

**PAPERS LAID ON THE TABLE—**  
*Contd.*

**NOTIFICATION RE. REDUCTION IN EXPORT DUTY ON CARDAMOM**

**THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI MAGANBHAI BAROT):** I beg to lay on the Table a copy of Notification No. 123/80-Customs (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated the 20th June, 1980 together with an explanatory memorandum regarding reduction in export duty on Cardamom, under section 159 of the Customs Act, 1962. [Placed in Library. See No. LT—939/80]

**MR. CHAIRMAN:** Now the hon. Minister of Railway will reply. He may please reply while sitting, because he is not well.

14.06 hrs

**RAILWAY BUDGET, 1980-81—**  
**GENERAL DISCUSSION—Contd.**

**रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी):** सभापति महोदय, मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि रेलवे बजट प्रस्तुत करने का जो अवसर मुझे मिला, उस पर प्रायः 3 दिनों तक माननीय सदन ने बड़ी गंभीरता के साथ विचार किया। माननीय सदस्यों ने बहुत बड़ी संख्या में अपने विचार प्रस्तुत किये हैं, मैं उन सब को हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ और धन्यवाद देना चाहता हूँ। अब अपनी ओर से अपनी कृतज्ञता व्यक्त करना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत से सुझाव दिये और मेरा मार्ग-दर्शन किया।

माननीय सदस्यों के भाषणों से मुझे बड़ा प्रकाश मिला है, मुझे बहुत-सी जानकारी मिली है और मुझे बोध हुआ है कि इस विभाग का संचालन करने के लिये मेरे सम्मुख क्या कर्तव्य है और किस प्रकार है। मैं उन कर्तव्यों को पूरा करने की चेष्टा करूँगा, इसीलिसे मैं हार्दिक कृतज्ञता प्रकट करता हूँ।

मैं इस अवसर पर इतना और कहना चाहता हूँ कि सारी बातों का जवाब देना बजट का उत्तर देते हुए शायद संभव न होगा, क्योंकि इसमें बहुत-सी बातें ऐसी कही गई हैं, जिनके सम्बन्ध में जानकारी हासिल करनी पड़ेगी। नई लाइनों को बढ़ाने की, विभिन्न क्षेत्रों में नये रेलवे लिंक्स पैदा करने की, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की, बहुत-से आप-रेशनल मामलों में भी और यात्रियों को बहुत-सी सुविधाएँ देने के मामले में भी जो सुझाव मेरे सामने आये हैं, उन सब पर मैं बहुत गंभीरता से विचार करूँगा। यह आश्वासन दे सकता हूँ सदन को कि सदन ही हमारा स्वामी है और उसकी जो आज्ञा होगी, जो उसके विचार है, भावनाएँ हैं उनका आदर करना और उन्हें कार्यान्वित करना मेरे लिये परम सन्तोष और परम धर्म की बात है।

जैसा कि परम्परा रही है—और मैंने भी उसका अनुसरण किया है—जो ऐसे सवाल उठाये गये, जिनका तत्काल उत्तर देना संभव नहीं हुआ, चाहे वे इनटोरिम् बजट के समय उठाये गये अथवा सप्लीमेंटरी बजट के समय उठाये गये, तो उस समय भी मैंने यह आश्वासन दिया था कि मैं उन प्रश्नों का उत्तर स्वयं माननीय सदस्यों के यहाँ पहुँचा दूँगा। आज मुझे यह कहने में प्रसन्नता होती है कि इनटोरिम् बजट और सप्लीमेंटरी बजट से सम्बन्धित ऐसे बहुत से प्रश्नों का उत्तर मैंने पत्रों के द्वारा माननीय सदस्यों के पास भेजा है। उसमें समय अवश्य होगा, क्योंकि बहुत सी जांच-पड़ताल की भी बातें थी, और बहुतों के सम्बन्ध में विभाग के दूरस्थ अंगों से रिपोर्टें मंगाने की आवश्यकता थी। संभव है कि कुछ विलम्ब हुआ हो, लेकिन प्रायः सब बातों का उत्तर यथासंभव शक्ति-भर मैंने माननीय सदस्यों के पास अपने पत्रों के द्वारा भेजने की चेष्टा की थी। मुझे आशा है कि वह उन्हें मिल गया होगा। आज भी यदि ऐसे कोई प्रश्न रह जायें—और ऐसे प्रश्न उठाये गये हैं, जैसे किसी क्षेत्र में न कोई लाइन बनाने का सवाल आदि—, तो उसके बारे में मैं नम्रतापूर्वक यह आश्वासन देना चाहता हूँ कि उनका उत्तर मैं अपने पत्रों द्वारा उन माननीय

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

सदस्यों के पास शीघ्र ही पहुँचा देने की चेष्टा करूंगा।

इस बहस का श्रीगणेश करने का भार हमारे मित्र, प्रो. दंडवते, ने उठाया वह तो प्रोफेसर हैं। मैं जीवन भर विद्यार्थी रहा हूँ। जीवन बीत गया करीब करीब, मैं विद्यार्थी रहा। इसी हौसियत में कुछ न कुछ सीखने को मिलता रहा है। प्रोफेसर दंडवते तो प्राचार्य हैं—आचार्य और उसमें 'प्र' विशेषण लगा हुआ है। उन्हें अधिकार है कि वह मुझे कुछ बतायें, और उन्होंने बताया। मैं बड़ा कृतज्ञ हूँ उनका कि बहुत सी बातों पर मुझे प्रकाश मिला। कुछ बातों का उत्तर भी संक्षेप में और बड़ी नम्रता के साथ मैं दे देना चाहता हूँ।

मैं ऐसा व्यक्ति नहीं हूँ—कोई अभिमान में नहीं कह रहा हूँ, नम्रता के साथ कह रहा हूँ—कि किसी पर कोई दोषारोपण करूँ। मेरी तबियत ऐसी नहीं है। मेरा रुझान भी इधर नहीं रहता है कि किसी पर किसी तरह का दोषारोपण करूँ या उसका छिद्रान्वेषण करने की कोशिश करूँ। यदि मैं ने अपनी स्पीच में 1976-77 के बारे में या 1977-78 के बारे में कोई ऐसी बात कही है, जिससे पुरानी सरकारों पर कुछ आक्षेप लगता हो, तो मैं विश्वास दिलाता हूँ कि आक्षेप करने की मेरी कोई नीयत नहीं थी, मेरा वह इरादा भी नहीं था। मुझे दिखाई पड़ा कि यह वस्तु-स्थिति है, मालूम पड़ा कि यह परिस्थिति है, यह दिखाई पड़ा कि यह फैक्ट है, देश की यह हालत है।

जो बात दिखाई दे रही हो उसे जनता के प्रतिनिधियों के सामने व्यक्त करना शायद मुनासिब होता है। मेरे ऊपर इस का उत्तर-दायित्व आया तो यह और भी आवश्यक हो गया कि जो हमारा स्वामी-मंडल यहाँ बैठा हुआ है उसके सामने अपनी भावना को व्यक्त करूँ। इस दृष्टि से मैं ने कहा था। मैं ने कोई आक्षेप करने के इरादे से नहीं कहा था। अगर प्रोफेसर दंडवते को ऐसा लगा हो कि मैं ने कोई आक्षेप किया तो मैं उन्हें आश्वासन देना चाहता हूँ कि ऐसा मेरा इरादा नहीं था और अगर यह बात

थोड़ी सी उन को झूठ गई तो उस के लिए मैं क्षमा मांगने के लिए तैयार हूँ। मेरा कोई मंशा वैसे नहीं था।

इस प्रश्न का उत्तर, हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब ने, परसों जब उन का भाषण हुआ था, उस में कुछ दिया है। मैं तो इतना ही कहना चाहता हूँ कि 1976-77 में कुछ एफिशियेंसी थी रेलवे में। उस सन्दर्भ में यह ध्यान आकर्षित किया कि 1979-80 में वह एफिशियेंसी नहीं रह गई और उस को ले आने में हमें लगता है कि कुछ समय लगेगा। यही बात मैं ने कही थी। उस समय थी एफिशियेंसी थोड़ी। मुझे स्वयं बड़ा खेद है कि तीन चार पांच महीने से रेलवे विभाग का काम मेरे ऊपर आया है, अब मैं यह कह सकता हूँ कि अपनी शक्ति भर, अपनी बुद्धि भर और अपनी समझ भर मैं ने उस में सुधार करने की चेष्टा की है पूरी शक्ति के साथ, पर मैं उस में अभी सफल नहीं हो सका। मुझे इसका खेद होता है, कभी कभी लज्जा भी आती है कि ऐसा हुआ। 1976-77 में कुछ बातें थीं। माननीय सदस्यों को अन्दाज है, एक छोटी सी बात है कि सारी गाड़ियां पंचवृत्त चला करती थी। यह आप को याद होगा। लोग गाड़ियों के टाइम से अपनी घड़ी मिला लिया करते थे, यह हम ने खुद देखा है। रेल की गाड़ी आएगी तो यह टाइम होगा, उस के हिसाब से लोग घड़ी मिला लिया करते थे। अब वह नहीं रहा। बड़ी कोशिश कर रहा हूँ, चार महीनों से कोशिश कर रहा हूँ। अपने रेलवे बोर्ड के साथियों से कहा, हमारे यहाँ जनरल मैनेजर्स की मीटिंग हुई, उन से कहा और जो काम करने वाले अधिकारी मिलते हैं उन से कहा। हमारे श्रमिकों का कुछ थोड़ा बहुत जो आवागमन हुआ, मुझसे जो मिल सके उन को कहा कि भाई, पंचवृत्त अल्टी कम से कम ठीक करो। मुझे ऐसा लगता है, मेरे ऊपर ऐसा उस का प्रभाव है कि रेलों जब ठीक चलती है तो साधारण जनसमाज के मन में धारणा यह बनती है कि देश ठीक चल रहा है। ठीक टाइम से रेल आए और ठीक टाइम से जाये तो साधारण जन ऐसा सोचता है कि देश भी ठीक चल रहा है और जब गाड़ियां चार-चार, पांच-पांच घंटे लेट होने लगती हैं तो ऐसा लगता है

कि देश ठीक नहीं चल रहा है, देश में कुछ गड़बड़ है। इस दृष्टि से भी मैं समझता हूँ कि यह पन्क्चुबलिटी हमें मॉन्टेने करनी चाहिए। 76-77 में बहुत बड़े अनुपात में यह माँजूद थी। जैसा मैंने निवेदन किया कि लोग घड़ी मिला लिया करते थे गाड़ी के टाइम से लेकिन अब घड़ी की बात तो जाने दीजिए, चार-चार, पाँच-पाँच घंटे गाड़ियाँ लेट आती हैं और मुझे क्षमा करें तो मैं कहूँ कि कभी कभी तो ऐसा हुआ कि शाम को 6 बजे जो गाड़ी आने वाली थी वह दूसरे दिन 6 बजे आई। ऐसा हुआ है।

76-77 में रिजर्वेशन के भगड़े भी बहुत कम हो गए थे। ऐसा नियम कुछ बन गया था कि बहुत आसानी से रिजर्वेशन हो जाता था। लोग तारीफ भी किया करते थे। यहां हाउस में कहा कि रिजर्वेशन में अब कोई भगड़ा नहीं है। आजकल रिजर्वेशन कराना मुश्किल है। बहुत सी शिकायतें आती हैं। लोग हमारे दफ्तर में आकर कहते हैं रिजर्वेशन करा दीजिए। दफ्तर वाले बात कर लेते हैं, वहां से वह कह देते हैं कि रिजर्वेशन कर दिया। हम ने उन को सूचना दे दी कि रिजर्वेशन हो गया और जब वह ट्रेन पर पहुँचे तो उनका नाम ही वहां नहीं है। अब कहां से वह टेलीफोन करते हैं कि कहिए मंत्री जी, आप ने तो कहा था कि रिजर्वेशन हो गया लेकिन यहां तो हमारा नाम ही नहीं है। अब आप भनखिए, पटकिए, उस को सजा दीजिए, कुछ भी कीजिए, लेकिन वह यात्री अपने बीबी-बच्चों को ले कर स्टेशन पर गया तो उस को रिजर्वेशन नहीं मिला। उस समय इस तरह की दिक्कतें नहीं थीं और इसके खिलाफ लोग प्रशंसा किया करते थे।

जहां तक वॉगन्स का मामला है,, 1976-77 में, मुझे याद है, कलकत्ता, बम्बई के लोग हमारे पास आये कहने के लिए कि पंडितजी, क्या हो गया यह चमत्कार, कहां तो वॉगन्स मिलते नहीं थे, बल्कि एक सज्जन ने कहा जब 4 हजार रुपया देते थे तब वॉगन मिलता था और अब ऐसा हो गया है कि रेलवे के अधिकारी

पीछे-पीछे घूमते हैं कि वॉगन खड़ा है, आप ले लें—तो यह क्या चमत्कार आपने कर दिया? अब आजकल वॉगन्स मिलने में दिक्कत हो रही है। इसी तरह से स्टेशन्स की सफाई, कोचेज की सफाई की बात है, अभी हमारे माननीय सदस्यों ने कहा कि पंखे नहीं चलते हैं, पानी नहीं मिलता है स्टेशन्स पर, टायलेट बहुत खराब हैं—यह सारी बातें कही गई हैं लेकिन इन सारी चीजों में 1976-77 में काफी सुधार था किसी वजह से, उसमें सभी का सहयोग मिला था। हमारे प्रोडक्शन सेन्टर्स में प्रोडक्शन बढ़ा था, डिडिप्लिन बनी हुई थी। यह सारी चीजें 1976-77 में दिखाई देती थीं लेकिन अब 1979-80 में वही रेलें हैं, वही मोहकमा है—यह बाढ़ तो ठीक है कि हम मिनिस्टर तो काँजुअल लेबर होते हैं जैसा कि दण्डवते जी ने कहा, आज हम यहां पर हैं और कल चड़्डी पहनकर सड़क पर दिखाई देंगे—लेकिन जैसा मैंने कहा वही मोहकमा है, वही लोग हैं परन्तु एफीशिएन्सी वह नहीं रह गई है। इसके लिए हम चेष्टा करते हैं परन्तु अभी कोई सफलता नहीं मिली है। तो इसी की तरफ हमने इशारा किया था और कहा था कि लगता है इस एफीशिएन्सी को प्राप्त करने में अभी बहुत समय लगेगा। मैं सदन से कह सकता हूँ कि एफीशिएन्सी में जो लास हुआ है उसका दोष मैं किसी को नहीं दे रहा हूँ लेकिन जो विभाग मुझे चलाने को मिला, मुझे लज्जा आती है कि इस तरह की हमारी एफीशिएन्सी खत्म हो गई है और इसमें कोई सन्देह नहीं है कि लोगों को कष्ट हो रहा है।

बेस ईयर की जो बात थी, जिसकी तरफ दण्डवते जी ने इशारा किया कि 1977-78 को बेस ईयर माना गया है, यह बात ठीक है कि प्रोडक्टिविटी-लिंकड बोनस देने की बात कही गई तो 1977-78 को बेस ईयर मानना ही चाहिए। उस वक्त एक बात हुई कि 1977-78 में लोडिंग 1 मिलियन टन कम हुई। 1976-77 में लोडिंग हुई थी 212 मिलियन टन और 1977-78 में लोडिंग हुई 211 मिलियन टन यानी 1 मिलियन टन कम हुई। फिर भी हमने उसको माना इसलिए कि लीड कुछ ज्यादा हुई। लीड ज्यादा होने के लिए, प्रोडक्टिविटी-

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

लिंकड बोनस देना ही चाहते थे इसलिए कहा कि इतना काम करों तब बोनस मिलेगा। 1977-78 में लीड कुछ ज्यादा थी हालांकि लोड 1 मिलियन टन कम हुआ था। हालांकि एकोनामी और फाइनेंशियल प्वाइंट आफ व्यू से एक मिलियन टन लोड कम होना बहुत बड़ी बात होती है। उसके बाद सबसे अधिक लोड हुआ 1976-77 में, यह रिकार्ड लोड है 212 मिलियन टन, उतना कभी नहीं हुआ, दण्डवते जी के जमाने में लोड कम होता चला गया जो 1979-80 में खत्म हुआ 193 मिलियन टन पर। 1976-77 में जो 212 मिलियन टन का लोड रहा था वह फिर कभी एचीव नहीं हुआ। इस बार हमने एक टारगेट बनाया है 214 मिलियन टन का, यह सोच करके कि 212 मिलियन हम एचीव कर चुके हैं, अब 214 मिलियन टन रखें।

अब 214 का टारगेट रखा है, जिसको एचीव करने की चेष्टा कर रहे हैं। मेरी तमाम रेलवे के अधिकारियों से, रेलवे बोर्ड के अपने सदस्यों से, रेल में काम करने वाले अपने तमाम साथियों से, जो ग्रास रूट वर्कर्स से लेकर और ऊपर तक जो बैठे हुए हैं, प्रार्थना है, अपील है कि देश के नाम पर, रेलवे की आर्थिक परिस्थितियों के नाम पर कि 214 मिलियन टन का जो टारगेट रखा है, उसको उपलब्ध करने की, इस लक्ष्य को प्राप्त करने की, भरपूर कोशिश करें और चेष्टा करें।

मान्यवर, मुझे समर मुखर्जी साहब क्षमा करें और अपने विरोधी दल के लोगों से भी कहना चाहता हूँ कि कृपा करके थोड़ा सहयोग दीजिए। हमारे इन्डस्ट्रियल रिलेशन्स को बनाए रखने की कोशिश कीजिए। मैं कह चुका हूँ, वायदा कर चुका हूँ, कि सबकी तकलीफों की तरफ ध्यान दूंगा और दूर करने की कोशिश करूंगा। ऐसा सहयोग सबसे मिले और हम 214 मिलियन टन के टारगेट को एचीव कर सकें, इसका देश की इकानामी पर बड़ा भारी असर होगा।

आज यह बात स्पष्ट हो गई है कि रेलवे की एचीवमेंट 193 मिलियन टन तक आई। कभी 1975-76 में 204

मिलियन टन थी। इन्होंने टारगेट रखा था 224 मिलियन टन का, वह भी एचीव नहीं हुआ, 212 मिलियन टन भी नहीं हुआ और इसका नतीजा यह हुआ कि इसका असर सारे देश की इकानामी पर पड़ा। यह सब लोग जानते हैं और प्रो. दण्डवते भी मुझ से ज्यादा इस बात को जानते हैं। उन्हें रेलवे के चलाने का बहुत बड़ा ज्ञान है। काफी समय तक उन्होंने इस संस्थान को चलाया है। मैं उन से प्रार्थना करना चाहता हूँ, मैं कोई उनके ऊपर आक्षेप नहीं कर रहा हूँ, उन्होंने भरपूर चेष्टा की किन्तु परिस्थितियाँ ऐसी थीं, चाहे कोयले की परिस्थिति रही हो, चाहे ट्रांसपोर्ट की परिस्थिति रही हो, चाहे पावर-कट की परिस्थिति रही हो, चाहे ला एंड आर्डर की सिचुएशन रही हो, चाहे परिस्थिति कैसी भी रही हो नतीजा यह हुआ कि जो कभी 1976-77 में 212 मिलियन टन से भी अधिक एचीव हुआ था वह 1979-80 में गिर कर 193 मिलियन टन रह गया और इसका नतीजा यह हुआ कि इसका असर हमारे देश की इकानामी के ऊपर प्रत्यक्ष दिखाई देता है। इस चीज की ओर मैंने संकेत किया था, कोई आक्षेप करने का इरादा नहीं था।

मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि हम इस बात की चेष्टा करेंगे कि हम अपने इस टारगेट को एचीव कर सकें। कुछ बातें प्रो. दण्डवते साहब ने ऐसी कहीं जिनसे हम स्वयं सहमत हैं। उनको रेलवे संस्थान को चलाने का अनुभव रहा है, उसके आधार पर यह बात कही गई है और उसकी तरफ उन्होंने ध्यान दिलाया है, लेकिन थोड़ा बहुत ध्यान भी दिया गया है। उनके कह देने से और अधिक हमारा ध्यान जाएगा और मैं समझता हूँ कि हमारे बीच से ऊपर तक जो रेलवे बोर्ड में और रेलवे भवन में अधिकारी हैं, वे भी उससे कुछ थोड़ा सा प्रकाश ग्रहण करेंगे और उस काम को आगे बढ़ावेंगे ताकि उसमें विशेष रूप से काम हो सके। जिन बातों की ओर उन्होंने ध्यान आकर्षित किया है, उसमें कोई दो राय नहीं सकती। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं उनसे सहमत भी हूँ। उन्होंने कहा है कि इलेक्ट्रिफिकेशन प्राग्राम को स्पीड-अप करें। मैं समझता हूँ कि यह बात सही है। इस काम में बड़ा

पैसा खर्च होता है, रेलवे बोर्ड में इसकी तरफ ध्यान दिलाया गया है। इस काम को करने के लिए मीटिरियल भी मिलना चाहिए। प्रो. दंडवते साहब भी इस परिस्थिति को जानते हैं और कोई दूसरी गति नहीं है, आज इनजी की पोजीशन को देखते हुए, आज कोयले की पोजीशन को देखते हुए, आज डीजल की पोजीशन को देखते हुए, आज नहीं तो कल आगामी कुछ वर्षों के अन्दर सिवाय इसके कोई गति नहीं रह जाएगी कि इलीक्ट्रिफिकेशन का काम बहुत बड़े पैमाने पर देश में होता रहे, ताकि रेलवे का संचालन होता चले, क्योंकि अगर बाधा पड़ी तो देश की गति रुक जाएगी। इसलिए इसकी तरफ विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है। हमने, मान्यवर इसकी तरफ ध्यान दिया है।

आप ने ट्रेक्शन की बात कही, उस की तरफ भी ध्यान दिया है। जो पुरानी रेल लाइनों हैं उन पर गति को नहीं बढ़ा सकते हैं और कभी-कभी दुर्घटनाओं का भी डर रहता है। उन में परिवर्तन की जरूरत है और इस के लिये हम ने प्रावधान भी किया है। आप ने भी अपने भाषण में इस का संकेत किया है, हम उस को मंजूर करते हैं।

वैगन्ज के मामले को लीजिये—आज देश में वैगन्ज की जरूरत बहुत बढ़ गई है। इस सम्बन्ध में मैं माननीय सदस्यों का ध्यान सब से पहले प्रायोरिटी सेक्टर की तरफ दिलाना चाहता हूँ, क्योंकि बार-बार इस तरह की शिकायत माननीय सदस्यों की तरफ से आ जाती है कि फलानी जगह वैगन्ज नहीं पहुँच रही है। इस वक्त तक जितनी वैगन्ज हमारे पास रही है, उन से कभी कमी महसूस नहीं हुई और उन से हमारा काम चलता रहा है, हमारे पास कुल वैगन BG में 4 लाख से अधिक है। लेकिन अब ऐसा लगता है कि हमें बहुत ज्यादा वैगन्ज की जरूरत पड़ेगी। अभी कल ही हमारे यहां कैबिनेट कमिटी की मीटिंग थी—इन्फ्रास्ट्रक्चर के बारे में। उस में यह चर्चा हुई कि जैसे-जैसे आवश्यकता बढ़ रही है, उसे पूरा करने के लिये ज्यादा वैगन्ज की जरूरत है। आज हमारे पास जितनी वैगन्ज है—वे सब-की सब आप के प्रायोरिटी सेक्टर में लगी हुई

है। जैसे पावर-हाउसेज को कोल पहुँचाना है। 1979 के दिसम्बर तक इस क्षेत्र में 26 सौ या 27 सौ वैगन्ज प्रति दिन लोड कर रही थीं, अब उस काम पर 500-600 वैगन्ज प्रति दिन और ज्यादा काम कर रही है, करीब-करीब 3,300 वैगन्ज की डेली एक्जे है जो पावर-हाउसेज को कोल पहुँचा रही है। कभी-कभी वह शिकायत आजाती है कि कहीं-कहीं पावर-हाउसेज में कोयले का स्टाक बिल्ड-अप नहीं हुआ, एक ही दिन का स्टाक रह गया, वहां जल्दी पहुँचावों, हमें तुरन्त उस तरफ ध्यान देना पड़ता है।

कोयले को केवल पावर हाउसेज में ही नहीं पहुँचाना होता है, दूसरी जगहों पर भी पहुँचाना होता है, जैसे स्टील प्लांट्स हैं, ट्रेड की आवश्यकता है, टेक्स-टाइल मिलें हैं, सब जगह इस की जरूरत होती है। अभी कुछ महीने पहले, मेरा स्थाल है फरवरी में लगभग 9500 वैगन्ज पर-डे कोयला ढाती रही है, अब शायद कुछ कम हुआ हो, लेकिन इतनी वैगन्ज सिर्फ कोयले के ढोने में लगी रही है।

गल्ला पहुँचाना पड़ता है—इस मामले में हमें बहुत बड़ी लीड लेनी पड़ी है। हमारे राव साहब यहां बैठे हुए हैं—इन की फुड कारपोरेशन कह देती है कि पंजाब और हरियाणा में इतनी एलाटमेंट हुई है, इस को तुरन्त फलां स्टेट में पहुँचाओ। वह गल्ला हम को वहां से उठा कर असम ले जाना पड़ता है। आप की नार्थ ईस्टर्न स्टेट्स की शिकायत आती रहती है कि वहां कम पहुँच रहा है, हम को तुरन्त गोहाटी ले जाना पड़ता है, फिर वहां से उस का आगे डिस्ट्रीब्यूशन होता है। लाखों टन गल्ला हम को ड्रूट-एफेक्टिव एरियाज में जैसे असम है या दूसरे स्केजरिस्टी राज्य है, वहां पहुँचाना पड़ा है। ये सब काम प्रायोरिटी के आधार पर किये गये।

मैं आप के सामने बड़ी प्रसन्नता पूर्वक और नम्रतापूर्वक यह निवेदन करना चाहता हूँ कि कोई मिसाल इस बात की नहीं मिलेगी कि ड्रूट एफेक्टिव एरियाज में इस बार रेलवे ने सिर्फ खाना ही नहीं पहुँचाया, बल्कि पानी भी पहुँचाने की कोशिश की है।

## [श्री कमलापति त्रिपाठी]

टर्कर्स में भर भर कर पानी पहुंचाया है, जब कि टर्कर्स में हम को डीजल पहुंचाने की जरूरत थी, पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स को पहुंचाने की जरूरत थी। चाहे मध्य प्रदेश हो, उत्तर प्रदेश हो या बिहार हो, जब यह सुनाई पड़ा कि वहां इन्सान और जानवरों के लिये भी पीने का पानी नहीं है, तो उन डांट एफेक्टिव एरियाज में हम ने तुरन्त पानी पहुंचाने की कोशिश की।

जैसे जैसे प्रोडक्शन बढ़ेगी, चाहे कोल में प्रोडक्शन बढ़े, सुपर पावर स्टेशनज बनें, इण्डस्ट्रीयलाइजेशन का काम बढ़े, हमारा नया प्लान आ रहा है, उस की वजह से जिन जिन एरियाज का डेवलपमेंट होगा, तमाम जगहों पर वैनज की जरूरत पड़ेगी, ऐसी स्थिति में हमारे पास जितनी वैनज है, उन से काम पूरा नहीं होगा।

प्रो. दण्डवते जी ने भी इस की तरफ इशारा किया है, उन के बहुत से सुभाव ऐसे हैं जो रचनात्मक हैं, जिन की तरफ हम सब को ध्यान देने की जरूरत है। मैं उन से निवेदन करना चाहता हूँ कि हम पहले से ही इन बातों के लिये चेष्टा कर रहे हैं। इस काम के लिये फाइनेंस डिपार्टमेंट ने रुपया एलाट कर दिया है, बजट में भी उसको रखा गया है। आप ने देखा होगा कि रॉलिंग स्टॉक के नाम पर काफी पैसा रखा गया है। हम ने वैन बनाने वाली फैक्ट्रीज को बहुत बड़े आर्डर प्लेस कर रखे हैं और हम तो ऐसा समझते हैं कि हमारे देश में शायद कुछ ऐसी कंपैसिटी है, जहां तक मुझे याद आ रहा है अगर मैं भूल नहीं करता, करीब 24-25 हजार वैन बनाने की कंपैसिटी हमारे देश में मौजूद है। अगर हम इस बात की चेष्टा करें कि हर साल जितने वैन मिलते हैं उन को ले कर जमा करते जाएं और लाख, दो लाख की एक वैनस की टीम हमारे पास हो जाए और अगर डेवलपमेंट होता रहे, तो उस में वैनस न होने की वजह से कहीं कोई बाटलनेक न पैदा होने पायेगा।

तीसरा एक बहुत अच्छा सुभाव उन्होंने दिया कौण्ट्रि पावर हाउसज का। मुझे

खाली अफसोस यह है कि तीन वर्ष तक बे गर्नमेंट में रहे और उस में दण्डवते जी का एक प्रमुख पार्ट रहा है, अगर कौण्ट्रि पावर हाउसज बनाने की जरूरत थी, तो उस समय बना लेते। हम को तो आप ने सुभाव दे दिया और मैं आप को बताना चाहता हूँ कि मैं आप के सुभाव का स्वागत करूंगा और मैं चाहता हूँ कि यह सदन भी इस सुभाव का समर्थन करे।

सन् 1973 मार्च से सन् 1977 तक, जब मैं रेलवे मिनिस्टर था, सन् 1973 में नहीं, 1974-75 में रेलवे मिनिस्टर बना था क्योंकि सन् 1973 में तो मैं शिपिंग का काम देखता था। तो जब मैं रेलवे मिनिस्टर बना और प्लानिंग कमीशन के सामने हमें रेलवे के मामले को ले कर पेश होना पड़ा, तो उन के सामने मैंने यह सवाल उठाया था कि हम को पावर की जरूरत है और हम काफी इलैक्ट्रिफिकेशन करना चाहते हैं क्योंकि बिना इस के कोई गति नहीं है, इसलिए आप हमें पावर हाउसज बनाने की इजाजत दीजिए, लेकिन उस समय हमें इजाजत नहीं मिली। आप जानते ही हैं कि बिजली कट की वजह से कितना बड़ा नवसान हुआ है। ईस्टर्न सेक्टर में हमारे प्रकॉ-शाप में काम नहीं हुआ है, यार्ड हमारे एम्पटी पड़े हैं, वासिंग लाइन्स हमारी ठीक नहीं रही और हमारे रॉलिंग स्टॉक्स का मन्टीनेन्स नहीं हुआ और वर्कशाप्स में कुछ काम नहीं हुआ। नतीजा यह हुआ कि सारी रेलवे की आपरेशन्स पर इस का दूरा असर पड़ा है। हम को पावर नहीं मिलती रही और अगर पावर मिली भी तो दो, चार घंटे को मिली और फिर खत्म हो गई और खास कर ईस्टर्न सेक्टर में। डी.वी.सी. की कौसी बुरी हालत हो गई, यह आपने देख लिया। तो मैं यह बताना चाहता हूँ कि हम ने पहले भी यह बात कही थी कि हम को पावर हाउसज बनाने की इजाजत दीजिए। उस समय उस को मंजूर नहीं किया गया। कुछ ऐसा ख्याल था कि यह एक सेंट्रल सब-जक्ट है और एक ही जगह से पावर चलेगी और यह कहा गया था कि आप को पावर मिलती रहेगी, आज तो कोई दिक्कत नहीं है और आगे कोई दिक्कत पड़ेगी भी नहीं। हमने तो अलग से पावर हाउस बनाने के लिए यहां तक कहा था कि जितनी पावर की

जरूरत हम को होगी, उतनी हम ले लेंगे और बाकी जो बचेगी, उस को सरकार ले ले लेकिन उस के बाद भी वह मंजूर नहीं हुआ। अब जबकि फिर से रेलवे मिनिस्ट्री का भार मेरे ऊपर डाला गया है, मैंने फिर इस सवाल को उठाया है कि हम को पावर हाउसों बनाने की इजाजत मिलनी चाहिए लेकिन मिलनी चाहिये ऐसी जगहों पर जो कोल के आसपास हों ताकि जल्दी से जल्दी पावर हाउस से काम ले सकें। अब क्या होता है, यह देखा जाएगा, लेकिन मैं यह कहता हूँ कि उन्होंने जो यह सुझाव दिया है, उस से मैं सहमत हूँ और जहाँ तक हो सकेगा हमारे अपने पावर हाउसों होने चाहिए ताकि विजली की कमी हम को न पड़े। आगे जैसे-जैसे इलेक्ट्रिफिकेशन की कोशिश हम करते चलेंगे, तैसे-तैसे हमारी विजली की जरूरत बढ़ती चली जाएगी।

एक बात और मैं दण्डवते जी से कहना चाहता हूँ। उन्होंने यह कहा कि सीक्रेट बिलेट आप होल्ड कीजिए फार डिटरमिनेशन आफ दि रप्रेजेन्टेटिव यूनियन। आप तो मजदूर नेता रहे हैं। अगर आप ने यह कर दिया होता, तो हमारा सर-दर्द दूर हो गया होता। मजदूरों पर उन का बड़ा असर है और वे उन में बड़े इफीक्टिव रहे हैं। अगर उन्होंने कर दिया होता, तो वैसे ही हमारे सिर में दर्द रहता है, वह कुछ काम हो गया होता लेकिन वह नहीं हुआ। मुझे कोई एतराज नहीं है, हम एग्री करते हैं लेकिन इस मामले पर पहले ट्रेड यूनियन्स की ओर से होनी चाहिए, मजदूर नेताओं की ओर से होनी चाहिए क्योंकि अगर गवर्नमेंट पहल करती है, तो कहीं डिक्टेटरशिप और डेमोक्रेसी का सवाल न पैदा हो जाए। हम इस में पहल नहीं करना चाहते। आप शुरू करें, तो हम उससे एग्री करेंगे। आप तो मजदूरों के नेता हैं। मैं समर मुखर्जी, आपसे भी कहता हूँ। आप यह काम करा दीजिए, हम एग्री कर जाएंगे। भगवान आपको शक्ति भी दे, बुद्धि भी दे। मिनिस्टर जो है वह तो यह पाप करता ही है कि भगवान पर भरोसा करता है। इसलिए मुखर्जी ने भी कह दिया कि रेलवे का कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर है। यह सून कर मुझे लगा कि कहीं उनके मन में यह न

आया हो कि मैं तिलक लगा कर बैठता हूँ कहीं कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर न होऊ।

**श्री लखर मुखर्जी (हावड़ा) :** आप हमारी बात को समझे नहीं।

**श्री कमलापति त्रिपाठी:** कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर तो तब होता है जबकि मुनाफाखोरी रेलवे करे फार द एक्सप्लॉइटेशन आफ द पिपुल। कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर में प्रॉफिट मॉटिवी मेन चीज है। वहाँ मुनाफाखोरी का ही दृष्टिकोण रहता है। आपने प्रॉफिट मॉटिव या कमर्शियल तो कह दिया लेकिन अगर यह कमर्शियल होती तो इसकी क्या यह हालत होती? मुझे मालूम है कि दण्डवते जी ने इस दिशा में बहुत काम किया है, उनको तो मालूम ही होगा। जहाँ तक मुझे ख्याल है कि 243 करोड़ 59 लाख का जो इसका घाटा है वह इस कारण से है कि सोशल सर्विस का इतना बोझा रेलवे के ऊपर है। आप देखें कि लो रेटे कम्पोजिटीज जिनको कि हम ढाते हैं उन पर 1979-80 में 68 करोड़ रुपये का बोझा रेलवे पर पड़ा, फिर सबरबन और नानसबरबन ट्रेन पर भी हम सुविधाएं देते हैं उनका भी हम पर बोझा पड़ता है। लास आन फ्रेंट कंसेशन आन रिलीफ मेजर्स का हम पर बोझा पड़ता है। यह सारा बोझा कल मिला कर 243 करोड़, 59 लाख रुपये का होता है। अगर इसको पूरा करने के लिए हम कदम उठावें तो आप उसको कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर कहें। हम इतनी बड़ी सोशल सर्विस कर रहे हैं जो स्ट्राइक कराने के लिए आप इसे कोपेटलिस्ट स्ट्रक्चर कहते हैं। (व्यवधान)

प्रोफेसर दण्डवते जी ने कहा कि इन द वॉजिज आफ वर्कर्स रीजनल डिस्पेरिटीज है और कहा कि रेलवे वर्कर्स पब्लिक अण्डर-टॉकिंग्स के काउन्टरपार्ट्स हैं। मैं कहता हूँ कि रेलवे एम्प्लॉईज आर द एम्प्लॉईज आफ द गवर्नमेंट। अब उनको पब्लिक अण्डरटॉकिंग्स के काउन्टरपार्ट्स कह कर उनके लिए ज्यादा सुविधाओं की मांग करना जो कि गवर्नमेंट एम्प्लॉईज को मिलती है, मैं समझता हूँ कि एक नया सवाल पैदा करना है, खतरे की घंटी पैदा करना है। मैं तो यह समझता हूँ कि ये गवर्नमेंट एम्प्लॉईज हैं और उन्हें पूरी वे सुविधाएं

### [श्री कमलापति त्रिपाठी]

होनी चाहिए जो रेल की मारफत होती है। अगर वे सुविधाएं उनको नहीं मिलती हैं तो इसे देखने की जरूरत है और इसे ठीक करने की जरूरत है।

एक बात चव्हाण साहब ने उठाई। मैं बहुत ज्यादा समय नहीं लूंगा। थोड़े में ही मैं समाप्त कर दूंगा। आप कहें तो राम-गुंडम-निजामाबाद के बारे में भी कह दूँ (इंटरचेंज)। एक बात चव्हाण साहब ने उठाई कि क्लेम्ज ट्रिब्यूनल जो है उसे खत्म कर दिया जाना चाहिये। मुझे याद है पिछली बार जब मैं रेल मंत्री था तो वहाँ कुछ अफ-झरों की कमी थी और उसको पूरा किया गया था। मैं समझता हूँ कि यह ट्रिब्यूनल एक अच्छा काम करता है और कानून के मुताबिक बना हुआ है। यह एक स्टैचुटरी बाडी है। इसे बैठ कर समाप्त नहीं किया जा सकता है। समाप्त करना भी चाहें तो स्टैचुट में चेंज हो सकता है, कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन वह काम अच्छा करता है। उसे और भी यूजफूल बनाने की चेष्टा की जा सकती है और की जानी चाहिये। यह एक इंडिपेंडेंट बाडी है जिसमें क्लेम्ज वर्गरेह के बारे में जो लोगों को शिकायतें होती हैं रेलवे वालों के खिलाफ उसमें कोई अपील करता है तो अपना फ़ैसला देता है और इम्पार्शिल जजमेंट देता है। एक तो यह काम करता है। दूसरे हमारे रेल कर्म-चारियों के खिलाफ भी अगर कोई कार्रवाई होती है वेज वर्गरेह के मामलों में उन के बारे में फ़ैसला देता है। ये जो मामले हैं इनमें उनको राइट होता है कि वे ट्रिब्यूनल में जा कर अपील करें और जल्दी वहाँ पर फ़ैसला हो जाता है। इस प्वाइंट आफ व्यू से भी मेरा आग्रह है कि एक इंडि-पेंडेंट ट्रिब्यूनल बना हुआ है उससे काम लिया जा सकता है और वह काम जो कर रहा है, ठीक काम कर रहा है और उसके बारे में कुछ सज़ैशंज हों तो दी जाएं ताकि उसको और भी ज्यादा यूजफूल बनाया जा सके। उसकी और भी ज्यादा यूजफूलनेस कैसे हो सकती है, यह देखने वाली बात है।

बार-बार यहाँ कहा गया है कि आपने किराया भाड़ा बहुत बढ़ा दिया है। मैं कहूँ

निबोधन करना चाहता हूँ कि किराया भाड़ा बढ़ाते हुए मुझे बहुत कष्ट और तकलीफ हुई क्योंकि आम जनता पर भार पड़े यह मैं चाहता नहीं हूँ। लेकिन हमारे सामने कोई विकल्प नहीं था। मुझे ऐसा लगा कि जो उत्तरदायित्व आ गया है उसका निर्वाह करने के लिए, जो कर्तव्य है उसका पालन होना चाहिये। मुझे ऐसा लगा कि सिवाय इसके और कोई विकल्प नहीं है। संक्षेप में मैं बताना चाहता हूँ कि करीब 39 करोड़ का डिफिसिट था जो इंटीरिम बजट में हम ने दिखाया था। वह हमारा किया हुआ नहीं था, पहले का था। आप देख सकते हैं सारी चीज कागजात में मौजूद हैं। दो एडीशनल इंस्टालमेंट्स आफ डी ए भी हैं जो 37 करोड़ की हैं। इनकीज इन डीजल प्राइसिस आठ-दस महीने के लिए, पूरे साल के लिए नहीं, 55 करोड़। प्राइस इनकीज आफ जनरल स्टोर्ज, सब चीजों की कीमतों जो बढ़ी हैं, वह बीस करोड़। रनिंग एला-उस कमेटी एक बनी हुई है। उसकी जो रिपोर्टें इंडेपेंडेंट आ रही हैं उनको इम्प्लेमेंट करने पर दस करोड़ और खर्च हो गया है। यह 122 करोड़ हुआ। अगर 122 करोड़ यह ले लें और करीब 39 करोड़ का जो डिफिसिट है उसको मिला लें तो 162 करोड़ के करीब डिफिसिट हो जाता है। इस वास्ते कोई रास्ता मुझे दिखाई नहीं दिया और किराया भाड़ा बढ़ाना पड़ा। बड़े दुख के साथ मुझे यह बढ़ाना पड़ा है और इसलिए किया है क्योंकि कर्तव्य को पूरा करना है। रेलों को तो चालू रखना ही है। अगर यह नहीं किया जाता तो स्वाभाविक था कि जनरल रवेन्यूज के ऊपर भार डाला जाता और कहा जाता कि फिर इतना पैसा दो, जितना लग चुका है वह तो लग ही चुका है। डिबिडेंड लायाबिलिटी कोई डैफेंड लायाबिलिटी नहीं है। वह चलती ही रहती है। लोन भी पहले से हमारे ऊपर काफी है। अब फिर और दो सौ करोड़ का हम लोन लेते तब हमारा काम चलता। हमें अपने पैरों पर खड़ा होना चाहिये। यह संस्थान 126 साल पुराना है। इसको अपने पैरों पर खड़ा होना चाहिये।

एक रेट इनक्वायरी कमेटी है। उसकी रिपोर्ट लाइब्रेरी में रख दी गई है। हमने कहा था कि बजट लिटरचर के साथ सारे



सबरी, जितनी है, वह डिस्ट्रीब्यूट कर दी जाये ताकि सबस्यों को यह बन्दाजा लग सके कि रेलवे रेट इनक्वायरी कमटी ने इस सम्बन्ध में क्या रिपोर्ट डेपोजिशन की है। जो रिपोर्ट डेपोजिशन उन्होंने की है, उनके प्रकाश में जो वृद्धि की गई है। वह बहुत कम है। उन्होंने बहुत ज्यादा कहा है और जोर से कहा है।

अभी एक कमटी का जिम्मेदार प्रोफेसर साहब ने भी किया था, और लोगों ने भी किया था, वह है नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी, पांडे कमटी। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यह कमटी प्लानिंग कमीशन ने बनाई है, हमारी बनाई हुई नहीं है। हमारी बनाई हुई तो रेलवे रेट ट्रैफिक कमटी है। उसकी रिपोर्ट डेपोजिशन हमको मिल गई है जो आपको बांटी है।

प्रो. मधु दंडवते (राजापुर): हम लोगों की रिक्वेस्ट पर यह कमटी बनाई गई है।

श्री कमलापाति त्रिपाठी : आपकी रिक्वेस्ट पर ही बनी होगी, लेकिन बनाई है प्लानिंग कमीशन ने। यह कमटी मुझ से मिली थी, पांडेजी के नेतृत्व में यह कमटी बनी है, बहुत जरूरी कमटी बनी है। अब वक्त आ गया है कि नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी की कम्प्लीमेंट्री स्टडी के बाद एक नेशनल प्लान बने क्योंकि ट्रांसपोर्ट पर बड़ा भारी बाटलनेक होने जा रहा है। अगर हमारे देश का डेवलपमेंट होना है तो वह तभी संभव होगा जब ट्रांसपोर्ट सेक्टर का बाटलनेक बिल्कुल कम्प्लीटली दूर किया जाये।

पेसेन्जर्स का भी ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है। मेरी समझ में वह बहुत जरूरी कमटी रही है और उसे प्लानिंग कमीशन ने बनाया है। जहां तक मेरी सूचना है, उसकी रिपोर्ट भी हमारे पास नहीं आई है, वह तो प्राइम-मिनिस्टर के यहां सबमिट होती है और उस पर विचार होगा। रेलवे विल हैव टू से मच एवाउट इट, इसमें कोई सन्देह नहीं है, लेकिन वह हमसे मिले भी थे, बहुत बड़ा काम उन्होंने किया है। हमें मालूम नहीं, लेकिन टैरिफ और रेट्स के बारे में उन्होंने

कई सिफारिशों की हैं। रेट इनक्वायरी कमटी की सिफारिशें हमारे सामने हैं, अगर उनको इम्प्लीमेंट कर दें तो अलगा यह भार बहुत ज्यादा बढ़ जाता। हमने तो अपनी आवश्यकता की पूर्ति के लिये जितना जरूरी था, उतना कर के छोड़ दिया है, आगे जैसा होगा देखेंगे। इरादा यह था कि हम अपने पैरों पर तो जरूर खड़े हों, लेकिन जनता पर भार डालने के काम से अपने को अलग रखें, इस बात की चेष्टा कर रहा हूँ और मैं समझता हूँ कि इस समय जितना हमने किया है, वह काफी था। अपनी जरूरतों को पूरा करने के लिये ताकि रेल चलती रहे।

बहुत सी रेल लाइनों के बारे में बातचीत हुई, बहुत से प्रोजेक्ट्स आये हैं। हमने इस बार एक काम किया है कि कन्याकुमारी से लेकर हिमाचल प्रदेश तक, हर प्रदेश में और काठिवावाड़ से लेकर कामाख्या के अन्त तक और नार्थ ईस्टर्न स्टेट्स में भी कुछ न कुछ काम शुरू करने की चेष्टा की है।

मैं इस बात को मानता हूँ कि रीजनल इम्बैलेन्सेज बड़ी खतरनाक चीज होती है, हमारे डेवलपमेंट के प्लान है और फाइव ईयर प्लान में सब जगह इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि रीजनल इम्बैलेन्सेज न होने पावे और अगर कहीं हों तो किस तरह से हम उनको मीट कर पावे इसका उपाय निकालना चाहिये। मैं इस बात से एग्री करता हूँ लेकिन मैं जानता हूँ कि आवश्यकता यह भी होती है डेवलपमेंट के लिये, कि सारे हिन्दुस्तान को हम एक यूनिट मानकर चलें। रेलवे अक्सर हिन्दुस्तान को एक यूनिट मानता रही है। इसके मायने यह नहीं है कि जो रीजनल इम्बैलेन्सेज है, उनको दूर करने की कोशिश न की जाये। पूरे देश को एक यूनिट मानना चाहिए। जहां कहीं फैक्टरी लगी हों, जहां कहीं माइन्ज मिली हों, जहां कहीं प्राइमरी सेक्टर हों या कोई एरिया डेवलप होता ही, चाहे वे जगह किसी भी प्रदेश में हों, वहां रेलवे लाइन पहुँचाना जरूरी है। अगर कहीं इंडस्ट्रियल सेक्टर यकायक डेवलप हो गया है, तो वहां रेलवे लाइन ले जाना जरूरी है, जैसा कि श्री सुबाडिया ने कोटा के बारे में कहा है। जहां आवे-आल स्थिति को देखना पड़ेगा,

### [श्री कमलापति त्रिपाठी]

वहाँ रिजर्नल इम्बैलेंस को दूर करने की चेष्टा भी करनी होगी--और हमने ऐसा किया है। हर एक प्रदेश में प्रायट्टी के आधार पर कुछ न कुछ काम करने की कोशिश की गई है। सब जगह थोड़ा थोड़ा काम किया जायेगा। और कुछ नहीं, तो लाइनों का सरवे ही करा रहे हैं। सरवे को लिस्ट बहुत लम्बी-चौड़ी है। मैं बताना चाहता हूँ कि ये सरवे लोगों को बहकाने के लिए, या फूसलाने के लिए, नहीं कराये जा रहे हैं। हम पूरी तरह से सरवे करावेंगे। इसके लिए काफी पैसा रखा है। जहाँ तक हो सकेगा, हम सरवे के फैसले के मूलाधिक काम करने की कोशिश करेंगे। अगर किसी सरवे से ऐसा लगता हो कि कोई लाइन रीम्यूनरेंटिव नहीं है, लेकिन उस एरिया के डेवलपमेंट के लिए जरूरी है, तो हम वह बोझ भी उठावेंगे और उस काम को करने की कोशिश करेंगे।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जितने सजेशन दे दिये गये हैं, हम उनके उत्तर तो माननीय सदस्यों के पास भेजेंगे, लेकिन मैं उनसे प्रार्थना करना चाहता हूँ कि हालाँकि उनके सब सुभाव नोट कर लिये गये हैं--दफतर के लोगों ने नोट कर लिये हैं--लेकिन बड़ा अच्छा होगा, अगर वे लिखित रूप में हमारे पास भेज दें। इससे वह सब हमारे रिकार्ड में रहेगा।

PROF. N. G. RANGA (Guntur):  
Again you want them to write?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:  
They will write. You do not take any trouble. Your recommendations I will myself write.

यदि सब लोग लिख कर दे देंगे--बहुत से लोगों ने लिख कर दे भी दिया है--तो हमारे काम में सुविधा होगी, उस मामले को देखने और सारों के साथ बैठ कर फैसला देने में सक्षम होगी।

श्री कृष्ण चन्द्र हास्कर (मिदनापुर) : रेलवे में नये शारीरियों को भर्ती करने का क्या तरीका है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : नये आदमी तो भर्ती होते रहते हैं और उसके तरीके हैं।  
(व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सुनते हैं कि मिनिस्टेरियल स्टाफ की भर्ती पर रोक है।

श्री कृष्ण चन्द्र हास्कर (दुर्गापुर) : कौजुअल वर्कर्स को रेगुलराइज कर दीजिए।

श्री कमलापति त्रिपाठी : ऐसा मालूम होता है कि नींद खुल गई और उठ कर बोलने लग गये। अभी तो मैं बोल ही रहा था। जरा उसको सुन लें।

माननीय सदस्य ने रेक्यूटमेंट का सवाल उठाया है। रेक्यूटमेंट के लिए रेलवे सर्विस कमीशन बने हुए हैं, जो चार पांच हैं। मैं समझता हूँ कि क्लास थ्री के लोग उसी के द्वारा भर्ती किये जाते हैं। क्लास वन और टू यू. पी. एस. सी. के द्वारा लिये जाते हैं। क्लास फोर के लोगों को जूनियर रेलवेज भर्ती करती है। हमने एक बैन लगा रखा है--जब प्रो. दडवते रेलवे मिनिस्टर थे, तब वह बैन लगा। हम उससे एग्री करते हैं। पहले कौजुअल लोगों को रेगुलर बनाया जाये और कौजुअल लेबर की भर्ती खाली सक्टीयूट्स के तौर पर, या नई स्कीम के लिए, की जाये। इसके अलावा कौजुअल लेबर को भर्ती न किया जाये, ताकि जो कौजुअल लेबरर्स आल-रेडी मौजूद हैं, पहले उनका रेगुलराइजेशन हो जाये। और उनका रेगुलराइजेशन तेजी से हो रहा है। अगर आपको ऐसे कौजुअल लेबरर का पता है, जिसका रेगुलराइजेशन नहीं हुआ है----

श्री रामावतार शास्त्री: ऐसे बहुत हैं।

15 hrs.

श्री कमलापति त्रिपाठी :----- तो मुझे लिख कर भेज दीजिए, ताकि मेरी जान आपसे बच जाए। आप लिख कर भेज दीजिए। निजामाबाद-रामगुंडम जो है यह जान नहीं छोड़ता, चिपक गया है। निजामाबाद से रामगुंडम 145 किलोमीटर है। सखना-रायण जी ने सत्राल उठाया। इसका एक सबेरा हुआ था 1946 में जब निजाम की रेलवे

थी। सब पॉलिटेकल चेंजेज हूँ, निजाम की गवर्नमेंट विलय हुई तो जो कूट सर्वे कर रहे हुआ था वह सब खत्म कर दिया गया। दूसरा सर्वे 1974 में हुआ। उसमें यह लगा कि 23 करोड़ रुपये इस पर खर्च होगा, 155 किलोमीटर है भी शायद और यह रेग्युलरीटिव भी नहीं है, इस का रिटर्न उतना नहीं है। किसी प्रकार यह सर्वे भी पूरी तरह से कम्प्लीट नहीं हुआ था, अधूरा छोड़ दिया गया था। अब हमने जो सर्वे शुरू किया है, अपने बजट में मैंने कहा है, सत्यनारायण जी को मैं बताना चाहता हूँ कि जो बोर्ड सर्वे 74 में हुआ है उसमें जो कम्प्लीकेशन नहीं हुआ है, उसका अब हम अप-टू-डेट करना चाहते हैं और इसलिए करना चाहते हैं कि 80-81 में यह सर्वे पूरा हो जाये, 8 लाख रुपये इस सर्वे के ऊपर रखा गया है तो अगले बजट में इस बात की चेष्टा कर सकें कि इस चीज को ले सकते हैं या नहीं ले सकते हैं इस पर विचार किया जाये।

**श्री एम सत्यनारायण राव (कहीम नगर):** दण्डवत साहब ने खत लिखा था कि सर्वे हो गया है, हम एक्सपैक्ट कर लिए हैं, प्लानिंग कमिशन को भेजे हैं।

**श्री कमलापाति त्रिपाठी :** जहां तक मेरी जानकारी है मैंने इस बात की जांच करने की कोशिश की और आगे जांच करूंगा क्यों कि उस से मैं संतुष्ट नहीं हूँ, लेकिन मुझे यह बताया गया कि ऐसी कोई चिट्ठी रेलवे मिनिस्टर के यहां से ईश्यू नहीं हुई है।

**श्री एम सत्यनारायण राव:** आप के प्रेडीसेसर दण्डवत साहब बैठे हुए हैं, उन से पूछिए।

**श्री कमला पाति त्रिपाठी:** हमें चिट्ठी दिखा दीजिए तो हम रेलवे बोर्ड वालों से पूछेंगे कि यह चिट्ठी मौजूद है। उनके पास रेकार्ड में नहीं है। आप हमें वह दिखा दीजिएगा। मैं आप से कहता हूँ कि अश्योरेंस उन्होंने जो दिया वह दिया, मैं आप को एश्योरेंस देता हूँ कि मैं उसकी एन्क्वायरी कराने की कोशिश करूंगा कि सर्वे स्पीड अप हो जाये और कोई फैसला हम आगे कर सकें। आप विश्वास रखें।

मुझे बड़ा खेद है कि एमिनिटीज का काम बहुत पिछड़ गया और हमारे यात्रियों को

जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, कानूनी ढंग से जो लीची हुई सुविधाएं हैं वह भी नहीं मिलतीं। इस की मुझे लज्जा भी है और खेद भी है। मैं इस बात की चेष्टा करूंगा और मैंने किया भी है, फिर कुछ आप की बातें सुनी हैं तो अब तेजी के साथ इस की चेष्टा करूंगा, मैंने अपने सब साथियों से इस पर बात भी कर ली है, एमिनिटीज के लिए हमने अब की बजट में कुछ पैसा भी रखा है ताकि एमिनिटीज के मामले को हम पूरा कर सकें। ऐसी कोशिश करूंगा कि जो चीजें हो जानी चाहिए वह तुरन्त कर दी जायें। तीन चार चीजें हैं—कहा गया कहीं लाइट नहीं रहती, कहीं पंखा नहीं रहता, कहीं पानी नहीं रहता, स्टेशन और कोचों की क्लीन-लीनेस नहीं है—इन चीजों की तरफ हम विशेष ध्यान देंगे और पूरा करने की कोशिश करेंगे कि महीने दो महीने में यह एमिनिटीज इम्प्रूव हो जायें।

एक बात और भी हमने सोची है। हमें खेद है पहले भी हुआ और इस बार भी हुआ है, 3-4 महीने में कई जगह डकैतियां हुई हैं, इसके बारे में हम बहुत चिंतित हैं। स्टेट गवर्नमेंट्स से इसके बारे में बातचीत की है, उनसे अनुरोध किया है कि वे जी आर पी को जरा एलर्ट कर दें क्योंकि पुलिस पावर्स आर पी एफ को नहीं हैं। उनको पुलिस पावर्स दी जायें या न दी जायें—यह इस सदन पर निर्भर करेगा, कभी मसला उठेगा तो जैसा सदन फैसला करेगा वह होगा। अभी आर पी एफ के पास पुलिस पावर्स नहीं हैं। जी आर पी के बारे में बातचीत की है, कुछ स्टेट्स ने मंजूर कर लिया है कुछ शायद आगे कर लेंगी की इसकी स्ट्रन्थ को बढ़ाया जाए। जी आर पी की स्ट्रन्थ बढ़ाते हैं तो खर्चा बढ़ेगा। इसके लिए फैसला किया है कि 50 परसेन्ट स्टेट्स देंगी और 50 परसेन्ट रेलवे दे। हम इस बात की भी कोशिश कर रहे हैं कि आर पी एफ और जी आर पी की कुछ टोलियां बनायें जॉकि टून्स को एस्काट कर दें। कुछ एन्टी डकैती सेल बन जायें और उसके माध्यम से डकैतियों को रोकने का प्रयास किया जाए। हमारी चेष्टा से इस दिशा में कुछ न कुछ काम होये और इस सम्बन्ध में हम कार्यवाही कर रहे हैं।

बहुत से माननीय सदस्यों ने यहां पर सवाल उठाया कि नार्थ इस्टर्न स्टेट्स जो हैं उनका इन्फ्लेमन्ट होना चाहिए। इसकी तरफ हमने ध्यान दिया है। हमने कुछ गाड़ियां शुरू की हैं और कुछ मैं अभी बताऊंगा, जिन्होंने इस सवाल को उठाया उनकी दृष्टि से और कौन सी कार्यवाही की है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहस के दौरान मैं कुछ सुझाव हमको दिये गए हैं। उनके अनुसार थोड़ी सी चीजें ऐसी हैं जिनके सम्बन्ध में हम कुछ न कुछ रियायतें देना चाहते हैं। बहुत से सदस्यों ने हमसे कहा कि जो वॉजटवैल्स और फ्रूट्स हैं उनके बारे में आप क्या करना चाहते हैं तो हमने उस पर विचार किया है। 9 कमांडिटीज को तो हम छोड़ चुकी हैं यानी जो फ्रेंट रेट बढ़ाया है उससे उनको मुक्त रखा है। 9 वस्तुओं को अलावा कुछ और वस्तुओं को मुक्त किया है उसमें हैं—

Sugarcane

Fresh vegetables and fruits including banana.

Onions

potatoes

Milk

Medicine

Safety matches and

Fodder.

These are to be exempted from the proposed 15 per cent additional surcharge.

एक माननीय सदस्य: मछली को भी कीजिए, इससे देश के करोड़ों मल्लाहों पर असर पड़ेगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी: जो किया है, आप उसको सुन लीजिए।

आप जो सुझाव भेजेंगे, मैं देख लूंगा।

नार्थ-इस्टर्न रीजन के लिए एक काम और किया है

सिलीगुड़ी जंक्शन के बाद सारा फ्रेंट-ट्रीफिक in North Eastern region will also be exempted from the proposed 15 per cent additional surcharge.

क्योंकि उन लोगों का कहना था कि सिलीगुड़ी के बाद असम और नार्थ इस्टर्न रीजन शुरू हो जाता है, तो उनके पास जो चीज आती है, वह दिल्ली से आती है। खाना यानी खाद्य आता है, तो कहीं पश्चिम उत्तर प्रदेश से, हरियाणा से और पंजाब से आता है। नष्टक आता है तो गुजरात ट्यूटीकोरिन से आता है, चीनी आती है तो महाराष्ट्र से आती है—कहने का मतलब यह है कि सब चीजें उनके पास दूर से आती हैं। उनके पास खाने के लिए कुछ भी नहीं है। सब चीजों में फ्रेंट चार्ज बढ़ जाती है, इसलिए चीजें उनके महंगी पड़ती हैं। इसलिए उनको शिकायत थी कि गवर्नमेन्ट आफ इंडिया उन की तरफ ध्यान नहीं देती है। इस प्वाइंट आफ व्यू से सिली-गुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी से आगे आपका जितना भी फ्रेंट ट्रीफिक है, वह 15 परसेन्ट एडिशनल सरचार्ज से मुक्त रहेगा।

एक और छोटी सी प्रपोजल है। आपको बन्दाज होगा कि बहुत से लोगों ने यह कहा कि सैकेन्ड क्लास ट्रीफिक रेट एक्जैम्प्ट कर दीजिए। मैंने यह कहा कि सरचार्ज अगर खत्म कर दें, तो जितना किया गया है, वह सब बेकार हो जाएगा।

I have proposed now that there will be no increase on passenger fare upto 100 K.M. in second class. (Interruptions.)

श्री रामावतार शास्त्री: पंडित तो उदार होते हैं, दते जाइए।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर: क्या 100 किलो-मीटर तक सीजन टिकट होल्डर्स को एक्जैम्प्ट कीजिएगा?

श्री कमलापति त्रिपाठी: मुझे जो कुछ कहना था, वह मैं करीब-करीब कह चुका हूँ। अब मुझे सबन का अधिक समय नहीं लेना है। मैं एक बात कहना चाहता हूँ। सुखाड़िया साहब ने यह प्रश्न उठाया था कि सिलीगुड़ी में सब की सब जितनी लाइनें हैं, सब एम. जी. हैं और प्लान में भी इसकी

तरफ ध्यान नहीं दिया है। उन्होंने सुभाव भी दिया कि अहमदाबाद से दिल्ली तक जो एम. जी. लाइन है, उसको बी. जी. कोजिए।

अब इस वक्त तो मैं कुछ नहीं कह सकता, लेकिन जो सुभाव उन्होंने दिया है, वह बड़े सामने है, हमारे यहाँ नोटेंड है, जब सब पर विचार करने लगेंगे तब इस प्रस्ताव पर भी विचार करेंगे।

एक बात मुझे बहुत अच्छी लगी—कल श्री कुम्भाराम जी ने कहा कि राजस्थान कौन्सिल का जो एरिया है, यह दुनिया का सबसे बड़ा प्रोजेक्ट है। उन्होंने बताया कि 450 किलोमीटर का यह एरिया सरसब्ज हों जायगा, इस पर 250 करोड़ रुपये खर्च हो रहा है, लेकिन वहाँ कोई रेल की लाइन नहीं है। उस एरिय के डेवलपमेंट के बाद जो सामान वहाँ पर पैदा होगा, वह कैसे बाहर जायगा? उन की यह बात मुझे ठीक लगी। वहाँ पर एरिया डेवलपमेंट कमेटी पहले से जरूर होगी, अगर उन्होंने यह सुभाव दे दिया होता तो इस पर कार्यवाही शुरू हो जाती। लेकिन वहाँ दूसरी सरकार थी, हमारी सरकार होती या सुखाड़िया जी की होती, तो उन्होंने अवश्य ऐसा सुभाव दे दिया होता। हम को अभी तक वहाँ से किसी ने नहीं लिखा है। लेकिन मैं उनकी इस बात को जानता हूँ, क्योंकि मैं भी एक प्रदेश का बहुत दिनों तक मुख्य मंत्री रह चुका हूँ। जिस एरिय का डेवलपमेंट किया जाता है वहाँ एक एरिया डेवलपमेंट कमेटी बनाई जाती है और जो इरिगेशन फैसिलिटीज दी जाती हैं, वे उस के द्वारा दी जाती हैं, इससे जनता को बहुत फायदा होता है, वरन सारा इन्वेस्टमेंट मनी लोकलाइज्ड हो कर रह जाता है। मैं ऐसा समझता हूँ कि उनके सुभाव की तरफ ध्यान देने की जरूरत है, उन्होंने इसे मेरे ध्यान में ला दिया है, जिस के लिए मैं उन का कृतज्ञ हूँ इस पर हम अवश्य विचार करेंगे। यद्यपि उन्होंने यह भी कह दिया है कि ये गैर-जिम्मेदार है। गैर-जिम्मेदार है, तो वैसे ही सही, जैसे है, वैसे है, उनके सेवक हैं और जैसा बन पड़ेगा सेवा करने की कोशिश करेंगे।

मैं बहुत धन्यवाद देता हूँ, आप ने मुझे संबोधित किया और मैं कृतज्ञ हूँ माननीय सदस्यों

का, उन्होंने मुझे अवसर दिया कि मैं उनकी बातों का उत्तर दे सकूँ।

SHRI N. K. SHEJWALKAR (Gwalior): I raised two basic issues and the Minister has not been kind enough to refer to them.

MR. CHAIRMAN: You may please meet him afterwards and he may reply to those points.

15.18 hrs.

### DELHI HIGH COURT (AMENDMENT) BILL

THE MINISTER OF LAW, JUSTICE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI P. SHIV SHANKAR): Mr. Chairman, Sir, the Delhi High Court was established under Section 3 of the Delhi High Court Act, 1966. Under Section 5(2) of the said Act, the Delhi High Court had ordinary original civil jurisdiction in every suit the value of which exceeded Rs. 25,000/- After the establishment of the High Court, it was found that the limit of Rs. 25,000/- for civil suits was too low for a metropolitan area like Delhi and that the High Court had started accumulating arrears. In the interest of speedy disposal of work, the Act was amended in 1969 raising the limit of its pecuniary jurisdiction from Rs. 25,000/- to Rs. 50,000/-. The arbitration jurisdiction of the High Court under the Arbitration Act, 1940, was also correspondingly raised to suits whose value exceeded Rs. 50,000/-.

Even after the monetary limit was raised from Rs. 25,000/- to Rs. 50,000/-, arrears of original civil suits continued to accumulate and they have gone up from 1017 at the end of 1970 to 3166 on 30th June, 1978 and 3610 on 30th June, 1979. Having regard to the present value of money and the increasing arrears in the High Court, it is considered necessary that the present limit of Rs. 50,000/-