

[SHRI S. Mohan Kumaramangulam] ed Minister, that when the police fire, they do not fire at any particular person. The whole point of police firing is this. . .

SHRI NAWAL KISHORE: I did not say that. That much I know. My point is that the firing is not meant to kill the man but only to scare away the crowd. The instructions are that the bullet should be below the waist and not above the waist. This is what I wanted to say.

SHRI S. MOHAN KUMAR RAMAN GALAM: So far as that is concerned, I think it would not be proper for me to make any comment at all because I myself have conducted many cases challenging the validity of the firing and I know what to attack. What is the point in making a point of it when it is going to be the subject-matter of an enquiry where this is one of the questions which the enquiry officer will definitely go into? So, I will be only in the air, in the atmosphere of theory. It is better to keep my feet on the ground. Now, the hon. Member mentioned about giving advice to the Bihar Government as to the type of enquiry. I do not know it and I do not think that when he was a Minister he also relished any advice on such matters which were entirely within his jurisdiction. I find that it is matter in which ultimately it is correct to trust the man on the spot. When it is a question of a Manager of a public sector undertaking my attitude always has been either he is a good man, in which case I trust him, or he is a bad man, in which case I sack him. I do not assume his powers. Here it is the State Government. The State Government is entitled to and it should take its own decision. It knows all the circumstances. It is far closer to the scene than I am. The people are far closer to it than I am physically to bring their grievances to the notice of the Government. And, therefore, when the State Government, taking all the circumstances into consideration, comes to a particular decision, then it is a decision which I would respect and I am sure he, with all his experience, will also respect. Finally, regarding the question

of the right of exploitation being taken away, their right of exploitation has been taken away. But what I emphasised earlier and what I seek to emphasise again is that those whose right of exploitation is being taken away had enjoyed it with such gusto for decades together and the most ruthless of all the capitalists have been the coal-mining capitalists, and they are not going to give it up so easily. That is why we have had this trouble, like this firing, and we are going to have more trouble—not the firing, I hope, but other troubles, I am sure—because I would be a fool, having done what I have done, not to appreciate the reality of what is happening in the coal-mining area. After the takeover, I have been to every major area, not to Assam or to Orissa, but to other areas; I have talked to the workers myself. But I know that in many parts of Bihar particularly—to some extent, to a lesser extent, in Ranigumri—the trade union movement is weak. And the contractors and the mine owners are all-powerful with everybody in their pocket. I do not want to tell you what exactly is covered by 'everybody*—that you know as well as I do. And to fight that back is going to take us a lime, and for this, we need the support of all the hon. Members.

**THE BUDGET (RAILWAYS), 1973-74 —
General Discussions—contd.**

SHRI H. S. NARASIAH (Mysore): Mr. Deputy Chairman, Sir, while welcoming the proposals formulated in the Budget, I would very much like to stress certain aspects for the consideration of the hon. Minister when the stage for implementation comes. No doubt, Sir, when we are told that our railway system is the largest one in Asia, we feel a sense of pride and when we are also told that this is the largest public undertaking on the soil of India, we equally feel a sense of pride. But year after year the problem that confronts this largest undertaking is the recurring losses in finance. Only last year some

idea of a surplus Budget was shown but that was a temporary phase. We have again lapsed into the red and in spite of a levy of nearly Rs. 44 crores. we are still confronted with a deficit of Rs. 8.65 crores. Now, these losses, apart from other various cases, arise, according to me—or rather arose—out of two or three instances. One is the enormous ticketless travelling which I find has not been mitigated. Last time when I made a speech on ticketless travel, I pointed out that apart from the increase in the number of trains that may have to be put in, every compartment has to be equipped with an attendant as in the case of the first-class compartment so that this attendant may not only be in a position to regulate the inflow of traffic into it but also will be able to check ticketless travel. I find that so far there has been no mitigation of this evil.

Secondly, the large amount of compensation which is now being paid out as a result of the claims that are forthcoming arise out of a large number of pilferages and thefts which also remain unattended to. There was a suggestion which I do not know how far it has found implementation—that the top-ranking officials who are in charge of these operations, instead of remaining at their headquarters, should proceed to certain select spots wherein large-scale pilferages and thefts are taking place and remain there at least for some time in the course of a month, which will inspire the subordinate railway staff to be a little more active and a little more mindful of their duties. As it is, there has been an allegation on the floor of this House that a certain degree of collusion prevails between the subordinate ranks of the railway staff and those social offenders, which cannot be eliminated.

That evil can, to a large extent, be counteracted if the higher officials find time to go and stay at the spot and inspire them with better standards of public conduct. That also remains to be attended to.

In addition, severe losses have arisen as a result of some of these agitations and "bandhs" in various parts of India. Andhra alone seems to have accounted for nearly Rs. 18 crores. But we are told that this amount of loss pales into insignificance when compared to the losses that arose as a result of agitations in various other parts of the country such as Assam, Bengal, Uttar Pradesh and Punjab in the earlier months of the year. These are some of the serious problems that require to be considered if at all this public utility concern is to be in a position to cater more to the requirements of the passengers and their amenities.

Coming to some of the Zonal Railways, particularly the Southern Railway, I find that in addition to these broad factors that cause losses, two more causes seem to confront the Southern Railway. It is far removed from the coal belt, with the result that the cost of fuel mounts and its operation becomes uneconomic. That is a matter which should be thought about before the Southern Railway is attempted to be improved in its finances. One other characteristic of the Southern Railway is that it carries more passenger traffic than goods traffic, and passenger traffic is less-paying than the goods traffic. In addition, the goods traffic also faces competition from road transport. All these problems should be considered before the Southern Railway could be placed on more economic foundations.

Another feature of the Southern Railway is that the metre-gauge mileage is nearly 67 per cent of the total mileage. This kind of multiple gauges act as a detriment to the progress of the Railways. There has been no doubt a general policy of gauge conversion and we find also all over the world that most of the leading countries have got only a uni-gauge system. Confronted as we are with the multi-gauge system to a large extent, movement problems and various other factors come in the way of progress. There seems to have been some Perspective Plan of gauge con-

[Shri H. S. Narasiahj version drawn up by the Railways, but it has been said that the Perspective Plan is rather halting and half-hearted, and it has not been visualised as a very comprehensive one, but has been thought about only in terms of bits here and there. This defect in planning also requires to be attended to by the hon. Minister.

Coming to the State from which I have been returned, Mysore, I find that the route kilometre per 1,000 kilometres for the State of Mysore is less than that for the whole of India. It is only 14.65 whereas for the whole of India, it is 18.86. When I tabled a question here and requested the hon. Minister to explain why there has been so much of difference, the hon. Minister said that development has to be viewed more from the national angle rather than from the regional or parochial angle. Well, that may be an answer which may not satisfy the various backward areas in this country where there are several imbalances.

And to point out that a particular area is ill-developed is not to emphasise any parochial or regional aspect of it. In the light of this statement I would very much request the honourable Minister to take into consideration this fall of level, this margin, between the State level and the national level, and see that programmes are drawn up to step up the progress so far as the State of Mysore is concerned. So far as Mysore is concerned, there are so many works which are either pending or are not surveyed or, when taken up, have not made a rapid progress. For example, we have this conversion of Guntakal-Bangalore line into broad gauge with a parallel broad gauge from Guntagal-Dharmavaram. That, I submit, is not making rapid progress. Conversion of Bangalore-Mysore line into broad gauge has not been taken up. Laying of Hubli-Karwar line has not been taken up. Laying of JCottur-Harihar line has not been taken up. Laying of Tal-guppa-Honnavar line has not been taken up. Laying of Talguppa-Honnavar-Satya-mangalam line has not been taken up.

Some of these railway development projects do require urgent attention at the hands of the honourable Minister so far as these Budget proposals are concerned. Similarly, conversion of Hussan-Mangalore line has not been taken up. One other suggestion that was made was to facilitate, if possible, a link with the line that has been newly opened, that is, Mangalore-Delhi by Janata Express, by some convenient train that can be linked from Bangalore to Jwalarpet so that facilities for people that come from this State to the Capital might be increased.

Then the question of cost of fuel, particularly, affecting the Southern Railway, can be best tackled, if I could submit for the consideration of the honourable Minister, by dieselisation. Dieselisation is the only remedy that can improve the situation and also reduce the cost of fuel. Then, electrification of the traction also is a matter long pending. Then the line between Madras and Arkonam and from Arkonam to Bangalore is a matter urgently to be taken into consideration and brought about. Then the question of road and rail coordination is not being properly solved. It is a matter for the coordinated attempt of both the authorities that deal with the railways as well as the roads. This problem has not been solved so far.

Then I come to the question of catering. Recently I had a bitter experience of the catering on the railways. I was travelling from Bangalore to Delhi *via* Miraj-Poona-Bombay because of the disturbed conditions in Andhra Pradesh. A dinner had to be served at a particular station called Neera. I found that it was the most unsatisfactory state of affairs. The food was cold and it was absolutely without any taste. I do not think anybody could have munched those chappatis that were served. It was around 7.30 p.m. when the food should have been hot and better. If this is the sample of food that we get on the railways, then the system of catering requires to be seriously considered.

One other aspect which I might relevantly suggest at this juncture is that some of these railway works that are suggested or that are proposed to be taken up should be considered in the background of drought conditions that are prevailing in the State. If the proposed works are taken up and completed expeditiously, it will go a long way in relieving the scarcity conditions in the drought affected areas. Some of these works should be taken up on a priority basis so that relief can be given to these drought affected areas through the instrumentality of the railways.

There is only one other point which I might usefully mention and that is about the workers' participation in the management concerned. No doubt there is this corporate enterprise group of management of labour consisting of the Railway Board members and the representatives of the labour federation. But how far it has been able to bring about this visualised objective of effective labour participation in the management is doubtful. Unless the large body of workers are involved into a sense of participation in this huge public enterprise; the state of dissatisfaction and the grievances that the workers bring forward in the innumerable conferences that are being conducted will not be solved. On the other hand, these may go on increasing resulting greatly in loss of work and loss of man-hours.

Finally there is one word which is with reference to the labour unions that are functioning so far as this industry is concerned. Of late it is noticeable that innumerable category-wise and trade-wise unions are coming up forming themselves in groups for purposes of collective bargaining. On the one hand it may appear that this is an unhealthy practice; on the other it has shown how those groups are getting dissatisfied with the type of labour movement that is prevailing in this industry. Proper industrial relations are very essential and I am sure the hon. Minister for Railways, who was

a trade unionist at one stage of his public-career, will look into this and improve the industrial relations in this sector.

SHRI M. KAMALANATHAN (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, with the transfer of Mr. L. N. Misra to the Railways and his promotion to the Cabinet rank ably assisted by his colleague Mr. Qureshi, I expected a better Railway Budget this year ...

AN HON. MEMBER: You would like him also to be promoted?

SHRI M. KAMALANATHAN: Next year he will also be elevated.

I am sorry to say that I am greatly disappointed at this annual exercise. The only new innovation I find in this budget is on the cover. For the first time they have printed Hindi words like 'Rail Mantralaya' and 'Bharat Sarkar' in Roman letters on the cover. This goes against the compromise arrived at between the opposition leaders and the Government. At that time the Government agreed to use Hindi words only in Devanagari letters and not in Roman letters. It is a violation. I condemn Hindising the Railways.

As usual, the revenues are projected for the year on a rough basis. Passenger earnings were estimated to raise by 3 per cent in 1972 budget. This year they have estimated it to increase by 4 per cent. Regarding freights they are expecting 0.5 million tonnes increase.

As we see in every year's budget, this increase of income in freights and fares has been allowed to exceed by increase in working expenses. By this simple rough and ready arithmetic exercise a huge deficit of Rs. 53 crores is expected.

After paying the usual lip sympathy for the common man just like any other Railway Minister, Mr. Misra raises freights and

fShri M. KamalanathanJ
fares, thereby covering so many crores and then leaves a gap of Rs. 8.65 crores as deficit.

It is at the hands of the Railway Minis- ! ters to show a surplus or a deficit budget, because there is no scientific system of estimation adopted by the Railways. I can very well say that they are not esti- i mates, but guessimates. My plea would be that the estimates shall be closer to realities.

It is a pity the Railways are incapable of predicting the growth in the revenue. In the current year passenger revenues will be Rs. 14 crores higher than projected in the budget. Is it due to incapacity of esti- [mation or is it wantonly done?

Now, Sir, there are certain Funds, the funding of which is entirely at the hands of the Railway Minister. During 1972-73, the Depreciation Reserve Fund opens with a balance of Rs. 167.71 crores. The Fund will receive a credit of Rs. 110 crores from the Revenues, Rs. 2.5 crores from the production units and Rs. 7.95 crores as interest-accruing balance. Withdrawal during the year was only Rs. 114.48 crores and the Funds is expected to stand at Rs. 173.66 crores. It may be good accounting. But, Sir, I want to ask a question from the common man's point of view: Why should the Fund stand at Rs. 170.66 crores? Why should the Fund receive a credit of Rs. 110 crores from the Revenues? Could not you lessen the credit instead of increasing the rates in fares and freights thereby causing all-round inflation? Take, for example, the Railway Pension Fund. In the year 1972-73, the opening balance in the Fund will be Rs. 100.97 crores and it is not very difficult even to calculate how many persons are eligible for pension. The disbursement of pensionary] charges this year is expected to be Rs. 10.91 crores leaving a balance of Rs. 115.57 crores. When you know the actual calculation, there is no need to transfer more or less than the amount wanted.

Now, take the operating ratio. la 1970-71, it was 84 per cent. For 1971-72, the revised estimate is 83.5 per cent. But, what is the actual in 1971-72? On page 1 of the Explanatory Memorandum it is given as 84.2 per cent, but on page 12, the actual is given as 83.1 per cent. I want to know, Sir, which figure is the correct figure. I hope the honourable Minister will give an explanation.

In the Revised Estimate for 1972-73, the operating ratio is given as 83.7 per cent and for 1973-74 the operating ratio is given as 83 per cent. There is no justification for assuming that the working expenses will be lower in 1973-74. Perhaps to keep us in good humour the Railway Minister has given a slightly reduced figure !

Sir, there is something wrong with the railway system which is unable to prevent the colossal yearly increase in the working expenses. I accuse the railways of not adopting the modern management techniques to reduce their galloping expenses. Sir, with the computerisation, dieselisation and electrification of the tracks, it is reasonable to expect the administrative overheads to come down. But, so far, no precise assessment in this regard on account of progressive modernisation has been done. On this point, Sir, the Minister owes some explanation to Parliament.

Sir, these are the spheres in which the Ministry should have practised economy. But the Ministry has failed to do that. Besides wasteful expenditure, there are many avenues open to the Railway Minister to collect revenues. Take, for example, the case of ticketless travel. It is expected to be not less than Rs. 30 crores per annum. These revenues are yet to be realised. Then, take the case of thefts and pilferages. Dining 1969, this amounted to Rs. 79 lakhs and in 1970 it was Rs. 154.78 lakhs and in 1971 it was Rs. 187.58 lakhs. Sir, this is an under-statement. These figures are in respect of booked consignments only and do not include cases of theft or pilferage of the railway property. If you

include theft due to wagon-breaking, theft of pig iron and raw materials for the steel plants, theft of coal and copper wire, the figures will run to several crores. There has been a sharp increase of 131 per cent in the number of registered cases of thefts and pilferages compared to the previous year. But, if you compare it with the year 1968-69, it is as high as 415 per cent! What have you done to reduce the thefts at least in the godowns and the store houses?

Have you provided any modern detectors? Or have you provided any electronic alarms? Instead, you find it convenient to increase the rates and fares, adding inflation and rising prices.

What about the value of compensation paid on account of thefts and pilferages? During 1969-70 it was Rs. 4 crores and 95 thousand. During 1970-71 it was Rs. 5 crores and 43 thousand. During 1971-72 it was Rs. 5 crores and 85 thousand.

Sir, these figures of claims are not the correct index of the position. Because the figures furnished by the Ministry only indicate the value of the claims admitted by the Railways, and not the claims actually preferred by the public. I really pity for those people whose claims are not admitted. If you add that amount, that will run into several crores.

Instead of reducing ticketless travel, instead of effecting economy in working expenses, instead of reducing pilferages and thefts, the Minister makes a bold effort to increase the rates and fares. You are competing with Mr. Chavan in increasing the inflation and rising prices.

Enhancement of rates on oil cakes, sugarcane, coal, chemical manures, cement, urea and paper will push up the cost and ultimately push up the prices. The Railway Minister is claiming to be a 3 RSS/73—7.

socialist. The air-condition fares in Raj-dhani Express to Bombay and Calcutta will be equal to or more than the air fare. This is an absurd proposition. No healthy person would travel in A.C., which is equal or more than the air fare.

SHRI PITAMBER DAS (Uttar Pradesh): That is exactly what the Railway Minister wants. He wants to discourage air-conditioned travelling. That is what he has said in his speech.

SHRI M. KAMALANATHAN: You cannot expect more revenues by that way. I warn you that the benefits will be negative and the coaches will be half empty or empty. Instead, you very well abolish the A.C. coaches. You will never get the yield from these increases, calculated to be Rs. 4.4 crores due to this factor.

This ruling party came to power by pampering the common man. The Minister says the increases are moderate. If they are modest or marginal, why should he increase the fare? I request the hon. Minister to drop the increase.

Railways are suffering due to paucity of wagons. Because the Railways are the only buyers of wagons, using this monopolistic position you have killed many of the wagon manufacturers. There is one Wagon manufacturing unit in Madras, in the name of Southern Structurals. It was taken over by the State Government only recently. Instead of encouraging that unit, Railways are dictating a certain price which is not suitable to this company. Now the company is tottering. I request the Railways to be generous to one of its sister concerns in Tamil Nadu. I request the Railway Minister to give all the encouragement so that the institution may not be closed once again.

If you look at the amount of capital sunk by Railways all over India, we can find the share of the South is meagre. Much

[Shri M. Kamalanathan]

more amount has been invested either in] the east or west. No substantial amount is j invested in the South.

Look at the mass rapid transit system. More money is spent for Calcutta and Bombay. The metropolitan transport team, in association with the State traffic studies, recommended the provision of an underground mass rapid transit system for Madras. This line between Ennore and Thiruvannamiyur will pass through the important areas of Manali, Thiruvottiyur, Royapuram, George Town, Central Station area, Triplicane, Anna Salai, Mylapore and Adayar, and in measuring in all it is only 26 KM. The approximate cost of construction of this line is expected to be around Rs. 180 crores, which should be phased over the next few years. Hence immediate action will have to be initiated in the 5th Plan. I request the hon. Minister that a sum of Rs. 50 crores may be allocated under the 5th Five Year Plan for the purpose, and also I request the hon. Minister to commence the work without loss of time.

Sir, lastly, I want to stress that at Pothanur Railway Colony, drinking water is the acute and now the railways are spending Rs. 7500/- per day for bringing water from Mettupalayam. That works out to Rs. 27,37,500/- per year. By bringing water by means of pipes from Mettupalayam, we have to spend Rs. 69 lakhs only. The proposal is still under consideration of the Railway Department. This may be taken up immediately to solve this problem.

With these remarks, I conclude my speech.

श्री विन्देश्वरी प्रसाद सिंह (बिहार) : माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ इस संतुलित बजट को प्रस्तुत करने के लिये। इस बजट के ऊपर इस सदन के माननीय सदस्यों ने सभी पहलुओं से अपना विचार प्रकट किया है और इसलिये मैं नहीं चाहता हूँ कि उन

पुरानी बातों को मैं पुनः दुहराऊँ। लेकिन जो मूलभूत मांगें हैं जनता की, उन्हीं के बारे में मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा। हमारे रेल मंत्री बिहार के रहने वाले हैं और उनको यह भली भाँति मालूम है कि पटना और हाजीपुर के बीच में जो गंगा पुल का निर्माण हो रहा है वह केवल एक रोड ब्रिज बन रहा है। वहाँ की जनता की मांग है कि जो ब्रिज बन रहा है उसमें अभी प्रावधान होना चाहिये कि उसको रेल-कम-रोड ब्रिज बना दिया जाए। दूसरी बात, एक छोटी लाइन है वहाँ पर, फतवा इस्लामपुर रेलवे लाइन। फतवा इस्लामपुर रेलवे लाइन, जो मार्टिन रेलवे संचालन करती है, वह रेलवे लाइन लगभग बंद होने की अवस्था में हो गई है।

[THE VICE CHAIRMAN (SHRIMATI PURABI MUKHOPADHYAY) in the Chair].

वहाँ के जो काम करने वाले कर्मचारी हैं उनकी मांग है कि फतवा इस्लामपुर रेलवे लाइन को सरकार अपने अधीन कर ले और अभी इस्लामपुर से बढ़ा कर उसे बराबर के पहाड़ तक ले जाया जाए, जो एक ऐतिहासिक स्थान है और जो एक बहुत बड़ा हिल्थ रिसोर्ट सिद्ध हो सकता है और वह एक ऐसी लाइन है जो घाटे की लाइन नहीं है क्योंकि वह एक बहुत ही फर्टाइल इलाके से होकर गुजरती है और उस क्षेत्र की प्राचादी इतनी ज्यादा है कि यद्यपि 6-अप ट्रेन और 6-डाउन ट्रेनें चलती हैं, फिर भी यात्रियों का जो बोझ है, उसको वह बर्दाश्त नहीं कर पाती। इसलिये यदि उस लाइन को सरकार अपने अधीन में कर लेती है, मार्टिन रेलवे से लेकर, और उसको बढ़ा कर बराबर पहाड़ तक कर देती है तो मैं समझता हूँ, वह रेलवे लाइन एक बहुत लाभ की लाइन साबित होगी।

कल हमारे कई दोस्तों ने रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस और आकृष्ट किया है कि बाराबंकी से जो बड़ी लाइन कटिहार तक बढ़ाने की योजना है, मैं समझता हूँ वह बहुत ही जायज मांग है और उसको शीघ्रताशीघ्र लागू करना चाहिए। वह केवल कागज के पन्नों में प्रस्ताव के रूप में नहीं रहना चाहिए।

गत वर्ष भी मैंने कहा था और इस बार भी उस बात को दुहराना चाहता हूँ कि पटना जो बिहार की राजधानी है वहाँ से दिल्ली आने के लिए कोई भी सीधी गाड़ी नहीं है। डाइरेक्ट ट्रेन बिटवीन पटना एंड दिल्ली नहीं है। मुझे सुनने में आया है कि एक गाड़ी जो बक्सर से दिल्ली तक चलती थी, इस बार यह जो नया रेलवे टाइम टेबल निकलने जा रहा है, संभवतः उसमें यह व्यवस्था की गई है कि इस ट्रेन को पटना से चालू किया जाए। यदि वह ट्रेन पटना से चालू होने की बात है तो मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री उस बात के लिए धन्यवाद के पात्र हैं और उसकी व्यवस्था कर देनी चाहिए।

एक बात और भी है। अभी जो रांची का इलाका है, छोटा नागपुर का इलाका है, और जहाँ पर बहुत कोयले की खानें और दूसरी प्रकार की खानें हैं और दूसरी सीधी लाइन बन गई है बरकाखाना चौपान होकर जो मेन् लाइन में आकर जुड़ती है उसके ऊपर भी सिर्फ पैसेन्जर गाड़ियाँ चलती हैं, उसमें कोई डाइरेक्ट ट्रेन बिटवीन रांची एंड दिल्ली नहीं है।

नतीजा यह होता है कि रांची से आने वाले यात्री और दक्षिण बिहार के जिनने यात्री हैं उनको पहले पटना आना पड़ता है। इस तरह से उन लोगों को करीब 250 मील की यात्रा तय करके पटना आना पड़ता है और इस तरह से फिर सीधी गाड़ी पकड़नी पड़ती है। छोटा नागपुर कमिश्नरी और दक्षिण बिहार के लिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि जहाँ माल गाड़ियों का आना जाना शुरू हो गया है, वहाँ पर एक दो एक्सप्रेस गाड़ियों का भी प्रवन्ध होना चाहिये। कई वर्षों से इस बात की चर्चा की जाती रही है। यद्यपि बिहार में कई रेलवे गुजरती हैं, ईस्टर्न रेलवे की गाड़ियाँ वहाँ से गुजरती हैं, नार्दन ईस्टर्न रेलवे और एन०एफ० रेलवे की लाइनें वहाँ से गुजरती हैं, लेकिन बिहार में रेलवे का एक भी सर्बिस कमिश्न का कार्यालय नहीं है वहाँ पर जनता में बहुत ही स्ट्रांग फीलिंग है कि बिहार के साथ इस सम्बन्ध में बड़ा अन्धाय

किया गया है। मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि शीघ्रातिशीघ्र वहाँ पर दानापुर या पटना में रेलवे सर्बिस कमिश्न के कार्यालय की व्यवस्था हो जानी चाहिये। बराबर शिकायत होती रहती है कि ज्ञाप्ता में जाकर दानापुर डिबीजन समाप्त हो जाता है और वहाँ से आसनमोल या हावड़ा डिबीजन शुरू हो जाता है। लेकिन क्यूल से शाहबगंज होते हुए जो लूप लाइन गई है वहाँ क्यूल के बाद हावड़ा डिबीजन शुरू हो जाता है जो दानापुर से केवल 60 मील की दूरी पर है परन्तु हावड़ा से 300 मील की दूरी पर है। उस क्षेत्र की लोगों की मांग है, रेलवे के कर्मचारियों की मांग है कि एक नया डिबीजन जमालपुर में खोला जाय जिससे उस क्षेत्र के लोगों को आसानी हो जाय। मैं मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि यह एक जरूरी चीज है और इसकी ओर उनको ध्यान देना चाहिये।

अब जो डिलक्स और एयर कंडीशन्ड ट्रेनें हैं, वे तो ठीक हैं, लेकिन आज की हालत में इस तरह की ट्रेनें की आवश्यकता नहीं है जब कि हम देश में समाजवाद की व्यवस्था करने जा रहे हैं। हम चाहते हैं कि हर श्रेणी के लोगों को बराबर सुविधा मिले। इसलिए इस तरह की जो एयर कंडीशन्ड ट्रेनें हैं उनको रखने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन जब तक इस तरह की ट्रेनें हैं, जब तक इनकी व्यवस्था है, उसके संबंध में मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह जो ट्रेन हावड़ा को पटना होकर जाती है वह सप्ताह में दो बार जाती है। जहाँ तक एयर कंडीशन्ड कोच का सवाल है यह पटना होकर हावड़ा जाती है। मैं रेल मंत्रियों का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि यह गाड़ी सप्ताह में दो बार पटना होकर जाती है और उसको सप्ताह में तीन दिन कर दिया जाये। दिल्ली से यह गाड़ी शुक्रवार को चलती है, सोमवार को चलती है और अब इसको बुधवार के दिन भी चलने की व्यवस्था कर दी जानी चाहिए। मुझे आशा है मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

[श्री बिन्देश्वरी प्रसाद सिंह]

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले रेलों में सप्ताह के आखिरी में वीकली कंसेशन मिलता था जिसकी वजह से छोटे मोटे कर्मचारी, स्कूल और कालेज के विद्यार्थी इस तरह का कंसेशन लेकर शुकवार को घर चले जाते थे और सोमवार की सुबह तक फिर काम पर जाते थे। बहुत दिनों से रेलवे ने इस तरह की सुविधा को छोड़ दिया है। यदि आर्थिक दृष्टि से इस तरह के टिकट जारी करने से लाभ होता हो, तो मैं यह निवेदन करूँगा कि जो वीकली कंसेशन टिकट पहले जारी किये जाते थे उनको फिर से जारी कर दिया जाना चाहिए।

कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि रेलवे बैगन्स की कमी है और उसके कारण जो फूडग्रेन्स और दूसरी एसेशियल कमोडिटीज का भूवमंट है उसमें कठिनाई होती है। बीच में आपने देखा होगा कि देश में सीमेंट की सप्लाई में कमी हो गई। उस समय सरकार ने बताया कि सीमेंट की कमी नहीं है बल्कि सीमेंट को ले जाने के लिए बैगन्स की कमी है। बैगन बनाने का कारखाना बिहार में मोकामा में भी है। वह बिलकुल क्लोजर पर है। अगर कोई प्राइवेट कंपनी उसको नहीं चला सकती तो उस ब्रिटानिया कंपनी को सरकार अपने हाथ में ले ले जिससे रेल के डिब्बों का उत्पादन हो और जो रेल के डिब्बों की कमी है जिसकी वजह से ग्रेन्स के, सीमेंट के और दूसरी वस्तुओं के भूवमंट में बाधा पहुँचती है वह बाधा समाप्त हो जाये।

एक निवेदन मैं और करना चाहूँगा। पहले लोग यह समझते थे कि रेल की यात्रा बहुत ही सुरक्षित है और बस और दूसरे साधनों से यात्रा न करके वे ट्रेन से चलना पसन्द करते थे, लेकिन अब आए दिन रेल में चोरीयाँ, डकैती और मर्डर होते हैं, इसलिए गाड़ी में सुरक्षा का प्रबंध होना चाहिए जिससे यात्री लोग निरापद होकर यात्रा कर सकें।

कई वर्षों से हमारे टी टी और अटेंडेंट गार्ड्स और इसी प्रकार के दूसरे रेलवे कर्मचारी बराबर मांग करते रहे हैं कि जिस तरह से गार्ड और ड्राइवर को रनिंग स्टाफ में गिना जाता है उन लोगों का भी शुमार रनिंग स्टाफ में होना चाहिए। गत वर्ष इस बात का उत्तर देते हुए कहा गया था कि जो टी टी और अटेंडेंट गार्ड्स हैं उनका काम उतनी जोखिम का नहीं है जितना गार्ड और ड्राइवर का है। मैं इस बात से सहमत हूँ, परन्तु मैं समझता हूँ कि उनका जो नेचर आफ वर्क है उसमें भी बहुत जोखिम है। आए दिन हम देखते हैं कि टी टी लोगों का जीवन कितना खतरे से भरा हुआ है। गार्ड झंडी दिखाकर गाड़ी चला रहा है, ड्राइवर गाड़ी ले जा रहा है, लेकिन अराजकता के कारण टिकटलेस ट्रेवलिंग करने वाले लोग छुरे और लाठियों का प्रयोग टी टी लोगों पर करते हैं। इस तरह उनका जीवन खतरे से खाली नहीं है और इन लोगों की ओर सरकार को ध्यान देना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ संतुलित बजट पेश करने के लिए।

श्री सीताराम सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय और सदन के सम्मानित सदस्यों का ध्यान खींचना चाहता हूँ। यह रेल बजट परम्परा की भाँति पुराना है, रुढ़िवादी है, दकियानुसी है और गरीबों का जानलेवा है। मंत्री जी ने ठीक उसी तरह से इस बजट को रखा है जैसे कोई चतुर अभिभावक कुरूप दुलहिन को अच्छी चादर उड़ाकर दिखाता है।

एक माननीय सदस्य : कुरूप वर हो तो ?

श्री सीताराम सिंह : कुरूप वर हो तो उसके लिए भी बही हो सकता है। केन्द्रीय सरकार खुद दाम बढ़ा रही है। यात्री भाड़ा और सामान भाड़ा बढ़ाने से जो यातावरण पैदा होता है उससे प्रत्येक वस्तु की कीमत बढ़ जाती है। इसलिए दाम-वृद्धि की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की है।

महोदया, हावड़ा से टाटा स्टील एक्सप्रेस चलती है जो मुश्किल से तीन-चार घंटे का सफर है, सबरे और दोपहर को चलती है, उसमें भी वातानुकूलित डिब्बे लगते हैं। तीन-चार घंटे के लिए चलने वाली गाड़ी में कौन ऐसे नाजुक मुसाफिर सफर करते हैं जो चार घंटे भी वातानुकूलन के बाहर सफर नहीं कर सकते हैं।

यह देश के गरीबों के साथ मजाक है और है बर्बादी। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ वातानुकूलित, प्रथम श्रेणी, दूसरी श्रेणी को अचिलम्ब खत्म करके एक ही श्रेणी की गाड़ी चलावें जिसमें मंत्री लोग, बड़े नौकरशाह, नगरसेठ, आम जनता चलें। तभी जो लोग रेल की छत पर चढ़ कर सफर करते हैं और प्रत्येक वर्ष हजारों की संख्या में दुर्घटनाग्रस्त होकर मरते हैं वे रुकें और रेल में आम आदमी को सहूलियत और आराम मिलेगा। जब तक वातानुकूलित, प्रथम श्रेणी और सैलून के डिब्बों में कुछ लोग सफर करते रहेंगे तब तक हजारों हजार लोग प्रत्येक वर्ष रेल के डिब्बों की छत पर सफर करेंगे और दुर्घटनाग्रस्त होकर मरते रहेंगे।

श्री कल्याण चन्द (उत्तर प्रदेश) : कहां पर चलते हैं डिब्बे की छत पर ?

श्री सीताराम सिंह : आपको पता नहीं है। लगन और विवाहों के दिनों में जितने लोग डिब्बे के अन्दर रहते हैं उतने ही लोग छत पर होते हैं। यह स्थिति है।

रेलवे बजट में विना टिकट यात्रियों के सफर करने से घाटे की बात कही गई है, जो सारी सत्य है। यात्री होने की जो क्षमता रेलवे की है उससे कई गुना अधिक मुसाफिर सफर करते हैं, उससे अतिरिक्त लाभ होता है।

महोदया, एक चर्चा का विषय है कि कलकत्ता में 1 अरब 50 करोड़ रुपये की लागत से केवल 9 किलोमीटर अन्डरपाउण्ड लाइन बनाने की योजना है। यह कैसी विडम्बना है। जिस देश में आदमी पानी बिना मरता हो, भोजन के अभाव में मरता

हो, खुले आकाश के नीचे आम आदमी हजारों की संख्या में अधिक गर्मी और अधिक सर्दी में मरना हो, वहां एसी योजना देशी दिमाग हरगिज नहीं लाएगा, यह तो विदेशी दिमाग की छोटक है यह कहा जाता है कि भीड़ रोकन के लिए यह योजना है। महोदया, भीड़ तो सरकार बढ़ाती है। जब तक लोगों को काम नहीं मिलेगा भीड़ बढ़ती जावेगी। भीड़ घटाने के लिए सरकार कोई ऐसी योजना बनाए जिससे सभी बेकार शिक्षित, अशिक्षित सभी को काम मिले।

श्री कल्याण चन्द : काम ज्यादा दिया जाएगा तो लोग ज्यादा चनेंगे।

श्री सीताराम सिंह : समझो, डिस्टर्ब मत करो। भीड़ सरकार बढ़ाती है क्योंकि लोगों को काम नहीं है। अगर गांवों के लोगों को काम हो तो शहर में न जायें जरा धीरज से सुनो।

जहां तक रेलवे के मजदूरों का सवाल है, उनको मुताफे की धतराशि में से आनुपातिक हिस्सा मिलना चाहिए और जिनकी नौकरी अस्थायी है उन्हें स्थायी करना चाहिए।

श्रीमन्, सरकारी आंकड़ा है कि इस देश में लगभग 40 करोड़ लोग गरीबी की रेखा से नीचे हैं। तो मैं रेल मंत्री से कहना चाहूंगा कि गरीबों की दयनीय दशा को देखते हुए तृतीय श्रेणी में जो भाड़ा बढ़ाया गया है उसे खत्म करे।

मंत्री जी से मैं मांग करता हूँ कि देश में जहां कहीं प्राइवेट रेलवे की गाड़ी चलती है सरकार उसे अपने हाथ में ले और उसकी समुचित व्यवस्था करे।

साथ ही बिहार के वैशाली जिले में गंगा नदी पर जो पुल बन रहा है उस पर पूरे बिहार के विकास के लिए रेल को पटरी बिछाए जिससे नेपाल से लेकर छोटा नागपुर के इलाके के लोगों को अधिक सामाजिक और आर्थिक लाभ मिले।

[श्री सीताराम सिंह]

हाजीपुर से पातीपुर वाया समस्तीपुर तक नई रेल चले जिससे ग्रामीण लोगों को आर्थिक और सामाजिक लाभ मिले।

कल कुछ मित्रों का भाषण हमने सदन में सुना जिसमें यह कहा गया था कि आंध्र में जो उपद्रव हुआ है, जो क्षति हुई है, वह क्षति आंध्र के लोगों से वसूल करनी चाहिए। लेकिन मैं इस बात से सहमत नहीं हूँ। आंध्र में जो हिंसात्मक आन्दोलन हुआ है और करोड़ों की क्षति रेलवे की हुई है तथा हजारों जाने गई हैं, उसकी पूरी जिम्मेदारी प्रधान मंत्री, इंदिरा गांधी पर है; क्योंकि आंध्र की जनता की भावना के विपरीत यहां तक कि अपने कांग्रेस पार्टी के संसद् सदस्यों को बगैर अपने विश्वास में लिये हुये पांच सुत्री फार्मूला यहां की जनता पर और यहां के नेताओं पर थोप दिया गया, जिसका लाजिमी नतीजा लोगों को भुगतना पड़ रहा है। (Interruptions) यह फार्मूला तानाशाही मनोवृत्ति का परिचायक है।

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI KURESHI): What has it go to do with the Railway Budget?

श्री सीताराम सिंह : महोदया, अन्त में मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि जो रेलगाड़ी में मुसाफिर सफर करते हैं, उनके जान व माल की कोई सुरक्षा नहीं है। कल्ल भी होते हैं और डकैती भी होती है और महिलाओं के साथ अभद्र व्यवहार और बलात्कार की घटनाएं घाये दिन अखबारों में और रेडियो में आती हैं। मैं रेल मंत्री से जोर दार शब्दों में आग्रह करूंगा कि वे ऐसी व्यवस्था करें जिस व्यवस्था के अन्दर वे मुसाफिरों को जान व माल की सुरक्षा की गारंटी दें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूँ।

श्री रणबीर सिंह (हरियाणा) : उपसभापति महोदया, जिस तरह से पिछले 25 साल में देश के मुकालिफ सेक्टरों में तरक्की हुई है, उसी तरह से रेल मंत्रालय में तरक्की हुई है।

जिस समय हमारा देश आजाद हुआ था, उस वक्त हमारे देश की रेलों की हालत बहुत खराब थी। दूसरी लड़ाई में अंग्रेजों ने रेलों को बुरी तरह से इस्तेमाल किया था और उसकी वजह से रेलों की हालत बहुत खराब थी। उस वक्त हमारे देश की रेलों के ऊपर जो खर्चा लगा हुआ था, वह तकरीबन 600 करोड़ रुपये था। उस वक्त रेल के इंजनों को बदलना था, रेल के वैगनों को बदलना था, डिब्बों या कम्पार्टमेंट्स (Compartments) को बदलना था, कोचेज (Coaches) को बदलना था और बहुत जगह लाइन जो खराब थी उसको भी बदलना था। देश की तरक्की के साथ उसमें भी तरक्की हुई और हमारा देश आगे बढ़ा। यात्रियों की संख्या बढ़ी, देश की तरक्की के साथ ज्यादा सामान ले जाने की जरूरत पैदा हुई, हमारा देश आगे बढ़ता गया और रेल मंत्रालय भी इन जरूरतों को पूरा करता गया।

उपसभापति महोदया, हमारे देश के अन्दर 1950-51 में जो सर्वाया रेलों के ऊपर लगा हुआ था, वह 834 करोड़ रुपये के लगभग था और वह बीस साल के बाद 1971-72 में 3,523 करोड़ रुपये हो गया। इसी तरह से जहां तक रेल की आमदनी का ताल्लुक है आस प्रतिशत जो है वे 262 करोड़ रुपये से बढ़ कर 1,101 करोड़ रुपये हो गई। तो देश की जनता की मांगों को जहां तक इसने पूरा किया, उसके साथ-साथ हमारे देश के अन्दर कुछ समस्याएं उभरीं और उन समस्याओं का भी मुकाबला किया। यह आप जानते हैं कि देश की तरक्की के साथ-साथ देश में रेलों का जाल बिछाना भी आवश्यक है, लेकिन यह खाली रेल मंत्रालय के बश की बात नहीं थी। रेलों को बिछाने के लिए, रेलों का माडलेज बढ़ाने के लिए स्टील मंत्रालय की सहायता जरूरी थी। उसके लिए रेलों की आवश्यकता थी और उन को बाहर से मंगाना आसान नहीं था। देश की शक्ति बढ़ी, लेकिन इस साल भी रेल मंत्रालय को जितनी रेलों की मांग है स्टील मंत्रालय उतनी दे नहीं सका। शक्ति तो है लेकिन यह बात माननी होगी कि जहां हमारे देश में सड़कों के क्षेत्र में

पता नहीं कितनी माइलेज में तरक्की हुई, उसके मुकाबले में रेलों के माइलेज में देश की तरक्की की जरूरत के मुताबिक तरक्की नहीं हो सकी। इस की तरफ ध्यान जाना चाहिए और खास तौर पर आप जानते हैं कि हमारे प्रदेश में सबसे पहली दफा इस देश की आजादी के बाद जब कि कुछ लोगों ने समझ लिया था कि देश की आजादी के बाद शायद अब रेलों में भी बिना टिकट चलने की आजादी है, उनमें टिकट लेने की आवश्यकता नहीं है और इस कारण देश में टिकटलैस ट्रेवल में भी तरक्की हुई, उसको रोकने के लिए सब से आगे हमारा प्रदेश हरियाणा आगे बढ़ा और वहां रेल मंत्रालय की सलाह से इन टिकटलैस ट्रेवल को एक तरह से बिलकुल खत्म किया गया और अब जहां तक हरियाणा का संबंध है, बहुत कम बिना टिकट ट्रेवल करने वाले बंधा होंगे।

श्री मान सिंह वर्मा : (उत्तर प्रदेश) : हरियाणा में यह अभियान सबसे पहले इसलिए रखा गया कि सबसे ज्यादा टिकटलैस ट्रेवल वहां थी।

श्री रणबीर सिंह : उसका झगड़ा तो शायद उत्तर प्रदेश में ज्यादा था और उस वक्त था जब कि श्री मान सिंह वर्मा जी वहां के एक मंत्री थे और वहां उन्होंने कुछ ऐसी फिजां चलायी कि लोगों ने समझा कि अब तो देश में सभी आजाद हैं और आजादी के माने यह है कि कोई भी कायदा और कानून न माना जाये।

संसदीय कार्य विभाग तथा निर्माण और आवास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओउम् मेहता) : मेरठ ज्यादा नजदीक भी है दिल्ली के।

श्री रणबीर सिंह : और अभी बलात्कार का जिक्र आया था। वह बाक्या भी मेरठ जिले का ही था। वह भी मान सिंह वर्मा जी के करीब का बाक्या था, इसलिए कि उनकी बजह से देश में एक गलत फिजां फैली...

श्री मान सिंह वर्मा : रेल में हुआ यह भी तो कहिये।

श्री रणबीर सिंह : आप छेड़ते क्यों हैं। अगर आप कहते हैं तो जवाब भी सुनिये। जहां तक अनाज की समस्या है उनको भी हल करने में हमारा प्रदेश आगे रहा है और इसलिए मैं रेल मंत्रालय से प्रार्थना करूंगा कि वह इस प्रदेश की तरफ कुछ खास ध्यान दें। कुछ लाइनें जो दूसरी लड़ाई के दौरान में उठा दी गयी थीं और अंग्रेजों ने यह समझा था कि इन रेलों को देश की गुलामी को मजबूत करने के लिए दूसरी जगह इस्तेमाल किया जाना चाहिए, फौज के लिए इस्तेमाल किया जाय, इसलिए उन्होंने कुछ लाइनें उखाड़ दी थीं। अंग्रेज हमको सजा दे कर गये थे, लेकिन आज देश को आजाद हुए 25 साल हो गये, वह सजा आज भी हमारे लिए कायम है। उपसभाध्यक्षा जी, एक लाइन रोहतक से पानीपत की थी। मैं जब लोक सभा का मेम्बर था, बड़ा शोर करने के बाद, बड़ी जोर से मांग करने के बाद बड़ी मुश्किल से उसको रोहतक से गोहाना तक ले जा सका था। अब दस साल के बाद मैं जब राज्य सभा में आया तो उस समय तक वह एक इंच भी नहीं बढ़ी थी। तो मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जो अंधेरा काम वहां बाकी है उसे पूरा करने की कृपा करें और उससे रेल मंत्रालय को भी फायदा होगा; क्योंकि उसे आमदनी तो तभी होगी जब रोहतक को पानीपत से जोड़ा जाये और पानीपत चंडीगढ़ से जुड़ा हुआ है। तो सारे हरियाणा की तरक्की के लिये और रेल मंत्रालय के लिये जरूरी है कि जो रेलवे लाइन का हिस्सा लड़ाई में उठा दिया गया था और जिसको कि अभी तक दुबारा नहीं बिछाया गया है यानी गोहाना से पानीपत वाला जो हिस्सा है उसको फिर दुबारा बिछाया जाये। इसी तरह से मेरा निवेदन है कि भिवानी अभी जिला बना है। रोहतक से भिवानी मुश्किल से 30 मील है और रोहतक दिल्ली से कोई 44 मील है, मुश्किल से 74 मील का फासला है और आज छोटी लाइन से हमें जाना पड़ता है और फासला तय करना पड़ता है कोई 125 मील का। तो मैं प्रार्थना करूंगा कि रोहतक से भिवानी को जोड़ दिया जाय और उसके साथ-साथ भिवानी से हिसार तक मीटर गेज के बजाय ब्राडगेज लाइन बिछाने का प्रोग्राम हाथ

[श्री रणवीर सिंह]

में लिया जाये और हिसार से सिरसा तक ब्राडगेज की जाये, जहाँ कि आज देश की पैदावार बढ़ रही है।

मरी खुशकिस्मती है कि मंत्री महोदय यहाँ पहुंच गये, तो मैं फिर आपकी आज्ञा से अपनी मांग को दुहराना चाहता हूँ। हमारे प्रदेश में दूसरी लड़ाई में जो रोहतक से पानीपत की लाइन उठाई गई थी, उसमें रोहतक से गोहाना तक की लाइन बिछाई गई और गोहाना से पानीपत तक की लाइन बिछाई नहीं गई है, वह बिछाई जाये। इसी तरह से मंत्री महोदय से, मिश्रा जी से मैं प्रार्थना करूँगा कि रोहतक से भिवानी तक भी लाइन बिछाने का हुक्म दें। रोहतक से भिवानी तक की लाइन बिछाना हरियाणा के लिये बहुत जरूरी बात है। इससे हरियाणा की वह बहुत भारी सेवा कर सकेंगे अगर रोहतक को भिवानी से मिला दें और भिवानी से हिसार तक को मीटर गेज की बजाय ब्राडगेज में ले आयें और हिसार को सिरसा तक ब्राडगेज में ले आयें। हमारा प्रदेश जो आज देश के लिये अनाज पैदा करता है, लम्बी रेशे की कपास पैदा करता है और दूसरे देश के हिस्सों की जरूरतों को पैदा करता है, उसमें वह मददगार साबित होगी।

तकरीबन सभी दोस्त जो इधर से बोले या उधर से बोले उन्होंने एक परेशानी जाहिर की कि आज रेलों का जो गफर है और रेलों से जो सामान भेजना है उसके अन्दर खतरा सा महसूस होने लगा है। मैं केवल एक ही बात कहना चाहता हूँ कि देश की आजादी के लिये लड़ने वाले जो फौजी भाई हैं, उनके वहाँ से वापस आने पर उनकी भर्ती के लिये रेलवे मंत्रालय ने कोई प्रोग्राम नहीं बनाया है। क्या उनके लिये कोई रिजर्वेशन किया है? उस वक्त जब कि चीन से हमारी लड़ाई हुई तो पंडित जवाहरलाल नेहरू ने हिन्दुस्तान की सरकार से भी कहा था और स्टेट सरकारों को भी कहा था कि जो फौज की सेवा में जायेंगे उनको खास तौर पर रियायत दी जायेगी और उनकी भर्ती की जायेगी। लेकिन आज वहाँ एक्स सर्विसमन या

एक्स एमरजेंसी कमीशनड अफसर या एक्स-मिनि-टरी पर्सनल की रियायत का सवाल नहीं है। रेल मंत्रालय की जितनी गड़बड़ी है, चाहे वहाँ कानून को लागू करने की बात हो या वहाँ के सामान की चोरी की बात हो जो पहले पुलिस के अन्दर नौकरी कर चुके हैं, उनसे वह ठीक नहीं हो सकता, उसको अगर आपको दुरुस्त करना है तो तभी वह दुरुस्त कर सकेंगे जब कि आप फौजी अफसरों की भर्ती करें। मैं एक तरह से कहता हूँ कि कुछ अर्थ के लिये बिलकुल फैसला कर दें कि एक्स-सर्विसमन और एक्स-इमरजेंसी कमीशनड अफिसरों जो हैं उनको ही रेलवे के अन्दर भर्ती किया जायेगा। रेलवे मंत्रालय हमारे देश के लिये काफी नौकरी देता है, 13 लाख या 14 लाख भाई उसमें भर्ती हैं लेकिन उसके अन्दर फौजियों की गिनती कितनी है इसका भी पता करें। उनका स्थान पूरा होना चाहिये, उनके हक को देखते हुए भी और देश की जरूरत को और रेलवे की जरूरत को देखते हुए भी यह जरूरी है कि उनकी तादाद को बढ़ाया जाये और उनकी भर्ती की जाये।

उपसमाध्यक्षा जी, यहाँ बड़े जोरों से कहा गया कि किराया या भाड़ा जो है, चाहे वह रेल का किराया है या रेल का भाड़ा है, उसको बढ़ाया जा रहा है। और इस बात को भूल गये कि यह दरअसल एशिया के अन्दर सबसे बड़ा संस्थान हिन्दुस्तान की रेलवे है और यह हिन्दुस्तान के अन्दर सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर जो है वह रेलवेज का है। एक तरफ मुझको ताजुब आया कि अगर कम्युनिस्ट भाई कहें तो उनकी बात तो मुझको समझ में आ सकती है। लेकिन जनसंघ के नेता यह कहें कि जनरल रेवेन्यू के अन्दर यह पैसा क्यों बढ़ाया जा रहा है, ये गला फाड़-फाड़ कर क्यों कहते हैं कि हिन्दुस्तान के अन्दर पब्लिक सेक्टर फेल हो रही है और इसलिए फेल हो रही है; क्योंकि जितना पैसा लगा है उसका ब्याज भी नहीं दे सकते हैं। उनको तो कम से कम इस बात से गिला नहीं होना चाहिए था। पीताम्बर दास जी को उसकी तारीफ करनी चाहिए थी। मैं समझ सकता था कि जो कम्युनिस्ट भाई हैं या

सी०पी० एम० वाले हैं वे यह समझते हैं देश की सेवा के लिए, देश के लोगों के आराम के लिए रेल के संस्थान को चलना चाहिए—वह बात तो समझ में आ सकती है — लेकिन चूंकि सोच ही बे मर्केंटाइल इकानामी (Mercantile Economy) की तरह से, टोटल रेवेन्यू की बात पर करें और वे भी इस बात का ऐतराज करें कि रेलवे के अंदर इतना सरमाया लगा है, जेनरल रेवेन्यूज को उससे ज्यादा पैसा दिया जाए, उसके ऊपर आपत्ति जाहिर करें, यह कोई उनके सोच के मुताबिक नहीं है। इसके अलावा, वह रुपया स्क्वीज (Squeeze) करने की बात उन्होंने कही, तो वह रुपया कहाँ जाएगा? वह ललित नारायण मिश्र साहब की जेब में तो जाएगा नहीं। वह हिन्दुस्तान के 55 करोड़ लोगों की भलाई में इस्तेमाल होगा। उसमें जन संघ के भाई भी शामिल हैं और जन संघ के नुमायंदे भी शामिल हैं। तो इस बात से उनको गिला क्यों है? लेकिन मैं एक बात अवश्य कहना चाहता हूँ कि जैसे 25 साल के अंदर नयी लाइनें बिछाने के प्रोग्राम में सुन्ती रही है तो रेल मंत्रालय की मुश्किलता थी, कुछ देश को भी मुश्किलता थी, लेकिन जब हम समाजवाद के ढंग और तरीके पर चलते हैं, और जब हम सोशलिस्ट इकानामी की तरह सोचें तो देखेंगे कि इग देश के अंदर साधन हैं और काम करने वाले लोग हैं तो वह हमारा काम आगे बढ़े। पैसा उसमें किधर से आये, वह मोच नहीं है। सोच इसके लिए जरूर है कि आज हम बेकारी को दूर करने के लिए, रेलवे लाइन को बिछाने के प्रोग्राम को प्राथमिकता दें और मैं मानता हूँ, जिस तरह से मिश्र साहब ने विदेश व्यापार को बढ़ाकर देश की सेवा की है उमी तरह से इस नेक्टर में भी और खास तौर से पिछड़े हुए इलाकों की तरक्की के लिए रेलों का जाल बिछा कर करेंगे। अगर रेल नहीं पहुँचाएंगे तो तरक्की नहीं हो सकती। रेल को वहाँ तक पहुँचाना पहला कदम हो, तभी उन इलाकों की बढ़ोत्तरी और तरक्की हो सकती है, तभी कारखानेदार वहाँ बन सकते हैं, कारखाने लगा सकते हैं। इसलिए जहाँ वह बेकारी को दूर करने की चीज होगी वहाँ उन इलाकों की तरक्की

का भी वह जरिया बनेगी। मैं उनसे उम्मीद करता हूँ कि जहाँ हमारे प्रदेश का वह ध्यान रखेंगे वह तो रखेंगे ही, लेकिन इसके साथ ही यह भी ध्यान रखें कि हमारा प्रदेश आज देश की कैसे सेवा कर रहा है जिससे देश आगे बढ़े, चाहे वह देश की रक्षा का सवाल हो—इस देश की रक्षा में उन्होंने कितना बलिदान किया चाहे चीन के खिलाफ युद्ध था, चाहे पाकिस्तान के खिलाफ युद्ध था, इसमें आबादी के तनामुब के लिहाज से और वैसे भी देखा जाए तो हरियाणा सबसे अक्बल है। आज अनाज को आफत आई है तो अनाज की कमी को दूर करने में भी हरियाणा सबसे आगे है। और आपका जो टिकटलेस सफर था उसको रोकने में भी हरियाणा सबसे आगे है और उस चीज की दूसरे प्रदेशों को भी नक़ल करनी चाहिए और मैं मंत्री महोदय से चाहुंगा कि वे हमारी तरफ भी ध्यान दें इसलिए नहीं कि मंत्री महोदय का हमसे बहुत प्यार है, इसलिए नहीं कि दिल्ली में वह 20 साल से रह रहे हैं और हरियाणा दिल्ली के सबसे नजदीक है और यहाँ पर बहुत मात्रा में चाहे धी है, दूध है, पानी है, अनाज है, यह सब हरियाणा से आता है, इसलिए नहीं बल्कि इसलिए कि यह मानते हुए कि हरियाणा आज देश की सेवा में आगे-आगे है और वह अपने स्वार्थ के लिए नहीं बल्कि देश के प्यार की वजह से देश की ज्यादा से ज्यादा सेवा करना चाहता है।

तो मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आज वे हमारे सामने जो रेलवे बजट लाये हैं, मैं इस बात का मानता हूँ कि वे कहते हैं कि इससे हमारे देश में "गरीबी हटाओ" आन्दोलन को बल मिलेगा और साथ ही साथ रेलों में तरक्की भी होगी। लेकिन जब तक रेलों में तरक्की नहीं होती है तब तक हमारा जो गरीबी हटाओ का आन्दोलन है वह सफल नहीं हो सकता है और न गरीबी हट सकती है। यह जो गरीबी हटाने की बात है, वह तो तब ही कामयाब हो सकती है जब रेलों का सारे देश में प्रसार होगा और तब ही गरीबी हटेगी।

[श्री रणबीर सिंह]

मैं दो मिनट में अपना भाषण समाप्त कर दूंगा। जो लोग यह कहते हैं कि रेलों का किराया और भाड़ा ज्यादा कर दिया गया है, यह एक गलत बात है। आज देश के अन्दर कोई भी चीज सस्ती नहीं है और जहाँ तक किराये का सम्बन्ध है, रेलों से सस्ता किराया और कहीं भी नहीं है। जहाँ तक भाड़े का सम्बन्ध है, सब से कम भाड़ा रेलों का ही है और इसके बावजूद भी इस तरह की बात कही जाती है। मैं आपको यह बतलाना चाहता हूँ कि The Hon'ble colleagues should also take note of it that:—

"Over the last 22 years, while the per capita staff cost had gone up by 197 per cent, cost of coal by 145 per cent, diesel oil by 130 per cent, electricity by 97 per cent, iron and steel manufactures by 263 per cent and cement by 176 per cent it is significant to note that the average passenger fare and freight rate during this period and increased by 74 per cent and 82 per cent respectively."

श्री कृष्ण कान्त (हरियाणा) : कुछ और बड़ना चाहिये।

श्री रणबीर सिंह : श्री कृष्ण कान्त की तरह से मुझे यह बात कहने में झिझक नहीं आती है कि अगर ज्यादा किराया बढ़ाने की आवश्यकता पड़ जाये तो अवश्य बढ़ाया जाना चाहिये। देश के लिए हम को कुर्बानी देनी होगी, आपको भी कुर्बानी देनी होगी और उधर के लोगों को भी कुर्बानी देनी होगी क्योंकि कुर्बानी के बगैर देश आगे नहीं बढ़ सकता है। रेलों का किराया कम करके रेल मंत्रालय देश की सेवा नहीं कर सकता है। इस तरह से आप देश को पीछे की ओर ले जायेंगे। देश की सेवा तो तब ही होगी जब रेलवे मंत्रालय द्वारा देश में ज्यादा रेल की लाइनें बिछाई जायें और रेलों की तरक्की हो। रेलों की तरक्की तब होगी जब पैसा बढ़ेगा और पैसा तब ही बढ़ेगा जब आप रेलों का ज्यादा किराया देंगे। जब रेलवे

की आमदनी ज्यादा होगी तो वह जनता को सुविधा भी ज्यादा दे सकती है। सस्ते नारे से तो देश का काम चल नहीं सकता है। इस तरह की चीप पापुलरिटी से देश का काम नहीं चल सकता है। आज हमें हीमले से आगे बढ़ना होगा।

मैं मंत्री महोदय को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने कृष्ण कान्त जैसे दोस्तों के झिझक के बाद भी रेलों की आमदनी बढ़ाने के लिये किराये और भाड़े में कुछ वृद्धि की। मैंने जो आंकड़े दिये वह इसलिये दिये कि जो प्रचार किया जा रहा है कि रेलवे ने बहुत किराया बढ़ा दिया है वह एक गलत बात है। जितना खर्चा बढ़ा है, उसी के मूनाबिक थोड़ा बहुत किराये में भी वृद्धि की गई है और वह भी निस्वतन्त कम है।

श्री मान सिंह बर्मा : उप सभाध्यक्ष महोदय, विगत पांच वर्षों में श्री मिश्रा जी के अलावा पांच और रेल मनिस्टर हुए। सभी सदस्यों ने रेल मनिस्टर का स्वागत किया है, लेकिन मुझे जरा इसमें संकोच हो रहा है और संकोच इस कारण से हो रहा है कि विगत पांच वर्षों में जो भी रेलवे मनिस्टर हो गये हैं, वे सब बैकग्राउण्ड में चले गये। सबसे पहले श्री नन्दा जी आये वे भी बैकग्राउण्ड में चले गये। इसके पश्चात् श्री पुनाचा जी आये, वे भी पता नहीं कहाँ चले गये। इसके बाद श्री राम सुभग सिंह जी आये और पता नहीं वे आज किस कोने में बैठे हैं।

श्री ओउम् मेहता : वे आपके गोद में हैं।

श्री मान सिंह बर्मा : इसके पश्चात् हतुमन्तैया जी आये, वे भी इसी तरह से बैकग्राउण्ड में चले गये। इसके पश्चात् पाई आये और वे भी थोड़े दिनों तक रहे। अब इनके बाद श्री मिश्रा जी आये हैं।

एक माननीय सदस्य : श्री जगजीवन राम जी को भूल गये।

श्री मान सिंह बर्मा : मैं तो केवल पांच वर्ष की बात कर रहा हूँ। इनमें से कुछ तो इस तरह से गये कि उन्होंने ज्यादा उत्साह दिखाया और कुछ

इसलिए गये कि उन्होंने कुछ भी उत्साह नहीं दिखलाया। अब मिश्रा जी पधारे हैं, इसलिए मुझे संकोच हो रहा है कि ऐसा अच्छा काम करने वाला व्यक्ति अब रेलवे मनिस्टर हो गया है तो रेलवे का जो बहुत बड़ा जाल है उसमें से शायद ही कोई सबसे-फुल होकर निकलता है और इसी कारण से प्रति वर्ष जो बजट आते हैं रेलवे के, वह बिलकुल कस्ट-मरी बजट आते हैं और एक रस्म है बजट लाने की वह इस वर्ष भी अदा कर दी गई है। बजट में कोई विशेष बात नहीं है। हमारी समाजवादी सरकार, समाजवाद का नारा लगाने वाली सरकार के द्वारा जिस प्रकार का बजट आना चाहिए था इस बजट में इस प्रकार की बात देखने में नजर नहीं आ रही है।

सबसे बड़ा सबूत तो वह दे दूँ—चौधरी साहब अभी उठकर जा रहे हैं—कि अभी चौधरी साहब ने बकालत की है क्योंकि समाजवादी सदस्य हैं, कि रेलवे का किराया थोड़ा बहुत बढ़ा दिया तो उसमें क्या हज़ है। केवल 5 पैसे बढ़े हैं, अधिक मील चलने वालों के लिए कुल 95 पैसे बढ़ाये गये हैं। यह सही है कि देखने में एसा मालूम होता है कि बड़ा भामूली सा किराया बढ़ाया गया है, किन्तु देखने की आवश्यकता यह है कि इस किराये के साथ साथ अगर एक टिकट पर पांच पैसे बढ़ाये हैं तो टिकट के अलावा और भी कितनी चीजों पर और कितना बढ़ाया जा रहा है। संपूर्ण देश का बजट हमारे सदन में आया है, इसमें संपूर्ण रूप से कितना प्रतिशत बढ़ा है और 5 पैसे देने वाले व्यक्ति को और चीजों पर कितना देना पड़ रहा है? तो यह आप बिलकुल डिनाई नहीं कर सकते, मना नहीं कर सकते कि गरीब के ऊपर इसका बोझ पड़ रहा है। आपने बहुत ही होशियारी के साथ यह बात यहाँ पर कही है—

"I am anxious that we should do everything possible to lighten the load of the common man"

Lighten the load of the common man!

ये महसूस करते हैं कि कामन मैन पर भार है, उसको थोड़ा हल्का करना है, यह भार हल्का करने का बहुत ही अच्छा तरीका है कि उसके ऊपर और किराया बढ़ा दिया जाए? यह कैसा समाजवाद है, यह समाज में नहीं आता।

श्रीमन्, आप इस बात को भली प्रकार जानते हैं कि देश के अन्दर सबसे अधिक किराया थर्ड-क्लास से आता है और थर्ड-क्लास के किराये के कारण ही मैं तो यह समझता हूँ कि रेलवे ऐन्जिस्ट करती हैं। क्योंकि अधिक संख्या तो उन्हीं की चलती है। उनके द्वारा जिस प्रकार से आप होती है उस पर फिर और कुछ बढ़ा देना, मैं समझता हूँ कि वह समाजवाद के सिद्धान्त के विरुद्ध है। आपने सेकिड क्लास अबोलिशन कर दिया जैसी कि आपकी घोषणा हुई थी। मैं नहीं समझता कि सेकिड क्लास को अबोलिशन करने में थर्ड क्लास वालों को क्या लाभ हुआ है? समाजवाद अगर आप देश में लाना चाहते हैं तो दो चीजें साथ-साथ नहीं चल सकती। एक तरफ तो आप एयर-कंडिशन भी रखें, फर्स्ट क्लास भी रखें, सेकिड क्लास भी रखें और थर्ड क्लास भी रखें। जब तक यह क्लासिफिकेशन दूर नहीं होगा तब तक समाजवाद का सिद्धान्त नहीं आ सकता है। मेरा कहना यह है कि आप क्लासेज का अबोलिशन क्यों नहीं करते हैं? केवल एक ही क्लास रहना चाहिए। मैं दावे के साथ यह कह सकता हूँ कि जब तक फर्स्ट क्लास और एयर-कंडीशन क्लास होंगे, थर्ड क्लास में सुधार नहीं हो सकता। जब तक ऊपर वाला है, तब तक नीचे का सुधार नहीं हो सकेगा। जब मुझे भी, आपको भी, बड़े-बड़े आफिसर्स को भी, यहाँ पर जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन बैठे हैं उनको भी थर्ड क्लास में चलना पड़ेगा, तभी उनमें फैमिलिटीज दी जाएंगी तब उनका स्तर ऊँचा होगा। इसलिए मैं अपने दल की पालिसी के अनुसार भी कहना चाहता हूँ कि हम क्लासलेस रेलवेज चाहते हैं। लोग फर्स्ट क्लास में जाते हैं। उस फर्स्ट क्लास में अधिक से अधिक कौन लोग चलते हैं? उसमें अधिकतर पास होल्डर्स चलते हैं,

[श्री मान सिंह वर्मा]

गवर्नमेंट सर्विसेज चलते हैं, एम० एल० एज० चलते हैं, एम०पीज० चलते हैं, उसमें अपनी जेब से खर्च करने वाले पैसोंजसं की तादाद बहुत कम है। इससे रेलवेज को बहुत आमदनी नहीं है। इधर आ करके जो अनुभव हुआ है हमको वह यह हुआ है कि फर्स्ट क्लास का स्तर भी पहले जैसा नहीं रहा। किराया बहुत बढ़ गया है, जिस स्तर से किराया बढ़ा है, उस हिसाब से उसमें अमिनि-टीज बहुत कम हुई हैं। ठीक है, कम हो गई, मैं तो कहता हूँ कि आप उसको अबोलिशन कीजिए लेकिन उसके साथ साथ आप थर्ड क्लास का स्तर उंचा कीजिए। इसलिए मेरा मुझाव है कि यदि देश में सचमुच आप समानता लाना चाहते हैं जिससे व्यक्ति में स्वाभिमान पैदा हो, वह भी समझे कि मिनिस्टर साहब भी इसी में चल रहे हैं और मैं भी इसी क्लास में चल रहा हूँ, वह अपने आपको स्वाभिमानी नागरिक समझे, तो उसके लिए आपको क्लासेज को अबोलिशन करना पड़ेगा। इससे आपको बहुत अधिक नुकसान होने वाला नहीं है। अभी चौधरी साहब ने कहा कि उत्तर प्रदेश में मंत्री रहने का अवसर मुझे मिला। उस समय मैं ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर की हैसियत से था, तो मैं आपको यह बतला दूँ कि उत्तर प्रदेश रोडवेज में मैंने क्लास अबोलिशन करवा दिया था और आज की सरकार ने भी उसको माना है, और लोगों ने उसको गराहा है।

श्री रणबीर सिंह : वह आज पता लगा कि मे वसें सुस्त क्यों चलती हैं।

श्री जगदीश प्रसाद माधुर (राजस्थान) : इसलिए कि वह आपके हाथ में आ गई हैं।

श्री मान सिंह वर्मा : एक दो बातों की ओर मुझे माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना है। रिजर्वेशन की बड़ी शिकायतें हैं। रिजर्वेशन समय पर नहीं मिलता है। जिनको रिजर्वेशन मिल जाता है, उनके लिए आवश्यक नहीं है कि उनकी जगह मिल जाएगी। प्रायः यह देखा जाता है कि रिजर्वेशन की सीटों पर दूसरे लोग आ करके कब्जा कर लेते हैं। यह भी

देखा गया है कि अन-डिजायरेबल ऐलिमेंट्स वहाँ पर आकर बँठ जाते हैं और पैसा लेकर सीटों को छोड़ते हैं। इसके लिए जहाँ तक मुझे याद है, एक कमेटी बनाई गई थी उस कमेटी में सभी कूलिंग पार्टी के सदस्य थे, माननीय कृष्णकांत जी उसके चेयरमैन थे। मैं नहीं समझता कि उस कमेटी ने अब तक क्या काम किया है, कब तक उसकी रिपोर्ट आयेगी, क्या मुझाव है। मैं समझता हूँ कि उसकी रिपोर्ट आनी चाहिए और यह पता लगना चाहिए कि इसमें सुधार होने की आवश्यकता है या नहीं।

श्री रणबीर सिंह : थर्डक्लास के साथ रिजर्वेशन कैसे होगा ?

श्री मान सिंह वर्मा : उसमें भी होता है।

श्रीमन्, रेलवे स्टाफ के लिए मुझे कुछ शब्द कहने हैं। रेलवेज एक ऐसा विभाग है कि जिसके द्वारा जनता बहुत लाभ उठाती है और यह विभाग परमावश्यक है। उसके बिना किसी भी देश का काम चल नहीं सकता है। इसको कहते हैं ऐसंसन सर्विसेज। तो इस प्रकार के काम करने वाले लोगों के हितों को प्राथमिकता देने की आवश्यकता है। श्रीमन्, आजकल जैसे कि बाजारों की हालत है, आप चीनी लेने जाइये तो शायद कितने दिन जाना पड़ेगा, तब मिलेगी। आपके जो कंज्यूमर कोआपरेटिव स्टोर्स हैं उनके पास गल्ला नहीं है, दालें नहीं हैं। कहने का अभिप्राय यह है कि आवश्यक वस्तुएं, उपभोक्ता की जो वस्तुएं हैं वह भी ठीक प्रकार से मिल नहीं पा रही हैं। तो एक आवश्यक सेवा करने वाले व्यक्ति को इतनी फुरत कहां है कि वह इतना समय दे सके। उधर जाएगा तो उसको छुट्टी लेनी पड़ेगी। इस प्रकार के उदाहरण हैं कि राशन की चीनी लेने के लिए उसको दफ्तर से छुट्टी लेनी पड़ी या वह फ्रेंच लीव पर गया। इसके लिए मेरा मुझाव है कि—आपको याद होगा कि जिस समय हमारे देश में कंज्यूमर राशनिंग था उस समय रेलवेज के द्वारा ही यह व्यवस्था की गई थी कि उनके स्टाफ को रेलवे के द्वारा ही हर प्रकार की खाद्यान्न सामग्री दी जाती थी। प्रत्येक स्टेशन

पर लोग आते थे और जितनी भी आवश्यक वस्तुएं हैं सब उनको रोजनेबल रेट्स पर वहां मिल जाया करती थीं। उससे एक तो समय की बचत हो जाती थी और दूसरे हम अधिक से अधिक योग्यता के साथ उससे अधिक से अधिक काम ले सकते थे। अब तो मैं समझता हूँ कि इस समय जब किल्लत हो रही है और संभवतः आगे चलकर राशनिंग करना पड़े, पार्शियल राशनिंग तो आजकल भी है किन्तु जैसा कि कहा जा रहा है कि टोटल राशनिंग भी करना पड़ेगा क्योंकि होल-सेल मार्केट अपने हाथ में ले रहे हैं, तो मैं समझता हूँ कि इसको अगर आप कार्यान्वित करें तो रेलवे स्टाफ के लिए बहुत सुविधाजनक बात होगी।

हमारे साथी, भाई कपूर साहब ने एक बात कही थी और आपका ध्यान आकर्षित किया था कि रेलवे स्टाफ के जो बच्चे हैं उनके लिए शिक्षा का समुचित प्रबन्ध नहीं है। उनकी शिक्षा के लिए समुचित प्रबन्ध होना चाहिए। उन्होंने एक सुझाव दिया था, बहुत ही उचित सुझाव था कि रेलवे मंत्रालय और शिक्षा मंत्रालय का आपस में समन्वय होना चाहिए। शिक्षा मंत्रालय स्कूल खोले, आप उसको सुविधायें दें। रेलवे ट्रेक्स के पास ऐसी जमीन है जो कि स्कूलों के लिए दी जा सकती है। स्कूल वहाँ बनाये जा सकते हैं और इससे अधिक से अधिक उनको सुविधा मिलेगी तो उनके बच्चों की भली प्रकार शिक्षा हो सकती है। इसकी तरफ भी मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

इसके साथ साथ मुझे कुछ स्थानीय समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना है। जैसा कि प्रायः होता है, प्रत्येक सदस्य अपने-आसपास की बातों को अधिक जानता है और उनके विषय में कहता है, वैसे ही मुझे भी आप का ध्यान कुछ बातों की ओर आकर्षित करना है। माननीय कुरेशी जी यहां पर हैं। मैं समझता हूँ कि बड़े मंत्री तो बदलते रहते हैं, लेकिन राज्य

मंत्री हमारा सौभाग्य है कि बराबर काफी दिन से हैं और उनको बड़ा ज्ञान है। मैं उनसे बराबर कई वर्षों से इस बात के लिए कह रहा हूँ कि नई दिल्ली से मेरठ के लिए जो शटल चलती है और उसकी जो टाइमिंग है उसको थोड़ा कम किया जाय। वहाँ से आने वाले लोग शाम को यहाँ से जाते हैं। अगर देखा जाय तो उनके चार घण्टे व्यर्थ जाते हैं और वे किसी काम के नहीं हैं। प्रायः 7.35 पर वहाँ से गाड़ी चलती है। अब तो यह गर्मी आ रही है। इस लिए 7.35 अच्छा दिन सा लगता है। लेकिन जरा सा अन्दाजा लगाइये कि सदियों के मौसम में क्या होता है। घर वाले उठ भी नहीं पाते हैं तभी वह उठ कर चलता है 7.35 की गाड़ी पकड़ने के लिए और फिर उसके बाद 10 बजे के करीब यहाँ पर आता है। शाम को करीब पाँचे छे बजे यहाँ से गाड़ी चलती है और रात को वहाँ पर पहुँचती है। तो सारा जीवन उसका इसी प्रकार से बीत जाता है। तो मैं ऐसा समझता हूँ कि यह 42, 45 मील का जो सफर है इसके समय में और कमी की जा सकती है। इससे जो कुछ भी समय बचेगा वह हमारे नेशन के काम आयेगा और जो सरकारी कर्मचारी हैं रेलवे में उनको भी सुविधा होगी। इसके लिये मैंने बारबार मांग की है, किन्तु न मानव क्या बात है कि अब तक इसकी सुनवाई नहीं हुई है।

दूसरी चीज यह है कि मेरठ से जो कोच लगता है लखनऊ जाने के वास्ते उसमें केवल दस सीटें हैं। वह समय आ गया है कि आप फर्स्ट क्लास को अवालिया कर दें तो बहुत ही अच्छी बात है, लेकिन मैं जानता हूँ कि इस सुझाव को आप मानेंगे नहीं और मानेंगे तो शायद और समय लगेगा। तो फर्स्ट क्लास की जो दस सीटें आपने वहाँ दे रखी हैं उनमें से चार सीटें तो रिजर्व हैं। एच० ओ० आर० के लिए दो सीटें हैं, मिलिट्री के लिए दो सीटें हैं और केवल छः बच जाती हैं। उन छः में मैं समझता हूँ कि पाँच साल में शायद ही मुझे कमी भी फर्स्ट प्रिफ़ेस मिले हो। वहाँ से एम०पी० भी चलते

[श्री मान सिंह वर्मा]

है, एम० एल० एज० भी वहाँ के हैं। यह कहने का मेरा मतलब यह है कि वह कोटा जो है वह बहुत कम है, उसमें और सीट बढ़नी चाहिये। हापुड़ भी उसमें आ जाता है। हापुड़ से भी लोग चलते हैं। इसी प्रकार से थर्ड क्लास के जो स्लीपर लगाये हुये हैं उनमें कभी भी जगह नहीं मिलती है। न सिटिंग में जगह मिलती है और न स्लीपर में जगह मिलती है। तो मेरा सुझाव यह है कि या तो फर्स्ट क्लास की एक बोगी उसमें और हो या थर्ड क्लास का स्लीपर ही आप और बढ़ा दें। थर्ड क्लास के स्लीपर जो आपने दिये हैं वे इतने अच्छे हैं कि मैं जानता हूँ कि बहुत से फर्स्ट क्लास के यात्री जो थे वे उनमें जाते हैं। हम लोग भी उसमें जा सकते हैं। तो उसमें सुविधा हो सकती है।

एक बात मुझे मेट्रोल रेलवे के विषय में कहनी है कि यहाँ से केवल दो गाड़ियाँ पंजाब मेल और अमृतसर एक्सप्रेस बम्बई के लिए इधर से जाती हैं। बारबार इसके लिए मांग होती रही है और यह कह दिया गया है कि उसमें लाइन की तकलीफ है, ऐसा नहीं हो सकेगा। और ट्रेन बढ़ाई नहीं जा सकेगी, ऐसा उत्तर मिला है। अभी आपने महाराष्ट्र में अनेक लाइनों के लिए प्रोजेक्ट्स दिये हैं और यह कहा है कि वहाँ पर सूखे के कारण से ऐसा करना पड़ रहा है। सूखे के कारण से जब रेलवे लाइनें बन सकती हैं तो फिर जब बराबर इस बात की डिमांड हो रही है कि यहाँ पर एक ट्रेन बढ़नी चाहिए, तो मैं नहीं समझता कि जो भी उत्तर मिला है वह सन्तोषजनक है।

श्रीमान्, बैगन्स की शार्टेज की बात है। मैं अभी इस विषय को लेना नहीं चाहता था, लेकिन अभी अभी, आज ही डा० चट्टोपाध्याय ने यह कहा कि बैगन्स हमारे पास बहुत है, हमारी कंपैसिटी बैगन्स बनाने की बहुत है और इसी कारण से पोलैंड को बैगन्स दिये जायेंगे। पोलैंड के साथ समझौता हो रहा है बैगन्स एक्सपोर्ट करने के लिए

और इस के साथ ही बार बार आपने कहा है कि हमारे यहाँ बैगन्स की शार्टेज है कोयले वालों ने भी कहा है कि उन को बैगन्स मिलते नहीं हैं। तो पता नहीं लगता कि जो बैगन्स की शार्टेज की बात कही जाती है वह सही है या नहीं। एक मिनिस्टर कहते हैं कि हमारी कंपैसिटी बहुत ज्यादा है और हम दूसरे देशों को भी बैगन्स बना कर भेज सकते हैं और दूसरे कहते हैं कि बैगन्स हमारे पास हैं नहीं और उस के कारण हमारा माल आ नहीं पाता और सामान के एक जगह से दूसरी जगह पहुँचने में कठिनाई होती है। तो आप अपने उत्तर में इस बात को स्पष्ट करने की कृपा करें कि हमारे यहाँ बैगन्स की शार्टेज है या नहीं है।

एक दूसरी चीज की तरफ भी हमारे एक साथी माननीय सदस्य ने ध्यान दिलाया। कैटरिंग का मामला है। मेरा अपना अनुभव यह है कि केवल एक ट्रेन को छोड़ कर और कहीं अच्छा खाना नहीं मिलता। उस में शायद यह एक्सपेरीमेंट किया गया था हनुमतीया साहब के जमाने में, जो फटियर मेल है उस में जो खाना मिलता है वह मैं समझता हूँ कि संतोषजनक है और उस में जिस प्रकार से खाने का प्रबन्ध किया गया है उसकी लोगों ने सराहना की है और इस लिए मैं यह चाहता हूँ कि जो लम्बो लम्बो ट्रेन्स हैं उन में भी उसी प्रकार का आयोजन किया जा सकता है। इस के अतिरिक्त तो जो खाना मिलता है उस का पता तो तभी चल सकता है जब कुरेशी साहब अचानक किसी स्टेशन पर जा कर खाना ले कर जाएँ, क्योंकि वैसे तो लोगों को पता चल जाता है कि कुरेशी साहब आने वाले हैं और उस हालत में तो खाना अच्छा मिलता ही है। मुझे भी अपना अनुभव है कि खाना देने के बाद वे लोग कई धार कापी ले कर आते हैं कि साहब, लिख दीजिए कि आप को कैसा खाना मिला है। एक बार वे लोग मेरे पास आये। उस समय मेरे एक साथी थर्ड क्लास में चल रहे

ہے۔ میں نے اپنا خیانا بھایا تھا اور پھر میں نے ان کے ساتھ جا کر شرکت کی، تو میں نے لکھا کہ مجھے تو جو خیانا ملا ہے وہ ٹیک ہے، لیکن ہمارے ساتھ جو خیانا ملا ہے وہ ٹیک نہیں ہے۔ تو پھر کبھی تو آپ کو سماجवाद ملانا چاہیے۔ آپ دن میں ہزاروں بار سماجवाद، سماجवाद چلواتے ہیں لیکن اپنی کبھی اور اپنی کرتی، دونوں میں زیادہ فرق نہیں ہونا چاہیے۔ آپ ایک-ایک چیز کو پکڑ لیں، خیانا تو سب کو ایک-سا ملنا چاہیے۔ چاہے وہ کلام کے لیے ہو یا اسٹریٹ کلام کے لیے ہو، کیونکہ آپ دونوں سے پैसे اکٹھا لے رہے ہیں تو ان کے حساب سے خیانا بھی ملنا چاہیے۔ خیانا بڑھانا چاہیے۔ ہنرمندی یا سادہ اس بات کا پرہیز کر رہے ہیں کہ خیانا پیکٹس میں دیا جائے۔ تاریخی نقطہ سے بھی وہ بڑھ رہا ہے اور اگر وہ چیز چل سکتی ہے تو آپ اسے ہی لیں یا کوئی دوسرا طریقہ اپنائیں، لیکن خیانا لوگوں کو بڑھانا چاہیے۔ جیسے کہ لوگوں کو سہولت ہے۔ کیونکہ سماجکلیں جیسے प्रकार کا خیانا ملتا ہے اس سے ڈاکٹروں کا بیل بھی بڑھ جاتا ہے۔ تو کوریجی جی سے میں نے کہا کہ کبھی-کبھی وہ کوریجی نام بدل کر، بے بدل کر جا کر دیکھنے کی کوشش کریں تو ان کو پتا چلے گا کہ یہی صورت کیا ہے۔ یہ جال بہت لمبا-نویڑا ہے۔ اس میں اگر آپ گورنر سے تعلق کرنے کی کوشش کریں تو آپ کو بہت سے ایسے خیال ملیں گے جن کو اگر آپ روک دیں تو ان سے آپ کی پریشانی بڑھے گی اور ان کو بھی کام ہوگا اور ان سے ان کو سہولت ملے گی اور ان کو سماجवाद مل سکے گا۔ اس وقت یہی مجھے سہولت مل رہی ہے۔

شری محمد شفیع قریشی (جموں و کشمیر):
 مہودے۔ مجھے خیال تھا میں اس بحث کا جواب انگریزی میں دوں گا لیکن مان سنگھ اور ما جی کی تقریر کے بعد میں کچھ

مجبوری محسوس کرتا ہوں کہ انہوں نے جو کچھ سوالات اٹھائے ہیں ان کا جواب ان کی اور ہماری دونوں کی جو مشترکہ زبان ہے اس میں دوں۔ میں نے ماننے والوں کا مشکور ہوں جنہوں نے اس بحث میں حصہ لیا اور بحث کو ایک ایسی سطح پر رکھا جہاں پر وہ ویل کے جو اہم مسائل ہیں ان پر غور کرنے کا موقعہ ہم لوگوں کو ملے گا۔ سب سے آخر میں مان سنگھ اور ما جی بولے ہیں اور انہوں نے سماج واد کی طرف دھیان دلایا اور یہ کہا کہ یہ ہماری حکومت جو ہے۔ سماج واد کے معاملہ میں نیک نیتی سے کام نہیں کر رہی ہے۔ شاید وہ بھولتے ہیں کہ ہم نے ہی آواز لگائی تھی ان کو بھی کہ آپ آئیں ہم جھونپڑیوں کی طرف چلیں۔ ہم کھیت کے مزدوروں کی طرف چلیں۔ ہم کارخانے کے مزدوروں کی طرف چلیں اور ان کی طرف چل کر ان کی حالت کو بہتر بنائیں لیکن آپ نے اور آپ کے دل نے اس وقت راجاؤں اور مہاراجاؤں کے محلوں کی چھتر چھایا کو چنا۔ اور بڑے بڑے سرمایہ داروں کے کوٹھیوں کے آگے پیچھے گئے ان سے چمٹ گئے۔

شری مان سنگھ برما: راجا مہاراجا آپ کے ساتھ زیادہ ہیں۔

شری محمد شفیع قریشی: آپ

کی ذات کا بھیشیت اور ما جی کے مجھے بڑا احترام ہے لیکن آپ یہ جو کہتے ہیں کہ آپ کی جماعت نے سماج واد کے لئے قدم اٹھایا تو اس بات کو نہ تو یہاں ماننے والا ہے اور نہ اس ایوان

[شری محمد شفیع قریشی]
 کے باہر ماننے والا ہے بلکہ سماج واد
 کو روکنے میں اس کے آگے بڑھنے
 میں جو رکاوٹ آئی ہے وہ قدم بہ قدم
 آپ کے در سے آئی ہے۔ اور اگر آپ
 یہ سمجھتے ہیں کہ صرف ریلوے میں
 فرسٹ کلاس سیکنڈ کلاس اور ایر
 کنڈیشنڈ کلاس ہٹا لینے سے سماج واد
 آسکتا ہے تو ہمیں اس میں کوئی
 اعتراض نہیں ہے لیکن جہاں تک ریلوے
 کا تعلق ہے میں آپ سے یہ عرض کرنا
 چاہتا ہوں کہ ہم بتدریج یہ کوشش
 کر رہے ہیں کہ ریلوے میں جو یا تری
 سفر کرتے ہیں چوں کہ ان میں تھرد
 کلاس کے یا تری بہت زیادہ ہیں اس لئے
 ان کی سویدھا اور ان کی سہولتیں جو
 ہیں ان کو بڑھایا جائے اور جو بڑے
 کاسیز میں سفر کرتے ہیں جن کے پاس
 روپیہ خرچ کرنے کی طاقت ہے انہیں
 اس روپیے کے مطابق سویدھا اور
 سہولت دی جائے۔

آپ نے اس کے علاوہ کچھ اور بھی
 ضروری سوال اٹھائے ہیں اور بہت سے
 ممبران نے یہیں اس پر اپنی توجہ دی ہے
 اور سب سے اہم مسئلہ اس وقت ہمارے
 پاس جو ہے وہ ریلوے ویگنس کا ہے۔
 کیوں کہ ہم سمجھتے ہیں کہ اس ملک
 کو جو ترقی کرنی ہے اور جس رفتار
 سے ہمارا ملک ترقی کی منزل طے کر
 رہا ہے اس میں آنے والے دنوں میں
 ریلوے کے محکمہ کو ویگنس کی کافی
 ضرورت پڑے گی۔ لیکن بد قسمتی
 یہ رہی کہ 1972-73 کے پہلے
 چوتھائی حصہ میں ہماری امید کے خلاف
 ٹریفک جو ہمیں ملنے والا تھا اس میں

فریٹ ازنگ میں ریونیو ازنگ میں
 کافی کمی رہی لیکن 1972-73 کے
 دوسرے چوتھائی حصہ میں حالت کچھ
 بہتر ہوئی اور جو ہمارا ریونیو ٹریفک
 ہے اس میں کافی سدھار ہوا۔ جو
 سب سے بڑی کموڈٹی ریلوے لئے
 جاتی ہے اور جس پر ملک کی ترقی کا
 کافی انحصار ہے جیسے کہ اسٹیل ہے
 لوہا ہے یا فوڈ گرینس ہیں فرٹلائزرس
 وغیرہ ہیں ان میں بڑے فخر کے ساتھ
 میں کہہ سکتا ہوں کہ ریلوے کے
 محکمے نے پوری طرح سے ان کی
 ضروریات کو پورا کر دیا ہے۔ اس
 طریقہ سے کوئلا اور آئرین اور جو
 ایکسپورٹ کے لئے جاتا ہے۔ پٹرولیم
 پروڈکٹس ہیں اور دوسری قسم کی
 چیزیں ہیں جن کی ملک میں کافی کھپت
 اور ضرورت ہوتی ہے اس میں بھی
 ریلوے نے کافی مستعدی سے اور کافی
 اچھے طریقہ سے کام کیا ہے اور اس کو
 پورا کیا ہے۔ یہ ضرور ہے کہ
 سیمنٹ کے معاملہ میں اس سال کے
 صرف پہلے چوتھائی میں اور کچھ جو
 بریک برنگ کول ہے اس میں ہمیں
 کچھ مشکل رہی ہے۔ اس کے لئے
 ہم پورے ویگنس نہیں دے پاتے ہیں
 لیکن ماننے سدھیوں کو معلوم ہے کہ
 ملک میں لا اینڈ آرڈر کی جو سپلوشن
 تھی اس کی حالت کچھ ایسی تھی کہ
 بہت سی جگہوں پر حالات خراب
 رہے اور ریلوے کا جو سسٹم ہے وہ
 بالکل انسان کی رگوں کی طرح ہے
 جس میں کہ رگوں میں اگر کسی
 جگہ تھوڑی بھی رکاوٹ آ جائے
 تھرمبوسیس ہو جائے تو سارا جسم جو

اس پر اثر پڑتا ہے۔ ایک جگہ کہیں ایجیٹیشن ہوتا ہے تو بدقسمتی سے یہاں پر کچھ ایسا ایک ٹرینڈ رہا ہے کہ لوگوں کا جو غصہ ہے ایجیٹیشنس کا جو غصہ ہے وہ زیادہ تر ریلوے پر ہی اترتا ہے۔ اگر کسی جگہ پر طلبا کو سنیما کنسنشن کی ضرورت تھی اور وہ نہیں دیا گیا تو اس کا غصہ بھی ریلوے پر اتارا گیا ہے۔ ملکی راج کے معاملہ میں جو اس کے حق میں ہیں یا اس کے خلاف ہیں اس میں بھی یہی ہوا۔ آپ نے دیکھا کہ آندھرا پردیش میں کم سے کم ریلوے کو 20 کروڑ روپے کا نقصان ہوا ہے۔ صرف ٹریفک میں اور ایک کروڑ روپے کا نقصان اس سال میں ذاتی طور پر ہوا ہے۔ اس طریقہ سے اور جگہوں میں اس قسم کے جو ایجیٹیشن ہوتے ہیں ان میں اپنے ملک کی اس ملکیت کو تباہ کیا جاتا ہے اور اسی وجہ سے ریلوے کو کافی دقتوں کا سامنا کرنا پڑا لیکن اس کے باوجود بھی آپ دیکھتے ہیں کہ جو ضروری اشیاء ہیں جو خام مال ہے جو کہ کارخانوں کو چلانے کے لئے ضروری ہے اس کو لے جانے میں اس کے ٹرانسپورٹیشن میں کوئی کمی نہیں کی گئی ہے۔

اس وقت تک ہمارے اندازے کے مطابق اٹھارہ ہزار سے 20 ہزار ویگنس کی ہر سال ضرورت رہے گی ہم کو جو یہ ہمارا پلان پیرڈ ہے اس کے آخر میں اور 30 ہزار کے قریب ضرورت پڑے گی۔ ہماری ویگنس انٹسٹری کے پاس ابھی تک جو آرڈر دیا گیا تھا وہ انہوں نے پورا نہیں کیا ہے اور

اس کے بعد یہ خیال کیا جاتا ہے کہ سال 1973-74 میں انیس ہزار ویگنس جس میں پندرہ ہزار ویگنس کے قریب پرائیوٹ انڈسٹری سے آئینگے اور چار ہزار کے قریب ہمارے اپنے ریلوے ورکشاپ سے آئیں گے ان کی ہم کو ضرورت پڑے گی۔ دوسرے اس سے یہ بات ظاہر ہو جاتی ہے کہ تقریباً چھتیس ہزار ویگنس کے آرڈر ہم ویگنس مینوفیکچررس کو دے رہے ہیں۔ ایک بات یہ بھی ضروری ہو جاتی ہے کہ ویگنس مینوفیکچررس کے لئے جب تک کافی تعداد میں ویگنس کا آرڈر نہ ہو۔ کافی عرصہ کے لئے ان کے پاس آرڈر نہیں ہوتے تو ان کے لئے کوٹس انسٹیٹو نہیں ہوتا ہے کہ ویگنس بنائیں۔ اس لئے ٹریفک کی ضروریات جو اگلے برسوں میں بڑھتی جائیں گی اس کو مدنظر رکھتے ہوئے ہم نے پرائیوٹ انڈسٹریز کے پاس اور اپنے جو ہمارے کارخانے ہیں ان کے پاس ویگنس کے آرڈر دے رکھے ہیں اس طریقہ سے کہ کافی عرصہ تک ان کے پاس اور آرڈرس رہیں اور وہ اپنی فن کیپیسٹی کا پوری طرح سے استعمال کرتے رہیں۔

ایک اس پوائنٹ کو ہمارے کچھ دوستوں نے یہاں پر اٹھایا ہے اور خاص کر آئڈن صاحب نے جن کا ریلویز سے کافی گہرا تعلق ہے اور وہ ہمیشہ ایسے معاملوں میں دل چسپی رکھتے ہیں۔ انہوں نے بھی اس کی طرف اشارہ کیا ہے اور اپنے بھاشن میں کہا تھا کہ ہم جو سولہ کروڑ کے

[شری محمد شفیع قریشی]

قریب فارن ایکسپینج خرچ کرتے ہیں باہر سے وہیل اور ایکسل لانے کے لئے۔ کیوں نہ ہم اپنے ملک میں وہیل اور ایکسل کا کوئی پلانٹ قائم کریں۔ جیسا کہ ماننے سے سہی کو معلوم ہے کہ ہمارے یہاں پر دو ہی یونٹس ہیں ایک تو ٹائٹا آئرن اینڈ اسٹیل اور ایک خود ہمارا ہندوستان اسٹیل درگا پور کی ہے۔ جہاں وہیل سیٹ تیار کئے جاتے ہیں لیکن بد قسمتی سے درگا پور میں جو پیداوار وہیل سیٹ کی ہے وہ پورے نہیں ہو پائے۔ جس کی وجہ سے ہم کو مجبوراً باہر سے وہیل سیٹ امپورٹ کرنے پڑے ہیں۔ لیکن اس کی ایک تجویز ریلوے کے پاس ہے اور اس تجویز کے تحت ہم چاہتے ہیں کہ ہمارا پلانٹ قائم ہو جائے تاکہ جو ہم باہر کی مدد خرچ کرتے ہیں وہ بیچ جائے اور ہم باہر کے جو سپلائرس ہیں ان پر زیادہ اعتبار زیادہ بھروسہ نہ کریں۔

یشپال کچور جی نے بھی ایک پوٹنٹ اٹھایا ہے کہ ریلوے جب یہ محسوس کرتی ہے کہ ویگنس کی ضرورت ہے تو پہلے سے ہی پلاننگ کیوں نہیں کرتے۔ میں ہاؤس کو یقین دلاتا ہوں کہ ریلوے نے جو ان کی ویگنس کی ضروریات ہیں ان کا باقاعدہ پلان تیار کیا ہے اور مجھے یقین ہے کہ ہمارے ویگنس سپلائرس اپنے وعدہ کے مطابق ریلوے کو ویگنس سپلائی کریں گے اور جو ہمارا ایکسپیکٹڈ ٹریفک ہے گڈس کا اور دوسری چیزوں

کا اس کو ڈھونڈنے میں ریلوے کو کوئی دقت محسوس نہیں ہو گی۔

श्री मान सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : एक सवाल थापसे पूछना चाहता था कि क्या हम उस पोबीशन में हैं कि हम वैगन्स एकमापोंट कर सकें ?

श्री محمد شفیع قریشی۔ یہ صحیح

بات ہے کہ کچھ لوگوں نے ویگنس ایکسپورٹ کے آرڈرس لئے ہیں لیکن وہ تبھی ہو گا جب ہماری جو انسٹالڈ کیسیٹی ہے اس کا پوری طرح استعمال کیا جائے۔ انسٹالڈ کیسیٹی کے پورا ہونے سے ہماری اندرونی ضروریات بھی پوری ہو جائیں گی اور ہم اس قابل ہو جائیں گے کہ نریات کے لئے کچھ ویگنس ہمارے پاس رہ جائیں تو اس کی طرف بھی دھیان دینا ہے کیوں کہ اگر ودیشک مددرا کمائی ہے تو اس کے لئے یہ بہت ضروری ہے۔ اگر ہماری ویگنس کیسیٹی بڑھانے میں ہماری بڑھوتری ہوتی ہے اور ملک کو لایہہ پہنچتا ہے۔

آنندن صاحب نے ایک پوٹنٹ یہاں پر یہ بھی اٹھایا تھا میان بھائی ٹریبونل کا جو ایوارڈ ہے اس کے متعلق ہم نے کوئی نرنے نہیں لیا ہے۔ میان بھائی ٹریبونل کی رپورٹ ہم کو ۸ اگست ۱۹۷۲ کو ملی ہے جس میں کچھ باتیں جو ان کے سپرد کی گئی تھیں نرنے لینے کے لئے اس پر انہوں نے اپنی رائے ظاہر کی ہے۔

میں ہاؤس کو یہ اطلاع دینا چاہتا ہوں کہ رپورٹ کو کنسیڈر کرنے کے بعد گورنمنٹ نے یہ فیصلہ کیا ہے

کہ ٹریبونل نے جو سفارشیں کی ہیں ان میں سے زیادہ کو مان لیا جائے اور اس طریقہ سے جو ضروری احکامات ہیں جیسے پے اسکیل کو ریوائز کرنے کے لئے۔ کی مین اور گینگ میڈس کی پوسٹ کو اپ گریڈیشن کرنا۔ گارڈس اور ڈرائیورس کا معاملہ وغیرہ ان کے لئے فوری احکامات جاری کئے جا رہے ہیں۔ اس طریقہ سے جو اور انہوں نے فیصلہ دیا ہے جس کا نائٹ ڈیوٹی الاؤنس سے تعلق ہے اس اسٹاف کے لئے جو ابھی تک کور نہیں ہو رہا ہے ان سب معاملوں کے بارے میں جلدی ہی فیصلہ لے لیا جائے گا۔

کلیریکل اسٹاف کی جو مانگ تھی اس کو ٹریبونل نے پوری نہیں کی۔ لیکن جو کیزول لیبرس کے متعلق ان کی جو فائنڈنگس تھیں اور انہوں نے جو رپورٹ دی ہے اس پر گورنمنٹ غور کر رہی ہے اور مجھے یقین ہے کہ اس قسم کی جو رپورٹ ہے اس کو منظور کرنے سے ہمارے جو امپلائیز ہیں ان کو کافی لائبہ پہنچ سکتا ہے۔

آنڈن صاحب نے جو دو تین اور پوائنٹس لئے ہیں اور جو مانٹھے سد سیوں نے نکتے یہاں پیش کئے ہیں ان کا جواب ڈبیل میں منسٹر صاحب دیں گے لیکن میں کئی باتوں کی طرف سڈن کا دھیان دلانا چاہتا ہوں۔

پہلی بات جو ہے وہ یہ ہے کہ ریلوے کے متعلق یہ کہا جاتا ہے اور کسی حد تک صحیح بھی ہے کہ اس میں چوریاں کافی ہوتی ہیں۔ ابھی چودھری صاحب یہاں پر اس کا ذکر

کر رہے تھے۔ میں ان کا ابھاری ہوں کہ انہوں نے اور ان کی اسٹیٹ گورنمنٹ نے ہمارے ساتھ پورا میل ملاپ کر کے کافی حد تک ریلوے کے مال لانے لے جانے میں جو چوری ہوتی تھی اس میں کمی آئی ہے۔ اور جو دوسری بیعاری عام پھیلی ہوئی ہے بغیر ٹکٹ سفر کرنے کی اس میں بھی انہوں نے ہماری کافی مدد کی ہے۔ لیکن جیسا کہ مانٹھے سد سیوں کو معلوم ہے کہ ریلوے میں جو چوریاں ہوتی ہیں وہ کئی قسم کی ہوتی ہیں۔ جب سے ریلوں میں مال چڑھایا جاتا ہے وہاں سے لیکر جہاں مال کو پہنچنا ہوتا ہے وہاں تک اور راستہ بھر میں کسی جگہ بھی اس کی چوری کی جا سکتی ہے۔ ایک بڑی وجہہ ویگنوں کی کمی کی بھی ہے۔ اور کافی ویگنوں کو نیچے سے کاٹ دیا جاتا ہے اور پھر وہ اس قابل نہیں رہ جاتے کہ ان میں دوبارہ مال لاد دیا جائے جب ریلوں میں مال کی چوری ہوتی ہے لوگوں کا مال کھو جاتا ہے تو اس سے ہمارے جو خریدار ہیں جو ہمارے کسٹمر ہیں ان کے لئے مشکل ہو جاتی ہے۔ ان کے ریلوے کے اعتبار میں کمی آ جاتی ہے کیوں کہ ان کا مال صحیح طریقہ سے ایک جگہ سے دوسری جگہ نہیں پہنچ سکتا۔ اس لئے یہ ہمارے خود ہت میں ہے کہ جو مال ہم کو لے جانے کے لئے ریلوے کے لئے لیا جاتا ہے اس کی ڈیلوری صحیح صورت میں اور صحیح مقام پر کی جائے۔ ریلوے کے اوپر جو کلیم ہو رہے ہیں وہ کافی بڑھے رہے ہیں اور اس کے لئے قریب 13 کروڑ روپیہ کمپنیشن دیا جائے گا۔

[شری محمد شفیع قریشی]

لیکن اس بار ہم نے کوشش کی ہے کہ اس کو کافی کم کر دیا جائے اور اس کا یہ نتیجہ نکلا ہے کہ اس کے مطابق منسٹری نے جو اقدامات کئے ہیں اس میں ہم نے آر پی ایف کو الٹ کیا ہے کہ وہ مال کی دیکھ بھال کرنے اور ریلوے اسٹاف کو بھی الٹ کیا ہے کہ جو مال لدا جاتا ہے اس کی باقاعدہ دیکھ بھال کی جائے۔ اور ان سب اقداموں کا یہ نتیجہ نکلا ہے کہ 1972 میں جو کلیمس آئے ہیں وہ ۲۵ ہزار ان کلیمس سے کم ہیں جو ہمیں پچھلے برس ملے تھے اور اس سے ہمیں تقریباً 67 لاکھ روپیئے کی بچت ہوئی ہے۔ مجھے یقین ہے کہ اس قسم کے اقداموں پر اور سختی سے عمل کیا جائے گا تو ہمیں جو بہت بھاری رقم کلیمس کے کمپنیشن کے لئے دینی پڑتی ہے اس میں کافی کٹوتی ہو سکتی ہے اور وہی رقم ریلوے امپلائز کی بہتری اور بہوری کے کام میں استعمال کی جا سکتی ہے لیکن جس طرح سے لوگوں نے بڑھا چڑھا کر بتلایا ہے وہ حقیقت نہیں ہے اگر دیکھا جائے تو جتنی قیمت کا مال ریل میں لے جایا جاتا ہے اس کا صرف 0.18 فی صدی ہی کلیمس کے کمپنیشن کے لئے دینا پڑتا ہے جو ایک پرسنٹ سے بھی کم ہے جو ریلوے کو اس طرح کے کلیمس دینے جاتے ہیں اور ریلوے کنونشن کمیٹی نے اس کے متعلق جو سفارشات کی ہیں کہ چوریوں کو کس طرح سے روکا جائے اور کلیمس جو دئے جاتے ہیں ان کو کس طرح سے کم کیا جائے اس

کے متعلق یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ سب سے اہم بات یہ ہے کہ ریلوے کو جو لوگ اپنا مال بھیجنے کے لئے دیتے ہیں ان کا کوآپریشن عام لوگوں کا سہیوگہ ریلوے امپلائز چوکس رہنا کا اور نیک نیتی سے کام کرنا یہ بہت ضروری ہے۔

جب یہ چیزیں ہو جائیں گی۔ میں سمجھتا ہوں کہ ریلوے میں جو چوریاں ہوتی ہیں اور کلیمیز کا بل بڑھتا جاتا ہے۔ اس میں کافی کمی آجائیں گی تو جو ریلوے کنونشن کی رپورٹ ہے اس پر غور کیا جا رہا ہے اور مجھے یقین ہے کہ اس کی جو سفارشات ہیں وہ ہم کافی حد تک مان لینگے۔ اب منسٹر صاحب نے یہ فیصلہ کیا ہے کہ مختلف صوبوں کے ہوم منسٹروں سے ملاقات کریں گے۔ تاکہ ان کے صوبوں میں ہونے والی ریلوے کی چوریوں اور دوسرے مسائل کے متعلق ان کی پولیس سے رابطہ قائم کیا جا سکے اور یہ دیکھا جا سکے کہ کس طریقہ سے ان چرموں کو کم کیا جا سکتا ہے۔ اس سلسلہ میں یوپی، بہار، آسام اور ویسٹ بنگال کے ہوم منسٹروں سے 21 مارچ کو بات چیت ہونے والی ہے اور اس طریقہ پر آئی جی ریلوے پوٹیکشن فورس مختلف صوبوں کے آئی جی سے ملاقات کریں گے اور جو بھی اقدامات کورڈینیشن کے متعلق ضروری ہوں گے وہ اٹھائے جائیں گے اور میں سمجھتا ہوں کہ اس سے ہمیں کافی فائدہ ہو گا۔

اس کے ساتھ ساتھ جو دوسری بڑی بات ہے وہ ہے ٹکٹ لیس ٹریولنگ یعنی جو بغیر ٹکٹ کے سفر کرتے ہیں۔ یہ بڑی پرانی بیماری رہی ہے کچھ عرصہ یہ بیماری کافی بڑھتی دیکھی گئی۔ لیکن یہ بات نہیں ہے کہ ریلوے اس کے لئے خاموش بیٹھی رہی آپ نے دیکھا ہوگا کہ ریلوے کا جو ایکٹ ہے 1966 کا اس میں تبدیلی کی گئی تھی اور جو جرمانے کی حد ہے وہ بڑھا دی گئی ہے۔ اس کے علاوہ جو اقدامات ہم نے کئے اپنے اسٹاف کو ہدایت دی کہ سرپرائز چیکنگ کیا کریں اس کے ساتھ ہی مختلف اسٹیٹ گورنمنٹس نے ہم کو کافی کوآپریشن دیا اور اس سب کا نتیجہ یہ ہوا کہ 1971-72 میں 1968-69 کے مقابلہ میں جہاں پر پہلے 8.47 ملین چوری ہوتی تھی وہ ہو گئیں 1.69 ملین اس سے آپ اندازہ لگا سکتے ہیں کہ اس میں کتنی کمی ہوئی ہے اس پیریڈ کے دوران جو ہمارے ٹکٹوں کی سیل تھی بکنگ ونڈوز پر اس میں 10.2 پرسینٹ کا اضافہ ہوا۔ پہلے جو ٹکٹ بکتے تھے وہ تھے 2 ہزار دو سو 13 ملین اور اب جو بکتے ہیں وہ ہیں 2439 ملین۔ اس سے ریلوے کی ارننگ میں اضافہ ہوا ہے۔ پہلے 265.1 کروڑ کی جو آمدنی ہوئی وہ ان اقدامات کی وجہ سے اب تین سو اٹھارہ پوائنٹ پانچ کروڑ ہے۔ ہم نے لوگوں کو کچھ سزائیں بھی دی ہیں قانون کے تحت لیکن سوشل آرگنائزیشن بوائے

اسکاوٹ اور کچھ لوگ جو سماج کی بہتری کے لئے کام کرنا چاہتے ہیں جیسے گاؤں کے بڑے بڑے لوگ انہوں نے کافی مدد دی ہے اور اس کی وجہ سے یہ جو ایک سماجی خرابی تھی اس میں کافی کمی آگئی ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ سماج میں اس قسم کا پرچار کیا جائے پمفلٹس کے ذریعہ سے اور دوسرے ذریعوں سے تاکہ دوسرے لوگوں پر یہ ظاہر کر سکیں کہ ٹکٹ لیس ٹریول بغیر ٹکٹ جو لوگ سفر کرتے ہیں وہ نہ ملک کی خدمت کرتے ہیں نہ کسی اور کی خدمت کرتے ہیں بلکہ وہ ملک کا الٹا نقصان کرتے ہیں اور ایسی مثال قائم کرتے ہیں جو جتنی جلدی ختم ہو اتنا ملک کے لئے بہتر ہے ریلوے کا یہ وچار ہے کہ اس ڈرائیو کو جو ہم نے ٹکٹ لیس کو روکنے کے لئے شروع کی ہے زیادہ تیز کر دیا جائے زیادہ سخت اقدامات کئے جائیں تاکہ جہاں پر ٹکٹ لیس ٹریولنگ کا زیادہ پھیلاؤ ہے وہاں زیادہ سختی کی جائے اور اس کو وہاں پر روکا جائے۔ ایک اور بات جو کافی اہمیت رکھتی ہے اور جس کا ذکر کچھ مائٹے سدھیوں نے کیا وہ یہ ہے کہ ریلوے کی پالیسی کیزول لیبر کے متعلق کیا ہے۔ اس وقت ریلوے کے پاس تقریباً ساڑھے 3 لاکھ کے قریب کیزول لیبر موجود ہیں اس میں سے تقریباً 5 پوائنٹ 8 لاکھ پروجیکٹس پر کام کرتا ہے۔

کیزول لیبر جو عارضی مزدور ہوتے ہیں ان کا کام ہی عارضی نوعیت کا ہوتا ہے یا جو ان کو عارضی طور

[شری محمد شفیع قریشی]

پر کام دیا جاتا ہے یا جو پروجیکٹس ہوتے ہیں جو خاص طور پر مکمل ہونے ہوتے ہیں ان میں کام دیا جاتا ہے۔ اس سے ایک بڑی مشکل یہ ہو جاتی ہے کہ جب وہ لوگ کام پر بیٹھتے ہیں تو ان کی بیکاری کا مسئلہ کمپڑا ہو جاتا ہے۔ اس لئے ریلویز کی یہ کوشش رہی ہے کہ زیادہ سے زیادہ کیزول لیبر کو آزارب کریں اس کے لئے پہلے جو طریقہ تھا وہ یہ تھا کہ کچھ لوگ کیزول لیبرس میں سے پرمینینٹ کیڈر میں لئے جاتے تھے اور کچھ باہر سے لئے جاتے تھے اب یہ فیصلہ ہوا ہے کہ جو بھی لیبر پرمینینٹ کیڈر میں آئینگے وہ کیزول لیبرس میں سے ہی لئے جائیں گے۔ یہ بھی کوشش کی جا رہی ہے کہ کیزول لیبرس کی جو حالت ہے اس کا زیادہ سدھار کیا جائے اور اس وقت تک تقریباً 50 ہزار کے قریب جو عارضی لیبر تھی ان کو کلاس فور میں جگہ دی گئی ہے۔ جیسے جیسے جگہیں خالی ہوتی جائیں گی وہ کیزول لیبر کو ملینگے۔ میں امید کرتا ہوں کہ اس سے سمسیا کا حل ہوتا جائے گا۔

ایک اور یہاں پر مسئلہ جو اٹھایا گیا وہ تھا کہ ریکروٹمنٹ کے معاملہ میں شیڈولڈ کلاسٹ اور شیڈولڈ ٹرائبس کے متعلق گورنمنٹ کی پالیسی کیا ہے۔ اس میں ہماری پالیسی بالکل واضح ہے کہ جو گزٹیڈ پوسٹ ریلویز کی ہیں وہ سب کی سب یونین پبلک سروس کمیشن کے ذریعہ سے پر کی جاتی ہیں۔ کلاس دو کی جگہوں میں ڈائریکٹ ریکروٹمنٹ نہیں ہوتا۔

سوائے میڈیکل ڈپارٹمنٹ کے۔ اور کلاس دو کی جو جگہیں ہیں ان کو کلاس تھری سے پروموٹ کر کے پر کیا جاتا ہے۔ کلاس تین کی ریکروٹمنٹ ریلوے سروس کمیشن کے ذریعہ ہوتی ہے۔ ہمارے ریلوے سروس کمیشن بمبئی، الہ آباد، کلکتہ اور مد راس میں ہیں۔ اور نارتھ ایسٹ فرنٹیر ریلوے جو ہے وہاں بھی ایک کمیٹی فنکشن کرتی ہے ریلوے سروس کمیشن کی طرح کام کرتی ہے۔ کوشش ہماری یہ ہے کہ جو کوٹا شیڈولڈ کلاسٹ اور شیڈولڈ ٹرائبس کا ہے وہ ان کو پورا پورا دیا جائے۔ کچھ کلاسز میں تو ان کا کوٹا پورا ہوا ہے۔ لیکن بد قسمتی سے مجھے اس بات کا اعتراف کرنا پڑتا ہے کہ اونچے درجوں میں شیڈولڈ کلاسٹ اور شیڈولڈ ٹرائبس کو پوری نمائندگی نہیں ملی ہے۔ یہ ریلوے کی کوشش رہے گی اور اس بات کی ہدایت بھی جاری کر دی گئی ہے کہ اوپر کی پوسٹس میں شیڈولڈ کلاسٹ اور شیڈولڈ ٹرائبس کو پورا رپریزنٹیشن ملنا چاہئے اور جس جگہ کوئی ایسا معاملہ پیدا ہوتا ہے کہ شیڈولڈ کلاسٹ کی جگہ پر کرنے کے لئے امیدوار نہ ملے تو وہ کوٹا تین سال کے بعد ختم ہوتا ہے۔ تو وہ ختم ہونے کی بات تھی اس میں اب شیڈولڈ ٹرائبس کے لوگ لئے جائیں۔ عام طور پر یہ شکایت رہی ہے کہ شیڈولڈ کلاسٹ اور شیڈولڈ ٹرائبس کے جو لڑکے امتحان میں بیٹھتے ہیں انہوں نے باہر سے بی۔ اے اور ایم۔ اے کے امتحان پاس کئے ہوتے ہیں اور وہ ریلوے سروس کمیشن کے امتحان میں

بھی پاس ہو جاتے ہیں لیکن کسی طریقہ سے وہ انٹرویو میں رہ جاتے ہیں یہ شکایت کسی حد تک جائز ہے۔ اس کی پوری جانچ کی جا رہی ہے اور ہم نے یہ بھی کہا ہے کہ جو شیڈولڈ کاسٹ اور شیڈولڈ ٹرانس کے لوگوں کے لئے امتحان کا طریقہ ہے یا جو ان کو انٹرویو پر بلانے کا طریقہ ہے اس میں بھی تبدیلی لانے کی ضرورت ہے تاکہ ان کو کسی قسم کی دقت نہ ہو۔ ہم یہ بھی جانتے ہیں کہ ان کی جو تعلیم اور تربیت ہوتی ہے وہ کافی نیچے ہوتی ہے ان کا مقابلہ شہر کے لڑکوں سے نہیں کیا جا سکتا۔ اس فرق کو مٹانے کے لئے ہم ایسے اقدامات کر رہے ہیں کہ وہ کسی طریقہ سے دوسرے لوگوں سے پیچھے نہ رہ جائیں۔ اس بارے میں میں ہاؤس کو یقین دلاتا ہوں کہ جہانگ شیڈولڈ کاسٹ اور شیڈولڈ ٹرانس اور پچھڑی جاتیوں کا تعلق ہے ان کی نمائندگی ریلوے سروس میں پوری ہو اس بات کا دھیان دیا جا رہا ہے۔

श्री रणवीर सिंह : एक्स सर्विस में के लिए क्या है ?

श्री محمد شفیع قریشی : جی ہاں

ریل منٹری اپنے بھاشن میں بتائیں گے کہ جو ریلوے پروٹیکشن فورس کی از سر نو تنظیم کی جا رہی ہے اس میں جو ہمارے ایکس سروس میں وغیرہ ہیں ان کو وہاں پر جگہ ملنی چاہئے اور اس کے لئے ہم پوری کوشش کر رہے ہیں لیکن ایک عجیب اتفاق یہ بھی ہوا کہ جب ہم نے ایکس سروس میں کی تلاش کی آج سے دو برس پہلے تو بہت کم

تعداد میں ایسے لوگ ملے جنہوں نے خواہش ظاہر کی کہ وہ ریلوے پروٹیکشن فورس میں کام کرنا چاہتے ہیں۔ تو میں مانتے سلسلے کی مدد چاہوں گا کہ ایسے لوگ جو کہ کام کر سکتے ہیں اور جو کہ ابھی صحت کے لحاظ سے قابل ہوں اگر وہ آر۔ پی۔ ایف۔ میں آنا چاہتے ہیں تو خاص طور سے ایکس سروس میں کے لئے آر۔ پی۔ ایف۔ کا دروازہ ہمیشہ کھلا رہے گا۔

श्री रणवीर सिंह : जितने चाहें उतने मिल सकते हैं ।

श्री محمد شفیع قریشی : کچھ

مانتے سلسلوں نے یہاں پر اسٹاف کے متعلق تشویش کا اظہار کیا اور انہوں نے کہا کہ ریلوے کے جو امپلائز ہیں ان کے بچوں کی تعلیم و تربیت کا خیال رکھنا چاہئے۔ ہم نے ریلوے کو ہمیشہ ایک پریوار سمجھا ہے خواہ وہ ریلوے بورڈ ہو، ریلوے منٹریلینے ہو یا جو آدمی ٹریڈ پر کام کرتا ہے قلی کا وہ ہو اس میں یہ ایک ایسا احساس پیدا کرنے کی کوشش کی ہے کہ ہم سب ایک ہی پریوار کے لوگ ہیں اور جب یہ احساس ہے تو پھر ہم کو کوئی دقت محسوس نہیں ہوتی کہ ہم ان کو وہ سونپنا نہیں نہ دیں جو کہ آج ایک عام شہری کو یہاں پر ملنی چاہئے۔ جو ریلوے کریمپجاری ہیں ان کے بچوں کے لئے اس وقت تک ریلوے آج بھی 752 اسکول چلا رہی ہے۔ جن میں سے 3 انٹرمیڈیٹ کالج ہیں 50 ہائی اور ہائر سیکنڈری اسکول ہیں، 37 مڈل اسکول ہیں اور 662 پرائمری اسکول ہیں۔ یہ جو قدم اٹھایا گیا ہے یہ محض ان

[شری محمد شفیع قریشی]

بچوں کی تعلیم و تربیت کے لئے اٹھایا گیا ہے۔ نئے اسکول کھولنے کے لئے ہماری بڑی مشکل یہ ہے کہ ایجوکیشن کا محکمہ اسٹیٹ کے پاس ہے۔ ہم یہ کوشش کرتے ہیں کہ اول تو اسٹیٹ ہی اس سارے سلسلہ کو چلانے لیکن جو اس وقت تک ریلوے کے پاس اسکولس ہیں ابھی تو ریلوے ہی ان کو چلانے گی۔ لیکن روپے کی کمی کی وجہ سے ہم زیادہ اسکول نہیں بڑھا سکتے ہیں۔ اور نہ زیادہ اسکول کھول سکتے ہیں۔ یہاں تک کہ سینٹرل اسکولوں کا تعلق ہے کینڈریہ ودھالیہ سنگٹھن جو کہ منسٹری آف ایجوکیشن چلاتی ہے اگر ہم سمجھتے ہیں کہ ریلوے کے پاس زمین موجود ہے یا ایسے اسکولوں کو چلانے کے لئے ریلوے کو زمین کی ضرورت پڑے اور ریلوے کے پاس کچھ فالتو زمین پڑی ہوئی ہو تو اس میں ہمیں اعتراض نہیں ہوگا کہ ایسے اسکول چلانے کے لئے زمینیں دی جائیں۔

श्री मान सिंह वर्मा: सेंट्रल स्कूल का प्रोपो-
जल ज्यादा फीजिविल लगता है क्योंकि सबका
कैरिक्लम घोर कोर्स एक सा होगा।

شری محمد شفیع قریشی: جی ہاں۔

ایک اور بات جو یہاں پر کچھ سمجھنے والوں نے معبر صاحبان نے اٹھائی وہ یہ تھی کہ الیکٹریفیکیشن کے متعلق ریلوے منسٹری کو کچھ کہنا چاہئے۔ جیسا کہ مہانے سنیوں کو معلوم ہے کہ ریلوے میں الیکٹریفیکیشن کا معاملہ کوئی نیا نہیں ہے۔ بلکہ کافی عرصہ سے اس پر غور و خوض کیا جا رہا ہے۔

یہ بھی دیکھا گیا ہے کہ بجائے اسٹیٹ اور ڈیزل کے الیکٹرک ٹریکشن جو ہوتا ہے۔ وہ زیادہ کامیاب رہا ہے اور اگر ضروری ٹریفک اس پر موثر ہو تو اس پر لاگت جو ہوتی ہے وہ بھی کم آتی ہے اور خرچہ بھی اس پر کم ہوتا ہے۔ تو یہ دیکھا گیا ہے کہ ٹرنک روٹس پر جیسے دہلی - کلکتہ - بمبئی - مدراس جہاں پر کہ 14 پرسنٹ کے قریب ہمارا ٹوٹل کلو میٹرز ہے اس پر 50 پرسنٹ کے قریب ہمارا ٹریفک چلتا ہے۔ تو کوشش یہ رہے گی کہ ایسے ٹرنک روٹس کو پہل دی جائے پرائیویٹی دی جائے۔ اگر الیکٹریفیکیشن کا پروگرام ہوگا جیسا کہ ہاؤس کو معلوم ہے کہ پہلے سے ہم نے ہاؤز ڈہلی ٹرنک روٹ پر الیکٹریفیکیشن کا کام شروع کیا ہے اور ہاؤز ٹونڈلا جو کہ تقریباً اس کام کا 85 پرسنٹ حصہ ہے وہ مکمل ہو چکا ہے۔ اور باقی حصہ بھی بہت جلد مکمل ہونے کا خیال ہے۔ تو جہاں جہاں پر بھی یہ الیکٹریفیکیشن کا کام ہوتا ہے اس میں ڈینسیٹی جتنی ٹریفک کی اس پر ہوگی اور جتنی اہمیت اس لائن کی ہوگی اس کو خاص طور پر مد نظر رکھا جاتا ہے۔ الیکٹریفیکیشن میں ایک اور بھی فائدہ ہے۔ ڈیزل جو ہم باہر سے منگاتے ہیں اس میں امپورٹڈ کنٹینٹس ہوتے ہیں اور اس کے لئے ودیشی مدرا ہمیں باہر بھیجنی پڑتی ہے۔ تو اگر ہم زیادہ سے زیادہ الیکٹریفیکیشن کی طرف دھیان دیں تو ہمارا جو امپورٹ کے لئے روپیہ خرچ ہوتا ہے اس کی بچت بھی ہو سکتی ہے اور ہماری ریلوے میں رفتار بھی آسکتی ہے اور ہمارے جو

یاتری ہیں ان کو کافی سویدھا مل سکتی ہے لیکن ایک سب سے بڑی دقت جو آرہی ہے وہ یہ ہے کہ سارے ملک میں اس وقت پاور کی کمی ہے۔ اگر ہمیں صوبے موزوں داموں پر بجلی مہیا کریں تو ہم کو کوئی اعتراض نہیں ہے کہ ہم کسی خاص ایریا کو الیکٹریفائی نہ کریں۔ اس خال سے ہمارا اپنا خیال ہے کہ ہم اپنے طور پر بھی بجلی پیدا کریں تاکہ اس کمی کو پورا کیا جا سکے۔ جن سیکشنس میں الیکٹریفیکیشن کا کام جاری ہے وہ ہیں ووار۔ احمدآباد ویسٹرن ریلوے میں۔ ٹونڈلا دلی ناردرن ریلوے میں۔ مدراس وچے واڑہ ساؤدرن اور ساؤتھ سینٹرل ریلوے میں۔ پنس کرا ہلدیہ اور والتیر۔ کرن ڈول ساؤتھ ایسٹرن ریلوے میں اور مدراس تیروولور ساؤدرن ریلوے میں۔

ایک مانٹے سادسیہ : ہاؤڑا ٹو بلاس

پور کمپلیٹ ہو گیا اور اس پر آپ کی گڈس ٹرین چلتی ہیں آپ کے یہاں شارٹیج ہے انجنوں کی۔

شری محمد شفیع قریشی : ایک تو

الیکٹریکل انجنوں کی کمی ہے اور دوسرے بجلی کی کمی کی وجہ سے معاملہ ٹیڑھا ہو گیا ہے۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI PURABI MUKHOPADHYAY) : Mr. Qureshi, there are three more speakers.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : I am just concluding.

ہمارے کچھ ساتھیوں نے کیٹرنگ کی طرف بھی اشارہ کیا۔ یہ ایک ایسا مسئلہ ہے جو کہ میں سمجھتا ہوں کبھی شکایت سے پاک نہیں ہو سکتا۔ کیونکہ کھانے والوں کے ذائقے بدلتے رہتے ہیں اور پکانے والوں کے طریقے بدلتے رہتے ہیں۔ تو یہ شکایت تو چلتی ہی رہے گی۔ لیکن میں مانٹے سادسیوں سے یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ جہاں جہاں پر بھی وہ کمی محسوس کریں کہ کھانے میں کوئی دقت ہے تو کمپلینٹ بک میں وہ شکایت لکھ دیا کریں اس سے میں سمجھتا ہوں فائدہ ہوگا۔ لیکن مانسنگھ جی نے خود کہا کہ انہوں نے کھانا کھانے کے بعد ان کو ایک کلین چٹ دے دی ہے۔ تو بڑی مشکل ہوتی ہے اگر کوئی خاص شکایت ہمارے پاس نہیں پہنچتی اس حالت میں کوئی کارروائی نہیں کر سکتے لیکن ریل کا جو اسٹاف ہے جس کے ذمے یہ کام ہے ان کو یہ ہدایت ہے کہ ہر ٹرین میں اور ہر کلاس کے یاتری کے لئے وہ دیکھیں کہ ان کو جو کھانا ملتا ہے اور جس کے لئے وہ پیسے دیتے ہیں وہ اچھے سے اچھا کھانا ملتا ہے یا نہیں۔ اگر ان کی تصویز ہے کہ میں بھی کبھی کبھی جا کر سرپرائز چیکس کیا کروں تو میں یہ پہلے بھی کیا کرتا تھا لیکن ہماری کوشش یہ رہی ہے ہمیشہ کہ جہاں تک ممکن ہو سکے کھانے کے اسٹینڈرڈ کو بہتر بنایا جائے۔ کچھ پوائنٹس اور ضروری ہیں لیکن ان پر منسٹر صاحب اپنی تقریر میں روشنی ڈالیں گے۔

[रिल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :
 महोदय, मुझे ध्यान था कि इन बहस का जवाब अंग्रेजी में दूंगा। लेकिन मानसिंह वर्मा जी की तकरीर के बाद में कुछ मजबूरी महसूस करता हूँ कि उन्होंने जो कुछ सवालनात उठाये हैं उनका जवाब उनकी और हमारी दोनों की जो मुश्किल का जवाब है, उसमें दूँ। मैं माननीय सदस्य का मशकूर हूँ जिन्होंने इस बहस में हिस्सा लिया और बहस को एक ऐसी सतह पर रखा जहाँ पर कि रेल के जो अहम मसाले हैं, उन पर गौर करने का मौका हम लोगों को मिलेगा सबसे आखिर में मानसिंह वर्मा जी बोले हैं और उन्होंने समाजवाद की तरफ ध्यान दिलाया और यह कहा कि यह हमारी हकूमत है जो समाजवाद के मामले में तकनीयता से काम नहीं कर रही है। या यह वह भूलते हैं कि हमने ही आवाज लगायी थी इनकी भी कि आप आये हम सोपड़ियों की तरफ चले, हम खेत के मजदूरों की तरफ चले, हम कारखाने के मजदूरों की तरफ चले और उनकी तरफ चलकर उनकी हालत को बेहतर बनाये, लेकिन आपने और आपके दल ने उस वक्त राजाओं और महाराजाओं के महलों की छत्रछाया को चुना और बड़े-बड़े सरमायेदारों की कोठियों के आगे पीछे गये, उनसे चिमट गये।

श्री मान सिंह वर्मा : राजा महाराजा तो आपके वहाँ ज्यादा है।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : आपकी जात का, बर्हसियत, वर्मा जी के मुझे बड़ा एहतारान है, लेकिन आप यह जो कहते हैं कि आपकी जमात ने समाजवाद के लिए कदम उठाया, तो इस बात को न तो यहाँ मानने वाला है और न इस एवान के बाहर मानने वाला है, बल्कि समाजवाद को रोकने में, इसके आगे बढ़ने में, जो रुकावट आयी है वह कदम-कदम आपके दल से आयी है और अगर आप यह समझते हैं कि सिर्फ रेलवे में फस्ट क्लास, सेकेंड क्लास और एथर कंडीशनड क्लास हटा लेने से समाजवाद आ सकता

[] Hindi transliteration.

है तो हमें इसमें कोई एतराज नहीं है, लेकिन जहाँ तक रेलवे का ताल्लुक है, मैं आपसे यह अर्ज करना चाहता हूँ कि हम तत्तदरीज यह कोशिश कर रहे हैं कि रेलवे में जो यात्री सफर करते हैं, चूँकि इनमें थर्ड क्लास के यात्री बहुत ज्यादा हैं, इसलिए इनकी सुविधा और इनकी सुहलियतें जो हैं, उनको बढ़ाया जाये। और जो बड़े क्लासिस में सफर करते हैं, जिनके पास खपचा खर्च करने की ताकत है, उन्हें इस रूप के मुताबिक सुविधा और सुहलियत दी जाये।

आपने इसके अलावा कुछ और भी जरूरी सवाल उठाए हैं और बहुत से मेम्बरान ने भी इस पर अपनी तबज्जो दी है और सब से अहम मसला इस वक्त हमारे पास जो है, वह रेलवे वेगन्स का है। क्योंकि हम समझते हैं कि इस मुल्क को जो तरक्की करनी है और जिस रफ्तार से हमारा मुल्क तरक्की की मंजिल तय कर रहा है, इसमें आने वाले दिनों में रेलवे के महकमा को वेगन्स की काफी जरूरत पड़ेगी। लेकिन बदकिस्मती यह रही है कि 1972-73 के पहले चौथाई हिस्सों में हमारी उम्मीद के खिलाफ जो ट्रीफिक हमें मिलने वाला था, उसमें फेट अनिग में, रेवेन्यू अनिग में काफी कमी रही लेकिन 1972-73 के दूसरे चौथाई हिस्से में हालत कुछ बेहतर हुई और जो हमारा रेवेन्यू ट्रीफिक है, इसमें काफी सुधार हुआ। जो सबसे बड़ी कमोडिटी रेलवे ले जाती है और जिस पर मुल्क की तरक्की का काफी इन्हिसार है जैसे कि स्टील है, लोहा है, या फूड ग्रेन्स हैं, फर्टिलाइजर वगैरह है, हम इनमें बड़े फखर के साथ कइ सकते हैं कि रेल के महकमा ने पूरी तरह से इनकी जरूरियात को पूरा कर दिया है। इस तरीका से कोयला और धावरन और जो एक्सपोर्ट के लिए जाता है, पेट्रोलियम प्राइक्ट्स है और दूसरी किस्म की चीजें हैं जिनकी मुल्क में काफी खपत और जरूरत होती है, इसमें भी रेलवे ने काफी मुस्तैदी से और काफी अच्छे तरीके से काम किया है। और इसको पूरा किया है। यह जरूर है कि सीमेंट के मामले में इस साल के सिर्फ पहली चौथाई हिस्सा में और कुछ जो

त्रिक बर्निंग कोल है, इसमें हमें कुछ मुश्किल रही है। इसके लिए हम पूरे वैगन नहीं दे पाये हैं लेकिन माननीय सदस्यों को मालूम है कि मुल्क में ला एण्ड ग्राइंडर की जो सिचुएशन थी, उसकी हालत कुछ ऐसी थी कि बहुत सी जगहों पर हालात खराब रहे और रेलवे का जो सिस्टम है, वह बिल्कुल इन्मान की रगों की तरह है। जैसे कि रगों में अगर किसी जगह थोड़ी सी भी बकावट आ जाये, ग्रामबासेस हो जाये तो सारा जिस्म जो है उस पर असर पड़ता है। एक जगह कहीं एंजोटेशन होता है, तो बदकिस्मती से यहां पर कुछ ऐसा एक ट्रेड रहा है कि लोगों का जो गुस्सा है, एंजोटेशन का जो गुस्सा है, वह ज्यादातर रेलवे पर ही उतरता है। अगर किसी जगह पर तुलबा को सिनेमा कमेशन की जरूरत थी और वह नहीं दिया गया तो उसका गुस्सा भी रेलवे पर ही उतरा गया है। मुल्की राज्य के मामले में जो इसके हक में है या इसके खिलाफ हैं, इसमें भी यही हुआ। आपने देखा कि आंध्र प्रदेश में कमसे कम रेलवे को बीस करोड़ रुपया का नुकसान हुआ है सिर्फ ट्रैफिक में, और एक करोड़ रुपया का नुकसान इन माल में जाती तोर पर हुआ है। इस तरीका से और जगहों में इस किस्म के जो एंजोटेशन होते हैं, इनमें अपने मुल्क की इस मिलकीयत को तबाह किया जाता है और इसी वजह से रेलवे को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ा। लेकिन इसके बावजूद भी आप देखते हैं कि जो जरूरी अशिया है, जो खास माल है, जो कारखानों को चलाने के लिए जरूरी है, उसको ले जाने में, उसके ट्रांसपोर्टेशन में कोई कमी नहीं की गयी है।

इस वकत तक हमारे अंदाजे के मुताबिक 18,000 से 20,000 वैगन्स की हर साल जरूरत रहेगी हमको। जो यह हमारा प्लान्ट पीरियड है, इसके आखिर में, और 30,000 के करीब जरूरत पड़ेगी। हमारी वैगन्स इंडस्ट्री के पास जो ग्राइंडर अभी तक दिया गया था वो उन्होंने पूरा नहीं किया है और इसके बाद यह खयाल किया जाता है

कि 1972-73 में 19,000 वैगन्स जिसमें 15,000 वैगन्स के करीब प्राइवेट इंडस्ट्रीज से आयेगे और 4,000 के करीब हमारे अपने रेलवे वर्कशाप से आयेगे, इनकी हमको जरूरत पड़ेगी दूसरे इससे यह बात जाहिर हो जाती है कि तकरीबन 36,000 वैगन्स के आइंडर हम वैगन्स मैन्यूफैक्चरर्स को दे रहे हैं एक बात यह भी जरूरी हो जाती है कि वैगन मैन्यूफैक्चरर्स को जब तक काफी तादाद में वैगन्स का आइंडर न हो, काफी अर्सा के लिए उनके पाम आइंडर नहीं होते हैं, तो इनके लिये कोई इन्वेस्टिव नहीं होता है कि वैगन बनायें। इसलिए ट्रैफिक की जरूरीयात जो अगले बरसों में बढ़ती जायेगी इसको मदे नजर रखते हुए हमने प्राइवेट इंडस्ट्रीज के पास और अपने जो हमारे कारखाने हैं, उनके पाम वैगन्स के आइंडर दे रखे हैं इस तरीका से कि काफी अरसा तक इनके पाम आइंडरस रहें और वो अपनी फुल कैपेसिटी का पूरी तरह से इस्तेमाल करते रहें।

एक इस प्वायंट को हमारे कुछ दोस्तों ने जहां पर उठाया है और खासकर आनन्दन साहब ने, जिनका रेलवे से काफी गहरा ताल्लुक है और वो हमेशा ऐसे मामलों में दिलचस्पी रखते हैं। उन्होंने भी इसकी तरफ इशारा किया है और अपने भाषण में कहा था कि हम जो 16 करोड़ के करीब फारन एक्सचेंज खर्च करते हैं, बाहर से व्हील और एक्सिल लाने के लिए क्यों न हम अपने मुल्क में व्हील और एक्सिल का कोई प्लांट कायम करें। जैसाकि माननीय सदस्य को मालूम है कि हमारे यहां पर दो ही मूनिट्रें हैं, एक तो टाटा आयरन एंड स्टील और एक खुद हमारी हिन्दुस्तान स्टील दुर्गापुर की है जहां व्हील सैट तैयार किये जाते हैं। लेकिन बदकिस्मती से दुर्गापुर में जो पैदावार व्हील सैट की है वह पूरी नहीं हो सकी जिसकी वजह से हमको मजबूरन बाहर से व्हील सैट इम्पोर्ट करने पड़े हैं। लेकिन इसकी एक तजवीज रेलवे के पास है और इस तजवीज के तहत हम चाहते हैं कि हमारा प्लांट कायम हो जाये ताकि जो हम बाहर की मुडा खर्च करते हैं वह बच जाये और हम बाहर के वो सप्लाईस हैं, इनपर ज्यादा एतबार, ज्यादा भरोसा न करें।

[श्री मोहम्मद शफी कुरेशी]

यजमानल कपुर जी ने एक प्वाइंट उठाया है कि रेलवे जब यह महसूस करती है कि बंगेन्स की ज़रूरत है तो पहले से ही प्लानिंग क्यों नहीं करते। मैं हाऊस को यकीन दिलाता हूँ कि रेलवे ने जो उनकी बंगेन्स की ज़रूरियात है, उनका बाकायदा प्लान तैयार किया और मुझे यकीन है कि हमारे बंगेन्स सप्लायर्स अपने वायदा के मुताबिक रेलवे को बंगेन्स सप्लाय करेंगे और जो हमारा एक्सपेक्टेड ट्राफिक है, गुड्स का और दूसरी चीजों का, उसको देने में रेलवे को कोई दिक्कत महसूस नहीं होगी।

श्री मानसिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : एक सवाल आपसे पूछना चाहता था कि क्या हम इस पोजीशन में हैं कि हम बंगेन्स एक्सपोर्ट कर सकें ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : यह सही बात है कि कुछ लोगों ने बंगेन्स एक्सपोर्ट के आइडर लिए हैं लेकिन वह तभी होगा जब हमारी जो इन्स्टाल्ड कैपेसिटी है इसका पूरी तरह इस्तेमाल किया जाये। इन्स्टाल्ड कैपेसिटी के पूरा होने से हमारी प्रदरुनी ज़रूरियात भी पूरी हो जायेगी और हम इस काबिल हो जायेंगे कि निर्यात के लिए कुछ बंगेन्स हमारे पास रह जायें तो इसकी तरफ भी ध्यान देना है क्योंकि अगर वैदेशिक मुद्रा कमानी है तो इसके लिए यह बहुत ज़रूरी है। अगर हमारी बंगेन्स कैपेसिटी बढ़ाने में हमारी बढ़ती होती है और मुल्क को लाभ पहुंचता है।

शानन्दन् साहब ने एक प्वाइंट यहाँ पर भी उठाया था मियांभाई ट्रिब्यूनल का जो एवाइड है, इसके मुत्तलिक हमने कोई निर्णय नहीं लिया है। मियांभाई ट्रिब्यूनल की रिपोर्ट हमको 8 अगस्त, 1972 को मिली है जिसमें कुछ बातें, जो उनके सुपुर्व की गयी थीं, निर्णय लेने के लिए, उस पर उन्होंने अपनी राय जाहिर की है।

मैं हाऊस को यह इत्तिला देना चाहता हूँ कि रिपोर्ट को कन्सीडर करने के बाद गवर्नमेंट ने यह फैसला किया है कि ट्रिब्यूनल ने जो सिफारिशें की हैं, उनमें ज्यादा को मान लिया जाये

और इस तरीका से जो ज़रूरी एहकमात हैं जैसे पेन्केल को रिवाइज करने के लिए, की-मैन और गैंगमेट्स की पोस्ट को ग्रप डेडेशन करना, गार्ड्स और ड्राइवर्स का मामला बर्गरा, इनके लिये फौरी एहकमात जारी किये जा रहे हैं। इस तरीका से जो और उन्होंने फैसला दिया है, जिसका नाइट ड्यूटी क्लॉउंस से ताल्लुक है, इस स्टाफ के लिए जो अभी तक कवर नहीं हो रहा है, इन सब मामलों के बारे में जल्दी ही फैसला ले लिया जायेगा। क्लेरिकल स्टाफ की जो मांग थी, उसको ट्रिब्यूनल ने पूरा नहीं की। लेकिन जो केंजुअल नेवर के मुत्तलिक इनकी जो फाईडिंग्स थी और उन्होंने जो रिपोर्ट दिया है, उस पर गवर्नमेंट विचार कर रही है। और मुझे यकीन है कि इस किस्म की जो रिपोर्ट है उसको मंजूर करने से जो हमारे एम्प्लाइज हैं, उनको काफी लाभ पहुंच सकता है।

शानन्दन् साहब ने जो 2-3 और प्वाइंट्स दिये हैं और जो माननीय सदस्यों ने नुक्ते बर्हां पेश किये हैं, उनका जबाब डिटेल् में मिनिस्टर साहब देगे लेकिन मैं कई बातों की तरफ आप का ध्यान दिलाता चाहता हूँ।

पहली बात जो है, वह यह है कि रेलवे के मुत्तलिक यह कहा जाता है, और किसी हद तक सही भी है, कि इसमें चोरियां काफी होती हैं। अभी चौधरी साहब यहाँ पर इसका जिक्र कर रहे थे। मैं इनका आभारी हूँ कि उन्होंने और उत्तरी स्टेट गवर्नमेंट ने हमारे साथ पूरा मेल-मिलाप करके काफी हद तक रेलवे के माल लाने में जाने में जो चोरी होती थी, इसमें कमी आयी है। और जो दूसरी बीमारी ग्राम फैलो हुई है, बर्गर टिकट के सफर करने की, उसमें भी उन्होंने हमारी काफी मदद की है। लेकिन जैसा कि माननीय सदस्यों को मालूम है कि रेलवे में जो चोरियां होती हैं, वो कई किस्म की होती हैं। सबसे रेलवे में माल चढ़ाया जाता है, वहाँ से लेकर जहाँ कि माल को पहुंचना होता है, वहाँ तक और रास्ता भर में किसी जगह भी इसकी चोरी की जा सकती है। एक बड़ी लख

वैगनों की कमी की भी है। और काफी वैगनों को नीचे से काट दिया जाता है और फिर वो इन काबिल नहीं रह जाते कि उनमें दुबारा से माल को लाद दिया जाये। जब कि रेलों में माल की चोरी होती है, लोगों का माल खो जाता है, तो इसमें हमारे जो खरीदार हैं, जो हमारे कस्टमर हैं, उनके लिए मुश्किल हो जाती है। उनके रेलवे के एतबार में कमी हो जाती है क्यों कि उनका माल सही तरीके से एक जगह से दूसरी जगह नहीं पहुँच सकता। इसलिए यह हमारे खुद हक में है कि जो माल हमको ले जाने के लिये रेलवे के लिये दिया जाता है, उसकी डिलीवरी सही सूरत में और सही मकाम पर की जाये। रेलवे के उपर जो बलम हो रहे हैं वो काफी बढ़ रहे हैं और इसके लिए करीब नरह करोड़ रुपया कम्पेंशन दिया जायेगा। लेकिन इन बार हमने कोशिश की है कि इसको काफी कम कर दिया जाये और इसका यह नतीजा भी निकला है कि इसके मुत्तल्लिक मिनिस्टरी में जो इकदायात किये हैं, इसमें हमने आर० पी० एफ० को एलट किया है कि वो माल की देखभाल करे और रेलवे स्टाफ को भी अलट किया है कि जो माल लादा जाता है, उसकी बाकायदा देखभाल की जाये। और उन सब इकदायों का यह जो नतीजा निकला है कि सन् 72 में जो क्लेम्स आये हैं वो 25,000 उन क्लेम्स से कम हैं जो हमें पिछले बरग मिले थे। और इससे हमें तकरीबन 67 लाख रुपये की बचत हुई है। मुझे यकीन है कि इस किस्म के इकदायों पर और सख्ती से अमल किया जायेगा तो हमें जो बहुत भारी रकम क्लेम्स के कम्पें-सेशन के लिए देनी पड़ती है, इसमें काफी कटौती हो सकती है और वही रकम रेलवे एम्प्लाइज की बेहतरी और बहवृद्धी के काम में इस्तेमाल की जा सकती है। लेकिन जिस तरह से लोगों ने बढ़ा-चढ़ा कर बताया है, वह हकीकत नहीं है। अगर देखा जाये तो, जितनी भी कीमत का माल रेल से ले जाया जाता है, इसका सिर्फ 0.18 फीसदी ही क्लेम्स के लिए, कम्पेंशन के लिए देना पड़ता है जो एक परसेंट से भी कम है। जो रेलवे के इस तरह क्लेम्स दिये जाते हैं और

रेलवे कम्पेंशन कमेटी ने इसके मुत्तल्लिक जो सिफारिशों की है कि चोरियों को किस तरह से रोका जाये और क्लेम्स जो दिये जाते हैं, उनको किस तरह से कम किया जाये। इसके मुत्तल्लिक यह अर्ज करना चाहता हूँ कि सबसे अहम् बात यह है कि रेलवे का जो लोग अपना माल भेजने के लिए देते हैं, उनका कोआपरेशन, आम लोगों का सहयोग, रेलवे एम्प्लाइज का चौकस रहना और नेक नौयती से काम करना, यह बहुत जरूरी है। जब यह चीजें हो जायेंगी, मैं समझता हूँ कि रेलवे में जो चोरियाँ होती हैं और जो क्लेम्स का बिल बढ़ता जाता है, इसमें काफी कमी आ जायेगी। तो जो रेलवे कम्पेंशन की रिपोर्ट है, उस पर गौर किया जा रहा है और मुझे यकीन है कि उसकी जो सिफारिशें हैं, वो हम काफी हद तक मान लेंगे। अब मिनिस्टर साहब ने यह फैसला किया है कि मुख्तलिफ सूबों के होम मिनिस्टर्स से मुलाकात करेंगे ताकि उनके सूबों में होने वाली रेलवे की चोरियाँ और दूसरे मनायल के मुत्तल्लिक उनकी पुलिस से राबता कायम किया जा सके। और यह भी देखा जा सके कि किस तरह से उन जुमों को कम किया जा सकता है। इस मिलमिले में यू० पी० बिहार, आसाम और वेस्ट बंगाल के होम मिनि-स्टर्स से 21 मार्च को बात होने वाली है और इस तरीके पर आई० जी० रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स मुख्तलिफ सूबों के आई० जी० से मुलाकात करेंगे और जो भी इकदायात कोऑर्डिनेशन के मुत्तल्लिक जरूरी होंगे वो उठाये जायेंगे। और मैं समझता हूँ कि इससे हमें काफी फायदा होगा।

इसके साथ साथ जो दूसरी बड़ी बात है, वह है टिकटलैस ट्रेवलिंग की। यानि जो बगैर टिकट के सफर करते हैं। यह बड़ी पुरानी बीमारी है। कुछ अरसा यह बीमारी काफी बढ़ती देखी गयी लेकिन यह बात नहीं है कि रेलवे इसके लिए खामोश बैठी है। आपने देखा होगा कि रेलवे का जो एक्ट है सन् 1969 का इसमें तब्दीली की गई थी और जो जुमाने की हद है, वह बढ़ा दी गयी है। इसके अलावा जो इकदायात हमने

[श्री मूहम्मद अफ़्ती कुरेशी]

किये, अपने स्टाफ को हिदायत दी कि सरपरान्त इन्हें चैक किया करें। इसके साथ ही मुख्तलिफ स्टेट गवर्नमेंट ने हमको काफी कोषापरेशन दिया। और इन सब का नतीजा यह हुआ कि 1971-72 में 68-69 के मुकाबिले में जहां कि पहले 8.47 मिलियन चोरी होती थी वो हो गयी 1.69 मिलियन। इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं कि इसमें कितनी कमी हुई है। इसी पीरियड के दौरान जो हमारे टिकटों की सेल थी, बुकिंग विंडोज पर, इसमें 10.2 प्रतिशत का इजाफा हुआ है। जो पहले तो टिकट बिकते थे वो थे 2213 मिलियन और अब जो बिकते हैं, वो हैं 2439 मिलियन। इससे रेलवे की अर्निंग में इजाफा हुआ है। पहले 265.1 करोड़ की जो आमदनी हुई थी इन इकदामात की वजह से अब 318.5 करोड़ है। हमने लोगों को कुछ सजाएं भी दी हैं कानून के तहत। लेकिन सोशल आरेंजाइजेशन, बजाय स्काउट और कुछ लोग जो समाज की बेहतरी के लिए काम करना चाहते हैं जैसे गांव के बड़े बड़े लोग, उन्होंने काफी मदद दी है और इसकी वजह से जो यह एक समाजी बरानी थी इसमें काफी कमी आ गई है। मैं समझता हूँ कि समाज में इस किस्म का प्रचार किया जाय प्रिम्फलेट के जरिये और दूसरे जरियों से, ताकि दूसरे लोगों पर जाहिर कर सकें कि टिकट लैस ट्रेवल, बगैर टिकट के जो लोग सफर करते हैं, वह न मुल्क की खिदमत करते हैं न किसी और की खिदमत करते हैं, बल्कि वह मुल्क का उल्टा नुकसान करते हैं और ऐसी मिसाल कायम करते हैं जो जितनी जल्दी खत्म हो, उतना मुल्क के लिये बेहतर है रेलवे का यह विचार है कि उस डाइव को जो हमने टिकटलैस को रोकने के लिये शुरू की है, ज्यादा लेज कर दिया जाये, ज्यादा सख्त हकदामात किया जाय ताकि जहां पर टिकटलैस ट्रेवलिंग का ज्यादा फैलाव है, वहां ज्यादा सख्ती की जाय और उसको वहां पर रोक जाय। एक और बात जो काफी अहमियत रखती है और जिसका जिक्र माननीय सदस्य ने किया वो यह है कि रेलवे की पार्लिसी

कैजुअल लेबर के मुत्तालिक क्या है। इस वकत रेलवे के पास तकरीबन 3.5 लाख के करीब कैजुअल लेबर मौजूद है। इसमें से तकरीबन 0.8 लाख प्रोजेक्ट्स पर काम करता है। कैजुअल लेबर जो, अरबी मजदूर होते हैं, इनका काम अरबी नौईपत का होता है। या तो इनको अरबी तौर पर काम दिया जाता है या तो प्रोजेक्ट्स होते हैं जो खासतौर पर मुकम्मल हो रहे होते हैं, उनमें काम दिया जाता है। इससे एक बड़ी मुश्किल यह हो जाती है कि जब वो लोग काम कर बैठते हैं तो इनकी बेकारी का मसला खड़ा हो जाता है। इसलिये रेलवेज की यह कोशिश रही है कि ज्यादा से ज्यादा कैजुअल लेबर को एवजाब करें। इसके लिये पहले जो तरीका था, वो यह था कि कुछ लोग कैजुअल लेबरर्स में से परमानेंट केंडर में लिये जाते थे। और कुछ बाहर से लिये जाते थे। अब यह फैसला हुआ है कि जो भी लेबर परमानेंट केंडर में आयेगा, वह कैजुअल लेबर में से ही लिये जायेगा। यह भी कोशिश की जा रही है कि कैजुअल लेबर की जो हालत है उसका ज्यादा सुधार किया जाये और इस वकत तकरीबन 50,000 के करीब जो अरबी लेबर थी उनको क्लास फोर में जगह दी गई है। जैसे जैसे जगह खाली होती जायेगी, वो कैजुअल लेबर को मिलेगी। मैं उम्मीद करता हूँ कि इससे समस्या का हल होता जायेगा।

एक और यहां पर मसला जो उठाया गया था, वो था रिक्स्टमेंट के मामले में, शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइब्स के मुत्तालिक गवर्नमेंट की पार्लिसी क्या है। इसमें हमारी पार्लिसी बिल्कुल बजह है कि जो गजेटेड पोस्ट रेलवेज की हैं वो सब की सब यूनियन पब्लिक सर्विस कमीशन के जरिया से पुर की जाती हैं। क्लास दो की जगहों में हायरकट रिक्स्टमेंट नहीं होता, सिवाय मेडिकल डिपार्टमेंट के। और क्लास दो की जो जगहें हैं, उनको क्लास 3 से प्रमोट करके पुरा किया जाता है। क्लास तीन की रिक्स्टमेंट रेलवे सर्विस कमीशन के जरिया होती है। हमारा रेलवे सर्विस कमीशन,

बम्बई, इलाहाबाद, कलकत्ता और मद्रास में हैं और नाथ इंस्ट फ्रंटियर रेलवे जो है, वहां पर भी अब एक कमेटी फंक्शन करती है, रेलवे सर्विस कमीशन की तरह काम करती है। कोशिश हमारी यह है कि जो कोटा शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइवस का है वो इनको पूरा पूरा दिया जाय। कुछ क्लामिग में तो उनका कोटा पूरा हुआ है लेकिन बदकिस्मती से मुझे इस बात का एहतराफ करना पड़ता है कि ऊंचे दर्जों में शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइव को पूरी नुमाइदगी नहीं मिली है। यह रेलवे की कोशिश रहेगी और इस बात की हिदायत भी जारी कर दी गई है कि ऊपर की पोस्ट में शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइवस को पूरा रिप्रजेंटेशन मिलना चाहिये। और जिस जगह कोई ऐसा मामला पैदा होता है, कि शैड्यूल कास्ट की जगह पूरी करने के लिये इमीदवार न मिले तो वो कोटा तीन साल के बाद खत्म होता है। तो वो खत्म होने की बात थी। इसमें अब शैड्यूल ट्राइवस के लोग लिबे जायेंगे। ग्राम तोर से शिकायत रही है कि शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइवस के जो लड़के इम्नहान में बैठते हैं, उन्होंने बाहर से बी० ए० और एम० ए० के इम्नहान पास किये होते हैं और वे रेलवे सर्विस कमीशन के इम्नहान में भी पास हो जाते हैं लेकिन किसी तरीका से वो इन्टरव्यू में रह जाते हैं। यह शिकायत किसी हद तक जायज है कि इसकी पूरी पूरी जांच भी की जा रही है और हमने यह भी कहा है कि जो शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल ट्राइवस के लोगों के इम्नहान के जो तरीका है, या जो इनको इन्टरव्यू पर बुलाने का तरीका है, इसमें भी तबदीली लाने की जरूरत है ताकि इनको किसी किन्म की दिक्कत न हो। हम यह भी जानते हैं कि इनकी जो नालीम और तरबीरत होती है वो काफी नीच होती है। इनका मुकाबिला शहर के लड़कों से नहीं किया जा सकता। इस फक को मिटाने के लिये हम ऐसे हकदामात कर रहे हैं कि वो किसी भी तरीका से हमारे लोगों से पीछे न रह जायें। इस बारे में हाऊस को यकीन दिलाता हूँ कि जहाँ तक शैड्यूल कास्ट और शैड्यूल

ट्राइवस और पिछड़ी जातियों का ताल्लुक है, उनकी नुमाइन्दगी रेलवे सर्विस में पूरी हो, इस बात का ध्यान दिया जा रहा है।

श्री रणबीर सिंह : एक्स सर्विसमें कें लिए क्या है ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जी हां। रेल मंत्री ने अपने भाषण में बताया कि जो रेलवे प्रांटेक्शन फोर्स की अजयिरेनी तंजीम की जा रही है, इसमें जो हमारे एक्स सर्विसमें वगैरा जो हैं, उनको वहां पर जगह मिलनी चाहिये। और इसके लिये हम पूरी कोशिश कर रहे हैं। लेकिन एक अजीब इनफाक यह हुआ है कि जब हमने एक्स सर्विसमें की तलाश की, आज से दो बरस पहले तो बहुत कम तादाद में ऐसे लोग मिले जिन्होंने स्वाहित्त आहिर की कि वो रेलवे प्रांटेक्शन फोर्स में काम करना चाहते हैं। तो मैं माननीय सदस्य की मदद चाहूंगा कि ऐसे लोग जो काम कर सकते हैं और जो कि अभी सेहत के लिहाज से काबिल हों, अगर वो ग्र० पी० एफ० में आना चाहते हैं तो खानतोर से एक्स सर्विसमें के लिये ग्र० पी० एफ० का दरवाजा हमेशा ही खुला रहेगा।

श्री रणबीर सिंह : जितने चाहें उतने मिल सकते हैं।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : कुछ माननीय सदस्यों ने यहां पर स्टाफ के मुत्तल्लक तशवीष का इजहार किया और उन्होंने कहा कि रेलवे के जो एम्प-लाइज है, उनके बच्चों की नालीम व तरबकी का ख्याल रखा जाना चाहिये। हमने रेलवे को हमेशा एक परिवार समझा है, स्वाह वो रेलवे बोर्ड हो, रेलवे मन्त्रालय हो या जो आदमी वहां काम करता है कुली का, वो हो। इसमें भी एक ऐसा एहसास पैदा करने की कोशिश की है कि हम सब एक ही परिवार के लोग हैं, और जब यह एहसास है तो फिर हमको कोई दिक्कत महसूस नहीं होती कि हम इनको वो मुविधायें न दें जो कि आज एक ग्राम शहरी को यहां पर मिलनी चाहिये। जो रेलवे कर्मचारी हैं, उनके बच्चों के लिये इस वक्त तक रेलवे आज भी 752 स्कूल खला रही है, जिनमें से तीन इन्टरमीडिएट कालेज

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

है, पचास हाई स्कूल और हायर सैकेंडरी स्कूल हैं, 37 मिडिल स्कूल हैं और 662 प्राइमरी स्कूल हैं। यह जो कदम उठाया गया है, यह महज इन बच्चों की तालीम व तरबीयत के लिये उठाया गया है। नये स्कूल खोलने के लिए हमारी बड़ी मुश्किल यह है कि एजुकेशन का महकमा स्टेट के पास है। हम यह कोशिश करते हैं कि अम्बल को स्टेट ही हम सारे मिलमिला को चलाये लेकिन जो इस वकत तक रेलवे के पास स्कूल हैं अभी तो रेलवे ही उनको चलायेगी लेकिन रुपये की कमी की वजह से हम ज्यादा स्कूल नहीं बढ़ा सकते हैं और न ज्यादा स्कूल खोल सकते हैं। जहाँ तक कि सेंट्रल स्कूलों का ताल्लुक है, केन्द्रीय विद्यालय संगठन जो कि मिनिस्ट्री आफ एजुकेशन चलाते हैं, अगर हम समझते हैं कि रेलवे के पास जमीन मौजूद है या ऐसे स्कूलों को चलाने के लिये रेलवे की जमीन की जरूरत पड़े और रेलवे के पास कुछ फालतू जमीन पड़ी हो तो इसमें हमें एनराज नहीं होना चाहिये कि ऐसे स्कूल चलाने के लिये जमीन दी जाये।

श्री मानसिंह वर्मा : सेंट्रल स्कूल का प्रोपोजल ज्यादा फिजिबल लगता है क्योंकि सब का कैरि-कुलम और कोर्स एक सा होगा।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जी हाँ। एक और बात जो यहाँ पर कुछ साथियों ने, मेम्बर साहेबान ने उठाई वो यह थी कि इलैक्ट्रिफिकेशन के मुतल्लिक रेलवे मिनिस्ट्री को कुछ कहना चाहिये। जैसा कि माननीय सदस्यों को मालूम है, हम रेलवे में इलैक्ट्रिफिकेशन का मामला कोई नया नहीं है, बल्कि काफी धरमा से इस पर गौर किया जा रहा है। यह भी देखा गया है कि बजाय स्टीम और डीजल के, इलैक्ट्रिकेटेशन जो होता है, वह ज्यादा कामयाब रहा है और अगर जरूरी ट्रेफिक इस पर मुश्किल हो तो इस पर लागत जो होती है वह भी कम आती है और खर्च भी इस पर कम होता है वह यह देखा गया है कि ट्रंक रूट्स पर, जैसे दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, जहाँ पर कि 14 परसेंट के करीब हमारा टोटल किलोमीटर है, इस पर पचास फीसदी के करीब

हमारा ट्रेफिक चलता है। यह कोशिश तो रहेगी कि ऐसे ट्रंक रूट्स पर पहल दी जाये, प्रायोरिटी दी जाये। अगर इलैक्ट्रिफिकेशन का प्रोग्राम होना, जैसा कि हाउस को मालूम है कि पहले से हमने हावड़ा दिल्ली ट्रंक रूट पर इलैक्ट्रिफिकेशन का काम शुरू किया है और हावड़ा टूंडना जो कि तकरीबन इस काम का 85 प्रतिशत हिस्सा है, वह मुकम्मिल हो चुका है और बाकी का हिस्सा भी बहुत जल्द ही मुकम्मिल होने का ख्याल है। तो जहाँ जहाँ पर यह इलैक्ट्रिफिकेशन का काम होता है, इसमें डेसिटी जितनी ट्रेफिक की इस पर होगी और जितनी ग्रहमियत इस लाइन की होगी, इसको खास तौर पर मद्दे नजर रखा जाता है। इलैक्ट्रिफिकेशन में एक और भी फायदा है। डीजल जो हम बाहर से मंगते हैं, इसमें इम्पोर्टेड कंटेंट होते हैं और इसके लिये विदेशी मुद्रा हमें बाहर भेजनी पड़ती है। तो अगर हम ज्यादा से ज्यादा इलैक्ट्रिफिकेशन की तरफ ध्यान दें तो हमारा जो इम्पोर्ट के लिये खर्च होता है, इसकी भी बचत हो सकती है और हमारी रेलवे में रफ्तार भी आ सकती है जो हमारे यात्री हैं, इनको काफी सुविधा मिल सकती है। लेकिन एक सबसे बड़ी दिक्कत जो आ रही है वह यह है कि सारे मुल्क में इस वकत पावर की कमी है। अगर हमें सूबे मोजू दामों पर बिजली मुहइया करें तो हमको कोई एनराज नहीं है कि हम किसी खास एरिया को इलैक्ट्रिफाइन करें। इस ख्याल से हमारा अपना ख्याल यह है कि हम अपने तौर पर भी बिजली पैदा करें ताकि इस कमी को पूरा किया जा सके जिन सैक्शनस में इलैक्ट्रिफिकेशन का काम जारी है वह हैं विरार-अहमदाबाद बैस्टन रेलवे में, टुंडना-दिल्ली नार्दन रेलवे में, मद्रास विजयवाड़ा साउथ और साउथ सेंट्रल रेलवे में और पन्नाकरा, हल्दीया और वाल्टेयर करंदोल साउथ इस्टन रेलवे में और मद्रास तिरुवल्लुबर साउदन रेलवे में।

एक माननीय सदस्य : हावड़ा टू बिलासपुर कम्पलीट हो गया है और उस पर आपकी गुडस ट्रेन चलती है। आपके यहाँ शाटन है इंजनों की।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : एक तो इलेक्ट्रिकल इंजनों की कमी है और दूसरे बिजली की कमी की वजह से मामला देड़ा हो गया है।

THE VICE CHAIRMAN (SHRIMATI PURABI MUKHOPADHYAYA): Mr. Qureshi, there are three more speakers.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am just concluding.

हमारे कुछ साधियों ने कंटेरिंग की तरफ भी इशारा किया है। यह एक ऐसा मसला है कि जो कि, मैं समझता हूँ, कभी शिकायत से पाक नहीं हो सकता। क्योंकि खाने वालों के जायके बदलते रहते हैं और पकाने वालों के तरीके बदलते रहते हैं। तो यह शिकायत तो चलती ही रहेगी। लेकिन मैं माननीय सदस्यों से यह अर्ज करना चाहता हूँ कि जहाँ जहाँ भी वह कभी महसूस करें कि खाने में कोई दिक्कत है तो कम्प्लेंट बुक में वह शिकायत लिख दिया करें। इससे मैं समझता हूँ कि फायदा होगा लेकिन मानसिंह जी ने खुद कहा कि उन्होंने खाना खाने के बाद उनको एक क्लीन चिट दे दी है। तो बड़ी मुश्किल होती है अगर कोई खास शिकायत हमारे पास नहीं पहुंचती। इस हालत में कोई कार्य नहीं कर सकते। लेकिन रेल का जो स्टाफ है, जिसके जिम्मे यह काम है, उनको यह हिदायत है कि हर ट्रेन में और हर क्लास के यात्री के लिये वह देखें कि उनको जो खाना मिलता है और जिसके लिये वह पैसे देते हैं, वह अच्छे से अच्छा खाना मिलता है या कि नहीं। अगर उनकी तजवीज है कि मैं भी कभी कभी जाकर सरपराइज चैक किया करूँ तो मैं यह पहले भी किया करता था, लेकिन हमारी कोशिश यह रही है कि हमेशा जहाँ तक मुमकिन हो सके, खाने के स्टैंडर्ड को बेहतर बनाया जाये। कुछ प्वाइंट्स और जरूरी है लेकिन उन पर मिनिस्टर साहब अपनी तकरीर में रोशनी डालेंगे।]

SHRI M. S. ABDUL KHADER (Tamil Nadu): Madam, Vice-Chairman, at the outset, I would like to congratulate the honourable Minister for Railways for presenting such an admirable Budget showing

some concession at least to the students. It seems he has tried his level best to bring the House into his confidence by narrating the unexpected incidents in the current year and he has also tried to make some scope for the future also. He has increased the fares and freight rates. It has become customary on the part of the Government to impose new rates and taxes whenever the Budget is presented. I am of the humble opinion that this should not be a recurring feature of imposing new taxes and enhancing the existing rates and something tangible should be done to improve the finances of the railways. Mere manipulation of accounts and fiscal calculations, I do not think, will serve any purpose. In foreign countries, the Government itself* is subsidizing the Railways. But here in our country, I am sorry to say, the Railways have to pay dividends to general revenue and also interest on loans from general revenues. Special burdens should be borne by the Government. The poor and middle class people in our country are already burdened with direct and indirect taxes as well as with ever increasing freight rates and taxes on railway fares and, therefore, there is no justification, I honestly believe, for the Railway Minister imposing new and increased passenger fares and freight rates. I am sorry to say, even the public amenities are not adequate to justify the enhancement.

Trains are not at all punctual and they are not clean and tidy. Reservation cannot be made unless the local officer is bribed. Service frequency is inconvenient. Claims are not expeditiously settled.

In fact, highways have attained an admirable popularity. In my own State and even some other States, thousands of miles of highways given flexibility and continuity of service of buses and lorries, which the trains, I am afraid, cannot compete with.

Complaints of overwork are often heard among the railway staff, which lead to inefficiency. I am told that the Indian Railways are run with inadequate men and materials. The number of vacancies in Class III and Class IV are not filled up for

[Shri M. S. Abdul Khader]

years together, while Class I and Class II are over-staffed. Mr. Qureshi just now gave some sort of explanation with which I am not satisfied.

I want to raise the question: Can there be any scope of employment and can't there be stagnation in promotion which leads to frustration among the staff? There is a lot of hue and cry even from all sections of men from Government undertakings also. Grievances of railway men should be heard sympathetically and rectified as early as possible. They should be paid considerably.

Railways is an industry. This should be brought under the purview of Industrial Disputes Act. Nearly half of the Central Government servants belong to the Railways, and they comprise of hundreds of categories. They should have a separate Wage Board and their working conditions and pay structures should be thoroughly studied. I still go further, Madam, and say that the Railways should be brought under the Bonus Act, thus enabling the railway men for bonus payment under the Act. There is also the imperative need for the Railway Administration to confirm its employees on completion of one year of service in the substantive officiating capacities.

Madam, enormous funds are spent on stores purchases. But on many occasions, materials are found to be of low standard and quality. Spare parts are not available. In many workshops, I am told, they even good bolts and nuts are not available. Government must see where the real culprits are and they must be severely punished.

Thefts in major yards, workshops, goods sheds and other depots have become very common now-a-days. The Railway authorities are paying heavy claims. I do not quite understand how the Railway Administration, which is having a large contingent of Protection Force and Police Force cannot put an end to or at least minimise thefts and murders. If these are continuously increasing, I have

to believe that some of the higher level officers are hand in hand with these thieves and murderers.

More passenger traffic can be attracted by progressively increasing the number of new train services, and the train services in general may be speeded up. My earnest and humble request to the hon Minister in this connection is to reduce the journey time of G.T. from 40 hours to 30 hours. The third class compartments in almost all the trains are always heavily crowded. What action has the railway department taken to minimise the crowd? It is a pity that the third class passengers are not given any adequate amenities.

A new track is proposed to be laid from Tirunelvely to Trivandrum through Kanyakumari District in southern-most part of India. I welcome this proposal and it is a long pending proposal too and request the authorities to complete the work as early as possible.

There was a proposal to have a railway station at Alur which is the most deserving place. It is the most populated area with panchayat union office, munsif court, schools, etc. It is a business centre also. Now, I understand that the proposal has been altered and the railway station is to be constructed some miles away in a deserted place. It is not advisable to have a change in the proposal and I request the railway authorities to see that the railway station is constructed at Alur.

श्री चक्रपाणि शुक्ल (मध्य प्रदेश) : उपसभा-
ध्यक्ष महोदया, सर्वप्रथम मैं रेलवे के भूतपूर्व
मंत्रियों, वर्तमान मंत्री तथा यदि कोई संभावित
हो तो भविष्य के मंत्री को, उनके अधिकारियों
व कर्मचारियों को उनके द्वारा युद्ध के समय, सूखे
के कारण, अधिक वर्षा के कारण अथवा अन्य
प्रकार से देश की कठिन समय में की गई सेवाओं
के लिये हार्दिक धन्यवाद देता हूँ।

मैं इन क्षणों में यह कहना चाहूँगा कि वज्रट
की चर्चा के समय सदैव सामरिक दृष्टि से हो रहे

कार्यों में रेलवे द्वारा सहयोग, भोजन की सामग्री नमक, मिट्टी का तेल, लोहा तथा कोयला आदि के लाने और ले जाने की सदैव चर्चा होती रहती है कि इन्हें एक स्थान से दूसरे स्थान में ले जाने के लिये रेलवे को काफी क्षति होती है। इसके लिये समय समय पर रेलवे की कन्वेन्शन कमेटी भी नियुक्त की जाती है। मेरा सुझाव है कि इसको एक निश्चित अनुपात पर यह खर्च वहन करने के लिये बांट दिया जाय तो अधिक सुगमता होगी। इसके लिये केन्द्रीय शासन कुछ वहन करे। कुछ ऐसे अनुपात में बांट दिया जाय जिनसे सदैव इसकी चर्चा न हुआ करे और एक निश्चित अंकड़े के हिसाब से इसमें खर्चा हो जाया करे। यह अनुपात निकालते समय न नफा और न नुकसान का ध्यान रखना चाहिये।

वैगनों की कमी की अक्सर चर्चा होती रहती है। आज सुबह उद्योग मंत्री ने यह बतलाया कि उनके यहाँ प्रोडक्शन काफी है लेकिन रेलवे कहते हैं कि रेलवे वैगन्स की काफी कमी है। पंचम पंचवर्षीय योजना के गुरुतर भार व विशालतम कार्यों के सुगमता से निर्वाह के लिये व निर्यात के लिये आपने अपने 40वें खंड में नये मरम्मत तथा नये निर्माण के हेतु नई यूनितों के लगाने की बात कही है। इसी संदर्भ में मैं आपको यह भी याद दिलाता हूँ कि बहुधा प्राइवेट कंपनियों को जो आप वैगनों के आर्डर देते हैं उसे वे पूर्ण नहीं कर पाते और कारण भी वे तरह तरह के बतलाते रहते हैं जो आपको उचित प्रतीत होते हैं और इस कारण आपको तो कठिनाई होती है और इससे पूरे देश की क्षति होती है। इस प्रकार की कमी को दूर करने के लिए वैगन जो आप विभागीय बनाते हैं उससे आर्डर वाले मंहगे पड़ते हैं। अतः आप कम से कम जितना वे निर्माण कर सकें उतने का ही आर्डर दें बाकी आप स्वयं निर्माण करें।

इसी संदर्भ में मैं आपको रायपुर के वैगन मरम्मत कारखाने के संबंध में कह दूँ कि उतने बड़े

विशाल क्षेत्र व आमदनी देने वाले क्षेत्र में वैगन निर्माण का भी कार्य प्रारंभ कर दें। यह भी ध्यान रखें कि नियुक्ति के समय स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जावे जिसकी वहाँ भव्हेलना हो रही है। वहाँ पर बाहर के लोगों को न भ्राने दिया जाय और जो तीसरी और चौथी श्रेणी की नौकरियाँ हैं, वे वहाँ के स्थानीय लोगों को ही दी जायें और उन्हें नौकरी के संबंध में हर तरह का ट्रिफरेंस दिया जाये।

आपने अपने 41-42 एवं 43वें खंड में लिखा है कि आपको नई लाइन डालने के लिये कम से कम 30 लाख टन सामग्री डोने को मिले और यह केवल बहुत ही विकसित एवं व्यावसायिक क्षेत्रों में उपलब्ध हो सकेगा। आपने संतोष देने के हेतु केवल कुछ नामों का समावेश कर दिया है, जैसे दल्ली राजहरा, झकपुरा-बंसपानी तथा नंगल-तलवाड़ा आदि। मैं आपको याद दिलाता चाहता हूँ कि बस्तर जिला केरल प्रांत से क्षेत्र में बड़ा है। वहाँ न कोई रेलवे लाइन है और न आवागमन के लिए सड़कें। स्टेट रिप्रागनाइजेशन के समय यह लिखित आववासन दिया गया था कि इस प्रांत के आवागमन के साधन की उन्नति के लिए अधिक आर्थिक सहयोग दिया जायेगा, किंतु इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाये गये हैं। यह क्षेत्र अथवा प्रदेश में आदिवासी की संख्या अन्य क्षेत्रों और प्रदेशों से अधिक है। सिचाई आदि के कोई साधन नहीं है, कोई व्यवसाय नहीं है और बहुतायत से यह क्षेत्र दुष्काल से प्रभावित क्षेत्र है। इसलिए मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस दल्ली राजहरा को सर्वप्रथम प्राथमिकता देकर कार्य प्रारंभ करवा दें। इसका सर्वे भी पूर्ण हो चुका है। जिस प्रकार से आपने महाराष्ट्र के लिए चार लाइनें दे दी हैं क्योंकि वहाँ पर दुष्काल पड़ा हुआ है; इसी तरह से यह क्षेत्र भी दुष्काल से प्रभावित है, इसलिए यहाँ पर भी कार्य प्रारंभ कर दिया जाना चाहिए। इसमें ऊपर लिखे हुए अनुपात से रेलवे को प्रथम कार्य मिलना कठिन है, किन्तु निकट भविष्य में यह क्षेत्र बहुत उन्नति कर लेगा और आशातीत काम रेलवे को उपलब्ध हो सकेंगे क्योंकि यहाँ पर पेपर मिल्स,

[श्री चक्रपाणि शुक्ल]

सीमेंट और लकड़ी के दूसरे कारखाने खुल जायेंगे। आपको यह बात मालूम होनी चाहिए कि यहां पर लकड़ी का अपार भंडार है। यहां पर जंगली हरी और दूसरी चीजें भी पैदा होती हैं वे आवागमन तथा साधनों की कमी के कारण सड़ जाती हैं। यहां से केवल साइगन की जो लकड़ी है वह बाहर जाती है और बाकी सब चीजें सड़ जाती हैं। मैं आप से यह विनम्र निवेदन करूंगा कि इन सब चीजों को ध्यान में रखते हुए इस क्षेत्र में रेलवे लाइन बनाना तत्काल प्रारंभ कर दें ताकि वहां के लोग जो कठिनाई इस समय अनुभव कर रहे हैं वह दूर हो जाये। यह आदिवासी क्षेत्र है, यहां पर गरीब लोग रहते हैं। मैं समझता हूँ कि देश का जो सबसे पिछड़ा इलाका है वह चम्पार जिले का ही है, इसलिए आदिवासियों की उन्नति के लिए आप इस चीज को प्रारंभ कर दें।

आपने कोयले की लदान के संबंध में 1970-71 व 1971-72 के तुलनात्मक अंक दिये हैं, किन्तु आपने वर्तमान समय की मांग के संबंध में कोई तुलनात्मक विवरण नहीं दिये। आपको मालूम होना चाहिए कि हर साल मांग बढ़ती ही रहती है, अतः मांग और पूर्ति के अनुपात देना ज्यादा उपयोगी होगा। इससे तो वास्तविक स्थिति के बारे में भी मालूम नहीं होता है कि मांग कितनी है और कितने अंश तक वह पूरी की गई है।

मैं मंत्री जी से यह भी जानना चाहूंगा कि डेमरेज, व्हाइफेज के बढ़ाने तथा 30 दिन के स्थान में 7 दिन रेलवे की लाइवेलिटी कर देने पर क्या प्रभाव पड़ा है। इस चीज पर प्रकाश डाला गया है और मैं चाहूंगा कि इस परिवर्तन के बाद लोगों को क्या सुविधा हुई, कौनसी तरक्की हुई, इस चीज पर भी वे प्रकाश डालेंगे। जैसा आपने बताया, चाहे स्टूडेंट्स का भूबमेंट हो, चाहे किसी और बात की मांग हो, सिनेमा के टिकट की बात हो या दर्जियों की मिलाई कम कराने की बात हो, उसका असर केवल रेलवे पर पड़ता है। तो मैं इस संबंध में चाहूंगा कि आप नियम में परिवर्तन करते समय इस बात का भी ध्यान रखें कि स्थानीय लोग जो जिम्मेदार हैं नष्ट करने के लिए उन पर भी इसका भार पड़ना चाहिये। अगर

भार पड़ेगा तो निश्चित है कि वे लोग सचेत होंगे और इस तरह का कार्य करने से रुकेंगे।

विजली की कमी की चर्चा हुई और यह कहा गया कि दामोदर बैली कारपोरेशन तथा बिहार इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड द्वारा समय पर विजली सप्लाई न करने के कारण बहुत सी कठिनाइयां रहीं। मैं यह बताना चाहूंगा कि देश में विजली का ग्रिड बनाने की योजना है जिससे सारा देश एक केन्द्र से संचालित हो सकेगा।

इसी तरह गंगा का जल कावेरी में डालना चाहते हैं और कावेरी का जल गंगा में मिलाना चाहते हैं। तो मैं प्रार्थना करूंगा कि रेलवे अपने लिए क्यों नहीं अलग ग्रिड सारे देश में स्थापित करती? और विजली पैदा करती है आपकी रेलवे लाइन सम्पूर्ण देश में हैं, आगे भविष्य में सब वे इलेक्ट्रीफाइड होंगी, विजली की रेलें चलेंगी। ऐसी सूरत में आप अपनी खुद की विजली पैदा करें और उससे सारे देश के अंदर अपनी आवश्यकता पूरी करें। इस संबंध में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ और वह यह कि अगर आप उपयुक्त समर्थन तो केन्द्रीय सरकार से कुछ कोयले की खदानें ले लें जिससे पिट पर अच्छे पावर हाउस बना सकें, अच्छे जेनरेटर लगा सकें, विजली पैदा कर सकें और आपको दूसरों पर निर्भर न रहना पड़े।

एक बात मैं और थोड़ी-सी बताना चाहता हूँ। कुछ गाड़ियां कहीं से स्टार्ट होती हैं तो एक्सप्रेस होती है, रास्ते में पैसिजर हो जाती है, फिर एक्सप्रेस हो जाती है और फिर पैसिजर हो जाती है। इसमें जनता को इतनी कठिनाई होती है कि मैं कह नहीं सकता। अक्सर आप देखेंगे कि तीसरे दर्जे में सफर करने वाले जो देहाती लोग हैं उनको विशेष परेशानी होती है। विलासपुर से भोपाल जाते हैं तो भोपाल और बिलासपुर से तो एक्सप्रेस का टिकट मिल जाता है, लेकिन दो-चार स्टेशन इधर उधर जैसे भाठापारा या रायपुर या हथवन से लीजिए तो पैसिजर का टिकट मिलता है और वे बेचारे कटनी में आगे उसे एक्सप्रेस कराना भूल जाते हैं, उनको उपयुक्त टिकट न रहने से 10 रुपये जुर्माने के देने पड़ जाते हैं, 4, 8 आने ज्यादा

देने की जगह उनको 10 रुपये और अधिक देने पड़ जाते हैं। इसके लिए आपका कोई सर्कुलर निकलना चाहिए कि जो टिकट कलैक्टर पैसा रिकवर करें उनमें कम से कम इतनी क्षमता रहनी चाहिए कि लोगों की क्या कठिनाई है उसको समझ सकें। अगर नियम में स्ट्रिकटली ऐसा है तो उसमें परिवर्तन कीजिए। देहातियों को इतनी कठिनाई आती है कि 12 आने रूपए की जगह उनको 10 रूपए और अधिक जुमाने के देने पड़ते हैं। तो मैं चाहूंगा कि इस संबंध में आप एक सर्कुलर निकाल दें और ऐसा आदेश दें जिससे देहातियों को यह परेशानी न उठानी पड़े।

अभी श्री कृष्ण कान्त जी के नेतृत्व में एक रिजर्वेशन कमेटी बनी है। इसमें रिपोर्ट के क्रियान्वयन में क्या सफलता मिलेगी यह तो मैं नहीं कह सकता, लेकिन मैं इतना जरूर चाहूंगा कि कुछ डिब्बे लोगों के बैठने के लिए जरूर रहने चाहिए। देहाती स्लीपर या सेकिन्ड क्लास के ब्याल से नहीं चलता, वह सोचता है कि गाड़ी में बैठने का स्थान मिल जायेगा। आम तौर पर एक डिब्बा बैठने के लिए रहता है और उसमें बड़ी भीड़ रहती है। आप गाड़ी चाहे डीजल से चलाएँ, चाहे बिजली से चलाएँ, डिब्बों की संख्या 13, 14, 15, 16 या 17 कीजिए लेकिन तीन-चार डिब्बे केवल बैठने के लिए रहें, चाहे रिजर्व्ड स्लीपर कोच कम रहे जिससे साधारण जनता जो टूबल करती है इन डिब्बों में वह ट्रेवल कर सके ठीक से। आप देखेंगे कि अभी तो इन डिब्बों में आदमी भेड़-बकरी सरोबे भरे रहते हैं, कई स्टेशनों पर तो मुसाफिर छूट भी जाते हैं।

अब मैं इसके अतिरिक्त कुछ स्थानीय चर्चा आपसे करना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि हमारा मध्य प्रदेश देश के मध्य में स्थित है। वहाँ पर बन की उपज बहुत अधिक होती है। भारत के अधिकांश हिस्सों के लिए इमारती लकड़ी वहाँ से जाती है। आपका आश्चर्य होगा कि मध्य प्रदेश में हर रेलवे स्टेशन पर बड़ी-बड़ी दूर से, डेढ़ सौ मील से लकड़ी आ करके मेन स्टेशन में स्टे कर देते हैं और वहाँ यह हालत होती है कि लकड़ी सड़ जाती है।

हमारे यहाँ के बन मंत्री जी ने स्टेटमेंट दिया था और रेलवे मंत्री जी से मिले थे। उनकी डिमांड थी 60,000 बैगन्स की और आप मुश्किल से 350, 400 बैगन्स देते हैं। वहाँ माल पड़ा-पड़ा सड़ जाता है, इससे देश को क्षति होती है। खासकर उस इलाके को अधिक क्षति होती है। हरा केन्दु का पन्ना समय पर न जाने से आप देखेंगे कि करोड़ों रुपये की संपत्ति नष्ट हो जाती है केवल बैगन्स की उपलब्धि न होने के कारण। इसको भी आप देखें और बैगन्स का प्रबंध करें।

रायपुर स्टेशन बड़ा जंक्शन है और बहुत बड़ा स्टेशन भी है। बस्ती भी वहाँ बहुत बड़ी है। वहाँ केवल एक प्लेटफार्म है जो काम करता है। आप देखेंगे कि अप और डाउन ट्रेन्स उसी में ली जाती हैं। आप वहाँ जायें तो पता चलेगा कि आपको शायद ट्रेन में बैठने के लिए एकाध गूठे पड़े जो रहते हैं उनके ऊपर बढ़ना पड़ेगा तब आप ट्रेन में जा सकते हैं। वहाँ दूसरे बड़े प्लेटफार्म का निर्माण किया जाए और पार्सलस जो गाड़ियों में आते हैं उनको ठीक से रखने की व्यवस्था की जाए।

वहाँ पर ओवर-ब्रिज की बहुत दिनों से मांग हो रही है। वहाँ के लोग हड़ताल और उपद्रव करने के लिए भी तैयार हैं, लेकिन वह इलाका इतना सीधा इलाका है, उनसे कहा गया कि आप प्रतिनिधित्व लेकर आयें, वह स्टेट गवर्नमेंट से मिले, आपसे मिले, आपने उसको स्वीकार किया, लेकिन अभी तक निश्चय नहीं हो पाया है कि वह कार्य कब प्रारंभ होगा।

हमारे बिलासपुर का जो डिबीजन है वह हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा पैइंग है। सबसे ज्यादा उसकी उपेक्षा होती है। बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जिनके किनारे कोई कुआँ नहीं, बैठने के साधन नहीं, भाठापारा एक स्टेशन है, उसमें अपर वेटिंग रूम में पाँच व्यक्ति बैठ सकते हैं। वह फर्स्ट क्लास, सेकिड क्लास लेडीज व जेंट्स का वेटिंग रूम है। उसके लिए मैंने कहा था, सर्वे भी हुआ, फिर ठूपा हो गया।

इसी मिलनिले में एक बात और कह देना चाहता हूँ कि जोनल कमेटी जो रेलवे की होती है

[श्री चक्रपाणि शुक्ल]

वह पालियामेंट के सेशन में बैठती है। कभी ऐसा मौका होता है कि बहुत से पालियामेंट के सदस्यों को व्यस्त रहने के कारण उसमें सम्मिलित होने का अवसर नहीं मिल पाता है। मेरा सुझाव है कि कम से कम उस जोनल कमेटी की बैठक उस डिब्रीजिंग हेडक्वार्टर पर होनी चाहिए।

एक बात में और कहना चाहेंगा बहुत जरूरी है, जो शायद उपयुक्त न प्रतीत होती हो। वह यह है कि साउथ ईस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर कलकत्ता से हटाकर विलासपुर या रायपुर लाया जाए। वहाँ पर जनरल मैनेजर के दो हेडक्वार्टर हैं। आप जानते हैं कि बहुधा क्लाम 4 और क्लाम 3 की जब भरती होती है, या उन लोगों को जब स्थान देने की बात होती है तो प्रायः स्थानीय लोगों को ही महत्व मिल जाता है। तो हमारा मध्य प्रदेश का इलाका है, और उड़ीसा का इलाका, या पार्वतीपुर बगैरहा जो आंध्र के है, इधर के लोगों को भरती रेलवे में नहीं हो पाती है। इसलिए जो भी उपयुक्त स्थान समझे उसमें हेडक्वार्टर बना दें। बिलिडिंग का वहाँ अभाव है, आपको

बिलिडिंग बनानी पड़ेगी, कलकत्ता में जो बिलिडिंग है उनका दूसरे काम में उपयोग हो सकता है।

एक चीज और कहना चाहता हूँ। उत्कल ऐक्सप्रेस के लिए आपने सुपर फास्ट ऐक्सप्रेस ट्रेन चलाने की चर्चा की है। दिल्ली तक उत्कल ऐक्सप्रेस आती है। उस का समय अगर आप देखें तो शायद वह पैसेंजर से भी बदतर मानी जाती है। हफ्ते में तीन बार उसको कर दें; अल्टरनेटिव डेज में इसको कर दें तथा साथ ही इसकी गति बढ़ा दें तो इससे बहुत लाभ उस क्षेत्र को होगा।

इतना ही मुझे निवेदन करना है। आपने जो मुझे समय दिया उसके लिये धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI PURABI MUKHOPADHYAY): The House stands adjourned till 11-00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at forty minutes past five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 7th March, 1973.