

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal) : Madam, I have a submission to make. I have also received letters to-day from Allahabad. The situation is serious. I would only appeal to the Home Minister—I do not want to enter into any controversy over it—not only to make a statement but to go there and, if necessary, take some Members of Parliament with him. The situation again, now has taken a bad turn, according to a letter which I received just this morning. The local administration has completely failed. If anything, they are also in some cases siding with these rioters. Madam, he may see this letter if he likes. The letter is written by a very responsible person. He has appealed to us that we should now get seized of the situation so that the Centre moves in the matter, more so now because U.P. is fully under Central responsibility. I would appeal to the Home Minister to move immediately in this matter and take the initiative—because he must act before it is too late. The administration there is failing in a very grievous manner.

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI Y. B. CHAVAN) : Madam, I would like to make this observation that I am very sorry that the Allahabad situation appears still to be going in a wrong direction. Madam, going there and seeing that place is certainly a matter of making a judgment of the situation there. When the visit is likely to help and when it is not likely to help is a matter of personal judgment and I would request you to leave that judgment to me in this matter. I think it is a very important point that you have raised and I will look into the whole question, and whenever I feel that I have got something to say here, I will on my own come and make a statement.

श्री राजनारायण : 5 मई को वहाँ चुनाव हो रहे हैं, चुनाव को लेकर सारा मामला गड़बड़ होगा ।

THE DEPUTY CHAIRMAN : Now we go the Railway Appropriation Bill. Mr. Devi Singh.

I. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 1968 AND II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1968—contd.

श्री देवीसिंह (राजस्थान) : माननीया उपसभापति महोदया, कल से हमारे सदन के सामने रेलवे अप्रोप्रिएशन बिल चल रहा है । बहुत से माननीय सदस्यों ने इस बात की मांग की कि हमारे यहाँ रेलवेज के अंदर जो एक्सीडेंट्स होते रहे हैं और दिनों-दिन जो बढ़ते जा रहे हैं, उस सवाल को लेकर मंत्री जी को इस्तीफा देना चाहिये । मैं नहीं समझता मंत्री को इस्तीफा देने की बात पर हम जोर दें तो उससे क्या लाभ है ? मंत्री एक ही रहेगा । वह अगर इस्तीफा देता है दूसरा आ जायेगा, चीज वैसे की वैसे चलती रहेगी । उसकी बजाय सदस्यों को इस बात पर जोर देना चाहिये कि मंत्री महोदय जिनके हाथ में अधिकार हो वह अपने एडमिनिस्ट्रेशन को इस योग्य बनाएं कि जो खराबियां हो रही हैं, जो एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, जिनके कारण यह सब अव्यवस्था फैल रही है उसको वह ठीक करें तो वह ज्यादा अच्छा होगा बनिश्चय इसके कि हम इस मांग को दोहराते रहें कि मंत्री इस्तीफा दें ।

मैं समझता हूँ कि हम यहाँ पर सदन के अन्दर बहस करते हैं, अपनी बातें रखते हैं, परन्तु ऐसी हमारी धारणा है कि मंत्रिमण यह समझते हैं कि विरोधी दल के सदस्यों का एक रवैया हो गया है कि वे अपने मुझाब देते रहते हैं और मंत्रिमण उन मुझाबों को कार्यरूप में लाने और अमल में लाने के लिये कोई

[श्री देवी सिंह]

दिलचस्पी नहीं दिखलाते हैं। अगर ऐसा नहीं है तो हमारे मंत्रिगण बतला सकते हैं कि पिछले वर्ष इस सदन में रेलवे के संबंध में जो कुछ सुझाव माननीय सदस्यों की ओर से दिये गये थे, उनमें से कितनों को सरकार ने साल भर में परिणत किया? अगर रेलवे मंत्रालय यह बतला सकता है कि उसने उन सुझावों को तुरन्त कार्यरूप में परिणत किये, तो फिर आज अपने सुझावों को पेश करने का कोई तात्पर्य हो सकता है। अगर हमारे मंत्रिगण या हमारी सरकार, इन सुझावों में से एक सुझाव भी कार्यरूप में परिणत नहीं कर सकी जो कि कार्यरूप में परिणत करने के काबिल है, तो इसका तात्पर्य यही निकलता है कि हमारे मंत्री और रेलवे विभाग जो पालिसी बनाकर चल रहे हैं, उनके अलावा वह नये सुझावों को मंजूर करने के लिए तैयार नहीं हैं। इसलिए मैं आपके द्वारा मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि जब पहले के अपेक्षा आज हमारे रेलवे में यात्रियों की संख्या बढ़ती चली जा रही है, बहुत ज्यादा बढ़ गई है और कई लाइनों में तो यह हाल देखने को मिलता है कि रेल के डिब्बों पर भी बैठने के लिए स्थान नहीं मिलता है। लोग रेल के डिब्बों की छतों के ऊपर बैठते हुए चले जाते हैं। हम देखते हैं कि दस, पन्द्रह साल पहले जितनी गाड़ियां चलती थीं उसके मुकाबले में आज बहुत सी गाड़ियां हो गई हैं फिर भी यात्रियों को बैठने के लिए स्थान नहीं मिलता है। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जब हमारा यातायात बढ़ रहा है, किराया बढ़ रहा है, तो फिर क्या कारण है कि हमारी आमदनी में नुक्सान हो रहा है? इसका तात्पर्य तो यह लगता है कि रेलवे में जिस तरह की व्यवस्था होनी चाहिये थी उसमें कमी आ रही है वरना जब यात्रियों का नम्बर बढ़ रहा है, किराया बढ़ रहा है, तो फिर इसके साथ ही साथ रेलवे की आमदनी भी बढ़नी चाहिये। तो मैं यह

निवेदन करना चाहता हूँ कि इस तरह की जो चीज हमको देखने को मिल रही है, उसकी ओर रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये और उस पर विचारना चाहिये कि क्या कारण है कि रेलवे इतनी बातों के होने पर भी घाटे में चल रही है। हमारे रेलवे में इस तरह की अव्यवस्था और लीकेज क्यों हो रही है, इस बात की ओर माननीय मंत्री जी और रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये।

अब मैं थोड़ा माल गाड़ियों के संबंध में कहना चाहता हूँ। हमारा माल जो रेलगाड़ी के द्वारा एक जगह से दूसरी जगह जाता है, वह बहुत चोरी चला जाता है और कई तरह की उसमें गड़बड़ी होती है। तो क्या हमारे मंत्री तथा रेलवे विभाग ने इन चोरियों को रोकने की कोशिश की या नहीं। इसका नतीजा यह हो रहा है कि जो लोग सामान भेजते हैं उनको अब इतमिनान नहीं रह गया है कि व जो माल रेलवे के द्वारा भेजते हैं वे सुरक्षित पहुंच जायेगा। जिस समय एक गाड़ी से दूसरी गाड़ी में माल बदला जाता है उसमें भी वपरवाही और लापरवाही बरती जाती है जिसकी वजह से सामान टूट फूट जाता है। इसके साथ ही जो माल रेलवे द्वारा भेजा जाता है उसमें समय भी ज्यादा लगता है और ठीक अवस्था पर भी नहीं पहुंचता है। इसका नतीजा यह हो रहा है कि आज रेलवे घाटे में चल रही है क्योंकि लोग अपना माल मोटर और ट्रकों द्वारा भेजना ज्यादा पसन्द करते हैं। मेरा ख्याल है कि यही सब से बड़ी वजह है जिसकी वजह से रेलवे आज घाटे में चल रही है।

इसके साथ ही साथ जो हमारी मुसाफिर गाड़ियां हैं उनमें भी सुरक्षा नहीं रह गई है। आप अच्छी तरह से जानते हैं कि कुछ लाइनों ऐसी हैं जिनमें रात को यात्रा करना सेफ नहीं रह गया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि सरकार को इस संबंध में विशेष व्यवस्था करनी चाहिये

और इस के बारे में सोचना चाहिए। जो लोग यात्रा करने में इस तरह का खतरा महसूस करते हैं, यह चीज नहीं होनी चाहिये।

अब मैं एक विशेष बात की ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। दिल्ली जो हमारे केन्द्र की राजधानी है, उसकी आबादी करीब 30 लाख से भी ज्यादा चली गई है और वह दिन प्रति दिन बढ़ती ही चली जा रही है जिसकी वजह से शहर के अन्दर कंजेशन बढ़ता ही चला जा रहा है और वहाँ की जनता को तरह तरह की दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। तो मेरा निवेदन यह है कि अगर हमारी सरकार दिल्ली के लिए ट्यूब रेल का प्रबन्ध कर देगी तो बहुत ही अच्छा होगा और इसकी वजह से शहर में कंजेशन भी बहुत कम हो जायेगा। लोग अपने काम पर आने के लिए नजदीक रहना चाहते हैं, इसके बजाय उनको बाहर रहने में कोई दिक्कत नहीं होगी। आज जनता को यातायात की सुविधा न होने की वजह से बहुत असुविधा का सामना करना पड़ता है और इसीलिए वे चाहते हैं कि जहाँ पर वे काम करते हैं उसके नजदीक ही रहें। आदिन हमारे सामने और सदन में झुग्गी झोंपड़ियों वालों का सवाल पैदा होता है। गरीब आदमी यह नहीं चाहेगा कि उसकी तनख्वाह का ज्यादा भाग आने जाने में ही खर्च हो जाय। वे चाहते हैं कि जहाँ पर वे काम करते हैं, मजदूरी करते हैं, उसके आसपास ही उनको रहने के लिए स्थान मिल जाय या फिर यातायात इतना सस्ता हो कि उन्हें दूर जाने पर बहुत कम खर्च करना पड़े। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दिल्ली के आसपास 40, 50 मील तक ट्यूब रेलवे का प्रबन्ध किया जाना चाहिये ताकि वहाँ के रहने वालों को यातायात के संबंध में तकलीफ न हो और उसमें खर्चा भी कम हो। इसका परिणाम यह होगा कि दिल्ली का फैलाव ज्यादा अच्छी तरह से हो सकेगा अगर लोगोंको यातायात की सुविधा अच्छी तरह से मिल जायेगी।

उपसभापति : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री देवी सिंह : इसलिए मैं सरकार से निवेदन करूंगा कि वह इस मामले पर अच्छी तरह से विचार करे।

अब मैं एक दो मुझाव और दे देना चाहता हूँ क्योंकि मेरे पास ज्यादा समय नहीं है। जयपुर जो राजस्थान की राजधानी है, उसको ब्राड गेज लाइन से मिला दिया जाना चाहिये। दिल्ली से बम्बई को जो गाड़ी जाती है उसको वाया लालसोड बड़ी लाइन से मिला दिया जाना चाहिये। इस समय जयपुर में तरह तरह की इन्डस्ट्रीज बढ़ रही हैं और ब्राड गेज लाइन न होने के कारण बहुत दिक्कत माल के लाने और बाहर भेजने में लोगों को हो रही है। इसलिए मैं रेलवे मंत्रालय से चाहता हूँ कि जयपुर को वाया लालसोड से बड़ी लाइन द्वारा कनेक्ट किया जाय और इस तरह से वहाँ की जनता को इस संबंध में जो कठिनाई हो रही है वह दूर की जाय।

मुझाव तो मेरे पास बहुत थे, चूंकि चेयर ने मुझे बैठने के लिये आदेश दे दिया है, इसलिए अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

SHRI R. T. PARTHASARATHY (Madras)
; Madam Deputy Chairman, I rise to support the Railway Appropriation Bill but today I do so with a heavy heart. Sad as it is that the Bill comes before this House for approval so soon after the great disaster, the rail smash, that took place near Hubli a few days back I am all the more sad because it was only the other day that I read in the newspapers that the hon. Railway Minister, Mr. Poonacha, had offered to resign the Ministership, but the Prime Minister had asked him not to do so. I will be very sorry if the hon. Railway Minister would press upon the Prime Minister that his resignation should be accepted, for, in recent times, we have not had, a greater gentleman, a man of the people

[Shri R. T. Parthisawthy.]
 and a conscientious administrator as the hon. Minister. Shri Poonacha is, one who is so receptive to the demands of the public and one who wants to do something good for them. With his prelude, Madam, I would like to make a few suggestions, not by way of criticism as such of the Railway Administration but in the form of advice, and I sincerely hope, coming as it does from a Member of the ruling party, the hon. Minister will lay great stress upon these suggestions. Since independence, the Railways have been a part of the Governmental departments. On the other hand it should, in my humble view, work to a very great extent as a commercial department. Merely by functioning as a Government department it has gone far away from the public and if I may say so, the attitude of the Railway Board in general has been wooden in nature that the Railway Board has been taking with reference to public demands. There should be a re-orientation in the thinking of the Railway Board and to that extent I would respectfully submit to the Railway Minister that things have not been very happy with the Railway Board. We, Members of Parliament, have been watching the progress of the Railway administration, the great improvements made by the Railways all over India. Still a lot remains to be done. That was why I said that unless and until you think that the Railways are worked as a commercial project, it will not be able to satisfy the public demands. Small concessions to the public are not given because of the rigid attitude of the Railway Board and here I would not only say with reference to the various classes of the Railway employees and the various classes of the Railway workers but in general, the administration has been guided by a rigid attitude which should

not be there in a democratic set-up. Now take the case of the manufacture of railway wagons. What is the number of wagons that is needed for operating throughout the length and breadth of the country and what is the number of wagons produced by the various Railway workshops in this country under the management of the Railway Board? Are you maintaining a proportion between production and consumption? The fundamental factor that should guide the Railway administration is to maintain a strict proportion between the productive level and the consumption level. I am sorry to say that I am armed with facts that there is an over production of Railway wagons whereas thousands of wagons even to-day lie idle and I am sure the Minister cannot contradict me on this. Why are you manufacturing 15,000 to 20,000 wagons every year? Is it simply to keep the wagon factories going and to keep the workers there and give them work? When thousands of wagons are remaining idle, why should there be a proportionate increase in the production of wagons? There must be some rethinking on this. I do not want to give all the details that are before me. When there is a great competition between road and rail transport and the difficulty that the Railways experience is not shortage of wagons but the quickness of supply, there is red-tapism in bookings which is not there with the road transport. You must make it easily available to the public both at the booking end and at the delivery end. If you do not reform all these things, it will be very difficult for the Railways to enter into a healthy and progressive competition with the road traffic. Here I would very much request the Minister to see not merely that he should keep the factories going, but the factories must work as an economic unit and as a self-sufficient unit. The principle

•of economy and the principle of self-sufficiency will work their way through only if you maintain a balance between production and consumption. On this point I would not like to add a word more.

In general, the Railway Board should think of planning on what I would call public interest and not merely on Governmental interest. I make a clean demarcation between what is known as public interest and what is known as Governmental interest. If you tear away the Governmental interest from the public interest, your losses will get ultimately larger. I would like the extension of the principle of the heart by the Railway Board rather than the principle of the mind. I am sure the Railway Minister is following my logic that in every matter of administration, the first thing to be considered is, why the public are demanding this or that. But the ready answer is always there by the Board to say that for these reasons we are not meeting the demands of the public. I would very much like the Minister to set the ball rolling and see that the Members of the Railway Board take a more compassionate view, a larger view of the entire demands of the public. As a Member of Parliament I feel the responsibility when I make the suggestion, not with a view to criticising the Railway administration. I have always held that the Railways have been doing very well but these factors certainly compel me to bring to your notice that there should be a reorientation in its thinking.

I would appeal to you and through you to this House that what is the dire need of the day is that the Members of Parliament should go into the whole question. I would request not only the Railway Minister but the Prime Minister as well to appoint

a high-powered Parliamentary Committee to review the entire working of the Railway Board, the constitution of the Railway Board and even the future of the Railway Board. I feel that much should be done in this direction. It is not possible to remove the wooden attitude of the Railway Board simply by a few Members speaking this way or that and even a good man, a great gentleman and a conscientious person like the Railway Minister will not be able to go far because it is a statutory body and as far as I know, unless and until a high-powered Parliamentary Committee goes into the whole question and makes its recommendations to the Parliament, I am afraid nothing fruitful will be done and I request you to convey to the Prime Minister that this is a very essential thing and this is a very timely thing and if this is done, I am sure we can pull up the Railway administration to a great extent.

To-day we find large-scale inefficiency in Class III and Class IV of the Railway administration. Why? Let us give some thought to it. That is more so, according to me, because there is a lack of interest as a result of the lack of incentives. There is no incentive given to the Class III and Class IV personnel of the Railway administration and I would request the Minister to find out ways and means by which some incentives could be provided so that because of these incentives, there will be better output in their work. There will be a conscientious discharge of their duties, not merely the marking of time by which they earn their wages. This is a very broad question and if I should deal with it, it might take half-an hour and I would content myself to inform the Minister that if there is no incentives, there will be no better performance by both the

(JShri'R, T. Parthasarathy,] Class III and Class IV employees of the Railways.

Coming as I do from the Madras State, I would add a word about the Ootacamund Railway—not only about the Ootacamund Railway but also about the Simla section as well as the Darjeeling section. I know that the loss resulting from the Ootacamund Railway is Rs. 27 lakhs per annum and the loss from the Simla Railway is Rs. 58 lakhs per annum. I also know that in the Darjeeling section the loss is about Rs. 30 lakhs. These three are very important tourist centres and one is also the capital of Himachal Pradesh. It is very easy for the Railway Board to say that we shall scrap these Railways. But let them remember why these lines are not remunerative. The Minister has the chart before him and could easily find out that even in the hill section of the Railway, it is not the ordinary third class fare that is operative, but it is something more than that and there is also a keen rail-road competition. He must work out some way whereby the importance of these tourist centres are not brought down by any means and at the same time this marvel of engineering skill is not only preserved but made use of in a better and progressive manner.

He must get into some agreement with the various State Governments in whose territorial jurisdiction these three Railways are operating, and work out a formula by which either the State Government concerned will share a portion of the loss sustained by the Union Railway Administration, or, if the Railway Administration is prepared, even if the Railway Minister wishes, there could be some agreement whereby certain sectors or certain portions of the work could be allotted to private parties, while at the same

time the Railways should maintain the operational part of it. I think the Railway Minister will not be hasty in dismantling these three vital Railway lines, which are probably—among the very few in the world—there are one or two in Switzerland—from the point of view of the importance of tourist traffic—the international tourist traffic is also there—and I request the Railway Minister to see that no hasty decision is taken in this matter.

Madam Deputy Chairman, I would conclude by saying that whereas the Railway Administration deserves much more compliments I feel that there is a great need for toning up of the Administration, particularly at the very high levels, and that here the Railway Minister will do well if he associates Members of Parliament with the Railway Board's administration. And only a high-powered committee can solve this question. I thank you very much.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया
(मध्य प्रदेश): उपसभापति महोदया, पूरक
अनुदानों पर

THE DEPUTY CHAIRMAN : I would request hon. Members to keep to ten minutes, each one of them.

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) :
आज बोलने वाले बहुत कम हैं।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया :
दोनों विधेयकों पर एक साथ चर्चा चल रही है।

जहाँ तक पूरक अनुदानों का सवाल है, उसमें कर्मचारियों के मंहगाई भत्ते की विशेष मांग है, एलाउमेंट की ज्यादा मांग है और दूसरी छोटी-मोटी बातें हैं। जहाँ तक कर्मचारियों को भत्ता दिए जाने की बात और उनकी मुख-मुविधाओं को बढ़ाने की बात है, उस में

कोई दो मत नहीं हो सकते, उन्हें वे दी जानी चाहिए लेकिन हम यह भी अपेक्षा करते हैं कि जब उनकी सुविधाओं का ध्यान रखा जाय तो वे भी इस बात का ध्यान रखें कि जिस काम के लिए उन्हें लगाया गया है उसको वे सक्षमता से करें।

दुर्भाग्य की बात है कि हमारे यहां पर एक्सीडेंट बढ़ते जा रहे हैं, चोरियां बढ़ती जा रही हैं और अव्यवस्था बढ़ती जा रही है। यह दोनों चीजें साथ नहीं चल सकती। कर्मचारियों को सुविधाएं देने और उनकी कठिनाइयों को दूर करने के साथ ही सरकार से हम यह अपेक्षा भी करते हैं कि वह ऐसी व्यवस्था करे कि जहां कहीं गलती देखे उसकी जिम्मेदारी किसी पर डाल सके। हमारे यहां पर एक्सीडेंट होते हैं, इन्वॉयरी हो जाती है, घूम-फिरकर छोटे-छोटे आदमियों पर जिम्मेदारी डाल दी जाती है। मैं यह चाहूंगा कि स्टेज के हिसाब से कुछ व्यवस्था करनी चाहिये जिससे जिम्मेदारी ठीक से डाली जा सके। अगर किसी डिब्बे की सामग्री की चोरी होती है तो हमको किसी को जिम्मेदार बनाना होगा। जब तक हम उनकी मुख-सुविधाओं की ओर ही ध्यान देते रहे और जिम्मेदारी डालने का प्रबन्ध न करें तब तक व्यवस्था ठीक नहीं हो सकेगी।

जो एक्सीडेंट लखी सराय और वाद में बंगलौर का हुआ उसके लिये मैंने कहा था कि हमारे मंत्री महोदय इस्तीफा दें। इस्तीफा इस दृष्टि से नहीं कि मंत्री के इस्तीफा देने से सारी व्यवस्था सुधर जायगी, उसका महत्व संकेत की दृष्टि से होता है। जब तक व्यवस्था सम्भालने में सक्षम हो तब तक काम करते रहना चाहिए लेकिन जब दुर्घटनाएं लगातार होती हैं और बढ़ती जाती हैं, हम अपने को इस स्थिति में नहीं पाते कि उस व्यवस्था को ठीक तरह से चला सकें तो हमारे लिये दूसरा विकल्प नहीं रहता।

या तो उस व्यवस्था को ठीक करें, जिम्मेदारी लें कि आगे इस तरह की गलती नहीं होने देंगे, जो जिम्मेदारी होगी उसको शीघ्रतापूर्वक धारण करेंगे। वह कर नहीं पाते हैं और दुर्घटनाएं बढ़ती रहती हैं, परिणाम यह होता है कि मजबूर होकर जो सुप्रीम अथॉरिटी है रेलवे विभाग को उससे आग्रह करना पड़ता है कि कम से कम आप वह स्थान रिक्त करें जिससे जो आप से योग्य आदमी हैं उसको बैठने का मौका मिले। ऐसा न करें कि आप भी न करें और दूसरे को भी न करने दें।

एक्सीडेंट जो होते हैं उनका प्रमुख कारण हमारे डिपार्टमेंट में उन बातों का ध्यान न रखा जाना है जो आवश्यक हैं। एक उदाहरण देता हूँ, अभी जो नया टाइम-टेबल बना है इसके अनुसार। जहां कहीं रेलवे की क्रॉसिंग होने वाली होती है वहां यात्री उतावली में रहते हैं, लेकिन चूँकि प्लेटफार्म एक रहता है इसलिए क्रॉसिंग के झगड़े में बड़ी दुर्घटनाएं हो सकती हैं जैसी लखीसराय में हुई। वैस्टर्न रेलवे पर कोटा और रतलाम के बीच झालावाड़ रोड स्टेशन है। वहां बम्बई से देहरादून जाने के लिए देहरादून एक्सप्रेस आता है और दूसरी ओर से बड़ीदा जाने के लिए लोकल पैसिंजर आती है, वहीं क्रॉसिंग होता है। इसी बीच फ्रंटियर मेल उसी स्टेशन से क्रॉस करती है, लेकिन प्लेटफार्म एक है। आप चाहें कि ऐसे में यात्री उतावली न करें, ट्रेन को ठीक से जाने दें तो यह असम्भव है। स्वयं ऐसी विषम परिस्थितियों का निर्माण करते हैं जिनके कारण मजबूरन ऐसी स्थिति पैदा हो जाती है कि दुर्घटनाएं होती हैं। ऐसे स्टेशनों पर जहां, क्रॉसिंग होने वाली है वहां यह अत्यन्त आवश्यक है कि बिना धन का ख्याल किए हमारी सरकार अबिलम्ब दो प्लेटफार्मों की व्यवस्था करे जिससे वहां पर लोग आसानी से उतर-चढ़ सकें और दुर्घटनाओं का खतरा कम हो सके ॥

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरीइया]

इसी स्टेशन की एक और बात कह दूँ। हमारे यहाँ विज्ञान इतना आगे बढ़ चुका है, लेकिन झालावाड़ रोड स्टेशन पर पीने के पानी की व्यवस्था ठीक तरह से नहीं हो पाई है। खारा पानी मिलता है। कभी सरकार कह देती है कि टैंकर में पानी भर कर आता है, लेकिन उसके वाल्व चोरी हो जाते हैं, लीकेज हो जाता है और वह पानी भी नहीं आता। फिर कहते हैं कि इंजन से पानी देते हैं, फिर कहते हैं कि लोकल अथॉरिटीज को पम्प लगाने के लिए दिया है। यह सब बातें कहने से काम नहीं चलेगा। काफी आदमी वहाँ आते हैं, रेलवे का कर्तव्य है कि वहाँ के हिटरलैंड से पीने के शुद्ध पानी की व्यवस्था करनी चाहिये। रेलवे को स्वयं आमपाम के क्षेत्र से जहाँ पानी ठीक तरह से उपलब्ध हो सकता है वहाँ से पानी मंगवाने की व्यवस्था करके अच्छा शुद्ध पानी लोगों को दिलवाना चाहिये।

महोदया, जितना भारतवर्ष में रेलवे के विकास के लिए क्षेत्र है उतना दुनिया में कहीं नहीं, मगर दुर्भाग्य यह है कि हमारे यहाँ की रेलवे की स्पीड, गति बढ़ नहीं पाती। जापान छोटा सा देश है, वहाँ थोड़ा स्कोप है, वहाँ रेलवे की गति बहुत अधिक है, हमारी उनके मुकाबले में बहुत कम है। इस दिशा में क्यों नहीं हम कोई ठोस कदम उठाते। दिल्ली से कलकत्ते के लिए आपने प्रस्तावित किया है, मगर केवल उसी से काम नहीं चलेगा। आदमी दिल्ली से मद्रास जाता है, कितना समय उसका लगता है। यहाँ से कोचीन जाना पड़े तो उसको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ेगा। ऐसी स्थिति में भारतवर्ष की स्थिति को देखते हुए हमारे लिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि हम तेज गति से चलने वाली यात्री गाड़ियों की व्यवस्था करें, अधिक से अधिक लोगों को सुविधायें

पहुँचाएं।

रेल और रोड में कोआर्डिनेशन होने के बजाय आपस में कम्पीटिशन बहुत जोरों से चल रहा है। इस कम्पीटिशन के परिणाम-स्वरूप हमारे रेलवे विभाग को बड़ी क्षति पहुँच रही है—रेलवे की इनएफीशिएन्सी भी है। रोड वालों के दाम बहुत ज्यादा हैं आपके मुकाबले में, मगर उनकी सुविधाएं आपकी तुलना में इतनी ज्यादा हैं कि इतना अधिक धन देने पर भी यात्री लोग या जो सामान ढुलवाते हैं वे रोड को पसन्द करते हैं। क्यों नहीं उच्चस्तरीय आधार पर एक समिति का निर्माण किया जाय जोकि रेल-रोड कम्पीटिशन के बजाय रेल-रोड कोआर्डिनेशन की व्यवस्था कर सके और जो टकराव आपस में होता है वह बन्द हो सके। इसमें रेलवे का नुकसान का ही सवाल नहीं है, इसमें हमारे राष्ट्र की सम्पत्ति का नुकसान होता है। आज किसी को सामग्री कानपुर ले जानी है तो रेल के डिब्बे बराबर चलने वाले हैं, चाहे उनमें सामान हो या न हो, दूसरी ओर टुक वाले भी सामान लेकर जाने वाले हैं। यह राष्ट्र का जो डबल अपव्यय है वह राष्ट्र के हित में नहीं कहा जा सकता। इस दृष्टि में भी अत्यन्त आवश्यक है कि कोई उच्चस्तरीय समिति बनानी चाहिए जो इस सम्बन्ध में मार्गदर्शन कर सके कि रेल-रोड कम्पीटिशन के बजाय इनमें आपस में कोआर्डिनेशन हो सके, ये एक दूसरे के पूरक बन कर काम कर सकें और राष्ट्र का हित कर सकें तो अधिक अच्छा होगा।

महोदया, मुस्ती अत्यधिक हो गई है। मैंने एक प्रश्न पूछा था कि हाल में सिंहस्थ का मेला उज्जैन में लगने वाला है उसके लिए आप कहां से कौन सी गाड़ियां चलाएंगे। उसका उत्तर दिया गया कि अतिरिक्त गाड़ियां चलायेंगे। अभी तक आपका डिपार्टमेंट यह तय नहीं कर पाया कि कौन कौन सी गाड़ी किस किस समय चलेगी। अब अगर

आप गाड़ी चलाएंगे तो छूमन्तर से यात्री पैदा होकर उसमें नहीं बैठ सकते। उसके लिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि—जैसा मैंने पहले निवेदन किया था—एक माह पूर्व आपको घोषित करना चाहिए कि यह गाड़ी अमुक अमुक स्थान से अमुक अमुक समय पर चलेगी, जो यात्री इसका लाभ लेना चाहते हैं, लें, मगर दुर्भाग्य की बात है कि आपके डिपार्टमेंट के कर्मचारी इतना कान में तेल डाले पड़े हैं कि इतनी चंतावनी देने के बाद भी, स्पष्ट रूप से प्रश्न पूछ लेने के बाद भी यह उत्तर नहीं दिया गया कि अतिरिक्त गाड़ियों को कौन कौन से मार्ग पर चलने वाली हैं, किस किस समय पर चलने वाली हैं। केवल यह जवाब देना पर्याप्त नहीं होता कि गाड़ी चलेगी, अतिरिक्त गाड़ियां चलेंगी। कब चलगी इसका लोगों को होश नहीं। तो, उपाध्यक्षमहोदया, हमारे यहां पर व्यवस्था ठीक नहीं चल सकती।

अब, थर्ड क्लास के यात्रियों की दुर्दशा नंत्री महोदय स्वयं जानते होंगे जब कभी भी स्टेशन पर जाते होंगे तो देखते होंगे और मैं फिर दुहराता हूँ कि कोटा रेलवे स्टेशन पर थर्ड क्लास पैसंजर्स की बड़ी दुर्दशा है—वह मेरे क्षेत्र में, मेरी कांस्टीट्यूंसी की दृष्टि से नहीं आता है लेकिन जब भी मैं वहां से आता हूँ तो देखता हूँ कि वहां थर्ड क्लास के यात्रियों की अत्यन्त दुर्दशा है जिसकी कि कल्पना नहीं की जा सकती। क्या कारण है। पार्सल ट्रेन जो बाद में चलती है उसको आगे चला कर उसकी व्यवस्था कर दें तो क्या कठिनाई है। कठिनाइयां और कारण बतायेंगे कि बम्बई से नहीं आती हैं, मथुरा से टाइम पर नहीं मिलती है बगैरह बगैरह लेकिन इन बातों से काम नहीं चलेगा, यात्रियों की सुविधा के लिये थोड़ा एडजस्टमेंट करना पड़े तो करना चाहिये रेलवे डिपार्टमेंट को।

चुरू और फतेहपुर का किराया अभी भी

डबल चल रहा है, यह अन्धेर नगरी चौपट राज अब खत्म कीजिये जैसे और जगह घाटा सहन कर रहे हैं वैसे ही यहां भी सहन कीजिये, मगर दूसरे के घाटे को बन्द करने के लिये यह करना चाहते हैं, या उनको आप वाइंड अप करना चाहते हैं, या जो प्रांतीय सरकार चलाना चाहती है उनको देना चाहते हैं, तो वैसी व्यवस्था करें, मगर यह अंधेरी नगरी चौपट राज वाला किस्सा समाप्त करना चाहिये कि एक जगह डबल किराया लिया और कहीं सिंगिल किराये से भी कम लिया जाय, एसी व्यवस्था नहीं रहनी चाहिये। आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिये धन्यवाद।

श्री बी० एस० सावनेकर (महाराष्ट्र) : महोदया, मैं रेलवे डिपार्टमेंट और रेलवे मिनिस्ट्री को बड़ा धन्यवाद देता हूँ कि मनमाड स्टेशन के प्लेटफार्म के बारे में जो शिकायत मैं दो तीन साल से कर रहा था उसके बारे में मुझे मिनिस्टर ने आश्वासन दिया है और जनरल मैनेजर ने भी आश्वासन दिया कि वह काम बहुत ही जल्द होगा। इसको तीन चार साल से मैं मिनिस्ट्री के खयाल में लाता रहा और मुझे अफसोस हो रहा था कि इसको अभी तक नहीं सोचा लेकिन अब हमारे पुनाचा साहब ने हमको आश्वासन दिया है और इसको पूरा करने का वायदा किया है।

मैं पुनाचा साहब को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवे के एडमिनिस्ट्रेशन में जो कुछ काम किया है वह मेरे खयाल से बहुत अच्छा है और किसी ने नहीं किया था और यह जो सुन रहे हैं कि पुनाचा साहब रिजाइन कर रहे हैं तो यह सुन कर हमको बहुत दुख होता है कि पुनाचा साहब ओल्ड कांअसी होते हुए मुदकिलात में छोड़ कर क्यों जा रहे हैं, उनको तो रेलवे बोर्ड को दुस्त करना

[श्री बी० एम० सावनेकर]

चाहिये, हम उनके साथ हमेशा रहेंगे और उनको सलाह देंगे क्योंकि यह रेलवे की जो मूसी-बत है वह नीचे के लोगों की वजह से नहीं है, यह सब ऊपर के लोगों की वजह से, बड़े बड़े लोगों की वजह से है। यह मैं समझता हूँ कि पुनाचा साहब अब समझ गये होंगे और वह मिनिस्टर्स से और कैबिनेट में यह बोलें कि जब तक यह जो टांचा रेलवे का चल रहा है वह नहीं बदलता तब तक कोई भी मिनिस्टर काम नहीं कर सकता। हम यह चाहते हैं। सब पार्लियामेंट के मेम्बर आपके साथ हैं। जो कुछ चल रहा है वह पुनाचा साहब को शायद ठीक नहीं दिख रहा है, रेलवे बोर्ड के मातहत जो रेलवे के इम्प्लाइज है, जो कि सीधे पैसंजर्स के साथ कनेक्टेड है, वे बिल्कुल डिसग्रंटिड है, उनके साथ वह अच्छा बर्ताव नहीं कर रहे है, उनकी डेफिशियेंसी और उनकी एफिशियेंसी की तरफ कोई ध्यान नहीं जाता है। मेरे सामने अभी एक बात आई है कि इटारसी, नई दिल्ली, इलाहाबाद वगैरह में कंडक्टर्स और गार्ड के लिये जो बहुत जमाने से कुछ दिया जाता था उनका खाना पकाने के लिये वह भी एवालिज कर दिया गया है। मेरी समझ में नहीं आता है कि ये छोटे छोटे अफसर लोग कैसे काम करें। क्या वे बेचारे दिन रात ड्यूटी करें और फिर अपना खाना खुद पकायें। बड़े बड़े लोगों को इतनी सहुलियतें दी हैं और वह और भी चाहते हैं, मालूम नहीं कि उनको और क्या सहुलियत होनी चाहिये, यहाँ बड़ा क्रिटिसिज्म हुआ था खंडेलवाल साहब के बंगले की रिपेयर्स वगैरह के लिये, और और बातों के लिये। तो मैं पुनाचा साहब से रिक्वेस्ट करूंगा कि वह अटल रहें, इसको कैबिनेट में डिसकस करें, ये सब सहुलियतें बड़े बड़े लोगों से निकाल कर छोट छोट लोगों को जिनका पैसंजर्स से डाइरेक्ट कांटेक्ट है उनको दें ताकि वह रेलव को खुद अपना डिपार्टमेंट समझ सकें

और उसके लिये काम करें। हम मेम्बर्स जब उनसे कुछ पूछते हैं तो वे इतने मायूस होते हैं कि पार्लियामेंट के मेम्बर्स को भी बोल नहीं पाते और कहते हैं कि हमारा नाम नहीं बोलना नहीं तो हमारे डिबीजनल मैनेजर या जनरल मैनेजर साहब खफा हो जायेंगे। मैं यह समझता हूँ कि अगर इसी तरह धाक और रोब से काम लेकर बोर्ड के लोग और जनरल मैनेजर काम चलायें तो नीचे के लोग जरूर मायूस होंगे और क्या वह पैसंजर्स से अच्छा बर्ताव करेंगे। वह आज पैसंजर्स की सहुलियत के लिये कुछ नहीं बोल सकते हैं। जैसे कि हम बोलते बोलते थक गये कि हिगोली खंडवा लाइन पर खंडवा में पीने का पानी नहीं और कुछ नहीं हुआ और उस दिन जनरल मैनेजर उसी पठानकोट एक्सप्रेस से जा रहे थे कि मैंने जरा टाइम मांग लिया और खंडवा स्टेशन बता दिया तो उन्होंने फौरन बोला कि अभी अभी पाइप लगा दो। तो यह हुआ। मेरा कहना है कि पुनाचा साहब जनरल मैनेजर और डिबी-जनल मैनेजर सब को सख्ती से कहें कि मैलुन मैं बैठ कर जाते हो नीचे के लोगों से मिलो, बड़े बड़े स्टेशन पर पहुंचते हो तो छोटे पर भी पहुंचो, नीचे के लोगों से मिलो। लोग उनके डर से बाहर बाहर दूर दूर रहते हैं। वह अपने को बड़ा डिक्टेटर समझ कर रहते हैं। तो जब तक नीचे के लोग जिनका पैसंजर्स से सीधा सम्बन्ध है वह खुद अपने मन से काम नहीं करते तो फिर रेलवे का यह जो कुछ नतीजा हो रहा है वह और भी आगे बढ़ेगा।

अब, निजाम स्टेट की रेलवे जो कि इंडियन यूनियन को दी गई है उसके लिये हमारे चीफ मिनिस्टर, मराठवाड़ा के मिनिस्टर, वगैरह एक डेलीगेशन लेकर दिल्ली में मिले थे, यह पुराना मामला है, श्री एस०के० पाटिल और जगजीवन राम के समय से चल रहा है हम बोलते हैं कि सर्वे करो और सर्वे के बाद अपना काम शुरू करो लेकिन सर्वे का काम नहीं

किया जा रहा है। खुद पुनाचा साहब से बोला। कहा कि मेरा खुद का 30, 40 लाख रुपया सेंटर में अटक गया है। यह समझ में नहीं आता कि जिस भाग से आमदनी आती है उसी से उस भाग पर, उस आमदनी का कुछ वहां पर खर्च करके काम क्यों नहीं किया जाता, यह जो सारा आल इंडिया प्राबलम को साथ में लेते हैं उससे हमें कुछ मिलता नहीं। मैंने पुनाचा साहब से रिक्वेस्ट किया था कि वह सिकन्दराबाद से मनमाड का टूर करें लेकिन उन्होंने कहा कि वह बिजी होने की वजह से नहीं आयेंगे। मेरी वह दावत अभी भी है, अगर वह नहीं आ सकते हैं तो डिप्टी मिनिस्टर परिमल घोष साहब या कोई भी मिनिस्टर आये और देखे कि क्या है। मैं चाहता हूँ कि तीनों मिनिस्टर साहब ऊपर के लोगों को, रेलवे बोर्ड के लोगों को, छोड़ कर कुछ नीचे के लोगों से बातें करें। हमारे जनरल मैनेजर साहब तो कभी रेलवे स्टाफ से मिलते ही नहीं हैं, उनके डिवीजनल मैनेजर जहां वह चाहते हैं वहां वह चलते हैं। हमने बालिगा साहब से बोला कि वहां आकर देखो तो कहा कि हमको टाइम नहीं मिलता। कोई पूछे कि टाइम क्यों नहीं मिलता। फिर यह रेलवे डेफिसिट में चल रहा है, क्यों? इसलिए पुनाचा साहब, कि नीचे के लोग ईमानदारी से काम नहीं कर रहे हैं, उनकी कुछ मुश्किलें हैं, वे बेपरवाही से काम करते हैं। तो बड़े बड़े लोगों का खर्चा काट कर के नीचे के लोगों को फैसिलिटीज दीजिये। जो रेलवे बोर्ड का रूप है वह बदले, यह प्राइम मिनिस्टर साहब को कहिये और कैबिनेट को कहिये। मैं जानता हूँ कि पुनाचा साहब बिल्कुल अच्छे पुराने लोकल कांग्रेसमैन हैं और उनका इन्तजाम भी अच्छा है लेकिन वह रेलवे बोर्ड के, रेलवे डिपार्टमेंट का जो एडमिनिस्ट्रेशन है उसके चक्कर में बुरी तरह फंस गये हैं, तो मैं उनसे कहूंगा कि इस वक्त भाग जाने के बजाय कृपा करके देश का हित करने के लिये उससे

टसल लें और प्राइम मिनिस्टर या कैबिनेट अगर आपके मन के माफिक नहीं चाहती है तो और बात है लेकिन आपको ऐसे भागना नहीं है। मैं बोलता हूँ कि मुश्किल के जमाने में पुनाचा साहब को यह करना चाहिये कि यहाँ रहना चाहिये और यह देखना चाहिये कि रेलवे बोर्ड का, एडमिनिस्ट्रेशन का ढांचा बदलें। वह बदलना चाहिये। आपने रेलवे बोर्ड के बारे में सुना है, सब मेम्बर बोल रहे हैं कि सैलून के बारे में या और चीजों के बारे में क्या हो रहा है। तो यह ऊपर वालों की सहूलियत को बन्द कर के जो नीचे के लोग हैं जो कि पैसंजर्स के साथ रहते हैं, जो कि दिन रात स्टेशन पर काम करते हैं उनकी तरफ ज्यादा खर्च करके कोशिश कीजिये कि ठीक काम हो।

अब, मराठवाड़ा की जो बात है उसको कहता हूँ। बड़ी खुशी है कि खंडवा-हिंगोली लाइन मीटर गेज लाइन हो गई लेकिन उस पर जो दो पैसंजर चलती हैं वह बड़ी स्लो चलती हैं। 12 घंटे में खंडवा से हिंगोली पहुँचती है जब कि वह 150 मील की दूरी है, मैं समझता हूँ कि एक घंटे में 12 मील की रफ्तार का एवरेज आता है। मैंने रिक्वेस्ट किया था कि एक एक्सप्रेस वहाँ चलाई जाये और पुनाचा साहब ने आश्वासन दिया है कि जो कुछ सहूलियतें हो सकती हैं वह दी जायेंगी। फिर यह कि बड़े बड़े स्टेशनों पर प्लेटफार्म तक नहीं हैं, जैसी कि निजाम साहब के जमाने की लाइन है, अभी भी वही है। और गाड़ियों का रुपया हमारी निजाम गवर्नमेंट की स्टेट की रेलवेज से यूनियन गवर्नमेंट को मिला हुआ है। अभी भी आमदनी के जरिये अगर पैसा कलू तो हमारी सारी लाइन पर बहुत आमदनी होती है। अभी वहाँ ब्रिज नहीं है, औरंगाबाद जलना नंदेद लाइन बड़े बड़े स्टेशनों पर क्रास होती है और ब्रिज नहीं बनाये जाते हैं। मालूम नहीं

[श्री बी० एस० सावनेकर]
है कि क्या बात है। अगर इसी को देखने के वास्ते आपके तीनों मिनिस्टर्स में से एकाध भी मिनिस्टर सिकन्दराबाद टु भनमाड ट्रेवल करे और हम पालियामेंट के मेम्बरों को भी इन्फार्म करे तो हम आपको बताएंगे क्या हालत है। तो मैं अकेले पुनाचा माहब से नहीं, आप जितने हैं दोनों तीनों मिनिस्टर्स से रिक्वेस्ट करता हूँ कि जहां जहां बैकवर्ड एरियाज हैं, जहां जहां रेलवे की मांग है, वहां रेलवेज का प्रवेश कीजिए और हमारे विचारों को ध्यान में रखते हुए अमल करेंगे ऐसी मैं आशा करता हूँ। धन्यवाद।

श्री बी० एन० मंडल (बिहार) :
उपाध्यक्षा महोदया, रेलवे प्रशासन का जो काम चल रहा है वह बहुत ही असन्तोषपूर्ण है। मैं अपनी ओर से टीका नहीं करते हुए कुछ फिगर्स दूंगा जो फिगर्स खुद ही बतलायेंगे कि उनका काम किस ढंग का चल रहा है। जो रेलवे की सम्पत्ति है जिसकी सुरक्षा उनकी करनी चाहिये उसकी सुरक्षा नहीं हो पाती है। रेल का जो गद्दा रहता है, रेल में जो रबड़ रहता है, बल्ब रहता है, या दूसरे सामान जो रहते हैं उनमें नुकसानी कर दी जाती है और नुकसानी करने वालों के खिलाफ कुछ कार्य-वाही नहीं हो पाती। उसका विवरण इस प्रकार है :

1964-65	40,17,055 रु०
1965-66	60,96,506 रु०
1966-67	77,15,725 रु०

उसी तरह से रेलवे में जो चोरियां होती हैं उसमें प्रोडक्शन यूनिट्स और इलेक्ट्रिफिकेशन प्रोजेक्ट्स भी शामिल हैं। इसमें 1965-66 में चोरी हुई है 25,23,860 रु० की और 1966-67 में 28,80,901 रु० की। रेलवे में जो सामान रेलवे के हवाले

किये जाते हैं, दूसरी जगह भोजने के लिये, या इस तरह की चीजें जो स्टेशन या स्टेशन के अहाते में रखते हैं उसकी चोरी का विवरण इस प्रकार है :

1965-66	4,06,638 रु०
1966-67	10,46,179 रु०

यानी, दिनों-दिन जो नुकसानी या चोरी होती है उसकी गति बढ़ती ही जा रही है।

रेलवे का सबसे बड़ा काम है जो यात्रा करने वाले हैं, ट्रेवल करते हैं, उनकी सुरक्षा का। लेकिन सुरक्षा का क्या हाल है उसका हिस्सा जो दुर्घटनाएं हुई हैं उनसे लगाया जा सकता है। प्रत्येक 10 लाख यादमियों पर 1961-62 में जहां 0.24 था वही 1966-67 में बढ़ कर 0.44 हो गया है। इसी तरह से दुर्घटनाओं में मरने वालों और घायल होने वाले लोगों की संख्या 1964-65 में क्रमशः 130 और 297 थी, 1965-66 में मरने वालों और घायल होने वालों की संख्या क्रमशः 41 और 458 थी और 1966-67 में वह संख्या क्रमशः 209 और 762 थी। मई 1966 के वर्ष के 9 महीनों में प्रत्येक महीने के हिसाब से एक दुर्घटना हुई है, जिसमें कि अप्रैल में 2, मई में 1 जून में 2, अक्टूबर में 2, नवम्बर में 1, दिसम्बर में 1। ट्रेन्स की 5 दुर्घटनाएं सेबोटैज के कारण हुईं। 10-4-66 को जो दुर्घटना हुई थी उसमें 57 यादमी मरे, 119 जख्मी हुए और जो प्रापर्टी की बर्बादी हुई वह 1,06,200 रु० की थी। 23-4-66 को जो दुर्घटना हुई उस में 41 मरे, 82 जख्मी हुए, 1,26,800 रु० की प्रापर्टी का नुकसान हुआ। 26-5-66 को जो दुर्घटना हुई उसमें 23 मरे, 40 जख्मी हुए और 2,07,200 रु० की प्रापर्टी का नुकसान हुआ। 13-6-66 की दुर्घटना में 68 मरे, 182 घायल हुए, 2,45,000 की

प्रापर्टी का नुकसान हुआ । 19-6-66 की दुर्घटना में 15 मरे, 59 घायल हुए और 55,500 का नुकसान हुआ । 6-10-66 की दुर्घटना में 10 मरे, 134 जख्मी हुए और 2,55,500 रु० का नुकसान हुआ । 24-10-66 की दुर्घटना में 32 मरे, 9 जख्मी हुए । 11-11-66 की दुर्घटना में 14 मरे, 33 घायल हुए और 1,65,000 रु० का नुकसान हुआ और 17-12-66 की दुर्घटना में 15 मरे, 64 घायल हुए और 2,80,000 रु० की प्रापर्टी का नुकसान हुआ ।

उप सभापति महोदया, एक वर्ष भी नहीं 9 महीने के ये फिगर्स हैं और इन 9 महीनों में प्रति महीने के हिसाब से एक एक बड़ी दुर्घटना हुई है और उसमें इतने लोगों की मृत्यु हुई है । अभी हाल में जो रेल दुर्घटना हुई है वह बहुत ताजा है, उसके बारे में कहने की जरूरत नहीं है ।

इस सदन में बार-बार इसकी शिकायत की जाती है कि थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट में बहुत काउड रहता है, बहुत भीड़ रहती है, लेकिन अब तक सरकार ने थर्ड क्लास के बारे में जो कुछ इन्तजाम करना चाहिए था और भीड़ कम करने के लिए कोशिश करनी चाहिये थी, वह बात नहीं हो पा रही है । ट्रेन की जो लेट रनिंग होती है उसके बारे में इस हाउस में शिकायत की जाती है लेकिन कोई ऐसी बात नहीं हुई है जिससे लेट रनिंग आफ ट्रेन बन्द हो । कभी कभी देखा जाता है पांच पांच घंटे, छः छः घंटा और सात सात घंटा तक की देरी हो जाती है । जो ब्रांच लाइनें हैं उनमें किसी जमाने में यह कह कर कि एक एक्सपेरीमेंट किया जा रहा है, सेकेन्ड क्लास का जो कम्पार्टमेंट है वह रेलवे ने नहीं रखा और इस तरीके से अब एक ही तरीके का कम्पार्टमेंट सब जगह रहे इसके लिए एक्सपेरीमेंट किया गया । वह एक्सपेरीमेंट जो हुआ उसमें शुरूआत तो ब्रांच लाइन से हुई

M/J(N)71RSS-4

लेकिन वह एक्सपेरीमेंट खटाई में तो चला ही गया साथ ही साथ जो सेकेन्ड क्लास एक बार विदा हो गया था वह आज तक रिस्टोर नहीं हुआ है । इसके लिए हमने मिनिस्टर साहब से लिखा पढ़ी भी की लेकिन अभी तक उनका ध्यान इस ओर नहीं गया है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि उनका ध्यान इस ओर जाय ।

अभी जो रेलवे में केटरिंग का अरेन्जमेंट है वह बहुत बुरा है, खासकर के कानपुर में जो केटरिंग का इन्तजाम है वह सबसे बुरा है । मेरे सुनने में आया है कि पहले जो कोई एक कांटेक्टर वहां पर था वह ठीक काम करता था लेकिन जब से कोई एक नया कांटेक्टर आया है तब से इन्तजाम बहुत बिगड़ गया है । मालूम नहीं उस कांटेक्टर के पीछे कोई इन्फ्लुएन्स है, जिसकी वजह से वह ठीक इन्तजाम वहां पर नहीं कर रहा है ।

बरीली से समस्तीपुर तक ब्राड गेज लाइन ले जाई गई है और आगे ले जाने का प्रपोजल है । उसे दरभंगा तक ले जाने में क्या खूबी है समझ में नहीं आता है । अगर उस ब्राड गेज को बरीली से कटिहार तक ले जायें और उसे आसाम तक मिला दें तो उसके मानी समझ में आ सकते हैं लेकिन उसको समस्तीपुर ले जाना, दरभंगा ले जाना, यह काम क्यों हो रहा है, यह बात समझ में नहीं आती । इसमें भी मालूम पड़ता है ऐसा कोई इन्फ्लुएन्स आदमी है जिसकी वजह से यह सारी बात हो रही है ।

पोस्ट वार रीकंस्ट्रक्शन में एक प्रपोजल था कि मन्दीपुरा को बीरपुर यानी नेपाल की सीमा से मिला दिया जाय और दूसरी ओर बीरपुर में मिला दिया जाए, जो कि डिफेन्स के लिए अच्छा हो सकता है, लेकिन पहली पंचवर्षीय योजना में उसको छोड़ दिया गया और दूसरी में, तीसरी में और चौथी में उसकी चर्चा भी बन्द हो गई । इस

[श्री बी० एन० मंडल]

और भी मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान खींचना चाहता हूँ कि फिर से इस ओर ध्यान दें और मधोपुरा की एक तरफ बीरपुर यानी नेपाल की सीमा से मिलावें और दूसरी ओर बोधपुर से जो कि सुरक्षा के ख्याल से लड़ाई के जमाने में अच्छा हो सकता है।

जो हम लोगों का इलाका है वह जूट के लिए बहुत महत्त्वपूर्ण है। जब जब हम लोग बजट में पड़ते हैं तो इन्डस्ट्रियल बेल्ट में गाड़ियों की नयी नयी व्यवस्था की जाती है कि हम पोर्ट से मिला रहे हैं लेकिन जिस जूट से बहुत बड़ा फारेन एक्सचेंज आता है उस जगह के डेवलपमेंट के लिए वहाँ गाड़ी देने में सरकार का इस तरफ ख्याल नहीं जाता है। इसका मतलब यह है कि बड़े बड़े पूंजीपति और सफेदपोश लोग चूँकि इन्टरेस्टेड रहते हैं इन्डस्ट्रियल एरिया में लेकिन जूट में इन्टरेस्टेड रहते हैं छोटे और गरीब लोग इसलिए उस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। इसलिए मैं यह भी चाहता हूँ कि मिनिस्टर साहब इस बात पर भी ध्यान दें कि जो बकवर्ड एरिया है, जहाँ जूट की उपज है, जहाँ से फारेन एक्सचेंज प्राप्त हो सकता है उस एरिया में अपना विशेष ध्यान दें और गाड़ी की व्यवस्था करें।

पार्लियामेंट के मेम्बरों के लिए तो फर्स्ट क्लास में रिजर्वेशन हो जाता है क्योंकि उनका एक स्टेटस है और उसमें कोई देरी नहीं होती है। लेकिन जो साधारण आदमी होता है जब वह फर्स्ट क्लास का रिजर्वेशन कराना चाहता है तो उसको दिक्कत होती है। रिजर्वेशन करने के लिए उसे ज्यादा पैसा खर्च करना पड़ता है। फर्स्ट क्लास का जो कम्पार्टमेंट होता है, उसमें जो कोरीडोर होता है, उसमें बाहर के आदमियों को पैसा लेकर बिठला देते हैं और कभी कभी तो भीतर तक बिठला देते हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इन सारी बातों को रोकने की जरूरत है।

THE DEPUTY CHAIRMAN : The I House stands adjourned till 2 P.M.

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

The House reassembled after lunch ! at two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHAB-GA.VA) in the Chair.

SHRI BANKA BEHARY DAS

श्री सी० एल० वर्मा (हिमाचल प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल का सवाल है, मैं उसका समर्थन करता हूँ क्योंकि इस वक्त मुल्क की जो हालत है, उस हालत में रेलवे ने जो काम किया है वह बहुत ही तसल्लीबख्श है। इस लिए मैं माननीय मन्त्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ।

हमारे देश में जब भी कोई झगड़ा होता है, चाहे वह लैम्बेज के सम्बन्ध में हो, चाहे काउन्सिलर के सम्बन्ध में, पहले रेलवे के ऊपर ही आफत आती है और उसको हर तरह से नुकसान पहुँचाने की कोशिश करते हैं।

(Orissa) : There is no Railway Minister here now.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI VIDYA CHARAN SHUKLA) : I am representing them.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI I. M. P. BHARGAVA) : It is joint res-I possibility.

श्री सी० एल० वर्मा : दो साल पहले जो देश में कहत हुआ था, उस समय रेलवे ने बहुत अच्छा काम किया। अगर उस समय रेलवे अच्छा काम नहीं करती तो यह मुमकिन नहीं था कि केरल और बिहार की जनता को भूख से बचाया जाता। रेलवे ने समय पर वहाँ पर अनाज पहुँचा कर बहुत सी मौतें होने से बचा दिया और इस तरह से बहुत से लोगों की जानें बच गईं।

जहाँ तक किराया बढ़ाने का सवाल है, पैसेंजर और गुड्स में किराया बढ़ाया गया है और इस सम्बन्ध में मुझे ज्यादा कहना नहीं है। जो कुछ भी किराया बढ़ाया गया है वह रेलवे ने जो लोगों को एलाउन्सेज और दूसरे महंगाई भत्ते देने होते हैं उसके लिए बढ़ाया गया है। जहाँ तक तीसरे क्लाम के मुसाफिरों के लिए किराया बढ़ाने की बात है, मुझे इस सम्बन्ध में यह कहना है अगर उन लोगों को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती है, अगर रेलवे डिपार्टमेंट उन के बैठने का इन्तजाम नहीं करती है तो फिर इस तरह से किराया नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। अगर वह उनके बैठने का इन्तजाम कर देती है तो फिर किराया बढ़ाने में मुझे कोई उज्र नहीं है कि वह किराये क्यों न बढ़ाया जाय।

इस के अलावा रेलवे को जो घाटा पड़ा है उस का कारण यह है कि जब देश में कहत पड़ता है तो अनाज को एक जगह से दूसरी जगह मुफ्त में उठाना पड़ता है। मैं समझता हूँ कि रेलवे यह सामान क्यों मुफ्त उठाए, उन को उस के लिए किराया लेना चाहिए ताकि जो जनरल फंड है वह उस में दे सके। 1965 में जब पाकिस्तान और हिन्दुस्तान की लड़ाई हुई थी, तो उस वक्त कुछ अनाज पंजाब से पठानकोट भेजा गया और यह जो अनाज भेजा गया वह पार्टी लेवल पर भेजा गया। इस तरह से वहाँ पर पार्टी के लोगों ने अपना प्रोपेगन्डा किया। इसलिए मैं चाहता हूँ कि ऐसे मौके पर भी रेलवे को मुफ्त में अनाज नहीं ले जाना चाहिए। उस को सब लोगों से जितना किराया होता है, उतना लेना चाहिए। 27 करोड़ का जो रेलवे को घाटा हुआ है उस में से 6 करोड़ का घाटा इस तरह से रेलवे को हुआ है। इस लिए मैं चाहता हूँ कि भविष्य में वह इस तरह के माल ले जाने पर किराया वसूल करे। यह जो घाटा रेलवे को हुआ है वह पैसेंजर और गुड्स के

किराए को बढ़ाये बिना ही पूरा किया जा सकता है अगर वह पासेज जो अपने कर्मचारियों को देती है उस में सख्ती बरतें। अभी आनन्दन साहब नहीं हैं, अगर होते तो वे कहते कि उन को जरूर मिलने चाहिए। मेरी समझ में नहीं आता है कि आप रेलवे के ही कर्मचारियों को पासेज क्यों देते हैं। पहले तो रेलवे के सिवाय कोई पब्लिक अन्डरटेकिंग नहीं थी, लेकिन आज तो हमारे देश में बहुत से पब्लिक अन्डरटेकिंग हो गए हैं। जो भी आदमी पब्लिक अन्डरटेकिंग में काम करता है यह भी कहेगा कि अगर हमारे यहाँ दवाई बनती है तो हमें दवाई मुफ्त मिलनी चाहिए, अगर किसी पब्लिक अन्डरटेकिंग में खाने की चीज बनती है, तो वहाँ के लोग कहेंगे कि हमें यह चीज मुफ्त मिलनी चाहिए। इस का मतलब यह होगा कि देश में जितने भी अन्डरटेकिंग हैं, वे अपनी अपनी यहाँ की चीजों को मुफ्त लेने की मांग करेंगे। क्या गवर्नमेंट उन की मांगों को सहन कर सकेगी। इन नजरियों को आप सोचें कि जो आप पासेज दे रहे हैं वह ठीक है या नहीं।

इस के अलावा जो पासेज दिए जाते हैं, वे एक तरह के नहीं होते हैं। जो बड़े श्रेणी के आफिसर होते हैं उन को ज्यादा और अच्छे क्लास के पास मिलते हैं और जो छोटी श्रेणी के यानी तीसरी और चौथी श्रेणी के लोग होते हैं उन को छोटी क्लास के पास मिलते हैं। बड़े आफसरों को तो साल में छह पास मिलते हैं और छोटे कर्मचारियों को साल में तीन पास मिलते हैं। हम अपने देश में सोशलिस्टिक पैटर्न का समाज बनाने जा रहे हैं, तो इस तरह का जो भेदभाव किया जा रहा है उससे हम अपने देश को किस तरह से इस ओर ले जायेंगे।

इसी तरह से आप विद्यार्थियों को रेलवे के भाड़े में कंसेशन देते हैं। आप उन्हें इसलिए मुविधा देते हैं ताकि वे सारे देश का भ्रमण

[श्री सी० एल० वर्मा]
करें और उस को देख सकें। लेकिन अपना तजुर्बा यह है कि इस तरह की सुविधा दे कर विद्यार्थी इस का दुरुपयोग कर रहे हैं। आज देश में जो एंजीटेशन हो रहे हैं उन को विद्यार्थी जा कर बढ़ावा दे रहे हैं। जिस शहर में विद्यार्थी एंजीटेशन में भाग नहीं लेते हैं, वहां दूसरे शहर के विद्यार्थी चूड़ियां ले कर पहुंच जाते हैं और कहते हैं कि नुम इतने नामद हो तो ये चूड़ियां पहन लो। इस तरह से विद्यार्थी एंजीटेशन को बढ़ावा देते हैं। आप का एक कर्माचयल कंसन है और आप को सब से किराया लेना चाहिए और किसी के लिए कंसेशन की जरूरत नहीं है। अगर विद्यार्थियों को कंसेशन देने का सवाल है तो वह एंजुकेशन डिपार्टमेंट दे सकता है। रेलवे को कंसेशन दे कर घाटा नहीं उठाना चाहिए और इसी वजह से वह घाटे में चल रही है। ये विद्यार्थी एंजीटेशन भी करते हैं, रेलवे की प्रापटी को नुकसान भी पहुंचाते हैं और इन्हें ही आप कंसेशन देते हैं। अभी पिछले दिनों ही श्री धारिया साहब ने एक सवाल उठाया था बेकार इंजीनियरों के सम्बन्ध में।

इस संबंध में मुझे यह कहना है कि सरकार अपने कांटेक्टरों के द्वारा काम करने के लिए ठेका देते हैं। आखिरकार कांटेक्टर सामान या आदमी आसमान से तो नहीं लाता है। वह भी बाजार से ही चीज लाता है, लेबर लाता है और वहां से आप भी ला सकते हैं। आपको बेकार इंजीनियरों को रख लेना चाहिए और उन को अपनी ट्रेनिंग इन्स्टीट्यूट में ट्रेनिंग दे कर रेलवे में जितना काम होता है वह करवाना चाहिए ताकि इस से गवर्नमेंट का खर्च भी बच जाएगा और जो बेकार इंजीनियर हैं वे भी काम में लग जायेंगे। और उस में एक बात भी हो सकती है कि बहुत से जो अफसरान हैं वे इस बात को एन्करेज करते हैं, कि कांटेक्ट दिया जाय, उन लोगों को भले ही कुछ नकसान हो

जाय मगर जहां तक पब्लिक एक्स्वेकर का सवाल है उस में कोई नुकसान होने वाला नहीं है।

इसी तरह से अभी आप ने जो फर्स्ट क्लास का किराया बढ़ाया है, मैं समझता हूँ कि वह आप ने कम बढ़ाया है और एयर-कंडीशन्ड का भी आपने कम बढ़ाया है क्योंकि जब हम थर्ड क्लास में जाते हैं तो हम देखते हैं कि उस में तीस की जगह सौ सौ आदमी होते हैं और ऊपर के क्लासेज खाली होते हैं। इसलिये मैं समझता हूँ कि अगर आप फर्स्ट क्लास और एयरकंडीशन्ड का किराया ज्यादा बढ़ा दें तो उस में वही लोग जायेंगे जिन के पास ब्लैक मनी है या जो फोर फ्रीगर सेलरी वाले हैं और आम आदमी उस में जाने की तकलीफ नहीं करेगा। जहां तक यह कहा गया कि पार्लियामेंट के मेम्बर हाइएस्ट क्लास में आते हैं, वे हाइएस्ट क्लास में कहां तक आते हैं, इस का तजुर्बा सब मेम्बरों को होगा। तो आप फर्स्ट क्लास और एयरकंडीशन्ड का किराया ज्यादा बढ़ायें। इस में एक फायदा यह भी होगा कि कम से कम आप की कोचेज बच जायेंगी। अभी आप की जो कालिका मेल चलती है उस में बहुत से फर्स्ट क्लास के डिब्बे लगाये जाते हैं और वे सब खाली होते हैं। अगर उनके बदले में थर्ड क्लास के डिब्बे लगा दिए जायें तो जो लोग थर्ड क्लास में बाहर लटके हुए रहते हैं उन को जगह मिल जायगी। इस तरह से अगर फर्स्ट क्लास और एयरकंडीशन्ड का किराया बढ़ाया जाता है, तो इस में कोई एतराज की बात नहीं है।

इस के अलावा जैसे पहले कहा गया था कि स्टोर में चोरियां चल रही हैं अगर उस में ठीक तरह से ख्याल रखा जाय तो स्टोर की चोरियां पकड़ी जा सकती हैं। इस के लिए आप का विजिलेंस का सिलसिला ठीक होना चाहिए। अभी होता यह है कि विजिलेंस में

रेलवे के ही आदमी रखे जाते हैं। और वे रेलवे वालों को कैसे पकड़ें क्योंकि वहां ब्रादरहुड होता है। अगर वाकई आप को विजिलेंस को मजबूत बनाना है तो उस के लिए आप बाहर के आदमी रखें जिनका रेलवे से कोई ताल्लुक न हो। ऐसे लोग चोरी करने वालों को पकड़ लेंगे, लेकिन अगर आप रेलवे वालों को ही रखेंगे तो वे क्यों उन को पकड़ेंगे। आज यही वजह है कि आम तौर पर जो स्टोर कीचोरियां होती हैं वे बहुत कम पकड़ी जाती हैं अगर कहीं कोई चौकीदार पकड़ लिया जाता है या कोई क्लर्क पकड़ लिया जाता है तो उससे कोई खाम रोकथाम होने वाली नहीं है।

इसी तरह से आता है क्लेम्स का मामला।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव): अब आप खत्म कीजिए।

श्री सी० एल० वर्मा: अभी तो शुरू भी नहीं किया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव): दस मिनट दिए गए हैं एक मेम्बर के लिए।

श्री सी० एल० वर्मा: मैं रेलवे बजट पर नहीं बोला हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव): उस से कोई फर्क नहीं होता है। दो मिनट और हैं आप के।

श्री सी० एल० वर्मा: नहीं, नहीं, थोड़ा और देना पड़ेगा।

क्लेम्स में ऐसी हालत है कि क्लेम्स को अगर आप ठीक चैक करायें तो इस में भी बचत हो सकती है। बाज औकात विल्टी बन जाती है और माल नहीं होता है और क्लेम्स शुरू हो जाता है। जब क्लेम्स देने वाले वहीं हैं और क्लेम बनाने वाले वही हैं और वे मिल कर के सब काम कर लेते हैं। अगर इस की आप ठीक तरह से चैकिंग करायें तो इस में भी काफी बचत हो सकती है।

इस के अलावा आप ने दूसरे हाउस में यह बतलाया है कि रेलवे सैल्यून्स बड़े बड़े डिगनीट्रीज या टूरिस्ट्स के वास्ते हैं। लेकिन डिगनीट्रीज की जो लिस्ट अखबारों में आई है उस में मैं जानना चाहता हूँ कि उस में वाइस प्रेजीडेंट आफ इंडिया का नाम नहीं है, स्पीकर, डिप्टी स्पीकर और डिप्टी चेयरमैन मिसेज वायलेट अल्वा का भी नाम नहीं है, तो क्या ये डिगनीट्रीज में नहीं आते हैं और इन को स्पेशल कैरिजेज नहीं मिलती हैं। वैसे तो मैं यह समझता हूँ कि स्पेशल कैरिजेज की मौजूदा जमाने में कोई जरूरत नहीं है और इन को बन्द करना चाहिए। इस के साथ साथ यह आप ने कहा है कि इंस्पेक्शन कैरिजेज में अफसर लोग काम करते हैं। लेकिन जब उस में आप ने एक ही बल्ब दे रखा है तो वे उस म काम कैसे कर सकते हैं। इसलिए मैं समझता हूँ कि इन को रखने से कोई फायदा नहीं है, और इन दोनों को बन्द कर दिया जाय।

रेलवे बोर्ड के बारे में भी बहुत कुछ कहा गया है। रेलवे बोर्ड के जरिए जहां तक पालिसी बनाने का सवाल है वह तो ठीक है, लेकिन रेलवे बोर्ड अब रेलवे बोर्ड नहीं रह गया है, वह एक कबिनेट हो गया है। 31 मार्च, 1967 को उस के मेम्बरों की लिस्ट 12 थी और अब शायद और बढ़ गई होगी। उन के अलावा 13 जनरल मैनेजर रख गये हैं और अब यह फुलफ्लैज्ड कबिनेट है। इस का खर्चा कम करने की तरफ ध्यान देने की जरूरत है। अगर रेलवे बोर्ड में तीन चार आदमी हों तो वह समझ में आ सकता है, लेकिन अगर 12 आदमियों की वहां पलटन हो तो यह कैसा बोर्ड है।

कालका शिमला लाइन के बारे में अभी एक माननीय सदस्य ने अर्ज किया। मैं समझता हूँ कि अब तो उस लाइन पर किराया आम रेलवे लाइनों के मुकाबिले में तीन गुना है। इसलिए अगर उस का किराया कम किया जाय

[श्री सी० एल० वर्मा]

तो आज जो लोग बस से जाना पसन्द करते हैं वे ट्रेन से जाया करें। उस का किराया अभी आप ने इतना बढ़ा रखा है कि कोई उस से जल्दी जाने के लिए तैयार नहीं होता है। तो पहले अगर आप इस लाइन के किराए को कम करें तो ज्यादा अच्छा होगा। इस से आपको फायदा भी होगा और वह लाइन भी कायम रह सकेगी, मगर वह लाइन किसी हालत में बन्द नहीं होनी चाहिये क्योंकि टूरिस्ट्स के लिये वही एक गाड़ी है और आज नहीं बल्कि सदियों से वह बनी हुई है। मेरी आप से फिर दरखास्त है कि यह लाइन जरूर रखी जाय।

इस के अलावा जम्मू-कठुआ लाइन के लिए 10 करोड़ रुपए की स्कीम है और इस साल उस के लिए 20 लाख रुपया रखा गया है जो बहुत कम है। इस तरह से पता नहीं है कि वह कब तक बन कर तैयार हो सकेगी। यह फ्रंटियर का मामला है और ऐसी कोशिश होनी चाहिए कि वह जल्दी बन सके।

SHRI BANKA BEHARY DAS :

The Vice-Chairman, with the increasing accidents in the Railways, we are seeing that the Railway Board is being expanded and it is being strengthened with higher officers also. It does not help in any way in seeing that the railway accidents are less. Rather the Minister and the Ministry should take particular attention to see that the lower level of the administration is more strengthened instead of the higher level of the administration who cannot help in any way in creating conditions where the passengers can move with safety or with some confidence. Whenever a man travels in a train, he thinks not of his destination but of the accident that might take place on the way. It is not a happy sign. I hope the Railway Minister will think of this matter very seriously and, if possible, a high powered Committee should be appointed to go into this matter.

Because there are only ten minutes, I am referring to some of the facts. Whereas thefts in the railways are also increasing, we are finding that the Railway Ministry is coming with proposals for increasing the fares of passengers and also the freight of goods. That is also not a happy sign. Because of the inefficiency of the Railway administration due to which we are having increasing thefts, they are trying to raise more resources by increasing the fares on the railways. If more attention is given to this aspect, I think thefts can be less and the Railway administration can save enough money.

I have drawn the attention of the Minister one or two times as to how there is collusion between the railway officials and gangs of thieves in different States so that these things are taking place. It is not only that the thieves are responsible for it but the high ranking officers and some of the running staff are equally responsible, and I have given also some facts. I think this is also happening everywhere, and the Railway administration should give more attention to these things.

Because I have no time I will not go into the general aspects of the Railways, but I will confine myself to some of the aspects of the Railway administration and the grievances of the people in my State. I would draw the attention of the Minister that just two days back the Orissa Assembly for about two hours was very much perturbed over one of the issues of appointment in the Railway Service Commission, because the Railway Service Commission located at Calcutta up till now had one member from Orissa and the Orissa Government has always given two or three names and the Railway administration was taking one of them as a member of the Railway Service Commission located at Calcutta.

One of the members, Mr. Kapila, because of his ill-health, resigned only three or four months back, and the Orissa administration is pressure on the Railways to fill up the vacancy by taking another from Orissa. But up till now the Railway administration has not agreed to this. I am very sorry that in this small matter, when the South Eastern Railway also are to look to the interests of Orissa both about employment and also the convenience of passengers, the Railway Ministry should behave like this and will not accept the proposal of the Government of Orissa. The entire Assembly was very much disturbed about it. I think the sentiments of the members of the Orissa Assembly have been conveyed by now to the Railway Ministry. If it has not been conveyed up till now, then I am conveying it through this House to the Railway Minister that instead of being silent about it, they must immediately ask the Orissa Government to send a name to replace Mr. Kapila who has resigned.

About railway facilities in Orissa, the Minister should know that though in India for every one thousand square miles of area, we have 31 miles of railways—even to a certain extent in Mysore and Assam also, this is the minimum—in Orissa we have only 14 miles of railway lines for every one thousand square miles. It is less than half the minimum average of India about railway mileage, in proportion to the area concerned. Also, if you take into consideration the population, then you will find that in India, per one lakh of population we have on an average 9.7 miles of railways, whereas in Orissa for every lakh of population we have only 5.20 miles. Then again, even according to the population, we have only half of the average in respect of railway miles in Orissa.

Incidentally, Orissa is being served by railways only on the periphery. Nowhere can you find Orissa being served by railway lines inside. The Britishers wanted to connect Calcutta with Madras and they put the line through Orissa. Because the Britishers wanted to connect Calcutta with Bombay they put the railway line *via* southern part of Bihar, southern part of Bengal and northern part of Orissa. No planning has been done by the Railways during these 20 years after the Britishers left this country, to see that Orissa gets justice done to a certain extent, that the different regions of Orissa are connected by railways. Take the case of western and eastern Orissa. If you want to go from eastern Orissa to western Orissa particularly from headquarters like Cuttack or Bhubaneswar, then you will have to go *via* Andhra Pradesh or *via* Bengal and Bihar and then reach western Orissa. Up till independence the Britishers neglected Orissa and throughout these 20 years of railway administration, Orissa has been neglected as a result of which neither eastern Orissa is connected with western Orissa nor northern Orissa with southern Orissa. All the railways are only on the periphery. If anybody looks at the map of Orissa, he will find that absolutely the railway does not serve all the parts of Orissa. During the Fourth Five Year Plan, the Railway Ministry and the Planning Commission should give particular attention to this very fact that eastern Orissa, is connected with western Orissa and northern Orissa is connected with southern Orissa. If that is not done, then the entire hinterland will become unconnected. I mean, Orissa which is full of forests, is full of minerals, cannot be connected with the other regions of the State because there is no railway line to exploit the mineral and forest resources, which are one of the best and the richest

[Shri Banka Behary Das.]

h) the country. The Britishers neglected h and the Railway Administration up till now has not given any attention except that we have a small line between Cuttack and Paradeep which is under construction, which does not connect the mineral regions of Orissa nor its forest regions. I will say that if they cannot connect the eastern, the western, the northern and the southern parts of Orissa, at least the 80 miles of Tailway line should be constructed to connect Bimlagad with Talcher, so that Rourkela, the western region of Orissa, eastern Madhya Pradesh and southern Bihar are connected with the Paradeep Port. About that, I will only refer to the Report of the Steel Exports Committee of the Government of India regarding the exports of all these three steel plants under the public sector. They say—

"While the Ministry of Railways would naturally like to be satisfied on the economics of the proposed rail link, it is the view of this Committee that the purely monetary considerations of the railways from the point of view of their budgetary outlook should not be allowed to prevail, but in fact be subordinated to the larger national objective of boosting of exports—a priority consideration which has been accepted by the Planning Commission and the Government as a whole in the formulation and implementation of the Fourth Five Year Plan."

Then again they say—

"It is pertinent to mention in this context that for lack of this rail link and also of improvement of port facilities at Paradeep Port, HSL is unable to book export business of thousands of tonnes of prime iron and steel thereby making the country lose foreign exchange to the tune of several crores of rupees."

Of course, they mention it in the context of the Paradeep-Cuttack link. But the entire argument they gave was how to connect the western region of Orissa to Bokaro steel plant, the Bhilai steel plant and all other industrially-developed regions of eastern Madhya Pradesh, southern Bihar. To Paradeep Port a small link has been established but if only the 80 miles which were surveyed even before the war are constructed, then absolutely the picture of Orissa will be changed. Take the case of the export of the Rourkela steel plant. I have got figures with me. I have no time to quote them. The mileage distance from Rourkela to Paradeep, take the mileage from Rourkela and Bhilai to Calcutta. Paradeep is much less. Moreover, Paradeep is the most advantageous port because very heavy liners can be accommodated in Paradeep Port. If they want to sincerely promote exports, I will say that it is high time that this 80-mile link between Bimlagad and Talchar should be undertaken so that Rourkela is straightaway-connected with Paradeep and you will not have the other very long railway line.

Lastly, I will conic to this aspect of timing. The hon. Minister should know that in the matter of timing of the trains the interest of Orissa have never been looked into. You may say that it seems very fantastic when I say like this. I will again say that all the mail and express trains that pass through Orissa pass only during the night. Take the ease of t be (. ' dcutta-Madras Mad OI the Calcutta-Madras. Express, the Janata and also the air-conditioned trains and all those things. All of the them pass through Orissa only during the night. During day time there is only one passenger train which runs in the coastal region. The convenience of Calcutta is seen when

the timing is fixed or the convenience of Madras and Andhra is seen and I am happy, they should look to this aspect. I do not deny that other interests should be seen. But can you not see also that the timings of the trains is so phased that at least every two or three hours there is a train, express or mail, during day time? They run only during the night as a result of which during these 12 hours in the day time we have only one passenger train from Howrah to Puri or Berham-pore or to the north of Andhra Pradesh. In spite of the fact that we have persistently demanded it, that we have always written to the Railway Ministry and talked to the Minister, they do not appreciate it. If they cannot give more of railway lines, at least the timings can be so phased that every two or three hours you can have a train so that the grievances of the people of Orissa, to a certain extent, are alleviated.

Again, take the case of Rourkela and others in the western region.

THE VICE-CHAIRMAN' (SHRI M. P. BHARGAVA) : Do you want Orissa people to work during the day?

SHRI BANKA BEHARY DAS : I will be happy if the people of U.P. are asked to work during the day and travel in the night. I am prepared to share that right of Orissa. But it cannot be one way that the convenience of (J.P. something will be done and to the convenience of Orissa something *will be* done. I do not like it.

Again, I may say I hat a large number ople from southern and eastern. Orissa workin Rourkela and Tatanagar. There is absolutely no train for them. They will have to go Kharagpur, detrain there, wait for some time, catch another train. To go from one part of Orissa to another part it takes a

longer time than to travel between Patna and Puri and Cuttack. It is absolutely essential to look into this. I also say that the timing should be changed and also there should be one train at least which should start from Rourkela which will cover Tatanagar, Kharagpur and other regions and reach Puri. Only then can you do some justice and you should have this railway line to serve that purpose.

I think all these aspects should be taken into consideration by the Minister; the interests of Orissa should also be taken into consideration, when the railway timings are chalked out and when new railway lines are proposed.

**STATEMENT BY THE MINISTER OF
STATE IN THE MINISTRY OF
EXTERNAL AFFAIRS RE HIS VISIT
TO KENYA**

THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS
(SHRI B. R. BHAGAT) :

Madam, in view of the general concern expressed over the passage of the Commonwealth Immigration Bill affecting British passport-holders of Asian origin and the situation created by the exodus of the people of Indian origin from Kenya, the Government of India, felt that it would be desirable to have an exchange of views with leaders of Kenya. Since I was leading our delegation to participate in the Independence celebrations of Mauritius on March 12, I proceeded to Nairobi on March 14.

During my stay in Nairobi, I called on the Vice-President of Kenya on March 15. The Minister of State for Foreign Affairs of Kenya was also present at the meeting. This was followed by my meeting with other Ministers in the Kenya Government