

[Smt. Sushila Rohatgi].

authorized expenditure during 1973-74 aggregated to Rs. 10.06 crores... as against Rs. 223.81 crores and Rs. 126.33 crores respectively during the years 1971-72 and 1972-73.”:

I think this speaks for itself.

Now, the last point is the reference to the family planning project which was mentioned in detail by Mr. Mavalankar. He is a man of great culture, eminence and learning. I would invite him to come with some Members and discuss this matter of family planning, because no matter how much we go on improving our production, how much we try to reduce the rate of inflation—and we have curbed the rate of inflation in a manner which is spectacular; and I think it is something which is to be admired all over the country and even in the international arena; to-day it remains at minus 8 per cent; I think, Sir, this is something to be really proud of—our population is rising at the rate of 2.3 per cent every year. Every year more or less an Australia is born into our own country. And these are not records; these are human beings which are born. And each child who cries, each child who is born, requires certain care and human consideration, education, food and everything else. Hence the point that has been mentioned by him deserves top priority. The Government is giving top priority. I would only invite him to give an suggestions that he may have in this matter. With these words, Sir, I think the House will pass the Demands for Excess Grants.

MR. SPEAKER: The question is:

“That the respective excess sums not exceeding the amounts shown under Revenue and Capital Account in the third column of the

Order Paper be granted to the President to make good the excess on the respective grants during the year ending the 31st day of March, 1974, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1, 13, 15, 18, 23, 33, 41, 47, 51, 53 to 57, 62, 75, 80, 85, 87, 90 and 93.”

The motion was adopted

16.10 hrs.

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

MR. SPEAKER: I have to inform the House that I have received the following message dated the 14th January, 1976 from the President:

“I have received with great satisfaction the expression of thanks by the Members of the Lok Sabha for the Address which I delivered to both Houses of Parliament assembled together on the 5th January, 1976.”

16.10 hrs.

*SUPPLEMENTARY DEMAND FOR GRANT (RAILWAYS), 1975-76

Mr. Speaker: The House will now take up discussion and voting on the Supplementary Demand for Grant in respect of the Budget (Railways) for 1975-76.

DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND AND DEVELOPMENT FUND

MR. SPEAKER: Motion moved:

“That a Supplementary sum not exceeding Rs. 3,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1976, in respect of ‘Open Line Works Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund’.”

*SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Ausgram): Mr. Speaker, Sir, through you I would like to say a few words about the supplementary demands for grants for Railways for the period 1975-76.

Sir, you might have read in newspapers some time back, that the Railways are spending one crores of rupees on the maintenance of VIP Saloons every year. In fact these saloons are utilised by the members of the Railway Board mostly and by other dignitaries also. This is one single instance to show how the Railway administration doggedly pursue, out-dated, out-moded and colonial practices which were followed by the Britishers. Today when the country is under emergency and appeals are being made to bring about economy and better discipline in very sphere of the nation's life, the Railway Administration does not appear to be aware of it. They are spending a huge amount for the luxury of the officers. Today when the workers and the petty employees of the railways are being called upon to make sacrifices, there is no reason why the officers too should not be asked to do the same. I would therefore, suggest that the time has come when there should be no difference in matters of sacrifices between an ordinary railway worker and an officer. I would also suggest that this amount of rupees one crore should be better devoted for the welfare of the workers of the Railways who are running the railways from Kashmir to Kanya Kumari from Assam to farthest West. There is no justification for the maintenance of these VIP saloons at such a high cost. It would be better and appropriate if we are able to spend this sum for the education and welfare of the children of the railway employees and for creating better passenger amenities. I would, therefore, demand Sir, that there should not be

any gap between what is said and what is practised by the Government and they should consider and abolish these saloons and divert the funds for the education and welfare of the railway employees and the passengers. I would also expect that the hon. Minister, Mr. Qureshi, while replying to the debate would give a specific reply to this point.

While taking part in the discussion on the Railways I had mentioned earlier that the big industrialists and business men of Bombay, Madras, Calcutta, Delhi etc. use railway wagons as godowns. Of late, the Government have taken some steps in this direction but I would, like to have a clear and specific answer from the Minister when he answers the debate as to the number of traders and business men who were prosecuted for misusing the railway wagons to further their own ends, the earnings that were made by the railways as a result of this action and the present position that is prevailing in the matter in the different railways.

Sir, I would also like to take this opportunity to bring to the notice of the hon. Minister the plight of the workers who are engaged in the wagon manufacturing industry which is mainly located in the eastern zone of the country. These wagon manufacturing units mainly depend on the railway administration for the sale of the wagons that are produced in their units. Unfortunately, some of these units like the Indian Standard Wagon Company, Burn and others have been compelled to cut down their production heavily because of the steep fall in demand for the wagons in the railways. I hardly need to emphasise Sir, as a result of this, these units have resorted to lay off and thousands of workers have been rendered jobless. The Railways earn a greater

[Shri Krishna Chandra Halder]

part of their earnings through freight and for this wagons are necessary. It has been said on behalf of the Government that during the 5th Five year Plan there will be a substantial increase in the railway freight service and if the Government estimate of the future is correct then there is no reason why the demands for the wagons should not be augmented in time to meet the demand when it comes up. It is, therefore, necessary that the Railways should re-assess their need for wagons and place better orders to these manufacturing units so that the units themselves are not compelled to lay off and bring miseries to the workers. During the course of his speech the hon. Minister has said that every day one thousand additional wagons than last year are being used I do not know whether this is in keeping with the demand or not but as the Government says the demand is likely to increase then there is no justification of not augmenting production of wagons in our own country. These wagon manufacturing units have asked for diversification of their products. I am not against diversification but I am truly interested to see that as a result of the faulty policy of the Government the workers engaged in this industry should not be made to suffer.

I would now come to Calcutta tube railway. Sir, Calcutta is one of the biggest cities of our country which is visited by persons from all corner of the country. But to an outsider the city of Calcutta is a horrer city because of the pressure of the population, the lack of adequate transport facilities, etc. Even though the Government have taken a decision to introduce tube railway, the work on this project is proceeding haltingly. Sir, the more the time we take in executing the project the more will be the cost of construction. Whether this project will at all be completed or will it be left half way, as it is

today, is the question in every man's mind. I would therefore urge upon the Minister that he should take every step to ensure expeditious implementation of this scheme and tell this House in reply the progress so far made and the targets fixed for the future.

In 1972 the Prime Minister had gone to Calcutta to address an election meeting. During the course of her speech she had given a promise to the people of West Bengal that the Howrah Amta Light Railways will be replaced by the broad gauge line. Pursuant to this assurance, the metre gauge line was scrapped and foundation stone for broad guague line was laid but unfortunately nothing substantial has been done in this direction. Lot of complications are being created. It is now being argued by the Centre that the broad gauge line can be laid of the West Bengal Government arranges for the land from their own resources. Thus the people of West Bengal have been put to a great predicament. Thousands of people used to come to the city of Calcutta for attending offices, selling milk and vegetables and they used to go back by the same train to their homes at night. Today all these persons have been put to great difficulty because the old line has been scrapped and the new line has not come up. The whole process is so painfully slow that the people of West Bengal have started doubting whether the project would at all be completed. I do not know whether the work will be expedited or a fresh foundation stone would be required to be laid only when the next general elections are held in the country? I would therefore request the hon. Minister to tell this House and though this House to the people of West Bengal as to what they are going to do, what is the present position and by what time this will be completed.

I would like to take this opportunity also to remind the Railway Minister, Shri Qureshi, who is present in the House, of an indication may assurance

given by Panditji Kamlapati Tripathi when he had gone to Chitrnanjan Locomotives works. Panditji had told the people that he would consider making Asansol-Burdwan section a suburban section but I regret to say Sir, that the Railway Ministry have yet to take some positive action in this direction. The importance of this section needs hardly to be emphasised. It feeds the Durgapur industrial belt, the collieries, IISCO, Chitrnanjan Locomotive Works, DVC etc., People from all over India go to Calcutta through this section. This is a point where the grand chord meets the main line and the bottlenecks at this point needs to be cleared for efficient handling of passenger and goods traffic. It is very essential that Burdwan-Asansol section is remodelled and more space is created to ensure better handling of railway rakes. I have sent many representations from the people of this area and written letters to the hon. Minister drawing the Government's attention to the above needs, but I have given only mechanical replies to my queries. The hope aroused by Shri Kamlapati Tripathi is getting dampened. Some days back a Congress VIP had told me personally that he had to wait for nearly 5 hours to go from Durgapur to Calcutta. Such is the plight of the people of this area. It is very essential that a fast train from Asansol to Howrah is introduced immediately. E.M.V. Coaches should be introduced and more bogies are attached at Asansol to trains going to Calcutta so that people's sufferings are ended, and if is not done, I am afraid that the peoples anguish may not remain peaceful for all time to come.

A little while ago the hon. Minister had informed this House that nearly 841 railway employees are sacked for taking part in the railway strike. He had also told this House that there were some charges against them I would like to tell the hon. Minister that it is not impossible to level baseless charges by the officers against the workers and in fact it has been done on many occasions. Some time back at Chitrnanjan Locomotive Works there

were some clashes between the workers.

Eventually it was found that murder charges were framed against some workers who belonged to some independent trade unions. What I want to emphasise in this connection is that it is quite likely that all the charges that have been framed against the workers may not be true. It is necessary therefore that an impartial inquiry into the matter should be held and even a parliamentary committee may be constituted to go into the matter. I would once again urge upon the Minister that cases of 841 employees should be considered sympathetically and that they should be taken back to work because it is now nearly two years that they are socked. With these words and hoping that the hon. Minister would give humane and sympathetic treatment to these workers I conclude.

16.28 hrs.

[SHRI VASANT SATHE in the Chair]

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI (Bhubaneswar): Mr. Chairman, Sir I rise to support the Supplementary Demands for Grants for Railways.

It is very happy to note that the Railways of late are making good progress in all directions. I must say, a kind of new confidence has returned to the Railways after the Emergency, wherever we go, we find that there is a kind of participating collaboration between the administration and the employees. It is a very good new development after the Emergency and, we hope, that this will improve further.

Here, I would like to take the opportunity to place before the hon. Minister some of the difficulties and the shortcomings that we the people in Orissa feel so far as the railway communication is concerned. We are also quite confident that our Railway Minister, Shri Tripathi and Shri Qureshi have been very kind and receptive to whatever we have put before them. I would like to bring to the notice of the hon. Minister that so far as Orissa is concerned, it is peculiarly placed so far as railway communication is con-

[Shri Chintamani Panigrahi]

cerned. In the coastal Orissa, the railway line connects Madras and Calcutta and, in the western districts, there is also a railway line. But between the coastal and western districts, there is no link. Therefore, what the State Government of Orissa has suggested and we have also always met the Ministers and tried to impress upon them is that there should be a link between the coastal and western districts of Orissa and that the Government of India should be kind enough to start work on Jakhpura-Banspani railway link. It has been almost cleared, the locational survey and final engineering survey and everything has been completed and, in the budget, money has been provided for, but the work has not been taken up. The usual reply that we get from Government is that the State Government has not replied as to what will be its contribution to the cost, and that is the hurdle to the work starting. Therefore, I appeal to the Hon'ble Minister to look into the special difficulty of the State of Orissa and the railways so far as the coastal and the western districts are concerned and I would again request the Hon'ble Minister to kindly re-examine the whole thing. This year has become a hopeful year for the railways so far as finance is concerned and I hope that the Jakhpura-Banspani line will be taken up for construction in 1976-77—because it is a very hopeful new year so far as all aspects are concerned—so far as the economy is concerned, production of food-grains is concerned, etc. Therefore I hope that in 1976-77 we shall see that the construction of the Jakhpura-Banspani railway is taken up.

There is another railway which I have been pursuing for the last fifteen years and that is from Khurda Road to Phullbani via Daspala and Navagarh, which is a tribal district and is completely cut off. I hope that, though funds may not permit it now, this line will always be kept in

view to help those backward areas.

I would also like to bring to the notice of the Hon'ble Minister, as many of us said, that the zones were constructed or the Railways were divided into these different zones as long back as ten or twenty years ago. There, things have developed and communication facilities have developed so much. To whichever zone you may go you will see that their work has multiplied. Therefore, many of the zones have become unmanageable. So I would suggest to the Government and the Hon'ble Minister to see that these zones are re-arranged again. Taking into view the new load that has come about and all the developments that have taken place during the last twenty years, this requires immediate consideration. I have always had a very responsive reply from the Minister and the Administration that they have not closed their eyes and whenever the need arises, the re-arrangement of the zonal system would be looked into, and I hope that the time has come when it will be looked into.

Similarly, if you take the case of the South-Eastern Railway, it covers almost six States and it carries almost 80 per cent of the load of the entire Indian Railways. This is one of the very good earners and it is doing well—and I am happy that the whole Administration and the workers are working together. But I would suggest, why not have a kind of coastal-railway zones connecting all the coastal States by having a new railway zone? You can call it a coastal railway or any other railway and you can have the zonal headquarters in Orissa or Andhra or anywhere, but have a new coastal railway zone so that you can take off the load of the South-Eastern Railway and make it a viable zone for effective implementation of all the programmes.

Similarly, I would also suggest that so far as Divisions are concerned, you have to create many more new Divisions. If you go to any railway or

any Division, the man in charge of the Division says that it has become unwieldy. There has to be a re-arrangement of these, and I would suggest that Rourkela may be a new Division. I have gone and seen things there; it can be a good, viable new Division.

I have represented many times to our Committees and the Government regarding apprentice-ship facilities—one item of the twenty-point programme. The Railway Administration was kind enough to allow 1000 apprentices for the South-Eastern Railway but, because of the unequal development of the railway communications, what happened? Out of 1,000 apprenticeships went to the West Bengal side, and whenever this point is raised it is said that there are no workshops there. Therefore, all the 998 apprentices were recruited from West Bengal to get the training at Khargpur. Therefore, you are not implementing this aspect of the 20-point programme so far as the other States like Orissa and Andhra Pradesh are concerned. The reason given is that there are no workshops in those places. Therefore, I have always been pursuing this matter with the Railway Administration. Whenever you are arranging for workshops, you should have them on Khurda Road so that whenever an opportunity comes for providing employment to the young men of those states, workshops are available where those people can be trained. I hope, this matter will be looked into. The South-Eastern Railway authorities have already moved in this matter favourably. It must be pursued, so that something can be done in this direction.

I must congratulate the hon. Railway Minister for introducing Puri-Tirupati Express and the Brindavan Express. This helps national integration. We had invited the hon. Railway Minister, Shri Kamalapati Tripathi, on that day, but he could not come. There was jubilation all round

when the train started because two important places of pilgrimage, Puri and Tirupati, were being linked up directly. In this connection, I would like to invite the attention of the Government to the fact that there is no direct train service from the western districts of Orissa to Puri. We could connect Puri to Tirupati, that is, one part of Orissa to another State we are connecting Puri with the whole of India, but in the same State, there is no direct service from the western part of Orissa to Puri. Therefore, I plead sincerely: why not have a Jharsuguda-Puri Express so that people from western part of Orissa, from those six districts, Sambalpur, Kalahandi, Phulbani, and all other districts of western Orissa, could come to Jagannath Puri directly? Now, they have to change trains at three or four places. I hope, this matter will receive the attention of the Railway Administration.

I would like to draw the kind attention of the Railway Minister to the Cuttack-Paradeep rail link. Two or three years have passed. It must have stabilised. I would request the hon. Minister to run passenger services at least for the benefit of the railway employees who are now required to go to the different stations in that line only by bus. I hope the line has stabilised; if not, the matter should be looked into and the needful should be done early.

I was, first, thinking of not raising this point before the hon. Minister, but I feel I should bring this to his notice. Government have sanctioned more than Rs. 1 crore for re-girdering the Mahanadi bridge which is about 100 years old. I am sorry to say that the girders which are being used there are below specifications. Fortunately, some officers—I must congratulate them—could see through this game. On account of this, the work has been delayed for six months. I do not know now much inconvenience has been caused to people on this account. I am not going into

[Sbri Chintamani Panigrahi]

the details now. This is a very serious matter, and I would request the hon. Minister to take immediate action in this regard tomorrow or the day after, action should be taken to find out how girders below specifications came to be used in a project which will cost us more than Rs 1 crore and whether any attempt is being made to rectify or replace the material. Using sub-standard material here will be very dangerous. So much of money is being spent on this project I hope, this matter will be looked into urgently.

Lastly, I come to the cooperative housing schemes. Railways have enough land. They are not providing quarters for the railway employees because of economy measures. I am, of course, happy that in the case of Rourkela some Type II quarters have been sanctioned. Why not give the Railway employees land if they are prepared to take loan, which the Government of India is giving them, and construct their own houses? Government of India is giving them advances for housing schemes. The Railways have enough land. Why not give them the land, so that they can construct their own colonies?

I appeal to the Government to look into all these things. I support the Demands.

श्री कमला मिश्र मधुकर (केसरिया) :
सभापति जी, मैं सबसे पहले पंडित जी को धन्यवाद दगा कि एमर्जेंसी के बाद भारत सरकार के अन्य विभागों में जो सुधार हुआ है उसी तरह देश के सब लोगों के जीवन को प्रभावित करने वाले इस विभाग में भी काफी सुधार हुआ है। बाडियों के संचालन में जो सुधार हुआ है उससे लोगों को काफी राहत मिली है। इसके लिये मन्त्री लोग धन्यवाद के पात्र हैं। इसके साथ ही वे बर्कर भी धन्यवाद के पात्र हैं जिनको रेलों का संचालन

करना पड़ता है और जिन्होंने मादेशों का ठीक ढग से पालन किया है।

पंडित जी चन्दन लगाते हैं, जिससे उनकी शोभा होती है। पंडित जी के प्रशस्तन की चादर में कुछ काले धब्बे भी हैं। मैं उनसे अपील करूंगा कि वह उन धब्बों को भी हटायें। अगर वह चन्दन लगाने के साथ साथ उन काले धब्बों को भी हटावेंगे तो शोभा और ज्यादा बढ़ जायेगी।

सबसे बड़ा काला धब्बा यह है कि रेलवे हड़ताल चाहे जैसे भी हुई हो लेकिन अभी भी 1,000 मजदूर ऐंमे है जो रेलवे के परमानेंट एम्प्लायी है जिनको काम से बाहर रखा गया है। हमारे तमाम मित्रों ने उनके परिवार की स्थिति, उनकी सामाजिक स्थिति और जीवन में पेश आन वाली कठिनाइयों की चर्चा की है। मैं मन्त्री महोदय से अपील करूंगा कि वह उन 1,000 मजदूरियों को काम पर लगाये जिन पर हिंसा का कोई चार्ज न हो। मुझे ऐंमे लोगों की जानकारी है जिन पर हिंसा के चार्ज नहीं है। लेकिन प्रशासन में जो गड़बड़ी है उसके कारण उनको काम पर नहीं रखा गया है। उदाहरण स्वरूप धनवाद सिविलन में 40 ऐंमे परमानेंट एम्प्लॉई है और करीब 60-80 कैंजेशनल लेबर है जिनको अभी तक काम पर नहीं रखा गया है। मैं मन्त्री महोदय से अपील करूंगा कि उनको काम पर रखा जाय क्योंकि उनके विरुद्ध हिंसा का कोई चार्ज नहीं है। मन्त्री महोदय ने माननीय सदस्य श्री रामावतार शास्त्री को जवाब दिया है कि उन पर वायोलेंस के चार्ज नहीं है।

श्याल इण्डिया रेलवे मैन फैडरेशन, जिसके नेता श्री जार्ज फर्नेंडीज है, ने लगातार रेलवे वर्कर्स को चिट्ठियां लिखी है कि रेलवे के कार्य को सैनबोटोज, भीतर-घात किया जाये। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि जो सगठन सरकार के 20 प्वाइन्ट प्रोग्राम पर

अमल करने के लिये कृत्-संकल्प है, अर्थात् इण्डियन रेलवे वर्कर्स फीडरेशन, उसकी सरकार रिकग्नाइज नहीं करती है। यह संगठन संबोटाज में विश्वास नहीं करता है और 20 प्वाइन्ट प्रोग्राम पर अमल करने के लिये तैयार है, लेकिन अधिकारियों द्वारा उसके सदस्यों को विकटेमाइज किया जा रहा है।

यह सही है कि एमरजेंसी के बाद अधिकांश अधिकारियों ने अपने को बहुत सुधारा है, लेकिन अभी भी ऐसे कई अधिकारी हैं जो लायल कर्मचारियों को प्रोत्साहित नहीं करते हैं। जो कर्मचारी कार्यक्षमता को बढ़ाना चाहते हैं, उनको प्रोत्साहित करने के बजाय तरह-तरह से परेशान किया जाता है। मन्त्री महोदय को ऐसी अफमरशाही का समुल नाश करना पड़ेगा ताकि इस अफसरशाही का बुरा रूप देश के मामने न आये और रेलवे प्रशासन और अच्छा हो।

वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट का सिद्धान्त सरकार ने मान लिया है, लेकिन रेलवे में इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं हो रही है। मैं अपील करूंगा कि इस दिशा में कार्यवाही होनी चाहिये।

मांग संख्या 5 में भवन-निर्माण की बात कही गई है। एन० ई० रेलवे में मुजफ्फरपुर बड़ी लाइन और छोटी लाइन दोनों का जंक्शन है। वहां पर बड़ी लाइन के लिए इमारत है, लेकिन छोटी लाइन के जंक्शन के लिए कोई इमारत नहीं बन पाई है। वहां यात्रियों के लिए कोई शेड या वेटिंग रूम भी नहीं है, जिसके कारण उनको बड़ी कठिनाई होती है। इसलिए छोटी लाइन के यात्रियों के लिए शेड और स्टेशन के लिए इमारत का निर्माण किया जाना चाहिए, ताकि उन्हें सहूलियत हो सके।

एन० ई० रेलवे में सुगौली का बहुत महत्व है, क्योंकि वहां पर नेपाल का लिंक होता है। जो लोग नेपाल अथवा रक्सौल जाते हैं,

उनको सुगौली में गाड़ी बदलनी पड़ती है। लेकिन उस स्टेशन पर वेटिंग रूम तथा यात्रियों के लिए अन्य कोई सुविधायें नहीं हैं। फारेन टूरिस्ट्स वहां से गुजरते हैं, लेकिन उस स्टेशन के रेनोवेशन के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यदि मन्त्री महोदय सुगौली जंक्शन स्टेशन के मुधार, वेटिंग रूम के निर्माण और अन्य सुविधाओं की व्यवस्था के कार्य का भी इन मांगों में समावेश करते, तो हमें खुशी होती। मेरा निवेदन है कि सुगौली जंक्शन के महत्व को कम न आंका जाये, बल्कि उसको उचित महत्व दिया जाये। यह खेद की बात है कि इन मांगों में इस तरह ध्यान नहीं दिया गया है।

इसी डिमांड में क्षतिपूर्ति का भी उल्लेख है। रेलवे गोडाउन में चोरी और रख-रखाव की व्यवस्था में कमी के कारण पेरिशेबल आर्टिकल्ज, शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुओं, को क्षति पहुंचने से रेलवे को लाखों लाख रुपये खर्च करने पड़ते हैं। हम चाहते हैं कि प्रशासन में ऐसा सुधार लाया जाये, जिससे रेलवे में चोरी बन्द हो, गोडाउन और रख-रखाव का व्यवस्था में सुधार हो, ताकि रेलवे प्रशासन को जुर्माना या कम्पेन्सेशन न देना पड़े।

बहुत से रेलवे मजदूरों पर सुप्रीम कोर्ट, हाई कोर्ट या लोअर कोर्ट में केस चल रहे हैं। अगर सरकार ने सद्भावना दिखाई होती— जो कि उन ने दिखाई भी हैं— और उन लोगों को काम पर लगाया होता, तो ये केस खत्म हो जाते और इस प्रकार रेलवे प्रशासन का खर्च कम हो सकता था।

जहां तक डिमांड नम्बर का सम्बन्ध है, जब से मैं पार्लियामेंट का मेम्बर बना हू, तब से मैं इस बात की चर्चा करता आया हू— मुझे इस बारे में आश्वासन भी मिला था— कि एक नई ब्रांच लाइन हाजीपुर से वैशाली, साहबगंज, केसरिया, अरेराज और पहाड़पुर

[श्री कमला मिश्र मधुकर]

होते हुए सुगौली जंक्शन तक बनाई जाये। यह क्षेत्र नारायणी नदी के किनारे और गडक योजना के कमांड एरिया में पड़ता है। हाजीपुर, माहबगंज और केमरिया जैसे बिजनेस सेंटर इस क्षेत्र में हैं। मंत्री महोदय ने काशी विश्वनाथ जाने के लिए सुविधायें दी हैं। वह निरूपित के लिए भी ट्रेन चला रहे हैं। मंत्री महोदय को ज्ञात होगा कि उरैराज में महादेव का मंदिर है और लाखों लाख यात्री बहा जाते हैं, लेकिन उन के लिए ट्रेन की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। अगर यह रेलवे लाइन बिछा दी जाये, तो वह डम छान को कवर करेगी। और तमाम बिजनेस सेंटर को पकड़ेगा। साथ ही वैशाली लिच्छवियों की राजधानी रही है, उस को भी वह छूएगा। इस से टूरिस्ट डेवलपमेंट में भी सहायता होगी। एक तरफ तो वह गडक के कमांड एरिया को पकड़ता है, बिजनेस सेंटर्स को पकड़ता है, ऐतिहासिक स्थान को पकड़ता है और दूसरी तरफ जो एक धार्मिक स्थान है जिस में आप विश्वास करते हैं उस को भी पकड़ना है, इसलिए हम लाइन को खोलना जनहित में और पूरे नार्थ बिहार के उस बेल्ट के लिए बहुत ही आवश्यक है। मैं चाहूंगा कि आप उस का सर्वे कराए। उस का सर्वे कराया भी गया था लेकिन पता नहीं आया कि क्या न उस को रिपोर्ट लिखी कि वह मुनाफे की लाइन नहीं होगी। मैं समझता हूँ कि वह लाइन मुनाफे की होगी और मैं चाहूंगा कि आप उस का सर्वे फिर से कराए।

ऐसे ही स्वर्गीय मिश्रा जी ने एक आश्वासन दिया था कि मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज तक बड़ी लाइन खोली जायेगी और दरभंगा से रक्सोल तक बड़ी लाइन ले जाई जायेगी। मैं आप को स्वर्गीय मिश्रा जी की इस बात की

याद दिलाना चाहता हूँ जिसमें मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज तक बड़ी लाइन ले जाने का आश्वासन दिया गया था और मैं यह निवेदन करूंगा कि यह लाइन एकोनामिकली बहुत कम खर्चीली पड़ेगी, साथ ही यह बिहार के बहुत बड़े हिस्से को पकड़ेगी जिस में मुजफ्फरपुर खुद एक डिवीजनल टाउन है। इसलिए इस लाइन को बनाने के ऊपर ध्यान दिया जाना चाहिए।

ऐसे ही सप्लीमेंट्री डिमांड में एक चर्चा प्रानी चाहिए थी उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाला जो छिन्नी का ब्रिज है उस ब्रिज की जो नारायणी नदी पर बन रहा है। उस का काम बहुत स्लो गति से हो रहा है। मैं चाहूंगा कि उस में तेजी लाई जाय और आप यह बताए कि उसे कब पूरा करने जा रहे हैं? इस के लिए आप पैसा मांगने तो बात समझ आ सकती थी।

इसी तरह उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए एक महत्वपूर्ण चीज है पटना का पुल। उसके मिनमले में स्वर्गीय मिश्रा जी ने कहा था कि रेल-बम रोड पुल बनाया जायगा। लेकिन पता नहीं क्या हो रहा है? मैं चाहूंगा कि उस बात पर ध्यान दिया जाय और पटना का पुल जो हम उस को रेल-बम-रोड पुल बनाया जाय ता वह देश के लिए तथा उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार के लिए बहुत ही महत्व की चीज होगी। जब तक आप उस काम का नहीं लेंगे तब तक वह काम होने वाला नहीं है।

एक और बात की भी आप को मांग में चर्चा होनी चाहिए थी, पंडित बिभूति मिश्र ने भी उस की चर्चा की है कि सोनपुर तक आप बड़ी लाइन ले जा रहे हैं, उस को मुजफ्फरपुर तक क्यों नहीं बढ़ा देते हैं? मुजफ्फरपुर तक उस को न बढ़ाने से सोनपुर से मुजफ्फरपुर तक आने जाने में जनता को कितनी कठिनाई होगी, मैं नहीं कहता कि एम पीज को कठि-

नाई होगी या नहीं, लेकिन ग्राम जनता को बड़ी कठिनाई होगी, इसलिए आप सोनपुर में मजदूरपुर तक बड़ी लाइन को ले जाइए।

ऐसे ही एक बात डिमांड नम्बर 14 के संबन्ध में कहना चाहता हूँ। वह है एक ओवर ब्रिज के सम्बन्ध में जिसे मोतीहारी शहर में बनना है जो सदर मुकाम है पूर्वी चम्पारन का। चम्पारन का पुराना इतिहास सब लोग जानते हैं कि गांधी जी ने अपना सत्याग्रह वहीं से शुरू किया था। तो कम से कम उस नाम पर भी उस इलाके को विकसित किया जाना चाहिए और मोतीहारी शहर में एक ओवर ब्रिज जिस की मांग पंडित विभूति मिश्र ने भी की और मैं भी कर रहा हूँ बनाया जाना चाहिए।

एक बात मैं मांग संख्या 9 के सम्बन्ध में करना चाहता हूँ। उस में रेलवे प्रशासन की ओर से चलाए जाने वाले भोजनालयों की चर्चा की है। रेलवे के और विभागों में जहाँ मुधार हुआ है वहाँ रेलवे के भोजनालयों में कुछ भी मुधार नहीं हो पाया है। वैसा खाना हम को मिलता है जैसा पहले मिलता था। उस के सम्बन्ध में कभी चर्चा चली कि डिपार्टमेंटल कैंटीन चर्चों, कभी प्राइवेट एजेंसियों को देने की बात कही गई और फिर कहा गया कि मांगाइटियों को देंगे। कोई निश्चित नहीं हो पाई। एक जानकारी उस में मुझे है कि मजदूरों ने मजदूरपुर में अपनी सोसाइटी बनाई और दरखास्त दी इस के लिए।

हम उस के लिए रेलवे मंत्री में मिले भी थे लेकिन उस के बावजूद वह प्राइवेट इंडिस्ट्रियल को दे दी गई और मजदूरों की सोसाइटी को नहीं दी गई। मैं निवेदन करूंगा कि कुरेशी साहब इस बात के ऊपर ध्यान देंगे क्यों कि उन के सामने ही यह बात हुई थी और उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि हम प्राइवेट एजेंसियों को नहीं देंगे, सोसाइटियों को देंगे।

दूसरा सवाल कैंटीन में लगे हुए मजदूरों का है जिनकी सब से ज्यादा बुरी अवस्था है क्योंकि रेलवे उनको स्थायी एम्पलाई नहीं मानता है। उनको कैंजुअल वर्कर माना जाता है और उनको कोई अन्य सुविधायें नहीं मिलती हैं। वह अफसरों के व्हिम्म पर रहते हैं, वह जब चाहें उनको हटा सकते हैं, रख सकते हैं। तो ऐसे लोग जो लोवर ग्रेड में हैं जिनकी कोई सर्विस सिक्योरिटी नहीं है उनकी ओर विशेष ध्यान जाना चाहिए। आपकी जो डिमाण्ड है उसमें उनकी चर्चा होनी चाहिए थी और कैंटीन डिपार्टमेंट में लगे हुए जो रेलवे के मजदूर हैं उनकी सर्विस की अनिश्चितता दूर करने और अन्य सुविधाएं देने की बात होनी चाहिए थी।

रेलवे में जो कुछ सुधार हुआ है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ लेकिन आपने यह नहीं सोचा कि जो पहले थर्ड क्लास था उसमें अब आपने तीन पाइयों के स्थान पर दो पाइयों ही रखी हैं लेकिन उसमें से केवल एक पाई हटाने के बलावा और कोई भी सुधार नहीं हुआ है। जब आप बीस प्वाइंट प्रोग्राम की बात करते हैं, समाजवाद की बात करते हैं और आप कहते हैं कि देश में हम ग्राम जनता की अवस्था में सुधार लायेंगे तो क्या संकेप्ट क्लास के यात्रियों की सुविधाओं में भी विकास किया जायेगा या नहीं। अगर आप यह महसूस करते हैं तो ग्राम जनता को जो पानी की सुविधा नहीं मिलनी है, पंखे की सुविधा नहीं मिलनी है और इन्सेनिटेशन रहता है उसकी ओर भी आप ध्यान दीजिए।

एक बात की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि जहाँ रेलवे के कार्य-संचालन में सुधार हुआ है, गाड़ियां तेजी से चल रही हैं और समय में पहले आ रही हैं। जयन्ती जनता, तिनसुधिया मेल और डीलक्स जो पटना से आती है यह गाड़ियां दिल्ली आधा घंटा पहले पहुंच जाती हैं—यह

[श्री कमला मिश्र मधुकर]

प्रसन्नता की बात है कि वह समय से पहले पहुंच जाती है लेकिन मेरा सुझाव है कि रेलवे इस गैप को कम करे ताकि यात्रियों को जो आधा घंटा रेल में रुकना पड़ता है वह रुकना न पड़े। इस प्रकार इसमें और सुधार लाया जाये।

जोगी पास्वान की चर्चा चलाई गई है। तीन रेल मंत्रियों के समय में, जिसमें एक स्वर्गवासी हो गए, एक पहले हट गए लेकिन जोगी पास्वान को सर्विस में लेने के लिए कुछ नहीं किया गया। इस सम्बन्ध में मंत्रियों से वार्ता हो चुकी है। श्री भोगेन्द्र झा ने बात की, शास्त्री जी ने भी बातचीत की लेकिन जोगी पास्वान के भाग्य में कोई भी परिवर्तन नहीं हो रहा है। जोगी पास्वान ने कोई भी कुसूर नहीं किया है जिसके लिए उसको नौकरी से हटाया जाये। वह ऐसे ममाज से आता है जिसको पिछड़ा समाज कहा जाता है। आप ध्यान देकर जोगी पास्वान को सर्विस में लाये। इन शब्दा क साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

17 hrs.

श्री राम सहाय पांडे (राजनन्दगाँव) : सभापति जी, इस सदन में आवागमन और यातायात के इतिहास के परिप्रेक्ष्य में जब हम देखते हैं तो हमें तीन बातों का स्मरण आता है। एक तो उस आहुति का स्मरण आता है जो कि श्री ललित नारायण मिश्र ने दी। दूसरा इतिहास है श्री कमलापति त्रिपाठी का जो उन्होंने एक नया नेतृत्व प्रदान किया। सारा देश उनको साहित्य जगत में पाणिनी का आदर देता था लेकिन प्रशासन की तुला में वे इनमें खरे और श्रेष्ठ उतरेगे वह उन्होंने अपने नेतृत्व से प्रदर्शित कर दिया है। तीसरा आपानकालीन स्थिति का इतिहास श्रीमती इन्दिरा गांधी से जुड़ गयी है। आपात कालीन स्थिति के पहले पहला इतिहास यह था कि यात्री को असुविधा और दुविधा

रहती थी कि स्थान मिलेगा या नहीं, स्थान मिल जाने के बाद गन्तव्य स्थान तक पहुंचाया या नहीं, कहा फिश प्लेट निकाल दी जायेगी, कब गाड़ी डिरेल हो जायेगी, कब दुर्घटना हो जायेगी—यह सारी बातें बड़ी अनिश्चिन्ता थी। ललित बाबू की दुखद घटना के बाद पंडित जी के कन्धों पर जो दायित्व आया और अपने प्रशासन-कौशल से उन्होंने जिस प्रकार इसको देखा, इसका सिंहावलोकन किया—मैं उनके औदार्य को जानता हूँ, कर्मचारियों के प्रति उन्होंने जो उदारता प्रदर्शित की—वह सर्वविदित है। मैं आपको यह भी बतलाऊँ कि इन्हीं दिनों बिना अपने आपको ससद सदस्य जाहिर किये, मैंने सामान्य से सामान्य कर्मचारी से पूछा—आपको इस समय के रेलवे प्रशासन में क्या कष्ट है? उन्होंने कहा—रफ्तार का ता छाड़ ही दीजिये, उस समय तो बहुत सारी सुविधाएँ प्राप्त हो रही हैं। किसी यात्री में पूर्णतया—वह रहता है—मुझको बगैर पैसा दिये स्थान मिल गया, और बगैर पैसा दिये टिकट मिल गया और अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचने की जो अनिश्चिन्ता थी, वह दूर हो गई। यह बड़ी भारी उपलब्धि है और इसका श्रेय त्रिपाठी जी के नेतृत्व, औदार्य और प्रशासन कौशल का है। उनको कुरेशी साहब जैसे अच्छे साथी मिल गये, जो बहुत अनुभवी हैं और बूटा सिंह जी जैसे नये साथी मिले—एक बहुत अच्छा मन्त्रिमंडल बन गया। एक अच्छे प्रशासक की दृष्टि से उन्होंने सबको तील कर देखा, कौन व्यक्ति कहा पर कुशलता और दक्षता का काम कर सकता है। आये-दिन रेलवे कर्मचारियों और रेलवे बोर्ड की जो आलोचना होती थी, वह भी समाप्त हो गई। अब आपको यह अनुभव भी हो गया होगा—जी०टी० कितने बजे आ रही है—यह पूछने की आवश्यकता नहीं रही। अगर आपको किसी यात्री का स्वागत करने के लिये जी० टी० पर पहुंचना है और यदि आप दस मिनट पहले नहीं पहुंचे तो वह यात्री आपके घर पहुंचा हुआ मिलेगा।

हर स्टेशन पर गाड़ी दसमिनट पहले पहुंच जाती है या कभी कभी आउटर लाइन पर खड़ी रहती है। यह चमत्कार कैसे हो गया। व्यक्ति वही है, कर्मचारी वही हैं, तन्त्र वही है, यन्त्र वही है—यह सब कैसे हो गया? मुझको तो ऐसा लगता है कि सब चीजें वहां थीं, लेकिन सब को समन्वित करने वाला नेतृत्व नहीं था। आज वह नेतृत्व मिल गया है।

एक दिन मैंने पंडित जी के डाइंग रूम में देखा—मामान्य से मामान्य व्यक्ति भी उनके पास आकर आवेदन पत्र दे सकता है और व उसके साथ न्याय करते हैं, वह व्यक्ति गदगद होकर उनके पास में जाता है। ये सी०पी०एम० वाले या जार्ज फरनेण्डीज वाले, जिन्होंने रेल का चक्का जाम करने की घोषणा की थी और कहा था कि इमको चलने नहीं देंगे—अगर उनका दृढ़ता के साथ मुकाबला न किया जाता तो आज भारतीय प्रशासन अपने स्थान पर ठप्प हो जाता। वह परीक्षा का काल था, परन्तु बड़ी दृढ़ता के साथ, हमारी प्रधान मंत्री जी ने उसका मुकाबला किया। उस वक्त बड़े बड़े चैलिनजेज दिये गये थे—मालगाड़ी में पंजाब का गेहूं भरा पड़ा था और दूसरी तरफ गुजरात की जनता भूखों तड़प रही थी। वे कौनसा चक्का बन्द करना चाहते थे—जो भारत की दिशाओं को मिलाता है, रेलवे—जो तमाम दिशाओं के लोगों का भरत-मिलाप कराती है, जो क्षेत्र, सम्प्रदाय, धर्म, भाषा के स्तर में उठ कर लोगों को एक दूसरे से मिलाती है, बदीनाथ जाना है तो हरिद्वार जाना पड़ेगा, कन्याकुमारी जाना है, रामेश्वर जाना है, जगन्नाथपुरी जाना है तो रेलवे ही एक एमा माध्यम है जिसके द्वारा आप उन स्थानों पर पहुंच सकते हैं, विवाह-शादी, काम-काज, तमाम ललित सम्बन्धों के लिये—रेलवे ही एक मात्र माध्यम था—लेकिन उस समय उसको कहां से कहां पहुंचा दिया गया, एक ऐसा अतिरिक्त वातावरण रेलवे में उपस्थित

कर दिया गया था—यात्री नहीं जानते थे कि आगे क्या होगा। लेकिन पंडित जी के प्रशासन-कौशल से स्थिति को बदल कर रख दिया और आज 36 नई गाड़ियां चालू की गईं

सभापति महोदय : रेलवे की तारीफ के पुल तो आप बांध रहे हैं, कुछ दूसरे पुलों के मुझाव भी दीजिये।

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) : यह पहला अवसर है जब कि पंडित जी के नेतृत्व की तारीफ करने का हमको अवसर मिला है। आज तक कभी रेलवे की तारीफ नहीं की गई, लेकिन पंडित जी के नेतृत्व में तारीफ के लायक काम हुआ है—इस लिये तारीफ की जा रही है।

श्री राम सहाय पांडे : छत्तीसगढ़ इस देश का एक महत्वपूर्ण भाग है। जैसे शरीर में हृदय होता है, जैसी प्रकार वह हमारे देश का हृदय है—लेकिन वहां कोई ऐसी रेल नहीं चलती थी जो प्वाइन्ट-टू-प्वाइन्ट उस क्षेत्र को मिलाती हो। लेकिन सब से पहले पंडित जी ने किया, मैं उनका अनुगृहीत हूँ कि छत्तीसगढ़ ऐकमप्रेस चला दी। इसके पहले के पत्राचार में यही कहा जाता था कि सुविधायें नहीं, डिब्बे नहीं, इंजन नहीं। मालूम नहीं यह सब कहां से निकल आये और छत्तीसगढ़ ऐकमप्रेस रायपुर से चलकर नागपुर स्थान करती हुई भोपाल पहुंचा देती है। खागा खा पी कर रात को नी बजे गाड़ी में बैठिये और मुबह भोपाल पहुंच जाइये। तो पंडित जी की प्रशंसा न करें तो क्या करें। मैं पृथना चाहता हूँ कि 36 गाड़ियां पंडित जी लाये कहां से? कभी कहा जाता था कि टाइम नहीं है।

लॉडिंग, अनलॉडिंग के बारे में बताऊं कि 25,150 बैगन्स अनलोड और लोड होते हैं। पहले हम लोग अपने क्षेत्रों में यही सुनते थे कि बैगन्स नहीं मिल रहे हैं और लोगों

[श्री राम सहाय पांडे]

को कई कई हजार रुपया प्रति बैंगन देना पड़ता था। लेकिन अब कुछ नहीं देना पड़ता है। वह भ्रष्टाचार समाप्त हो गया। वकशाप प्रीडक्शन 3.3 परसेंट बढ़ गया। वही हाथ है वही टूल है, वही भावनाय है, फिर यह चमत्कार कहा से हो गया? उनको सही नेतृत्व मिला। मैं कर्मचारियों को धन्यवाद देता हूँ कि उनके अन्दर एब नई निष्ठा जागृत हुई है प्रशासन और दायित्व के प्रति प्रेम जागत हुआ है। व्यक्ति वही है, केवल आस्था और श्रद्धा की कमी थी जिसको पंडित जी ने जागृत कर दिया। मैं आपसे कहूँ कि जब विश्वनाथ ऐक्स प्रेम चली और पंडित जी की फोटो निकली तो मालम होता था कि स्वयं विश्वनाथ जी आ रहे हैं गाड़ी में।

मेरा आपसे निवेदन है कि जी० टी० की चाल बड़ा दीजिये, और दिल्ली से मद्रास एक राजधानी भी दे दीजिये। जो कमचारी हड़ताल में शामिल हुए थे उन में से बहुत से छोड़ दिये गये हैं और सरकार ने उदारता दिखाई है। मरा निवेदन है कि अगर बहुत सगीन मामला न हों तो उनको भी छोड़ दिया जाय। आज लोगों का मन बदल गया, विचार बदल गए उनकी आस्थाये बदली है। लेकिन जो मांगपीट में शामिल हुए हैं उनकी फाइन को आप ज़रूर ध्यान से देखें क्योंकि मैं टिप्पणी पक्षपाती नहीं हूँ। एक यात्री अपने परिचर वाला में मिलने जाता है लेकिन कृष्णत्व जा रहा है। हमारे विषयों में वरु अगर बीच में गाड़ी लौटा देते ह, या जा हड़ताल करते हैं, हमारा करते हैं, म उनकी पैरवी नहीं करता उनको उचित दण्ड दिया जाय। लेकिन जो इंसोसेट है उनको आप उदारता में छोड़ दीजिये।

इन शब्दों के साथ मैं आपकी प्रशंसा करता हूँ, साधुवाद देता हूँ, और आपने

इसी प्राणण में कहा था राजनन्द गांव ओवर ब्रिज के लिये अब उसके उदघाटन की बात है, बड़ी रूपा हो आप वहा घाड़ये और उदघाटन कीजिये। टम पुल के बन जाने में पहले जो रेल में लोग कट जाते थे, उनका बटना बन्द हो जायगा और रेल के यातायात की सुविधा प्राप्त होगी और बड़ा आनन्द आ जायगा।

श्री रामावतर शास्त्री (पटना) :
सभापति जी सबसे पहले मैं इस आरोप का जोरदार शब्दों में खण्डन करता हूँ कि 1974 की रेलवे हड़ताल शासन पर बर्जा करने के लिये हुई थी। एब, दो लोगों के दिमाग में यह फितूर हो सकता है लेकिन 13 लाख मजदूरों के दिमाग में नहीं। उन्होंने तो अपनी 6 सूची मांगें हासिल करने के लिये हड़ताल की थी। इसलिये हम तरह की जो बात कही जाती है सदन में और सदन के बाहर वह गलत है। यह ठीक है कि रेलवे में सुधार हुआ है और इसके लिए पंडित जी या उनसे सम्बन्धित लोगों और खाम तौर से मजदूरों की जितनी भी प्रशंसा की जाए थोड़ी है। उन्होंने जिन तरह में काम किया है उससे सुधार हुआ है लेकिन सुधार के साथ ही साथ एक बीमारी भी बढ़ी है, जिसकी ओर मैं पंडित जी का ध्यान या रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। अफसर शाही बहुत बड़ गई है। वे जो चाहते हैं करते हैं मजदूरों पर दबाव डालते हैं चाहे वह गलत हो या सही और वे समझते हैं कि उनके लिए आपातकालीन स्थिति नहीं है और वह केवल मजदूरों के लिए ही है। आपातकालीन स्थिति तमाम लोगों के लिए है चाहे वे मजदूर हों, अधिकारी हों सरकार के मंत्री हो या आम जनता हों लेकिन मैं इतना निवेदन जरूर करना चाहूँगा कि इस बीच अधिकारियों की मनमानी बहुत बढ़ गई है। शुरू में वे भ्रष्टाचार से थोड़ा डरे थे लेकिन अब वे निर्भीक हो गये हैं और गड़बड़ करने लगे हैं। इस तरह सरकार का ध्यान जाना चाहिये। अगर आप

का समूचित ध्यान इस तरफ़ गया, तो रेलवे की आमदनी और भी ज्यादा बढ़ेगी, जिससे हम सब लोग सहमत हैं कि यह बढ़नी चाहिए।

एक बात मैं पटना के बारे में कहना चाहता हूँ। अगर कहीं पर एक रेल पुल बने तो पटना में बने, इसके लिए सर्वे पटना में, भागलपुर में मुंगेर में इलाहाबाद में और दूसरी कई जगहों पर हुआ था और जिसके बारे में स्व० ललित नारायण जी ने कहा भी था कि सर्वे का काम पूरा हो गया है। उसके बाद मूझे यह खबर लगी कि एक्सपर्ट लोगों ने, विशेषज्ञों ने तमाम जगहों की जानकारी हासिल करने के बाद यह सुझाव दिया है कि पटना में मदाकत आश्रम व पाम जो दीघा नामक स्थान है, वही गया नदी पर रेल का पुल बनाने के लिए सबसे ज्यादा उपयुक्त स्थान है। इस सिफारिश की खबर मूझे लगी है। लेकिन इधर यह बात सुनने में आ रही है कि इस प्रस्ताव का भीतरघात किया जा रहा है। यह बात उचित नहीं है और इसकी स्वीकृति नहीं करना चाहिए। यह बहुत उपयुक्त स्थान उत्तरी और दक्षिणी बिहार की प्रगति के लिए है और उसके विकास के लिए यह बहुत जरूरी है कि मदाकत आश्रम के पाम पुल बनना चाहिए। (व्यवधान) अगर भागलपुर इसके लिए उपयुक्त स्थान है, तो उसके लिए हम ऐतराज नहीं हैं। लेकिन जो मेरे खबर है उसका मुताबिक विहार गवर्नमेंट ने लिखा है वहाँ के बहुत मारे विधायकों ने आपके पाम लिखा है कि पुल पटना में बनना चाहिए।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि पटना बिहार की राजधानी है और हम आपके इस बात के लिए कृतज्ञ हैं कि आपने पटना स्टेशन के विस्तार की योजना बनाई है। जब मिश्र जी जिन्दा थे, उन्होंने रेलवे के बजट भाषण में कहा था कि ढाई करोड़ रुपये पटना जंक्शन के विस्तार पर खर्च किया जाएगा। अभी पिछली बार एक मीटिंग में

आपने कहा था कि फिलहाल 79 लाख रुपये खर्च किया जाएगा और यह काम तीन साल में पूरा होगा। लेकिन हमें यह मालूम नहीं है कि कौन कौन से काम हैं जिन पर आप यह रुपये खर्च करेंगे। वहाँ पर एक ऊपरी पुल बनाने की बात है और पटना शहर के दक्षिण की ओर जिधर आवादी बढ़ रही है, एक बूकिंग आफिस बनाने की बात है प्लेटफार्म को बढ़ाने की बात है और इजनों के लिए वाणरी बनाने की बात है और बड़ी बड़ी लाइनें बनाने की बात है। मैं जानना चाहता हूँ कि कौन कौन से प्रस्ताव हैं और इस काम में तीन साल क्यों लगेंगे? आप को जल्दी से जल्दी इसको बनाना चाहिए। उसका काम अभी शुरू नहीं हुआ है और उसका तुरन्त शुरू करना चाहिए और इसमें कोई ढिलाई नहीं होनी चाहिए। यही मेरा निवेदन आप से है।

आज जब कुण्डी जी रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट पर हुई बहस का उत्तर दे रहे थे तो मैंने धनवाद के बारे में सवाल उठाया था। 13 जनवरी का ही आपका एक सवाल का जवाब है और उसी को मैं पढ़ देना चाहता हूँ। वह धनवाद के बारे में है। यह सरदार बूटासिंह का उत्तर है। मई 1974 की हड़ताल के दौरान गम्भीर अपराध करने के कारण धनवाद मंडल के 74 कर्मचारियों को बरखास्त कर दिया गया है। मेवा में हटा दिया गया। उनका कहना है कि उनमें से 40 को काम पर वापिस ले लिया है। अब उन्हीं के मुताबिक 28 आदमी अभी भी बाकी हैं। लेकिन मेरे मुताबिक 40 बाकी हैं। दोना म जो भी कही है यह आप जानें। धनवाद मण्डल के जो कर्मचारी अभी तक मेवा में वापिस नहीं लिए गए हैं उनके विरुद्ध तोड़ फोड़ अथवा हिंसा का फोड़ भी मामला अदालत के विचारधीन नहीं है। चिन्तु प्रस्तावित प्रस्तावित कर्मचारियों ने आपके अनुसार वफादार कर्मचारियों को उगाने धमकाने के गम्भीर अपराध किए थे और उनके

[श्री रामावतार शास्त्री]

मामलों पर प्रत्येक मामले के गुणावगुणों के आधार पर समीक्षा की जा रही है। यह आपका ही कहना है। एक तरफ आप कहते हैं कि कोई तोड़फोड़ या हिंसा की कार्रवाई उन्होंने नहीं की है और इस कारण उन पर मूकदम चलाना भी आपने शायद उचित नहीं समझा है और दूसरी ओर वे दण्डित है, और जब इस तरह का कोई मुकदमा नहीं है तो इसका माफ मतलब यह है कि आपके आरोप निराधार है, गलत है। इसलिए आप स्वयं ही इस जवाब में पकट में आ जाते हैं। आप तमाम कर्मचारियों को ले लीजिये यह मेरा पंडित जी में विशेष अनुरोध है। एक और विशेष अनुरोध मैं उनसे करना चाहता हूँ। चार कर्मचारी जो दो आक्षेप के हैं और दो मुगलमराय के अभी तक नहीं लिए गए हैं। इस हड़ताल के पहले मैकेनिकल स्टाफ के लोगों ने वर्क टू रूल लिया था। श्री ललित नारायण मिश्र जी के आह्वान पर, उनकी अपील पर उन्होंने वर्क टू रूल को खत्म किया, नियमों के मुताबिक काम करना आन्दोलन बन्द किया। ये चार आज भी काम पर नहीं लिए गए हैं। इनके नाम हैं श्री टी एन उपाध्याय और श्री चटर्जी मुगलमराय के और मीलवी राम ओ शम्भन कुड्डुआ आ के। दो साल से अधिक हो चुके हैं, उनके बाल बच्चे भूखों मर रहे हैं। मेरा पंडित जी से निवेदन है और उनका आश्वासन भी है कि इन सभी के मामले विचाराधीन हैं और इसके लिए मैं उनको धन्यवाद भी देता हूँ। उन्होंने इन मामलों को अस्वीकार नहीं किया। उनकी अपीलों को बहुत दिन हो गए हैं। मेरी आपसे करबद्ध प्रार्थना है कि आप इन चारों को काम पर लेने के आदेश तुरन्त पारित करें ताकि वे बेचारे काम पर वापिस आ सकें। जितने भी कर्मचारी काम के बाहर हैं, जिन पर तोड़ फोड़ के आरोप या हिंसा के आरोप नहीं हैं उन तमाम को आप नौकरी में ले लें ताकि वे इस एमरजेंसी में

बोस सूत्री कार्यक्रम को कार्यान्वित करने में अपना पूरा सहयोग आपको दे सकें, दिल से दे सकें। ऐसा आप न समझें कि उनके अन्दर असन्तोष नहीं है। वह है। लेकिन उनके बावजूद वे आपके साथ सहयोग करके चलने के लिए तैयार हैं। आवश्यकता इस बात की है कि आपकी तरफ से उनके प्रति नरमी बरती जाए, उनके प्रति सहानुभूति दिखाई जाए। मैं मानता हूँ कि उनके साथ आपको महानुभूति है लेकिन इसको आप कार्यरूप में परिणत करें। मुझे पूरा विश्वास है कि मन्त्री महोदय का ध्यान इन बातों की तरफ जाएगा और इन बातों के सम्बन्ध में वह समुचित कार्रवाई करेंगे ताकि मजदूर और आम जनता आपकी नीतियों की प्रशंसा कर सकें।

श्री राम डेडाऊ (रामटेक) दीगर क्षेत्रों में अनुशासन आया है या नहीं: यह विवाद का विषय हो सकता है लेकिन रेल मन्त्रालय में यह जरूर दिखाई दे रहा है और इसके लिए मैं रेल मन्त्री का शुकुगुजार हूँ और उनकी प्रशंसा करता हूँ। समय पर गाड़ियां चल रही हैं और इस कारण लोग बहुत खराब हैं। इन डिमांड्स पर बोलते हुए मैं बहुत थोड़े खर्च वाला लेकिन जो जनता के लिए बहुत आवश्यक है, कुछ मांगें पेश करना चाहता हूँ। भडारा जिला एक पिछड़ा हुआ जिला है। वहां से छ मील की दूरी पर एक डिफेंस प्राजैक्ट है। भडारा रोड स्टेशन से डिफेंस प्राजैक्ट तक बारह मील की दूरी का अन्तर है। वहां रेलवे लाइन बिछाई गई है और जो भडारा रोड के डिफेंस प्रोजैक्ट तक हमेशा चलती हैं। वहां की जनता की मांग है कि जो रेलवे लाइन भडारा होते हुए जाती है उस पर से एक सबेरे और एक शाम को गाड़ी चलाने की व्यवस्था हो जाए तो भडारा से भडारा रोड और भडारा से डिफेंस प्राजैक्ट तक सैकड़ों जो कर्मचारी रोज नौकरी के लिए जाते हैं उनको आने जाने में सुविधा हो सकती है। और यात्रियों को भी सुविधा होगी और रेल की इनकम भी एक

उचित मात्रा में बढ़ेगी। अधिक से अधिक यह एक छोटे से रेलवे स्टेशन को बनाने का खर्चा है, इसमें कोई नई लाइन बिछाने का सवाल नहीं आता है। अगर रेलवे मन्त्रालय ने ध्यान दिया तो यह काम सुविधा से हो जायेगा जिससे जनता की काफी तकलीफ दूर हो जायेगी।

भाडारा रोड पर ओवर ब्रिज की बहुत जरूरत है। वहां पर नुमर और भाडारा शहर के बीच में बर्मा का आवागमन बहुत होता है। रेलवे का फाटक बन्द होने के कारण लोगों को बहुत कठिनाई होती है। कई बार देहात में आने वाले मरीजों को बहुत समय तक रुकना पड़ जाता है, जिससे उन्हें बहुत तकलीफ होती है। इसलिए भाडारा रोड पर एक ओवर ब्रिज बनना चाहिये।

नागपुर शहर में, पूर्वी नागपुर इलाके में भी बहुत तज आवागमन रहता है लेकिन ओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को घंटों तक रुकना पड़ता है। इसलिए पूर्वी नागपुर में बालाभाव पेट के पास एक ओवर ब्रिज बनाने की बहुत जरूरत है।

चन्द्रपुर जिला महाराष्ट्र में सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां मैकडों मील तक आवागमन की कोई सुविधा नहीं है। बरमात में पूरा आवागमन ठप हो जाता है। यदि चन्द्रपुर का रेलवे स्टेशन में सर्व किया गया तो वहां कुछ नई लाइनें बिछाने की बहुत जरूरत महसूस की जायेगी। अभी अभी वहां कुछ नये कारखाने खोले जा रहे हैं। उमरुटि से भी वहां नई रेलवे लाइनें का निर्माण होना बहुत जरूरी है। मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि रेलवे लाइन बिछाने का दृष्टि से उस क्षेत्र का सर्व किया जाये। अमरावती नर खेड रेलवे लाइन के बारे में मैंने कई बार जिक्र किया है। 1935 या 1936 में इस लाइन का सर्व हुआ था। लेकिन फिर उसको ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। इस तरफ ध्यान दिया जाये क्योंकि वह

एक बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है। अगर वहां पर रेलवे लाइन का निर्माण हो तो सन्तरीयों को डोने के लिये बहुत सुविधा होगी और रेलवे को भी बहुत आमदनी होगी।

रेलवे में नियुक्तियों के सम्बन्ध में यह नीति है कि आदिवासियों को एक विशेष अनुपात में भर्ती किया जाये। लेकिन क्षेत्रीय बन्धन के कारण आदिवासी नीकरी से वंचित हो रहे हैं। इतना ही नहीं जो आदिवासी नीकरी में है, उनका भी प्रमोशन रोक दिया गया है। यह क्षेत्रीय बन्धन आदिवासियों के लिये एक शाप है और इनको तुरन्त हटाने की व्यवस्था होनी चाहिये। यदि इसमें कोई अड़चन या दिक्कत हो तो मैं मुझाव देना चाहता हूँ कि एडमिनिस्ट्रेटिव आर्डर निकालकर इस बन्धन को कम से कम, नीकरी और शैक्षिक सुविधाओं में उनको सहूलियत देने की दृष्टि से हटा दिया जाये कहीं का भी आदिवासी हो, उसको आदिवासी की ममी सहूलियत देना बहुत जरूरी है।

भाडारा रोड से डिफेन्स प्रोजेक्ट तक जो पहले ही रेलवे लाइन है, मैं मन्त्री महोदय से फिर उम पर एक गाड़ी चलाने के लिए आप्रह करना हूँ।

SHRI DINEN BHATTACHARYYA (Srampore): Sir, I will refer to only those important points which have already been mentioned so many times in this House. The first point is that on the national highways approaching the important cities like Calcutta, Bombay and Madras, fly-over should be built at places where the railway lines cut them across. It is not enough even if the railway crossings are managed or manned very efficiently at these places, but fly-over should be built on those crossings. For example, there is one such place in Kathua which is a sub-divisional town and the railway lines cut across the road here thus causing a lot of inconveniences both to the pedestrians

[Shri Dinen Bhattacharyya]

as well as the traffic. A fly-over should be built at this place. But I know what plea the Railway Minister would advance for this. If the State Government agrees to bear 50 per cent of the cost, the Railway Board will take up the work. That is what he will say, but I submit that will never happen. Kindly take up the matter seriously so that we have not to face such difficulties.

There is another mysterious thing. So far season ticket-holders could travel from any station to any station within the jurisdiction of that ticket. Suppose I have a season ticket from Burdwan to Howrah, I could get down at any intermediate station. Now a circular has been issued by the S.E. Railway that if they get down at any intermediate station, they will be treated as ticketless travellers. I appeal to the minister to withdraw this circular. There should not be any ban on getting down at intermediate stations.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER: I have written to the Minister about it.

SHRI DINEN BHATTACHARYYA: This is agitating the minds of the daily passengers.

From Burdwan to Khanna Junction there is double line but from Khanna to Sahibgani, there is single line. A double line should be there. In the Katwa line, so many representations were made. It is horrible. You cannot travel after darkness. Trains move very slowly because it is single line. There should be double line.

You are not maintaining any dining car. Food is supplied by the caterers who are getting commission. Previously they were getting 15 to 16 per cent commission. Now it has been reduced to 10 paise per rupee. I appeal to the minister that what they were getting before should be maintained. Then, there is absolutely no

job security for the caterers. Some job security should be given to them.

The food supplied should be improved, specially in the Northern Railway where we travel very often. When we travel from Delhi to Howrah, the Northern Railway food is bad. The Western Railway food is slightly better. This should be looked into. A committee may be set up to go into it because passengers complain. The bearers may give some better food to us MPs, but the other passengers look at us enviously saying, "Because you are an MP, you get good food." This should be looked into.

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : महापति जी, जो आखिरी स्पीच थी दिनेन भट्टाचार्य जी की उन के ही इलाके की बात से मैं अपनी बात गरू करता हूँ. श्री हल्दर जी ने उम में पहले हावडा आमत लाइन के मुताल्लिक जिक्र किया था और खाम तोर में जोर दिया था कि इस लाइन के बारे में क्या किया गया और क्या कुछ होने वाला है ? यह लाइन जैसा कि आप जानते हैं 1971 में बन्द हो गई थी। पर वहा कोर्ट और मुविधा नही थी मडक की जिम्मेदारी बजह से उम इलाके के लोगों ने काफी जोर में माग की कि इस लाइन को दोबारा चाल किया जाय। तो 1972 में उम बात का सर्वे हुआ, उम के बाद उम बात का फैसला करना था कि उम का कन्वर्शन नैरो गेज में मीटर गेज या ब्राडगेज में किया जाय। आखिर में यह फैसला हुआ कि इस लाइन को ब्राडगेज बनाना चाहिए। इस की लम्बई तक्रीबन 73 किलोमीटर है और इस पर जो लागत आणगी उम का अदाजा यह है कि काफी रुपया इस में खर्च होगा। उम में पहले यह लग था, हमारी वेस्ट बंगाल की गवर्नमेंट जो है उम ने इस बात को तम्लीम कर लिया था, कि दस करोड़ अगर खर्च होगा तो 50 परसेंट खर्चा इस का बहु बर्दाश्त करेंगे। लेकिन

बाद में उन्होंने कहा कि हम आधा खर्चा बर्दाश्त नहीं करेंगे, हम केवल जमीन मुफ्त देंगे। तो जमीन स्टेट गवर्नमेंट दे रही है बिना कीमत के और बाकी खर्चा हम पूरा कर रहे हैं। उसी तौर पर यह बात मानी गई है कि इस लाइन को ब्राडगेज बनाना होगा और इस का ट्रैक्शन जो होगा वह एलेक्ट्रिक ट्रैक्शन होगा। इस साल उस के लिए ज्यादा रकम तो नहीं लेकिन यह ख्याल है कि 50 लाख रुपया इस साल के लिए रखा गया है ताकि काम शुरू किया जाय।

श्री विनेन भट्टाचार्य : वेस्ट बंगाल गवर्नमेंट ने जमीन कितनी दी ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : वही 50 लाख की उन की जमीन होगी जो वह देंगे। ज्यादा नहीं देंगे। अब सवाल उस में यह है, जो अहम बात इस में रहती है कि वह यह है कि काफी हमारे मेम्बर साहबान ने बात की है नई लाइनों की, कुछ ने कन्वेंशन की बात की, कुछ ने लाइन आगे ले जाने की बात की, कुछ ने नई गाड़ियां चलाने की बात की है, ये तमाम मांगें स्वीकार की जा सकती हैं लेकिन जो सब से बड़ी मुश्किल है वह हमारी पिछले वर्षों की एक्ज्युम्लेट हुई माली मुश्किलता और दिक्कतें हैं। मधुकर जी ने कहा कि पंडित जी के माथे पर जहाँ मुन्दर तिलक लगा हुआ है वहीं कुछ दाग के निशान भी हैं। लेकिन उन्हें मालूम होना चाहिए कि ये दाग जो हैं ये किसी और के चेहरे पर लगे हुए दाग हैं यह कोशिश की थी कि अपने किसी तरीके में, ट्रेड यूनियनों के रास्ते से सारे मुल्क की हालत को तबाह और बरबाद कर दें। वह हम ने होने नहीं दिया और सारी जनता ने देख लिया है कि वह चेहरे जो अपने आप को बेदाग कहते थे आज दुनिया भर के दाग उन पर लगे हुए हैं।

इस सिलसिले में एक बात जो मेरे ध्यान में आती है और जो ध्यान में लाई भी गई वह यह है कि रेलवे कर्मचारियों के साथ हम क्या करना चाहते हैं ? मैं समझता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों ने इस बात का सबूत दिया है, उन लोगों के मुँह पर एक कराग थप्पड़ मारा है जो उनको गलत रास्ते पर ले जाना चाहते थे। आज रेलवे कर्मचारियों की बदौलत ही हिन्दुस्तान में गाड़ियों के अन्दर सुधार हुआ है, गाड़ियां वक्त पर आ जा रही हैं और रेलवे में मुनाफा हुआ है, यह उन की वजह से ही हुआ है... (व्यवधान)

सभापति महोदय : यह रनिंग कमेंट्री बन्द कीजिए।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : मैं प्रोवोकेशन नहीं कर रहा हूँ। मैं सीधी बात कहना चाहता हूँ कि पंडित जी के नेतृत्व में जो रेलवे में सुधार हुए हैं वह मुमकिन नहीं थे। जब तक कि रेलवे का एक एक कर्मचारी उसमें हाथ नहीं बटाए। आज जो एक नया वातावरण बना है डिमिप्लिन का और डेडिकेशन का उसी को तबाह करने की कोशिश की गई थी लेकिन हमारे वर्कर्स ने एक साथ रह कर उस का यह जवाब दिया कि वह मुल्क को ऐसे लोगों के हाथ में जाने नहीं देंगे। इसलिए आप पूरा यकीन रखिए कि जहाँ तक हमारे कर्मचारियों का तालुक है वे आप की बातों में नहीं आने वाले हैं, उस में वह लोग भी शामिल हैं जिन के बारे में इन को अच्छी तरह से मालूम है, आगे में हमारे ही वर्कशाप में हमारे ही कर्मचारियों के कपडे उतारे गए और औरतों के सामने उन को नगा रखा गया। ऐसे शहस को कभी माफ नहीं किया जायेगा। जिन्होंने कत्ल की धमकी दी, जिन्होंने प्रापर्टी को नुकसान पहुंचाया है, मैं कहता हूँ उनको किसी और जगह इन्साफ मिल सकता है लेकिन यहाँ पर इन्साफ मिलने वाला नहीं

[श्री मुहम्मद शफी कुरेशी]

है । कुल 16 हजार मुलाजिम थे जिनको बरतारफ किया गया था । मैंने आज फीगर्स दी हैं कि 800 के करीब रह गए हैं जिनमें 400 ऐसे हैं जिन्होंने अदालत में केसेज कर रखे हैं, 75 ऐसे हैं जिन्होंने अपील नहीं की है । इस तरह से 300 मुलाजिम रह जाते हैं जोकि मुश्किल से 3 फीसदी बनते हैं । अगर उनके खिलाफ अदालत में जुर्म साबित होता है तो जो कानूनी तौर पर वाजिब होगा वह किया जायेगा लेकिन आपका यह खयाल रखना कि हर एक आदमी को बेगुनाह तसब्बुर करके वापिस ले लिया जाये मैं समझता हूँ आपकी ज्यादानी होगी । अगर कोई ऐसी मिसाल आपके सामने हो जिसमें कोई इल्जाम न हो फिर भी उसे मुल्जिम ठहराया गया हो तो हम जरूर उसको देख सकते हैं और जहां तक मुमकिन होगा उसको काम पर लगायेंगे ।

जब भी यहां पर रेलवे बजट या रेलवे स्पीच पर बहस की शुरुआत होनी है तब या तो रेलवे बोर्ड की मुबालिफत की जाती है या फिर सेलैन्स के खिलाफ कहा जाता है लेकिन आज मैंने देखा रेलवे बोर्ड की फारक-दंगी के मुतालिक बहुत कम कहा गया है । माननीय सदस्यों को इस बात का अहसास हो गया है कि रेलवे बोर्ड जो है वह मंत्री से बड़कर नहीं है, मंत्री के मातहत उसे काम करना पड़ता है ।

श्री रामावतार शास्त्री : जो सवाल नहीं उठाये गए उनका जवाब आप क्यों दे रहे हैं ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : शास्त्री जी, आप यहां पर नहीं थे, हाल्दर जी ने इस बात से शुरुआत की थी कि रेलवे के अफसरान के पास बड़े बड़े सैलून हैं जिनका वे इस्तेमाल करते हैं और एक करोड़ रुपया उनकी रिपेयर्स पर खर्च होता है । जहां तक सैलून का

ताल्लुक है, जो उसकी तस्वीर हम अपने मन में बनाते हैं कि कोई बहुत आलीशान चीज होगी—ऐसी कोई बात नहीं है । असल में वह इन्सपेक्शन कैरिजेज हैं जिनको हमारे फर्स्ट क्लास और सेकेन्ड क्लास आफिसर्स उस वक्त इस्तेमाल करते हैं जबकि वे काम की देखभाल करने के लिए जाते हैं । कुछ सैलून हैं जोकि प्रमोडेंट, वाइस प्रेमोडेंट, मिनिस्टर्स और गवर्नर्स के लिए रखे गए हैं, जब भी वे चाहें उनका इस्तेमाल कर सकते हैं । जहां तक स्टाफ का सवाल है जिन सैलून में वे चला करते हैं उनमें ब्राइज के सैलून पर 8000 रु० और मीटर गेज के सैलून पर 4000 रु० मैटिनेन्स पर खर्चा होता है । जितना कि उनको अच्छी हालत में रखने के लिए खर्चा करना जरूरी होता है उमसे ज्यादा खर्चा नहीं किया जाता है । यह समझ लेना कि अफसर सैलून में ही चलते हैं सही नहीं है । पंडित जी जब आये तो उन्होंने इस बात का एलान किया और फैसला भी किया कि कोई भी अफसर सैलून का कम से कम इस्तेमाल करेगा । जहां तक एयरकंडीशंड कैरिजेज का ताल्लुक है उसका भी इस्तेमाल कम करना चाहिए । अगर बहुत जरूरत हो उमी वक्त उसका इस्तेमाल किया जा सकता है ।

कुछ मेम्बरों ने यहां पर ओवर ब्रिज की वाबत बात कही है इसके मुतालिक मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि रेलवे के पास एक मेफटी फंड है । यह जो खपया है वह तमाम स्टेट्स के खाते में जमा किया जाता है । कुछ स्टेट्स ने अभी इस रुपए का इस्तेमाल नहीं किया है । जब भी रेलवे का कोई ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज या रेलवे फ्रासिंग बनानी हो तो स्टेट गवर्नमेन्ट की मर्जी के मुताबिक जहां वह चाहे वह पुल बनाना पड़ता है । उसका 50 फी सदी खर्चा रेलवे और 50 फी सदी खर्चा स्टेट गवर्नमेन्ट देती है उसमें से जोकि रेलवे ने उनको दिया है ।

श्री विनेन भट्टाचार्य: उनके पास सेपटी फंड पड़ा हुआ है या नहीं ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : 10 करोड़ मुस्लिफ स्टेट्स के पास पड़ा हुआ है । स्टेट्स ने उनका इस्तेमाल करना शुरू कर दिया है । नागपुर और कलकत्ते की बात कही गई । जहां पर स्टेट गवर्नमेन्ट प्रायर्टी मुकर्रर करेगी कि ओवर ब्रिज बनाना है वहां पर उसको खर्च किया जायेगा और उसमें आपकी मांग भी पूरी हो सकती है ।

रेलवे फाइनेन्सेज के मुतालिक बातें कही गई हैं । मैंने अर्ज किया था कि रेलवे का बजट आ रहा है और आज दिन में उसके ऊपर बहस हुई, बहुत सी बातें ऐसी कही गईं जो कि पहले कही जा चुकी हैं और उनके जवाब भी पहले दिए जा चुके हैं । बजट के मौके पर ज्यादा मौका मिलेगा, खुलकर ज्यादा वाक्फक्त में सारी बातें आ जायें तो अच्छी बहस हो सकती है ।

एक बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ—यहां वैंगन बिल्डिंग्स की बात कही गई है, वैंगन के आर्डर कम होने से कलकत्ते में जो बंगन बिल्डिंग्स हैं उन के पास कोई काम नहीं है । हमने वैंगन के आर्डर को बन्द नहीं किया है और न ही कोई ऐसी फैक्ट्री है—वैंगन बनाने वाली—जो इस लिये बन्द हुई है कि उस के पास आर्डर नहीं हैं । यह जरूर है कि हमारी जो 20000 वैंगन हर साल की जरूरत थी यह पांच सालों में 1 लाख वैंगन की जरूरत थी, उस में कटौती हुई है । हमें अब 20 हजार वैंगन की साल में जरूरत नहीं है, बल्कि हम को तकरीबन 10 हजार वैंगन की जरूरत होगी । लेकिन इस के साथ साथ इस बात का भी ध्यान में रखना चाहिये—जो बैंक-लौग है पुराने

आर्डर का, जो तकरीबन 24 हजार वैंगन का है, उस को आज कल के आर्डर के साथ मिला कर देखा जाय तो तीन साल के लिये वैंगन फैक्ट्रीज के पास काम रहेगा । इस लिये इस में चिन्ताजनक कोई बात नहीं है और न ही उन फैक्ट्रीयों के लोग बेकार होंगे ।

श्री विनेन भट्टाचार्य (सीरमपुर) : तमाम स्लीपर मैन्युफैक्चरिंग फाउण्ड्रीज बन्द पड़ी हैं उन को कोर्ट आर्डर नहीं मिला है ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह ठीक है कि फैक्ट्रीज काफी से ज्यादा बन्द गई हैं लेकिन कोशिश यह की जा रही है कि सब को काम मिले ।

चिन्तामणि प्राणिवर्ही (भुनेश्वर जखपुरा-वांसपाणी लिक के बारे में कुछ बतलाइये ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी: मेरी इस मामले में चीफ मिनिस्टर साहब ने बात हुई है । उन के अफसर-साहबान भी यहां आये थे—उन से भी बातचीत हुई है—यही तय करना था कि इस को कहां से शुरू करवाया जाय, बहरहाल इस पर काम रू कर दिया जायगा और हमें इस बात का अग्रमास है कि यह एक अग्रम लिक है । लेकिन मैं फिर अर्ज करूंगा—सब से बड़ा सवाल पैसे का आता है, जब पैसे की हालत ठीक हो जायगी तो तमाम रेलवे लाइन की तरफ काफी अच्छी तरह से ध्यान दिया जायगा ।

श्री कृष्णचन्द्र हाल्दर कलकत्ता की
ग्रण्डरप्राउण्ड रेलवे के बारे में कुछ बतलाइये ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी . कलकत्ता की
ग्रण्डरप्राउण्ड रेलवे में टाली गज से डम डम
के लिये पहले खर्च का अनुमान 140 करोड़
रुपये था, लेकिन अब जो अन्दाज हमारे
सामने आया है, वह 240 करोड़ रुपये से
ज्यादा का है । इस साल मैट्रोपोलिटन
सिस्टम्स के त्रये जो 10 करोड़ रुपया हम
को मिला है, उम में से ज्यादा रकम कलकत्ते
के लिये खर्च की जायगी और कोशिश की
जायगी कि हम ने जो औरिजनल शेड्यूल
रखा है उम के दो साल बाद इस को मुकम्मिल
करने की उम्मीद है । लेकिन इम में
खर्चा बहुत ज्यादा बढ़ गया है, फाइनैन्शल
स्ट्रेन्ज की वजह से थोडा ज्यादा टाइम लगेगा ।

श्री नरेन्द्र फुमार साल्वे (बतूल) :

पाण्डे जी ने कुछ बहाना अच्छी बाने कही थी—
जी० टी० की साइड ब्रडार्न यही एफ एन
ट्रेन है जो दिल्ली में साउथ की तरफ जाती है ।
दिल्ली में मद्रास तक राजधानी चलाइये ।
आन ने बमर्से तर राजधानी चला दी है—
फिर दक्षिण के लोगो को इम में क्यों बचित
रखा है ।

श्री मुइन्मद शफी कुरेशी ऐसी बात
नही है—हम ने कोशिश की है कि साउथ में
भी फास्ट ट्रेन्ज चले, जैसे अब कोचीन तक
गाडी जाती है और यह कोशिश भी कि
जायगी कि मद्रास से दिल्ली तक एक फास्ट
गाडी चले । गाडियो की स्पीड बढ़ाने का

एक तरीका यह है कि स्टाप्स कम किये जाये,
लेकिन आप जानते हैं कि स्टाप्स कम करने
के बजाय ज्यादा मागे जाते हैं, इम में गाडियों
की रफ्तार कम हो जाती है । लेकिन जैसे
बम्बई की राजधानी में 45 मिनट का फरक
पडा है, इसी तरह से दूसरी गाडियो में भी,
जो लाग डिस्टेस की गाडिया है, उन में ऐसा
करने की कोशिश की जायगी । रेलवे की
एफिसियेन्सी में पहले से काफी इम्प्रूवमेन्ट
हुआ है और उसी का यह नतीजा है कि आज
कल जो रोलिंग स्टाक हमारे पास है, उम को
हम अच्छी शकल में रखे हुए है ।

इन अल्फाज के साथ मैं आप से दरखास्त
करना हू कि इन डिमाण्ड्स को पास किया
जाय ।

MR CHAIRMAN

The question is

That a Supplementary sum not
exceeding Rs 3000 be granted to
the President out of the Consolidated
Fund of India to defray the
charges which will come in course
of payment during the year ending
the 31st day of March 1976 in respect
of 'Open Line Works Capital,
Depreciation Reserve Fund and De-
velopment Fund "

जो इम पक्ष में हों, वे "हां" कहे जो
इम में गिरुद्ध हों, वे "ना" बहे,

SOME HON MEMBERS: Ayes

SOME HON MEMBERS No

सभापति महोदय मैं ममन्नता हू कि
"हां" वाले जीत गये है, "हां" वाले जीत गये
है । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.