बहस में उन्होंने बड़ी दिलचस्पी दिखाई जिसको देख कर यह ज्ञात हुआ कि रेलवे के संबंध में हमारे माननीय सदस्यों को कितनी अधिक दिलचस्पी है । सभी यह चाहते

हैं कि रेलें ठीक से चलें, व्यवस्था ठीक हो और इनमें अनुशासन बना रहे। मान्यवर, सदस्यों ने यह समझा है कि जब रेलें ठीक-ठीक चलती रही हैं तो देश की जनता के ऊपर यह असर होता है कि सारा देश ठीक चल रहा है क्योंकि रेलें मुल्क के कोने-कोने में फैली हुई हैं। जम्मू से लेकर कन्याकुमारी तक और कठियावाड से कामक्षा तक सारे देश में रेलें फैली हुई हैं। ब्रांचेज लाइन भी हैं जो देहातों में उपशाखाओं में जाती हैं। एक करोड़ आदमी प्रति दिन यात्रा करता है। कहा यह जाता है कि एक-आध लाख किलोमीटर हमारे ट्रेनें दौड़ लेती हैं। एक बार किसी ने कहा था कि यहां से चांद की दूरी 10 लाख मील है और शायद तीन लाख मील हमारी ट्रेन रोज चलती हैं। गलती हो सकती है पर मुझे स्मरण ऐसा आ रहा है उनका कहना यह था कि तीन दिनों में हमारी ट्रेनें इतनी दूरी तय कर लेती हैं जितनी दूरी यहां से चांद तक पहुंचने की है। इसमें दिलचस्पी लेना माननीय सदस्यों का मुनासिब ही था। मुझे खेद इस बात का है कि मैं तीन दिन तक यहां उपस्थित न रहा। लोक सभा में भी रेलवे बजट पर बहस चल रही थी। 18 और 19 को वहां बजट पर बहस थी और 20 को वहां मुझे उत्तर देना था। थोड़े-थोड़े समय के लिये आया और वहां भी रहा लेकिन मेरा सौभाग्य है कि जो कुछ यहां सदस्यों ने कहा उसकी रिपोर्ट मुझे बराबर मिलती रही और मैं उसे देखता भी रहा। मैं धन्यवाद देने के साथ-साथ यह कह सकता हूं कि सारी बातों का जो क्षेत्रीय बातें कही गई उनका कदाचित एक-एक का उत्तर देना मेरे लिये संभव न हो क्योंकि बहुत से यह सुझाव दिये गये हैं कि इस एरिया में लाइन चलाई जाए, इस एरिया में नई लाइन दी जाए, इस एरिया में सर्वे कराया जाए, इस एरिया में कन्वर्शन कराया जाए, इस हैडक्वार्टर को उससे मिला दो और यहां से दिल्ली के लिये ट्रेन चला दो देश के तमाम लोग यहां हैं। अपने-अपने क्षेत्र की आवश्यकताओं को उन्होंने कहा। उन सब का उत्तर देना कदाचित इस समय संभव न हो लेकिन मैं यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि एक-एक बात जो यहां कही गई है उसका नोट हमारे पास पहुंच गया है। मान्यवर, हमारे विभाग के लोग यहां हाउस में बड़ी जिम्मेदारी के साथ बैठे रहते हैं और पहले भी और आज भी माननीय सदस्यों द्वारा कही गई ज्यादा से ज्यादा बातों को अच्छी तरह से पूरी सावधानी के साथ और बड़ी सतर्कता के साथ नोट कर लेते हैं और फिर उसके बाद माननीय सदस्यों को पत्र के द्वारा मैं उत्तर दिया करता हूं। शायद माननीय सदस्य को ऐसा अनुभव होगा कि पिछले सप्लीमेन्टरी बजट में उन्होंने जो जो बातें कही थीं और इन्टरिम बजट में जो जो बातें कही गई थीं उनका उत्तर बराबर दिया जाता रहा है।

SHRI KALYAN ROY (West Bengal): Sometimes after six months.

श्री श्याम लाल यादव : इसमें थोड़ा टाइम लगता है और टाइम पर उत्तर दे दिया जाता है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : अब मैं फिर से माननीय सदस्यों ने जो बातें उठाई हैं उनका उत्तर देने की चेष्टा करूंगा कि और शीघ्रता से उत्तर देने की चेष्टा करूंगा। इस प्रकार की चीजों में बहुत सी बातें होती हैं और रिपोर्ट्स मंगानी पड़ती है। जब रिपोर्ट आ जाती है तो जो बातें माननीय सदस्यों ने उठाई हैं उनका हम उत्तर शीघ्रता से देने की चेष्टा करते हैं। इस बार भी मैं यही चेष्टा करूंगा कि माननीय सदस्यों को शीघ्रता से उत्तर भेज दूं।

मान्यवर, इस सदन में बड़े शान्त वातावरण में विचार होता है। मुझे इस सदन का 6–7 वर्ष तक सदस्य रहने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मैं विरोधी दल के नेता के रूप में भी इस सदन में रहा हूं। यह हमारे अंग्रेजों का सदन है। इस सदन में हर विषय पर बड़ी शांत के साथ और काफी गहराई के साथ विचार

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

होता है। इसलिए यह कहने के लिए मैं आपकी अनुमति चाहता हूं कि यहां पर जितनी भी बातें कही गई हैं वे सब बहुत गम्भीरता के साथ कही गई हैं और मैं यह कहना चाहता हूं कि उन बातों के ऊपर उसी गम्भीरता के साथ विचार करने की मैं चेष्टा करूंगा। कहीं कहीं यह शिकायत की गई कि रेलवे मिनिस्टर के बजट में पुरानी सरकार के ऊपर कुछ छींटाकशी की गई है। मान्यवर मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि छींटाकशी करने का या किसी पर कोई दोषारोपण करने का हमारा कतई कोई इरादा नहीं था। सरकार एक कन्टीनुग्रस चीज है और सरकार सदैव कटीन्यू करती है। उसमें किसी के ऊपर कोई दोषारोपण करने या छींटाकशी करने का, मैं समझता हूं, कोई औचित्य नहीं है और मेरा यह स्वभाव भी नहीं है कि किसी के ऊपर छींटाकशी करूं या दोषारोपण करूं। जो कुछ कहा गया है वह वास्तविकता है और जो देश की स्थिति है उसी को माननीय सदस्यों के सम्मुख प्रस्तुत करने का प्रयत्न किया गया है। अगर वह वास्तविकता माननीय सदस्यों के सम्मुख प्रस्तुत न की जाय तो मैं समझता हूं कि यह कर्त्तव्य की अवहेलना हो जाती है। मैं यहां पर बैठता हूं और मैं देश की जो स्थिति देखता हूं, जो वास्तविकता है, जो रियलिटी है, उसको सदन के सामने प्रस्तुत करने का प्रयत्न करता हूं। इसका मतलब यह है कि पुरानी सरकार पर कोई आरोप लगाने का मेरा कोई इरादा नहीं है और न ही मैं इसको उचित समझता हूं। मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि मेरी ऐसी कोई नियत नहीं है। मैंने सिर्फ कुछ वास्तविकताओं की ओर ध्यान दिलाया है, जैसे कि तीन वर्ष पहले बहुत कुछ रेलों में सुधार हो गया था, लेकिन पिछले तीन सालों में उसमें कमी आई। मैं इसको स्वीकार करता हूं कि रेलों के चलाने में अगर कोई कमी आती है या कोई गलती होती है तो उसकी पूरी जिम्मेदारी हमारे ऊपर आती है। कदाचित आपको स्मरण होगा, सन् 1976-77 में रेलें ठीक समय पर चला करती थीं और पंक्चुएलिटी भी काफी हद तक प्राप्त कर ली गई थी और लोग यह कहने लगे थे कि गाड़ियों के आने के टाइम से हम अपनी घड़ियां मिला लेते हैं। लेकिन बाद के वर्षों में यह स्थिति नहीं रही। अब गाड़ियां 6-6, 8-8 और 10-10 घंटे तक लेट हो जाती हैं। हम हर संभव कोशिश करते हैं कि ट्रेनें टाइम पर चलें। मुझे भरोसा है कि हमारे साथी जो ऊपर से लेकर नीचे तक काम करते हैं, वे पंक्चुएलिटी पर पूरा ध्यान देंगे और जो सफलता हमें सन् 1976-77 में मिली थी उसको हम फिर से प्राप्त कर सकेंगे। इसमें अभी कुछ समय लगेगा। लेकिन हमने इस तरफ ध्यान दिया है। ऐसी स्थिति में यह कहना कि इसमें दोषारोपण किया गया है, मैं समझता हूं कि इसमें दोषा-रोपण की कोई बात नहीं थी। मान्यवर, कई बातें थीं उस वक्त। रिजर्वेशन में काफी आसानी थी परन्तु अब बहुत दिक्कतें हो गई हैं, वेंगंस मिलना उस समय आसान हो गया था, आजकल उसमें भी कठिनाई हो गई है। इसी की तरफ हमने ध्यान दिलाया था। दूसरी बात यह कही थी बजट भाषण में आपने देखा होगा कि प्रोडक्टिविटी लिंक्ड बोनस के लिये 1978 का साल रखा गया था। लेकिन 1978 बेस्ड इयर नहीं है। बेस्ड इयर रहा है 1976-77 क्योंकि जो लोडिंग रही है मान्यवर वह एक मिलियन टन से ज्यादा रही है। हम 212 मिलियन टन लोडिंग 1976-7 में की थी। 1978 में 211 मिलिन टन की लोडिंग हुई। 1977 में लीड भी

ज्यादा मिली । दूर दूर तक रेलों को जाना पड़ा । उससे आमदनी कुछ अधिक हुई । प्रोडक्टिविटी लिंक्ड बोनस करना था तो उस साल से उसका ऐलान करना चाहिए था जिस साल में लीड ज्यादा मिली है और आमदनी ज्यादा हुई है, उससे करना मुनासिब था । इसी बात की तरफ मैंने ध्यान दिलाया था । इससे ज्यादा किसी के ऊपर कटाक्ष करूं या आक्षेप करूं ऐसा मेरा इरादा नहीं है । इस साल हम लोग कोशिश इस बात की कर रहे हैं और 214 मिलियन टन हमारी लोडिंग हो, यही लक्ष्य है । मान्यवर 212 मिलियन टन 1976-77 में थी । वह रिकार्ड लोडिंग थी । उसके बाद इतनी लोडिंग कभी नहीं हुई । पिछले तीन सालों में वह बराबर घटती चली गई और पिछला जो बजट पेश किया गया था जिसमें कि बहुत बड़ा सरप्लस दिखाया गया था, उसमें आज 38 करोड़ रुपये का घाटा है जो कि अन्तरिम बजट में हमने दिखाया है । इसका कारण यह है क्योंकि लोडिंग हमारी बहुत कम हुई । 193 मिलियन टन केवल पिछले साल लोडिंग हुई जब कि 1976-77 में कुल लोडिंग 212 मिलियन टन थी । इस प्रकार 19 मिलियन टन की लोडिंग की आमदनी कम हो गई । इसलिये जो उन्होंने बजट में सरप्लस दिखाया था इस विचार से कि उनकी लोडिंग उतनी ही होगी 212, मिलियन टन वह नहीं हुई और मान्यवर इतनी लोडिंग नहीं हुई इसकी तरफ हमने ध्यान दिलाया था । कोई आक्षेप या आरोप नहीं था ।

मान्यवर, माननीय सदस्यों ने जो किराया बढ़ा है उसके बारे में जोरदार टीका की । श्रीमन्, मुझे खुद यह किराया बढ़ाते हुए बड़ी तकलीफ हुई । मुझे पसंद नहीं था कि यह किराया बढ़ाया जाय । हमने बड़ी कोशिश की कि हम किराया बढ़ाने से बच जायें, किसी तरह से भी, चाहे वह किराया माल ढोने का हो, चाहे यात्रियों के किराये की बात हो । लेकिन हमारे लिये मान्यवर, कोई रास्ता नहीं रह गया था और यह देख करके कि अगर रेलों को चलाना है, और उनको चलाने की जरूरत है, क्योंकि यह लाइफ लाइन है देश की, अगर रेलें न चलें तो न उद्योगों का विकास हो और न आज जो काम हम कर रहे हैं, राष्ट्रीय एकता का, न हम उस काम को पूरा कर सकें । नेशनल इन्टीग्रेशन में रेलों की बड़ी उपयोगिता होती है । मान्यवर, डिफेन्स के जमाने में रेलों की बड़ी उपयोगिता होती है । जब ड्राउट होता है तो सामान जगह जगह पहुंचाने के लिये और मान्यवर खाली भोज्य सामग्री ही नहीं, पानी भी रेलों से पहुंचाते हैं, क्योंकि बहुत से एरिया ऐसे हैं जहां पानी नहीं होता, तो इन चीजों के लिये भी रेलों को चलाते रहना बड़ा जरूरी है । हमने देखा है कि अगर हम यह नहीं करते तो रेलें चल नहीं सकेंगी, बैठ जायेंगीं ।

मान्यवर, थोड़ी सी आपकी आज्ञा से एक बात की तरफ मैं इशारा करना चाहता हूं । रेलवे का जो खर्चा है वह बहुत बढ़ गया है और उस खर्चे को हम मीट न करें और उसका जनरल एक्सचेकर पर बोझ डालें तो यह कोई तरीका नहीं है । हमारी माननीय सदस्या प्रतिभा जी ने कहा इस समय वे हैं नहीं कि यह कमर्शियल आर्गेनाइजेशन है । मैं कहना चाहता हूं कि खाली कमर्शियल आर्गेनाइजेशन नहीं है । दूसरे सदन में मान्यवर एक माननीय सदस्य ने कहा था कि यह कैपिटल स्ट्रक्चर है । कैपिटल स्ट्रक्चर की मुख्य बात यह होती है कि वह प्राफिट मोटिव होता है । रेलें चल रही है हम को कोई प्राफिट मोटिव दिखाई नहीं देता सिवाय इसके कि हमें घाटा ही घाटा

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

रहा है। क्यों ? खर्च जो हमारा बढ़ा है वह करीब करीब 122 करोड़ रुपये बढ़ा है और 55 करोड़ तो डीजल की कीमत बढ़ गई है। बहुत बड़ी रकम हमको डियरनेस अलाऊंस देने के लिए खर्च करनी पड़ रही है। यह सब मिला कर 122 करोड़ का घाटा हमको खर्च मीट करने के लिए है। इसके सिवाय जैसे कि मैं आपसे कह रहा था कि हमारा प्रॉफिट मोटिव नहीं है। एक बड़ा भारी सोशल बर्डन हमारी रेलों के ऊपर है करीब 243 करोड़ रुपये जो हम सब-अर्बन ट्रेनें चलाते हैं, कोच क्लासेज और लो-टैरिफ चीजें जो हम ढोते हैं इन सब को मिला कर 243 करोड़ का रेगुलर घाटा हमको रहता है। अगर इन दोनों को मिला दें तो मान्यवर करीब 350 करोड़ से ऊपर घाटा होता है। कैसे मीट करें ? इसको अगर न मीट करें तो रेलें बड़ी मुश्किल हो जायेंगी। अगर बोझा डालना ही चाहिए तो सिवाय इसके कि जनरल एक्सचेकर के ऊपर बोझा पड़े इसका कोई और रास्ता नहीं है। हमें यह इसलिए बढ़ाना पड़ा, खाली इस दृष्टि से बढ़ाया गया है कि हम अपने खर्च को मीट कर सकें। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो रेल टैरिफ कमेटी बनी है उसकी जो सिफारिशें आई हैं हमने जितनी रकम बढ़ाई है उससे कहीं ज्यादा बढ़ाने की सिफारिश की गई। उनका कहना है कि रेलों को अपने पैरों पर खड़ा होना चाहिए और अपने विकास के लिए उसके पास साधन होने चाहिए। खाली जनरल एक्सचेकर की तरफ न देखते रहें। इतना बड़ा आर्गेनाइजेशन चल रहा है। इसको अपने पांव पर खड़ा होना चाहिए। उन्होंने जो रिकमेंड किया है वह बहुत ज्यादा किया है। उसकी समरी आप लोगों को बांट दी गई है और शायद आपको मिल गई होगी। उसकी रिपोर्ट भी लाइब्रेरी में रखी हुई है जो चाहें वे देख सकते हैं। इसलिए बढ़ाना पड़ा। यह बढ़ाते हुए हम जानते थे कि इसका बोझा देश की जनता पर पड़ेगा। लेकिन इन सब चीजों की कीमतें बढ़ती चली जा रही हैं जैसे कि मैंने कहा कि डीजल पर ही हमको कई करोड़ रुपया अधिक खर्च करना पड़ रहा है। कोई रास्ता हमारे लिए नहीं था। बल्कि हमारा थोड़ा बहुत अपने पांव पर खड़े होने का प्रयास यह रहा है। इसलिए यह रेट बढ़ाने की चेष्टा की है और इसके साथ साथ कुछ रियायतें भी दी हैं। जिससे कुछ बोझा कम हो जाए। मान्यवर 9 चीजों का जिक्र मैं पहले ही अपनी बजट स्पीच में कर चुका हूं। इन 9 चीजों पर किसी तरह भी कोई फ्रेट नहीं बढ़ेगा। इसके सिवाय भी किया है जिसका जिक्र मैं लोकसभा में कर चुका हूं। इस सदन में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि फ्रेश वेजीटेबल, फ्रूट्स, इनक्लूडिंग बनानाज, पोटेटो, मैनियोस, मेडीसंस, सेफ्टी मैचेज, फाडर, शुगरकेन इन सब को हमने बरी किया है अर्थात् जो 15 प्रतिशत बढ़ाया है वह इन पर नहीं बढ़ाया।

श्रीमती पुरबी मुखोपाध्याय (पश्चिम बंगाल) : मछली।

श्री कमलापति त्रिपाठी : तो मैं यह कहना चाहता हूं . . .

श्री बी० सी० भट्टाचार्य : श्रीमती मुखोपाध्याय मछली के बारे में पूछ रही हैं।

श्री कमलापति त्रिपाठी : बात यह है कि मैं वैष्णव आदमी हूं और सारा वैष्णव धर्म गौरांग महाप्रभु के यहां से आया है जो कि बंगाल के रहे हैं जहां से आप आए हैं।

श्री जी० सी० भट्टाचार्य : (उत्तर प्रदेश) : दीदी पूछ रही हैं, मैं नहीं ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : आप खाते हैं या नहीं खाते हैं ?

श्री जी० सी० भट्टाचार्य : बिलकुल खाते हैं ।

एक माननीय सदस्य : कच्चा खा जाते हैं ।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (उत्तर प्रदेश) : बिना रेल का दाया भी खा जाते हैं ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : वहां खाइये। गंगा जी की मछली खाया कीजिए । ताकि कुछ पुण्य हो । मान्यवर इन सब चीजों पर हमने फ्रेट घटाया है । एक और बात मैं कहूं मैंने 100 किलोमीटर तक सेकेंड क्लास यात्रियों पर कोई किराया नहीं बढ़ाया ।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : सीजन पास का कुछ नहीं किया ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : यह कोशिश की है कि असम सिलीगुड़ी के बाद जो सामान यहां से जाता है फ्रेट से आपका भूरा बनी रहे उसके ऊपर फ्रेट नहीं बढ़ेगा क्योंकि आपके यहां तो सब कुछ जाता है और आपके यहां से आता है चाहे बांस ले लो, चाय ले लो लेकिन न खाने के लिए आपके पास पोटेटो, न ओनियन, न शूगर, न नमक है, यह सब यहां से जाता है और उसके ऊपर यदि लगा दिया गया फ्रेट तो गरीब प्रदेश है कीमत बढ़ जायेगी । इसलिए कहा कि सिलीगुड़ी के बाद कोई फ्रेट उसके ऊपर न लगे ।

श्री लाडली मोहन निगम (मध्य प्रदेश) : पंडित जी जम्मू और कश्मीर में भी सभी चीजें यहीं से भेजी जाती हैं मैदानी इलाके से, तो वहां पर पहाड़ों पर रहने वाले लोगों के लिए भी कुछ है ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं चाहूंगा कि आप मुझसे किसी वक्त कमरे में मिल लीजिए । बातचीत हो जाएगी । यहां वह कहने लायक नहीं है । मान्यवर यह सब कुछ थोड़ी-बहुत रियायत और कर दी है और इसके बाद मैं समझता हूं कि जो कुछ करना पड़ा वह यह समझ कर के कि इसके बिना हमारी क्रिया चल नहीं सकती । यह बात है ।

अब थोड़ी-सी और बातों का जिक्र करना चाहता हूं और वह यह है कि हमारे माननीय सदस्यों ने रेलवे प्लैन की बात कही । उन्होंने कहा कि रेलवे का कोई प्लैन नहीं है जैसा चाहते हैं, जहां चाहते हैं, सर्वे का हो, सर्वे करा देते हैं, लाइन बदलने का हो करवा देते हो और कोई तुम्हारा प्लैन नहीं है और लोगों ने सुझाव दिया कि नैशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी की बुनियाद के लिए एक कमेटी प्लैनिंग कमिशन ने बनाई, पांडे कमेटी के नाम से, तो वह प्लैनिंग कमिशन ने बनाई थी, रेलवे ने नहीं बनाई थी । इस कमेटी में गौर किया गया, इस कमेटी ने बड़े विस्तार से देश का दौरा किया और जितने मीन्स आफ ट्रांसपोर्ट हैं, चाहे नदी, समुद्र, या हवाई, या रेल या रोड, चाहे बैलगाड़ी का ट्रांसपोर्ट, चाहे गदहा, ऊंट का ट्रांसपोर्ट हो, सारी चीजों पर उन्होंने गौर करने के बाद अपनी रिपोर्ट दी है और बताया है कि सारे नेशन के लिए एक ट्रांसपोर्ट पालिसी होनी चाहिए क्योंकि जैसे-जैसे मुल्क का डिवैलपमेंट होगा, तैसे-तैसे ट्रांसपोर्ट की जरूरत होगी और यदि इन बाटलनैक्स को हम कम नहीं करते और ट्रांसपोर्ट को व्यापक रूप से नहीं फैला देते और दिक्कतें दूर नहीं हो जातीं तो डिवैलपमेंट के काम में भारी बाधा पड़ेगी। हमें भी इस चीज का अनुभव हो रहा है ।

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

वह नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी की रिपोर्ट शायद प्लैनिंग कमिशन या प्राइम मिनिस्टर के पास सबमिट हो गई है, हमारे पास नहीं आई है और इधर रेलवे रेट टैरिफ कमेटी बनी थी। यह भी सारे देश में भूमी और रेट के बारे में इसने बहुत से सुझाव दिये हैं।

इन लोगों ने सुझाव दिया है कि रीजनल इम्बैलेंसेज को कैसे खत्म किया जाए, ट्रांसपोर्ट की बाटलनैक्स को कैसे खत्म किया जाए, रेलवे का एक्सपेंशन कैसे हो, इसके माडर्नाइजेशन के लिए क्या-क्या किया जाए। इन सारी चीजों के ऊपर उन्होंने प्रकाश डाला है और हमने टैरिफ कमेटी के लिए एक सैल बना दिया है रेलवे बोर्ड में और यह स्टडी कर रहा है कि इसने क्या-क्या हमारे लिए सिफारिशें की हैं और किस तरह से हम उन्हें कार्यान्वित करें।

नैशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी की भी जब सिफारिशें आ जाएंगी, तो उनको साथ रख कर हम इस बात को देखने की चेष्टा करेंगे कि सारे देश में रेलों का फैलाव किस तरह से किया जाए और कौनसी प्रायरिटीज एक्सेप्ट की जाएं और किधर चलें और हम भी चेष्टा करेंगे, और हम जानते हैं कि रीजनल इम्बैलेंसेज ऐसी चीज है जिन्हें मिटाना बड़ा जरूरी है। इससे बड़ा क्षोभ फैलता है और लोगों को बहुत शिकायत हो जाती है और यह मैं जानता हूं कि रीजनल इम्बैलेंसेज हैं। लेकिन रेलवे की अब तक की नीति रीजंस को रखने की नहीं, सारे देश को एक यूनिट मान कर के चलते रहे हैं, जहां-जहां जरूरत पड़ती रही, खास करके डिफेंस के प्वाइंट आफ व्यू से, इन्डस्ट्रीयलाइजेशन के प्वाइंट आफ व्यू से और जिस तरह से भी जहां जरूरत पड़ती रही, उसको करते रहे हैं। यात्रियों के लिए भी करते रहे हैं, एक कोने को दूसरे कोने से मिलाने के लिए भी करते रहे हैं लेकिन सारे देश को एक यूनिट मान कर चलते रहे हैं। तो रीजनल इम्बैलेन्सेज रह गए हैं, इस में संदेह नहीं। इस को दूर करने के लिए, हमें खुशी है, जो कमेटियां बनी हैं उनके सुझावों को लेकर हम आगे चल सकेंगे। हमने सोचा है कि इन कमेटियों के सुझाव जब हमारे सामने आ जाते हैं और हमारा सेल उन पर कुछ विचार कर लेता है तो हम इस बात की चेष्टा करें श्रीमन्, कि हम रेलवेज के लिए एक प्रायरिटी फिक्स अप कर सकें और कम से कम यह जान सकें कि आगे किस तरह से काम करना है, उसका एक नक्शा बना सकें। तो इसको करने की हमने चेष्टा की है और रेलवे बोर्ड के अपने साथियों और भाईयों से कहेंगे इस चीज को देख लें। मैं समझता हूं इसमें हमें बड़ी भारी सहायता मिलेगी आगे काम करने की।

एक बात का जिक्र किया गया कि वैगन्स की कमी क्यों हुई? मान्यवर, वैगंस की कमी होती नहीं थी पहले। हम समझते हैं तीन-चार लाख वैगंस हमारे पास हैं और पहले तो--जब मैं था मिनिस्टर 1974, 1975 और 1976 में--मुझे तो कभी वैगंस की कमी दिखायी नहीं पड़ी। मान्यवर, इस के विपरीत मैं आप से कहूं कि बहुत से लोग मेरे पास आते थे कलकत्ता के, कल्याण जी के यहां से। उन्होंने हमसे यह कहा कि पंडित जी, पहले वैगन लेने में हमें बड़ी कठिनाई होती थी और बहुत पैसा भी खर्च करना पड़ता था, अब क्या चमत्कार हो गया है कि वैगन तो हमको मिलता है साथ ही रेलवे के आफिसर्स पीछे-पीछे घूमते हैं कि भाई, हमारा वैगन खड़ा है, क्यों नहीं लेते हो?

श्री नरेन्द्र सिंह (उत्तर प्रदेश) : पंडित जी, फतेहगढ़ जंकशन में?

श्री सी० सी० भट्टाचार्य: पहले की बात कह रहे हैं।

श्री कमला पति त्रिपाठी : पहले की बात, जो 3 वर्ष पहले की बात है। आज वैगंस की कमी दिखायी पड़ती है, मुझे भी लगती है, और वैगंस की बड़ी जरूरत है। कारण उस का यह है कि हमारे वैगंस प्रायरिटी सेक्टर में बहुत यूज किए जा रहे हैं। ड्राउट अफेक्टेड एरियाज में हमको गल्ला पहुंचाना पड़ रहा है, लाखों टन गल्ला हमने पहुंचाया है। पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स को भी हमें ढोना पड़ रहा है। इसी तरह से फर्टिलाइजर है, आइल है, साल्ट है मान्यवर, कितनी जगहों में हमको साल्ट ढोना पड़ा है और यह देखना पड़ा कि कहां से साल्ट को जाना है, कहां पहुंचाना है। गुजरात से साल्ट ले जाना है और नार्थ ईस्टर्न रीजन तक पहुंचाना है। इस तरह से हमारी राशनल रनिंग रेलवेज की हुई है। और मान्यवर, मैं आप से कहूं कि पानी तक पहुंचाना पड़ा है जिसके लिए कई स्पेशल हमने चलाई--बिहार में भी, उत्तर प्रदेश में भी, मध्य प्रदेश में भी। ऐसी ड्राउट अफेक्टेड एरियाज थीं जहां के बारे में कहा जाता था कि पानी नहीं पहुंचेगा तो जानवर कोई भी जिंदा नहीं रहेगा। हम को यह आज्ञा दी गई कि जब तक इन सारी चीजों का ले जाने की जरूरत है तब तक प्राइवेट ट्रेड अकाउंट में भी अपने वैगंस को मत भेजिए। सबसे बड़ी बात यह कि पावर हाउसेज में जो कोयला ढोया है पैंतीस-सौ, 3200 वैगंस रोज हमारी रेलें कोयला लेकर गई हैं। बहुत जगह स्टाक बिल्ड हुआ, बहुत जगह नहीं हुआ, लेकिन हमें सब जगह पहुंचाना था। तो चाहे कोयला हो, शुगर हो, साल्ट हो, फूडग्रेन्स हों, पानी तक हो, पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स हों, ये सब हमारा प्रायरिटी सेक्टर है जिसमें वैगंस लगने की वजह से दूसरों को कम मिल पाता है। बहुत सी जगहों से शिकायतें आईं कि हमारा माल सड़ा जा रहा है जैसे नारंगी है, प्याज है, इस तरह की चीजें हैं। उनको भी कुछ देना पड़ा। कुछ दिक्कत मालूम हुई, वैगंस की कमी महसूस हुई। तो इस को दूर करने की चेष्टा की गई है। कल्याण जी ने भी वैगंस की कमी के बारे में कहा है। मैं आप से कहता हूं, मुझे याद आ रहा है, 27,000 का आर्डर प्लेस हुआ। उन्होंने कहा हमारी केपेसिटी इतनी है। 10000 से ज्यादा वे हमको सप्लाई नहीं करते थे। अब फिर उनको आर्डर दिया गया बीसियों हजार वैगंस का। और उन के लिए व्हील्स हैं, एक्सेल्स हैं, इन चीजों को इम्पोर्ट करने की जरूरत हो तो इम्पोर्ट करें ताकि वैगन की कमी दूर की जा सके। मैं आप से यह निवेदन करना चाहता हूं कि अगर 22 हजार की उन की कैपसिटी है तो बनाते चले, जितनी केपेसिटी हो उतना बनावें और मैं समझता हूं कि हमारे लिए जरूरी हो जाएगा कि हम सब को खरीद लें। उन्हें दिक्कत नहीं पड़ेगी।

मान्यवर; रीजनल इम्बैलेंसेज की बात हम ने कही। इस के बारे में बहुत से सुझाव हमारे पास आये हैं। उन के बारे में हम ने कहा कि बाद में खबर भेज देंगे।

कुछ बातें कही गयीं, सुशीला जी ने कहा कि तीन कमेटियों की क्या जरूरत है एक है पबलिक एकाउन्ट्स कमेटी, एक है एस्टीमेट्स कमेटी, एक है रेलवे की कन्वेंशन कमेटी--रेलवे के लिए इन तीन कमेटियों की क्या जरूरत है। यह बात उन्होंने कही। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि कन्वेशन कमेटी हमारी है। इस को हाउस बनाता है। रिजोल्यूशन मैं मूव करूंगा इस हाउस में और उस हाउस में और फिर कन्वेंशन कमेटी बनेगी। वह रेलवे की कमेटी होगी। वह देखती है कि जो जनरल एक्सचेकर का पैसा है उस में कितना मुनाफा हुआ, कितना घाटा हुआ। लेकिन पबलिक एकाउन्ट्स कमेटी दोनों सदनों की बहुत पुरानी चली आयी कमेटी है। वह खाली रेलवे के मामले को नहीं देखती;

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

वह सारी गवर्नमेंट आफ इंडिया, सारी मिनिस्ट्रीज को देखती है। पबलिक एकाउन्ट्स कमेटी और एस्टीमेट्स कमेटी बड़ी जबरदस्त कमेटी होती हैं। इन कमेटियों से लोग कांपते रहते हैं क्यों कि उन में पूरी जांच-पड़ताल होती है और जवाब देना पड़ता है। यह तो हमारे हाथ में नहीं है। मैं समझता हूं कि दोनों कमेटी बहुत जरूरी हैं, बहुत काम करती हैं, बहुत सी जगहों में जहां लूपहोल हैं उन का तरफ सरकार का ध्यान दिलाती हैं। डिपार्टमेंट के ऊपर भी उन का बड़ा भारी कन्ट्रोल हो जाता है। सवाल पेश होते हैं। उसकी रिपोर्ट आती है, सदनों में रखी जाती हैं। उस पर बहस होती है। फाइनेंशियल मामलों में उन का बड़ा कंट्रोल रहता है। मैं समझता हूं कि वे सारे देश के लिए हैं, हमारे लिए ही नहीं हैं। हम उन से बच नहीं सकते, हम को बचना भी नहीं चाहिए। मैं समझता हूं कि वे बड़ी जरूरी कमेटियां हैं और उन का बना रहना जरूरी है।

मान्यवर, नार्थ ईस्टर्न एरियाज़ के लिए बहुत से सदस्यों ने कहा--एक शर्मा जी थे, उन्होंने भी उस रोज यहां मैं बैठा हुआ था--कि नार्थ ईस्टर्न एरियाज में रेलवेज का डेवलपमेंट नहीं हुआ। मैं यह मानता हूं और इसीलिए अब की बजट में हम ने बताया कि फ्रंटियर की 6 लाइनों को हम ने शुरू किया है। बजट में हम ने उस का जिक्र कर दिया है--जो पूर्वी सीमा की स्टेट हैं वार्डर पर उन के लिए। मैं यहां बताना चाहता हूं कि आसाम में भी गोहाटी से लेकर दीमापुर तक करीब 260 किलोमीटर जो तिनसुखिया के रूट पर है उस के लिए हम ने सर्वे कराया है और हमारा इरादा है कि उस काम को हम साथ ले लें। दो-चार पुल भी बनने वाले हैं--एक पलीपाटी में और एक और जगह है। तो देश का ध्यान बड़ी तेजी के साथ नार्थ ईस्टर्न रीजन की तरफ गया है। आप ने देखा होगा कि फ्रेट भी हम ने उन के ऊपर से हटा लिया है। नयी लाइनें भी बिछा रहे हैं। कोशिश इस बात की करेंगे कि उन के पुल जो बनने हैं उन का काम उठा लें और उस चीज को हम जहां तक हो सकता है करने जा रहे हैं।

मान्यवर, एक बात हमारे कल्याण राय जी ने कही जिस से थोड़ा मुझ को दुख हुआ। बैठे हैं इसलिए मैं कह दे रहा हूं। उन के खानदान से हमारी बड़ी दोस्ती रही है। पुराना आदमी हूं तो पुराने लोगों से परिचय रहा है। उस पीढ़ी का हूं न। तो इन के कहने से लगा कि रेलवे में जितना करप्शन है उतना कहीं नहीं है। इतना होता तो हमें कोई एतराज न होता। करप्शन है तो उस को रोकने की जरूरत है। लेकिन उन की बात से तो ऐसा लगा कि रेलवे में ऐसा कोई आदमी नहीं है जो करप्ट न हो। तो मैं उन से निवेदन करना चाहता हूं कि ऐसी बात नहीं है। बड़ा भारी आर्गनाइजेशन है, 16-17 लाख आदमी काम करते हैं। गवर्नमेंट के पास जितने आदमी काम करने वाले हैं उस के 50 परसेंट से अधिक रेलवे में हैं। और हर जगह गलत आदमी होते हैं, रेलवे में भी हो सकते हैं गलत आदमी, लेकिन जिस ढंग से रेलवे का काम चलता है, एक टेक्निकल काम जिस ढंग से चलता है उस को देख कर ताज्जुब होता है और यह कहना कि सब लोग गलत ही हैं यह बात उचित नहीं है।

उस में बड़े मेहनती लोग काम करते हैं, लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहता हूं कि माननीय सदस्य अगर कहीं ध्यान दिलायें, कहीं गलती हो रही हो तो उस को हम स्वीकार करते हैं। रिजर्वेशन के मामले में कितनी ही शिकायतें आती रहती हैं कि पैसा ले कर रिजर्वेशन होता है। ट्रेन्स में चेन पुलिंग होती है, लोग शिकायतें करते हैं। बिना टिकट के यात्री चलाये जाते हैं। उनसे पैसा ले लिया जाता है और टिकट कलक्टर पैसा ले कर लोगों को चलाते हैं, लेकिन उन शिकायतों को दूर करने का तरीका यह है कि आप उन की सूचना हमें दें और हम चेष्टा कर के उन के खिलाफ कार्यवाही करते हैं और कोई दूसरा तरीका नहीं है। तो मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहता हूं कि अगर कहीं कोई शिकायत दिखायी पड़े तो कृपा कर हम को सूचित करें। मैं उन के लिये बड़ा कृतज्ञ होऊंगा और ऐसा होने से रेलवे से गलत चीजों को हटाने में बड़ी सहायता मिल सकेगी और अगर वह यह सहायता दे सकें तो हम इस दिशा में कुछ काम कर सकते हैं।

मान्यवर, मुझे इस बात का अफसोस है कि अभी कल एक एक्सीडेंट हो गया और उस से भी बड़ा अफसोस इस बात का है कि अभी हम ने सुना कि रेलवे टैंक में एक शव निकल आया और पानी में कुछ बदबू आयी तो उस की जांच की गयी और तब पता चला। अगर यह हम लोगों की नेग्लीजेंस से हुआ है तो हम लोगों के लिये बहुत शर्म की बात है। हम चेष्टा कर रहे हैं कि इस तरह की कार्यवाही जहां तक हो सके दुरुस्त की जा सके और इस तरह की नेग्लीजेंस न होने पाये।

राबरी और डकैती का भी जिक्र किया गया। इस संबंध में स्टेट गवर्नमेंट से हम लोगों ने बातचीत की है और उन्होंने हमारी बात मंजूर कर ली है। हमारे आर पी एफ के पास पुलिस पावर्स नहीं थीं। पहले जब मैं होम मिनिस्टर था तो मैंने यह बात चलायी थी कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को पुलिस की पावर्स दे दी जायें लेकिन उस वक्त उस बात को मंजूर नहीं किया गया। वह बात रह गयी। अभी आर पी एफ को पुलिस पावर्स नहीं हैं। वह तो वाच ऐंड वार्ड की तरह से है और रेलवे प्रापर्टी के प्रोटेक्शन के लिये भी वह पूरी तरह से काम कर सके तो अच्छा है लेकिन वह हो नहीं सकता। इसलिये ही हम को करोड़ों रुपयों के क्लेम देने पड़ते हैं। जी आर पी होती है उसके लिये और यह स्टेट की पुलिस है और रेल में जो भी चोरी हो, डकैती हो तो इस तरह की सारी घटनाओं के लिये वह ही जिम्मेदार होती है। हमारी आर पी एफ न रिपोर्ट लिख सकती है और न किसी का चालान कर सकती है। कुछ ऐसी बात हुई है स्टेट गवर्नमेंट से कि आप जी आर पी को स्ट्रेंथन कीजिए ताकि ला ऐंड आर्डर की सेचुयेशन जो गिरती चली जा रही है उस का बड़ा बुरा असर हो रहा है रेलों पर, उस को रोका जा सके। आज होज पाइप काट लिये जाते हैं, चेन पुलिंग होती है, चोरी डकैती होती है और इस सब का संबंध ला ऐंड आर्डर से है। और इसका ताल्लुक स्टेट गवर्नमेंट से है। हमारी जी आर पी मौजूद रहे तो भी उस से काम नहीं चलता। तो हम ने स्टेट गवर्नमेंट से बात की कि इस संबंध में वे हमारी मदद करें। तो उन्होंने कहा कि हम जी आर पी को स्ट्रेंथन कर रहे हैं लेकिन उस में हमारा खर्च बढ़ जाता है। तो हम ने कहा कि हम आप की मदद करने को तैयार हैं। उस के लिये एक फार्मूला तय किया कि आप जी आर पी को स्ट्रेंथन कीजिए और उस

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

का खर्च 50 प्रतिशत स्टेट देगा और 50 प्रतिशत सेंटर देगा । हम ने उस को मंजूर किया और बहुत सी स्टेट सरकारों ने उस को मंजूर कर लिया है । कुछ की मंजूरी अभी नहीं आयी है लेकिन हमें पूरी उम्मीद है कि वे भी इस को मंजूर कर लेंगे ।

उत्तर प्रदेश की बात अभी हो रही थी । वहां मैं समझता हूं कि 15–16 सौ आदमियों को और बढ़ाया जा रहा है, जो आफिसर्स हैं उनको छोड़कर । इससे जी०आर०पी० स्ट्रैंथन हो जाएगा । हम अपने यहां ऐंटी डकैती स्क्वैड बना रहे हैं, कुछ वह और कुछ जी०आर०पी० के आदमियों को लेकर हम कोशिश करेंगे इस बात की कि इस तरह की घटनाओं की रोकथाम की जाए । इस बात की चेष्टा हम कर रहे हैं ।

शाही जी बैठे हुए हैं । उन्होंने मुझसे कहा था कि मेरी बात का जवाब नहीं दिया । जहां तक नई रेल लाइनों की बात है, मैंने कहा है कि वह मैंने नोट कर ली हैं । मैं कह रहा था कि नई लाइनों के सम्बन्ध में हमें सर्वे करानी पड़ेगी । सबसे बड़ा तरीका हमारा यह है कि जो स्कीम हमें लेनी होती है, उसके लिए हमें प्लानिंग कमीशन के पास जाना पड़ता है, वहां से फंड्स अलाट होते हैं और इस बात की कोशिश होती है कि उसका क्लियरेंस हमको मिले । जब क्लियरेंस मिल जाता है तब उस चीज को लेकर हम आगे बढ़ते हैं । बहुत सी चीजें हैं जिन पर हमें क्लियरेंस नहीं मिला है । हम कोशिश कर रहे हैं क्लियरेंस लेने की । हमने कोशिश की है करीब करीब देश के हर प्रदेश में कोई न कोई काम शुरू करें । जो लाइनें हमने बजट में दी हैं नई बिछाने की चाहे कंवर्शन की हों या नई सर्वे की हों, आप देखें कि कोई प्रदेश ऐसा नहीं है जहां कुछ न कुछ नहीं किया जा रहा है । रीजनल इंबेलेंस को कम करने के लिए हमारे पास जो कुछ शक्तियां हैं वह हम लगायें और दूसरी बात नई लाइनें बिछाने के काम के बारे में और नये काम के बारे में हमारे इलेक्शन मैनिफेस्टो में है, माडर्नाइजेशन और ऐक्सपेंशन का, उसके लिए हमने कोशिश की है । माडर्नाइजेशन के लिए भी हम कोशिश कर रहे हैं कि हमारे ट्रेक ठीक हों । करीब करीब 5 हजार मील के हमारे ट्रेक खराब हैं । उनसे ऐक्सीडेंट्स के खतरे रहते हैं ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश) : पंडित जी, ईस्टर्न यू० पी० और नार्दर्न बिहार ये जो आपके सबसे पिछड़े हुए इलाके हैं, वहां जरा विशेष ध्यान दे दें तो अच्छा होगा ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : उधर ध्यान बहुत ज्यादा दिया है पूर्वी जिलों में । मुझसे ज्यादा ध्यान और कौन देता ? शाही जी जानते हैं, अगर एक ईंट भी वहां रखा गया होगा तो वही नम्रता के साथ कह रहा हूं कि उसमें मेरा हाथ रहा । इसलिए समस्तीपुर-बाराबंकी और लखनऊ तक का भी हमने कह दिया है । इसी तरह औरिहार-बलिया, गाजीपुर-दोहरी छपरा तक किये गये हैं ।

श्री रामानन्द यादव (बिहार) : बनारस से छपरा तक क्यों छोड़ देते हैं ? . . . (*Interruptions*).

श्री कमलापति त्रिपाठी : गाजीपुर-दोहरी बलिया होते हुए बनारस से इलाहाबाद मिला रहे हैं । गोरखपुर से बैठकर इलाहाबाद तक चले जायेंगे । इन्होंने जो दो तीन सुझाव दिये हैं जौनपुर और दोहरी के उनको देखेंगे ।

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार): दरभंगा-जयनगर जो आपने इनक्लूड किया है, उसके लिए आपको बहुत धन्यवाद । समस्तीपुर जयनगर कर दें तो अच्छा होगा ।... (*Interruptions*).

श्री कमलापति त्रिपाठी : तो मैं मान्यवर निवेदन कर रहा था कि यह सब करने की कोशिश हमारी है । रेलवे की ओर से कोई न कोई काम हर प्रदेश में शुरू किया गया है क्योंकि ऐक्सपेंशन को तो हमें करना ही है और उसके लिए बहुत लाइनों का नया सर्वे भी शुरू किया है । मैं समझता हूं कि जब हमारी नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी और टैरिफ इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्टों पर विचार हो जाएगा तो अगले साल में आप देखेंगे कि इस विषय में और अधिक विस्तार करने की संभावना मिल जाएगी । प्लानिंग कमीशन ने भी हमारी मदद की है । उन्होंने 110 करोड़ रुपया प्लान में बढ़ाया । आप लोगों ने देखा होगा क्योंकि वह भी यह समझते हैं कि बिना रेलवे के एक्सपेंशन के, बिना माडर्नाइजेशन और ऐक्सपेंशन के हमारे उद्योगों का और प्लानिंग कमीशन के प्लान का विकास संभव नहीं है । उन्होंने जो कुछ सम्भव था वह बढ़ाया । इससे हम समझते हैं कि हमें प्रोत्साहन मिलेगा और अधिक काम हम कर सकेंगे ।

आपने यह कहा कि जो कैंसर इस्टीट्यूट बन रहा है, उसमें 1 लाख रुपया रखा है । मान्यवर, यह प्रायः इसलिए रखा जाता है कि एक साल में कितना काम होता है, उसी हिसाब से रखा जाता है । पहले साल प्राइमरी काम होता है । 8 महीने खर्च होता है । मैं यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि एक लाख खर्च हो चाहे 10 लाख खर्च हो पैसे की कमी नहीं रहेगी, काम चलता रहेगा । शाही जी ने बाधा पुल के बारे में पूछा था मैं यह बताना चाहता हूं कि उसकी जल्दी से रिपोर्ट आनी चाहिये । इसकी चेष्टा है कि जल्दी से रिपोर्ट आए । इसमें एक दिक्कत है । वह यह है कि बिहार सरकार ने कुछ रुपया देना है । उन्होंने इन्कार कर दिया । कहा है कि हम कुछ हिस्सा नहीं उठा सकते क्योंकि हमारी आर्थिक स्थिति खराब है । इसी प्रकार से उत्तर प्रदेश को भी कुछ हिस्सा उठाना है । उन्होंने कुछ दिया है और कुछ देने को कहते भी हैं लेकिन कहते ही कहते हैं जल्दी से स्टेट से पैसा मिलने वाला नहीं है क्योंकि हालत खराब है । हमारी कोशिश यह है कि अपने बलबूते पर काम शुरू कर दिया जाए । स्टेट से जो मिलना होगा वह मिलता रहेगा । इस विषय पर हम विचार कर रहे हैं और मैं समझता हूं कि इस काम को हम कर सकेंगे । बाधा पुल का काम जल्दी शुरू हो सकेगा।

श्री शिव चन्द्र झा : मधुबनी में भी डिविजन बना दें तो बार्डर के इलाके को बहुत फायदा हो सकता है ।

श्रीमती पुरबी मुखोपाध्याय : मंथली टिकट के बारे में कुछ कहिये ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं सदन के सम्मुख अपनी पीड़ा को, अपने दुख को प्रकट करता हूं । इस विषय में मुझे बड़ी लज्जा भी आती है कि हम पैसेंजर को अमेनिटीज पूरी नहीं दे पा रहे हैं । मान्यवर, पैसेंजर को अमेनीटीज देने की जरूरत है मैं इस बात को मानता हूं । अगर यह कहूं तो अच्छा नहीं लगेगा लेकिन इतना ही कह सकता हूं कि पीछे जो हालत थी उससे भी ज्यादा गिरी है अमेनीटीज के मामले में । मेन लाइन पर, मेन रूट पर कुछ हुआ है लेकिन ब्रांचेज लाइन पर आप जायें तो न पीने को पानी मिलेगा, न कम्पार्टमेंट में बिजली

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

मिलेगी, न पंखे मिलेंगे। टायलेट में जायें तो आपको पानी नहीं मिलेगा। वहां की खिड़कियां टूटी हुई हैं उनको बन्द नहीं कर सकते। वहां की बड़ी बुरी हालत है। मैं समझता हूं कि जब फेयर, फ्रेट्स बढ़े तो अमेनीटीज जितनी प्रोवाइडिड हैं वे तो कम से कम मिलें। अगर ज्यादा नहीं कर सकते तो जितनी है कम से कम उतनी तो उनको मिलनी चाहिये। बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जो नीचे हैं वहां पैसेंजर को उतरने की तकलीफ होती है। इसी प्रकार की दूसरी अमेनीटीज हैं जो उनको मिलनी चाहिए मैं समझता हूं इसकी तरफ कम ध्यान दिया गया है। इसकी तरफ अधिक ध्यान देने की जरूरत है। अभी हमने कुछ कोशिश की है। सेकिण्ड क्लास में जहां लकड़ी के बैंचेज हैं वहां कुशन दे दी जाएं ताकि लोग आराम से सो सकें। जो आदमी स्लीपर लेता है उसको रात को कुशन मिल जाए सोने के लिये तो उसको आराम मिल जाता है। इसकी चेष्टा की जा रही है। अमेनीटीज को बढ़ाया जा रहा है। अमेनीटीज पर बजट में कम पैसा रखा जाता था अब हमने इस पैसे को बढ़ा दिया है। हम यह कोशिश करेंगे कि एक कमेटी बन जाए जो देश भर में स्थानों का निरीक्षण करे और देखे कि कहां-कहां किस-किस अमेनीटीज की कमी है। जब उसकी रिपोर्ट आ जाएगी तो उसको पूरा करने की चेष्टा की जाएगी। मैंने आपका काफी समय ले लिया है और समय नहीं लेना चाहता।

श्री रामानन्द यादव: कोआपरेटिव सोसाइटी के बारे में कुछ कहिये।

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): I am appealing to the former Leader of Opposition to announce some concessions regarding season tickets and second class fare in mail and express trains, both of which have been increased. Only one concession has been announced by him in the other House. This House also should have its share of concessions.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Thank you for your suggestion.

श्री लाडली मोहन निगम: मैंने सुझाव के तौर पर आपसे एक निवेदन किया था पैसे की किल्लत को देखते हुए....

श्री कमलापति त्रिपाठी: क्या सुझाव है आपका।

श्री लाडली मोहन निगम: श्रीमन्, मेरा कहना यह है कि राहत के नाम पर सड़क बनाने पर और मिट्टी डालने पर जो लगभग डेढ़ करोड़ रुपये मध्य प्रदेश में खर्च किये जाते हैं अगर इस रुपये को वहां पर रेल लाइनें बिछाने पर लगाया जाये तो हजारों लोगों को मुस्तकिल काम मिल सकता है।

श्री कमलापति त्रिपाठी: निगम जी को मैं यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि मेरे पास उनका सुझाव नोटेड है। वे मुझसे इस संबंध में मिले भी थे। यह सवाल खाली रेलवे मिनिस्ट्री का नहीं है। दूसरी मिनिस्ट्रीज से भी इस संबंध में बात करनी पड़ेगी। अगर एरीगेशन चैनल बनाना हो तो उनसे बात करनी पड़ेगी और अगर रोड चैनल बनाना हो तो उनसे बात करनी पड़ेगी, पी० डब्ल्यू० डी० से बात करनी पड़ेगी। दूसरी मिनिस्ट्रीज से बात करके ही हम उस विषय पर विचार करेंगे। आपका सुझाव हमने नोट कर लिया है। यह एक अच्छा सुझाव है। जब मैं प्रदेश में था तो हमारा भी बहुत दिनों तक यही अनुभव रहा था। इस प्रकार के मामलों में दूसरे महकमों से भी बात करनी पड़ती है। जब मैं प्रदेश में था तो मैं खुद कहा करता था कि भाई ऐसे काम करवाइये जिससे लोगों को परमानेंट काम

मिल सके। माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है वह एक बहुत अच्छा सुझाव है। मैं समझता हूं कि हम लोग इस पर विचार करेंगे। लेकिन और लोगों से बात करके ही इस सम्बंध में कोई निश्चय किया जा सकता है।

श्री लाडली मोहन निगम : अन्य महकमे इस काम को अपने हाथ में लेते हैं अगर रेल विभाग को इसमें हिस्सा मिल जाये तो बहुत अच्छा रहेगा।

SHRI A. G. KULKARNI ((Maharashtra): Sir, I only want to make a small request to the honourable Railway Minister. It is a very small and innocuous request. In the running of the Mahalakshmi Express between Kolhapur and Bombay, there is some scheduled timing. Unfortunately, because of the adamant attitude of the South-Central Railway administration at Miraj, this train, which usually has to leave at 11 p.m. now leaves, Sir, late by one to two hours in order to connect the Bangalore-Mahalakshmi. Then, Sir, this is BG and that is MG. If I raise the problem of BG, the Minister will say that there is no money, and I can understand it. But, for the sake of convenience. they can do one thing. This train can serve well Ratnagiri, Konkan, Kolhapur, the hinterland of Bombay and it can reach Bombay and come back on the same day. I would only like to tell the Minister that there are two difficulties. One is at Miraj. It waits there for about two hours or so.

SHRI K. CHATHUNNI MASTER (Kerala): Sometimes for more than two hours.

SHRI A. G. KULKARNI: You also come from that area? And, Sir, it waits sometimes at Kalyan also. It reaches Kalyan after 7.30 and straightway there is an announcement that this will leave definitely after 10 o'clock. I want an assurance from the Minister in this regard.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA (Orissa): Sir, two points had been made to which there is no reply from the honourable Railway Minister. Firstly, only 0.15 per cent is being spent for passenger amenities out of Rs. 760 crores proposed to be spent during this Budget year. Only, five crores are being invested for passenger amenities. Now, Sir, the honourable Railway Minister is saying that they are spending on passenger amenities and he is showing sympathy towards the passengers. I only want to ask him one thing: Is he going to increase the allocation for this? Unless he increase it, increases the Plan allocation, however much he may say, it will not be of any use. Secondly, what other efforts is he going to make to reduce the operational cost from 90 per cent downwards so that they can save a little more money and carry on with their programme of expansion and modernisation? Otherwise, Sir. they will remain only slogans like any other slogan and you cannot expand the railways by slogans. You have to do things.

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, I want a reply from him to my point.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: It seems there is no reply from the Minister.

श्री कमलापति त्रिपाठी : श्रीमन, मैं श्री कुलकर्णी जी के सवाल को पहले ले लेता हूं। इनकी ट्रेन का नाम बहुत सुन्दर है— महालक्ष्मी नमस्यते। यह भगवती का नाम है। यह ट्रेन कल्याण में जा कर खड़ी होती है। कैसी अच्छी जगह है, कल्याण उसका नाम है। तो महालक्ष्मी कल्याण को मिलाती है। वहां मान्यवर वह खड़ी होती है। मैं यहीं से ऐलान कर रहा हूं कि बहुत देर जो यह कल्याण में खड़ी होती है वह वहां थोड़ी देर ही खड़ी होगी और अब बम्बई जल्दी पहुंचा करेगी। मेरे साथी रेलवे बोर्ड के जो बैठे हुए हैं वे इसको नोट करें खास करके, कि महालक्ष्मी कल्याण

[श्री कमलापती त्रिपाठी]

में थोड़ी देर खड़ी रहे और बम्बई 9 बजे तक पहुंच जाये ताकि कुलकर्णी जी की तकलीफ दूर हो ।

नन्दा जी बात में यह कह रहा हूं मान्यवर, कि वे बड़े ही सुलझे हुए और पुराने सदस्य हैं और हमेशा उनके बड़े विचारित सुझाव होते है, जो कल्याण के लिये होते हैं । उनका यह जो सुझाव है उनको नोट कर लिया गया है और मैं यही कह सकता हूं कि उन पर बहुत गंभीरता से विचार करेंगे ।

—

I. STATUTORY RESOLUTION SEEKING DISAPPROVAL OF THE BANKING COMPANIES (ACQUISITION AND TRANSFER OF UNDERTAKINGS) ORDINANCE, 1980 (No. 3 OF 1980)

II. THE BANKING COMPANIES (ACQUISITION AND TRANSFER OF UNDERTAKINGS) BILL, 1980

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now we come to the next item: Statoury Resolution seeking disapproval of the Ordinance and the Banking Companies (Acquisition and Transfer of Udertakings) Bill, 1980. Both of these will be taken together.

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR (Uttar Pradesh): Sir, I beg to move the following Resolution:

"That this House disapproves the Banking Companies (Acquisition and Transfer of Undertakings) Ordinance, 1980 (No. 3 of 1980) promulgated by the President on the 15th April, 1980."

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI R. VENKATARAMAN): Sir, I beg to move:

"That the Bill to provide for the acquisition and transfer of the undertakings of certain banking companies, having regard to their size, resources, coverage and organisation, in order further to control the hieghts of the economy, to meet progressively, and serve better, the needs of the development of the economy and to promote the welfare of the people, in conformity with the policy of the State towards securing the principles laid down in clauses (b) and (c) of article 39 of the Constitution and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

[The Vice-Chairman, (Shri R. R. Morarka) in the Chair].

Sir, as hon. Members are aware, Government had nationalised in July, 1969, 14 major commercial banks incorporated in India each with deposits exceeding Rs. 50 crores in order to gain control over the commanding heights of the economy for the attainment of national and economic objectives. It had then been visualised that public ownership of these banks would help in more effective mobilisation of savings and their channelisation for productive purposes. Since nationalisation, the performance of these banks has been very creditable. Bank services have grown rapidly, particularly in the hitherto underbanked rural and semi-urban areas, and...

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Which bank has increased?

SHRI R. VENKATARAMAN: The number of branches of public sector banks has increased from 6596 in June 1969 to 25,028, including those of the Regional Rural Banks as at the end of December, 1979. Out of these, the number of branches in rural areas came to about 47 per cent, in semi-urban areas 24 per cent, in urban areas 15 per cent and in metropolitan areas about 14 per cent. The deposits of the public sector banks have also increased from Rs. 3871 crores to Rs. 25,977 crores during this period.