

**DR. KARAN SINGH :** As I said there is absolutely no question of dealing with it lightheartedly. I am sorry if I have given the impression that I am in any way trying to underplay this. I can again assure the hon. House that I take an extremely serious view of this matter.

**SHRI LOKANATH MISRA :** But what have you done ?

**DR. KARAN SINGH :** And whatever is necessary to be done will be done.

**SHRI KRISHAN KANT (Har- yana) :** Sir, on a point of order. I want your ruling. All the Members here have said that no action has been taken. Will you direct the Minister to make a statement in this House by this evening or the latest by tomorrow morning as to what action has been taken ? Otherwise the whole discussion on this calling attention is useless and fruitless. I want your ruling on this matter.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN :** It is evident that all the Members are exercised over this matter and it is quite serious. I think the Minister is aware of the fact that the entire House is exercised about it and I hope the Minister will come at the earliest opportunity and make a statement on the action taken.

## SEVENTIETH REPORT OF THE PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE (1972-73)

**SHRI M. ANANDAM (Andhra Pradesh) :** Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Seventieth Report of the Public Accounts Committee (1972-73) on action taken by Government on the recommendations contained in their 38th Report (1971-72) relating to the Ministry of Supply. [Placed in Library. See No. LT-4474/73]

## MESSAGE FROM LOK SABHA

### THE REQUISITIONING AND ACQUISITION OF IMMOVABLE PROPERTY (AMENDMENT) BILL, 1973

**SECRETARY :** I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary of the Lok Sabha :

"In accordance with the provisions of Rule 120 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to inform you that Lok Sabha, at its sitting held on the 6th March, 1973, agreed without any amendment to the Requisitioning and Acquisition of Immovable Property (Amendment) Bill, 1973, which was passed by Rajya Sabha at its sitting held on the 28th February, 1973."

**MR. DEPUTY CHAIRMAN :** The House stands adjourned till 2.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at two of the clock, [MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

## THE BUDGET (RAILWAYS), 1973-74 GENERAL DISCUSSION—contd.

**श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) :** डिप्टी चेयरमैन महोदय, आज हम रेलवे के बजट पर बहस कर रहे हैं। इसमें शक नहीं कि हम देश की आर्थिक व्यवस्था के लिए रेलवे एक बहुत ही बुनियादी और महत्वपूर्ण विभाग है। परन्तु श्रीमन्, दुर्भाग्य यह है कि जब छः सात महीने में इस मंत्रालय के 3 मिनिस्टर्स बदल चुके तो हमको कठिनाई यह है कि इस रेलवेज के परफॉर्मेंस के बारे में किसके ऊपर इसकी जिम्मेवारी डाली जाए। कुछ दिन पहले हनुमंतैया साहब रेलवे मिनिस्टर थे, उन्होंने अच्छा काम किया। ट्रैन्स की पंकचुएलिटी में सुधार हुआ, कुछ और भी स्कीम्स उनकी थीं रेलवे में सुधार लाने की, और वे आफिसरों

[श्री नवल किशोर]

की शिक्षायतों पर भी काफी प्रास्ट ऐक्शन लेते थे । उसके बाद मिस्टर पै आए, उनको मुश्किल से 5-6 महीने का मौका मिला, जिसमें वे कोई अपनी छाप नहीं डाल सके । कई मरतबा हम लोगो को यह जरूर महसूस हुआ कि उनका एप्रोच पापुलर मिनिस्टर का एप्रोच नहीं है बल्कि एक ब्योरोक्रेट का अप्रोच है । अब मिश्र जी हमारे रेलवे मिनिस्टर होकर आए हैं, मैं केवल उम्मीद कर सकता हूँ कि वे कुछ दिन रहेंगे और टिकेंगे और उनके मामले में शिफ्टिंग और शटिंग उतनी तेजी से नहीं होगी जितनी रेलवे इंजिन और बागीज की होती है । श्रीमन्, इसका नतीजा यह हुआ कि जो तीन-तीन मिनिस्टर बदले उसकी वजह से जो रेलवे बोर्ड है वह काफी मजबूत हो गया । वह पहिले भी था लेकिन इन दिनों वह और भी मजबूत हो गया । श्री मिश्रा जी तो जनता के बीच से आये हैं और उनसे मैं उम्मीद करता हूँ कि वे रेलवे बोर्ड पर थोड़ा नियंत्रण करेंगे । मैं रेलवे बोर्ड को एक सफेद हाथी मानता हूँ और रेलवे बोर्ड एक सफेद हाथी है । रेलवे बोर्ड को तो डिजोल्व कर देना चाहिये था । आज नहीं, वर्षों पहले इसको डिजोल्व कर देना चाहिये था । मैं यह जरूर चाहता हूँ कि इसकी मेम्बरशिप दिन प्रति दिन घटती चली जाय, क्योंकि इनके ऊपर बहुत ज्यादा खर्चा होता है । इस मौके पर मैं यह भी कह देना चाहता हूँ कि जो सैलून का सिस्टम बड़े-बड़े आफिसरो के लिए है, उसको अब बन्द कर दिया जाना चाहिये । आपने प्रिन्सेज के पर्स और जो उनके प्रिविलेज थे, उनको तो खत्म कर दिया है और अगर आप इस देश में सोशल सैट आफ लाना चाहते हैं तो यह जो सैलूनबाजी है, यह कोई शोभा की चीज नहीं है और इसको बन्द कर देना चाहिये ।

श्रीमन्, मैंने जब बजट पढ़ा तो इसमें यह बतलाया गया है कि इसमें सरपलस है । मेरे तबियत में यह आई कि इन आकड़ों के चक्कर में न पड़ कर मैं मंत्री जी को बधाई दूँ, लेकिन मिश्रा जी के सम्बन्ध में किसी तरह की बधाई

देना या क्रिटिसाइज करना उचित मालूम नहीं देता है; क्योंकि उनका इस विभाग को टेकओवर किये हुए चन्द दिन ही तो हुए हैं । लेकिन जब मैंने यह देखा कि इसमें तो सरपलस हैं वह तो जो कंवेन्शन कमेटी ने डिबिडेन्ड तथा कान्ट्रीब्यूशन के सम्बन्ध में जो कंसेशन दिये हैं जनरल रेवेन्यू में देने के सम्बन्ध में, उसकी वजह से सरपलस हुआ है । इस चीज का क्रेडिट रेलवेज की वर्किंग को नहीं दिया जा सकता है । यदि रेलवे के वर्किंग में सुधार हुआ होता और उसके बाद सरपलस दिखलाया जाता, तब मैं उन्हें मुबारकबाद और बधाई देता ।

श्री पीताम्बर दास जी ने बड़ी खूबसूरत स्पीच दी और ऐसा लगता था कि कंवेन्शन कमेटी के मेम्बर की हैसियत से वे रेलवे के सम्बन्ध में एक अच्छी तस्वीर पेश कर रहे हैं । पहिले तो उन्होंने यह बतलाया कि कंवेन्शन कमेटी ने रेलवे के लिए क्या-क्या कंसेशन दिये हैं । उन्होंने यह भी कहा कि जो सोशल बर्डेन है, वह करीब 77 करोड़ रुपये से ज्यादा के हैं और अगर 50 करोड़ रुपये का जो नान सब-अर्बन लाइनो का घाटा है, उसको भी जोड़ दिया जाय तो फिर वह करीब 127 करोड़ का हो जायेगा । उन्होंने बतलाया कि इसको जनरल बजट के रेवेन्यू से भीट करना चाहिये । श्रीमन्, मैं इस एप्रोच से इतिफाक नहीं करता; क्योंकि यह सही है कि आपके एकाउन्ट्स अलग हैं और कई साल पहिले आपकी मिनिस्ट्री को अलग कर दिया गया था, एकाउन्ट्स अलग कर दिये गये थे । मगर हिन्दुस्तान की जो इकोनोमी है, वह एक इंटिग्रेटेड युनिट है और अगर यह 127 करोड़ रुपये, जनरल रेवेन्यू जो है, अगर उससे दे, तो यह बात सही है कि मिश्रा जी को इस बात का क्रेडिट मिल जायेगा कि हमने 100 करोड़ रुपये का सरपलस कर दिया है । लेकिन 550 करोड़ रुपये का जो वहां डैफिसिट हो गया है, अगर उसमें 127 करोड़ रुपये का इजाफा करें, तो फिर इसके माने यह होंगे कि दूसरे ढंग से हिन्दुस्तान की जनता पर टैक्स हो ।

मैं इस बात को मानता हूँ कि डिविडेन्ड तब ही देना चाहिये जब आपके पास सरप्लस हो। मजदूरों को डिविडेन्ड तब ही दिया जाना चाहिये, जब आपके पास प्राफिट हो। इन हालात के अन्दर श्री पीताम्बर दास जी ने जो कहा, मैं उससे इतिफाक नहीं करता हूँ। श्रीमन्, मुझे इस बात की आपत्ति नहीं है कि आप मजदूरों को ज्यादा से ज्यादा तनखाह दें, उनको अमेनिटीज दे, एजूकेशन और मेडिकल फैसिलिटीज दे। मैंने जब बजट पढ़ा तो मैंने यह देखा, कि सितम्बर 1972 तक आपका जो वेज बिल है उसमें 95 करोड़ रुपये तक की बढ़ोत्तरी हो चुकी है और अभी पे कमिशन की रिपोर्ट नहीं आई। इस साल 93 करोड़ रुपये का किराया और भाडे में वृद्धि करने के बाद भी आपका 8 करोड़ रुपये का डेफिसिट रहेगा जो आप इकोनोमी करके पूरा करना चाहते हैं। लेकिन जब पे कमिशन की रिपोर्ट आयेगी तो मुझे इस बात का डर है कि यह डेफिसिट करीब 80 और 100 करोड़ रुपये तक चला जायेगा। फिर हमारे मिश्रा जी बड़ी होशियारी के साथ सप्लीमेन्टरी बजट के लिए हाउस के सामने आयेगे। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आज आपका 60 प्रतिशत खर्चा तो पे बिल पर ही चला जाता है और पे कमिशन की रिपोर्ट आने पर मुझे आशा है कि वह 65—70 प्रतिशत तक पहुँच जायेगा। इस तरह से इतनी बड़ी रकम पे पर चली जाती है और बहुत कम पैसा डेवलपमेंट के लिए बचता है।

दूसरी बात यह है कि आज एक ट्रेंड है कि जो आर्गेनाइज्ड लेबर है, जो मुश्किल से डेढ़ या दो परसेंट है उनको आप सेटिस्फाई करना चाहते हैं। आप कैटेगरीज बनाते चले जा रहे हैं गवर्नमेंट सर्वेन्ट्स की—सेन्ट्रल एम्प्लाइज, उसमें भी रेलवे के, बैंकों के उनमें आपस में एनोमेलीज हैं, डिस्पेरिटीज हैं, स्टेट एम्प्लाइज, लोकल बाडीज के एम्प्लाइज। इसके अलावा 40—50 परसेंट वे आदमी हैं जो 20 रुपए से नीचे पर अपनी जिन्दगी गुजारते हैं। अगर इस देश की प्रगति होनी है, अगर इस देश को आगे बढ़ना है तो केवल एक डेढ़ परसेंट

आदमियों को संतुष्ट करके, उनकी तनखाहों को बढ़ाकर आप देश को आगे नहीं बढ़ा सकेंगे। असंतोष बढ़ेगा उन 40—50 परसेंट लोगों में जिनको दो वक्त रोटी नहीं मिलती। ऐसी स्थिति भी पैदा हो सकती है कि एम्प्लाइज के अगेन्स्ट जनता खड़ी हो जावे। तो मैं चाहता हूँ कि हमारी प्लानिंग इस तरह से हो कि गवर्नमेंट एम्प्लाइज खुश रहें क्योंकि वे खुश रहेंगे तभी देश की गाड़ी आगे चलेगी, लेकिन यह भी हो कि जो डिस्पेरिटीज बढ़ती जानी है वे भी न बढ़ें।

श्रीमन्, रेलवे में जो घाटा हो रहा है उसके जितने कारण बताए गए इस भाषण के अन्दर उनमें एक कारण यह बताया गया कि पावर की शार्टेज की वजह से जो इंस्टाल्ड कैपेसिटी है वैगन्स बनाने की, इंजन बनाने की उसमें काफी कमी हुई। दामोदर वैली कारपोरेशन से बिजली कम मिली, उसके साथ-साथ बिहार इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड—बिहार के मिश्र जी हैं ही—ने भी कटौती की, यू० पी० के इंजीनियर्स ने भी स्ट्राइक की। मैं मिश्र जी से एक बात जानना चाहूँगा कि ये जो स्ट्राइक्स वगैरह हो रही हैं, इनकी जिम्मेदारी किस पर है? अगर वह स्टेट गवर्नमेंट्स पर भी है तो सब स्टेट्स में एक ही पार्टी की गवर्नमेंट है लगभग तो सभी स्टेट गवर्नमेंट्स जो जिम्मेदार हैं और जिनकी मिसहैंडलिंग की वजह से स्ट्राइक होती चली जा रही हैं, उनके सम्बन्ध में आपने क्या कदम उठाए हैं ताकि स्ट्राइक न हो या कम से कम हों?

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मिश्र जी और अन्य मजदूर नेताओं से कि पब्लिक सेक्टर के प्रति आपको अपनी एप्रोच को बदलना होगा। प्राइवेट सेक्टर के बारे में हम सुनते थे कि एक एक्सप्लाइटर है और एक एक्सप्लाइटेड है। पब्लिक सेक्टर में मैं जानना चाहता हूँ कि कौन एक्सप्लाइटर है और कौन एक्सप्लाइटेड है? जब कोई एक्सप्लाइटर और कोई एक्सप्लाइटेड नहीं है, नेशनलाइज्ड यूनिट है तो जहाँ और जगह किफायत की बात करते हैं, वहाँ नेशनल

[श्री नवल किशोर]

इन्टरैस्ट में मजदूरों को अपनी डिमान्ड्स पर रेस्टेन्ट रखना चाहिए।

मुझे इस बात का बड़ा दुःख है कि कोई पोलिटिकल बात होती है या कोई भी कारण हो रेलवे के ऊपर मुसीबत आती है। पंजाब में स्टूडेंट्स को सिनेमा में कन्सेशन नहीं मिला तो रेलवे की तोड़फोड़ हो गई। आन्ध्र का बाइफरकेशन न हो, रेलवे का उससे क्या वास्ता। पोलिटिकल इशू है। मिश्र जी बताएंगे कि कितनी गाड़ियाँ साउथ के अन्दर बन्द पड़ी हुई हैं, हफ्तों में नहीं, महीनों से बन्द हैं। आसाम के अन्दर आसामी भाषा हो बरूआ साहब बैठे हैं, बरूआ साब तय करें कि आसामी भाषा मीडियम होगी या बंगाली भाषा मीडियम होगी या दोनों मीडियम होंगी। इसका रेलवे में क्या वास्ता? आन्ध्र के अन्दर 20 करोड़ का नुकसान हुआ, हो सकता है कि ज्यादा हुआ हो। अगर आसाम को, सबको जोड़ ले तो हो सकता है कि 40—50 करोड़ का नुकसान हुआ हो। आप कुछ पैदा नहीं कर रहे हैं, बढ़ोत्तरी नहीं कर पा रहे हैं, चीजों को नष्ट होने दे रहे हैं।

श्री ओम् प्रकाश त्यागी (उत्तर प्रदेश) : सरकार यही भाषा समझती है।

श्री नवल किशोर : जैसा मेरे दोस्त त्यागी जी ने कहा, आज देश में यह भावना पैदा हो गई है—यह कितनी ही गलत क्यों न हो—कि हमारी केन्द्र की सरकार और प्रदेशों की सरकारें केवल आन्दोलन की भाषा को समझती हैं और दूसरी भाषा को नहीं समझती हैं। लिहाजा मेरा सुझाव है कि जिन स्टेट्स के अन्दर डेमेज हो उसकी जिम्मेदारी स्टेट गवर्नमेंट की होनी चाहिए, क्योंकि ला एंड आर्डर को मेंटन करना और नेशनल प्रापर्टी की हिफाजत करना स्टेट गवर्नमेंट का फर्ज है। लिहाजा में चाहूंगा कि जो इस तरह की चीजें हैं उनकी तरफ वे ध्यान दें।

की कीमत बढ़ती जाती है, फुएल की कीमत बढ़ती जाती है, कोयले की कीमत बढ़ती जाती है। इस विश्वास सर्किल को आप कब तोड़ेंगे अभी पे कमीशन की रिपोर्ट आ रही है। मुझे यकीन है, लोगों का खयाल है कि करीब 200 करोड़ का बोझा उससे सेंट्रल एक्सचेंजर पर पड़ने वाला है। लेकिन जब तक पे कमीशन की रिपोर्ट आयेगी, मुझे यकीन है कि कीमतें इतनी बढ़ जायेंगी कि जो उनको बैनीफिट आप देंगे पे कमीशन की रिकमंडेशन से, ये सब वाइप-आउट हो जायेंगे, खत्म हो जायेंगे। आप यह जो अन-इडिंग विश्वास सर्किल है उसे कैसे तोड़ेंगे, यह हमको कहा ले जाएगा, इसका कोई जवाब मुझे बजट के अन्दर दिखाई नहीं देता।

कैपिटल बढ़ता जाता है, अनिम्स बढ़ती जाती है, यह बात सही है। लेकिन आपकी अनिम्स कैपिटल जो बढ़ा है उसके प्रपोर्शन में नहीं बढ़ी है। आज बहुत सी आपकी ऐसी लाइस हैं, जिनमें कपेसेशन जो आपको देना पड़ रहा है चोरी और पिलफरेज का वह आपकी जो रेवेन्यू वहा से आती है उसमें ज्यादा है। ऐसे भी केसेज हैं कि आर० पी० एफ० की पे से आपकी रेवेन्यू कम है।

(Time bell rings)

श्रीमन्, मैं एक दो मिनट और लूंगा। मैं कह रहा था कि यह जो विश्वास सर्किल है इसको आप कहा तोड़ेंगे।

मुझे इस बात की खुशी है कि आपने जो किराया बढ़ाया, कुछ चीजों पर उसको आपने नहीं बढ़ाया। मगर मिश्रा जी आप बढ़ाये या नहीं, मगर कज्यूमर को इससे कोई फायदा होने वाला नहीं है। आपके जितने किराये बढ़े हैं, उससे कीमतें ज्यादा बढ़ जायेंगी।

श्रीमन्, बहुत सी इसमें नई-नई बातें करने की बातें कही गई हैं। आपने कहा कि हम बैंगन्स बढ़ायेगे, उनका कस्टक्शन करेंगे,

एक्सचेंज मिलेगा। मगर जो लोकल नीड्स हैं जो लोकल कंजम्पशन हैं उसको देखते हुए सरप्लस को आप एक्सपोर्ट कीजिए

दूसरी बात यह है कि आपने बैंकवर्ड एरियाज में नई लाइनें खोलने की बात की मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि मिश्रा जी की निगाह उत्तर प्रदेश की ओर नहीं गई है।

**श्री पीताम्बर दास (उत्तर प्रदेश) :** हलांकि उत्तर प्रदेश, दिल्ली और बिहार के बीच में है।

**श्री नवल किशोर :** नई लाइनों में उत्तर प्रदेश की चर्चा दिखाई नहीं देती। अगर आप चाहते हैं कि बैंकवर्ड एरियाज में इंडस्ट्री डेवलप हो तो आपको वहां नई लाइन्स खोलनी पड़ेगी और उसमें उत्तर प्रदेश का भी ध्यान रखना होगा। पाचवी प्लान में लगभग दो लाख वॉगन्स के कंसट्रक्शन का आपने प्लान किया है, मैं डिमांड करता हूं कि एक यूनिट वॉगन कंसट्रक्शन की यू० पी० के किसी भाग में आपको अवश्य देना चाहिए। यू० पी० बिगेस्ट स्टेट है, मगर आपका ध्यान उस तरफ नहीं गया।

आपने इसमें स्टुडेंट्स को कंसेशन दिया है, मगर इससे ज्यादा कंसेशन आप क्या देंगे कि 90 परसेंट आपके स्टुडेंट्स बिना टिकट चलते हैं। आपने इसमें कहा कि 1968-69 में 20—25 करोड़ रुपये का नुकसान होता था टिकटलैस ट्रेवलिंग से। आज इनकी तादाद 60—70 करोड़ रुपये से कम नहीं होगी। किसी की हिम्मत नहीं है कि उनको रोके। दूसरे मुसाफिर अगर ट्रेन में बैठे तो उनको यह मुसीबत होती है कि कैसे बैठे। आपने कहा कि मजिस्ट्रेट्स बैठायेगे? आपके मजिस्ट्रेट्स की हिम्मत नहीं है, आपके टी० टी० ई० की हिम्मत नहीं है कि उनको कुछ कहे। चैन-पुलिंग होती है, यह एक मजाक है। आप उनको रोक नहीं सकते। जहां मरजी आती है चैन खींच लेते हैं। आपका सारा स्टाफ बेकार हो

गया है। इनडिफेक्टिव हो गया है, यह सही है। स्टेट गवर्नमेंट में आपकी बातचीत चल रही है। पिलफरेज की बात आप करते हैं। लेकिन जो रक्षक हैं वही भक्षक भी हैं। रेलवे एंप्लाइज, आर० पी० एफ० और पुलिस फोर्स। आपने यह नहीं बताया कि करप्शन के कारण कितने पैसे का नुकसान होता है। कोई भी माल बिना कुछ दिये बुक नहीं होता। टमाटर तक का पैकट बुक नहीं हो सकता। हर जगह आपके यहाँ करप्शन है रेलवे में। कोई चीज बची नहीं। सैक्यूरिटी को लीजिए। जो आदमी घर से जाता है वह आपको भगवान समझ कर कहता है—हे मिश्रा जी भगवान हम अपने घर सेफली पहुंच जायें। आपके यहाँ रैकिट्स हैं। आप ताज्जुब करेंगे कि मि० राममूर्ति उत्तर प्रदेश में 14 साल से मिनिस्टर थे। बहेड़ी में उन्होंने फर्स्ट क्लास का टिकट मांगा एन० ई० आर० में। ओ० टी० रेलवे जो आज से वर्षों पहले बन्द हो गई है उसका इस्तेमाल किया हुआ इटर क्लास का टिकट इश्यू कर दिया गया। जब टी० टी० ई० ने उसको चेक किया थोड़ी देर बाद उसने भी कहा कि यह टिकट ठीक है, इसमें कोई दिक्कत नहीं है। उन्होंने स्टेशन पर आ कर के कहा कि यह टिकट गलती से इश्यू हुआ है। मैंने उसका 7 रु० 90 पैसे वहा दिया है, फिर भी आप चाहो तो चार्ज कर लो। उन्होंने कहा कि नहीं साहब, यह टिकट बिलकुल ठीक है। उन्होंने उसके बाद डी० एस० को लिखा। डी० एस० की चिट्ठी उनके पास है। वह चिट्ठी में आपके पास भेज दूंगा। उन्होंने लिखा है :

“I am sorry for the inconvenience caused to you. But nothing incriminating could be found.”

फर्स्ट क्लास की जगह ओ० टी० आर० का इटर क्लास का टिकट इश्यू हो जाय। and nothing incriminating has been found.

श्रीमन्, आखिर मैं एक बात और कहना चाहता हूं। मिश्रा जी ने सब बातें इसमें कही।

[श्री नवल किशोर]

लेकिन कहीं भी इकोनामी या आस्टेरिटी की चर्चा नहीं है। आप तो मिश्रा जी, देखने में काफी सिम्पल दिखाई पड़ते हैं। आप रहते चाहे जैसे हों, लेकिन वेशभूषा में आप देखने में बहुत सिम्पल लगते हैं। मैं चाहता हूँ कि अपनी सादगी, अपने बिहार की सादगी अगर आप अपने ऐडमिनिस्ट्रेशन में भी ला पायें तो ज्यादा अच्छा होगा। आज जो स्टेडर्ड आफ लाइफ हमारे मिनिस्टर्स और सर्विसेज का होता चला जाता है वह हमारी समाजवादी व्यवस्था का एक मखौल है, एक मजाक है।

श्रीमन्, आखिर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसमें कुछ चीजें अच्छी भी हैं। जैसे जयंती जनता की बात है। आपने अमेनिटीज की बात कही। अगर आप फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम में आ कर के देखें मिश्रा जी और अगर यह पता न चले कि आप मिनिस्टर हैं तो आपको मालूम होगा कि वे किस कदर गन्दे होते हैं। बहुत से स्टेशनों पर पीने का पानी नसीब नहीं होता है। क्या अमेनिटीज हैं। आप किराया बढ़ाते जाते हैं। मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है, आप किराया बढ़ाइये, मगर उसके बदले में आप अमेनिटीज भी बढ़ाते जाइये।

मिश्रा जी, आप पर इस लिए टिप्पणी करने की गुंजाइश नहीं है, क्योंकि आप अभी नये हैं, लेकिन आप एक अनुभवी मिनिस्टर हैं। आपके अनुभव से आपको कायेच्युलेट करने का मौका हमें तब मिलेगा, जब एक साल के बाद हमें यह पता चलेगा कि हमारे श्री एल० एन० मिश्रा जी ने इस डिपार्टमेंट में इम्प्रूवमेंट किया है। और

“He is not a puppet in the hands of the bureaucrats.”

SHRI M. M. CHOUDHURY (Assam) : Mr. Deputy Chairman, for the last three days the Railway Budget is under discussion in this House. In the course of the discussion many honourable Members have advanced very valuable suggestions as to how the railway administration can be toned by

and how the railway services can be made more useful and of great public utility. I do not want to repeat the same in the course of my observations. I want to limit my discussion to certain concrete proposals and I shall be very brief in my observations. In the course of the introductory speech the honourable Minister has dealt with the achievements of the railways and we are very much encouraged to know the advancement the Indian Railways have in the meanwhile achieved. But in his speech I find one omission and that omission is regarding the steps taken towards removal of regional imbalances. In the course of the discussion many honourable Members have discussed about the destruction of railway property by violent agitators. But when we go to the root cause of these violent agitations, we find that all these are mainly the result of frustration. And this frustration comes because of some imbalances—social imbalances, economic imbalances and also regional imbalances. And so long as these imbalances are not removed or made up, it will be a far cry to have complete peace in this country and also to have emotional integration which is necessary to achieve socialism in this country. Therefore, I feel that removal of imbalance should be given priority in all matters of development.

While I submit this, I have in mind the North Eastern region of India. This North Eastern region comprises of the Union Territories of Arunachal and Mizoram and the States of Nagaland, Manipur, Tripura, Meghalaya and Assam. These five States and two Union Territories constitute the North Eastern region. If we look at the railway map of India, we find that these areas are worst served by the Railways. It will be no exaggeration if I say that almost the entire railway system now prevailing in the North Eastern region is the work of the British Government of the past. Since independence, of course, some additional extension of Railways has been made. After partition the railways line of the North-eastern region with the rest of India was missing. That link was to the credit of the

Indian Railways restored in record time. The people of that region are grateful for it. Then after the Chinese aggression in 1962 another railway line has been constructed on the northern bank of Brahmaputra alongside the foot of the Arunachal. But this is not sufficient. In the North Eastern region comprising of five States and two Union territories, there is no railway connection to Arunachal Pradesh and Mizoram. Manipur has got no railway connection and so also in the case of Meghalaya. Nagaland and Tripura are tangentially touched by railway lines. Therefore, the difficulties of the people in those areas can very well be imagined, regarding the supply of essential commodities. Whatever connection is there is only a slender metre gauge and the metre gauge is also very frequently dislocated and disrupted because of floods, land-slides and other national calamities. Therefore, Sir, a very considerable quantity of commodities to Assam and to the north-eastern region are to be carried either by road or sometimes, by air. When commodities which are very essential for daily consumption are to be carried either by air or by road, the cost goes very high. Therefore, Sir, the prices of the essential commodities are higher than in the rest of India and for that reason my submission, Sir, is that special attention should be paid to having a perfect and efficient network of railway lines in this area which is considered an immediate necessity. The proposed conversion of Metre Gauge into Broad Gauge of the Barauni-Katihar. Now Bongaigaon-Gauhati lines should be taken up immediately. The conversion of this line from Metre Gauge into Broad Gauge has been a carrying necessity of the people of this area for a long time. I think for the last ten years or so the people have been crying, crying hoarse, for this. From the side of the State Governments also representations after representations have been submitted and the State Legislature also has passed many resolutions to this effect requesting the Government of India to take this matter into consideration. But nothing has been done so far in spite of assurance being given. This time one

heartening feature is that the assurance has been given in writing. On the previous occasions the assurance was given orally. This time the heartening factor is that Shri Mishraji, after taking over the charge of the Railway Ministry, has been kind enough to put that assurance in writing. But this assurance is very feeble, very weak. He says that it will be considered 'in due course'. He does not say categorically that it will be considered. That 'due course', when it will come, it is very difficult to say and difficult to envisage. However, Sir, I request him on behalf of the people of this region that he should give the topmost priority to this in the development schemes of the region.

Then, Sir, there is one more thing. The district of Cachar, North Cachar Hills, the State of Tripura and the Union Territory of Mizoram are all connected by a hill section and this hill section is from Lumding and recently extended to Dhanam Nagar of Tripura. But that line is frequently disrupted and that is disrupted sometimes because of the Naga depredations, sometimes because of landslides and sometimes by floods and by many other ways. No attempt has been made so far to strengthen that part of the railway so far. During the last Indo-Pak war, war, some attempts were made and there some palliative improvement. But that is not enough. Therefore, I request the Minister to see that this line is strengthened and made all weather proof in his time. The State of Tripura is almost cut off from the rest of India in matters of communications. The railway line has gone only up to Dharamanagar. The capital Agartala is not connected by any railway system. The part from Dharamanagar to Agartala should be covered as early as possible.

Then, Sir, another thing is about the employment of local people. The Railways are the biggest employers in India. In that region also, they are the biggest employers. But there is a grievance lurking in the minds of the youngsters of that region that they are not getting proper share in matters of employment of all categories in the railways. That

[Shri M. M. Choudhury]

feeling of the younger section of the people should be eliminated. That can only be eliminated by putting up a very efficient agency of employment. The present agency used for employment in that part of the country is not doing well, and many accusations against them are being brought very often. It is the feeling of the young people of that area that their claims are being bypassed on flimsy grounds to make room for others. I hope the hon. Minister will take some personal interest in this matter. If the hon'ble Minister go through the old files, he will find heaps of representations there and he will be able to understand the real grievances of the people of that area.

I come to the education of railway employees. There are three big railways colonies in Assam. One is in Bangaigaon, another one is in Pandu-Maligaon and the third one is in Lumding. In Bangaigaon, however, there are schools where the employees' children can have their education. But in Pandu Maligaon and Lumding there are not sufficient number of schools. Yesterday the Deputy Minister, Mr. Qureshi, was kind enough to say that there were many secondary schools, elementary schools and colleges for the proper education of the children of railway employees. But in those areas, I know of only two schools—one is high school in Pandu-Maligaon and another in Lumding. In these two high schools the medium of instruction is Bengali. Therefore, non-Bengalis do not get an opportunity to study in those schools. The Assamese speaking people are making a demand to have their ventive Assamese madium school, to be taken up by the Railway Board. But their demand has not been conceded so far. I hope this legitimate demand of the people will be considered favourably.

Then, Sir, the last point that I want to make out is this. At one time there was a custom of exchanging cultural squads from one State to another. Particularly, our former beloved Prime Minister, Pt. Jawaharlal Nehru, was very keen that cultural squads must be exchanged between States. That

would help integration of India. That was his idea. For that purpose, the railways used to give concession to cultural groups. That practice has been stopped. I request the hon. Minister to restart that practice to enable the cultural groups to move from one State to another so that they can understand each other and the people of India living in different parts may be acquainted with the culture of other parts of the country.

Sir, we are all grateful for the new schemes which the Railway Minister has envisaged. But these schemes should be implemented promptly and efficiently. There are lots of complaints against the non-implementation of schemes. Let us hope that these complaints will be a matter of the past now and the railway administration will become more efficient. We do not understand why there is loss of about 30 crores of rupees in ticketless travelling. If the officers work efficiently and vigilantly, we believe that without increasing the freight or fare the deficit that has been envisaged can be made up. Steps should be taken to tone up the administration so that ticketless travel becomes impossible. With these words, I congratulate the Minister again and I conclude.

**SHRI BALACHANDRA MENON** (Kerala) : Sir, I take this opportunity to congratulate the new Railway Minister. The monopoly of the South has been broken by him.

**SHRI HAMID ALI SCHAMNAD** (Kerala) : For good or bad ?

**SHRI BALACHANDRA MENON** : I believe the new Minister will be able to prove very efficient and he will be able to see that all the areas, whether South, North, East or West, will be developed and there will be no discontentment among the various people of our country. Our country is uneven in development in regard to industries as well as railways and it has been agitating the people.

**SHRI HAMID ALI SCHAMNAD** : Was there any grievance from the



North because the Minister was from the South ?

**SHRI BALACHANDRA MENON :** There was no grievance. When the British people were here, they saw to it that certain areas were more developed. They had a strategy for it. Their idea was to develop important cities like Madras, Calcutta and Bombay so that transport could be efficiently arranged for export purposes. But what should be our strategy for the development of railways ? This is what we should consider seriously. Gandhiji was always saying that India lived in its villages. Our economy is mainly based on the development of our rural areas. In spite of these 25 years of industrialisation and planning, we are still a predominantly agrarian country. How do we develop our railways ? How can we fit them with the new plans that we have for the development of our country ?

I would suggest that we should seriously consider the development of new areas and you should open up railway lines in new areas so that the agrarian sector ceases to remain merely as a raw material producer; at present it is only that. I would therefore suggest that we must have a new concept, a new strategy we must evolve and we must see that we take these lines to areas which are not yet having any communication.

Now I find that about 1/3 of the broad gauge tracks are to be doubled. I do not object to it but I believe it would be much better if we have parallel lines which will serve the same purpose. You can have something like a double line but, at the same time, new areas will get opened up. Therefore, if the capacity of a single line exceeds the limit, the Government must seriously consider why it should not have parallel lines instead of double lines. This will serve the purpose of a double line, opening up, at the same time, new areas of infrastructure for better agricultural and industrial development in the area. Otherwise, you will again have only these same areas that get developed. If these types of lines are encouraged, the social benefit will be much more than

what it would be by doubling a single track. This is my first suggestion. I know it will be resisted because it is easier to have a double line. But it will be much better; it will cost you only a little more to open up new lines which will be parallel. I want you to seriously consider this suggestion of mine.

Now, the second is regarding the hold-up. Much has been made regarding private parties holding up. I would like to know how much hold-up is there by the railways themselves, how much hold-up is there by the public sector industries and how much hold-up is there by other Government institutions. This can be avoided if you have a proper co-ordination. If the public sector industries including mines and steel and the railways have a co-ordination committee, it will be much better and easier for you to see that this hold-up is not there. My own guess is that about 60 per cent of the hold-up is by the Government and by the public sector industries. I would request you to find out the exact figures and tell us as to how much hold-up is there because of the negligence of the Government departments and the public sector industries.

Now I will come to the budget. So far as the Finance Minister is concerned, the cigarette is the scapegoat, and for the Railway Minister it is the third class passenger. It is a very unfortunate thing. If you wanted, with a little planning you could have got much more money. But the long-distance third class passenger is harassed—more taxes are put on him. I would suggest, if you had put one pie extra on a ticket—or, two pies—you would have got Rs. 40 crores instead of harassing the entire long-distance travelling public. If every ticket costs a pie more—which, of course, most of us give as charity to a beggar—if only you have done that much—you would have got much more because 60 lakhs of passengers travel every day. Take, for example, what you would get by one pie on every ticket. How much will you get ? You will get Rs. 25/- crores. With three pies on each second class ticket and five pies on each first class ticket you would

[Shri Balachandra Menon]

get about Rs. 45-50 crores. It won't harm anybody. It is not a big tax. It would have been accepted. Some such attempt should have been made instead of going on with the old thinking of again and again taxing only the long-distance traveller. If only you had avoided that, you would have certainly saved a good deal of agitation which you have now invited.

I am glad, you have started the Jayanti Express and it has a diesel engine. When this is so, why should it not save at least 8-10 hours of running time? That will be useful to you and economic. Just if you allow the G.T. time for this new Jayanti, if you allow the same speed, I am sure you will be able to save eight to ten hours. It will be a good saving in revenue as well as it will be a saving in time for passengers. I suggest that this must be taken up immediately.

The third is the question of metre gauge. A good deal is said about converting this metre gauge into broad gauge. When it is absolutely necessary you must do it but I do not know why every metre gauge line should be changed to broad gauge. I do not think it is necessary. From the statistics given, I do not find how the metre gauge is more costly. Broad gauge is going to be still costlier where density of traffic is less. I would suggest that you should convert such lines only when there is sufficient traffic density. Otherwise, it is an unnecessary luxury. Another argument given in favour of conversion of metre gauge is the difficulty in transshipment. On this question of transshipment I would say that the position could be improved if a little more planning was there. Goods and passenger trains can be run between 60 and 70 important stations which are at present connected by the metre gauge. If there are two important stations, let there be express metre gauge trains running between those two stations. In this way, certainly you will be able to save a good deal of money. I would, therefore, suggest : Do not go in for conversion into broad gauge unless it is absolutely necessary. We are a poor coun-

try, we cannot afford that. We should open up new lines instead of wasting money on mere conversion of these lines.

The fourth point which I want to bring to the notice of the House is the question of coordination between rail-road, rail-sea and rail-air. For example, if the Government or the Railways want, they can have a shipping service, say, between Bombay-Goa, Karwar, Mangalore, Cochin, Vizag, Paradeep, Calcutta, etc. It will relieve congestion on railways and an attempt must be made regarding this. Rail-road coordination in the case of goods traffic also must be attempted. Railways take a longer time to haul freight between those two stations and there is a heavy marshalling involved. I would suggest a way out. It will be good if the railway can enter into some sort of agreement with the road transport operators on the following lines :

Five or six operators join together and supply train load of traffic between two stations and the Railways provide the wagons and directly carry the goods to their destination. If such an attempt is made, even at a little higher charge, those people who get the goods would feel satisfied that they are going to get it within three or four days, within the shortest period. You can do it. In this way you will have less wagon breaking. You can have such long transport service on important stations. Marshalling will be much less. If you do it you can avoid the present pilferage and wagon breaking to a large extent.

Regarding metropolitan transport organisation about Rs. 400 crores will be spent for Bombay and an equal amount for Delhi, Madras and Calcutta will have about Rs. 200 crores each. The same cities become more and more congested. Why can't you have a number of satellite towns? Take half the people to such satellite towns. That will be much better than concentrating on the same cities. If Chandigarh can be built up from nothing, so many new cities and towns can come up. The Government can very well afford to spend this money for this purpose and much of the pressure can be taken off

from these highly crowded cities which have become slum areas. I would therefore suggest that half the population and offices from the metropolitan cities should be removed to such satellite towns. That way we can have planned cities and towns. It is high time that we plan in this way and not concentrate more and more on these few cities and make life impossible.

Sir, about Rs. 127 crores have to be found by the Railways for subsidising the services. I would suggest that this social burden should be shared by the Departments concerned, by the public sector enterprises and the Railways. The Railways already contribute about Rs. 170 crores as dividend to the General Revenues. Therefore the other Departments also must share this burden equally.

Another point I would like to suggest is about the question of casual workers. The Railways have quite a number of casual workers. Of course there is necessity for having some casual workers but in the name of casual work you cannot go on having workers on a casual basis and treat them as casual labour. It is the nature of work that must decide whether an employee should be casual or not. I would therefore suggest that all those who have put in 180 days' service, whether intermittent or continuous, should be made permanent. Every railway employee must have a card which must show the date of entry into service, termination of service, date of re-entry etc. so that on the basis of these facts his seniority can be decided and he can be absorbed.

Regarding consultations with labour, what should be the role of the railway employee in the management? In the Railways you have two Federations and there are a number of unions. Categorywise unions have come up; I do not know how they have come up and why they have come up. But the fact is, they have come up. I would therefore request that in the interest of industrial peace in the Railways consultations may be made at the local level with all the unions and at the top level with really representative organisations which you can ascertain through a ballot.

I have only one or two more suggestions to make. We have been agitating for a long time that we must have a coastal railway, that is, from Ernakulam to Quilon because important towns like Shertalai, Alleppey etc. get neglected. It will be a parallel line to the Ernakulam-Kottayam line. With this coastal line new areas will be opened up and important towns will get linked up. I would request the Minister to seriously consider this. Then there is the Mysore-Tellicherry line. Palghat-Trichud line, etc. All these are important and I do not want to stress on one or other of them. All these may be looked into.

The last point I would like to make is regarding the Kerala Express which runs between Cochin and Madras. This may be converted into a train running from Cochin to Bombay. This can be achieved by a reorganisation of the train between Bombay and Madras and Madras and Cochin without any additional burden on the lines. This will be very helpful. Similarly if you take up the Konkan line, Mangalore-Bombay line, that also will be very helpful. This is absolutely necessary because the highest density of traffic you always see on the west coast lines. Thanks you.

3 P.M.

श्री पंडरीनाथ सीतारामजी पाटिल  
(महाराष्ट्र) : उपसभापति महोदय, मंत्री महोदय ने संसद में जो रेलवे का अनुमान पत्र रखा है उस पर अब मैं अपने कुछ विचार आप के द्वारा सदन के सामने रखना चाहता हूँ। हमारे देश की रेलवे दस साल पहले हमेशा मुनाफे में चलती थी, लेकिन उसके बाद यह घाटे में चलती रही, लेकिन उसमें भी कुछ आशा की किरण थी, ऐसा मालूम होता था कि पिछले दो साल से फिर वह मुनाफे पर आ गयी थी। हमने यह भी देखा है कि 1971-72 में हमारे देश के रेलवे के ऊपर बड़ा भारी बोझ आ कर पड़ा, बंगला देश की मुक्ति के लिए जो पाकिस्तान के साथ हमारा युद्ध हुआ उस में रेलवे को बड़ा भारी भार सहन करना पड़ा, तो भी हमारी रेलवे विभाग को 18 करोड़ 8 लाख का मुनाफा रहा। उसके दूसरे साल

[श्री पंडरीनाथ सीतारामजी पाटिल]

1972-73 में हड़तालें चलती रही और आंध्र प्रदेश में तोड़ फोड़, आगजनी इत्यादि होने के बाद भी 12 करोड़ का मुनाफा इस साल के अंत तक हम को रहेगा। तथापि अब ऐसा मालूम होता है कि अगले साल कुछ नयी योजनायें हाथ में लेने से और पुरानी जो योजनायें चल रही हैं उन को चालू रखने में रेल मंत्रालय को कुछ घाटा आने वाला है और इसलिए 1973-74 के साल में कुछ माल ढोने के किराये में वृद्धि मंत्रालय को करने के लिए मजबूर होना पड़ा है। अपितु उसमें भी संतोष की बात यह है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों का जो किराया है उसमें मंत्रालय ने वृद्धि ज्यादा नहीं की है, जो की है वह नहीं के बराबर यानी बहुत कम की है। जैसे कि दिल्ली से मद्रास तक 54 रुपये 55 पैसे किराया पड़ता है, वह अब 55 रुपये 45 पैसे कर दिया गया है यानी 90 पैसे सिर्फ ज्यादा बढ़ने वाले हैं और जहां तक 15 किलोमीटर का प्रवास है वह उसमें कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। कम यात्रा करने वाले शहर के आस-पास के मजदूर और गरीब लोग होते हैं, जिनका प्रति दिन का रोजगार के लिए आवागमन है उनको उसका फायदा जरूर मिलेगा और इसलिए मैं माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूं और उनको बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं उनसे यह भी अनुरोध करता हूं कि अगर वह 25 किलोमीटर तक इस तरह की माफी दें तो गरीबों को उससे ज्यादा फायदा होगा और सरकार को भी ज्यादा बोझ सहन नहीं करना पड़ेगा।

दूसरी बात मैं माननीय मंत्री महोदय के सामने यह रखना चाहता हूं कि तीसरी श्रेणी के जो यात्री हैं उनके विश्रातिगृहों को बढ़ाना चाहिये। उनके पैखाने, पीने का पानी, बिजली इत्यादि और साफ, सफाई जितनी अच्छी होनी चाहिए वह नहीं होती है और इसलिए उनमें सुधार होने की जरूरत है। वैसे भी रेल गाड़ियों की तीसरी श्रेणी में हम देखते हैं कि आदमी पर आदमी भरे जाते

हैं तथा दिन प्रति दिन यात्रियों की संख्या भी बढ़ रही है, अतः यह जो क्राउडिंग डिब्बों में हो रहा है उसको कम करने के लिए अधिक लाइनों और रेल गाड़ियों की व्यवस्था होनी चाहिए जैसे दिल्ली बम्बई और कालीकट-कोचीन, बम्बई बीना इत्यादि एक्सप्रेस गाड़ियां रेल मंत्रालय ने शुरू कर दी हैं वैसे ही दूसरी जगहों के लिए भी दूसरी लाइनों पर भी ऐसी गाड़ियां चलनी चाहिए और उस से यात्रियों का बहुत कुछ बोझ जो आज है, वह कम हो जायगा। इसी तरह से डिजल इंजन हर पैसंजर गाड़ी में लगाये जायें तो हर गाड़ी में डिब्बों की बढ़ोत्तरी होगी और उससे यात्रियों को सुविधा होगी।

अपना देश बहुत बड़ा है और विकासशील भी है। हमारे देश के जो विद्यार्थी हैं उनके विद्यार्थी जीवन में कम से कम एक बार उन को देश भर की यात्रा तो जरूर करनी चाहिए। ऐसी उनकी यात्रा में जो सुविधायें रेलवे में आज तक रखी हैं उन को माननीय मंत्री जी ने आगे भी कायम रखा है इसके लिए उन को धन्यवाद देना चाहिए। और मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि यदि वह इस सुविधा को कुछ और बढ़ा सकते हैं तो वह बढ़ाना चाहिये।

इसके साथ-साथ बिना टिकट यात्रियों का भी एक महत्वपूर्ण प्रश्न अपने सामने है। बहुत से यात्री लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। उनकी रोकथाम करने के लिये अभी एक नया सुझाव सरकार की तरफ से यह आया है कि अभी तक जो बिना टिकट यात्रा करने वालों को किराया और 10 रुपये का जुर्माना होता था उसको अब 500 रुपये तक बढ़ाने वाले हैं और उनको तीन महीने तक की सजा देने का भी इरादा है। ऐसा कड़ा रख रखने से कितना फायदा होगा यह तो मैं नहीं जानता, लेकिन उसके बदले में मैं एक दूसरा सुझाव रखता हूँ। उस पर भी मंत्री महोदय कुछ सोच-विचार करें। वह सुझाव यह है कि कुछ रेल के रास्तों के

ऊपर प्रयोग के तौर पर हर तीसरी श्रेणी के डिब्बे के लिये एक कंडक्टर या एक टिकट कलेक्टर की नियुक्ति करनी चाहिये। उससे यह होगा कि बिना टिकट के यात्री डिब्बे में नहीं घुसेंगे, उनसे उचित किराया वसूल होगा और अभी गाड़ियों में जो नुकसान होता है जैसे कि चैन का खींचना या तोड़-मोड़ करना और डिब्बों को नुकसान पहुंचाना वह टलेगा और उसके साथ-साथ जो चोरिया झगड़े वगैरह होते हैं, उन पर भी रोकथाम हो जायेगी।

मुझे और भी यह कहना है कि मालगाड़ियों द्वारा जो माल ढोया जाता है हम देख रहे हैं कि उसमें दिन प्रति दिन बहुत चोरिया हो रही है और उससे भी रेलवे को करोड़ों रूपयों का भारी नुकसान सहन करना पड़ रहा है। यह पता लगता है कि चोर लोग अपने बल पर ही चोरी करते हैं, ऐसा नहीं, बल्कि कुछ रेलवे के अधिकारीगण और कुछ पुलिस वाले भी उन लोगों के साथ अप्रत्यक्ष रूप से शामिल होते हैं और इस कारण से रेलवे को बहुत नुकसान होता है। तो सरकारी नौकरी में होते हुए भी जो लोग ऐसी चोरियों में अप्रत्यक्ष रूप से मदद करते हैं, उनको कड़ी से कड़ी सजा होनी चाहिये। और मैं तो यह भी कहूंगा कि जहां चोरों का पता नहीं चलता उस जगह पर जो रेलवे एंव पुलिस के अधिकारी तैनात रहते हैं, उन लोगों को उस नुकसान के लिये जिम्मेदार ठहराना चाहिये। अगर ऐसा करेंगे तो फिर ये चोरिया उतनी नहीं होगी।

वैसे आज कल हम यह देख रहे हैं कि रेलवे की स्पर्धा में माल-ट्रक वाले पैसा ज्यादा कमा रहे हैं, उनकी वजह से रेलवे को बहुत नुकसान हो रहा है, उसका अगर कोई कारण है तो यह है कि माल-ट्रक वाले लोग दूकानदार का या किसी कृषक का माल जल्दी से जल्दी उनके घर या दुकान तक पहुंचा देते हैं, दरवाजे तक उनकी ट्रक चली जाती है और उनके माल में भी कोई नुकसान नहीं होता। माल

की यातायात में रेल विभाग बहुत शिथिलता दिखाता है, उसका-प्रमुख कारण जो रेलवे के कर्मचारी हैं, स्टाफ हैं, वह अकार्यक्षम हैं इसका परिणाम रेलवे में मालगाड़ियों का दिन प्रति दिन माल कम आ रहा है और जो आता है उसमें बहुत नुकसान भी होता है। तो इसमें मूल सुधार होना चाहिये। ऐसा मैं आपके सामने सुझाव रखता हूँ।

अन्त में मैं अपने प्रदेश की दो-तीन बातें मंत्री महोदय के सामने रखता हूँ, जिन पर वह विचार करें। मैं महाराष्ट्र से आता हूँ। वहां मनमाड से ले कर परभनी तक और परभनी से आगे परली बैजनाथ तक ब्राडगेज होने वाली है—वहां अभी मीटर गेज है। उतने से उस प्रदेश का जो यातायात का सवाल है पूरा हल नहीं हो सकेगा। ब्राडगेज लाइन को परभनी तक नहीं बल्कि आगे मुदखेड तक बढ़ाना चाहिये ताकि उसमें नानवेंड जैसा महत्वपूर्ण जिला और हैदराबाद वहां से बिल्कुल समीप होने से अल्प भविष्य में यह ब्राडगेज लाइन वहां तक जुड़ जायगी। ऐसा करने से वहां के लोगों की बहुत सुविधा बढेगी।

तो मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि यह ब्राड गेज परभनी तक की ही न रहे, उसे मुदखेड तक बढ़ानी चाहिए। वैसे ही महाराष्ट्र प्रदेश में कोकन का क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है, वहां सैकड़ों मील तक रेल नहीं है। तो मैं अनुरोध करूंगा कि कोकन में रेलवे के काम को जरूर हाथ में लेना चाहिए और बम्बई से गोवा और गोवा से कारवार और मंगलौर तक जोड़ देना चाहिए ताकि इन पिछड़े हुए इलाकों का बहुत कुछ सुधार हो सके।

इसके साथ ही, मैं जिस विदर्भ भाग में रहता हूँ, उस क्षेत्र में कपास का भण्डार है, वहां कपास की लाखों एकड़ भूमि में खेती होती है, वहां की लाखों रूई की गांठों को बम्बई तक पहुंचाना एक बड़ा जटिल काम है। पुराने जमाने में जब अंग्रेजी राज था उस समय उन्होंने यहां रेलवे लाइन बनाने

[श्री पट्टरीनाथ सीतारामजी पाटिल]

का निश्चय किया था। कपास की खेती तो सोने का अडा देने वाली मुर्गी के समान होती है, क्योंकि सारी दुनिया को कपास की जरूरत है और सबसे बड़े परिमाण में कपास इसी भाग में पैदा होती है। उस कपास को बम्बई के बाजार में जल्दी से जल्दी ले जाने से किसानों को भी फायदा होगा और कपड़ा मिलों को भी जल्दी से कपास मिलेगा। इसलिए यहाँ खाम गाव से जालना तक 100 मील अंतर का नया रेल रास्ता बनाने की बात उस जमाने में तय हुई थी। इस कारण 1912-13 में यह काम हाथ में लिया गया था, लेकिन 1914 का पहला महायुद्ध शुरू होने के कारण यह काम बंद करना पड़ा। उसके बाद फिर उसी अंग्रेजी राज में सन् 1934-35 में दुबारा यह काम हाथ में लिया गया। उस समय भी ऐसा ही हुआ और करोड़ों टन लोहा जिससे रेल लाइन बनती है, वह जालब रेलवे स्टेशन के पास पड़ा हुआ था। रेलवे बनाने के अनेक कर्मचारी खामगाव में रेलवे लाइन बनाने आये थे, जैसे इंजीनियर, ओवरसियर इत्यादि लोग, तथापि फिर उसी समय महायुद्ध हुआ फलतः उस सारे कर्मचारी वर्ग को रेलवे विभाग ने वापस बुला लिया गया। तदन्तर चार-पाच साल तक जालब रेलवे स्टेशन के पास सामान पड़ा रहा। युद्ध समाप्त होने के पूर्व दूसरी जगह लोहे के माल की जरूरत थी, इसलिए सरकार उस लोहे को उठा कर ले गई। इस प्रकार दो बार बनते-बनते वह रास्ता बंद पड़ा रहा। मैं आपको यह भी कहता हूँ मंत्री महोदय, कि 1912-13 में खामगाव से जालना तक उस लाइन का सर्वे हुआ था, माइलस्टोन लगा दिए गए थे, इतना ही नहीं, मिट्टी का पूरा काम यहाँ से वहाँ तक सौ मील अंतर का पूरा हुआ था और उस पूरे रास्ते पर पत्थर की रोड़ियों के ढेर के ढेर लगाये गये थे।

मुझे कल-परसों ही 28-2-73 का उप-मंत्री महोदय का एक पत्र आया है। इस

रेलवे का सवाल मैंने रेलवे की कन्सल्टेंटि कमेटी में पिछले वर्ष अगस्त महीने में उठाया था। तो उस पर उनकी चिट्ठी यह है कि यह रास्ता इतने मुनाफे का नहीं है। खामगाव से चिखली तक और चिखली से जालना ऐसे दो खण्ड बनाए हें। आखिर में यह कह देते हैं कि यह रास्ता विपरीत है। अस्तु अंग्रेज बुद्धिहीन नहीं थे वे भी समझते थे कि जो मुनाफे का रास्ता नहीं है उसमें सरकारी पैसा क्यों डालना? वे पैसा फिजूल में नहीं डालते थे। करोड़ों रुपए की यह नई लाइन वहाँ डालना चाहते थे, उसके लिए उन्होंने एक बार नहीं दो बार प्रयास किया। अगर यह मुनाफे का रास्ता नहीं होता तो वे क्यों प्रयास करते? तो मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वे गहराई से इस रास्ते की तरफ देखें और जालना-खामगाव रेलवे लाइन का काम जल्दी से जल्दी अपने हाथ में लें। इतना बोल कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

**श्री एन० पी० चौधरी (मध्य प्रदेश):** उपसभापति जी, रेलवे मंत्री महोदय जी ने रेलवे मंत्रालय में अपनी कार्यविधि का जो पहला बजट प्रस्तुत किया है, वह बहुत ही प्रगतिशील, विकासशील, समाजवादी आर सतुलित बजट है और इसके लिए मैं उनका स्वागत करता हूँ, उनको बधाई देता हूँ और उनका अभिनन्दन करता हूँ।

हमारे यहाँ रेलवेज ने पाकिस्तान के साथ युद्ध के समय, शरणार्थियों को लाने ले जाने में तथा युद्ध सामग्री पहुँचाने में जो बड़ा कार्य किया, उसको कभी भी नहीं भुलाया जा सकता है। इसके साथ ही साथ बाढ़ग्रस्त इलाकों में या सूखाग्रस्त इलाकों में जो प्रशंसनीय सेवा हमारी रेलवे विभाग ने की है, उसकी भी हमें दाद देनी चाहिये और उसकी हमें प्रशंसा करनी चाहिये।

जब पाकिस्तान के साथ हमारा युद्ध बंगाल देश के सबंध में चल रहा था, तो उस समय हमको पैसों की आवश्यकता थी और उस समय

हमने रेलवे में किराये में शुल्क लगा दिया था। यह जो शुल्क हमने लगाया वह केवल बमला देश को सहायता करने के फलस्वरूप लगाया था और जब यह युद्ध समाप्त हो गया तो इस टैक्स की जरूरत नहीं रही और फिर इस शुल्क को सरकार ने अब वापस ले लिया है।

पिछड़े इलाकों के विकास के सम्बन्ध में जो यह शर्त थी कि तीन लाख टन माल ढोने के लिए जब तक सामान नहीं मिलेगा तब तक उस क्षेत्र में कोई नई रेलवे लाइन नहीं खोली जायेगी। लेकिन पिछड़े इलाकों के लिए इस शर्त की उपेक्षा करके, इस बात को एक तरफ रखते हुए, मंत्री महोदय पिछड़े जो इलाके हैं उनमें नई रेलवे लाइन बिछाने का निर्णय लिया है। इस लिहाज से भी मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

सामाजिक और राजनीतिक कारणों से हमारे मुल्क के अन्दर अनेक उपद्रव होते रहते हैं और इस तरह के उपद्रव होने के साथ-साथ जो पहली राष्ट्रीय सम्पत्ति शिकार बनाई जाती है, वह रेलवे की सम्पत्ति होती है। इस तरह से राष्ट्रीय सम्पत्ति को क्षति पहुंचाने से रोकने के लिए जो नया विधेयक सदन में प्रस्तुत किया जाने वाला है, जिस का संकेत हमारे मंत्री जी ने किया है, उसके लिए भी मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

खाद्यान्न, नमक, मिट्टी का तेल आदि चीजों पर जो समाज के लिए, मनुष्यों के लिए उपयोग की चीजे हैं, उसकी दुलाई में उन्होंने कोई कर की वृद्धि नहीं की है और इसके लिए भी हमें उनकी प्रशंसा करनी चाहिये।

जहां तक ऊंचे दर्जे की सवारी के किराये का सवाल है, वातानुकूलित और फर्स्ट क्लास सवारी डिब्बों का सवाल है, आज हमको इसकी आवश्यकता नहीं है। हमें आज जरूरत इस बात की है कि अधिक से अधिक तीसरे दर्जे के लोगों को हम सुविधा दे, उनके डिब्बों

को बढ़ाये ताकि वे आराम के साथ यात्रा कर सकें। मंत्री जी ने वो वातानुकूलित डिब्बों और फर्स्ट क्लास का जो किराया बढ़ाया है, उसके लिए हम उन्हें धन्यवाद देते हैं, क्योंकि इसकी वजह से वातानुकूलित आर फर्स्ट क्लास में चलने वाले यात्रियों की संख्या में कमी आ जायेगी और इस तरह से उनको निरुत्साह होना पड़ेगा।

हम इस बात को जानते हैं कि हमारा देश आज प्रगति के दौर से गुजर रहा है। आज हमारे देश में विकास की आवश्यकता की बहुत जरूरत है और किसी भी राष्ट्र के लिए जब वह विकास की ओर बढ़ता है तो उसको कहीं न कहीं से साधन जुटाने पड़ते हैं। हमारे साधन सीमित हैं और देश के अन्दर ही से हमें साधन जुटाने हैं। यहां पर सदन में माननीय सदस्य इस बान की मांग करते रहते हैं कि फला रेलवे लाइन खोल दी जाय और फला स्टेशन का सुधार कर दिया जाय और इस तरह की सहुलियत बढ़ा दी जाए। जब इस तरह की मांग की जाती है उसको पूरा करने के लिए और रेल के विकास के लिये भी जब कोई कर वृद्धि की जाती है तो फिर ये लोग इस बात का विरोध करते हैं जो उन्हें नहीं करना चाहिये। जो भाई इस तरह की छोटी-छोटी बातें करते हैं मैं उनसे सहमत नहीं हूँ। लेकिन यथार्थ में उनके लिये दिल से यह बात पूछी जाय तो वे कभी भी इस तरह के कर वृद्धि का विरोध नहीं करते। वह जो विरोध करते हैं वह सिर्फ राजनीतिक कारणों से ताकि वे अपनी लोक-प्रियता को कायम रख सकें और इस तरह की बातों को यहां पर कहना वे अपना फर्ज समझते हैं। यही वजह है कि वे यहां पर टैक्म वृद्धि की बात कहते हैं। जहां तक किराये की वृद्धि का सवाल है, इसका बहुत ही प्रचार किया गया है। हमारे विरोधी भाइयों ने इसको इतना तूल देने का प्रयास किया है कि उसको कोई सीमा नहीं, चाहे वह समाचारपत्र हो, चाहे पब्लिक मीटिंग हो या संसद का हमारा यह मंच हो। यहां पर भी विरोधी

[श्री एन० पी० चौधरी]

भाइयों ने इसका विरोध किया। वे ध्यान से देखें तो उनको मालूम होगा कि तीसरे दर्जे के किराए में वृद्धि कितनी हुई है। वह मुश्किल से 3 परसेंट आती है। जहाँ हम 50—55 रुपए का टिकट खरीद कर देश के एक छोर से दूसरे छोर तक जाते हैं उस पर एक रुपया बढ़ा दिया तो कोई गजब नहीं ढा दिया। आज हमें जरूरत है इस पैसे की रेलों के विकास के लिए, सुविधा के लिए जरूरत है। तो इसमें कोई बहुत बड़ी बात नहीं की गई और इसलिए हमें उसे स्वीकार करना चाहिए, उसकी प्रशंसा करनी चाहिए।

इसी तरह से हमारे देश का जो औद्योगिक विकास हो रहा है और उद्योगों में लगने वाला माल जो देश के एक छोर से दूसरे छोर भेजा जाता है और जिस पर व्यापारी लोग कमाई करते हैं, काफी अच्छा मुनाफा कमाते हैं, अगर उनके मालों के मूवमेंट पर थोड़ा बहुत भाड़ा बढ़ा दिया तो उसके लिए भी हमें एतराज नहीं करना चाहिए; क्योंकि आज हमें विकास के लिए पैसा चाहिए और वह पैसा इसी तरह से आ सकेगा।

उपसभापति महोदय, यात्री गाड़ियों के बारे में हम सभी जानते हैं कि रेल मंत्रालय जो यात्री गाड़ियाँ चलाता है, उनमें मुनाफा नहीं होता, घाटा ही होता है। साल भर का जब लेखा जोखा लिया जाता है तो यात्री गाड़ियों के सफर में मुनाफे की बात नहीं होती, घाटे की बात होती है और इस घाटे को पूरा करने के लिए और विकास के साधन जुटाने के लिए हमें कहीं न कहीं से पैसा लाना पड़ेगा। तो माल ढोने के लिए किराए में जो वृद्धि की गई है, उसका हमें विरोध नहीं करना चाहिए, उसका मैं समर्थन करना चाहता हूँ।

उपसभापति महोदय, मैं दो-चार सुझाव रेल मंत्री महोदय को देना चाहता हूँ। आज जब इतनी तेजी से उन्नति कार्य चल रहे हैं, विकास कार्य चल रहे हैं, रेलों के बैगनों की बहुत बड़ी मांग हमारे यहाँ पर है। आप चाहें जिस क्षेत्र में चले जायें हजारों बैगनों

के इन्डेंट पैडिंग में मिलेंगे, लेकिन लाखों कोशिश करने के बाद जब बैगन एलाट होते हैं तो जो डिमान्ड होती है उसके 15—20 परसेंट से अधिक बैगन व्यापारियों को नहीं मिल पाते। परिणाम उसका यह होता है कि या तो माल ट्रकों से जाता है या जो नहीं जाता और जो सस्ती कीमत का होता है वह वहाँ पड़ा-पड़ा खराब हो जाता है और लोगों को नुकसान होता है। बैगनों की हमारे देश में बहुत कमी है। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वे इसकी ओर ध्यान दें और बैगनों की संख्या बढ़ाने की कोशिश करें। जहाँ तक बैगनों के निर्माण का सवाल है, मैं सोचता हूँ कि इसमें गति लाने की जरूरत है। न केवल बैगनों के निर्माण पर बल्कि रेलों के लिए इंजीनियरिंग गुड्स जो हम अपने यहाँ निर्माण करते हैं या विदेशों से आयात करते हैं उन पर भी हमको ध्यान देना पड़ेगा, उनका भी विकास करना पड़ेगा। बाहर से जो इंजीनियरिंग गुड्स रेलवे के लिए मगाते हैं, उसमें ऐसी कोई बात नहीं है कि उन्हें हम अपने देश में नहीं बना सकते। मैं समझता हूँ कि उनका हम अपने देश में बड़ी आसानी से निर्माण कर सकते हैं और इस तरह से देश का पैसा जो बाहर जाता है उसकी बचत कर सकते हैं। इससे न केवल पैसे की ही बचत होगी, बल्कि अपने देश-वासियों को जो लाखों की संख्या में बेरोजगार हैं, उनको भी हम रोजगार दे सकेंगे।

यात्रियों की सुविधाओं के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि 80 परसेंट आमदनी जो यात्री गाड़ियों से होती है वह थर्ड क्लास के पैसंजर्स से होती है, बाकी 20 प्रतिशत फर्स्ट क्लास और ए० आई० सी० सी० के टिकटों से प्राप्त होती है . . .

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (राजस्थान): यहाँ भी ए० आई० सी० सी० ले आएं।

श्री एन० पी० चौधरी : थोड़ा धीरे-धीरे रखिए। धीरे-धीरे सब यही आ रहे हैं, आप लोग भी जल्दी ही आ जाएंगे। तो ए० सी०



सी० और फर्स्ट क्लास से जो इनकम होती है वह 15-20 परसेंट से अधिक नहीं होती । यह हमारा दुर्भाग्य है कि समाज के जिस वर्ग से हमें अधिक पैसा मिलता है, रेलवे को 80-85 प्रतिशत तक मिलता है, उनकी सुविधाओं की ओर बहुत कम ध्यान दिया जाता है । मेरा खयाल है कि सभी वक्ताओं ने हमारे रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है—और मैं भी निवेदन करूंगा—कि वे थर्ड क्लास के यात्रियों की सुविधाएँ बढ़ाने की कोशिश करें । जो यात्री गाड़ियाँ चलती हैं, मैंने इन्क्वायरी की थी और उससे पता चला कि 17-18 बोगी एक ट्रेन जो ब्रिजली या डीजल से चलती है ले जाती है । बार-बार मांग की गई है कि ट्रेनों को फुल कैपेसिटी पर चलाना चाहिए जिससे कि उनमें भीड़ कम हो और यात्रियों को सुविधा हो सके । आपने यह बात की है । समझ में नहीं आता कि बार-बार यहाँ माँग करने पर भी अभी तक वह माँग पूरी क्यों नहीं की गई और गाड़ियों को फुल कैपेसिटी में क्यों नहीं चलाया जाता है । यदि हर एक गाड़ी में, जिसमें गुजायस है, तीन चार डिब्बे और लगा दिए जायेंगे तो उससे पैसेजर्स को बहुत सुविधा होगी—जो भीड़-भाड़ हमारी ट्रेनों में होती है, जिस तरह से जानवरों के समान हमारे लोग ट्रेनों में घुसते हैं उनको इससे राहत मिलेगी और वह हमारे मंत्री महोदय का गुणगान करेंगे ।

उपसभापति महोदय, जहाँ तक सफाई और पानी का सवाल है, इसके बारे में अभी बहुत कुछ कहा जा चुका है । जहाँ तक हमारे रेलवे मंत्री महोदय का सवाल है, अभी-अभी वह नये इसमें आये हैं, उनको अनुभव शायद इस बात का नहीं है । किन्तु वह थर्ड क्लास के मुसाफिर खाने में देखेंगे, उसका बाथ रूम देखेंगे, सडास में जाकर देखेंगे तो क्या बुरी हालत होती है उसका उनको पता लगेगा । हर जोनल कमेट्री में इन बातों की ओर ध्यान आकर्षित कराया जाता है, हर बार उसके

बारे में हमको आश्वासन मिलता है, लेकिन थर्ड क्लास के यात्रियों की सुविधा बढ़ाने के लिए जितनी कोशिश की जानी चाहिए, वह नहीं की जाती ।

इसके साथ-साथ खाने-पीने के जो स्टाल होते हैं, रिफ्रेशमेंट रूम होते हैं, उनसे हम सभी परिचित हैं । बार-बार यहाँ पर बात उठाये जाने के बाद भी उस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है । फर्स्ट क्लास के पैसेजर्स को छोटे-छोटे स्टालों पर जाने की जरूरत नहीं पड़ती, परन्तु थर्ड क्लास के जो पैसेजर्स रिफ्रेशमेंट रूम से खाना मगाते हैं, आपको देख कर आश्चर्य होगा कि हमारे यहाँ के यात्रियों को इस स्तर का खाना मिलता है । मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि एक बार अगर अपने रेलवे मंत्री महोदय हमारे साथ चले आर ट्रेन में जो थर्ड क्लास के पैसेजर्स को खाना मिलता है उसको खाये तो मैं दावे से कह सकता हूँ कि वह पूरी खुराक नहीं खा सकते । अगर वह इस प्रकार का खाना नहीं खा सकते तो कैसे अपेक्षा करूँ कि हजारों की संख्या में जो यात्री खाना खाते हैं, वह इस तरह का खाना खाये । बार-बार हमें आश्वासन मिला है, परन्तु उसमें सुधार नहीं किया गया है । मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बान को जरा वह ध्यान से देखें और खाने और नाशने के स्तर को सुधारने का प्रयास करें ।

रिटायरिंग रूम की कितनी मांग है वह आपको पता है । उसके मुकाबले में रिटायरिंग रूम्स बहुत कम हैं । इनकी संख्या बढ़ाई जानी चाहिए ।

डाइनिंग कारे काफी ट्रेन्स में चलती हैं । परन्तु मैंने देखा कि कुछ समय से कुछ ट्रेनों में से डाइनिंग कारे निकाल दी गई हैं । कुछ में अभी तक लगी हुई हैं । इस तरह से भेदभाव की जो नीति है वह ठीक नहीं है । इससे बड़ा असन्तोष है । मैं निवेदन करूँगा कि यदि आपको डाइनिंग कारे निकालनी हैं तो सभी में से निकाल दें । नहीं निकालनी हैं तो सभी में लगाये । मेरा सुझाव यह है कि डाइनिंग

श्री एन० पी० चौधरी]

कारों को निकाल कर उसकी जगह स्टेशनों पर अच्छा खाना दिया जाए और जितनी जगह डाइनिंग कारों ने ले रखी है, उनकी जगह थर्ड क्लास की बोपी लगा सकें तो इससे बड़ी सुविधा होगी।

जयन्ती एक्सप्रेस जो उत्तर और दक्षिण के बीच आपने चलाई है, उसके लिए सभी लोगों ने आपको धन्यवाद दिया है। मैं भी उसमें सहभागी हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ। इसी तरह से और भी गाड़ियों की आवश्यकता है आपने उत्तर और दक्षिण को तो चला दी, इसी प्रकार आप पूरब और पश्चिम के बीच भी जयन्ती गाड़ियाँ चलाये। उसके साथ-साथ तीव्रगामी गाड़ियों की भी आवश्यकता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आजकल के जमाने में तीव्रगामी गाड़ियों की आवश्यकता की ओर भी आप ध्यान दें।

रेलवे विभाग में जो चोरियाँ होती हैं, उनके बारे में यहाँ कहा जा चुका है। हमारे मंत्री महोदय को अच्छी तरह से मालूम है कि करोड़ों रुपये की संपत्ति का नुकसान चोरी के रूप में होता है। जिस तरह से उसको रोकने के लिए आपने आर० पी० एफ० डिपार्टमेंट बनाया है, किन्तु आर० पी० एफ० डिपार्टमेंट चोरी को रोकने के बजाय उनसे सांठ-गांठ करता है। उनके साथ रहता है, उनका पार्टनर रहता है, उनका सहभागी रहता है। वह न केवल उनको सहयोग देता है, बल्कि हिस्सा भी बांटता है। जिस तरह से पी० डब्ल्यू० डी० को हम पब्लिक वेस्ट डिपार्टमेंट कहते हैं, उसी प्रकार से यदि हम आर० पी० एफ० को भी रेलवे पिलफेज फोर्स कहे तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी, कोई बुरी बात नहीं होगी। हमारे मंत्री महोदय को मालूम है कि मुगलसराय स्टेशन, इलाहाबाद स्टेशन, बीना स्टेशन और इस तरह से जो जंक्शन हैं, वहाँ पर जो सामान रेलवे स्टेशन के बाहर होटलों में मिलता है या और जो माल थगैरह उपयोग किया जाता है वह किस का होता है। हिन्दुस्तान में मुगलसराय एक

ऐसा स्टेशन है, जहाँ पर 10 पैसे कप चाय मिलती है। आज के महंगाई के जमाने में जब कि हमें चार आने कप चाय मिलना दूभर हो रहा है, वहाँ पर 10 पैसे कप चाय मिलती है और वह इसलिए मिलती है कि वहाँ पर शक्कर चोरी की मिलती है, चाय चोरी की मिलती है, दूध चोरी का मिलता है और कोयला चोरी का मिलता है। इस तरह से लाखों करोड़ों रुपये की जो चोरी होती है उसे हमें रोकना चाहिए। आर० पी० एफ० के लोग अपना कर्तव्य नहीं निभाते हैं, उसमें ढील-ढाल करते हैं या चोरों से मिल लेते हैं और उनसे अपना हिस्सा लेते हैं उन पर रोक लगनी चाहिये, जब ऐसी वारदात हमारे ध्यान में आती है या हमें इसकी सूचना मिलती है। तो उस पर हमें सख्ती से कदम उठाना चाहिये जब तक हम इसमें कोई सख्ती से कदम नहीं उठा पायेंगे, तब तक मैं सोचता हूँ कि किसी प्रकार से भी हम इसमें डम्पूवमेंट नहीं कर पायेंगे।

उपसभापति महोदय, रेलवे में जो सामान चोरी जाता है, उसका मैं खुद भुक्तभोगी हूँ। दो साल पहले की बात है। मैं जी० टी० मे गया और भोपाल में मैंने ट्रेन चेंज की। वहाँ से बिलासपुर वाली ट्रेन में बैठा। रात्रि का समय था। गर्मी के दिन थे और उस डिब्बे में कोई पंखा नहीं था। इसलिए मैं अपनी बुशर्ट निकाल कर टांग दी। गर्मी के कारण मैंने उसकी खिड़की खोल रखी थी। जब मैं सवेरे उठा तो मैंने देखा कि मेरी बुशर्ट वहाँ से गायब थी। उसमें हमारे छः सौ रुपये भी थे। मैंने रेलवे पुलिस को उसकी सूचना दी। परन्तु दुःख के साथ कहना पड़ता है कि एक मेम्बर पार्लियामेंट की बुशर्ट का पता और उसके रुपयों का पता हमारे आर० पी० एफ० के लोग और दूसरे पुलिस विभाग के लोग नहीं लगा सके।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर: वह खादी की बनी हुई होगी।

**श्री एन० पी० चौधरी :** बाद में मुझे पता लगा कि वह आप ले गये थे। मैं यही कहूंगा कि जब एक संसद सदस्य इस तरह से चोरी का शिकार हो सकता है तो दूसरे लोगों की आप कल्पना कर सकते हैं कि उनकी क्या दशा होती होगी (Interruption) मुझे बाद में पता लगा कि जनसंघ वाले उसे ले गये थे।

उपसभापति महोदय, जब हम समाजवाद ला रहे थे, गरीब यात्रियों को अधिक लाभ देने की बात कर रहे हैं और जब उनको अधिक से अधिक यात्री गाड़ियों में जगह देने के लिए हम इंटर क्लास और सैकंड क्लास की बोगीज खत्म कर रहे हैं। तब मैं आपसे एक बात यह कहूंगा कि ये जो फर्स्ट क्लास और ए० सी० क्लास हमारे यहां यात्री गाड़ियों में चलते हैं, इनको हमें बिलकुल ही बन्द कर देना चाहिये। आखिर ए० सी० क्लास और फर्स्ट क्लास में चलते कौन हैं। जो सरकारी लोग होते हैं, जो मेम्बर पार्लियामेंट होते हैं, जिनको अधिकांश में फ्री ट्रैवल करने का अधिकार मिला हुआ है या पासेज मिले हुए हैं, वही उनमें चलते हैं। आपको मालूम है कि फर्स्ट क्लास की शायद एक बोगी में 36 लोग ट्रैवल कर सकते हैं। यदि उसको खत्म कर के उसकी जगह थर्ड क्लास की बोगी लगा दी जाय तो कम से कम सौ आदमी उसमें आराम से सफर कर सकते हैं। यह जो भेदभाव यात्री गाड़ियों में रखा गया था यह अंग्रेजी के जमाने में रखा गया था। उस वक्त शायद अंग्रेज यात्री हमारे यहां के गरीब भारतीयों के साथ बैठ कर ट्रैवल करना पसन्द नहीं करते थे, इसी लिए यह अन्तर उन्होंने अपनी सुविधा के लिए रखा था। परन्तु जब हमारा देश आजाद हो गया है, जब हम समाजवाद लाना चाहते हैं, तो हमें इस भेद-भाव को दूर करना चाहिये। हमें इस बात पर विचार करना चाहिये कि हम ए० सी० क्लास और फर्स्ट क्लास को अलग कर के उनकी जगह

थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ायें तो ज्यादा अच्छा होगा। मैं एक बात इस सम्बन्ध में और कहना चाहता हूं। यह बहुत ही विचित्र बात है कि एक डिब्बे में जिसमें सौ थर्ड क्लास के करीब यात्री बैठ सकते हैं उसमें मुश्किल से 35, 36 फर्स्ट क्लास के मुसाफिर बैठ कर के सफर करते हैं। इस तरह से एक प्रकार से उनका माजक उड़ाया जाता है, एक उन का उपहास होता है। जैसे कि ताज महल के बारे में शाहिर लुधियानवी ने कहा है कि : “एक शहनशाह ने दौलत का सहारा लेकर हम गरीबों का उड़ाया है मजाक” इसी प्रकार से ए० सी० सी० और फर्स्ट क्लास बना कर अंग्रेजों ने गरीबों का उड़ाया है मजाक। तो यह मजाक अब बहुत पुराना हो चुका है और अब हम को इसे यहां से अलग कर देना चाहिए।

**श्री पीताम्बर दास :** शहनशाह ने तो दौलत का हारा ले कर उड़ाया था, यहां तो बिना दौलत के सहारे के ही मजाक उड़ाया जा रहा है।

**श्री एन० पी० चौधरी :** जो पुरानी परंपरा चली आ रही है, उसको खत्म करने की बात मैं कर रहा हूं।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN :** You have to wind up now. You have taken 20 minutes.

**श्री एन० पी० चौधरी :** जहां तक रेलवे में नौकरी और भर्ती का सवाल है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कई बातों की ओर, लेकिन सब से पहले तो मैं उनको बधाई देना चाहता हूं कि हरिजनों और आदिवासियों के इंटरैस्ट को देखने के लिए उन्होंने एक ज्वाइंट डाइरेक्टर अपने विभाग में एम्बाइंट किया है, जो उन सब लोगों के इंटरैस्ट को देखेगा। वैसे आप जानते हैं कि इस बात की मांग बहुत दिनों से की गयी है कि रेलवे में जो लोग भर्ती किये जाते हैं, उनमें स्थानीय लोगों को मेन प्रिफरेंस देना चाहिए।

[श्री पी० एन० चौधरी]

उसके साथ-साथ जो हरिजन और आदि-वासियों का कोटा कम रह गया है, उनका प्रतिशत पूरा नहीं हो पाया है, वह उन का प्रतिशत भी धीरे-धीरे पूरा किया जाना चाहिए, परन्तु उसमें अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि इस बात को वह ध्यान में रखें और उनके प्रतिशत में इस वक्त जो गैप रह गया है, उसको पूरा करने की कोशिश करें।

जहां तक रेलवे टाइम टेबिल का सवाल है, उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूं कि रेलवे टाइम टेबिल में अनेक प्रकार की गलतियों हैं या खामियां हैं और गाड़ियां जब लेट हो जाती हैं तो उनका टाइम मेकअप करने के लिए बहुत लैकूना छोड़ दिया गया है। उसमें इतना गैप छोड़ दिया गया है ताकि अगर कोई गाड़ी लेट हो जाय तो वह अपना टाइम मेकअप कर सके और यह आपको दिखाया जा सके कि हमारी गाड़ियां लेट नहीं चलती हैं। जहां हमारी मेल गाड़ी और एक्सप्रेस गाड़ी एक घंटे में 40 मील चल सकती हैं, वहां हम ने देखा है कि बीस या तीस मील का गैप पूरा करने के लिए उनको डेढ़ घंटे का समय दिया गया है? मेरा खयाल है कि यह बातें हमारे माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में नहीं होंगी। आज मैं उनके ध्यान में यह बातें ला रहा हूं। अगर वह टाइम टेबिल को देखेंगे तो उन को इन बातों का पता चल सकेगा।

मैं मध्य प्रदेश और जबलपुर के बारे में आप से कुछ निवेदन करना चाहता हूं; क्योंकि मैं उन क्षेत्र से ही आता हूं और अपना कर्तव्य समझता हूं कि आपसे उस बारे में भी कुछ कहूं। बस्तर और छत्तीसगढ़ के इलाके के बारे में आप जानते हैं कि सदियों से पिछड़ा हुआ वह एक इलाका है और वहां खनिज भंडार इतना है कि

शायद इतना खनिज भंडार भारतवर्ष के किसी भी इलाके में नहीं होगा। एक अरसे से आपसे यह मांग की जा रही है और आप के विभाग से यह मांग की जा रही है कि वहां आप नयी रेलवे लाइनें बढ़ायें जिससे कि उस क्षेत्र का विकास हो सके और वहां के लोगों को काम मिल सके और वहां की आर्थिक प्रगति हो सके। अभी तक उस पर कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं हुई है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप इस पर कुछ ध्यान देने की कोशिश करें।

इसी प्रकार से मध्य प्रदेश में जो छोटी लाइनें हैं, उनको भी आप बदल कर बड़ी लाइनें उनके स्थान पर डालें, जिससे कि वहां लोगों को जो कठिनाई हो रही है वह दूर हो सके। उदाहरण के तौर पर मैं बताना चाहता हूं कि जबलपुर से मांडला केवल 60 मील की दूरी पर है, जहां अगर हम कार से जाते हैं तो डेढ़ घंटे में पहुंच जाते हैं, परन्तु अगर हम ट्रेन से जाते हैं तो हम को उस सफर में 16 घंटे लगते हैं। इसी तरह से जबलपुर से नागपुर जब लोग कार से जाते हैं तो उसमें हम 6 घंटे लगते हैं, मगर जब हम ट्रेन से जाते हैं तो ट्रेन में मुझे 18 घंटे लगते हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Now you will have to wind up. At this rate you can give any number of examples. There is no doubt.

SHRI N. P. CHAUDHARI : I am winding up.

तो यह छोटी-छोटी बातें हैं जो मैं आपसे कहना चाहता था। मैं निवेदन करता हूं कि यह आप कृपा कर इस ओर ध्यान दें। अंत में जो बात मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं, वह यह है कि उन के विभाग में अनेक जगहों पर जो भ्रष्टाचार है, वह भी उनके ध्यान में लाया गया है। मैं उनसे इस बात की अपेक्षा करता हूं कि और इस बात की

आशा करता हूँ कि भ्रष्टाचार के मामले हैं, जो पक्षपात के मामले में हैं उन पर वह ध्यान देंगे और विशेष कर मैं रिजर्वेशन की बात कहना चाहता हूँ। रिजर्वेशन चाहे थर्ड क्लास का हो या फर्स्ट क्लास का हो, अगर हम सीधे तौर से जाते हैं तो हम को रिजर्वेशन नहीं मिलता, अगर हम ने पहले से ही रिजर्वेशन नहीं कराया है तो। अगर हम किसी दिन स्टेशन पर पहुंच जायें और कहें कि आप मुझे एक फर्स्ट क्लास का रिजर्वेशन दें तो वह मुझे नहीं मिलेगा, लेकिन अगर हम टिकट के साथ एक दस रुपये का नोट भी दे दें तो मुझे उसी वक्त रिजर्वेशन मिल जाएगा। यह सब चीजें रेलवे अधिकारियों की जानकारी में हैं और रेलवे मंत्री जी को जानकारी में भी हैं। मैं आशा करता हूँ कि वह इन बातों को ध्यान में रखेंगे। इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर उनको बधाई देता हूँ और धन्यवाद देता हूँ इस बजट के लिए।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** उपसभापति महोदय, मंत्री महोदय के सारे भाषण का जो अंतिम पैरा नीति सम्बन्धी है, पैरा 72, उसमें उन्होंने पहली बार इस प्रकार की इच्छा प्रकट की है कि वह संसद् के सदस्यों को और विधान-सभाओं के सदस्यों को रेलवे के नीति-निर्धारण के प्रश्न के ऊपर सम्पर्क में लें आये और उन्होंने कहा है कि मैं स्वयं भी जोनल कमेटी की मीटिंग्स में सम्मिलित होऊंगा और स्वयं बैठ कर के देखूंगा कि किस तरह की समस्याएँ हैं और उनका मैं समाधान करूंगा। शायद मंत्री महोदय को पता होगा कि सारे संसद् के सदस्य और विधान-सभा के सदस्य अपने-अपने जोन्स की कमेटियों के सदस्य नहीं होंगे। इसलिये उनको जो इनवाल्व करने की बात है, वह शायद पूरी नहीं हो सकती।

**रेल मंत्री (श्री एल० एन० मिश्र :** क्यों ? मैं बुलाऊंगा।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** सब को बुलायेंगे ?

**श्री एल० एन० मिश्र :** आना चाहें तो आये, खुली दावत है।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** जब आप खुली दावत देते हैं तो मैं भी एक दूसरा सुझाव देना चाहता हूँ कि आपके विचार करने के लिये। आपने जोनल कमेटी की सुविधा रखी है, लेकिन मंत्री महोदय को पता है कि जो हमारे जोन्स बने हैं, वे कोई व्यावहारिक और वैज्ञानिक दृष्टि से नहीं बने हैं। वे अंग्रेजों के समय में बने थे और उसके बाद विकास का क्रम जिस प्रकार से हुआ, उसके आधार पर जोन्स बना दिये। अभी पिछले दिनों उड़ीसा के अन्दर मांग हुई कि साउथ इस्टर्न रेलवे जोन का हैडआफिस उड़ीसा में होना चाहिये। उसी तरह मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि बैस्ट रेलवे हमारे यहां रिवाड़ी से प्रारम्भ होती है और रिवाड़ी से प्रारम्भ हो कर बम्बई तक जाती है, लेकिन इसमें महाराष्ट्र प्रान्त का कितना भाग है? बहुत सूक्ष्म भाग उसका है, लेकिन सारे जोन का जोनल आफिस, हैडक्वार्टर बम्बई में रखा है। तो जब कि सारे रेलवे की स्कीम पर विचार कर रहे हैं, तब जोन्स के सम्बन्ध में भी विचार होना चाहिये, कि हमारे जोन्स किस प्रकार से होने चाहिये, किस प्रकार से बनने चाहिये, उनमें क्या परिवर्तन और परिवर्धन किया जा सकता है। यह बहुत अहम बात है और आज इस बात की आवश्यकता है। मैं विशेष तौर से यह निवेदन करना चाहूंगा कि राजस्थान के प्रांत को दो जोन्स में बांटा हुआ है। वह मीटर गेज लाइन है। यदि सारी मीटर गेज लाइन को एक ही जोन में कर दिया जाय तो शायद राजस्थान के यात्रियों को अपने प्रांत की राजधानी में आने में सुविधा मिल सके, लेकिन आज उत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे दोनों की मीटर

[श्री जगदीश प्रसाद माथुर]

गेज की लाइन प्रांत के अन्दर बिछी हुई है और परस्पर में उनका किसी प्रकार का कोआर्डिनेशन नहीं है और ऐसा न होने के कारण प्रांत के यात्रियों को यात्रा करने में, टाइम टेबुल के निर्धारण में, बड़ी असुविधा होती है। जैसा कि मने कहां है बम्बई में वेस्टर्न रेलवे का हैडक्वाटर है जब कि इसका अधिकांश भाग या तो गुजरात प्रांत के अन्दर है या कुछ थोड़ा सा मध्य प्रदेश के अन्दर है या सारा राजस्थान प्रान्त के अन्दर है कि पता नहीं आपकी अहमदाबाद से दिल्ली तक को मीटर गेज से ब्राडगेज में बदलने की योजना है वह कब पूरी होगी लेकिन कम से कम एक नये जोन के निर्माण की बात तो आपको सोचनी ही चाहिये। अजमेर इस प्रकार का एक क्षेत्र है जहां कि पहले अंग्रजों के समय में वी० वी० एंड सी० आई० रेलवे का केन्द्र था और आज भी वेस्टर्न रेलवे का बहुत बड़ा केन्द्र वहां पर है और उसकी यह क्षमता है कि वह रेलवे जोन के भार को सम्हाले। तो इस प्रकार का परिवर्तन कर के एक नये रेलवे के जोन का निर्माण करे और रेलवे के जोन्स का पुनर्निर्धारण करे। इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय विचार करे वह नये मंत्री हैं इस बार आए हैं और इस नाते से वह अपना सारा पुरुषार्थ रेलवे के काम में, उसको सुधारने में, लगाएंगे। ये जो अर्बैज्ञानिक ढंग से जोन्स बने हुए हैं उनमें परिवर्तन करके वैज्ञानिक ढंग से देश में रेलवे का विभाजन करना चाहिये। हां, अगर केवल यही नीति हो कि बम्बई, मद्रास, कलकत्ता और दिल्ली ये जो बड़े स्थान हैं वही पर मारे के सारे कार्यालय केन्द्रित हो जाए तो फिर सरकार जो विकेन्द्रीकरण की व्यवस्था करना चाहती है उसके अनुरूप नहीं होगा। उम नाते से भी सरकार के लिये यह आवश्यक होगा कि जोन्स के सम्बन्ध में भी जितना विकेन्द्रीकरण किया जा सके वह किया जाय। बम्बई में

दो दो रेलवे के जोनल आफिस का होना कोई लाभ की बात नहीं है। जिस क्षेत्र से रेलवे ज्यादा पास होती है जिम इसाके को रेलवे ज्यादा सर्व करती है उस इलाके के अन्दर रेलवे जोन्स का हेडआफिस बनाया जाय तो वह ज्यादा लाभदायक होगा।

मैं एक बात इस सम्बन्ध में और निवेदन करना चाहूंगा। मंत्री महोदय ने अपने इस भाषण में कुछ नई रेलवे लाइनों की तजवीज की है, सात लाइनें हैं, लेकिन अभी तक उनके लिए कोई फाइनेंशल गारंटी बजट के अन्दर नहीं है, केवल मंत्री महोदय ने कुछ नई रेलवे लाइन्स का प्रोजेक्ट दिया है जिसके आधार पर वह रेलवे लाइन्स खोलना चाहेंगे। उस दिन भी अकाल के सम्बन्ध में कुछ रेलवे लाइन्स की चर्चा कर रहा था तो उस दिन भी मैंने कहा था कि इसके लिये कोई फाइनेंशल प्राविजन नहीं है तो क्या यह इस वर्ष प्रारम्भ हो सकेगी? मुझे लगता है कि इस वर्ष प्रारम्भ नहीं हो सकेगी? अब नया सखे करने की बात भी कर रहे हैं लेकिन जिन योजनाओं का आपने इसमें नाम लिखा है क्या केवल जनता में आशवासन देने के लिए उनका नाम लिखा है कि इस प्रकार की रेलवे लाइनों की नयी सखे करेंगे; हम उनका गाज चेन्ज करेंगे? जितना आपने 7 लाइनों का इसमें दिया है उनके सबध में आप पूरी तरह से योजना बना कर इस बजट में या पंचवर्षीय योजना में कब से काम प्रारम्भ करेंगे, इसके बारे में विचार करना चाहिए।

बिना टिकट सफर करने वाले यात्रियों के बारे में अभी कल ही शफी कुरेशी साहब ने दावा किया कि बिना टिकट यात्रा कम हुई लेकिन एक बहुत बड़ी कठिनाई जो यात्रियों को अनुभव होती है उसकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। उन्होंने 10 रु० की मिनिमम पेनाल्टी लगाई है। किसी भी

यात्री के पास किसी वजह से टिकट नहीं या जेनुइन टिकट होने के बाद जिस स्टेशन पर उसे जाना है, उसके आगे के लिए एक्सटेन्ड करवाना है और इसके लिए अगर टी० टी० नहीं मिला और अगर जैसे वह यहां दिल्ली से सराए रुहिल्ला जा रहा है, वहां से एक्सटेन्ड कराना चाहता है और उसको एक्सटेन्ड नहीं करा पाता तो वह कहेंगे कि आपका टिकट वैलिड नहीं है। यात्रा के बीच में अगर मैं एक्सटेन्ड करता हूं तो पेनाल्टी देनी पड़ती है। यह पेनाल्टी इस नाते से नहीं कि इसमें रेलवे के खजाने की वृद्धि हो जाए—रेलवे मंत्री पहले व्यापार मंत्री रह चुके हैं वह जानते हैं खजाने की वृद्धि कैसे की जाती है—लेकिन ऐसी स्थिति में जब गाड़ी खाना हो रही है और यात्री के पास टिकट लेने का टाइम नहीं है तो सिवाए टी० टी० के पास से मिलने के और कोई चारा नहीं है और अगर वह नहीं मिलता तो 10 रु० की पेनाल्टी देनी पड़ती है। क्या आप समझते हैं 10 रु० की पेनाल्टी देने से टिकटलेस ट्रेवलिंग कम हो जाएगी? यह बात नहीं है। लेकिन इसकी वजह से जेनुइन यात्रियों को, जो टिकट खरीद कर सफर करना चाहते हैं, उनको परेशानी भोगनी पड़ती है।

एक बात और मैं आपसे कहना चाहता हूं क्योंकि आप विदेश व्यापार मंत्री रह चुके हैं और आपके कार्यालय के अन्दर शायद कांडला बंदरगाह का जितना विकास होना चाहिए था वह नहीं हुआ। आपकी इच्छा थी कि कांडला बंदरगाह का विकास हो। लेकिन केवल यह कह देने मात्र से कि हम लोग कांडला को बड़ी रेलवे लाइन से जोड़ देना चाहते हैं, उससे काम नहीं चलेगा। अगर आपको उसे देश का जो दूसरा इलाका है उससे जोड़ना है और खास तौर से पंजाब और उसके ऊपर काश्मीर के इलाके से जोड़ना चाहते हैं और उनके बीच की दूरी कम करना चाहते

हैं तो आपको राजस्थान का जो ऊपरी हिस्सा है उसके बारे में भी सोचना होगा। विशेष तौर से उस लाइन की इसलिए भी आवश्यकता है कि विगत युद्धकाल में रेलवे के कर्मचारियों के कार्य की प्रशंसा की गई, इसलिए यह चूंकि डिफेंस का क्षेत्र है, तो डिफेंस की दृष्टि से अगर हम नयी रेलवे लाइन बिछाते हैं, अगर बीकानेर से लेकर जैसलमेर और जैसलमेर से बाड़मेर और बाड़मेर से पालमपुर और वल्दी में जोड़ देते हैं तो कांडला बंदरगाह से पंजाब की दूरी कम हो जाती है और कांडला बंदरगाह के विकास के लिए रास्ता निकलता है। केवल मात्र यह कह देने से कि मैं रेलवे मंत्रालय में चला गया तो विदेश व्यापार की दृष्टि से मेरी जिम्मेदारी टल गई—आप तो बड़े मंत्री हो गए, आपकी तरक्की हो गई और कैबिनेट मिनिस्टर होने के नाते से आपकी एक नयी रेस्पॉसिबिलिटी बनी है और मैं समझता हूं इस नाते से भी आप वहां से रेलवे लाइन जरूर निकालेंगे—तो अगर आप ऐसा करेंगे तो उससे कांडला बंदरगाह का भी विकास होगा और खास तौर से हमारा डिफेंस का परपज भी सर्व होगा ताकि सारा जो हमारा बार्डर एरिया है जहां रेलवे लाइन नहीं है वहां इस बार रेलवे लाइन मिले और हमारी मेनाएं चुस्ती से आगे बढ़ें। इसलिए बार्डर होने की दृष्टि से और कांडला बंदरगाह के विकास की दृष्टि से बड़ा अच्छा होगा अगर आप यह रेलवे लाइन बिछाते हैं। नए मंत्री होने के नाते से आप नए काम करेंगे तो एक जोन्स का पुनर्निर्धारण करेंगे, नयी रेल लाइनें बिछाने की दृष्टि से और जो आपने आश्वासन दिए हैं उन आश्वासनों की पूर्ति करने की दृष्टि से आपकी क्या योजनाएं हैं, अगर आप स्पष्ट रूप से कुछ आश्वासन दे सकें कि मैं इस बजट के अन्दर ही उन पर काम करने वाला हूं या अगले बजट में काम प्रारम्भ करूंगा, तो बड़ी अच्छी बात होगी। मैं बस इतना ही निवेदन करना चाहता हूं।

**SHRI L. N. MISHRA :** Mr. Deputy Chairman, Sir, I am indeed grateful to the hon. Members of the House who have lent support to the budget proposals of the year. Sir, some of the hon. Members especially Shri Pitamber Das, Shri Kapur and Shrimati Pratibha Singh,—and many others—have really made very very valuable contributions and it will be my endeavour to see that these suggestions made by the Hon. Members are put into practice as far as possible. It will not be possible for me to reply to all the points raised in this House. I will try to take up a few points only, but I will see that all the points that have been raised by the hon. Members are examined in the Railway Board and proper replies will be sent to the hon. Members by me.

First I would like to take up the question of freight rates and remove some of the misapprehensions on that score. Sir, as the House is aware, the earnings from goods traffic during 1973-74 have been estimated at Rs. 785.27 crores, of which the increase in freight rates would contribute only Rs. 18.15 crores. In other words, the average percentage increase over the current year for goods traffic as a whole is only about 2.4 per cent. which is insignificant. The hon. Members will kindly pardon me if I again venture to draw a comparison with the increase in staff costs and cost of iron and steel, etc. Staff costs have increased by about 4.2 per cent in the current year as compared to the previous year. The price of iron and steel which is one of the major items of consumption by the Railways, has increased by nearly 14.5 per cent in one year and the price of diesel oil has also increased by more than 4½ per cent since last year. But, still I am limiting the increase in goods freight rates to only 2.4 per cent. Here again, I have touched only the low-rated commodities. Even then some of the essential necessities of life like foodgrains, salt, and kerosene oil have been touched. I would remind the hon. Members that we are losing nearly Rs. 55 crores per annum on carriage of low-rated freight traffic and it is only to make good the

losses, at least partially, that I have proposed the modest increases in respect of the low-rated freight traffic. In fact, all the commodities, which are charged at Class 60 and above, have not been affected at all.

I am sure the hon. Members will appreciate that faced with the unenviable and onerous task of augmenting the revenues of the Railways without, at the same time, increasing the load of the common man, I have attempted to do a bit of tight rope-walking which, I do feel, is the best in the circumstances. My task would have been obviously easier and more pleasant, but for the very heavy losses caused by the various agitations, strikes, bandhs, etc., the most serious being the agitation in Andhra Pradesh. I am, therefore, left with no alternative except to make a slight increase in the fares and freight rates, but for which the widening gap between the revenues and expenses will cause a severe strain on the General Finances and will lead to inflationary trend.

The important commodities for which freight rates have been increased are indicated in the Memorandum explaining the Budget proposals circulated to hon. Members.

Apart from the commodities which I mentioned in my budget speech as having been exempted from freight increase, viz., foodgrains, salt and kerosene oil, freight rates have not—and I repeat not—been increased in respect of the following articles of common use :—

Sugar, tea, coffee, fruits and vegetables by parcel trains; fish, all varieties of textiles including handloom products, matches, bidis, cigarettes, tobacco, bidi leaves, books, newspapers, bicycles, petroleum oil and lubricants, soap, groceries, drugs and medicines, various dyes and chemicals utensils, iron and steel items, hides and skins, leather, raw cotton, raw jute, jute manufactured, machinery, non-ferrous metals like aluminium, copper, zinc, brass and a host of other commodities.

I also want that the general travelling public should not have even an iota of



doubt about the minimal effect of the proposed increase in fares for third class. I am, therefore, quoting certain specific instances. From Delhi to Ahmedabad, a third class ordinary passenger will have to pay only 25 paise more, i.e., Rs. 22.20 instead of Rs. 21.95 as at present. If he travels by a third class mail or express train, he will have to pay only 75 paise more, i.e., Rs. 29.30 instead of Rs. 28.55. For longer distances, say New Delhi to Bangalore, the third class ordinary fare is actually 90 paise less than the present fare, i.e., Rs. 49.80 in place of Rs. 50.70. Even if the passenger to Bangalore travels by mail or express train throughout, he will have to pay only 55 paise more, i.e., Rs. 62.10 instead of Rs. 61.55.

In no case, a third class ordinary passenger has to pay more than 25 paise over the existing fare. Similarly, in the case of mail and express trains, no third class passenger has to pay more than 95 paise for any distance.

Sir, now I come to the question of dividend payable to General Revenues, which was raised and very ably argued by Shri Pitamber Das. Pitamber Dasji made an important point and argued that the dividend to general revenues should be paid only at the average rate of borrowing, in any year where there are no railway revenue surpluses. He also pointed out that whereas the net railway revenue has increased by 204 per cent between 1950-51 and 1970-71 and the capital at charge by 304 per cent, the dividend has increased by 406 per cent. Shri Pitamber Das is a distinguished Member of the Railway Convention Committee appointed by the Parliament in August, 1971. This Committee had gone into this matter of dividend and other financial arrangements at great length. The Committee called for and examined several memoranda from the Railway Board. They reviewed the practices in other countries and examined numerous witnesses, official as well as non-official, from trade and industry as well as from organised labour. All the figures and statistics quoted by Shri Pitamber Das and many more were furnished to the

Convention Committee. After going through the matter fully, the Committee came to the conclusion that the existing rate of dividend at  $4\frac{1}{2}$  per cent on the capital invested in the Railways up to 1963-64 with an addition of 1 per cent in lieu of passenger fare tax and at 6 per cent on the capital invested after 31st March 1964 should continue to be paid by the Railways to the General Revenues. After considering the memoranda submitted by the Railway Board on the social burdens which had to be borne by the Railways and other matters, the Committee recommended the following important concessions :

**SHRI PITAMBER DAS :** Before you go to social burdens, with regard to dividend liability I would like to know—I did put that question in my speech also—that the House would like to know whether the Railways represented either to the Convention Committee or the Finance Department or to the Government that the element of contribution should not be payable unless the Railway Revenues showed any surplus? Did you represent it?

**SHRI L. N. MISHRA :** I am not quite sure; perhaps not but as Railway Minister I will be the happiest person if I have not to pay that.

**SHRI PITAMBER DAS :** Unluckily you have taken charge only recently. Let us make allowance for that.

4 P.M.

**SHRI L. N. MISHRA :** These recommendations have given relief to the Railways to the extent of Rs. 21.53 crores for 1971-72, Rs. 22.19 crores in 1972-73 and they are expected to give a relief of Rs. 21.95 crores for 1973-74. The recommendations of this Committee have been approved by both the Houses of Parliament in December 1971 and in December 1972. I appreciate that, as a result of these recommendations, the Railways have had their dividend liability reduced by Rs. 65.67 crores for the three years 1971-72, 1972-73 and 1973-74. I do not like to repeat, but I would say that, while as Minister of Railways I would have welcomed even a larger measure of relief

[Shri 'L. N. Mishra]

to the Railways, I have to appreciate the position of the Railway Convention Committee and why they came to this conclusion. Several hon. Members—Prof. Ruthnaswamy, Shri Monoranjan Roy and Shri Abdul Khader and some others—have asked why the Railways should pay a dividend at all to General Revenues. After all, we, the Indian people, have invested some Rs. 3,890 crores on the Railways and it is only right and proper that the people of this country should get a reasonable return on this large investment. As my friend, Shri Ranbir Singh, has pointed out, this dividend is going only to the Indian people. As we will be paying in 1973-74 Rs. 172.61 crores, it means that the Railways are contributing a little more than Rs. 3 for every man, woman and child in this country for the planned development of this country. That, Sir, is the Railways' contribution, apart from the social burden which, as Shri Pitamber Das mentioned, comes to Rs. 127 crores in 1972-73.

Several hon. Members have referred to the restoration of old lines which were dismantled during world war II or due to flood ravages. Twenty-six branch lines were dismantled during the second world war and the materials released therefrom used for war purposes by the then British Government. After the war, 13 lines were restored. Also, one other section, viz., Rohtak-Gohana-Panipat had been restored partially from Rohtak to Gohana. The restoration of the remaining section from Gohana to Panipat is now under consideration. Also, it has been decided to carry out a traffic survey for the restoration of another section, viz., Madhoganj to Auhadpur. Certain other sections were also picked up from time to time due to flood ravages which rendered the lines unsafe for rail movement. The position in regard to these lines remains, by and large, the same excepting in the case of the Kosi river basin where, with the construction of the barrage at Dagmara, the course of the river has become stabilised. A length of 24.5 kms. from Supaul to Thurbita and to Bhaptiahi (Saraigarh) has been restored in two

stages. Further restoration of a section from Saraigarh (Bhaptiahi) to Fobesganj via Raghapur, Pratapganj and Narpatganj is under our active consideration. It would be my endeavour to see that work on this line is taken up as early as possible.

I would come to crimes in trains and I am not very happy about it. The high incidence of murder, dacoity and robbery in passenger trains, as well as a large number of cases of theft of passengers' property, has been causing me considerable concern. I frequently get letters from the public, from passengers' associations and other public bodies, who express their anxiety at the growing insecurity of rail travel. Law and order being a subject in the State List of the Constitution, protection of life and property of the passengers travelling by the Railways is the responsibility of the State Police in general and the Government Railway Police in particular. The provision of escorts on running trains comes within the purview of the crime duties of the Government Railway Police. The Railways are paying a sum of nearly Rs. 3 crores annually to the State Police as their contribution towards the maintenance of the Government Railways Police and when such large amount is being spent, the Railways and the general public naturally expect a greater amount of protection while travelling. It is therefore necessary that some stern and effective measures need to be taken to curb the incidence of such crimes in order to engender a feeling of security and confidence amongst the travelling public, particularly in the States of West Bengal and UP and also, unfortunately, of my own home State, Bihar. I have invited the Home Ministers, along with the senior police officer, of five States, that is West Bengal, Bihar, UP, Assam and Orissa—from Orissa perhaps some officers will come—and we are meeting on the 21st March to discuss measures to reduce the incidence of such crimes. I do hope that as a result of all these discussions, we will be able to check these crimes, we will be able to evolve some concrete measures to meet the situation.

Something about the wharfage and demurrage rates I would say. From the 1st December, 1972, the rates of wharfage and demurrage have been substantially increased to ensure quick releases of wagons and to relieve congestion in goods sheds. Before the 1st December, 1972, the maximum demurrage rate was 30 paise per hour per tonne of carrying capacity of a wagon detained beyond the free time of 5 hours. The maximum rate was levied only at a few large stations. The rates at most of the stations were much lower and the lowest rate of demurrage was 6 paise per tonne per hour. Now, the demurrage rate has been made uniform at all the stations. The maximum rate applied on the third day of detention is 40 paise per tonne per hour. In the case of vegetable tank wagons, the rate has been fixed at 60 paise per tonne per hour. At these revised rates, demurrage on an ordinary four-wheeler broad gauge wagon comes to Rs 132 on the first day, Rs. 158 on the second day and Rs. 211 on each subsequent day. The rate is quite deterrent, as the gross earning capacity of a broad gauge wagon is only Rs. 49/- per day.

Collieries and steel plants have been historically enjoying a concessional rate of demurrage at Rs. 16/- per wagon per day. The rate for collieries has been raised to Rs. 50/- per wagon per day. The question of increasing the rate for steel plants is also under consideration.

Wharfage rates have also been standardised and enhanced. The maximum wharfage rate has been raised from 35 paise to 50 paise per 50 kgs. per day. It works out to Rs. 110/- per day per wagon load of 22 tonnes on the first day after expiry of the free time, Rs. 132 on the second day and Rs. 220/- on the third day.

It is rather too early to assess the impact of these changes. These rates should be deterrent to prevent unscrupulous traders from using wagons and railway premises as godowns for speculative purposes.

I must take the hon. Members of this House into confidence and say that fur-

ther increase in wharfage and demurrage rates is not ruled out if things do not improve.

Sir, Shri Yashpal Kapur made a number of points in his speech; most of them really are very valuable. I will try to take up some of his points and meet them. His speech was most constructive with a number of helpful and useful suggestions. All these are being examined and I shall deal with some of them.

He suggested that the Railways should provide more refrigerated vans and refrigerated containers from Calcutta, Madras and Cochin for moving fish to inland towns. It is a good suggestion. We have now eight Refrigerated Vans which are being utilised solely for transport of fish—6 on Palasa-Howrah section on the South-Eastern Railway and 2 on the Calicut-Madras section on the Southern Railway. All these vans are owned by the Ministry of Food and Agriculture. There are 20 Refrigerated Vans owned by the Railways also. These are fit for local traffic only and are being used for milk. The Refrigerated Vans on Palasa-Howrah section have not proved popular. The journey from Palasa to Howrah is overnight and can be conveniently done by ordinary parcel vans. The higher freight required for Refrigerated Vans makes this mode of transport unattractive.

Introduction of refrigerated vans services for fish movement has been done at the instance of the Ministry of Food and Agriculture in implementing their scheme for development of fisheries at various points in the country. They have placed an order for six more B.G. Refrigerated Vans for this purpose.

While the Agriculture Ministry are experimenting with the deployment of Refrigerated Vans for the transport of fish in a limited scale, the trade themselves are not at all keen in using these vans for transport of fish. They prefer to send fish packed with ice in baskets or bags and book these by fast Mail and Express trains.

Shri Yashpal Kapur desired to know as to what benefits did the Railways

[Shri L. N. Mishra]

get from the investment of Rs. 31 crores in the State Road Transport Corporations. He suggested that if they got no benefits out of this, this money may be withdrawn and used for providing new railway lines.

Railways are participating financially in the State Road Transport Corporations primarily with the object of achieving co-ordination between the two modes of transport. In the Board of Directors of each State Road Transport Corporation, Railway officers are nominated to represent the Railways. The main functions of these representatives are to see that Corporations work effectively, the objectives of rail road co-ordination are achieved and the activities conform to the general policy in force. They participate in the meetings of the Boards of Directors of the Corporations and offer their views and suggestions in regard to different aspects of working, scrutinise the expansion programmes of the Corporations so that introduction of new services do not take place on routes where the Railways already have adequate transport capacity. They also suggest adjustment in the timings of buses with train services, rationalisation of bus schedules etc. so that the rail and bus timings are co-ordinated to the extent feasible. In view of the benefits mentioned above, it would not be prudent for the Railways to withdraw their investments from the State Road Transport Corporations at this stage.

Shri Kapur also referred to the important role played in sports development by the Railways and the Defence Forces. I fully agree with him. To encourage sports activities on Railways, there are sports organisations formed at Zonal Headquarters, in workshops and in Divisional Offices. At the Centre, there is a Railway Sports Control Board to control, develop and promote sports activities on the Indian Railways. The Railway Board sanctions an *ad hoc* grant totalling Rs. 11½ lakhs per year for sports activities, which besides assisting in the upkeep of these activities, is used for the organisation of Inter-

Railway Tournaments, participation in National Championships in different games. For International Meets, such as the Olympic Games and Asian Games, additional *ad hoc* grants are being sanctioned as necessary. A sizeable number of railwaymen have represented the country in various International Meets, but the number of such railway sportsmen has been coming down in recent years. I shall give fresh look to it and if more needs to be done for sports both in the matter of recruitment of the proper type of personnel and bettering their prospects it will be done. We shall not hesitate to provide more funds for promotion of such activities and raise the levels of our performance to international standards. I shall see what more can be done.

Shri Kapur also suggested the introduction of more Jayanti Janata Expresses on other routes like East-Western routes. The need for introduction of more Jayanti Janata Expresses on heavily occupied trunk routes is accepted. Introduction of such trains would be considered as and when requisite resources and facilities in the form of additional diesel section and terminal capacity are available to handle the additional fast trains. The introduction of a Jayanti Janata Express on the Delhi-Bārauni route is under examination.

A suggestion has been made by Shri Kapur again that the proposed road bridge planned in the Dalmau-Fatehpur area across the Ganga by the U.P. Government may be utilised as a rail-cum-road bridge. I am examining the suggestion.

SHRI PITAMBER DAS : Mr. Mishra, take care that Mr. Kapur may not become your rival for the Minister of Railways.

SHRI L. N. MISHRA : I will be glad. I will be only too happy if he comes here. As a matter of fact, when he was speaking the other day, I thought why he is not here. He should not be there, he should be here. I thought like that.

So I am examining his suggestion. It is proposed to carry out a techno-econo-

conomic survey to examine the need for yet another rail bridge in the area and the feasibility of using the road bridge proposed by the U.P. Government as a rail-cum-road bridge.

Then, Sir, the question of wagon production has also been agitating the minds of a number of Members. A number of Members, particularly Shri Monoranjan Roy, Shrimati Pratibha Singh and Shri T. V. Anandan, spoke on the subject of increasing wagon production in the public and private sectors. Shri Monoranjan Roy wanted to know why the wagon building industry could not be taken over by the Railways. Shri Anandan proposed that the existing Railway workshops should manufacture more wagons. Shrimati Pratibha Singh wanted the revival of the two private firms, namely, M/s. Arthur Butler in Muzaffarpur and Britannia Engineering of Mokameh, which had closed down possibly due to financial and other problems. Wagon building was initially developed by some of the old established steel fabricators in the private sector. In the Second Plan period, some new wagon builders entered the field. Traditionally, therefore, the requirements of wagon have been met by the private sector. To supplement their output, wagon production was also undertaken in some Railway workshops. At present, three Railway workshops, namely at Amritsar in Punjab, Samastipur in Bihar and Golden Rock in Tamil Nadu, are engaged in this work. Action to boost production from these workshops is already under way.

Whether the wagon building units in the private sector should be taken over by Government is a matter for the Ministry of Industrial Development and the Ministry of Heavy Industries to decide. Some sick units have been taken over by the Government and the Railways have provided the necessary managerial expertise. I understand that M/s. Arthur Butler, to which Shrimati Pratibha Singh referred, closed down on account of disputes within the management. The stoppage of production in M/s. Britannia Engineering appears to be due to financial problems.

In respect of M/s. Arthur Butler and Company, based on the recommendations of the Investigation Committee appointed by the Government (Ministry of Industrial Development), the Government is considering steps to be taken for reviving this company. As regards M/s. Britannia Engineering, the Ministry of Industrial Development have been requested to investigate into the affairs of this company with a view to reviving this unit also.

The question of Jamalpur Workshop was raised by Shri Thakur. Shri Gunanand Thakur stated that staff strength has been reduced at Jamalpur from 18,000 to 8,000. The question of improvement and more works at Jamalpur be considered.

The Jamalpur Workshop of Eastern Railway is primarily responsible for periodical overhaul of steam locomotives of the Eastern and Northeast Frontier Railways and manufacture of loco components. Jamalpur workshop will continue to be responsible for periodical overhaul of Broad Gauge steam locos and manufacture of components for them. In addition to this, Jamalpur workshop has been entrusted with a large number of entirely new lines of production. viz. steam cranes, ticket shredding, printing and counting machines, scragging machines, hydraulic jacks, duplicate for diesel locos, permanent way fittings etc. This workshop will also take up manufacture of SGCI bearings for wagons and periodical overhaul of diesel shunting locomotives of Eastern Railway. The rolling mill in this workshop is also being modernised and expanded to undertake manufacture of about 15,000 tonnes per annum of track fittings and other rolled steel products for the railways.

Jamalpur workshop never had a staff strength of 18,000. During the past 12 years there has been a marginal reduction in the staff strength of this workshop from 1½, 830 to 10,070 as on 1-2-1973.

With the additional activities mentioned by me, the staff strength in this factory is bound to go up.

[Shri L. N. Mishra]

Shrimati Pratibha Singh raised the question of railway publications being more attractive and popular. I agree with her and we have decided that in order to make the Time-Tables more presentable, attractive and popular, certain steps must be taken by the Railway Ministry. However, as desired by the honourable Member, I am looking into this matter further with a view to making them much more attractive and presentable.

The question of workers' participation in the management was raised by the honourable Shri Narsiah who considered that the Corporate Enterprise Group idea of workers' participation in management should involve the large body of workers. Apparently, the honourable Member wishes that participation should be introduced at all levels. The primary purpose in initiating this experiment at the Railway Board level was to try to dispel the atmosphere of secrecy and distrust which surrounds the functioning of top management by establishing the means for a free flow and exchange of ideas on the running and shaping of the Enterprise. What is important is the process by which decisions are taken and it is involvement in these processes that matters. It is basically an evolutionary one and it is for the Group at the top to decide in detail in what manner they would function and to enlarge its scope to various levels of management.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI) in the Chair.]

The Group consists of the Members of the Railway Board and the representatives of the two Railway Labour Federations which, in turn, have a membership of about 8 lakhs of employees.

I must assure the House, I have firm faith in the philosophy and usefulness of workers participation in management.

Some of the honourable Members of the House might recollect that when I was in the Ministry of Labour, I laid special stress on this programme and I still believe that we should give concrete shape to it. I have seen how it has

improved productivity in Yugoslavia, West Germany and some other European countries. This would be tried.

Shri Abdul Khader wanted employees' grievances to be redressed expeditiously and the railway employees to be brought within the scope of the Industrial Disputes Act. The Railway Administration at all levels has a well-organised personnel and welfare set up with a hierarchy of Inspectors and Officers to attend to all matters relating to staff, including their grievances. Besides, institutional arrangements have also been in existence for over 20 years in the form of the Permanent Negotiating Machinery. Regular periodical meetings are held between the administration at the Divisional, Zonal and Railway Board levels and the recognised unions or their branches on the Railways and the two All-India Federations at the Railway Board level. In the year 1971-72 about 18,500 items were discussed at these meetings and nearly 90 per cent of them were settled within the year. The house may rest assured that the management in the Railways are fully aware of the need for maintaining close relations with the staff and for ensuring quick redressal of grievances.

Shri Mathur raised the question of my association and the association of Members of Parliament with the Zonal Consultative Committees. I would like to say word about it.

I had indicated in my budget speech my intention to involve more closely Members of Parliament and Members of the State Legislatures with the evolution of our railway policy, particularly in respect of seeking specific solution to various zonal problems

On each of the nine zonal Railways, there is a Zonal Railway Users' Consultative Committee. The General Manager of the Railway is the Chairman of the Committee. This Committee consists, among others, of representatives of State Governments, State Legislatures, principal Chambers of Commerce, Trade and Passenger Associations, five Members of Parliament and persons representing "special interests". The

Committee deals with matters relating to the services and facilities provided by the Railways and ways and means of improving the efficiency of such services. It is required to meet twice a year. In order to identify myself more closely with the interests of the local users, I will personally attend one meeting of this Committee on each zone preferably in between the Parliament sessions every year. This should improve the functioning of these Committees and help in speedier solution of many local problems of the users.

In this year, the Indian Railways will be carrying 2,600 million passengers which is more than two-thirds of the world's population. There are other members of the public who come into almost daily contact with the transport of goods and parcels. It is only with their understanding and co-operation that the Railways can render the public full service.

The Railways themselves employ 17 lakhs of people including casual labour. If we count them and their families, the figure comes to 8.5 millions. This is not a small number. Actually, it is more than the population of Sweden. It will be my constant endeavour to keep this large family of railwaymen happy and contented. On their part, I expect the railwaymen with the historic tradition of devotion to duty to continue to render meritorious service to the country.

Sir, I have done.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAM SAHAI): The House stands adjourned till 11 O'clock on Thursday, the 8th March, 1973.

The House then adjourned at twenty-eight minutes past four of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 8th March, 1973.