

Sisodia, Shri Sawaisingh

Soni, Shrimati Ambika

Sukhdev Prasad, Shri

Sultan, Shrimati Maimoona

Sultan Singh, Shri

Swu, Shri Scato

Thakur, Shri Gunanand

Tilak, Shri J. S.

Tiwari, Shri Shankarlal

Totu, Shri Gian Chand

Triloki Singh, Shri

Tripathi, Shri Kamlapati

Trivedi, Shri H. M.

Vaishampayan, Shri S. K.

Venigalla Satyanarayana, Shri

Verma, Shri Shrikant

Vyas, Dr. M. R.

Wajd, Shri Sikander Ali

Yadav, Shri Ramanand

Yadav, Shri Shyam Lal

Zawar Husain, Shri

NOES—Nil

The motion was carried by a majority of the total membership of the House and by a majority of not less than two-thirds of the Members present and voting.

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2.15 P.M.

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

The House reassembled after lunch at seventeen minutes past two of the clock, Mr. Deputy Chairman in the Chair.

I. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 1976

II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1976

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Kamlapati Tripathiji.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): Sir, I beg to move:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1976-77 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

श्री उपसभापति : आप दोनों मूव करेंगे ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : जी हाँ, मैं दोनों मूव कर रहा हूँ ।

Sir, I beg to move:

“That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1975, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Do you want to speak; or, shall we start discussion?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: I will speak after the discussion.

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Arand.

SHRI JAGJIT SINGH ANAND (Punjab): Mr. Deputy Chairman, Sir, I will touch upon only one item from each of the Appropriation Bills, item No. 9 from Bill No. 4 and item No. 1 from Bill No. 5. But, before coming to that, I must congratulate the honourable Minister for the new method that he has announced regarding the waiting halls. That is a consideration in favour of second class sleeper passengers; and that is in the direc-

[Shri Jagjit Singh Anand]

tion of the spirit of our Constitution and the spirit of the times. But I must also say, Sir, that, as he has tried to remove the difference between first class and second class passengers and cared for the interests of the second class passengers in respect of the waiting halls, similar yardsticks should be applied to the railway clubs for officers and non-officers. It would be better if there was only one type of club. If two types have to be maintained, it should be examined how the welfare funds are tilted in favour of the officers' clubs, though the officers are only a few in number. At the same time, I would also point out that there are no amenities for Class IV employees who are a very large contingent. In view of the other good steps taken by the Ministry, especially by the Minister in-charge, and in view of the new announcement made, I hope he will give his consideration to this factor. I will come to item No. 9 of the Appropriation (Railways) No. 4 Bill. This is a miscellaneous item. As I see from the explanation, this item also involves expenditure because of court decrees. Now, court decrees could arise from some compensation or some payment to be made to the workers who have gone to the court, or to the contractors. I would mainly confine myself to the workers. I would like to remind the House that the hon. Shri Kamlapati Tripathi at the beginning of this year made a very important announcement on the floor of this House and of the other House; he was generous enough to say that his Ministry would withdraw all cases arising from the 1974 general strike, cases of those who were not concerned with sabotage or violence or intimidation. At that moment also I requested the Minister on the floor of the House that some of the employees who had gone to the courts under the apprehension that they could not seek justice otherwise should also be informally approached if their cases lay under the category announced by the Minister so that these were withdrawn, unnecessary litigation was prevented, they

could get back to their jobs earlier and also unnecessary, wasteful expenditure by the Railway Ministry was avoided. At a later stage, the hon. Minister unfortunately took a rather harsh view—I am talking about his Railway Budget speech—and said that no more concessions could be given to them. Again, generosity was shown when the Petitions Committee of the House made that recommendation and the Railway Board directed that all those not involved in violence or sabotage or intimidation be taken back. But I am surprised to find that to my knowledge, up to now, after that directive of the Railway Board not one of those employees concerned has been taken back. If this is the fate of a directive of the Railway Board, I do not know what sort of bureaucracy is ruling the Railways at the lower rung, and if nobody is to be attracted by this, then what is the use of issuing this directive? The Minister might get up and say that all the cases left are only those involving sabotage and violence, which I do not believe. Anyway, what I want to point out is that by not giving them justice, you drive your employees to go the courts. After they go to court and incur a lot of expenses, you start reinstatement.

I would again respectfully say to Tripathiji. He is our elder statesman; all the workers are like his children and if there are any workers whose cases are pending in courts, which cases attract the latest policy and the directive of the Railway Board, they may informally be told to withdraw their cases and that they will be taken back. That will save undue expenditure, keep them back in service and satisfy them.

Then, Sir, the Consultative Committee of the Labour Ministry unanimously recommended, and the Labour Ministry wrote to the Railway Ministry that they should not go in appeal against the cases of the workers which were settled in favour of the workers. I want the Minister to tell me if this recommendation of the Consultative Committee of another

Ministry, the Labour Ministry, was accepted. I hope it was. If it was, then, I am surprised to find that even though a case was decided by the Delhi High Court towards the end of September in favour of six or seven employees, up to now, those employees have not been reinstated. My fear is that they have not been reinstated because the bureaucracy might be thinking of going in appeal to the Supreme Court. I would request your generosity, I would request on the strength of a unanimous recommendation of the Consultative Committee of both Houses, kindly not to go in appeal to the Supreme Court, to save expenditure to the Ministry and to take those workers back whom the Delhi High Court has decided should be taken back.

Then, Sir, I want to come to the other part of the compensation claims which have led to expenditure under this miscellaneous item. I brought to light a major source of corruption and unwarranted compensation on the good authority of my friend, Mr. Yashpal Kapur. I am very sorry, whenever I take up this subject, he is absent. It was he who said that in the railway yards there is so much of corruption prevailing. Sir, some private parties bring damaged goods or goods which have already become rotten in their trucks. They put them into the railway wagons and go away taking fresh fruits and vegetables from there, and compel the Railways later on to pay demurrage to the parties concerned, saying that these goods have been damaged by the Railways. I brought this to the notice of this House. I received a deputation of four or five people only a few days back and I came to know that the inward parcels yard in Delhi has become a parallel Subzi Mandi. All loaded trucks go there and unload there. Some of the things are sold on the spot. And the old corrupt practice of replacing the fresh and good fruits and vegetables in the wagons by the stuff that is brought by the private owners' trucks is continuing. There is a regular fee being charged by the corrupt lower officials

ranging from Rs. 50 to Rs. 55 per truck. In this context, my submission is that no truck which is loaded should be allowed to enter the inward railway parcel yard. Loaded trucks can go only to the outward railway parcel yard. There is no need for them to go into the inward railway parcel yard. And no formal or informal sales should take place there and there should be no parallel "Subzi Mandi" there. I request the hon. Minister to look into it. If more particulars are needed, I can supply them to him because this is a real scandal and this must stop.

Then there are instances where the compensation claims have been settled but the claims are not paid to the parties till the parties come forward with some sort of bribe. Cases like this have come to my notice. One specific case was mentioned in the other House by my hon. colleague. Mr. Vayalar Ravi, about a Quilon party in whose favour a compensation claim of Rs. 1 lakh has been settled but it is not being paid because the bribe is not coming readily.

Then, Sir, I would make another request. Now we have to incur a lot of expenses on open line works and repair works and all that. This time when that bridge was washed away on the Bombay line, very expeditious work was undertaken and you worked round the clock and restored the bridge. First of all, you provided an alternative route and then you repaired that bridge. My request is, why not constitute a committee or an apparatus to examine the condition of all the bridges and culverts which are more than 50 years old and then take timely steps to repair them? That will not only save us from accident hazards but that will also save a lot of extra expenditure which is involved when such bridges and culverts are washed away. That will also save the Railways from the great loss that the Railways will incur because of such temporary dislocation. But I must once again say that the steps taken by the Railways this time were energetic and very effective and for that the Ministry has to be congratulated.

[Shri Jagjit Singh Anand]

Now I come to Item No. 1 in the Appropriation (Railways) No. 5 Bill—that is an excess expenditure during 1974-75 of Rs. 5.58 lakhs for the Railway Board. Now, Sir, this Railway Board is a thing that is coming up again and again. I wish to point out that the strength of the Indian Railways increased from 9,11,000 in 1951 to 14,41,000 in 1974-75, in about 24 years, while the strength of the staff and officials of the Railway Board has increased from 567 to 2,695. The strength of the entire staff of the Railways increased by 58 per cent, whereas the strength of the Railway Board increased by 375 per cent. In the Railway Board, the number of directorates has increased from 17 to 26. The number of Directors increased from 13 to 24—an increase of 85 per cent; Joint Directors increased from 19 to 77—an increase of 305 per cent; and Deputy Directors increased from 25 to 57—an increase of 125 per cent. This is the ratio of the rise in the officialdom of the Railway Board. There has been persistent criticism of the Railway Board in both Houses of Parliament about its heavy staffing, but the Railway Board could not find any scope for reduction in the staff. Only 16 officers and 63 personnel, after persistent criticism, were found to be surplus. But before they could be sent elsewhere, they said there was greater load of work and so they were again absorbed in the Railway Board. Despite all the criticism in both Houses of Parliament and in the Railway Convention Committee, this is the dismal picture presented by the Railway Board and this is despite the fact the Railways have been in the red since 1966-67. As the saying goes in my language,

“पले अपनी पीढ़ी दे हेठ सोंटा करि”

the Railway Board beginning with itself should have gone in for economy measures.

Now, Sir, the Railways are a highly technical organisation with a large component of officers. Especially the Railway Board itself should be officer-

oriented. The Prime Minister recently took a very important initiative in dispensing with the peons in her department. She has also asked other Ministries to do away with the peons and to do away with the lower staff which is redundant and which has come because of the British traditions. What is the picture of the Railway Board? In Class III there were 348 posts in 1950-51. But there are 1,676 Class III posts in 1975-76. Similarly in Class IV category there were 163 posts in 1950-51. Now there are 566 posts. I can understand if technical people, efficient people, experienced people and people belonging to certain aspects of engineering are brought and kept at the headquarters. But why such a big paraphernalia of Class III and class IV employees is kept in the Railway Board? This does not reflect the correct attitude and is not in tune with the time. I am not saying that they should be retrenched. Railway is a big organisation. These people may be more usefully employed elsewhere. They may be employed in departments which are work-oriented. They may not be kept as peons.

I want to say that there is a proliferation of staff at the Railway Board level today. There is the directorate of establishment on the one hand and there is the directorate of personnel on the other. Both these directorates deal with the same thing. And the main task is to deal with the grievances of the railway employees. The railway Board is on record that because of references from Members of Parliament on the grievances of the employees, the grievances have gone up. It means that their grievances are not handled properly either at the lower level or the divisional level or zonal level. I would request that there should be no duplication by having two separate directorates because in spite of that grievances are growing. I would request the Railway Minister to look into this problem.

Persistent criticism has been made inside the House and outside against the Railway Board that they are not oriented towards management accountability. Nothing has been done from 1972 to 1975 for making them oriented to managing accountability. Now the situation is that if we leave to the Railway Board to improve itself, to cut its expenditure and to give itself a new orientation it will be impossible. In this situation I would request the hon. Railway Minister to constitute a Committee including Members of both the Houses, efficient people and experienced people in the service including engineers and economists from outside to see that the Railway Board is brought to a proper proportion in the matter of expenditure and personnel. I am very thankful to you for the patient hearing given to me.

SHRIMATI SUSHILA SHANKAR ADIVAREKAR (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, while supporting the items of the Appropriation Bill, I would like to say that the excellent performance of the Railways this year deserves congratulations. This performance of Railways indicates certain ideas and a certain attitude and certain hopes for the future. There is an unbelievable improvement in the punctuality of the trains. There is a marked improvement in train services and amenities are well maintained and most important, discipline is displayed at all levels. All these and many other commendable progress in almost all the different spheres of the Railways indeed brought this biggest public undertaking of the country on the map of the world. Our Railways are believed to be one of the fourth biggest and the largest railways in the world. Today many developing countries are looking to Indian Railways not only for supplying coaches, wagons, etc. but for our technical know-how consultancy etc. to promote their Railways. Looking back to the year 1974, those were the days of the strike forced by George Fernandez to immobilise the country and to disrupt the economy of the country. Now it appears that it was a blessing in disguise because the

strike and post-strike situation has given a new impetus, a new will and a new introspection to the Railway Administration to improve not only its slackened discipline, but to take care of the various pitfalls of the Administration in the interests of the country.

This has brought further income to the Railways and further satisfaction to the passengers and a word of praise from every quarter. It is true that the Railways have now to make some adjustments in their planning as, out of the total outlay of Rs. 2,530 crores, only about 2,202 crores have been allowed. This cut in the allocation will, to a certain extent, affect the attainment of the Railways' goals and targets as laid down in the Plan for this Plan period. But, Sir, with the overall improvement in the working of the Railways, I am sure, it would be able to make up for the shortage of funds without much difficulty to achieve the Plan targets.

As regards the financial conditions, Sir, especially the position with regard to the reduction of debt burdens, the honourable Minister must have taken into account the recent study of the Reserve Bank of India which has gone into this question in depth. Another matter, Sir, which deserves attention is the improvement in the transit speed of freight traffic. It is really good to notice that the various Zonal Railways have started their marketing and sales sections providing competition to the private sector road transport. All the advertisements of the road transport operators of quick delivery, safe delivery, guaranteed delivery, etc. considerably push the railway transport into the background. It is not that the Railways have not improved in the speed of transit and in their delivery schedules; but it is yet to show a better performance. Sir, there is no doubt that the Railways are more effective and more efficient in the utilisation of fuel like diesel compared to the truck operators and the others and they are more efficient in serving the interest of

[Shrimati Sushila Shankar Advarekar]

the national economy and in the saving of foreign exchange. But the Railways should provide speedy and efficient service to the transporters of goods also. There should be more super-fast express goods trains and there should also be more specialised services like the QTS, Container Services, etc. which have become very popular. These super-express goods trains should connect the various ports and industrial cities. The Railways should also provide for more powerful locomotives to provide faster transit and alongwith that, faster communication system facility also like the telex, microwave systems, computers, etc. It is equally necessary that in order to maintain and improve the speed of the super-fast goods trains there should be more bypasses in order to avoid the busy yards at the major junction stations. I would like to cite the example, Sir, which has just come to my mind. It is regarding the work on the bypasses between Wardha and Itarsi. They bypass Nagpur on the Central Railway. If this can be completed without any further delay, I am sure it will enable the movement of fast traffic and this, I am sure, will also help the Railways again in speeding up the traffic between the northern and southern parts of the country.

Sir, I would also like to give one more suggestion for the consideration of the honourable Minister and that is regarding the feasibility of introducing a super-fast meter gauge express train which works on diesel and this train should connect Delhi with Bangalore via Khandwa or any other convenient station. This will, no doubt, prove very useful and will become a very popular service plying between the North and the South of India.

Then, Sir, another point of satisfaction is the progress of the Railways in their programme of electrification, especially on the side of Western India. With this speed of progress, Sir, we do expect that by 1980, the entire Bombay-Delhi route will be electri-

fied. I would also like to request the honourable Minister to give thought to a longstanding demand of the people of Gujarat for a super-fast broad gauge express train between Delhi and Ahmedabad and as the Delhi-Bombay Rajdhani Express rake is not fully utilised and is under-utilised, it may be utilised to provide additional service between Delhi and Ahmedabad. How far it would be possible to do this, Sir, I leave it to the honourable Minister to work out. But, Sir, by introducing this train, I am sure, you will be helping these people and it will be very much appreciated. As far as Maharashtra is concerned, Sir, I would like to mention the Konkan railway line. Again, Sir, it has been a longstanding demand of the people in that region. Konkan is one of the very backward areas and a railway line there will considerably help in the development of that area. A lot of spade work has already been done.

Sir, as explained in the Explanatory Memorandum to the Railway Budget there is an item of expenditure up to 1975-76—Provision for 76-77 the Balance sanction cost, with the expected date of completion or opening of that particular scheme or project. In that Bombay is mentioned. I would like to know the progress of the Mass Rapid Transit System with its detailed designing and construction of Fort Market line between Goregaon and Fort Market and additional line between Kurla and Bhadup, both corridors. Sir, we now have only four months more. Now that the financial year is coming to close, I would like to know, and the people of Bombay are anxious to know, the rapid progress of this rapid transit system. Sir...

AN HON. MEMBER: That has gone underground.

SHRIMATI SUSHILA SHANKAR ADVAREKAR: That is what I would like to know from the hon. Minister.

Sir, now I would like to consider the point of appointing special committees to help solve some problems.

First is appointing an Expert Committee to consider the desirability of forming a separate corporation to control the various production works of the Railways like the Integral Coach Factory, Chittaranjan Locomotives, Diesel Locomotives, etc. By doing so, all production units will be guided and controlled by this corporation. It will also help in diversification of production to utilise idle capacity of these particular units. So, Sir, on the strength of the report of such an expert committee, the Railways can consider the formation of corporation which will be a better managed corporation to look after not only the production work but will plan for the rationalisation of maintenance of workshops, which in turn, will help to maintain the rolling stock. It will also encourage and coordinate a number of small workshops which are scattered all over the country manufacturing different items of use. It is very necessary that local young entrepreneurs should also be encouraged by that way.

Secondly, Sir, we have Zonal Railway Catering Advisory Committee, but we do not have a Central Catering Advisory Committee. If talents and technically qualified persons could be appointed on this committee, it will definitely help to improve the present catering system. Sir, here I would like to mention about my personal experience of very valuable co-operation rendered by the Department of Catering of Western and Central Railways in Bombay to the Hotel Committee which was formed by the Maharashtra State of which I was a member to review the price structure of certain popular food snacks. Looking at the assistance of these two departments of catering of Railways, I feel that the Railways will render a great service in providing catering service of a good quality at reasonable rates to the common people.

Sir, the Railways have the largest number of employees working with it. And the Railways still have an attraction for the people to apply for

the jobs. The recruitment is done through the Service Commissions set up at few centres like Bombay, etc. But it takes a long time to recruit a suitable person after the requisition is placed. It shows that there is some drawback in the method of the working of these Commissions. Sir, can the Ministry look into this to improve the situation, specially regarding Class III and IV employees?

Sir, the Estimates Committee in their report has made a very valuable suggestion about the usage of free passes and PTOs to employees and their family members. I would like to ask the hon. Minister whether expense on this facility, which costs nearly Rs. 48 crores annually, could not be reduced by restricting the usage of passes to employees. It will mean a considerable saving to the Railways.

Sir, I would like to bring one more important point to the attention of the hon. Minister and that is regarding the housing accommodation to the employees of the Railways. Although the Railways have a very considerate and liberal policy as regards the provision of housing for their employees, but it only covers less than 40 per cent of the employees. For the rest of the employees the problem is still acute. The financial restraint is one of the reasons which has slowed down the programme of constructing new houses. It would be in the interest of the employees if this problem also gets a place in priority programmes and finances are made available.

And last but not the least, I would like to congratulate the Railway Board for being extremely responsive to the needs of the people, and understanding their problems.

Sir, I once again congratulate the Railway Minister for bringing about new changes and new atmosphere in the railway system. Thank you, Sir.

SHRI KHURSHED ALAM KHAN (Delhi): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1976 and No. 5 Bill, 1976, also.

[Shrimati Sushila Shankar
Adivarkar]

Sir, at the outset, let us admit with pride and with some pleasure that during the last 16 or 17 months, the railways have achieved an unprecedented success in their operations, in their performance and in their operating efficiency. But let us only hope that this is not a passing phase but it is a permanent feature. Sir, the railways are our largest public sector undertaking and we have every faith in the leadership of the Ministry of the Railways that they will be able to deliver the goods and that they will maintain the pace of progress which they have achieved during the last 16 or 17 months. I am glad to be able to say that there is a greater vigilance now. The stations have a cleaner look and the trains themselves are clean and the punctuality of the trains particularly on the main lines has greatly improved.

Sir, here I would like to mention that when these Bills were under consideration in the other House, there were some objections raised about the procedure adopted in accounting, and eventually the Speaker had to give us ruling. He said: "There seems to be some lapse in non-observation of the procedure. The House should take a note of it and give a warning that it should not be done again." It is hoped that this warning has been taken carefully.

Sir, the railways normally pay from 14 to 15 crores of rupees as compensation every year, and the main points of compensation are the transshipment points or places like Moghalsara. The Railway authorities, the Railway administration has to do something about it so that this annual recurring loss is not there, this loss is prevented.

Another thing which I would like particularly to mention is in connection with the 20-point economic programme. The Railways, I believe, have taken about 12000 apprentices which is almost double of the usual number. We are very happy that

they have taken 12,000 apprentices. But I would certainly like to know whether it would be possible for the Railways and the Railway administration to absorb all these apprentices after they complete their training period or will they be left to fend for themselves on the roads because, once you train a candidate not only you spend some money but the amount of frustration that he has to face if he is unemployed can be well imagined. I hope the Railway authorities will keep this thing in view. Another thing I would like to mention is that of late, we have seen certain complaints that there has been a lot of *ad hoc* appointments in the railways. I do not know what the reasons were or what prompted this policy to be adopted. But, here, I would like to mention one thing particularly because, hon. Shri Kamlapati Tripathi is one of those who do good things in a very silent manner. For instance, he appointed about 45,000 Urdu teachers in Uttar Pradesh and never mentioned a word about it and other people tried to take credit for it. Similarly, I would like that in these *ad hoc* appointments where a lot of discretion has to be exercised the minority communities also get their due share particularly now when we are trying to give them their due share. Sir, the compensation amount which is to be paid to workmen as a result of court cases is not a very happy situation. Why cannot we evolve a machinery or some procedure so that these cases are not taken to courts and could be decided mutually by the administration in a satisfactory manner. This would also avoid litigation and delay in the payment of compensation.

Sir, I would also like to know in this connection whether the experiment of group insurance has been introduced in the railways or not. If it has not been introduced, it is high time that this should be introduced. The scope of this experiment should be enlarged at least to cover class 3 and class 4 workers.

Sir, during the year 1974-75 the actual expenditure exceeded the sanctioned allotment by Rs. 17.96 crores. In terms of percentage this may not be very high. But otherwise it is a colossal sum and it reminds us of those dismal days when the performance of the railways was not very happy and we hope and we pray and we wish that this will not be repeated in future and the railways will also see that this sort of a performance is not repeated.

Sir, the excess under Supplementary Grant No. 15 was Rs. 16.79 crores. Maybe, it is only 2 per cent of the final grant but it is a big sum. We are told that this was necessary for acquiring rolling stock, plant and machinery. May I know whether this was not planned when the original estimates were prepared or had this to be paid as a result of the escalation clause provided in the contract for supply? This must be made clear.

Sir, the budget for 1976-77 envisages the year closing with a surplus of Rs. 8.98 crores. Now, I understand that a lot of efforts have been made for savings in the various departments of the railways and some savings have already been effected. So, keeping this in view, I would like to know whether we are still going to close the year with the estimated surplus of Rs. 8.98 crores or there would be some additional amount available by the end of the year.

Sir, it is understood that the P.A.C. had made certain suggestions for having some more rigid control on expenditure. I would like to know what action has been taken and what set-up has been provided to implement the recommendations made by the P.A.C. and what is the experience of the railways after implementing those recommendations.

Sir, in the other House the hon. Minister of State of Railways, while

replying, stated that the Railway Act is being revamped and is being completely revised. We are glad and we are happy that this is being done, as this suggestion was made about 2 years ago in this very House. But I would like to tell the hon. Minister that they will not get the full benefit by the revision of this Act unless, of course, they also review the financial structure of the railways on a priority basis. Please do not consider for a moment that reviewing the financial structure of the railways would open the floodgates for you and if it is to open the flood-gates how long can you keep those flood-gates closed. The best thing is let us cut across the unrealistic approach of the years and have a closer look at the financial structure and see whether and how far in the changed circumstances this is suitable and what changes are needed and whatever changes are needed they should not be delayed.

Sir, regarding Demand No. 1, Excess expenditure for the Railway Board, I would like to express the same sentiments as expressed by an hon. Member from the other side. We have no objection for this excess grant but there is a lurking fear in our mind—and surely this has been there for some time—that everything does not seem to be all right with the Railway Board or with this establishment. Therefore, I want to know whether the question of the Railway Board has attracted the attention of the Railway Convention Committee and if so, what is their opinion and what has been their decision and also what have been the Railways Ministry's views on this point. I hope the hon. Railway Minister will be able to throw some light while replying to the debate.

We are glad that the waiting rooms and other facilities are going to be expanded and more people are going to utilise the facilities. I also understand that they are spending about Rs. 3 crores on such facilities. W

[Shri Khurshed Alam Khan]

quite appreciate their efforts and we hope that they will continue to make these efforts. But, will the hon. Minister please give us an assurance that they will keep the same standard of cleanliness as they are maintaining now? There was a time when these Railway waiting rooms were known for their stinking smell.

Sir, I would like to quote one letter which I received from the hon. Minister of State in the Ministry of Railways, about a point which I had raised during the debate when the last Budget was being discussed. I had asked whether repairs to the rolling stock were made according to the schedule and I also wanted to know what fleet was available for operational purposes etc. and the hon. Railway Minister has sent me a reply very cleverly worded, completely avoiding the main issue which I had asked for, that is, the availability of the serviceable fleet of wagons. And in reply he says that the rolling stock on the Indian Railways is maintained properly by giving timely maintenance schedule, and periodical overhauling in the maintenance of depots and repairs of workshops. But, nothing has been said as to what percentage of rolling stock was, at a time, available, annually, monthly and daily for service. I would, once again, say that when we—particularly those who have a little experience of administration—want to know a particular point, it should be replied in a particular manner.

Sir, there are two gauges to find out the working of a public sector undertaking. One is the quality of service; other is the economics of operation. We are quite happy that, at the moment, the Railways are in a position to render quality service that we require but the economics of operation is still not very satisfactory and we should be careful about it. Sir, there are definitely certain areas where savings could be effected but, I suppose, this needs more attention and here again I would like to mention

that sometime back when I raised a question that we had a feeling that there was a slide back in the efficiency of the Railways, the hon. Minister refuted this charge. But when the hon. Minister Mr. Kamalapati Tripathi called the General Managers for a conference on the 30th of July, he admitted this fact and he asked the General Managers to take immediate action. What I mean to say is that when we bring something to the notice of the Minister, it is not that we want to let them down or we want to harass them. It is really with the intention of improving things and helping them in knowing what we feel about certain things. Sir, there have always been complaints about the catering in the Railways. Now, the Taj Express is a show-piece and it is a very popular train with the tourists and others. But the dinner they serve for Rs. 14 is not worth its value. I would request the hon. Minister to get it examined. I spent Rs. 14 only to find out what type of dinner they serve and I was greatly disappointed.

Apart from this, one hon. Member has asked me to mention that the trains running between Delhi and the South, particularly the Southern Express etc., are not kept clean. His experience is that they are not very clean, particularly the toilets are not very clean. I would like to mention that the Western type of toilets that we still have in our first class compartments are not very clean. In fact, they are very dirty. The best thing is to remove this type of toilets and have our own Indian type of toilets which will be better and which can be kept clean.

श्री रणबीर सिंह (हरियाणा) : उप-सभापति जी, मैं रेल विनियोग संख्या 4 और 5 विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। रेल मंत्री कमलापति जी, बूटासिंह जी, और कुरेशी जी को मैं धन्यवाद देता हूँ कि चाहे रेलगाड़ी हो, चाहे मालगाड़ी हो उनके चलने में, उनकी स्पीड में,

उनकी आमदनी में बढ़ोतरी हुई है। अनु-
शासन भी आया है। उसके साथ-साथ
यह भी मैं निवेदन करना चाहता हूँ और
उनको याद दिलाना चाहता हूँ कि मिश्र
जी जब रेल मंत्री थे तो रोहतक भिवानी रेल
लाइन को डालने के लिये जो अवधि बताई
थी वह दो साल की बताई थी और हरियाणा
सरकार ने 80 लाख रुपये की कीमत की
जमीन रेल मंत्रालय को मुफ्त दी। अब
उसके ऊपर काम तेजी से चला है। वहाँ
पर क्वार्टर भी बन गये हैं, वहाँ भिट्टी का
भी काम पूरा हो गया, जहाँ पक्के
पुल बनने थे वह भी बन गये, लेकिन लाइन
बिछाना बाकी है और लाइन की कमी नहीं
क्योंकि जहाँ तक लोहे के कारखानों का सम्बन्ध
है उनको माल उठाने की समस्या है। माल
उठाने की चीज आपके पास है, आप माल गार्डों
से रेल लाइन को उठा सकते हैं। उसमें
देरी होगी तो उससे हमको तो तकलीफ है,
लेकिन रेल मंत्रालय को भी आमदनी का
घाटा है। वह काम हो जाये तो पैसे की
कमी रेल मंत्रालय को कहां से होगी।

इसके साथ साथ मैं एक निवेदन यह भी
करना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय एक अहम
मंत्रालय है। अंग्रेजी साम्राज्य के वक्ता में
जो रेल बिछाई गई थी वह इसलिए नहीं
बिछाई गई थी कि उनसे लोगों को फायदा
हो, बल्कि साम्राज्य को कायम रखने के
लिये रेलों का जाल बिछाया गया था।
आज साम्राज्य का प्रश्न नहीं है, आज देश
की सेवा, देश की रक्षा का प्रश्न है और देश
की रक्षा का जब प्रश्न हो तो हम इस
बात की तो फिक्र करें कि कलकत्ते के अन्दर
जमीन के अन्दर रेल की लाइन बिछे, अभी
बम्बई का जिक्र किया गया, दिल्ली का जिक्र
आया, बड़े बड़े शहरों के अन्दर जमीनदोज
जिस तरह से सोवियत रूस के अन्दर भिट्टी
लाइन है उसी तरह से लाइन बिछाये, लेकिन
इस बात की फिक्र न करें कि काश्मीर की
पहाड़ी के उसपर जो जवान बैठे हैं उनको
सामान पहुंचाने के लिये, देश की रक्षा

के लिये वहां लाइन हम न बिछाये इसलिए
कि वह कीमती है, यह उचित नहीं।
उप-सभापति जी, रक्षा मंत्रालय के ऊपर
हम हर साल तीन हजार करोड़ रुपये खर्च
करते हैं। तो श्रीनगर तक रेल लाइन डालने
का खर्च तीन सौ करोड़ रुपये हो सकता
है, डेढ़ सौ करोड़ रुपये हो सकता है, दो सौ
करोड़ रुपये हो सकता है या चार सौ करोड़
रुपये हो सकता है तो मेरा कहना है कि चार
सौ करोड़ रुपये तीन हजार करोड़ रुपये
से ज्यादा नहीं है। इतना तो मोटा सा हिसाब
कोई भी अनाद आदमी बता सकता है।
देश की रक्षा के लिये जहां जहां रेलों को बिछाने
की आवश्यकता है वहां बिछाई जानी चाहिये।

आप जानते हैं कि शहरों की आबादी
बढ़ती जा रही है और जो हमारे प्लानर्स
भाई हैं वे बड़े समझदार हैं। उन्होंने तमाम
शिक्षा संस्थाओं को एक जगह इकट्ठा कर
दिया। दिल्ली के तमाम कालेज एक जगह
इकट्ठा कर दिये हैं। वह एक फौज बन
गई है और उस फौज को काबू में करने के
लिये भी एक फौज चाहिये। इसी तरह से
दफ्तरों को भी एक जगह पर इकट्ठा कर
दिया गया है। इसका नतीजा यह हो रहा
है कि देश की ट्रांसपोर्ट दरहम-बरहम हो रही
है। देश की तरक्की जितनी जल्दी होनी
चाहिए उतनी जल्दी नहीं हो रही है।
इसके लिये जरूरी है कि रेलों को लाइनें
जहां देश की तरक्की के लिये आवश्यक है
वहां बिछाई जाये। बम्बई, कलकत्ता, मद्रास
के पोर्ट्स के साथ साथ रेल लाइने बिछाई
जाये ताकि और वहीं भी पोर्ट्स
बन सकें और वहां का बोझ धट सके।
इससे उनको मकान देने, पानी मुहैया करने
और उसी प्रकार की दूसरी समस्याएं भी
घट सकती हैं। इससे देश की तरक्की सही
मायनों में हो सकती है।

उपसभापति जी, मुझे याद है एक
रेलवे लाइन की बात जो पहले पंजाब का
हिस्सा था आज वह हरियाणा का है, रोहतक-
पानीपत इसको पहली लड़ाई के वक्त उठाया
गया था। जब रेल लाइन को बिछाने का

[श्री रणवीर सिंह]

समय आया तो उन्होंने फैसला किया कि रोहतक से गोहाने तक लाइन बिछा दी जाये और इसके लिये पैसे की मंजूरी भी हो गई। मुझे याद आता है उस वक्त रेल मंत्री उत्तर प्रदेश के प्रमुख व्यक्ति और वाद के हमारे प्रधान मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री थे। उन्होंने इस पैसे को कहीं दूसरी जगह लगाने की बात कही। मैंने उस वक्त प्रार्थना की थी कि जहाँ कहीं भी नई रेल लाइने चाहिये वहाँ पैसे की जरूरत है लेकिन यहाँ तो पैसा पहले से ही संसद ने मंजूर किया है उसको खर्च करने की मांग है आप इसको यहाँ पर खर्च करिये, मैं बताना चाहता हूँ कि यह वही प्रदेश हरियाणा है जिसने देश को तरक्की के रास्ते दिखाये, देश को तेजी से काम करना सिखाया फिर भी यहाँ पर और प्रदेशों के मुकाबले और योजनाओं के मुकाबले ज्यादा तेजी से रेल मंत्रालय ने काम किया है। हम नहीं चाहते कि हमारे हरियाणा के भाई यह समझें कि कमलापति जी की जी रेल है वह बंसी लाल जी की कार्यप्रणाली से सुस्त चलती है या सड़क बनाने के मुकाबले में सुस्ती से बनती है हम चाहते हैं कि आपका काम इतनी तेजी से हो कि लोग हरियाणा के हमेशा आपका याद करते रहें। जहाँ तक रेल लाइने बिछाने का संबंध है रोहतक से गोहाना तक रेल लाइने लगी हुई है और अब तो सवाल सिर्फ गोहाना से लेकर पानीपत तक रेल लाइन बिछाने का है।

श्री श्याम लाल यादव : कितने मील है?

श्री रणवीर सिंह : थोड़ी सी जगह है। वैसे भी मील का कोई हिसाब नहीं होता है यहाँ तो करोड़ों रुपये का हिसाब होता है। उपसभापति जी, मुझे खुशी है कि बिजली से चलने वाली रेल बनाने का काम तेजी से हो रहा है और इसके लिये रुपयों की मांग है। मैं मानता हूँ कि देश की आर्थिक दशा को सुधारने

के लिये इससे ज्यादा तेजी की आवश्यकता है। मैं आपकी मार्फत निवेदन करना चाहता हूँ कि जैसे यहाँ सदन के कई माननीय सदस्यों ने प्रश्न किये थे और शक जाहिर किया था कि कई जगह बेइमानी हुई है। मैं कहना चाहता हूँ कि ईमानदारी से काम करने वाले फौजी भाई जो हैं वे बहुत बड़ी तादाद में नौजवानी की उम्र में बाहर आ जाते हैं और इनको रेल विभाग अपने यहाँ नहीं रखता। इसलिये मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि जो रेलों की प्रथा है और जो रेलों की सेवाएँ हैं उनके अन्दर प्रदेशों में इन लोगों की जनसंख्या के प्रतिशत के अनुसार इन लोगों को भर्ती किया जाना चाहिये। आप जानते हैं कि फौज का महकमा केन्द्रीय महकमा है। फौज के आदर्मी बहुत ईमानदार और अनुशासनप्रिय होते हैं। अगर उनको रेलवे में भर्ती किया जायेगा तो किसी तरह की स्ट्राइक भी नहीं होगी और सरकारी काम भी अच्छी तरह से हो सकेगा। वे लोग अपने कर्तव्य के प्रति बहुत वफादार होते हैं। जिन लोगों ने हमारे देश की सीमाओं की रक्षा के लिये अपनी जान की बाजी लगा दी उनको अगर रेल मंत्रालय में और रेलवे के अन्य विभागों में भर्ती किया जायेगा तो रेलवे का काम और भी अच्छे तरीके से हो सकता है। मैं तो यह चाहता हूँ कि सौ फीसदी इन लोगों को ही भर्ती करें। इससे रेलों में काम भी अच्छे तरीके से हो सकेगा और रेलों की आमदनी भी बढ़ेगी।

आज ही हमने संसद की सर्वोच्चता के विषय में कानून पास किया है और संविधान में संशोधन किया है। लेकिन आज हालत यह है कि हमारे प्रशासन को ब्यूरोक्रेसी चलाती है। वहीं लोग इस रेल विभाग को भी चलाते हैं। मेरा कहना यह है कि रेल विभाग को भी संसद की बात माननी चाहिये और जो कुछ यहाँ पर संसद सदस्य कहते हैं उस पर अमल करना चाहिये। लेकिन देखने में यह

आया है कि संसद् सदस्य जो कुछ कहते हैं उसके ऊपर अमल नहीं किया जाता है। आप जानते हैं कि रेल मंत्रालय एक बहुत बड़ा विभाग है। ऐसी हालत में मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे हर जिले के अन्दर एक एडवाइजरी कमेटी बनाये और उसका चेयरमैन संसद् सदस्य को बनाये और संसद्-सदस्य एक से ज्यादा हो तो कोई भी संसद् सदस्य बारी-बारी से उस कमेटी का चेयरमैन हो सकता है। आज हालत यह है कि हमारे अफसर लोग जनता की परवाह नहीं करते हैं। सब जगह अफसरशाही चलती है। रेल विभाग में 17 लाख से भी अधिक लोग काम करते हैं। ऐसी हालत में केवल रेल मंत्री जी इतने बड़े विभाग को नहीं देख सकते हैं। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि प्रत्येक जिले में एडवाइजरी कमेटी ज बनाई जाये और उनमें विधान मंडलों के दो चार सदस्यों को भी रखा जाये। इसके अलावा व्यापारियों के प्रतिनिधियों और किसानों के प्रतिनिधियों को भी उसमें रखा जाए। कई बार ऐसा होता है कि व्यापारियों को रेल के डिब्बे नहीं मिलते हैं। इसलिये उनको भी इस कमेटी में रखा जाए। वह कमेटी जो भी अपनी सिफारिश करेगी उस पर रेल मंत्रालय अमल करे। इस प्रकार से अगर हमारा रेल मंत्रालय काम करेगा तो रेलों का प्रशासन बहुत अच्छे ढंग से चल सकता है।

SHRI PRAMATHA NATH BISI (Nominated): Mr. Deputy Chairman. Sir, while supporting these Railway Appropriation Bills, I would like to make certain observations of a general nature. The Railways deserve congratulations for attaching air-conditioned sleeper-cars to certain trains, namely, 81 Up, 82 Down, 103 Up and 104 Down, in which passengers who cannot pay more than the first class fare may travel with all comfort. Each coach contains 48 berths—24 upper and 24 lower. So far so good. But then the lower berths are at-

ched to the narrow passage making it narrower for coolies with luggages and for passengers themselves to move about. And while in stations, there is a regular jostling. And when ladies occupy the lower berths, sometimes awkward situations arise. I would request the hon. Railway Minister to do away with those six berths. The Railways will lose little and the passengers will gain much. So, I request them to consider this proposal a very modest proposal.

There is another proposal, not so modest. In the Eastern Railway, between Ballygunge station and Kali-ghat station there is a locality call Lake Gardens. In 1973, I made a proposal to the Railway Ministry—then the late Mr. Mishra was the Railway Minister, and my friend, the hon. Minister. Mr. Qureshi, is still here—to make a halt station at Lake Gardens. Naturally they pointed out certain difficulties—this will not be viable, this and that and all sorts of things—and a regular letter-writing competition between myself and Mr. Qureshi began.

SHRI IRENGBAM TOMPOK SINGH (Manipur): And who excelled?

SHRI PRAMATHA NATH BISI: Please listen. Recently the Lake Gardens People's Association—I reside there—thought that being a Member of Parliament I have got almost God-like powers to do anything and sent a memorandum through me to the Railway Minister. And the Railway Minister found the best solution to the problem by ceasing to reply to them. That is one of the ways in which problems are solved. But I would request them to find out whether there are other ways also. In 1973 this proposal was made and since then the Lake Gardens area has trebled or quintupled itself, and there are more than 20,000 people living in that area. There is no other conveyance. So if a halt station is made there, it will be viable if not viable in a welfare State some expenses of this nature have to

(Shri Pramatha Nath Bisi)
be borne. They should think of other methods instead of stopping letter-writing.

There is another proposal which is also of a general nature. There is the Kashi Vishwanath Express. The other day while I was standing on the platform, I saw a train steaming in and I read the name "Puri Jagannath Express", a very appropriate name. Why not the train coming to Calcutta be named "Dakshineswar Express"—where the great saint Ramakrishna attained the enlightenment—or "Kali-gat Express"? This will be much appreciated by the people. You can do it with the least expense—just a few names stuck in. Why should the Railway Ministry lose this opportunity of gaining appreciation and popularity?

These are my humble—not very humble—suggestions.

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) :

उपाध्यक्ष महोदय, इस एग्रीप्रियेशन बिल का मैं समर्थन करती हूँ और साथ ही सरकार को बधाई देती हूँ कि इमरजेंसी के बाद रेल विभाग में विशेष अनुशासन आया है। विशेषकर 1966-67 से आज तक अगर हम देखें तो सुबरबियन और नान-सुबरबियन ट्रेन्स 1500 से ऊपर की संख्या में चली हैं वह बहुत से लोगों को, बहुत सुविधा दे रही हैं और उनके कारण यातायात में आसानी हो गयी है। नेशनल एमरजेंसी के बाद से दो सौ के करीब नयी लाइनें इंट्रोड्यूस हुई हैं जिन में तीन, चार वर्षों में बहुत सी नयी लाइनों पर गाड़ियां चलाई गयी हैं जिन्होंने लोगों को बिहार में, उत्तर प्रदेश में और दक्षिण भारत में बहुत सी जगहों पर यातायात की बहुत सी सुविधा और रफ्तार प्रदान की है। स्लीपर बर्थ जो लोअर क्लासेस के लिये इंट्रोड्यूस की गयी है उससे जन-साधारण को आसानी हो गयी है। जनता ट्रेन्स में तो यह सुविधा पहले ही थी, लेकिन अब

आपने दूसरी ट्रेन्स में भी यह सुविधा दी है और उससे लोगों की जर्नी बहुत सुविधाजनक हो गयी है। तमिलनाडु एक्सप्रेस और आंध्र एक्सप्रेस जैसे तेज रफ्तार वाली ट्रेन के चल जाने से जो दूरी थी वह बहुत कम हो गयी है। दिल्ली से शाम को बैठ कर सुबह कलकत्ता बम्बई पहुंच जाते हैं। शाम को बैठकर अगले दिन पहुंच जाते हैं, मद्रास पहुंच जाते हैं और इस सबसे जनता की यात्रा बहुत आसान हो गयी है। लेकिन साथ ही इस तरह की फास्ट और सुपर फास्ट और भी ट्रेन्स चलाने की आवश्यकता है। और एक बहुत बड़ा एचोवमेंट जो रेलवे ने किया है वह स्पीड बैरियर्स का है। अभी तक ट्रेन की चाल की सीमा एक सौ किलोमीटर्स की थी, लेकिन अब इधर सौ किलोमीटर की सीमा से अधिक तेज ट्रेनें भी चली हैं, उदाहरण हैं तमिलनाडु एक्सप्रेस, आंध्र एक्सप्रेस वगैरह। रेलवेज में नली कम-शियल आर्गेनाइजेशन रहा है। उसमें इस बात पर ही सकलता निर्भर करती थी कि उससे है कितना ट्रैफिक पैसेंजर और फ्रेट में नफा किया है, कितना माल ढोया है, कितना पैसेंजर मूवमेंट कर सकी है। 1975-76 में आपने रेकार्ड लोड 224 मिलियन टन का किया जो एक बहुत ही प्रशंसा के काबिल बात है। आप ने 34 मिलियन टन का रेवेन्यू अर्न किया है फ्रेट ट्रैफिक में। यह इसलिये ही हो सका है कि आपने पिछले एक दो साल के अन्दर जो वैगन्स बेकार पड़े रहते थे और व्यापारी लोग उसमें से अपना सामान उतारते नहीं थे, अपने सामान को वैगन्स में ही पड़ा रहने देते थे क्योंकि यह उनको चीपर पड़ता था, उनका किराया आपने बढ़ा दिया, उन पर आपने समय की पाबन्दी कर दी और इस तरह से आप उनको अनुशासन के अन्दर लाकर और उन वैगन्स को खाली करवा कर अपने माल ढोने के काम को बढ़ाया और इस कारण आप ज्यादा माल ढो पाये और माल को एक सिरे से देश के दूसरे सिरे तक पहुंचा सके हैं। इसीलिये फर्टिलाइजर, ट्रोलियम, कोल और फूड ग्रेन्स सब चीजें एक जगह से

दूसरी जगह आसानी में पहुंच सकी हैं और जितनी महंगायी इस हाल के दौरान में दूसरे देशों में आयी है उसके मुकाबले हमारे देश में कम आयी है, आपने इंफ्रेशन को कंट्रोल किया है और उसका कारण आपका सस्टेंड एफर्ट था कि आप माल एक जगह से दूसरी जगह समय पर पहुंचा कर कीमतों पर नियन्त्रण रख सकें हैं। बहुत सी जगह आपने ट्रैफिक रुट्स (यानी चौहरी लाइन बनाई) को डबल किया है, यार्ड्स को रिमाडेल किया है, लेकिन मुझे अनुभव हुआ बम्बई, कलकत्ता और मद्रास इन तीन सिटीज को देखने का। वहां अभी भी सम्पूर्ण आधुनिक तरीके से लोडिंग का काम चलाने के लिये और तरक्की की आवश्यकता है। मेरा सुझाव यह है कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड दोनों इस विषय पर अधिक ध्यान दें और कौन से माडर्नाइजेशन तरीके इस यार्ड में अपनायें और बन्दरगाहों को अधिक से अधिक रेल से जोड़कर सामान को उतार कर जगह पर पहुंचाने के लिये तेजी किस प्रकार से लायें, इसकी रिसर्च करने की जरूरत है और उसमें क्या क्या कमियां हैं, उनमें आप सुधार लाने की चेष्टा करें। तथा अपने कर्मचारियों को आधुनिक और सांफिसिटोकेटेड इक्विपमेंट को कैसे काम में लाया जाये इसकी ट्रेनिंग दें।

यह खुशी की बात है कि आपने सिगनलिंग, टेली-कम्प्युनिकेशन सिस्टम को काफी बढ़ाया है लेकिन इसके साथ ही मेरा सुझाव यह है कि थोड़ा इसमें सुधार और लाने की जरूरत है और जहां जहां आपके स्टोरस (Stores) हैं, अगर वहां पर कोई कम्प्यूटर सिस्टम का तरीका चला ले जिससे आपको सारी चीजों की जानकारी और सूची तैयार हो जाए, जिससे सामान एक जगह से दूसरी जगह जरूरत अनुसार ले जायें, इस सब पर गौर कर सकें तो बड़ी सुविधा होगी।

नई लाइन्स आपने बहुत सी बिछाई हैं लेकिन हिल्स को जितनी इंफर्टेंस देनी चाहिए उतनी नहीं दी है। हिल्स अभी तक बहुत बैकवर्ड रहे हैं। वहां जो कुछ भी उपज होती है, तेल आसाम में या फल हिमाचल में, उत्तर प्रदेश में उसको मैदान के हिस्सों में लाने की दिक्कत होती है। जैसे हिमाचल प्रदेश के हिस्से हैं, फल सड़ जाते हैं और नीचे के लोगों को सस्ते दामों पर मिल नहीं पाते हैं। अगर उतनी तादाद में फल तथा दूसरे पैदावार आ सकें तो चीजें सस्ती हो सकती हैं। कुरेशी साहब भी सीतामढी कई महीने पहले गये थे और वहां उन्होंने भाषण दिया था कि सीतामढी में बड़ी लाइन देंगे, मुजफ्फरपुर से बड़ी (Broad Gauge) लाइन ले जायेंगे, उसको नैपाल की तराई से जोड़ देंगे ताकि नैपाल से हिन्दुस्तान के व्यापारिक सम्बन्ध जुड़ सकें और रैसैंजर्स को भी सुविधा हो सके। इसमें क्या प्रगति हुई है, इसको मन्त्री महोदय अपने जवाब में बतायेंगे।

एक और लाइन के बारे में त्रिपाठी जी ने काफी ध्यान दिया है और दे रहे हैं, त्रिचूर गुल्वायूर लाइन जहां पर कि भगवान् कृष्ण का सुन्दर मन्दिर है उसकी जल्दी से जल्दी पूरा कराने की कोशिश करें। इसके साथ ही कन्याकुमारी और धनुषकोटि तक जिसमें रामेश्वरम तक की लाइन जाने की अखबार में खबर निकली थी कि आप कोशिश कर रहे हैं। उसको जीघ्रातिशीघ्र पूरा कराने की कोशिश करें।

हमारी जो सेल्फ रिलायेंस की पालिसी है उसके अन्तर्गत जो प्रोडक्शन यूनिट्स हैं, चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स है, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी है, इटिप्रल कोच फैक्टरी, मद्रास है, ये जो अलग अलग आपकी फैक्टरीज हैं उनमें जो सामान तैयार

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

कर रहे हैं उनकी क्वालिटी में बहुत फर्क आया है। लेकिन मैं एक विशेष बात की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि सारी जगहों के आसपास जो यंग इंजीनियर्स हैं, आंत्रप्रेन्योस हैं उनको इनकरेज करें कि वह अधिक से अधिक आपकी फैक्टरीज में जो सामान चाहिए जो अभी तक आप दूसरी जगहों से मंगते हैं, वह बनायें ताकि लोकल टेलेन्ट्स को अधिक सुविधा मिल सके। बड़े बड़े आपके टैंडर्स में वह कोट नहीं कर पाते हैं क्योंकि उनके पास उतने फाइनेंस नहीं होते हैं कि वह उसको कोट कर पायें। इसलिए टेंडर से जो बड़े लोग आपकी फैक्टरीज को माल सप्लाई करते हैं उनके बजाय उनको मौका दे जो बिदेशों से बड़ी बड़ी नौकरियां छोड़ कर आ रहे हैं, आपकी फैक्टरीज के आसपास आपकी स्वदेशी ड्राइव की पालिसी डिसेजिन जो हुआ है उससे प्रभावित होकर वह आते हैं और काम करने का उनमें उत्साह होता है, शुरू में वह काम बैठा भी लेते हैं, उनकी क्वालिटी गुडम को आप स्वीकार कर लेते हैं, लेकिन फिर भी वह बड़े टैंडर्स में सफलता नहीं पाते हैं।

इंजीनियर्स लोग जो बाहर से पढ़कर आते हैं यदि हम उनको सुविधाएं दें तो ब्रेन-ड्रेन का जो समस्या है वह भी हल हो जाएगी। यंग इंजीनियर्स जो हैं आप उनको उत्साहित कर सकते हैं। ऐसा करने के लिए रेल विभाग क्या क्या इंसेनटिव देगा उसको स्पष्ट करें। इससे यह सुविधा होनी की अभी तक बहुत सी चीजें जो हम इम्पोर्ट कर रहे हैं वे हम यदि सुविधा दे सकें तो खासकर जो विदेश से इंजीनियर्स आ रहे हैं उनको बना सकेंगे। और अगर हम अपने देश में चीजें बनाने लगेंगे तो हमारी बहुत सी विदेशी मुद्रा बच जाएगी। इधर रेलवे का टोटल प्रवेज एन्युअली 500 करोड़ रुपए हो रहा है उसमें सिर्फ 5 परसेंट ही बाहर से

खरीद होता है आपने बहुत सा इन्सेंटिव देकर इसको कम किया है। एक्सपोर्ट में भी रेलवे ने कुछ तरक्की की है। आपके लोकोमोटिवज, वैगन्स, कोचिंग स्टोर्स और एक्स्प्रेसेंट इस देश से बाहर बाहर जा रहे हैं। जो आयल कंटेरीज हैं उनमें इनकी ज्यादा मांग है और जितनी उनकी मांग है उतनी हम पूरी नहीं कर पा रहे हैं। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगी कि आपकी जो कंसलटेंसी सर्विसेज हैं वह सफलतापूर्वक काम कर रही हैं लेकिन दूसरे देशों में भी अधिक से अधिक इसको दें यह मैं चाहती हूँ। इसके देने से हमें यह सुविधा होगी कि हमारे जो यंग इंजीनियर्स हैं वे अनएम्प्लायमेंट के शिकार नहीं बन पायेंगे। उनको अधिक से अधिक एम्प्लायमेंट मिल सकेगा। उसके लिए आप स्पेशल क्वालिफिकेशन रखिए। इससे यह होगा जब उनको आप विदेश भेजेंगे तो आपकी इज्जत बढ़ाएंगे। कभी कभी ऐसा होता है कि जो क्वालिफाइड नहीं है उनको वहां पर भेजा जाता है इससे यह होता है कि दूसरे देशों में जिस क्वालिटी के काम की वे अपेक्षा रखते हैं उस क्वालिटी का काम नहीं मिल पाता और हमारी इज्जत घटती है। मैं चाहूंगी कि आप इस बात का ध्यान रखें।

हम लोगों ने अपनी कंसलटेंसी सर्विसेज थाईलैंड, फिलिपाइन्स, मलेशिया, सीरिया, जोर्डन, सऊदी अरेबिया, इराक और इजिप्ट में भेजा है। उनकी समस्याएं भी हमारी समस्याओं की तरह ही हैं। इस सिलसिले में मैं एक बात कहना चाहूंगी कि कंसलटेंसी सर्विसेज के साथ साथ, जिन्हें हम एक्स्प्रेसेंट दे रहे हैं, रेल लाइनें बिछा रहे हैं, वैगन्स दे रहे हैं, अतः जैसा कि माननीय बुशीला जी ने कहा है कि हम अपने प्रोडक्शन यूनिट

के लिए एक अलग कारपोरेशन बनाएं, जाएं; इससे मैं भी सहमत हूं। इससे एक ही जगह पर सारा काम हो सकेगा। फाइलें एक ही जगह पर रहेगीं। इनकी मूवमेंट में देरी नहीं होगी। हर काम बहुत जल्दी हो जाएगा और production बढ़ाकर Export भी बढ़ा देंगे। इससे हमारी foreign exchange earning बढ़ेगी।

मैं दो तीन बातें और कहना चाहती हूं। हम लीगों ने कुछ आर्गेनाइजेशन बनाए हैं और उनके द्वारा हम Developing Countries में कंसलटेंसी का काम कर रहे हैं। खासकर दो आर्गेनाइजेशन आपने बनाए हैं—एक तो राइट्स और डरकन। एक हमारे लिए contracts लाती है और दूसरी works का Developing Countries में Implementation करती है। अतः प्रोडक्शन यूनिटों को कारपोरेशन बना लें तो काम की रफ्तार और भी तेज होगी।

हमारी जगह जगह पर जमीनें हैं रेलवे के पास। वे जमीनें इंडिविजुअली सैटल करते आ रहे हैं। मेरा यह गुस्सा है आपके माध्यम से कि सरकार यह जमीन जो है प्राइवेट पार्टीज को न दे कर हम उनको लें और लोगों के लिए हाउसिंग कोलीनीज बना दें तो मैं समझती हूं इससे ज्यादा सहूलियत होगी। अगर हम खुद नहीं बना सकते तो हमारे जो इम्प्लाइज हैं उनको दे दें। आप उनको भकान बनाने के लिए लोन्स भी दे दें तो शायद उनके लिए सुविधाजनक बात होगी।

ऐसी जमीन पर जहां पर हाउसिंग कालोनीज नहीं हो सकती हैं वहां पर आप वृक्ष लगा सकते हैं। जहां तक पेड़ लगाने का ताल्लुक है, मैं चाहूंगी कि फलदार पेड़ और आयल वाले

पेड़ ज्यादा से ज्यादा मात्रा में लगाने चाहिए, जैसे आम, कदहत, नीम; जैतून आदि। इससे हरियाली भी बनी रहेगी और काम भी अच्छी प्रकार से चल सकेगा।

एक महत्वपूर्ण बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे पुलिस में और ज्यादा सुधार की आवश्यकता है। इस विषय में विशेष रूप से कानून बनाने की आवश्यकता है क्योंकि रेलवे पुलिस के पास पावर्स पूरी नहीं होती हैं। यही वजह है कि हमारे पैसैजर्स को जितनी मदद मिलनी चाहिए उतनी नहीं मिलती है। उदाहरण के लिए धनबाद जैसे जो इलाके हैं उनके लिए विशेष रूप से प्रयत्न करने की आवश्यकता है। ऐसी सभी जगहों पर विशेष पुलिस की व्यवस्था की जानी चाहिये। अभी यह स्थिति है कि रेलवे पुलिस को राज्यों की पुलिस पर निर्भर रहना पड़ता है। रेलवे की पुलिस के पास पूरी पावर्स नहीं होती हैं। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि पार्लियामेंट द्वारा कानून पास करके जो भी लकूना है उसे दूर की जानी चाहिये और रेलवे पुलिस को और अधिक अधिकार दिये जाने चाहियें ताकि पैसैजर्स और माल की लूटमार से बचाने की व्यवस्था हो सके।

ये सारी बातें कहते हुये मैं आपको धन्यवाद देती हूं। कहना तो कुछ और भी चाहती थी, लेकिन समय न होने की वजह से सिर्फ इतना ही कहना चाहती हूं कि आपने रेलवे में जो सफलता प्राप्त की है वह बहुत सराहनीय है। इससे भालूम पड़ता है कि हमारे रेलवे के कर्मचारी अगर अच्छा काम करना चाहें तो वे बहुत अच्छा काम कर सकते हैं। मुझे याद है, बंगलादेश की आजादी की लड़ाई के वक्त जब पद्मा नदी पर पुल टूट गया था तो हमारे रेलवे के अधिकारियों ने उसकी बड़ी खूबी और जल्दी में बना दिया था। इसलिये रेलवे कर्मचारियों

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

की अगर कोई शिकायतें हों तो हमें उन पर ध्यान देना चाहिये ताकि वे अच्छी प्रकार से अपना काम कर सकें। उनको अधिक से अधिक सुविधायें प्रदान की जायें। मैं चाहती हूँ कि रेल कर्मचारियों के अन्दर उत्साह पैदा किया जाय। अन्त में मैं आपका ध्यान एक्सीडेंट्स की तरफ दिलाना चाहती हूँ। अभी हाल में दो तीन एक्सीडेंट हो चुके हैं। कुछ दिन पहले जब मैं पटना से कलकत्ता जा रही थी तो मैंने रास्ते में एक एक्सीडेंट देखा था। वहाँ पर बहुत बुरी हालत बनी हुई थी। इसलिये जरूरत इस बात की है कि एक्सीडेंट्स को कम से कम किया जाय और इस बात का प्रयत्न किया जाय कि रेलें एक्सीडेंट्स से बच सकें।

श्री नगेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश) : उप-सभापति महोदय, मैं इस रेलवे एप्रोप्रिएशन विधेयक का समर्थन करते हुये यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जब स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र जी का देहावसान हुआ तो हम लोगों ने भगवान से यही प्रार्थना की और प्रधान मंत्री जी से भी यही प्रार्थना की कि पंडित जी को रेल मंत्री बनाया जाये ताकि हमारे गरीब इलाके का कल्याण हो सके। आप जानते हैं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार पिछड़े हुये इलाके हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सन् 1973 में रेल मंत्री जी ने बाराबंकी से समस्तीपुर लाइन को कनवर्ट करने की बात कही थी और संसद् को कि यह आश्वासन दिया था कि सन् 1976 के मार्च तक यह कनवर्शन का काम पूरा हो जाएगा।

[The Vice-Chairman (Shri Lokanath Misra) in the Chair]

और उन्होंने इसी सदन में यह भी कहा था कि दोनों ओर से काम होगा—समस्तीपुर की ओर से भी काम होगा और बाराबंकी की ओर से भी काम होगा। श्रीमन्, उस समय

के रेल मंत्री जी के आश्वासन के अनुसार समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर तक और मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक कंवर्शन का काम तो पूरा हो गया लेकिन बाराबंकी से आगे बढ़ने का जो काम है, गोरखपुर की ओर जाने का, केवल नाममात्र काम आज तक हुआ है और अलावा इसके कि कुछ छोटी छोटी पुलियों पर काम हुआ है, आज तक कंवर्शन का अब तक कोई काम नहीं हुआ है क्योंकि उस लाइन पर हर हफ्ते में आता जाता हूँ। इसलिये मैं रोजाना गौर से देखता हूँ। बाराबंकी से लेकर गोरखपुर तक क्या काम हुआ है, कहीं कोई पुलियां बन रही हैं कि नहीं बन रही हैं, पुल के ऊपर कोई गर्डर चेन्ज हो रहा है कि नहीं हो रहा है? कोई काम नहीं हो रहा है। श्रीमन्, मैं कहना चाहता हूँ कि उस क्षेत्र के साथ चूँकि चम्पारन में गांधी जी ने सत्याग्रह किया और अंग्रेजी शासन को चैलेंज किया था, और चूँकि वहाँ बंधू सिंह की अंग्रेजों के साथ लड़ाई हुई थी, चूँकि वहाँ कुंवर सिंह पैदा हुये जिन्होंने अंग्रेजी शासन के दांत खट्टे किये, इसलिये अंग्रेजों ने उस क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं दिया और गरीब बना कर रख दिया। जब पंजाब, हरियाणा के गांवों में शहरों में बिजली से सारा काम होता था तो हमारे उत्तर प्रदेश में मिट्टी का तेल और वह भी काला मिट्टी का तेल से ढिबरो जलाते थे। मुझे दुःख के साथ और रोष के साथ कहना पड़ता है कि आजादी के पच्चीस साल बाद आज भी हमारे साथ वही व्यवहार हो रहा है। 1973 में जो बजट पेश किया उसमें 47 करोड़ रुपये का बजट बना था लेकिन उसमें से 6 करोड़ रुपया काट दिया गया था और 41 करोड़ का बजट बना जो कि स्वीकृत हुआ। लेकिन उस 41 करोड़ रुपये की व्यवस्था आज तक नहीं हो पायी। मार्च, 1976 बीत गया जो तारीख थी उस पूरी लाइन के कनवर्शन के लिये और अब रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय कह रहा है कि शायद 1980 तक बन सकेगा—वह भी 'शायद'

शब्द जोड़ा जा रहा है कि शायद बन सकेगा। मैं जानता हूँ कि पण्डित जी की क्या पावर है, लेकिन पण्डित जी की पावर को खींच रहा है आपका फ़ाइनेन्स डिपार्टमेंट और प्लानिंग कमीशन। मैं कहना चाहता हूँ कि उस प्लानिंग के लिए और फ़ाइनेन्स के लिए कि कलकत्ता की ट्यूब रेलवे के लिये 200 करोड़ रुपये अगर वर्ल्ड बैंक दे सकता है तो उस गरीब और पिछड़े हुये क्षेत्र के लिये भी वर्ल्ड बैंक दे सकता है। क्या वजह है कि नहीं देता है? लेकिन उससे नहीं मांगा जाता है इसलिये कि वहां के लोग गरीब हैं, इसलिये कि वहां के लोग अपनी ट्रामवे नहीं जलाते हैं इसलिए कि वहां के लोग अपनी बसेज नहीं फ़ूंकते हैं? आज भी मैं कहना चाहता हूँ कि वहां का गरीब तबका गोबर से अनाज निकाल कर खाता है. . .

श्री कमलापति त्रिपाठी : धीरे-धीरे बोलिये।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही: रोज ही, पण्डित जी हजारों लोग हम लोगों के पास चक्कर लगाते हैं और कहते हैं कि हमें कोई काम पर लगा दीजिये, हमें काम दीजिए। सुबह से शाम तक पचासों लोग काम के लिये आते हैं। कोयला ढोने का ही कोई काम हो तो दे दीजिए कहते हैं। क्या वजह हो कि हमारे यहां उद्योगों की स्थापना नहीं हो सकती? ओखला में ओखला स्टेट बन रहा है, चीफ़ मिनिस्टर उत्तर प्रदेश ने एनाउन्स किया है कि 400 करोड़ पये खर्च करके ओखला स्टेट बना रहे हैं। क्यों गोरखपुर के लिए नहीं हो रहा है? इसलिये कि गोरखपुर में उद्योगों की स्थापना नहीं हो सकती क्योंकि छोटी लाइन है। हमारी दिल्ली सरकार को एक फ़र्टिलाइजर फ़ैक्ट्री बनानी थी गोरखपुर में। उस फ़ैक्ट्री की मशीन को लखनऊ से रोड से गोरखपुर ले जाना पड़ा इसलिये कि वहां छोटी लाइन है और छोटे माल डिब्बों में बड़ी मशीन जा नहीं सकती है। तो लखनऊ

से रोड से ट्रैलर और कटर से खींचकर मशीनें गईं तब फ़र्टिलाइजर फ़ैक्ट्री बनी वहां।

बंगाल में जब हड़प्प मचा हुआ था तो गोरखपुर के एक उद्योगपति ने बंगाल से अपना कारखाना हटा कर उसे इलाहाबाद में स्थापित किया। मैंने पूछा कि बंगाल से आप कारखाना हटा रहे हैं तो उसे इलाहाबाद में क्यों लगा रहे हो। आप उसे गोरखपुर क्यों नहीं उठा लाते तो उसने कहा कि गोरखपुर में मैं अपना कारखाना कैसे लगा सकता हूँ। वह तो छोटी लाइन पर है। छोटी लाइन पर तो हमारा कोई उद्योग स्थापित नहीं हो सकता क्योंकि जो कच्चा माल हम बाहर से मंगायेंगे वह मड़वाड़ीह और बाराबंकी के ट्रांशिपमेंट के कारण बहुत महंगा पड़ेगा और उसमें लास भी होगा और जो माल हम बनायेंगे वह मड़वाड़ीह और बाराबंकी के ट्रांशिपमेंट के कारण बाहर जा कर महंगा पड़ेगा और इसलिये छोटी लाइन के किसी स्टेशन पर अगर हम अपना कारखाना स्थापित करेंगे तो वह दूसरे कारखानों के माल से कंपीट नहीं कर सकता है। इसलिये हमें मजबूर होकर गोरखपुर का होते हुये भी अपना कारखाना दूसरी जगह लगाना पड़ रहा है। हम गोरखपुर में अपना कारखाना बना नहीं सकते। श्रीमन्, पंडित जी गौर करें कि क्या मुसोबत हमारे साथ रही है। अगर हम बड़ी लाइन पर होते तो जो कोयला धनबाद से आता है गोरखपुर वह 60 रुपये प्रति टन पड़ता। और मड़वाड़ीह से उसको हमें ट्रक से गोरखपुर लाना पड़ता है और यहां आ कर वह हमको 170 रुपये प्रति टन पड़ता है। रेल से आने पर जो कोयला हमको 60 रुपये प्रति टन पड़ता है वह हमको 170 पये प्रति टन पड़ता। और जो डिपो कोयले का गोरखपुर में बन सकता था वह मजबूर हो कर हमको मुगलसराय में बनाना पड़ा। वह मुगलसराय से ट्रक से लाया जाता है। यह हालत है और आप कहते हैं कि धीरे बोलो।

श्री रणबीर सिंह : वह तो आपके स्वास्थ्य के लिये कहते हैं ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : हमारे यहां एक पुल टूट गया । आज तक वह नहीं बनाया गया । मिश्र जी ने वायदा किया था कि वह जरूर बनाया जाएगा इसलिये कि यहां के बहादुर लोगों ने अंग्रेजों को चैलेंज किया था । लेकिन उसके लिये भी रुपया नहीं है । प्रधान मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया, लेकिन उसके लिये रुपया नहीं है । अभी आपने सुना चौधरी साहब का भाषण कि काश्मीर में रेल बनाओ, श्रीनगर तक, क्या बड़ी बात है । आपने एक और साथी की बात भी इसी तरह की सुनी । यहां और दूसरी जगहों पर तो तफ्तीह के लिये रुपया खर्च होता है लेकिन हमारे यहां पेट भरने के लिये भी रुपया खर्च करने की व्यवस्था नहीं है । दिल्ली के एक मोहल्ला पर जितना रुपया खर्च होता है हमारे गोरखपुर की कमिशनरी पर जिसकी आबादी डेढ़ करोड़ है उस पर उतना रुपया खर्च नहीं होता होगा ।

एक माननीय सदस्य : दिल्ली राजधानी भी तो है ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : जहां पेट का सवाल हो वहां सुन्दरता की बात नहीं चलनी चाहिये । घाघरा में श्रीमन्, बाढ़ आती है, उस पानी से तबाह होते हैं हम गोंडा, बस्ती गोरखपुर और देवरिया के लोग और जब घाघरा के पानी से सींचन की बात आती है, मैं उसके विस्तार में नहीं जाऊंगा, तो उस पानी को शारदा कैनल में डाल दिया जाता है । आप कितना अन्याय करेंगे उस क्षेत्र के साथ और कहां तक उस क्षेत्र की जनता इस अन्याय को बर्दाश्त करेगी । जो मेन लाइन है उसके कन्वर्जन के लिये कुछ रुपये की व्यवस्था आप नहीं कर पा रहे हैं तो हम क्या स्वप्न देखें

कि वाराणसी भटनी लाइन पर भी कभी विचार होगा । मैं कहना चाहता हूं कि द्यूब रेलवे के लिये दोसी रुपयों का इंतजाम हो सकता है और 40 करोड़, का इंतजाम नहीं हो सकता । आप देखें कि जो इस्टीमेट था 41 करोड़ का और जिसकी व्यवस्था आप नहीं कर सके, या कहा गया कि रुपया नहीं है और आज तक 20 कोड़ दिया गया, वही इस्टीमेट तीन साल के बाद 65 करोड़ का हो गया । चूंकि काम नहीं हुआ उस पर इसलिये 41 करोड़ का इस्टीमेट 65 का हो गया है और 80 तक जाते जाते पता नहीं वे क्या करामात दिखाएंगे और तब फ़ाइनंस डिपार्टमेंट और प्लानिंग कमीशन कहेगा कि काम मत करो, इंप्लैशन हो जाएगा । मैं जानता हूं कि प्लानिंग कमीशन में कैसे फैसले होते हैं । श्रीमन्, ईस्टर्न रेलवे और साउथ ईस्टर्न रेलवे में जिन का हैडक्वार्टर कलकत्ता में है कुछ टेम्पोरेरी लेबर थे । उनका काम पूरा हो गया था । छंटनी के बाद रेलवे ने कहा कि इनका काम पूरा हो गया है तो वहां के मुख्य मंत्री ने कहा कि छंटनी करोगे तो अनइम्प्लाइमेंट बढ़ेगा । उनको पे-रोल पर रखा गया और आज तक रखा गया है । पूर्वी उत्तर प्रदेश की बात आती है तो रेल के पास रुपया नहीं है । वहां भी कह देते कि पया नहीं है, बंगाल से भगा दिये गये होते ।

श्री कमलापति त्रिपाठी : क्या करते, मार देते क्या करते ?

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : आपकी भावनायें मैं जानता हूं लेकिन प्लानिंग कमीशन की हिम्मत नहीं है कि उनके बारे में ऐसा कर सके ।

श्रीमन्, मैं बड़े अदब से कहना चाहता हूं कि जिस तरह से हनुमैया साहब और स्वर्गीय मिश्र जी फैमला लेते थे, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप भी हिम्मत के साथ बाराबंकी और समस्तीपुर लाइन के कन्वर्जन

के बारे में फैसला करें। अगर आप कुछ लिख नहीं देंगे अपनी कलम से तो रेलवे बोर्ड और फाइनेंस डिपार्टमेंट कुछ नहीं करने देगा और हम लोगों का उद्धार आगे भविष्य में भी कहीं पर नजर नहीं आता।

रेल मंत्री रिपोर्ट मांगें रेलवे बोर्ड से कि डिफरेंट जोनल रेलवेज में कितने डीजल इंजन आपने दिये हैं तो आंध्र खुल जाएगी कि क्या अन्याय रेलवे बोर्ड कर रहा है। मेरे 10 साल के प्रयास के बाद 1975 में एक डीजल इंजन दिया गया जब कि और रेलवेज में बीसियों गाड़ियां डीजल से चलनी हैं। अभी मैंने बम्बई के एक सदस्य का भाषण सुना। और लोग जो बिजली की गाड़ी की मांग करते हैं, लेकिन हम लोग खाली डीजल की मांग कर रहे हैं, हमारी हैसियत नहीं है कि बिजली की गाड़ी की मांग करें। आप बम्बई, कलकत्ता के लोगों को बिजली की गाड़ियां देने की लिये भी तैयार हैं और हमें डीजल भी नहीं देते हैं तो आप किस हद तक अन्याय कर रहे हैं हमारे साथ।

श्रीमन्, एक चीज पंडित जी सुनते जायें। गोरखपुर में लकड़ी के डिब्बे बनते थे और हजारों आदमी उसमें इम्प्लाईड थे। जब से आपने तय कर लिया कि स्टील के बनेंगे, लकड़ी का काम चूक बन्द किया जा रहा है और बन्द हो गया है इसलिये उन लेबरों को इनगेज रखने के लिये 6 करोड़ की व्यवस्था की गई थी ओरिजिनल एस्टिमेट में कि डीजल इंजन के रिपेयरिंग का काम वहां होगा, यह तय हुआ था और 6 करोड़ पया दिया गया था गोरखपुर की वर्कशॉप को। जो काम वहां होने वाला था वह बन्द कर दिया गया। इसलिये मैं कहना चाहता हूं कि गोरखपुर वर्कशॉप में जो 6 करोड़ की व्यवस्था की गई थी उसकी व्यवस्था होनी चाहिये क्योंकि गोहाटी से इंजन आता है और रास्ते में खराब हो जाने पर वहां से टेलीफोन लखनऊ

जाता है और लखनऊ से मिस्त्री जाता है उसको ठीक करने के लिये। इसलिये वहां पर जरूरी है कि गोरखपुर के वर्कशॉप में डीजल इंजन की रिपेयरिंग की व्यवस्था की जाए 1 (Time bell rings) एक दो मिनट और लेकर मैं अपनी बात को समाप्त करूंगा।

रेलवे मंत्रालय ने बहुत तरक्की की है। इसके लिये रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय बहुत धन्यवाद के पात्र हैं। लेकिन बीच की जो अफसरशाही है उसको अभी ठीक करने की जरूरत है। उसको प्राप ठीक नहीं करेंगे तो बदनामी आपके सिर पर आयेगी। जो पिछली हड़ताल ई उसके हम खिलाफ थे और कर्मचारियों को कहा था कि हड़ताल मत करना। किन्तु बदकिस्मत एक कर्मचारी जो यूनियन का कार्यकर्ता था लखनऊ में टेली-कम्यूनिकेशन इंस्ट्रक्टर के पद पर था, बैकवर्ड फैमिली का आदमी था। उसने गलती कर दी। पहले दिन हड़ताल कर दी। लेकिन एक दिन ही बाद उसने गलती महसूस की और दूसरे दिन ड्यूटी पर आ गया। उसका जो सुपीरियर अफसर था वह बंजारा के एक शौकीन सज्जन थे। इन इंस्पेक्टर के कोई लड़का नहीं, केवल दो लड़कियां हैं। ये लड़कियां यूनियनिसटी में पढ़ती थीं। बदकिस्मती से खुबसूरत थीं। जादवी अफसर चाहता था कि उसकी लड़कियां उनके लोन में आकर बैडमिंटन खेलें। इस अफसर की कोशिश और दबाव के बावजूद भी उस इंस्पेक्टर ने अपनी लड़कियों को बैडमिंटन खेलने के लिये नहीं भेजा। गलती उससे यह हुई कि एक दिन पहले वह हड़ताल पर चला गया। लेकिन अगले ही दिन उसे अपनी गलती महसूस हुई और नैक्स्ट डे ड्यूटी जोइन करने के लिये आया। उस अफसर ने उसे ड्यूटी जोइन करने के लिये मना कर दिया और चपरासियों से यह लिखवा लिया कि यह साहब हम पर हड़ताल में जाने के लिये दबाव डाल रहे हैं। पुलिस

[श्री नागेश्वर प्रसाद साही]

में भी रिपोर्ट लिखवा दी। पुलिस ने केस की जांच की और फाइल रिपोर्ट लगा दी। पुलिस में झूठी एफ० आई० आर० लिखवा दी थी। चपड़ासी ने एडमिट किया है कि हमने ऊपर के अफसर के कहने से ऐसा किया है। यह मामला जी० एम० तक गया। मेरे पास भी यह केस आया। मैंने जी० एम० साहब को कहा कि यह केस मेरी जानकारी में आया है इसे जरा देख लें कि फाइल क्या कहती है। उन्होंने फाइल देख कर सन्तोष किया कि उसके साथ अन्याय हुआ है। उन्होंने नीचे से रिपोर्ट मांगी तो देखने में आया कि उस पंजबी अफसर ने उसमें एक सेन्टेंस जोड़ दिया था "ही इज ए सेवोटियर, आई कैन नोट डू एनीथिंग।"

उपसभाध्यक्ष (श्री लोकनाथ मिश्र) : मिनिस्टर साहब ने इसको नोट कर लिया है। जो कार्यवाही उनको करना है वह करेंगे। अब आप खत्म करिये।

श्री नागेश्वर प्रसाद साही : अगर आप देखें तो आपको मालूम होगा कि किस हद तक इन हड़तालियों के साथ अन्याय हुआ है। मैं नहीं चाहता कि सधमुच जिन्होंने सेवोटिज किया है उनके साथ कोई रियायत को जा। लेकिन ऐसे जो केसिज हैं उन पर आपको जरूर गौर करना चाहिये। कम से कम मानवता के नाते आपको जरूर गौर करना चाहिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री लोकनाथ मिश्र) : आपके 20 मिनट हो गये हैं अब आप खत्म करिये।

श्री नागेश्वर प्रसाद साही : जब आपका ऐसा हुक्म है तो आखिर में एक बात कह कर समाप्त करता हूं। आप कृपया रेलवे बोर्ड को कहें कि वह यह जरूर देखें कि इसमें क्या हो सकता है। यह आर्डर देने से कोई फायदा नहीं कि चपरासी मत रखो। आप क्या जानते नहीं कि एक-एक अधिकारी के बंगले में चार-चार आदमी काम करते हैं। एक आदमी गोभी बोता है तो दूसरा बयारी

में पानी देता है। सब कैज्युअल लेबर एन्टर होते हैं। हजारों की तादाद में कैज्युअल लेबर अफसरों के बंगलों में काम करते हैं। उनकी हाजरी भरी जाती है। इसको आप बन्द करें। आप सब काम करने के लिये सक्षम हैं इसलिये आप आदेश दे सकते हैं कि हरेक अफसर को दो चपरासी दिये जा रहे हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Mr. Rachaiiah, you were unfortunately absent from the House when your name was called. If you wish your name to be re-entered, you would not get the chance immediately. You would get the chance, but it would be at the end.

मैं यह अनुरोध करूंगा कि 15 मिनट से कोई भी एक मिनट ज्यादा न ले। चेंबर को बार-बार कहना पड़ता है जो शोभा नहीं देता।

श्री बापूरावजी मास्तरावजी देशमुख (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष जी, जिस समय से देश में एमरजेंसी चालू हुई तब से अगर किसी डिपार्टमेंट में डिसिप्लिन आया है तो वह रेलवे डिपार्टमेंट में आया है। इसलिये मैं रेलवे डिपार्टमेंट के मिनिस्टर्स माननीय कमलापति त्रिपाठी जी, कुरेशी साहब, बूटा सिंहजी को धन्यवाद देता हूं साथ ही साथ जो अप्रोप्रिएशन बिल आया है। उसका समर्थन करते हुये मैं कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकषित करना चाहता हूं। वर्धा सेवाग्राम ऐसी जगह है जहां राष्ट्रपिता महात्मा गांधी रह चुके हैं और यह उनकी 4.00 P.M. कर्मभूमि है। आप जानते हैं कि पवनार में पूज्य विनोबा जी रहते हैं। उत्तर से दक्षिण तक और दक्षिण से उत्तर तक जाने वाली सभी गाड़ियां वहां से होकर गुजरती हैं। पहले वे सब गाड़ियां वर्धा के मैन स्टेशन से चलती थीं, लेकिन पिछले 5-7 साल से वर्धा में एक छोटा सा वर्धा-पूर्व स्टेशन बनाया गया है।

अब वहां से ही सभी गाड़ियां पास होती हैं। चूंकि वह छोटा सा स्टेशन है, इसलिए वहां पर कोई भी सुविधाएं प्रदान नहीं की गई हैं। वहां पर क्लोक रूम भी नहीं है। और कोई भी सुविधा नहीं है। जहां पर सेवाग्राम जैसा महत्वपूर्ण स्थान हो और जहां पर भारत से और दुनिया के बहुत से देशों से लोगों का आवागमन होता हो और जहां पर पूज्य विनोबा जी के दर्शन करने के लिए लोग आते हों वहां पर कोई सुविधा न होना, इससे और ज्यादा दुर्भाग्य क्या हो सकता है। इतना ही नहीं, वहां पर उतरने व चढ़ने के लिये प्लेटफार्म भी नहीं है। स्टेशन तो बना दिया गया, लेकिन प्लेटफार्म नहीं बनाया गया। लोगों को सीढ़ियां लगाकर उतरना पड़ता है। जो वृद्ध लोग हैं उनके लिए तो बहुत सी दिक्कतें पैदा हो जाती हैं। कुछ दिन पहले हमारे रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी जी तामिलनाडु में रेल का उद्घाटन करने के लिए वहां से होकर गुजरे तो उन्होंने देखा कि वहां पर प्लेटफार्म नहीं है। जहां पर परमधाम हो और सेवाग्राम हो, वहां पर उतरने के लिए कोई ठिकाना न हो यह दुर्भाग्य की बात है। जब मंत्री जी वहां पर आए तो लोगों ने इस बात की मांग की कि वहां पर प्लेटफार्म बनना चाहिए। एक डेपुटेशन भी उनसे मिल चुका है। ऐसी हालत में हमारी यह मांग है कि बर्धा में प्लेटफार्म बनाया जाना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री जी इस काम को जल्दी ही हाथ में लेंगे।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि बर्धा जिले में पुलगांव-आरनी में नैरोगेज लाइन है। वह बहुत पुराने जमाने से बनी हुई है। उसके संबंध में गाड़ियां चलाने के लिए एक कम्पनी को कान्ट्रैक्ट दिया गया था और कान्ट्रैक्ट की लीज की अवधि भी खत्म हो चुकी थी। फिर भी उसकी लीज रिनियूड कर दी गई।

कई सालों से वहां की जनता को मांग वही है कि पुलगांव-आरनी लाइन को ब्रोडगेज में बदल दिया जाय। आप जानते हैं कि वहां पर कपास काफी मात्रा में पैदा होती है। अगर इस लाइन को ब्रोडगेज में बदल दिया जाएगा तो इससे लोगों को बहुत आवागमन के लिए फायदा होगा। इस बारे में कई साल से रिप्रजेंटेशन किये जा रहे हैं, लेकिन फिर भी रेलवे डिपार्टमेंट की नजर इस तरफ नहीं गई है। इसके साथ-साथ, उस कम्पनी का लाइसेंस फिर रिन्यू कर दिया गया है। जब हम पब्लिक सेक्टर की बात करते हैं तो ऐसी हालत में भी प्राइवेट सेक्टर को लाइसेंस दिया जा रहा है, यह बड़े आश्चर्य की बात मालूम होती है। मैं चाहता हूं कि इस मामले पर फिर से विचार करना चाहिए और यह सोचन चाहिए कि इस बारे में क्या किया जा सकता है। मुझे उम्मीद है कि रेलवे विभाग इस पर गौर करेगा।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां चनाका में एक सीमेंट फैक्ट्री लगाने के लिए कुछ पार्टियों को लाइसेंस मिला। वहां तक अगर ब्रोडगेज लाइन बनने का काम भी चल रहा है। महाराष्ट्र में सीमेंट का उत्पादन बहुत ज्यादा बढ़ाया जा सकता है कई दिनों से चनाका रेलवे लाइन पर काम भी चल रहा है, लेकिन जिस तेज गति से काम चलना चाहिए उस तेज गति से काम नहीं चल रहा है। उसको दिसम्बर, 1977 तक पूरा करने का जो टारगेट रखा गया था वह भी पूरा नहीं होगा ऐसा संभव दिखाई देता है। ऐसा मालूम पड़ता है कि इस काम को कराने के लिए और तेजी लाने की जरूरत है और जो टारगेट फिक्स किया गया है उसका मुताबिक काम पूरा किया जाना चाहिए ताकि वहां पर सीमेंट फैक्ट्री में काम जल्द शुरू हो सके।

जहां तक महाराष्ट्र का संबंध है, वह पर नई रेलवे लाइनों बिछाने के बारे में क

[श्री बापूरावजी भारतराव देशमुख]

बार मांग की गई है और महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने इस बारे में लगभग 30 प्रपोजल भेजे हैं। आप जानते हैं कि महाराष्ट्र रेलवे लाइनों के संबंध में सबसे पीछे है। वहां पर मीटरगेज लाइनें ज्यादा हैं। जरूरत इस बात की है कि मीटरगेज लाइनों को ब्रोडगेज में बदला जाय। इतना ही नहीं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र में तीन साल पहले फेमिन पड़ा था। उस स्थिति को देखने के लिए वहां पर हमारी प्राइम मिनिस्टर भी गई थी। प्राइम मिनिस्टर तक के सामने लोगों ने कहा कि वहां पर मीटरगेज लाइन को ब्रोडगेज में बदला जाये। हमारी प्रधान मंत्री ने इसको मंजूर भी कर लिया था और कहा गया था कि मनमाडू से परभणी की लाइन को ब्रोडगेज में बदल दिया जाएगा। लेकिन उसका काम अभी शुरू नहीं किया गया है और इसकी कोई हलचल भी दिखाई नहीं देती है। आप जानते हैं कि मराठवाड़ा एक पिछड़ा हुआ इलाका है। अगर वहां पर मीटरगेज लाइनों को ब्रोडगेज में बदल दिया जाएगा तो माल के लाने ले जाने की मदद मिलेगी और उस क्षेत्र को दूसरे क्षेत्रों के समानान्तर लाया जा सकेगा।। इसलिए मैं चाहता हूं कि इन बातों की तरफ रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए। मराठवाड़ा में परली थरमल स्टेशन है। परली थरमल को चन्द्रपुर से कोयला जाता है। रोज 56 बैगन कोयला परली थरमल स्टेशन को जाता है। वह कोयले की वाधीन चन्द्रपुर सिकंदराबाद से परली थरमल स्टेशन को जाती है। इससे कोयला ढुलाई का खर्चा काफी ज्यादा आता है। इसलिए अगर चनाखा से अदलाबाद के लिए नई रेलवे लाइन बिछा दी जाये तो बहुत सुविधा होगी। इससे गवर्नमेंट का जो ज्यादा खर्चा आता है। वह बच सकता है और कोयला भी जल्दी से जल्दी पहुंच सकता है। इस प्रकार से महाराष्ट्र की जो मांगें हैं उनको पूरा किया जाना चाहिए और इस काम में तेजी लाई जानी चाहिए। मैं चाहता

हूं कि नई रेलवे लाइनों को बिछाने के लिए रेलवे मंत्रालय की तरफ से तेजी से काम होना चाहिए। इससे एक फायदा यह होगा कि जो पिछड़ा हुआ इलाका है उसकी तरक्की हो सकेगी। मैं चाहता हूं कि आपने जो टागेंट्स रखे हैं उनको जल्दी से जल्दी पूरा किया जाना चाहिए और जिनकी सीमा निर्धारित है उसके अन्दर उनका काम पूरा हो जाना चाहिए। जैसा मैंने कहा, महाराष्ट्र में रेलवे लाइनें बहुत कम हैं। जब तक वहां पर नई लाइनें बिछाने के लिए लगातार काम नहीं किया जाएगा तब तक वहां के जो पिछड़े इलाके हैं उनकी तरक्की नहीं हो सकती है। मुझे उम्मीद है, मंत्री जी इन मुद्दाओं पर विचार करेंगे और शीघ्र कार्यवाई करने की कृपा करेंगे इन शब्दों के साथ मैं इन डिमान्ड्स को सपोर्ट करता हूं और अपना भाषण समाप्त करता हूं।

SHRI V. V. SWAMINATHAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I want to join other Members of the House not only in supporting these Bills, but also in congratulating the Ministry of Railways, the Ministers and the personnel in the Department for having given an excellent performance. They have produced enough wagons to meet any demand either in the east or in the west. An hon. lady Member mentioned that many new trains have been introduced and that Tamil Nadu Express has also been introduced. Really the people of Tamil Nadu are very grateful for the introduction of the Tamil Nadu Express which had been their dream for a long time. We now find that trains are arriving in time. In fact, trains going from Delhi to Madras are reaching there ahead of time, but they are stopped at Basin Bridge because there is no platform to receive them. So in this connection, I want to know from the hon. Minister as to what is the stage of extension of the Central Station at Madras. There was a proposal to acquire the Moore Market for the extension of the station. It is a metropolitan city but the station has

remained as it is for a long time. It is high time that it was extended. I would like to know at what stage the extension proposal is now and whether the Railway department have acquired the land. According to the Constitution as it stands amended now, there will be no difficulty in acquiring these properties because there will be no hurdle in the court. No man can go to the court and get a stay order and stop the process of acquisition of land.

Secondly, Sir, in Chidambaram in South Arcot district, Tamil Nadu, where I live, which is not only a permanent pilgrim centre but also a tourist centre we have got the Annamalai University which is a residential university and which has got four to five thousand students on its rolls. The university is on the eastern side of the railway line and the municipal town is on the western side. There has been a demand either to have an overbridge over the line or at least to have an underground way beneath the railway line. Sir, the Railways are concentrating on having more and more overbridges and underbridges only in metropolitan cities. As India consists of villages and rural parts, we must change our policy and concentrate our attention on other parts also and try to have, as far as possible, more underbridges and overbridges in the towns. Similar is the case in Cuddalore which is the headquarters of South Arcot district, which is economically backward; and the building where Clive lived is now occupied by the Collector. There is a demand to have an overbridge there, but it has not been conceded. We want to know at what stage the demand for an overbridge in Cuddalore is now.

Regarding the 20-point programme, there are poor, landless, houseless people occupying Government *poromboke* land away from the railway line. As Municipal Chairman for five years in Chidambaram town, I know

that people are occupying *poromboke* land far away from the railway line but the Revenue Divisional Officer or the Sub-Collector says "We cannot assign the lands to them because the Railway Department is raising objections." At the same time, very near the railway lines there are pucca, concrete buildings whereas the poor, houseless people are not able to have the land assigned in their favour even though they are a little away from the railway lines and within the limits of the municipality. So, I request the authorities to change their old ideas and accommodate and help the landless and houseless poor people to have some land for their shelter.

Drinking water supplied at Chidambaram station for the use of the passengers is not good. When I was the Municipal Chairman during 1964-69 there was a borewell to supply water, but the water from it was not fit for drinking purposes. A certificate to this effect was then issued. The same unfit water is being supplied even now. The water contains lot of iron. That is the defect. I have been representing to the Southern Railway General Manager in this connection. As I have already said, Chidambaram is not merely a pilgrimage centre, it has also a famous university. It is high time to have a borewell at least in Coleroon or Coleroon which is not far away and provide drinking water from there not only for the railway passengers but also for the staff of the Railway Administration because the railway staff posted at Chidambaram are suffering due to shortage of drinking water.

Kallakurichi is not linked with adjacent railway lines, though there has been demand for it since 1972 when I became a Member of this House. This is a hill area. There is the Kallaroyan hill which is populated by the tribal people. They attracted the attention of the Central Government and they decided to spend some

[Shri V. V. swaminathan.]

lakhs in this area. This place is at the junction of three or four districts—Salem, Trichy, South Arcot and North Arcot. It is not linked to any one of these adjacent districts which is not far off. The distance will be less than 30 or 50 miles. In spite of representations, it is not linked. I will request the authorities to see that Kallagurichi is linked to any one of the railway lines which is nearer to that place.

Regarding catering department, I want to say that when we travel by rail many representations are being made by the bearers. They say that they are working on commission basis. I want to know whether in any zone these employees have been made permanent. They have been working for 10, 15 and even 20 years without break. They are also not permitted to have free meals. At least they could be permitted to have packed meals. Our Government which claims to help weaker sections and which speaks of dignity of labour can at least see that something tangible is done to make these bearers permanent—who have been working for 10, 15 and 20 years—and to provide them with packed meals. With these words, I thank the Vice-Chairman for giving me this opportunity.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Shri Janardhana Reddy. You may please follow the example of Shri Swaminathan who has finished his speech in just seven minutes.

SHRI JANARDHANA REDDY (Andhra Pradesh): Sir, I stand to support the Railway Appropriation Bills Nos. 4 and 5 which were presented by the hon. Railway Minister. I never had an opportunity or occasion to speak on the Railway Budget or on the Railways previously. But now having been inspired by the perfor-

mance of the Railways, I venture to speak here today. The Railway Ministry is moving in the right direction and it is only then that we think of giving them certain advice and bringing certain defects to their notice. Sir, one can very well say that it is not only after the proclamation of the emergency, but also before the proclamation of the emergency that the Railways had started working in the right direction. Sir, nearly 1,500 new trains were introduced after our Prime Minister assumed office. Nearly 200 fast-moving trains have been introduced after the emergency. This goes to the credit of our Railways and we wish that they function in the same way. Sir, our Railways' name has spread abroad also. As the honourable lady Members, Shrimati Pratibha Singh, pointed out, certain foreign countries have established contacts with our Railways and our Railways are going to be the consultants for those people. In this connection, I would like to say that the two sister organisations of the Railways, the Rail India Technical and Economic Services Ltd. and the Indian Railway Construction Company Ltd. are making much headway in this direction and we have to congratulate them and also, Sir, we would be getting much more foreign exchange now through them.

As everyone has pointed out, so many fast trains have been introduced recently like the Tamil Nadu Express, the Andhra Pradesh Express, the Rajdhani Express, etc. While mentioning the Tamil Nadu Express, I would like to bring to the notice of the honourable Minister one thing. Previously, the G.T. Express used to have II Class AC Sleeper Coaches. Now, Sir, this facility has been taken away and these coaches are attached to the Tamil Nadu Express now. Probably, Sir, this has been done for want of coaches. The result of this is that those people who are travelling from the intermediate stations do not get this facility. Therefore, I would like to request the honourable Minister to

reconsider this decision and see that this facility is provided in the G.T. Express so that the passengers travelling from Delhi to the intermediate stations also may get this facility since all the people cannot travel by the Tamil Nadu Express, as it halts are only few.

Sir, I would be failing in my duty if I do not mention the good work of South-Central Railway and also its General Manager who has introduced four or five fast trains in recent months like the Golkonda Express, Krishna Express, Godavari Express, Venkatadri Express and also the Andhra Pradesh Express. You may recall that Mr. Qureshi was there on the day of inauguration of the Andhra Pradesh Express and on that day, Sir, our Chife Minister said: "I prefer to travel by this train if it is going to be run four times a week". The honourable Minister may consider this and see whether this can be made four times a week. If this is done, it will be a great boon to the Andhra people because they would be able to come to the capital easily with 24 hours of journey.

The other point that I want to mention is about the loopholes which are there in the railways and which we have to plug immediately. First of all, I would like to mention the catering department in this connection. Eating while travelling is the best pastime and it is the general phenomenon and everybody knows it.

SHRI MOHAMMAD SHAFI QURESHI: That is very important.

SHRI JANARDHANA REDDY: It is important not only for Mr. Qureshi....

AN HON. MEMBER: It seems you are doing that....

SHRI KOTA PUNNAIAH: It is evident from the honourable speaker himself.

AN HON. MEMBER: But he does not eat daily in the trains.

SHRI K.L.N. PRASAD: Probably he travels daily!

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Dr. Chakrabarti is the best specimen so far as availing of the railway catering service is concerned:

SHRI JANARDHANA REDDY: Then, Sir, there is another point which I want to mention. Whenever the officers of the Railways travel, the whole catering sections will be attending to them and those people will be only with these officers leaving the passengers to dogs. This is my personal experience and I am sorry to say that and I hope the officers will not mistake me. Then, the passengers who are ordering meals will be getting it in one kind of plates and the officers will be served in a different kind of plates and vessels. This creates an embarrassing situation and I have myself complained about this to the Railways. Sir, I am also a person like those who respect the superior officers, but not at the cost of the passengers. So, Sir, the Railways must think about this.

Sir, Qureshi Sahab has done much during the emergency under the leadership of Tripathiji to plug many loopholes in the entire Railways. Now, I wish that he should take up this catering. Let him specialise in catering. I was particularly mentioning to him the other day that whenever there is a station where food is supplied, the whole plates are brought and kept at the gate-ways of the compartment i.e. near the latrines. Flies are there near the latrines. Naturally they will sit on the food also which we are being served. As there is no other place to keep these plates....

SHRI KHURSHED ALAM (Delhi):
That is to test your ability.

SHRI JANARDHANA REDDY:
There should be some provision for this while constructing of the compartment itself to keep food....

DR. RAJAT KUMAR CHAKRA-BARTI (West Bengal): This food is cooked really in the morning and is served at 10 o'clock at night. That is the difficulty....

(Interruptions)

SHRI JANARDHANA REDDY: Sir, another difficulty is with regard to reservations. I myself was one who suffered a lot when I contacted Madras for reservations. But then the reservation was not confirmed in my favour until the arrival of the train. Of course, Parliament Reservation Counter is now also doing good work.

Similarly, when there is holiday at the Universities or whenever there is some function, it is better that we open some extra counters to meet the extra demand so that the rush at the railway station may be avoided.

Another thing that we have to take care of is information centres in certain railway stations. When we give a ring to have some information about the arrival of the train, they say that the T. C. has gone to the train, that he will be back and he will give the answer. There is nobody else to answer. Always the T.C. has to answer about reservations; the T.C. has to look to the trains also. Some type of arrangement should be made immediately at least at certain big stations to meet this demand.

Sir, I am now coming to a particular problem. Previously Vijayawada Division was tagged on to the South-

ern Railway. Later when the South-Central Railway was formed, Vijayawada Division was tagged on to the South-Central Railway. But, unfortunately, certain places like Gudur and Renigunta in the Vijayawada Division were taken into the Southern Railway. As a result of this, the employees are facing some difficulties. I do not want these Divisions to be formed on linguistic basis. As a matter of fact, I also do not like the name 'Tamil' to be used with the Tamil Nadu Express or the name 'Andhra' to be used with Andhra Pradesh Express. But practical difficulty is there. The employees on the Southern Railways, the Tamil people are keeping their families in Madras and working in Gudur. Their children do not get any Tamil schools there. Similarly, Telugu people could not get Telugu schools. I have discussed this problem at length with Tripathiji. One of our Board members was also present. He was previously our General Manager also. I requested him to transfer that portion back, and he assured that at least the handling of trains between Madras and Vijayawada will be done by the South-Central Railway. But unfortunately, recently there were orders taking this away and handling some trains by the Southern Railway. As a result, a lot of future employment will be taken away, making such a big loco-shed as Bitragunta useless one, which is one of the biggest locomotive sheds. This is going to be kept idle. At least make use of it for some other purpose for repairing some wagons or for whatever use it can be put to. I request that steps should be taken to re-tag this particular area of Renigunta and Gudur to Vijayawada Division so that these people may be happy. I do not know the administrative difficulties which the Ministry is facing in doing so. Sir, the electrification or the traction that has been thought of between Vijayawada and Madras is very slow. I do not know the date on which it has to be completed or at least the year in which it has to be completed.

But the work is going on very very slowly. Further, three years back, if I remember correctly, our revered Prime Minister had come to Hyderabad and laid the foundation of Nadi-gudi—Bibinagar line. Nothing has happened so far, if I am correct. They may say that there is paucity of funds. I think during this year our Railways are going to make some profit. I think it is correct. If it is so, the question of paucity of funds does not arise at all.

I put another social problem before the Railway Minister. The waiting halls at most of the Railway Stations are being occupied by the beggars, especially in the name of temple at places like Tirupathi and other places. They beg during the day time and occupy waiting halls at night time. It is a social problem which the Railways cannot solve independently of the State Government by making an enactment. You can make use of the State Government. You may have read in the newspapers that our State Government is doing something in order to eradicate begging. We read in the newspapers that our Chief Minister was taking some steps towards solving this problem. The Railways can also make certain funds available to certain voluntary organisations. You can run beggar homes and eradicate this menace or problem which we are facing every day.

SHRI KHURSHEED ALAM KHAN:
Let them run railway only.

SHRI JANARDHANA REDDY: I also want to bring certain engineering problems to the notice of the Minister. Recently, there was flood havoc in my districts Nellore and Sullurpet. Geographically it is a basin. We have constructed a strong double line there without creating proper vent for water to go out. As a result, the line has been washed away besi-

des causing heavy damage to Sullurpet Taluk Headquarters where there was 8 feet of water on account of this railway track. The local engineers say that it is on account of railway track. The whole thing has been submerged. So, this has to be investigated immediately.

Apart from that, there is the problem of overbridges, on there are five overbridges which have been started and national high way left incomplete like that in my district. They are the symbol of our railway work. Perhaps, it is due to the paucity of funds. We have started the work. Some money has been spent. Then the bridges have been left like that. So, something should be done to complete these overbridges. When we go to those places, the local people say that this is the condition of your railways and this is the work done by the railways. Of course, as our Minister is going to answer something here, similarly we tell something to the people there.

I wish that we should run some student special connecting the universities. They need not be trains but only diesel cars. This has been the demand of students from our university and other universities also. Every Department is doing something for students. Of course, the railways are giving concessions to students. They should run some small diesel cars to enable the students to go from their residence to university. This way, they will be saving a lot of money and the railways will be helping them a lot. Finally, I would like to say that when Mishraji was the Railway Minister, 45 Andhra MPs represented to him that we should have the Railway Service Commission for our South-Central Railway at Secunderabad. He said, "O.K." And the Members who are sitting here were also present at that time. Sir, I do not know what has happened to it...

AN HON. MEMBER: Did you make the request to the present Railway Minister?

SHRI JANARDHANA REDDY: I am now making to him....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISHRA): You have to kindly wind up now. It is very unfortunate that the most important point you have put in the reverse order. You should have started with them instead of asking for more time.

SHRI JANARDHANA REDDY: Finally, Sir, I would like to say that our railway fares, specially for the second-class, have been fixed when the prices were very high in the country. And now, after the emergency, they have fallen considerably, and the prices are now stable, except in one or two cases. In view of this, why not the Railways reconsider at least to reduce the second-class fares which is the class mainly meant for the common people?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Shri Kalp Nath Rai.

SHRI JANARDHANA REDDY: Sir with these words, I support the Bills and request the hon. Minister to give due consideration to the points I mentioned.

श्री कल्प नाथ राय (उत्तर प्रदेश): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सरकार द्वारा प्रस्तुत विनिमोग विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। जब से बंडित कमलापति त्रिपाठी जी रेलवे मंत्री बने हैं तब से रेलवे में जितना सुधार हुआ है उस के लिये श्री कमलापति त्रिपाठी जी, कुरेशी साहब और श्री बूटा सिंह जी को न केवल अपनी तरफ से बल्कि देश की करोड़ों करोड़ों जनता की तरफ से मैं बन्धुवाद देना चाहता हूँ। मैं रेलवे बोर्ड को भी बधाई दिये बिना नहीं रह सकता क्योंकि बिना इन के एक्टिव सहयोग के यह काम संभव नहीं हो सकता था। पिछले

एक साल के अंदर रेलवे में इतनी प्रगति हुई है, उस के कार्यों में इतना सुधार हुआ है कि हिन्दुस्तान के हर सेक्शन और हर प्रकार के लोगों को इस रेलवे ने टूट किया है। इस सुधार के कारण ही पूरे देश में सुधार दिखलाई दे रहा है। आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, चाहें रेलों को समय से चलाने का सवाल हो या उन में सफाई का सवाल हो या स्टेशनों की सफाई का सवाल हो या जनता की सुविधा के लिये नयी लैंगडियां चलाने का सवाल हो या छोटी रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में बदलने का सवाल हो, इन सब मुद्दों पर रेल प्रशासन ने पिछले एक साल में विशेष कर इमरजेंसी में इतना अच्छा काम दिया है कि न केवल रेलवे प्रशासन ही अच्छा हुआ है बल्कि इसके अच्छे होने के कारण देश की इकोनॉमी भी अच्छी हुई है क्योंकि जब रेलवे ठीक हो गयी तो हमारे फूड की सप्लाई ठीक हो गयी और जो जनता के जीवन के लिये दूसरी आवश्यक चीजें हैं वह ठीक दाम पर सब को मिलने लगीं। तो चाहे इंडस्ट्री का सवाल हो या किसानों के खेतों के लिये फर्टिलाइजर पहुंचाने की बात हो या कच्चा माल पहुंचाने का सवाल हो जब हमारी रेल ठीक रहती है तो उस से पूरे देश की स्थिति पर असर पड़ता है और निश्चय ही इसके लिये पूरा रेल मंत्रालय और हमारी सरकार बधाई के पात्र है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इन बातों को कहने के साथ-साथ मैं रेल मंत्री पंडित जी के सामने और आप के सामने कुछ खास समस्याएँ है कि जिन को उठाना चाहता हूँ। मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश से आता हूँ वहीं से मेरा संबंध है? पूर्वी उत्तर प्रदेश में मिश्र जी के जमाने में बाराबंकी से समस्तीपुर की रेल लाइन को ब्राडगेज में बदलने के लिये हम ने व्यवस्था की थी। आज गौहाटी में कांग्रेस का सेशन हो रहा है। यदि यह बाराबंकी से समस्तीपुर की रेल लाइन ब्राड गेज की ही गयी

होती तो दिल्ली से हम सीधे ही गौहाटी पहुंच सकते थे। लेकिन जो हम ने तय किया था कि 75 में इस लक्ष्य को हम पूरा कर लगे। यह 1977 में गंगा, फिर 1980 हो जायगा। तो मेरा कहना यह है कि रेल मंत्रालय जिस बात को कहे उस टारगेट को पूरा करें क्योंकि अनसर्टेन्टी की स्थिति को नहीं दबा करना चाहिये।

इस के साथ ही पूर्वी उत्तर प्रदेश जहां से मेरा संबंध है उतनी ज्यादा आबादी का प्रदेश हिन्दुस्तान में कोई भी नहीं है। पूर्वी उत्तर प्रदेश में घनत्व जनसंख्या का जितना ज्यादा है उतना हिन्दुस्तान में कहीं नहीं है यानी 600 आदमी प्रति किलो मीटर की दर से पूर्वी उत्तर प्रदेश के अन्दर हैं और करीब 10 लाख लोग कलकत्ते में, 15 लाख बम्बई में, 10 लाख दिल्ली और नई दिल्ली में हैं। तो पूर्वी उत्तर प्रदेश की सभी छोटी रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में परिवर्तित कर दिया जाय। इसके लिए हमने प्रधान मंत्री जी, पंडित कमलापति त्रिपाठी जी को और बहुत से लोगों को पत्र लिखे हैं। प्लानिंग कमीशन के चैयरमैन हक्सर साहब और वित्त मंत्री श्री सुब्रह्मण्यम को भी पत्र लिखे हैं। प्राक्कलन समिति ने अपनी रिपोर्ट में लिखा है बैकवर्ड एरियाज में रेल लाइनें बिछाई जानी चाहिये, प्राक्कलन समिति कहती है कि रेल लाइनें बैकवर्ड एरियाज में बिछाई जानी चाहिए लेकिन प्लानिंग कमीशन कहता है कि यह इकानामिक नहीं है, अन-इकानामिक है। मैं कहना चाहता हूं कि जब रेलवे बिछाई गई थी उस समय क्या इकानामिक आधार पर बिछाई गई थी या अन-इकानामिक आधार पर इसका जवाब आपको देना चाहिये, मेरा कहना यह है कि कोई इलाका तभी इकानामिक होगा जब इंडस्ट्रियल कोई इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार किया जायगा। जिस इलाके में रेलवे लाइन होगी। ठोड होगी, इलैक्ट्रि सिटी होगी, रा मैट्री-

रियल होगा वहां इंडस्ट्रीज बिछ जायगी। जहां लाखों लोग काम करने लगेंगे फिर वह इलाका इकानामिक हो जायगा। जब तक किमी पिछड़े इलाकों में आप रेलवे लाइन नहीं बिछायेंगे तब तक वह इकानामिक नहीं हो सकता। पूर्वी उत्तर प्रदेश जहां सब से मस्ती लेबर है, अगर अमरीका को अपने डालर पर घमण्ड है दूसरे देशों को अपने से पर घमण्ड है तो हिन्दुस्तान की सरकार को अपनी मैन पावर ही डालर के रूप में मानना चाहिये और उसके ऊपर घमण्ड करना चाहिये। पूर्वी उत्तर प्रदेश में 4 से 5 करोड़ आदमी हैं जिन में से डेढ़ करोड़ आदमी बेकार हैं। मैं चाहता हूं कि अगर यह सरकार बेकारी की समस्या को हल नहीं करना चाहती है तो उस को पढ़ाई लिखाई बन्द कर देनी चाहिये क्योंकि अनपढ़ आदमी यथार्थता का समर्थन कर सकता है, आप की सरकार का समर्थन कर सकता है। जितना ही अंधकार अज्ञान रहेगा जितना भी हो जायगा वह उतना ही सरकार के साथ रहेगा। लेकिन इस देश के पढ़े लिखे नौजवान बी० ए० एम० ए० पास करने के बाद बेकार पड़े रहें और उस के सामने बड़े-बड़े हाई स्कूल पास लोग अफसर बने रहे इस से पढ़े लिखे आदमी को निराशा होगी। उसके अन्दर एक फ्रस्ट्रेशन की भावना आयेंगी। उस का परिणाम कितना भयंकर हो सकता है, इसकी कल्पना राजकाज चलाने वालों को जरूर होनी चाहिये। मैंने पंडित कमलापतिजी से निवेदन किया था। वह 1919 से उत्तर प्रदेश के अन्दर रहे हैं, उन के मन में एक दर्द है, उनके मन में पिछड़े इलाकों को उठाने की भावना है, उन्होंने अपने जीवन में पिछड़े इलाकों खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश और हिन्दी भाषा-भाषी इलाकों के लिये कार्य किया है। मेरा उन से निवेदन है कि उत्तर प्रदेश के जो मीटर गेज लाइनें हैं उनको बदलने की यदि वह कैबिनेट से स्वीकृति नहीं प्राप्त कर लेंगे तो

[श्री कल्प नाथ राय]

मैं समझता हूँ कि यह 70 से 100 लाख से अधिक हजार वर्षों के बाद भी पूर्वी उत्तर प्रदेश का सुधार होने वाला नहीं है।

आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर बिहार में चंपारन से लेकर इलाहाबाद और इलाहाबाद से पटना के बीच में आजादी की लड़ाई का सबसे बड़ा इलाका था। 1857 की आजादी की लड़ाई से लेकर 1947 तक लाखों लोगों ने साम्राज्यवाद के खिलाफ कुर्बानियाँ दीं। यही कारण है कि अंग्रेजों ने उनके इलाकों को बागी करार दे कर कुचलने की कोशिश की। इसको इतना तबाह किया, इतना परेशान किया कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग मोरिशस, फ्रिजी, म्यान्मार, सिंगापुर, एशिया और अफ्रीका के मुल्कों में जाकर बसे और उसी धौलपुर के रहने वाले श्री शिवसागर राम गुलाम और देवरिया के रहने वाले श्री छेदी लाल अफ्रीका के दो इलाकों के प्रधान मंत्री बने हुए हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश की बड़ी जबर्दस्त क्षमता है लेकिन काम ही नहीं रहेगा तो क्षमता क्या करेगी। अंग्रेजों ने इसलिये नेगलेक्ट किया क्योंकि हमने आजादी की लड़ाई का शंखनाद फूँका था। मैं कुरेशी साहब से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग एशिया के देशों में, अफ्रीका के देशों में, सिंगापुर, मलेशिया आदि देशों में रोटरी-रोजों के लिये कोयला खानों में काम करते थे और दूसरे काम से अपनी रोटरी, रोजी कमाते थे। जब हिन्दुस्तान आजाद हुआ तो विदेशों में कोई जा नहीं सका और कलकत्ता बम्बई में भी आजकल उनके लिये नौकरी नहीं है। करोड़ों की संख्या में लोग बेकार हैं। सरकार के द्वारा जो आंकड़े प्रस्तुत किये जाते हैं कि चार मिलियन लोग बेकार हैं तो मेरा कहना है कि करोड़ों की संख्या में इलाहाबाद से चम्पारन और पटना से लखनऊ के बीच में लोग बेकार

हैं। मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि वह इस इलाके का इंडस्ट्रियलाइजेशन नहीं करेगी तो फिर उस इलाके की समस्या हल होने वाली नहीं है। जब तक इस इलाके में आप छोटी रेलवे लाइनें बड़ी रेलवे लाइनों में परिवर्तित नहीं करेंगे तब तक कोई भी प्राइवेट सेक्टर में कारखाना बनाने को तैयार नहीं होगा। कोई पब्लिक सेक्टर में कारखाना नहीं बनायेगा। न तो बिरला साहब वहाँ जाने के लिये तैयार होंगे और न टाटा साहब तैयार होंगे अपना कारखाना बनाने के लिये। पब्लिक सेक्टर के अन्दर भी कारखाना लगाने के लिये प्लानिंग कमिशन से रिपोर्ट मिल जाएगी कि क्योंकि हम मैटेरियल नहीं भेज सकते इसलिये वहाँ काम नहीं हो सकता। प्लानिंग कमिशन से मैं पूछना चाहता हूँ कि इकोनॉमिक और अनइकोनॉमिक की जो थ्योरियाँ पेश करते हैं वे क्या हैं। प्राक्कलन समिति की रिपोर्ट है कि बैकवर्ड इलाके में रेल लाइनें बिछाई जाएँ जब कि दूसरी तरफ सरकार के द्वारा प्लानिंग कमिशन कहता है जो लाइनें अनइकोनॉमिक हैं वे बिछाई न जाएँ। मैं सरकार से विशेष कर पंडित कमलाचरि त्रिपाठी जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद से भोजपुरी और शाहगढ़ से आजमगढ़-बलिया और बनारस से छपरा तक की छोटी लाइनें हैं उनको बड़ी लाइनों में बदलने के लिये केंद्रीय परिवहन मंत्रालय में पैसे स्वीकृति करावें। बनारस और गोरखपुर की जो शाट लाइनें हैं उनको बड़ा बनाने के लिये रेलवे बोर्ड के लोग और खुद पंडित जी पहल करें। प्लानिंग कमिशन, वित्त मंत्रालय तथा रेल मंत्रालय तीनों मिल कर इस समस्या के ऊपर गम्भीरतापूर्वक विचार करें। मैं यह नहीं कहता कि हमारे मंत्री लोग यह नहीं चाहते हैं। हम जानते हैं कि जिस देश में 10 हजार, 20 हजार ट्रेनें हैं उनके लिये काम करना बहुत बड़ा काम है। उसका उत्तरदायित्व निभाना बहुत कठिन है।

मैं सरकार को इसलिये भी बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले एक साल के अन्दर कार्गो विश्व-नाथ एक्सप्रेस, साबरमती एक्सप्रेस, कावेरी एक्सप्रेस, तमिलनाडु एक्सप्रेस बहुत सी गाड़ियाँ चलाई हैं। इन गाड़ियों को चला कर जनता को सुविधाएं प्रदान की हैं जिसके लिये जनता की तरफ से भी आपको बधाई है। हमारे रेलवे स्टेशनों में खाने-पीने के कार्यों में सुधार हुआ है जो चीजें बहुत खराब हैं उनको एकदम ठीक कर देना बहुत मुश्किल है लेकिन एक खराब चीज को धीरे-धीरे सुधारने की प्रक्रिया आरम्भ हुई है इसके लिये मैं बूटा सिंह जी को बधाई देना चाहता हूँ। जब मैं रेल से सफ़र करता हूँ यहाँ से बनारस जाता हूँ तो बीच में लगातार लोग गलत ढंग से रेलों में चढ़ा करते थे और आधे बिना टिकट सफ़र करते थे यह काम बिल्कुल बन्द हो गया है। कुरेशी साहब स्टेशन पर पहुंच जायेंगे, बूटा सिंह जी खुद स्टेशन पर पहुंच जायेंगे इस दहसत से वे लोग ऐसा काम नहीं करते हैं। मन्त्री खुद चले जायेंगे इस डर से रेलवे प्रशासन में भी सुधार आया है। इन सब के लिये मैं मन्त्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड के लोग भी हमारे देश के नागरिक हैं। उनके अन्दर हमें देश के प्रति देश प्रेम भर कर काम करने की प्रेरणा देनी चाहिए। उनकी सुविधाएं भी बढ़ाई जानी चाहिए जिससे वे रेलवे के अन्दर ठीक प्रकार से काम कर सकें। मैं समझता हूँ कि रेलवे में सुधार का मतलब है, देश की इकनोमी में सुधार होना। रेलवे में सुधार का मतलब है ट्रांसपोर्ट सिस्टम में सुधार होना। रेलवे सुधार का मतलब है, हमारे डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम में सुधार होना। रेलवे में सुधार का मतलब है, हमारे देश के इंडस्ट्रियलाइजेशन में सुधार होना और हमारे देश की खेती में तरक्की होना। वापस वे रेलवे में सुधार से ही हमारे देश की आर्थिक स्थिति में सुधार हो सकता है। ऐसी हालत में मैं रेलवे मन्त्री जी से पुनः निवेदन करना चाहूंगा कि वे पूर्वी

उत्तर प्रदेश में छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेलवे लाइन में बदलने के लिए प्लानिंग कमीशन और फ़ाइनेन्स मिनिस्ट्री से कहें और खुद उनसे बात करके इस सम्बन्ध में शीघ्र कोई व्यवस्था करें ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश का औद्योगीकरण हो सके। अगर गोविन्द सागर को बांध कर भूखड़ा डेम बना कर पंजाब और हरियाणा की रेतीली भूमि को उपजाऊ बनाया जा सकता है और वहाँ पर सिंचाई की व्यवस्था की जा सकती है और अमेरिका में मिसीसीपी से नहरें निकाल कर अमेरिका को एक शक्तिशाली राष्ट्र बनाया जा सकता है तो कोई कारण नहीं है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश को भी उपजाऊ प्रदेश में न बदला जा सके और उसका औद्योगीकरण न हो सके। अगर उसका औद्योगीकरण किया जाएगा तो इससे करोड़ों बेकार लोग को रोजगार मिल सकेगा और उनकी रोजी रोटी का प्रबन्ध हो सकेगा। धन्यवाद।

श्री श्याम लाल धानव (उत्तर प्रदेश) :

उप सभाध्यक्ष महोदय, मैं इन विधायकों का स्वागत करते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि पिछले डेढ़ वर्षों के अन्दर इस क्षेत्र में प्रगति ईहू और रेलवे प्रशासन, में, रेलवे की सेवाओं में जिस प्रकार का विकास हुआ जिस प्रकार की उसमें शुद्धता आई है वह बहुत ही प्रशंसनीय है और मैं समझता हूँ रेलवे के तिहास में यह कार्य इतिहासिक रहा है और यह वर्ष ऐतिहासिक वर्ष माना जायेगा। जितनी अधिक समृद्धि रेलवे की सेवाओं में हुई और सुधार इस जमाने में आया, सके पूर्व कभी आने का अवसर नहीं मिला इसके लिए हमारे रेल मंत्री ० कमला पति त्रिपाठी और उनके सहयोगीबर्द के पात्र हैं और प्रत्येक यात्री जो रेलवे में चढ़ता है वह इस बात के लिए उनकी प्रशंसा करता है कि ऐसा अच्छा कार्य सके पूर्व कभी नहीं हुआ क्योंकि पण्डित कमलापति त्रिपाठी एक मंत्रे हुए राजनीतिज्ञ हैं और प्रशासन का बहुत

[श्री श्याम लाल यादव]

लम्बा अनुभव उनको प्राप्त है, देश सेवा करने का बहुत कुछ अवसर उन्हें मिला है, पचासों वर्ष तक देश के काम में जन-भावना को सहृदयता से समझते हैं, कार्यकर्त्ताओं की बात मेहनत और दिलचस्पी के साथ वे समझने की कोशिश करते हैं, जो कर्मचारी हैं उनकी कानि यों को देखने का जिस प्रकार से वे प्रयास करते हैं मैं समझता हूँ उसका ही प्रभाव है और पूरे देश को और पूरे प्रशासन को प्रधान मंत्री का जो नेतृत्व प्राप्त है उन सब का ही यह फल है कि रेलवे में इस प्रकार की अप्रत्याशित सफलता हुई है जिस कारण आज एक नारा ही बन गया है कि समय की पाबन्दी केवल रेलवे के लिए नहीं है यह नारा देश के बहुत से हिस्सों में मान्यवर, लिखा हुआ मिलता है। आज हम देखते हैं कि रेलवे की अधिकांश गाड़ियाँ समय पर पहुंच जाती हैं यहां तक कि दिल्ली में बड़ी-बड़ी कं रूट की जो गाड़ियाँ हैं कहीं-कहीं याई में आते हुए उन्हें कना पड़ता है, अपनी गति को धीमी करनी पड़ती है क्योंकि वे समय से पहले आ जाती हैं। हमें आशा है, इसी प्रकार रेलवे प्रशासन जनता की सेवा करता रहेगा और उसकी प्रशंसा का पात्र हमेशा बनता रहेगा।

इसके साथ, रेलवे में जो निर्माण कार्य ए हैं उसकी भी प्रशंसा की जाएगी। जिस प्रकार से उत्तर भारत को दक्षिण से मिलाने, के लिए रेलवे लाइन बनायी जा रही है छोटी ला नों को बड़ी लाइन में बदलने का प्रयास हो रहा है यह बहुत ही उपयुक्त है और आगे आने वाले जमाने में उसका लाभ हमको मिलेगा।

श्रीमान, हमारे मित्रों ने कहा कि कहीं कहीं जैसे बाराबंकी से गोरखपुर और समस्तीपुर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में आर्थिक संकट आता है, इसी प्रकार से मान्वर, इलाहाबाद से वाराणसी, वाराणसी से भदनी और वाराणसी से छपरा, इन लाइनों को जो

कि छोटी लाइनें हैं बड़ी लाइन में बदलने का सवाल बहुत दिनों से पेश है और उसका सर्वेक्षण भी, बहुत कुछ हिस्से का, हो चुका है लेकिन इसमें कहीं-कहीं छोटा हिस्सा आता है जिसका सर्वेक्षण अभी तक नहीं हो सका है, जैसे वाराणसी से औणिहार खण्ड में वाराणसी-भदनी लाइन को बड़ी करने में और फेफना से औणिहार को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने का कोई सर्वेक्षण हो जाना चाहिए जिससे कि समय आने पर उसको बड़ी लाइन में बदला जा सके।

इसके अतिरिक्त मान्यवर, रेलवे की जो जोन्स हैं मैं समझता हूँ उनमें भी आज की आवश्यकताओं के अनुरूप परिवर्तन करने की जरूरत है। खास कर के पूर्व रेलवे और उत्तर रेलवे के जोन में कुछ परिवर्तन करने की आवश्यकता मैं महसूस करता हूँ। मुगलसराय में हमारा रेलवे का एक बहुत बड़ा केन्द्र है और एशिया में सबसे बड़ा याई है। वह उत्तर दक्षिण पूर्व और पश्चिम की रेलवे लाइनों का हृदय बिंदु है, वहां से तमाम रेलवे लाइनें गुजरती हैं और वे इस स्थान से नियन्त्रित होती हैं। मान्यवर, पहले यह डिविजनल आफिस नहीं था लेकिन हम रेलवे मंत्री के बहुत आभारी हैं कि उन्होंने इसे एक डिविजनल आफिस बनाया। लेकिन उसके साथ-साथ आज मुगलसराय का जो महत्व है अगले 25 वर्षों में वह महत्व आज से पांच-गुना बढ़ जाएगा। वहां पर बगल में कोयले की खान है, बिजली का पावर हाउस बन रहा है मिर्जापुर में अनेकानेक उद्योग-धंधे स्थापित हो रहे हैं। मैं समझता हूँ मुगलसराय को एक जोन के अन्तर्गत नया जोन इस तरह का रखना चाहिए जिससे कि जो उत्तर जोन है, सारे उत्तर भारत में फैला हुआ है और पूर्व जोन जो मुगलसराय से कलकत्ता तक फैला हुआ है उसकी व्यवस्था ठीक से नहीं हो पाएगी। इसलिए मध्य में एक नया जोन बनना

चाहिये और जब तक वह नहीं बनेगा मैं समझता हूँ प्रशासन की व्यवस्था के लिये यह आवश्यक है कि मुगलसराय डिविजन को नार्दन जोन में रखा जाये और वे स्थान जो मुगलसराय के नजदीक पड़ते हैं कम से कम 30 मील के अन्दर पूर्व में भी पड़ते हैं वे मुगलसराय डिविजन में रखे जायें; उन सब का नियंत्रण नार्दन जोन (उत्तर जोन) के साथ संबन्ध करके किया जाये वरना जो कठिनाई अब तक रही है वह और बढ़ती ही चली जायेगी, उन का कोई निकासकरण नहीं हो पायेगा।

असरी बात मान्यवर रेलवे में जो बहुत नुकसान होता था, बरबादी होती थी, चोरी होती थी उस में बहुत कमी है; बहुत मशत कदम भी उठाये गये हैं इस के लिये रेलवे ऐक्ट को तरपीम किया जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि वह मंगोश्चन हो तो तनाम कठिनाईयाँ को दूर करने के लिये हो। उस में दूरे बातों का विरोध तौर से समावेश करने की आवश्यकता मैं समझता हूँ; एक तो रेलवे पुलिस जी आर पी आर आर पी एक का जो अन्तर है वह समाप्त होना चाहिये, रेलवे की सीमा के अन्तर्गत जो जुर्र होते हैं वे रेलवे ऐक्ट के अन्तर्गत समाविष्ट होने चाहिये मुकदमा चलाने के लिये जांच पड़ताल व्यवस्था उस में होनी चाहिये अन्यथा यह दोहरा प्रशासन होता है क्योंकि सुरक्षा की जिम्मेदारी तो आर पी एफ पर है और मुकदमे की, जुर्म की जांच पड़ताल की जिम्मेदारी जी आर पी पर रखी जाती है इस से काम में बाधा पड़ती है, डुप्लीकेशन आफ वर्क होता है शीघ्रता भी नहीं होती और एक दूसरे पर जिम्मेदारी फेंक दी जाती है। इस लिये मेरा सुझाव है कि जो नया रेलवे ऐक्ट बने उस में इस दुहरी स्थिति को दुहरे प्रशासन को समाप्त करना चाहिये और एक ही पुलिस के जिम्मे प्रोवर आल चार्ज होना चाहिये

इस के अन्तर्गत दो तीन प्रश्न आ सकते हैं। कौन सुरक्षा का काम करे, कौन जांच पड़ताल का काम करे कौन मुकदमा चलाने का काम करे? यह बात समझ में आ सकती है। दूसरी बात रेलवे में जो जनता का कभी-कभी नुकसान हो जाता है उस के लिये रेलवे ऐक्ट में ऐसी व्यवस्था है कि जिस का नुकसान होता है उस की क्षतिपूर्ति रेलवे को करनी पड़ती है उस के लिये कोई व्यवस्था रेलवे ऐक्ट में इस प्रकार की होनी चाहिये कि जिसका नुकसान होता है उस को रेलवे ऐक्ट के अन्तर्गत क्षतिपूर्ति मिल सके और उस को किसी दूसरी जगह जाने को जरूरत न पड़े और जो अदालतें हो वह बड़े-बड़े स्टेशनों पर ही हो या रेलवे के बड़े दफ्तरों के पास रहनी चाहिये ताकि उन का तत्काल फैसला हो जाये और वहां के लोगों को बाहर न दौड़ने पड़े। इस के साथ ही जो लीगल साइड है, कानूनी महकमा है रेलवे का उस को देखने की आवश्यकता है। अक्सर देखा जाता है कि रेलवे अपने मुकदमों हार जाती है। हमारे जिले में रेलवे के एक वकील थे। कैसे थे— बरा बयान करूँ। बहुत दिनों तक वे रेलवे के वकील बने रहे और रेलवे को ही लूटते रहे और जनता का काम चलता रहा और रेलवे का घाटा होता रहा। उन का जरूर फायदा होता रहा। तो रेलवे का जो लीगल सिस्टम है उसमें सुधार की आवश्यकता है। उन के लीगल असिस्टेंट है उन के अदालतों में सलाहकार होते हैं। कानून के मुताबिक अगर कोई चीज किसी को देय है तो साधारणतया उसको मान लेना चाहिये। उसके लिये किसी लिटीगेशन में क्यों जाया जाये और अगर लिटीगेशन में जाना ही पड़े तो कोई वजह नहीं कि रेलवे अपना मुकदमा क्यों हारे। वहां उस की तरफ से चुस्ती क्यों नहीं रहती और लीगल असिस्टेंट ऐसे तैयार क्यों नहीं किये जाते कि जिन के कारण रेलवे को नुकसान न हो और जिन के कारण

[श्री श्याम लाल यादव]

रेलवे को नुकसान होता है उन को दंडित किया जाना चाहिये। मैं इस और रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षिक करना चाहता हूँ और चाहता हूँ कि वे इस के लिये कोई एक सेल बनाये कि जो जांच करे और देखे कि रेलवे का जो प्रोजेक्शन् साइड है जो बचाव पक्ष है वह किस प्रकार उसके लिये लाभदायक सिद्ध हो सकता है।

एक बात और जो और भी कई माननीय सदस्यों ने कही है कि रेलवे में जो कंटेरिंग सर्विस है उसमें सुधार होना चाहिये। रेलवे में जो आम तौर से तरक्की हुई है जितनी सुविधायें वहाँ जनता को मिली है उन के साथ-साथ रेलवे की कंटेरिंग में जिस सुधार की अपेक्षा की जाती थी वह नहीं हुआ। मैंने भी लखनऊ में एक शिकायत की थी और कई महीने के बाद उस का जवाब आया। जांचकर्ता ने मुझ से मिलने या मुझ से कुछ पूछने की कृपा तो नहीं की कि आखिर आपको शिकायत क्या थी, लेकिन रेलवे मंत्रालय से यह जवाब जरूर आया कि उस आदमी को यहाँ से बाहर तबादला कर दिया गया है। मैं समझता हूँ कि नैसर्गिक न्याय के विरुद्ध यह बात है। जब मैंने शिकायत की थी तो मुझ से पूछा जाना चाहिये था कि आप की शिकायत क्या है। दफ्तरों में बैठ कर कागज ठीक कर लिये जाते हैं और कंटेरिंग इंस्पेक्टर को लखनऊ से अगर बनारस भेज दिया जाता है तो उस से कोई सुधार नहीं हो सकता। मैं तो निवेदन करूँगा कि आज जब ज्यादातर डिपार्टमेंटल कंटेरिंग होती चली जा रही है तो उस में इस प्रकार की कोई गड़बड़ी नहीं होनी चाहिये। रेलवे में आने में पराठा दिया जाता है और उस में डाल्टा घी चलता है। तो पराठा किस लिये दिया जाता है। अगर सादी रोटी दी जाय तो ज्यादा बेहतर हो बनिस्बत पराठे के। पूरी और पराठा कोई खाना पसन्द

नहीं करता क्योंकि उसमें शुद्ध घी प्रयोग नहीं होगा। तो आप कृपा कर सादी रोटी दीजिये उस में खर्च भी बहुत पड़ता है और उस के दाम भी बढ़ जाते हैं। मैं एक और चीज कहूँगा कि रेलवे में जो चाय चलती है वह पुरवे में दी जाती है जितना ही उत्तर से पूर्व की ओर जाय इस पुरवे की साइज घटती चली जाती है। दिल्ली में इतना बड़ा पुरवा होता है और धनबाद में जरा सा रह जाता है और साथ ही चाय का स्टैंडर्ड गिरता चला जाता है। तो आभ तौर से पुरवे की चाय में सुधार होना चाहिये और रेल मंत्री जी कृपा कर कभी उसे पीने का कस्ट करें, कुरैशी साहब और बूटा सिंह जी भी उसे कभी देखें कि कैसी खरबा चाय उस में मिलती है। उसमें केवल गरम पानी होता है न उस में चाय का असर होता है, न चीनी होती है और न दूध। तो उसमें सुधार होना चाहिये क्योंकि यही चाय आम जनता रेलवे में पीती है। होटल से मंगा कर चाय पीने वाले एक दो लोग ही होते हैं। तो मेरा अनुरोध है कि इस को आप देखने की कृपा करें। अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ जिस की चर्चा सदस्यों ने की कि रेलवे में बहुत कर्मचारी हैं। ठीक है रेलवे जितनी सेवा करता है उस में यह सही है कि माल की ढुलाई से आभदनी ज्यादा होती है और पैसेजर्स की ढुलाई से उतनी आभदनी संभव नहीं है। लेकिन रेलवे की जो सबसे बड़ी सेवा है वह यात्रियों की ढुलाई है। जब 4 सौ नई गाड़ियाँ चलाई गईं, द्रुत गति की गाड़ियाँ चलाई गयीं तो रेलवे के कर्मचारियों की संख्या और भी बढ़ानी पड़ेगी। ऐसा नहीं होगा कि कर्मचारियों को वह दिया जाय कि उन की संख्या घटा दी जाय मैंने रेलवे सर्विस कमिशन, इलाहाबाद के चैयरमैन का ध्यान पड़ा कि 531 जगहों के लिए 3 लाख दरखवास्तें आईं और उन्होंने कहा कि अगर कम्यूटर से काम करेंगे तो 1972

के अन्त में जाकर हम इसका निर्णय ले पायेंगे यह ग्राम तौर से हम देखते हैं कि रेलवे सर्विस कमीशन में तीन-तीन वर्ष लग जाते हैं। जो दरखवास्ते आती हैं जो लोग देते हैं वह परेशान होकर दौड़ते रहते हैं। पहले दो रुपये का फार्म खरीदते हैं फिर सैकड़ों पया इसका पता करने में खर्च करते हैं तो नतीजा क्या निकला। इसलिये यह सही है कि इसके लिये शीघ्रता से उन को तय करना पड़ेगा ताकि तात्कालीन दृष्टि से हमारी आवश्यकता पूरी की जा सके।

सफाई कर्मचारी भी बितने रखने चाहिये इसका भी सवाल है। जैसे अटेंडेंट कोच फर्स्ट क्लास की चलती है, तीन टायर चलता है, अक्सर हम देखते हैं कि एक पूरे डिब्बे में एक अटेंडेंट है। वह यहां से वहां तक घूमता फिरता है कोई साधन की जरूरत है तो वह नहीं दे पाता। इस लिये रेलवे को सोचना चाहिये कि रेलवे सर्विस कमीशन को बढ़ाये अगर नहीं बढ़ाते तो जितनी सेवाये वह दे रही है उसको अगर कायम रखना है तो रेलवे के लिये आवश्यक होगा कि वह अस्थाई नियुक्तियां करे जिससे कि लोगों को सुविधायें मिलें। अभी एक सदस्य कह रहे थे कि एक स्टेशन पर एक ही आदमी है, वह इक्वायरी पर भी है, सिगनल भी देता है, रिजर्वेशन भी करता है और टी० सी० का काम भी करता है। अगर ऐसी हालत है तो कैसे काम हो सकता है। इसलिये मेरा अनुरोध है कि इस चीज में शीघ्रता करनी चाहिये और उस में अल्पसंख्यकों और हरिजन एवं पिछड़ी जातियों का पूरा-पूरा ख्याल रखकर उन के अनुपात को ध्यान में रखते हुए उन की नियुक्तियां होनी चाहिये जिससे कि रेलवे में जो सुविधायें की जा रही हैं उन्हें हम बराबर कायम रख सकें।

एक बात और कह कर, मैं समाप्त कर दूंगा। रेलवे में स्वास्थ्य सेवाओं के लिए एक

आदमी का कमीशन बैठाया गया था। उसने अपनी रिपोर्ट दे दी है, लेकिन मेरा निवेदन कि रेलवे में स्वास्थ्य सेवाओं के लिए कमीशन की उस रिपोर्ट पर तत्काल निर्णय होना चाहिए और जो बड़े-बड़े जंक्शन हैं वहां पर अस्पतालों में और उनके कर्मचारियों की संख्या और दवाओं में वृद्धि होनी चाहिए। हमारे मुगलसराय में डी० एस० आफिस बनने जा रहा है और रेलवे के बहुत से रोगी सिविल अस्पताल में जाते हैं। उल्टे रेलवे अस्पताल में लोगों को दवा मिलनी चाहिए, पर वहां के कर्मचारी नगर के दूसरे अस्पतालों में जाते हैं। इसलिए उनकी तात्कालिक आवश्यकता की पूर्ति के लिए यह काम होना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मुझे विश्वास है कि रेलवे मन्त्री के नेतृत्व में जिस प्रकार से रेलों का विकास हुआ है, जिस प्रकार से उसकी सेवा में सुधार हुआ है उससे उनकी प्रतिष्ठा में चार चांद लग गये हैं। मुझे विश्वास है कि उनके हाथों में, उनके सहयोगियों के हाथों में यह कार्य रहेगा तो इसकी और भी प्रशंसा होगी।

एक बात मैं रेलवे बोर्ड के बारे में भी कहना चाहूंगा। यही रेलवे बोर्ड था जिसके बारे में हम शिकायत करते थे। लेकिन हम यह समझते हैं कि रेलवे बोर्ड के कर्मचारी भी हमारी उचित भांगों को स्वीकार करते हैं, हमारे सुझावों को सुनते हैं और बड़ी तत्परता के साथ निर्णय करते हैं। इस सिलसिले में एक बात मैं जरूर निवेदन करूंगा कि कुछ कर्मचारी पिछली हड़ताल के समय हटा दिये गये थे। रेलवे मन्त्री जी ने दृष्टा पूर्वक बहुत से लोगों को वापस लिया, लेकिन थोड़े से कर्मचारी अब बच गये हैं, अतः मैं यह भीख उनके लिए मांगूंगा। उनके बचचे भूखे भर रहे हैं। आप उनको ले लेंगे तो तत्पक्ष रेलवे कर्मचारियों के सामने एक आदर्श बन जाएगा कि आइन्दा

[श्री श्याम लाल यादव]

अगर वह गलत कदम उठाये तो उसी तरह से परेशान होंगे। उनको पर्याप्त दण्ड मिल चुका है। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उनके ऊपर दया करके उनको पुनः सेवा में ले लें, उनकी संख्या भी थोड़ी है। आपने जो ठोस और दृढ़तापूर्ण कदम उठाये उसका उन पर बहुत असर हुआ है। अब वे कभी ऐसी गलती नहीं करेंगे। अगर आप उनकी जीवन रक्षा करेंगे तो आप उनका आशीर्वाद पायेंगे। जो काम आप कर रहे हैं उसमें आपको उन तमाम कर्मचारियों का पूरा सहयोग मिलेगा इन शब्दों के साथ मैं अपने मंत्रियों को बधाई देते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

SHRI BHAIKAB CHANDRA MAHANTI (Orissa): Mr. Vice-Chairman, while rising to support Railway Appropriation Bill Nos. 4 and 5 I have a few observations to make. Emergency brought us gains and improvement of a rare dimension in our national life in its totality. Of all the departments of Government, the gains and improvement in the Railway Administration have by far been the best. But, Sir, as the Prime Minister has been saying in all other departments there has been a slackening of the discipline and so also in the Railway Administration.

Sir, I am entitled to a first class pass by virtue of my being a Member of Parliament. But quite often I travel by second class from Delhi to Cuttack and back. For one thing it gives me a great scope and opportunity of mixing with people of the lowest and middle strata of our life and for another thing I get an opportunity of travelling for hours together with people coming from different parts of the country. If you open out yourself, you get from them much information of national importance. Whatever I will be saying on this occasion will be partly from the experience of a first class passenger and mostly from the experience of a second class passenger.

After emergency, the railway platforms remained clean, one would not see even a single beggar on the platforms, and the trains started leaving and arriving punctually. But things have been slowly changing and the old diseases seem to be coming back again. One of my friends has referred to the beggars on the platforms. The most pathetic and pitiable sight is that of little tiny tots who, Sir, if they were your children or my children, would have been either in the nursery or kindergarten or primary schools, are found wandering on the streets or platforms moving from door to door of the coaches asking for a five paise coin or a crumb of what you are eating. Sir, today is a sacred day in our history. We have today incorporated the word "socialist" in the Preamble of our Constitution. Should we not think of collecting these little tiny tots from the railway platforms and sending them to some children's homes or to the primary schools in the nearest railway Colonies? Sir, in the other House, the honourable Minister of State for Railways, Mr. Qureshi, has said about the maintenance and the amenities that the Railways were going to give us and one of such amenities is that there will not be any distinction between the First Class Waiting Rooms and the Second Class Waiting Rooms and they will be one hereafter. It is a welcome thing. Sir, in the matter of population and size, our country is second only to China and I feel tempted on this occasion to quote a few lines from a book written not by a Chinese, but by an American,—"The Wall Has Two Sides"—which deals with this particular thing, namely, maintenance and amenities. I quote:

"Two rosy-cheeked, pigtailed girls, looking astonishingly young, in grey-blue skirts and white blouses, kept on dusting and cleaning and fetched us tea at frequent intervals."

He goes on to say about cleanliness:

"The railway staff has a passion for cleanliness. At several of the longer stops, girls with long-handled brooms and buckets of water washed the outside of the coaches."

Apart from keeping the coaches and the compartments very clean, this helps us in solving to a very large extent the problem of unemployment. Again, Sir, he says :

"The coach I am travelling in was made in China in 1957. It is not sleek nor is it air-conditioning, no vista-dome, no chairs that tilt at the touch of a button. Simple, utilitarian. There are two classes."

Sir, can I suggest this for the consideration of the honourable Minister, Shri Qureshi? In a socialist country like ours, Sir, can we not think of abolishing the distinction that exists between the various classes? Can we not abolish the distinction among the A/C First Class, AC Chair Car, II Class A/C Sleeper, First Class, Second Class Sleeper, Second Class Ordinary Sitting, etc?

Then, Sir, about the cost of travel in China, the author says this :

"Cost of travel : From Canton to Peking, it is about 40 hours, more than 1,000 miles, with sleeper for nights. Cost of the ticket is 17£ 11d."

About the talk of bribery, Mr. Felix Greene, the author, says :

"No tipping in China, anywhere. Don't even try to tip: it will be as

embarrassing as if you tried to tip an airline hostess."

Lastly he says :

"During the 40-hour journey from Canton, I estimated that the outside of the coaches must have been washed at least ten times and the train arrived at night."

Sir, this is how the Chinese people have been maintaining their trains, their coaches and their compartments. But what is the condition of our compartments? Many things have been said here. Even in the First Class compartments there are no fixtures I need not speak of the Second Class compartments. Even for long hours of travels, the compartments are not cleaned. Sir, you know the difficulties because of the dust collection inside the compartments. We are yet to have electric trains throughout the country.

[The Vice-Chairman (Shri Ranbir Singh) in the Chair.]

And, Sir, we are running all these engines either on diesel or coal. Only those who travel by train and that too in the Second Class would know what the difficulties are which the passengers have to face because of the dust accumulation particularly when the engine is a Coal engine.

Now, coming to my own area, the South-Eastern Railway, not to speak of second class compartments, even the first class compartments are worse in comparison with the second class compartments on the Northern or Eastern Railways. Fittings are not there and one cannot think of going inside a toilet room also because of the stinking smell one gets throughout. The people of Orissa defended one extra passenger train between Puri and Calcutta.

[Shri Bhairab Chandra Mahanti.]

Formerly, the Puri Express used to have 18 coaches. It was subsequently divided into two trains. Eleven coaches ran as before as Puri-Howrah Express and 7 or 8 Coaches were taken out and a new name was given to another train called Jagannath Express—Can this solve the problem of over-crowding?

Then, Sir, there is much scope for shortening the running time. I came the other day by the Delhi Express.... (Time bell rings) from Howrah to Delhi. You pay the same fare by the Kalka Mail. It takes you from Delhi to Calcutta in 22 hours and 40 minutes. But you have also to pay the same fare while you go by the Delhi Express from Howrah to Delhi which takes nearly 30 hours. I had the bitter experience, the train halted at Allahabad for 40 minutes. I do not know why it halts at the Allahabad station so long—for 40 minutes. The running time should be curtailed. This should be looked into.....

(Time bell rings)

On the Eastern Railway, from Calcutta to Kharagpur there are only electric engines. After that we have Hirakud power, Talcher thermal power, and we have the Dudma power stations. But there is no provision for electric lines.

Now, I come to my last point. The people of Orissa are grateful to the Railway Minister for his announcement that Jagpura-Banspani line will be taken up soon. But I would also like to make this fervent appeal to him that unless you have the Bimlagarh-Talcher line laid out, Paradeep port, the deepest and sheltered port of our country, will die out. I would request, Sir, that this may be taken up soon.

उपसभाध्यक्ष (श्री रणवीर सिंह) : श्री गुणानन्द ठाकुर । आप समय थोड़ा कम लीजिए ।

श्री गुणानन्द ठाकुर (बिहार) : आप पिछली बार भी ऐसा ही कह रहे थे । कम से कम 12-15 मिनट दीजिएगा ।

मान्यवर, हमारे रेलवे मन्त्री पं० कमलापति त्रिपाठी जो विनियोग विधेयक लेकर सदन के समक्ष उपस्थित हुए हैं और खास कर उस परिस्थिति में जबकि इस देश में आपात-कालीन स्थिति का मूल्यांकन हो रहा है । तो अगर हम से मूल्यांकन किया जाए तो उसमें पहला नम्बर रेलवे का आता है । यह कहा जाता है कि समय की पाबंदी सिर्फ रेलों के लिए ही नहीं, दूसरों के लिए भी है । मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता कि रेलवे की क्या स्थिति हो गई थी, रेल में कितनी हलचल हुई थी, कितनी बड़ी हड़ताल हुई थी, कितने सौ करोड़ रु० का घाटा हो गया था और क्या हम लोग रेलवे के सम्बन्ध में सोचते थे । लेकिन इस महान पुरुष को यश लिखा हुआ था, जब से ये आए दिल्ली-अगर मैं कहूँ कि प्रधान मन्त्री जी की बहुत बड़ी उपलब्धियाँ हैं तो हम निश्चित रूप से यह भी कहेंगे कि पं० कमलापति त्रिपाठी जैसे बुजुर्ग मन्त्री को एक वरिष्ठ राष्ट्र नेता के रूप में दिल्ली में बैठा कर लाई, यह भी एक बड़ी उपलब्धि है प्रधान मन्त्री जी की । आप सोचिए, जब ये ट्रांसपोर्ट विभाग में थे उस समय उन्होंने क्या कर दिखाया और आज भी दिल्ली के नागरिक नाम लेते हैं कि उनकी वजह से दिल्ली में रात भर बसें चलती हैं और उससे कितने लोगों की सुविधाएं मिलती हैं । तो रेलवे में उन्होंने जिस ढंग से बिगड़ी हुई परिस्थिति को सुधारा, कर्मचारियों को अपने कांफिडेंस में, विश्वास में लिया, अधिकारियों को अपने विश्वास में लिया, देश को अपने विश्वास में लिया, यात्रियों को अपने विश्वास में लिया, उन्हें सुविधाएं दीं और काम को आगे बढ़ाया । मैं इस सम्बन्ध में कहूँगा कि जिस तरह से संविधान संशोधन के सवाल पर देश में समाजवादी संविधान देने के सवाल पर आज के दिन एक ऐतिहासिक प्रस्ताव पारित

हुआ, तो यह भी एक ऐतिहासिक बात है कि पिछले पन्द्रह-प्रद्वारह महीनों का विश्लेषण किया जाए तो सब से अधिक प्रगति अगर कहीं दिखायी देती है तो रेलवे में; चाहे वह सुरक्षा का सवाल हो, चाहे पंकुचुएलिटी का सवाल हो, गाड़ियों के चलने का सवाल हो, बहुत सी गाड़ियां तो ऐसी हैं जो विकोर टाइम, समय से पहले ही आ जाती हैं और 96 परसेंट गाड़ियां समय पर चलती और पहुंचती हैं। तो इतना बड़ा सुधार हर जगह इस आयातकालीन स्थिति में जो हुआ है उसमें पंडित जी एक उदाहरण बन गए हैं। समय की पाबन्दी सिर्फ रेलों के लिए ही नहीं बल्कि दूसरों के लिए भी उदाहरण बन गया है जो कि देश के लिए एक बहुत बड़ी उपलब्धि है और इसको मैं प्रधान मंत्री की एक सब से बड़ी उपलब्धि कहूंगा कि रेलवे मंत्री जी ने यहां आकर देश को नई 183 नई गाड़ियां दी हैं और तामिलनाडु एक्सप्रेस से मैं आ रहा था तो मैंने देखा कि दक्षिण के लोग जब वह गाड़ी पास हो रही थी तो तालियां बजा रहे थे। ऐसा लगता था कि भाग्यो आपको कोई एक नई चीज मिल गई हो। सद्भाव से मैं आ रहा था तो वहां के बाद विजयवाड़ा तक जहां कि आन्ध्र की सीमा खत्म होती है हर जगह पर लोग खुशियां मना रहे थे। तो नई गाड़ियां चली हैं और दूसरी जगहों में भी सुधार हुआ है। मुझे क्वेश्चन कमेटी में रहने का मौका मिला है। मैंने देखा कि 69 हजार क्लेम्स के केसेज कम हुए हैं। मैं जान कर हैरत में रह गया। एक वर्ष के अन्दर रेलवे में 69 हजार केसेज क्लेम्स के कम हुए हैं उससे कई करोड़ की बचत हुई होगी। पंडित जी आप रेलवे मंत्री जी नहीं, आप नेता भी हैं। आप इस तरह मत कहिए। योजना कमीशन की अध्यक्षता प्रधान मंत्री जी हैं। अगर रेलवे कहे कि वह कर्षणियव आर्गनाइजेशन है तो यह सोशलिस्ट

स्टेट भी है। हम केवल व्यवसाय ही नहीं करते हमें जनता की सुविधाओं का ध्यान भी रखना है और इस दृष्टि से हमें देखना चाहिए। मुझे हसी आयी कि जब मैं आया जाता हूं तो आरा से सहस्राम की जो लाइन है वह शायद 12 वीं शताब्दी की है। अंग्रेजों ने पता नहीं उसे कब बनाया होगा। इस बीसवीं शताब्दी में आप उसे मीटर गेज की भी नहीं बना सके। हमारे दोस्त कहते हैं कि उन को बाड गेज दीजिए। वहां तो नैरो गेज की भी नैरोगेज है और वह आज भी वहां चल रही है। तो उसे देखना चाहिए और हमारे रेलवे मंत्री जी को उसकी तरफ ख़ास ध्यान देना चाहिए।

अंत में हमारी दो, तीन बातें हैं। हम ने बार-बार कहा है और प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा जी चाहती हैं कि पिछड़े क्षेत्रों का विकास हो; लेकिन इस देश में कई राज्य ऐसे हैं कि जहां कि जनता ने रेल की लाइन भी नहीं देखी। तो उन पिछड़े क्षेत्रों और टूटे हुए क्षेत्रों की जनता ने भी आजादी की लड़ाई में हिस्सा लिया और अंग्रेजों से मोर्चा लिया है। वहां बाढ़ के चलते या दूसरे प्राकृतिक प्रकोपों के चलते जो लाइनें टूट गई हैं उनको आप प्राथमिकता दीजिए। हमारे कई मित्रों ने कहा कि अंग्रेजी राज में भी हम को यह सजा दी गई, इन्दिरा जी के समय में भी हम को यह सजा दी गई और शायद कमलागति जी जैसे स्वतन्त्रता सेनानी के समय में भी हम को यह सजा मिलेगी? मैं कहूंगा कि उन क्षेत्रों को आपको देखना चाहिए। जैसे मैं कहूं कि ललित बाबू और प्रधान मंत्री जी स्वयं गयी थीं छितीनी पहाड़ रेलवे लाइन का शिजान्यास

[श्री गुणानन्द ठाकुर]

करने के लिए। इसी प्रकार निर्मली भईया लाइन का सर्वेक्षण कर लिया गया है। यह रिस्टोरेशन का मामला है। मैं उस सदन का सदस्य भी था।

रेल मंत्रालय ने सिद्धान्ततः तय किया था कि हम रेस्टोरेशन करेंगे, उसमें भी कहिएगा कि पैसा नहीं है आपके प्लानिंग कमीशन में तो सिक्कम, नागालैंड, मणिपुर, आदि राज्यों के लोग तो रेल लाइन देखेंगे नहीं। आप गोहाटी में कांग्रेस अधिवेशन कर रहे हैं वहाँ के लोगों को क्या कहेंगे। आपको हिम्मत करनी चाहिए। योजना कमीशन को चाहिए कि इन क्षेत्रों के लिए हमको पैसा दीजिए। जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनके डेवलपमेंट के लिए हमें थोड़ा सा पैसा दीजिए। अगर नहीं देते तो तीस साल की आजादी के बाद भी दबे, कुचले इलाके के लोग लाइन पर नहीं आ सके तो क्या होगा। श्री टी० ए० चाई ने शिलान्यास किया था बाराबंकी सभस्तीपुर का और ललित बाबू और प्रधान मन्त्री भी गई थीं जब उसका शिलान्यास हुआ था।

(Interruption)

उपसभाध्यक्ष (श्री रणवीर सिंह) : एक मिनट में खत्म कीजिए।

श्री गुणानन्द ठाकुर : जो संसद सदस्य उत्तर प्रदेश से आते हैं, कहते हैं उत्तर प्रदेश से आते हैं। आज सवाल यह है कि क्या स्थिति है पूर्वी उत्तर प्रदेश की, क्या स्थिति है उन क्षेत्रों की और जिस सिद्धान्त को आपने तय कर दिया है उसमें फिर क्या दिक्कत है। मैं कहूंगा कि कई आपके स्टेशन कटने जा रहे

हैं जैसे मानसी, आदि क्योंकि गंगा का कटाव इतना तेज है कि वह स्टेशन की ओर जा रही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री रणवीर सिंह) : पंडित जी को पत्र लिख दीजिए।

श्री गुणानन्द ठाकुर : आपके दो मंत्री बड़े सक्षम हैं, बूटासिंह जी और कुरेशी साहब, लेकिन मैं चाहूंगा कि आप इन जगहों का स्वयं निर्णय करें। कितनी खुशी की बात है कि आज जो सुविधायें हासिल हैं चाहे आप रिजर्वेशन कराने जाइये, चाहे आप गाड़ियों में बैठिए, मैं चाहूंगा कि कैटरिंग को भी कुरेशी साहब आप सुधारिये। उसमें कुछ कठिनाई हो रही है। सदस्यों की भावनाओं को आपने सुन लिया है कि खाने में वह सुधार नहीं हो सका जो होना चाहिए। (Time bell rings) सभापति जी, एक मिनट में खत्म कर रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रणवीर सिंह) : पंडित जी पर भी रहम करिये।

श्री गुणानन्द ठाकुर : आप क्यों ऐसा कर रहे हैं? थोड़ा समय दे दीजिए। तो मैं चाहूंगा कि कितने दुख की बात है कि पंडित जी के समय में भी लोग प्लेटफार्म के लिए तड़पते रह जायें। वर्षा में पंडित जी देखकर आये हैं कि वहाँ प्लेटफार्म पूरा नहीं हो सका है। जहाँ आपने प्लेटफार्म दिया है वहाँ शेड भी दे दिया जाए। आपने दक्षिण और उत्तर की सभ्यता को जोड़ा है। उत्तर पूर्व रेलवे में सहरसा से महिसी जो आपने रेलवे लाइन का सर्वे किया है जहाँ पंडित शंकराचार्य और मंडन मिश्र की पुरानी संस्कृति के उदाहरण हैं, मैं चाहूंगा कि इन कामों को शीघ्र कार्यान्वित कराया जाए। जहाँ तक पैसे का सवाल है, यह सदन आपके साथ

है, पंडित जी ये सदस्य आपके साथ हैं और हम लोग अपनी नेता प्रधान मंत्री जी से भी निवेदन करेंगे कि आपके विभाग ने जो काम किया है, जो मर्यादा निभाई है उसको ध्यान में रखते हुए और अधिक पैसा रेलवे को दिया जाए।

अन्त में मैं कहूंगा कि जो सौ दो सौ कर्मचारी रह गये हैं, जिनको अभी काम पर वापस नहीं बिया गया है, उनको माफ कीजिए, उनको आप क्षमा कीजिए। आप अधिकारियों के चक्कर में न रहिये और जो सदस्य आपके साथ काम किये हैं वह आगे भी आपके साथ रहेंगे।

उप-सभाध्यक्ष (श्री रणवीर सिंह):
अब आगे नहीं लिखा जाएगा, समाप्त कीजिए।

श्री गुणानन्द ठाकुर: इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RANBIR SINGH): Shri Kameshwar Singh. He is absent. Yes, Shri B. Rachaiiah, kindly take only five minutes.

SHRI B. RACHAIAH (Karnataka): Sir, I rise to support the Appropriation Bill Nos. 4 and 5. While doing so, Sir, I am really proud of the working of the railways. They have really done a very good work during the period of the emergency. The trains are running in time and the number of ticketless travellers has been considerably reduced. Most of the ills which were found earlier in the working of the railways have been eradicated. All this goes to the credit of Panditji for ably administering the railways in our country.

Sir, we are really proud of the working of our railways because they are the largest in Asia and there are about seventeen lakhs of people work-

ing in it and we are running nearly ten thousand trains a day. I can understand the magnitude of the problems which our railways have to face every day.

Sir, I have all the appreciation for the good work that they have done so far as the introduction of fast trains is concerned. This has reduced the running time of the trains and they connected these fast expresses from all the headquarters to Delhi. It is only in the south, particularly from Bangalore that we are not having a direct express train to Delhi. I request the hon. Railway Minister to see that as early as possible there is a direct fast train from Bangalore to Delhi.

Sir, the conversion of line between Guntakal and Bangalore has been delayed. Therefore the transshipment difficulty is there and in the absence of conversion it will be very difficult for us to develop that area. The State Government of Karnataka has written to the Railway Ministry demanding the conversion of Bangalore-Mysore line and they have stated that they are going to provide certain facilities like railway sleepers, acquisition of land and that if there are any losses in the initial stages, they are going to meet them. Sir, the hon. Minister has been kind enough to order a re-survey. I do not know at what stage it is. Sir, the hon. Minister of State has also come to Mysore and he has made a categorical statement that it would be taken up after the survey is over. Sir, Mysore being a backward district, this is a very important line and since a number of industries are coming up it is entitled to some concession. Therefore I request the hon. Minister to consider this particular request.

Sir, another problem is the expansion of loco sheds i.e. Mysore Railway workshop city. I have been urging for the last three years to see that these loco sheds are expanded and more work is given to workers there. In Bangalore also the wheel and axle plant is there and you made a

[Shri B. Rachaiah.]

promise that it will not be stopped and that it will be taken up at the appropriate time when funds are available. I am sorry to say, Sir, that no progress has been made so far as that is concerned.

Sir, I would not like to take much of your time except to draw your attention to some of the urgent needs of Karnataka.

Sir, during 1975 there was special drive in the recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes because the representation of S.C. & S.T. were in shortfall. The shortages have not been filled in the various categories. So the representation of Scheduled Castes and Scheduled Tribes, as was promised by you, should be taken up in right earnest and it should be seen that the weaker sections get their due share in the administration.

With these words, Sir, I support the demand that is before the House. Thank you.

श्री नरथी सिंह (राजस्थान): उपा-सभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय द्वारा रेलों में समय की पाबन्दी, सफाई और दूसरी सुविधाएं जो दी गई हैं मैं इसके लिए रेल मंत्री तथा उनके आधीन अफसरों की प्रशंसा करता हूं और इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल विभाग में राष्ट्रभाषा के प्रचार और प्रसार के ऊपर अधिक जोर दिया है। यह कदम निश्चय ही एक ऐसा कदम है जिससे हमारे राष्ट्र के निर्माण में बड़ी गति आई है। मैं एक निवेदन और करना चाहता हूं कि जैसे आपने भाषा को आदर दिया है और जनता की सुविधाओं का समान रूप से आदर करने के लिये जो आपने कदम उठाये हैं उनकी मैं सराहना करता हूं। साथ ही सुविधाएं देने के लिये आपने जो वर्गीकरण किया है, क्लासेज बनाई हैं इसको आपको हटाना चाहिये। आपने थर्ड क्लास को हटा कर सैंकड क्लास तो बना दिया है लेकिन कंडीशंस थर्ड क्लास की

हैं। मुझे पूर्ण विश्वास है कि सरकार इस पर अवश्य कोई न कोई निर्णय लेगी।

इसके साथ-साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि जहां तक यातायात का संबंध है राजस्थान सबसे पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां तो पीने का पानी प्राप्त करने के लिए भी रेल आने का इन्तजार किया जाता है। रेगिस्तानी इलाका होने के कारण अब तक वहां पर यातायात की सुविधाएं प्रदान करने की तरफ ध्यान नहीं दिया जा सका है। मैं चाहता हूं कि अब वहां पर रेलवे लाइनें बिछाई जानी चाहिए और रेल यातायात को बढ़ाया जाना चाहिए। अनेक सालों से वहां से यह मांग की जा रही है कि दिल्ली और जयपुर के बीच में बड़ी लाइन बिछाई जानी चाहिए, लेकिन इस मांग को अभी तक पूरा नहीं किया गया है। राज्य सरकार की तरफ से भी बार बार यह मांग की जा रही है और कंसलटेटिव कमेटी में भी हम लोग यही मांग करते रहे हैं। इसलिए मैं फिर मांग करना चाहता हूं कि इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

इसके साथ ही मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूं कि हम अपने देश में सांस्कृतिक उत्थान की बात करते हैं? भरतपुर ब्रजभाषा का मुख्य सांस्कृतिक केन्द्र है। अनेक बार कंसलटेटिव कमेटी में हमने इस बात की मांग की है कि भरतपुर को राजस्थान के दूसरे क्षेत्रों से जोड़ा जाए। भरतपुर राजस्थान के एक छोर पर स्थित है और उत्तर प्रदेश को मिलाने वाला है। हमने इस बात की मांग की कि आगरा से जयपुर को एक तेज गाड़ी चलाई जानी चाहिए। आगरा से बीकानेर तक एक ऐसी तेज गाड़ी चलाने की बाब सोची भी गई थी। लेकिन सुना है कि जयपुर से बीकानेर के लिए तो गाड़ी चलाई जा रही है, लेकिन आगरा से नहीं चलाई जा रही है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे प्रशासन की यह नीति रही है कि लोगों

को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दी जाएं और रेलवेज के अन्दर लोगों को काम मिल सके। हमारे यहां राजस्थान में प्राइवेट सेक्टर में एक वैगन फ़ैक्ट्री है। उसमें इन इमरजेन्सी के दिनों में मजदूरों की छुटनी कर दी गई है। बिरला जी का कहना है चूकि कि रेलवे बोर्ड से वैगनों की मांग कम हो गई है, इसलिए मजदूरों की छुटनी करनी पड़ रही है। ऐसी हालत में मेरा निवेदन है कि या तो इस फ़ैक्ट्री को सरकार राष्ट्रीयकरण करके अपने हाथ में ले ले अन्यथा मजदूरों की छुटनी बन्द होनी चाहिए। जब हम मजदूरों को ज्यादा से ज्यादा काम करने के लिए प्रोत्साहित कर रहे हैं तो यह बात समझ में नहीं आती कि मजदूरों की छुटनी क्यों की जा रही है। यदि सरकार राष्ट्रीयकरण नहीं करे तो इस मिल को diversify करने को बाध्य करे।

तीसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि आपने यह कहा है कि जो तेज गति से चलने वाली ट्रेनें हैं उनमें बीच में पड़ने वाले स्टेशनों पर टिकट मिला करेंगे लेकिन आपके इस आश्वासन के बावजूद बीच के स्टेशनों पर टिकट नहीं मिलते हैं। हो सकता है कि रेलवे बोर्ड की निगरानी में कुछ कमी हो और उनको इसकी जानकारी न हो कि बीच वाले स्टेशनों पर टिकट नहीं मिल रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इस तरफ भी विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है।

एक बात में यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि जहां तक सर्विसेज का सवाल है, कई मामलों में सालों पहले हमारे रेल मंत्री जी ने लोगों को बहाल करने या उनकी प्रमोशन करने के बारे में आदेश दे दिए हैं। लेकिन रेलवे बोर्ड उन मामलों को कई वर्षों से लटकाए हुए है और उनका कोई फैसला नहीं करता है। मैंने इस बारे में चिट्ठी भी लिखी है? मैं चाहता हूं कि इस तरफ भी ध्यान दिया जाए और कर्मचारियों की सुविधाओं का

खयाल रखा जाए। जहां तक छोटी-छोटी सुविधाओं का ताल्लुक है, उनकी तरफ विशेष रूप से ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलों में थोड़ी-थोड़ी गलती के कारण बड़े बड़े एक्सीडेंट हो जाते हैं। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे प्रशासन में तेजी लाई जाए और जो काम देर में होते हैं उनको शीघ्रता से निपटाया जाए। जनता को आपने जो सुविधाएँ दी हैं, वह निश्चित रूप से आम लोगों के लिये, जो हिन्दुस्तान के आम लोग हैं, उनके लिये सुविधाजनक होगा। यह बात मैं कहूंगा (समय की घंटी)

मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

मैं एक बात आपसे कहना चाहता हूं कि एक तरफ तो हम जोर दे रहे हैं कि खेती में पैदावार बढ़े परन्तु उसके लिये जब खाद ले जाने की बात होती है तो उसके सम्बन्ध में आज यह शिकायतें आती हैं कि वैगन्स नहीं मिल रहे हैं और इसलिये खाद नहीं पहुंच रही है। बुवाई का सीजन निकलता चला जा रहा है। ऐसे मामले में, ऐसे विशेष अवसरों पर जब कि उस चीज की जरूरत हो तो उस पर निश्चित रूप से ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए और यह चीज पहुंचानी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं इस विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं।

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) :

श्रीमान्, मुझे ऐसी उम्मीद नहीं थी कि इस छोटी सी बहस पर, जिसमें पूरक मांगें पेश की गई हैं और जो 1974-75 में ज्यादा खर्च हो गया है उसकी मंजूरी के लिये एक दूसरी ही मांग पेश की गई है, इस सम्बन्ध में इतनी लम्बी बहस हो जायगी? मान्यवर, ढाई बजे से बहस शुरू हुई है और अब पीने 6 बज रहे हैं, करीब करीब चार घंटे यह बहस हुई। मैं तो शांभार मानता हूं उन माननीय सदस्यों का जिन्होंने इसमें भाग लिया और

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

यह इस बात का सबूत है कि रेलों के सम्बन्ध में लोगों को बहुत काफी दिलचस्पी है। जिन सदस्यों ने हिस्सा लिया, इस बहस में, मैं उनके प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूँ और आभार प्रकट करता हूँ। वह इसलिये कि सभी माननीय सदस्यों ने एक प्रकार से रेल में जो सुधार हुए हैं उनकी सराहना की है और बहुत अच्छे सुझाव दिये हैं जिससे कि और अधिक सुधार किया जा सके।

मान्यवर, यह तो पूरक मार्गों की बहस थी। लेकिन शायद इस माननीय सदन का यह कायदा है कि अगर पूरक मार्गों का प्रस्ताव भी अगर किया जाय तो एक साधारण बहस छिड़ जाती है। जब बजट पेश किया जाता है, साधारण बजट, तो उस वक्त तो साधारण वाद-विवाद होता ही है। तरीका तो यह है कि पूरक मार्ग जब पेश की जाय तो जिन मुद्दों पर वह पेश की गई है, जो आइटम उसमें रखे गये हैं उस पर ही राय दी जाय। लेकिन इस सदन में भी और दूसरे सदन में भी मैंने सुना कि तरीका यही है और काफी दिनों से यह चला आ रहा है कि इस पर भी साधारण बहस हो। तो मान्यवर, साधारण बहस इस पर हो गई। आपने स्वयं इसमें हिस्सा लिया। यद्यपि आप जो कुछ बोले वह मालूम होता है कि चौधरी बंशीलाल के कहने से बोले और अच्छा बोले। और लोगों ने भी इसमें हिस्सा लिया। मैं उन सबको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन मेरी दिवकत यह हो गई कि जहाँ पर इतनी बातें कही गई कि सब बातों का उत्तर देना यहां संभव नहीं है। यहां मेरी इतनी जानकारी नहीं हो सकती, शायद किसी बात की हो लेकिन इतनी बातों का उत्तर एक साथ देना कठिन होगा।

साधारण बहस जो बजट के सम्बन्ध में पेश होती है वह दो-तीन दिन चलती है। उसमें जो बातें उठाई जाती हैं उनका उत्तर आता रहता है। यहां तो तत्काल बहस की गई और इसलिये सब बातों का उत्तर दे

सकना न सम्भव है और न मैं समझता हूँ कि इसकी कहने की आवश्यकता है। जिन बातों की ओर आपने ध्यान आकृष्ट किया है, इस सदन के माननीय सदस्यों ने, वे सारी बातें हमने नोट कर दी है और जैसे बजट के वक्त में भी उसका उत्तर भेजा जाता है, ऐसे ही इन बातों का उत्तर माननीय सदस्यों के पास भेज दिया जायेगा और जो सुझाव उनके कार्यान्वयन के बारे में दिए हुए हैं उन पर भी हम गम्भीरता के साथ विचार कर लेंगे और उन्हें कार्यान्वित करने की चेष्टा करेंगे।

मान्यवर, यह जो हमारे एक्सेस, ग्रांट की पूर्ति की डिमाण्ड है और यह जो सप्ली-मेंटरी डिमाण्ड रही है इस संबंध में किसी ने कुछ ज्यादा नहीं कहा है; करीब करीब सब लोगों ने उसका समर्थन किया है, जैसे कंटीजेनसी फण्ड से 3 लाख 61 हजार ६० निकाला गया और उसकी पूर्ति की मांग की गई कायदे के मुताबिक वह जो रुपया कंटीजेनसी फण्ड से लिया गया वह किस चीज के लिए दिया गया वह जो बजट साहित्य है उसमें स्पष्ट रूप से दिया गया है। उसमें 1,000 ६० की एक पूरक मांग है। प्रत्येक मांग उस योजना की संश्लिष्टता के लिये रखी गई है जिसे डिमाण्ड पेमेन्ट कहते हैं। जो पुल बह गया था, डमन गोवा वाला पुल, उसको बनाने का काम हमने उठा लिया है क्योंकि बहुत अच्छे मार्ग पर है, वह पुल जिस पर यातायात भी बड़ी आवश्यकता रहती है, बहुत धूम के साथ जिस पर यातायात होता है। बहुत महत्वपूर्ण रास्ता है। वह पुल टूट गया था, बह गया था अब की बाढ़ में तो उसका एक स्थायी रूप में निर्माण कर दिया गया और करीब महीने डेढ़ महीने के अंदर गाड़ियां उस पर चलने लगेंगी लेकिन अगली बरसात आने के पहले उस पुल को हमें बना डालना है। उसके ऊपर ढाई करोड़ ६० का खर्च होगा। बाकी कुछ डिब्बियां हो गई थीं, अदालत की डिब्बियां। उन को देना पड़ा

है करीब करीब 2 लाख 40 हजार। 1 लाख 21 हजार इस तरह से है कि डिफ्रियां जिन की बिना पर 3 लाख 61 हजार रुपया है। उसे पूरा करने के लिये मांग की गई है। जहां तक एक्सेस डिमाण्ड है मान्यवर उसमें 1974-75 के दौरान स्वीकृत राशि की तुलना में वास्तविक खर्च 17.96 करोड़ रु० अधिक हो गया था। 4 मामलों में वास्तविक खर्च, अंतिम अनुदान, बढ़ गया था और दो मामलों में वास्तविक खर्च प्रभुन वित्तियों से बढ़ गया था। कहते हैं, 17.96 करोड़ रु० की वृद्धि मुख्यतः निम्नलिखित 2 अनुदानों के अंतर्गत प्रभुत हुआ। संचालन व्यय, परिचालन व्यय 1 करोड़ 11 लाख रु० हुआ। इस प्रकार यह 18 करोड़ रु० की एक्सेस मांग है। पब्लिक अकाउंट्स कमिटी ने कहा था कि इसकी मंजूरी लेनी चाहिए। उन्होंने यह भी ध्यान दिलाया कि खर्च के ऊपर अधिक से अधिक नियंत्रण स्थापित होना चाहिये—रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय के। तो उसके लिए कई उपाय किए गए हैं कि अब खर्च के ऊपर कुछ अधिक नियंत्रण किया जा सके और जहां तक हो जो राशि मंजूर हो चुकी है उसी के अंदर हमारा खर्च रहे। कभी-कभी बढ़ जाता है तो उसके लिए यहां आना पड़ता है। लेकिन कोशिश इस बात की की जाएगी कि बजट से स्वीकृत जो धनराशि है उसी के अंतर्गत हमारा खर्च चलेगा।

मान्यवर, यह जो आज का प्रस्ताव है उसके संबंध में है। बाकी कुछ प्रश्न उठाए गए। कुछ का जवाब मेरे पास आया भी है और वह जवाब दे भी दिया जाता है। लेकिन श्रीमन् मैं यह कहना चाहता हूं कि जिन लोगों ने ये सवाल उठाए उनमें प्रायः सभी चले गए—सिवाय कल्पनाथ राय के। नन्धी सिंह जी भी हैं, श्याम लाल यादव जी भी हैं, महंती जी भी हैं।

श्री देवराय पाटिल (महाराष्ट्र) : जो नहीं बोले वे भी हैं।

डा० चन्द्रमणि लाल चौधरी (बिहार) : चन्द्रमणि लाल भी हैं।

श्री कमलापति त्रिपाठी : हां, आप चले जाएंगे तो मैं बोलूंगा किस के लिए। तो वे लोग प्रायः चले गए। उन्होंने यह सवाल उठा दिया कि साहब, आपने यह वायदा किया था कि जिन लोगों ने वायलेन्स और सर्वोटेज के काम में हिस्सा नहीं लिया है उन सब को नौकरी दे दी जाएगी। और उन के कैसे जो चले हैं वह उठा दिये जायेंगे। आप ने यह कहा कि हम ने इस प्रकार का एण्योरेंस दिया था। जो एण्योरेंस दिया था वह पूरी तरह से कार्यान्वित हो रहा है। जो लोग कचड़ी में नले गये हैं, जिन्होंने मुकदमा दायर कर दिया है उन के कैसेज भी हम क्लीयर कर रहे हैं, उन पर मोब विचार कर रहे हैं। यह मैंने कंप्लेटिव कमिटी में भी कहा और यहां भी कहा। यदि वह मुकदमे ऐसे हैं कि जिन को वह विदड़ कर लें तो उन पर हम अच्छी तरह से विचार करते हैं। जहां तक अपील में जान का सवाल है, हम उस में जाने नहीं और यथा संभव जब तक कोई कानूनी प्वाइंट न हो तब तक हम अपील में जाना नहीं चाहते। यह नीति रेलवे बोर्ड की है। हमारे कार्यकर्ताओं के पक्ष में अगर कोई फैसला हाईकोर्ट से हो गया तो हम उस को अमूमन मंजूर कर लेते हैं जब तक कि कोई ला प्वाइंट उस में इन्वाल्ड न हो और जिस के स्वीकार कर लेने से हमारे प्रशासन पर बहुत बड़ा कोई असर न पड़ना हो। मान्यवर, यह देवने की बात है कि 16 हजार 8 सौ में से 16,153 आदमी लिये जा चुके हैं। अब पांच, छ सौ आदमियों की बात है उन में तीन, चार सौ के कैसेज कोर्ट में हैं। वह खुद उन्होंने दायर किये हैं और जब तक वह उन को विदड़ नही करते तब तक हम कुछ नहीं कर सकते। हम ने एण्योरेंस दिया है और जिन लोगों ने

[श्री कमला पति त्रिपाठी]

अपने केसेज विदड़ा कर लिये हैं उन पर हम ने विचार किया है और जो आगे विदड़ा कर लेंगे उन पर हम विचार करेंगे।

एक दूसरा सवाल उन्होंने उठाया था और उन का कहना था कि जो हमारे पुल हैं वे पुराने हो गये हैं और वह अक्सर बह जाते हैं। जैसे दमनगंगा का पुल बह गया। ऐसे पुलों की जानकारी रखनी चाहिए और देखना चाहिए कि वह बहने न पायें। दूसरे सदन में भी यह प्रश्न उठाया गया था और जिस के उत्तर में हमारे भाई कुरेजी जी ने वहां कहा था कि हमारे पास स की एजेंसी है और काफी योग्य लोग हैं जो इन पुलों की निगरानी और परीक्षण और समीक्षा करते रहते हैं और बराबर देखा जाता है कि जरा सी भी कमजोरी कहीं दिखायी पड़े तो उस का इतजाम फौरन किया जाय।

अब मान्यवर, हमारे बहुत से साथियों ने, एक सज्जन ने इस बात की मांग की कि जो रेलवे का मैट्रोपालिटन ट्रांसपोर्ट आर्गनाइजेशन है बंबई में वह क्या काम कर रहा है। वहां काम धीरे-धीरे हो रहा है यह बात सही है। कुछ आर्थिक कारणों से काम उतनी तेजी से नहीं हो पाया जितनी तेजी से हम करना चाहते थे, लेकिन जो छठा कारीडर है उस के कुछ अंशों का काम चलाने का प्रयत्न किया जा रहा है और अगर उस का काम हम जल्दी पूरा कर सके तो उस से वहां के ट्रांसपोर्ट की समस्या बहुत कुछ हल हो जायगी।

रेलवे बोर्ड की आर्थिक व्यवस्था पर विचार करने के लिये भी कुछ लोगों के सुझाव आये और खुरशीद आलम साहब ने खास तौर पर यह प्रश्न किया कि जो आर्थिक व्यवस्था है उस का रिव्यू बराबर होना चाहिए। मैं उन से यह कह सकता हूं कि यह कांस्टैबली अंडर रिव्यू रहता है बाई दि रेलवे कंवेन्शन कमेटी काम टाइम टु टाइम। रेलवे की कंवेन्शन कमेटी जो है वह बड़ी इंपार्टेंट कमेटी

है पार्लियामेंट की। यह हमारी आर्थिक स्थिति पर और आर्थिक व्यवस्था पर समय-समय पर अपनी समीक्षा करती रहती है और रिपोर्ट भी देती रहती है। यह एक मजबूत और पावरफुल कमेटी है और उस की आज्ञाओं का हम पालन करते रहते हैं। तो ऐसा नहीं है कि हम अपनी आर्थिक व्यवस्था पर कोई रिव्यू का इतजाम नहीं रखते। उस पर निगाह रहती है और उस के अनुसार काम किया जाता है।

मान्यवर, किमी ने यह कहा कि जो हमारे प्रोडक्शन यूनिट्स हैं उन के लिये कोई एक कारपोरेशन बना दिया जाय। यह प्रस्ताव और भी बड़ी बार ग्रा चुका है। हमारे जो प्रोडक्शन यूनिट्स हैं वे लोकोमोटिव भी तैयार करती हैं और उस के साथ रिपेयर का भी काम करती हैं। इतनी बड़ी 6 P.M. प्रोडक्शन यूनिट है। बहुत सी वर्क-शाप में भी हमारा प्रोडक्शन होता रहता है। तीन तीन यूनिट्स हमारे पास हैं। इनको हमने डिप टर्मिनल रखा है सलिये कि मेंटिनेंस और रिपेयर दोनों का काम ये करनी है, साथ ही जरूरी पार्ट्स भी बनाती हैं। अब कारपोरेशन बना देने के बाद बहुत सारी दिक्कतें पैदा हो जानी हैं। इनकम-टैक्स की दिक्कत भी होती है जिससे कोई बड़ा लाभ रेलवे का नहीं होगा। ऐसी स्थिति में हमारा काम बड़ा अच्छा हो रहा है। इससे प्रोडक्शन बढ़ा है। मुझे खुशी है कि हमारी प्रोडक्शन यूनिट्स में जो काम कर रहे हैं वह भी मेहनती लोग हैं जो कि शारीरिक श्रम करते हैं और साधारण रेलवे के जो काम करने वाले हैं उन लोगों का भी बड़ा सहयोग मिला है जिसकी वजह से सुधार हुआ है जिसकी तारीफ और प्रशंसा मान्यवर, आपके इस सदन में हुई कि रेलवे में अच्छा काम हुआ है। वह खाली रेलवे बोर्ड के करने से या यहां दो तीन मिनिस्टर हैं इनके करने से सुधार नहीं होता। यह तो सुधार हुआ तब जब रेलवे का महत्वमा नीचे से खासकर जो परिश्रम करने वाले हैं, श्रमिक वर्ग के लोग

हैं, जिनमें काम करने वाले हैं, उन 16-17 लाख आदमियों की पूरी मदद मिली और उनका सहयोग प्राप्त हुआ तब यह काम सुधार का हुआ है। हम उनके बड़े वृत्त हैं और हम जानते हैं कि हमारी प्रोडक्शन यूनिट्स में उन्होंने बड़ी मेहनत से काम किया है। हमारा प्रोडक्शन बड़ा है। आज जिस प्रकार उसका संचालन हो रहा है, हम समझते हैं कि इस बात की भी आशा बढ़ जाएगी कि हमको कुछ निर्यात करना पड़े, चाहे हमारे कोष हों, चाहे वैंगन हों, चाहे लोकोमोटिव्स हों उनकी बाहर से मांग आ रही है। जो हमारी कंसल्टेंसी सर्विस काम कर रही है उससे बहुत से विदेशी राजनयिक यहां आये हैं, बहुत सी जगहों में घूमकर हमारी प्रोडक्शन यूनिट्स को देख गये हैं। उम्मीद है कि हमें इस बात का मौका मिले कि हम अपने सामान को बाहर भेज सकें। मान्यवर, वह काम हमारा ठीक चल रहा है। उससे हमारा प्रोडक्शन बढ़ गया है।

हुजूर आपने कहा कि कमेटियां बना दें जिसे मैं। अब आप बैठें हैं चेयर पर, आपकी बात का जवाब मैं न दूंगा तो बड़ी बदतमीजी हो जाएगी।

श्रीमन्, तो डिबीजन के स्तर पर हमारी कमेटियां हैं। जोन के स्तर पर भी हैं। और नेशनल यूजर्स काउन्सिल भी है इसमें पार्लियामेंट के मंत्री भी हुए हैं। इसके अलावा इन्फोरमल कंसल्टेटिव कमेटी है। कुल 9 कमेटियां होती हैं जो हर साल एक बार जरूर मिलती हैं। जहां तक डिबीजनल और जोनल कमेटीज का सवाल है साल में दो बार या तीन तीन बार मिलती हैं। ऐडवाइजरी कमेटी है और नेशनल यूजर्स कमेटी भी है, इनमें बराबर हम काम करते रहते हैं और उन लोगों के सुझाव मिलते रहते हैं और बड़ी सहायता मिलती है और काम करने में बहुत

कुछ फायदा हम लोगों को मिल जाता है और रास्ता भी मिल जाता है कि किस तरह से काम करें।

मान्यवर, आपने यह कहा कि यह जो फ्रौज के लोग हैं इनको क्यों नहीं लेते हैं। मैं आपसे कहूँ कि हमारे यहां फ्रौज के लोगों के लिए खास तौर से इंतजाम है और फ्रौज के जो आदमी आते हैं उनको हम लेते रहते हैं, हमको खास जरूरत होती है कि उस तरह के आदमी हमें मिल जाएं। लेकिन हमको यह सूचना है कि ब्लास 4 के लोग ज्यादातर आते हैं और हम उनको लेते रहते हैं और हमारा विशेष ध्यान रहता है कि फ्रौज के सिपाही जो हमको मिल सकें, जो वहां से छोड़कर आते हैं, जिनको रिहा किया जाता है, उनके लिए हम काम देते रहे, आपका सुझाव वह बहुत अच्छा रहा है।

भिवानी रेलवे की बात आपने कही। 30 लाख से 75 लाख उसको किया है। मैं मांगता रहता हूँ, और पैसा मिलेगा तो और दूंगा। श्रीमन्, आप तो हमारे डिप्टी लीडर हैं, चौधरी साहब हमारे सहयोगी हैं, आप लोग पीछे पड़े रहेगे तो वहां जान बचेगी, कुछ न कुछ हमें करना ही पड़ेगा।

मान्यवर, अब शाही जी की बात करता हूँ, वह चले गये। वह बड़े जोर से बोल रहे थे, मैंने उनसे कहा कि क्यों अपने को थका रहे हो, लेकिन वह जोर से बोल रहे थे और मैं उनके हृदय के दुख को समझ सकता हूँ। मैं भी उत्तर प्रदेश के पूरब के इलाके से आता हूँ और जानता हूँ कि वह इलाका कितना दुखी है, कितना पिछड़ा हुआ है, कितना गरीब है आर्थिक दृष्टि से। सामाजिक या सांस्कृतिक दृष्टि से नहीं। उन इलाकों में अच्छे लेखक पैदा हुए हैं। भगवान बुद्ध को खोजने के लिये जायें तो आप पायेंगे पूर्वी इलाके में बस्ती के पास किसी स्थान पर पैदा हुए। मरे भी है जा कर कसिया में। अच्छे

❧ [श्री कमलापति त्रिपाठी]

बीर और बहादुर पैदा हुए हैं। कुछ बाहर उपनिवेश में जाकर बसे हैं। अधिकतर लोग उत्तर प्रदेश के पूर्वी हिस्से के, बिहार के पश्चिमी हिस्से के रहने वाले हैं। आज उन स्थानों में चले गये हैं और अपने उपनिवेश कायम किये हैं। बड़े मेहनती लोग हैं। लेकिन उनकी आर्थिक स्थिति बहुत खराब है। जैसा अभी आप कह रहे थे वह भी सही है कि वहां मुखा भी पड़ता है और कभी-कभी बाढ़ भी आती है। इसमें सदेह नहीं है। रेलवे का महकमा हमारे पास आया है और इसके लिये मैं पहले ही से कहता रहा हूं, लिखता रहा हूं। भारत सरकार को भी लिखा है। जब मैं उत्तर प्रदेश का चीफ मिनिस्टर था उस समय भी मैंने लिखा था। मैंने वहां का बहुत दौरा किया है मैंने माना है कि वहां छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कनवर्शन करने की मांग रही है।

[The Vice-Chairman (Shri Lokanath Misra) in the Chair].

जब भी किसी प्रदेश के विकास की बात आती है तो यही कहा जाता है कि छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला जाए। पूर्वी उत्तर प्रदेश की जो छोटी लाइनें हैं उनको बड़ी लाइनों में बदलने की मांग बहुत समय से है। अब काम शुरू हुआ है। उनका यह कहना कि अंग्रेजों ने इसकी उपेक्षा की है और जब से स्वराज्य मिला है, उसको 25 वर्ष हो गये हैं, तब से उसकी उपेक्षा हो रही है, मैं समझता हूं यह उचित बात नहीं है। वह है नहीं यहां पर, नहीं तो मैं उनसे कहता कि उत्तर प्रदेश का पूर्वी इलाके की और बिहार के पश्चिमी इलाके की काफ़ी जानकारी मुझ को है। मुझे काम करते हुए इन क्षेत्रों में 40-50 वर्ष हो गये हैं। मैं इस बात को जानता हूं कि पिछले 25 वर्षों में कितना अधिक विकास हुआ है, कितना अधिक सुधार हुआ है। इसमें सदेह नहीं कि जैसी वहां की आबादी है, जैसी वहां की आवश्यकताएं हैं उसके

हिमाब से बहुत कम काम हुआ है। अगर 16 आने नहीं तो चार आने जरूर सुधार हुआ है। बाकी अभी काम करना बाकी है। लेकिन कुछ नहीं हुआ है ऐसी बात नहीं है।

बिजली की और रेशन की बात कही जा रही थी। आज आप देख सकते हैं हजारों गांवों में बिजली पहुंची हुई है। बिजली के कारखाने चल रहे हैं। बिजली से चलने वाले ट्रबबल लगे हुए हैं। मड़कें वहां पहुंच गई हैं। स्कूल और कॉलेज वहां खुले हुए हैं। यह सब काम वहां हुआ है। आप ऐसा नहीं कह सकते कि कुछ भी वहां नहीं हुआ है। बाराबंकी और समस्तीपुर तक लाइन पहुंचे इसके लिये मैं आदेश दे चुका हूं। मैं समझता हूं वहां काम शुरू हो चुका है। जैसा कहा गया कि वहां पुल नहीं बना, कोई ब्रिज नहीं बना मेरा यह निवेदन है कि बहुत से ब्रिज ऐसे हैं जिनमें कोई काम करने की जरूरत नहीं है। मैं समझता हूं उन पुलों को तोड़ना कोई जरूरी नहीं है और जहां जरूरत है वहां काम हो रहा है। हमें यह आशा है कि वहां काम बहुत जल्दी पूरा हो जाएगा।

कस्पनाथ राय जी ने भी कुछ बातें पूछी थीं। मैं उस वक्त यहां पर तो नहीं बैठा था लेकिन मेरे पास पुर्जा है उसमें यह लिखा हुआ है कि बनारस और गोरखपुर के बीच में कन्वर्शन का काम होना चाहिए। मैं उनको सूचना देना चाहता हूं कि इसका सर्वेक्षण हमने कराया है। इसका आदेश उस वक्त हो चुका था जब कि बाराबंकी-समस्तीपुर की लाइन बन रही थी। हमारे सामने सर्वेक्षण की रिपोर्ट आ गई है। यह रिपोर्ट प्लानिंग कमिशन के पास जाएगी और उनसे मित्रता की जाएगी कि अगर हमें यह अधिकार दे दे जिसे अंग्रेजी में क्लीयरेंस कहते हैं तो हम काम शुरू कर देंगे। मैं जानता हूं कि यह बड़ा जरूरी चीज है। जैसा कि माननीय सदस्यों ने कहा कि कोयला का दाम 170-180 रु० हो गया। इस

दृष्टि से देखा जाये तो यह काम लाभकारी जरूर है और प्लानिंग कमीशन उस पर विचार कर रहा है। प्रधान मंत्री जी के सामने भी बात हो चुकी है। वित्त मंत्री को भी इसकी जानकारी है। श्री गुणानन्द ठाकुर जी ने कहा कि आप नेता है, इसलिए प्लानिंग कमीशन से इस बारे में कहें। श्री गुणानन्द जी ठाकुर आदमी हैं, इसलिए मैं उनसे कहना चाहता हूं कि मैं लाठी लेकर तो उनके पास नहीं जा सकता हूं। सिवाय इसके कि मैं उनसे आरजू-मिन्नत करूं और वह मैं करता रहता हूं। एक सज्जन ने कहा कि त्रिचूर-गुस्वायूर लाइन बननी चाहिए। श्रीमती प्रतिभा सिंह जी ने भी कुछ बातें कही हैं। बिहार से गुस्वायूर और त्रिचूर तक लाइन बिछाने की बात कही गई है। कन्याकुमारी और त्रिवेन्द्रम के बीच में तो लाइन बिछाई ही जा रही है। अगर कन्याकुमारी से 50-55 मील की लाइन बन जाये तो कन्याकुमारी जम्मू से मिल जाएगा। त्रिवेन्द्रम तक पहले से ही रेलवे लाइन बिछी हुई है। इसका शिलान्यास प्रधान मंत्री जी के कर-कमलों द्वारा हो चुका है। मैं यह कहना चाहता हूं कि प्लानिंग कमीशन चाहता है कि हमारी ज्यादा से ज्यादा मदद की जाये। हमारी आर्थिक स्थिति जैसे-जैसे सुधरेगी और हमको पैसा मिलेगा, हम अपने काम में और तेजी लाते जायेंगे। इसमें किसी प्रकार का कोई संदेह नहीं होना चाहिए। उन्होंने यह भी कहा है कि बीच बीच में अगर हो सकेगा तो वे हमारी मदद करते रहेंगे। वित्त मंत्री जी ने भी इस प्रकार की बात कही है कि वे पैसा देने की चेष्टा करेंगे।

Somebody spoke about a train from Bangalore to Delhi. We have now decided to run a fast train from Bangalore to Delhi direct very soon. Not only that, we have decided also to run a fast train from

Trivandrum up to Delhi though not yet direct.

श्री गुणानन्द ठाकुर : बनारस से तिरुपति के लिए रेलवे लाइन बिछाने के बारे में आपका क्या विचार है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : इससे आप को क्या फायदा होगा ? इससे तो हमको फायदा होगा। We have already decided that and it will take some time because we are trying to collect some coaches, etc. and locomotives also to run the trains. That will be done. श्री खुरशीद आलम खान जी ने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। उनके सुझाव एक विधायक की तरह रचनात्मक सुझाव होते हैं। उन्होंने एग्जिट्सिप की बात कही। मैं यह कहना चाहता हूं कि हम एग्जिट्सिप पर लोगों को रखते हैं और ट्रेनिंग के बाद इस बात की कोशिश करते हैं कि जिनको रेलवेज में जगह मिल सके उनको वहां पर काम दिया जाये और हम इस बात की भी कोशिश करते हैं कि जो ट्रेनिंग ले कर चले जाते हैं उनको भी बाद में जगह निकलने पर काम पर लिया जाये। यहां पर हम बहुत सी बातें कई बार कह चुके हैं, इसलिए मैं बारबार उनको दोहराना नहीं चाहता हूं।

SHRI B. RACHAIAH : About Bangalore-Mysore line conversion also.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI : That point also is before me. The Chief Minister and the Governor of Karnataka met me when I was there this time and they tried to persuade me to take up this. No persuasion was needed because I am also in agreement with them and with you also. But the money has to come.

श्री बापूराव जी माहूरावजी देशमुख : वर्धा में प्लेटफार्म बनाने के सम्बन्ध में क्या कोई योजना है ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : वर्धा के प्लेटफार्म के बारे में लोगों का मुझाव आया है कि इसको ऊंचा कर दिया जाये। जब मैं वहाँ गया और वर्धा के प्लेटफार्म को देखा कि वह बहुत नीचा है तो मैंने वहीं पर लोगों से यह कहा था कि वर्धा के प्लेटफार्म को भी ऊंचा कर देना चाहिए। वर्धा एक प्रसिद्ध जगह है। हम लोगों के लिए एक तीर्थस्थान है। यह गांधी जी का स्थान रहा है। उन प्लेटफार्म को जरूर ऊंचा किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्रालय इसको कर देगा, यह हो जायेगा, इसमें कोई संदेह नहीं।

श्री गुणानन्द ठाकुर : रिटायरिंग रूम वगैरह सब हो जायेगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : हाँ रिटायरिंग रूम वगैरह सब ठीक हो जायेगा।

श्रीमान्, अब मैं ज्यादा समय नहीं ले सकता। सर्वा 6 बज गए हैं। बहुत सी बातें कही गई हैं। जो थोड़ी बहुत बातें याद थीं उनका उत्तर देने का प्रयास किया है।

अभी श्री कुरेशी जी ने हमको बताया कि श्री महन्ती जी ने बताया कि रेलवे का किराया सबसे कम चीन में है। अभी इसको देखकर श्री कुरेशी जी ने बताया कि दुनिया में अगर सबसे कम रेल का किराया है तो वह भारतीय रेलों का है, इसमें कोई संदेह की बात नहीं है। एक हजार किलोमीटर के ऊपर 17 पौंड वह लेते हैं। हमारे यहां एक हजार किलोमीटर पर 27 रखा किराया है, साधारण ट्रेन में। लेकिन अगर कोई एयर-कन्डीशन में चले तब भी जो किराया लगता है वह करीब-करीब 78 रुपया या 87

पए है। वह भी 17 पौंड से बहुत कम है। दुनिया में रेल के महकमे में अगर सबसे कम किराया कहीं चार्ज किया जाता है तो वह हिन्दुस्तान में चार्ज किया जाता है। यह एक देखने की बात है। मान्यवर, हमारी कोशिश यह है कि हमारा खर्चा घटे और खर्च के ऊपर नियंत्रण किया जाये। स विचार को ध्यान में रखकर रेलों को आर्थिक दृष्टि से सक्षम बनाने की जरूरत है, जिसको कहते हैं वायबिल हो जाये। इसको करने के लिए इस बात की जरूरत है और इस बात की बहुत बड़ी गुंजाइश भी है कि हमारे जो खर्चे हैं उन पर कन्ट्रोल किया जाए, उन पर नियंत्रण किया जाए। अखबारों में आया कि खर्च के ऊपर नियंत्रण रखने के लिये एक कमेटी कुरेशी जी की अध्यक्षता में बनी थी। उस कमेटी ने जो मुझाव दिये थे उन मुझावों के ऊपर प्रमल करने की जरूरत है। उन मुझावों पर प्रमल करने से इस खर्च में करीब डेढ़ सौ करोड़ रुपये की बचत की गुंजाइश है। अखबारों में ऐसा निकला था, पूरी तरह से हमने नहीं देखा किन्तु वह काफी अच्छे मुझाव हैं।

इन्वेंटरी बना दी गई है, बहुत बड़ी तालिका बनाी है और बहुत सा सामान उन्होंने रख दिया है। उसकी जरूरत है या नहीं? पैसा हमरा फंस गया है। उस पर कन्ट्रोल करने के लिए एक कमेटी बनी थी उसी के मुताबिक कार्य हो रहा है। रेलवे के जरिये जो काम हो रहा है वह देश सेवा से प्रेरित है और 20 प्वाइंट प्रोग्राम के कार्यान्वयन की हम पूरी कोशिश कर रहे हैं। मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इन महकमे में हमारे सभी साथी, छोटे और बड़े सभी हमारा पूरा साथ दे रहे हैं। परिवार नियोजन का काम बहुत अच्छी तरह से हो रहा है, सुरक्षा भी बढ़ी है, जो हमारे यहां रेलवे की अग्रज-वगन की जमीनें खाली हैं उनमें धीरे लगाने का काम हमने शुरू किया है। इस बात की कोशिश की जा रही है कि क्लास 3 और क्लास 4 कर्मचारियों की तरफ विशेष

रूय से ध्यान दिया जाए। क्लास 3 और क्लास 4 लोगों के लिये बहुत कुछ किया गया है और जहां तक ो सकता है, किया जा रहा है। आपने देखा होगा कि पे कमीशन द्वारा क्लास 3 और क्लास 4 के बारे में जो अनोमली हो गयी थी, उसको दूर किया गया है। उनकी दिक्कतों को काफी हद तक हटाने की कोशिश की जा रही है। क्योंकि आरम्भ से ही हमारा विचार यह है कि, हमारा विश्वास यह है कि, रेल का पहिया तभी चल सकता है जब व्यवस्था और श्रम इन दोनों का पूरी तरह से मेल रहे। इपीलिए आरम्भ से ही इस बात की नीति अख्तियार की गई कि हमारे जो कर्मचा ी हैं, कार्यकर्ता हैं, उनको जहां तक हो सके सन्तुष्ट रखा जाए और जितनी बात मानने के लायक हो, मानी जाए। जो न मानने के लायक हो तथा उन्होंने समझा जो आपकी बात रीजनेबल न हो, उचित न हो, बुद्धि सम्मत नहीं है उसको कैसे किया जाए। हमारा उनका सम्बन्ध ठीक बना रहा और अब तक वह सम्बन्ध ठीक रहा है उसकी वजह से सुधार हुआ है। आपका सहयोग हो तो आगे और सुधार होगा।

शिकायत केटरिंग की हुई है—रेलवे में खाने पीने की व्यवस्था की। यह होती रहती है, इसमें सन्देह नहीं है। इसके लिए पहले से भी प्रस्ताव है। आज भी कहा गया कि कोई सेन्ट्रल कमेटी बना दी जाए। आपके जोन्स में तो केटरिंग कमेटी हैं। सेन्टर में भी हो जिससे आप लोगों के सुझाव मिल सकें, उस सुझाव को कार्यान्वित करने की कोशिश करें। हम स्वयं उत्सुक हैं कि खाने-पीने की व्यवस्था जिस पर काफी खर्चा होता है, उसमें सुधार हो। खुरशीद आलम खान साहब ने कहा कि 14 रु० उन्होंने खर्च किए हैं, शायद ताज एक्सप्रेस में, इसको देखने के लिए कि खाना कैसा है और जो देखा उससे उनको बड़ा डिस्अग्रीड-मेंट हुआ, ऐसा वह कह रहे थे। तो हम केटरिंग की बावत सेन्ट्रल कमेटी जल्दी से बनाने की कोशिश कर रहे हैं और जो सुझाव आपके मिले उन्हें कार्यान्वित करने की कोशिश करें ताकि इस दिशा में सुधार हो।

नाननीय उप-सभाध्यक्ष जी, मैं कृतज्ञ हूँ कि इतना अवसर दिया कि थोड़ा बहुत उत्तर दे सकूँ और मेरा प्रस्ताव है कि विधेयक को वापस भेजा जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Even though we took into consideration both the Bills together, we will put them to vote separately. First, we will take up the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1976.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1976-77 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Now, we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Now we shall take up the next Bill.

The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amount

(Railways)

[Shri Lokanath Misra]

spent on certain services for the purposes of Railways during the Financial year ended on the 31st day of March, 1975, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): Now, we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI LOKANATH MISRA): The House stands adjourned till 11.00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at twenty-six minutes past six of the clock till eleven of the clock on Friday, the 12th November, 1976.