

[Mr. Speaker]
 tary until further orders. The post of Secretary-General was created recently; now we shall have only Secretary. We shall consider it again later on, but Shri Rikhy will be Secretary from tomorrow onwards.

13.15 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1977-78—Contd

MR. SPEAKER: Mr. Sukhdev Prasad Verma.

श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा (चतरा) : अध्यक्ष महोदय, मैं बजट का समर्थन करने हुए सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने देश की जनता की आकांक्षाओं और आशाओं के अनुरूप बजट पेश किया है जो कि बदलती हुई परिस्थितियों में पूर्ण रूप से वास्तविक है। बजट को देखने से तसल्ली होती है कि वास्तव में अब रेल विभाग द्वारा योजनावद्ध और सही ढंग से, शीघ्रता से काम होने वाला है। यह आशा न सिर्फ संसद् के सदस्यों को है बल्कि मैं अभी क्षेत्र के भ्रमण में आया हूँ वहाँ की जनता को भी है। मैं रेल मंत्री को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बजट के द्वारा ऐसा दृष्टिकोण प्रस्तुत किया है कि रेल विभाग एक व्यवसायिक संस्था नहीं है बल्कि यह देश के विकास में एक बहुत बड़ा योगदान करने वाला संस्थान है। जहाँ रेल विभाग इस दृष्टिकोण पर आगे बढ़ कर काम करे वहाँ उसे इस बात को भी ध्यान में रखना चाहिए कि हममें जो पूंजी लगी है उसका ह्रास न हो बल्कि शून्य शून्य उसकी वृद्धि हो और विकास के कार्य भी साथ साथ चलने रहें। मंत्री महोदय को इस बात का ध्यान रखना चाहिए।

13.16 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

हिन्दुस्तान जैसे बहुत बड़े देश में रेलों का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। भारत संसार के बहुत से देशों से पिछड़ा है। इनका कारण यह भी है कि इस देश के बहुत से हिस्से ऐसे पिछड़े हुए इलाके के हैं जहाँ पर कि लोग आज तक रेल नहीं देख पाये हैं। उन इलाकों में विकास की गति बड़ी धीमी है। इसलिये माननीय मंत्री जी को चाहिए कि रेलों का इस तरह से विस्तार हो जिससे कि वेग के पिछड़े इलाकों भी तरक्की हो सके। वे रेलों के विस्तार की ऐसी योजना बनायें जिससे किसी संसद् सदस्य को या राज्य सरकार को उनसे अपने इलाके में रेल के विस्तार की मांग न करनी पड़े। मैं समझता हूँ कि नयी परिस्थितियों में हमें पुरानी परम्पराओं को बदलना चाहिए। हमें सारे देश की बृहत् रूप से ऐसी योजना बनानी चाहिए जिससे सारे देश में वास्तविकता के आधार पर रेलों का विस्तार हो, जल्द ही के अनुसार रेलें विछायी जाएँ।

अगर इस तरह की योजना रेल मंत्रालय या रेलवे बोर्ड के पास रहेगी तो उसी के आधार पर इसका काम चलना रहेगा और हर एक को यह पता रहेगा कि इतने दिन के अन्दर उसके यहाँ काम होने वाला है और बार बार जो इस तरह की मांग की जाती है विभिन्न सदस्यों की ओर से कि उनके यहाँ ये ये लाइनें होनी चाहियें उस में बड़ी कमी आयेगी। सारे देश के जो पिछड़े हुए इलाके हैं, आर्थिक सामाजिक, तथा अन्य दृष्टिकोणों से उन्हें विकसित करने के लिए एक योजना सारे देश के लिए बननी चाहिये रेलवे विभाग की ओर से और उस में यह धकित रहना चाहिये कि इस प्राथमिकता से मृताबिक काम चलता रहेगा चाहे कुछ भी हो और काम रुकेगा नहीं तो लोगों को शिकायत करने का मौका नहीं रहेगा।

रेलें देश के विकास में बड़ी महत्वपूर्ण भूमिका भवा कर सकती हैं। कई इलाके ऐसे हैं जो बहुत पिछड़े हुए हैं। इस सम्बन्ध

में मैं बिहार और विशेषकर बिहार में छोटा नागपुर जो एक आदिवासी क्षेत्र है उसकी चर्चा करना चाहता हूँ। वहाँ पर जंगल हैं, पहाड़ हैं, वहाँ पर खनिज पदार्थों की भरमार है, लकड़ी वहाँ बहुतायत से मिलती है। वह इलाका न सिर्फ बिहार का बल्कि सारे हिन्दुस्तान का सब से पिछड़ा हुआ इलाका है। उस इलाके में मेरा क्षेत्र चतरा भी आता है। चतरा हजारीबाग जिले में और पांकी और लानेहार पलामू जिले में ये दोनों छोटीनागपुर के इलाके हैं। वहाँ खनिज पदार्थ बहुत हैं, एल्युमिनियम है। पलामू जिला तो जंगलों में भरा पड़ा है। कोयला हजारीबाग के इलाके में, चतरा में बहुत होता है। इलाका विकास नहीं हो पा रहा है क्योंकि वहाँ रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि ऐसे इलाकों की ओर आपका सब से पहले ध्यान जाना चाहिये।

पांच छः साल पहले दो लाइनों का सर्वेक्षण हुआ था। गया से सरघाटी चतरा होने हुए चन्दवा में मिलाने का और दूमग बीहटा से मरेघाटी चतरा होने हुए चन्दवा में मिलाने का। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इन दोनों में से किसी एक लाइन को अपने हाथ में अविलम्ब लेना चाहिये। ये ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ के लोगों ने अभी तक रेलवे की लाइन को नहीं देखी है, रेल का इंजन नहीं देखा है। यह लाइन ऐसे इलाके से हो कर जाएगी जोकि खनिज पदार्थों का भंडार है, वहाँ के लोगों में बेरोजगारी व्याप्त है, वह अविकसित इलाका है, बहुत गरीब वहाँ के लोग हैं और वे तरह-तरह से परेशान हैं। अगर आपने वहाँ लाइन दी तो उनको विकास करने का मौका मिलेगा। ऐसी महत्वपूर्ण लाइन को प्राथमिकता देकर आप को हाथ में लेना चाहिये और अविलम्ब इसको पूरा करना चाहिये।

एक और रेलवे लाइन की ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस लाइन की एक लम्बे अर्से से चर्चा होती आई है। जब श्री ललित नारायण मिश्र रेल मंत्री थे तब के अगर आप उनके बजट भाषण को देखेंगे तो 1975-76 के बजट में उन्होंने घोषणा की थी कि बखतियारपुर से राजगीर तक जो रेलवे लाइन गई है उसका विस्तार बोध गया तक किया जाएगा। उसका सर्वेक्षण भी हुआ था। राजगीर और बोध गया विश्व के ख्यातिप्राप्त स्थान हैं। आप जानते ही हैं कि लाखों लाख पर्यटक राजगीर और बोध गया आते हैं लेकिन दोनों का आपस में रेल सम्बन्ध न होने के कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। दूसरे देशों के बौद्धिष्टों ने भी मांग की है कि जो यात्री बोध गया आते हैं वे ही राजगीर भी जाते हैं और दोनों में रेल सम्बन्ध स्थापित नहीं हुआ है। इस बजट भाषण में उसकी चर्चा नहीं की गई है। पांचवीं लोक सभा में जब मैं इसका सदस्य था मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया था गतवर्ष बोध गया लाइन का सर्वेक्षण बहुत तेजी से प्रारम्भ हो गया है। लेकिन अब देखने को नहीं मिल पाता है कि कुछ काम हुआ या दन्द पड़ा है। इस प्रकार की जो घोषणायें होती हैं उनकी अवहेलना नहीं होनी चाहिये। मंत्री महोदय को उसकी ओर अवश्य ध्यान देना चाहिये और ध्यान देते हुए राजगीर लाइन का बोध गया तक का विस्तार करने का आदेश देने की कृपा करनी चाहिये। मैंने पत्र भी लिखा है, और आप को जानकर आश्चर्य होगा कि बरवाडोह से चिरमिरी तक लाइन बढ़ाने के लिये द्वितीय महायुद्ध के वक्त में सब काम हो गया था, पुल आदि बन गये थे लेकिन इतना काम होने के बाद भी वह लाइन नहीं बनी। इस लाइन के बन जाने से गोमोह से बम्बई जाने में 250 मील की दूरी कम हो जायगी। इस तरह से किसी काम को बीच में रोक देना रुपये का दुरुपयोग है।

[श्री सखदेव प्रसाद बर्मा] ।

घ्रष्टाचार का दूर करने और प्रशासन में सुधार लाने की आप ने बात की है, बड़ी अच्छी बात है । रेल मंत्री जी समाजवादी और गांधीवादी विचाराधारा में भास्था रखते हैं, रेलवे के अन्दर यह देखा जाता है कि घ्रष्टाचार ऊपर अधिक होता है नीचे कम, लेकिन पकड़ा नीचे के कर्मचारियों को ही जाता है । अगर आप ऊपर के लोगों में फँसे घ्रष्टाचार को रोक सकें तो नीचे के स्तर पर अपने आप बन्द हो जायेगा । आप देखें कि चीजों की खरीद होती है, उसका आप मूल्यांकन करें तो पयेंगे कि बड़े अधिकारियों में घ्रष्टाचार काफी फैला हुआ है । माल की खरीद में काफी घ्रष्टाचार होता है । जो छोटे कर्मचारी हैं क्या वह देखते नहीं हैं ? जरूर देखते हैं और उनका बुरा असर उन लोगों पर पड़ता है । इसलिए घ्रष्टाचार मिटाने के लिये आपको ऊपर से चलना पड़ेगा और इस तरह व गलत कामों को एक नीति बनाकर बन्द करना होगा, नीचे के स्तर पर अपने आप घ्रष्टाचार समाप्त हो जायेगा ।

आपने रेलवे बोर्ड के संगठन के बारे में कहा, अच्छी बात है । इसी तरह से पावर के विकेन्द्रीकरण का जो निर्णय लिया है वह भी अच्छा है । लेकिन जब पावर के विकेन्द्रीकरण की ओर जा रहे हैं तो उमी के साथ कर्तव्य का भी निर्धारण होना चाहिये कि जिसका काम है वह समय पर पूरा हो और उन के आचरण, कार्य-प्रणाली का असर सिर्फ उन तक सीमित न रहे बल्कि ठीक ढंग से समस्त कर्मचारियों पर पड़े । आपने यह भी अच्छा काम किया है कि जिनका सेवा काल समाप्त हो गया है उन को ऐक्स्टेंशन नहीं दिया जायेगा, या जिनका सेवा काल समाप्त हो गया था और उन भी अवधि को बढ़ा दिया गया था पूर्व सरकार द्वारा, उस को भी बन्द कर दिया है । मेरा निवेदन है कि जिन ऐसे कर्मचारियों की सेवायें बढ़ायी गयी हैं उन को आप तुरन्त

रिटायर कर दीजिये जिस से नीचे के लोगों को आगे बढ़ने का मौका मिल सके ।

रेलवे में सामान की चोरी रोकने के लिये आर०पी०एफ० है, लेकिन फिर भी चोरियां होती हैं । इसमें सुधार लाने की आवश्यकता है, और सुधार लाने की कोशिश भी की है । लेकिन अब तक का अनुभव यही है कि जो रकम है वही भक्षक हो जाता है । इसलिये इस फोर्स के कार्य की देख-भाल करने के लिये एक सजग और चरित्रवान उच्च अधिकारी की जरूरत है । जो एक एक स्थान पर आर०पी०एफ० के लोगों ने चोरी के अट्टे बनाये हुए हैं उन को तोड़ना होगा । अगर इस दिशा में शोत्रा में काम नहीं करेंगे तो जो प्रभाव आप का पड़ने वाला है वह कम हो जायेगा ।

मैं आने जिले के मन्त्रध में कहना चाहता हूँ, ओवर-ब्रिज की चर्चा चली है । मुझे याद है, 1967 में जब परम आदरणीय जगजीवन बाबू रेल मंत्री थे तो वह गया में एक दोरे पर गये थे । गया में टिकारी रोड जाने के लिये गया रेलवे स्टेशन से मटे हुए दक्षिण में बंगल में एक रेलवे क्रामिग है । उस पर दो-तीन घंटे तक लोगों को रुकना पड़ता है । उस समय उनको भी वहां दो-तीन घंटे तक रुकना पड़ा और उन्होंने स्वयं उस बीज को देखा । लोगों ने वहां पर ओवर ब्रिज की मांग की तो उन्होंने 1967 में ही घोषणा कर दी कि वहां पर ओवर ब्रिज बनाया जायेगा । लेकिन उस समय की गई घोषणा पड़ी है लेकिन वह कहां पड़ी है, यह पना नहीं चलता है । मैं चाहूंगा कि जहां जहां ओवर ब्रिज का प्रश्न है उस ओर मंत्री महोदय ध्यान दें क्योंकि ये बड़े बाधक हैं, इनमें समय का ही प्रश्न नहीं है, बल्कि रोगियों आदि को ले जाने का प्रश्न भी बड़ा महत्वपूर्ण है । अगर ये ओवर ब्रिज हों तो रोगियों और आवश्यक वस्तुओं, एलेन्जियस कमोडिटीज को ले जाने में बाधा नहीं होगी । रेलवे स्टेशनों पर मैंने देखा है कि इस पार और

उस पार दोनों तरफ गांव हैं, लेकिन इस पार से उस पार जाने के लिये रास्ता नहीं है। यह बहुत गलत है, इन सब चीजों की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये।

बिहार में फतुआ से इस्लामपुर और झारा से सहसराम लाइट रेलवे हैं। इन दोनों की व्यवस्था बड़ी खराब हो रही है। इनका प्रबन्ध अभी जिला बोर्ड के हाथ में है, मेरा अनुरोध है कि इसको अपने कंट्रोल में लीजिये। इससे जनता को भी लाभ होगा और रेलवे कर्मचारियों को भी लाभ होगा। इन लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तन करना चाहिये। बोर्ड के पास साधन नहीं हैं इसमें काफी परेशानी उठानी पड़ रही है, इसलिये उसमें व्यवस्था सरकार द्वारा अपने हाथ में लेने पर ही अच्छी व्यवस्था हो सकेगी।

श्री राम नरेश कुशलाह (सनेमपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी का आभार प्रदर्शित करता हूँ कि उन्होंने पूर्वी जिलों में जो योजनायें थीं, उनको पूरा करने के लिये कदम बढ़ाये हैं। लेकिन ज़िम गति में काम हो रहा है, उसी गति से होगा तो मैं समझता हूँ कि उसमें काफी धिलम्ब होगा और पूर्वी जिले पिछड़े के पिछड़े, ज्यों के त्यों रह जायेंगे।

एमरजेंसी में जिन कर्मचारियों को निकाला गया था, उसमें से काफी कर्मचारी अभी भी बहाल नहीं हुये हैं जब कि बार-बार मंत्री जी ने कहा कि जो हड़ताल में और एमरजेंसी के दौरान कर्मचारी निर्दोष थे, और निकाले गये हैं, उनको बहाल कर दिया जाएगा।

रेलवे में गोरखपुर में इतना भ्रष्टाचार छाया हुआ है कि जिसका कोई हिसाब नहीं है। जितने अधिकारी हैं, उनके पास इतनी फासतू कर रहे हैं कि जहां वे रेल से जा सकते हैं, वहां रेल से नहीं जाते हैं, बल्कि स्टाफ कार से जाते हैं। वे लोग बड़का गांव, भाटपार,

नोनापर स्टेशनों के बीच जाते हैं जहां रेल से जा सकते हैं लेकिन वे कार से जाते हैं। वह गोरखपुर से महरोना होकर भैरवा जाते हैं। यह बार-बार होता है और हर अधिकारी कारों का दुरुपयोग इस प्रकार कर रहा है। कर्मचारियों के साथ उनका व्यवहार बहुत बुरा नहीं है। वे कर्मचारियों के प्रति उम्मीद और बदले की भावना से काम कर रहे हैं।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि निर्माण भत्ता उन कर्मचारियों को मिलता है जो नये निर्माण का काम करते हैं अथवा नये और पुराने दोनों करें। केवल पुरानी लाइन को नई में बदलने पर नहीं मिलेगा। गोरखपुर के रेल कर्मचारी दोनों काम कर रहे हैं, इसलिए उन्हें निर्माण-भत्ता मिलना चाहिये, लेकिन उनको नहीं मिलता है। इतना ही नहीं, "सी" ग्रेड का नगर होने के कारण उन को भत्ता अवश्य ही मिलना चाहिये, लेकिन उन को नहीं मिलता है। गोरखपुर के चीफ इंजीनियर और वित्त सलाहकार ने इसको मंजूरी दे दी है, लेकिन चीफ पर्सनल आफिसर ने इसमें गड़बड़ कर दी है और अब मामला बोर्ड में लटका हुआ है। जब चीफ इंजीनियर और वित्त सलाहकार दोनों इस बारे में निर्णय करने के लिए सक्षम हैं, तो कोई जरूरत नहीं है कि इस मामले को बोर्ड में लटका दिया जाये।

वहां कुछ नियुक्तियों में भी बड़ी गड़बड़ी की गई है। अपने चहेते लोगों की नियुक्ति के लिए परीक्षा का पेपर ऐसा बनाया गया, जिसका उस पद से कोई सम्बन्ध नहीं था। फिर एक ऐसे आदमी को चुना गया, जिसने कुछ दिनों बाद कह दिया कि मैं यह काम नहीं कर सकता हूँ। जो आदमी अक्षम था, उससे पूछ कर पर्चा बनाया गया कि तुम क्या लिख सकते

[श्री राम रेश कुशवाहा]

हो और क्या नहीं लिख सकते हो। पद सम्भालने के बाद उसको काम करने से इन्कार करना पड़ा, क्योंकि वह काम नहीं कर सका।

छोटी लाइनों के बड़ी लाइनों में परिवर्तन से कई पुल खाली हो रहे हैं। अगर उन पुलों को स्थानीय निकायों को दे दिया जाये, तो उन्हें सड़क के पुल बनाया जा सकता है और काफी दिनों तक उन्हें उपयोग में लाया जा सकता है।

मेरा क्षेत्र तीन हिस्सों में विभाजित है। छोटी गंडक उसको एक जगह बांटती है। बिहार की सीमा और छोटी गंडक के बीच में जितना क्षेत्र पड़ता है, जिसमें भाटपार एसेम्बली कांस्टीट्यूएन्सी और सेलमपुर कांस्टीट्यूएन्सी का कुछ भाग है, वह पूरे का पूरा क्षेत्र नोआखली कहलाता है और वहां जाने का कोई साधन नहीं है। फिर घाघरा और छोटी गंडक के बीच का हिस्सा है। देवरिया का एक हिस्सा घाघरा के उस पार पड़ता है। वहां जाने का कोई साधन नहीं है। अगर रेल का पुल दे दिया जाये, तो उसको सड़क का पुल बनाया जा सकता है और सड़क यातायात प्रारम्भ हो सकता है। उममे बिहार के लिए छोटे में छोटा रास्ता मिल सकता है और देवरिया होते हुए वाराणसी के लिए भी रास्ता बन सकता है।

रेलवे हड़ताल के समय जो तयाकथित वफादार कर्मचारी थे, उन्हें विशेष वेतन-वृद्धि दी गई और हड़तालियों को निकाल दिया गया। वफादार कर्मचारियों की वेतन-वृद्धि अब भी ज्यों की त्यों चालू है। जिन हड़ताली कर्मचारियों की बहाली हो रही है, उन ने यह निरन्तर बाटा हो रहा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस बारे में क्या कर रहे हैं।

रेलों में बिना टिकट वालों के साथ जो झगड़े-फसाद होते हैं, और कभी-कभी बड़े उग्रद्व खड़े हो जाते हैं, वह सारी पड़बड़ी छात्रों की बजह से है। छात्रों और रेलवे में एक अधोषित युद्ध चल रहा है। छात्र टिकट नहीं लेते हैं और रेलवे बिना टिकट वालों को छोड़ती नहीं है। छात्रों को होस्टल और पढ़ने की सब सुविधायें देना सरकार का काम है। इसलिए मेरा सुझाव है कि प्रधानाचार्य के सर्टिफिकेट के प्राधार पर छात्रों पर घर से पढ़ने के स्थान तक घाना-जाना फ्री कर दिया जाये, ताकि उनका रेलवे स्टाफ के साथ झगड़ा-फसाद न हो, और छात्रों के साथ दूसरे यात्री भी बिना टिकट यात्रा न कर सकें और झगड़ों में शरीक न हों। ऐसा करने पर रेलवे के टिकटों को बिक्री बढ़ेगी, झगड़े भी खत्म होंगे और छात्रों की अशान्ति भी नहीं होगी। इससे रेलवे के अधिकारियों का जो झगड़ा छात्रों के साथ चला करता है वह भी समाप्त हो जायेगा।

इधर गाड़ियां बराबर लेट चल रही हैं और मुझे यह पता लगा कि यह अधिकारियों की बजह से लेट चल रही हैं, कर्मचारियों की बजह से नहीं। अब यह कैसे लेट चल रही हैं, क्या हो रहा है, कहां गड़बड़ी है, इसका पता लगा कर इस गड़बड़ी को दूर करना चाहिए।

रेलवे में जहां तक हिन्दी के उपयोग का सवाल है वह जनता सरकार के जमाने में घटी है। इतना ही नहीं है पंडितजी के जमाने में गोरखपुर का एक रेल अधिकारी यहां हिन्दी अधिकारी बन कर आया था। उसकी प्रमोशन की जगह पर दूसरे को प्रमोट कर दिया गया। वह फिर यहां से वापस गया क्योंकि बोर्ड के लोगों को वह बार बार तकाजा किया करता था कि काम हिन्दी में हो। इसलिए बोर्ड के लोग उससे नाराज हैं और उसका आमियाजा आज

भी वह भूगत रहा है। मैं निवेदन करूंगा कि हिन्दी अधिकाारी के साथ और हिन्दी के साथ जो सीनेला व्यवहार हो रहा है उसे दूर करने की मंत्री महोदय कृपा करें। एक चीज मैं यह कहना चाहता हू कि केवल इस नाम पर कि अंग्रेजी के स्थान पर ठीक ठीक हिन्दी का शब्द नहीं मिलता इसलिए अंग्रेजी चलाई जाये, यह बात गलत है। मैं कहता हू कि जहां ऐसी बात है वहां अंग्रेजी का शब्द ही देवनागरी लिपि में लिखा जाये और भाषा देवनागरी या हिन्दी हो तो क्या हर्ज है? केवल इस नाम पर कि हिन्दी में ठीक टर्म नहीं मिलता इसलिए अंग्रेजी चलायी जाये यह कोई अच्छा काम नहीं है। जो लोग रेलवे में हिन्दी के अन्दर काम करते हैं उनको हतोत्साहित न करके प्रोत्साहित करने की कृपा करें।

रेलवे लगभग 100 साल पहले बनी है। इस बीच बहुत से नये गांव बस गये, बहुत से छोटे गांव कस्बे के रूप में आ गए और बहुत से छोटे कस्बे शहर के रूप में आ गए हैं। लेकिन आपने जो नियम बना रखा है वह वही पुराना है। जो ठाले जब रेलवे लाइन बनी थी उस समय बनाए गए थे वही रहेंगे, नए आप नहीं बनाएंगे। अगर दूसरा ठाला बनाएंग तो वहां के लोगों को आपा खर्चा देना पड़ेगा। इतना पुराना नियम जब से रेलवे लाइन बनी उस समय का बना हुआ, उसी को तब से अब तक आपने कायम रखा है। उस में परिवर्तन कीजिए और नए ठाले जहां आवश्यकता है वहां बनवाइए। देवरिया नगर का पूर्वी ठाला जो वहां घंटों सवारियों को रुकना पड़ता है, वहां आप एक ओवर ब्रिज बनाइए। नोनापारी स्टेशन जो भटनी और घाटपार के बीच में है उसके पश्चिम में आप एक ठाला बनवाइए जिससे गांव के लोगों को आने जाने का रास्ता मिले वरना आप बड़ी लाइन बना रहे हैं तो लोगों का आना जाना बूझर हो जायगा और लोग अपनी बेटी बाड़ी का काम नहीं कर सकेंगे।

रेलवे के अन्दर ऐसी समस्याएं ढाला बनाने की हर जगह हैं। मेरा निवेदन है कि जहां जहां इसकी जरूरत है, जहां पुराने गांव बड़े हो गए हैं या नए गांव बस गए हैं वहां आप ठाला बनवाने की कोशिश कीजिए। ऐसे स्थानों पर निश्चित रूप से ठाला बनवा देना चाहिए।

रेलों में जो आपने जनता गाड़ियां चलाने का फैसला किया है, मैं आशा करता हू कि अगली बार जब आप बजट पेश करेंगे तो देश की रेलों में केवल एक ही जनता ब्लास रहेगी।

दूसरा निवेदन मेरा यह है कि गोरखपुर से बड़हलगंज और दोहरीपाट को रेलवे लाइन से मिला दिया जाये तो यह पूरे का पूरा क्षेत्र मऊ से सम्बन्धित हो जायेगा। नहीं तो बहुत बड़ी दूरी तय करनी पड़ती है। साथ ही दोहरीपाट से बेलथरा रोड होते हुए सिकन्दरपुर और सिकन्दरपुर से बांसडीह होते हुए सुरेमनपुर को मिला दिया जाय तो बिहार और उत्तर प्रदेश का काफी संबंध स्थापित हो जायेगा। इस क्षेत्र में बहुत दूर तक रेलवे लाइन नहीं है, उसकी भी पूर्ति हो जायेगी।

रेलवे में भीड़ बहुत अधिक हो रही है। बराबर गाड़ियों में कुछ न कुछ पैसेंजर छूट जाते हैं और जो चढ़ जाते हैं उनका कोई ठिकाना नहीं है कि रात भर या दिन भर चलने के बाद भी बैठने की जगह मिलेगी या नहीं। इसलिए अधिक से अधिक सवारी डिब्बों का इंतजाम होना चाहिए।

अगर सवारी डिब्बों का इंतजाम नहीं होगा तो भीड़ आबादी के साथ और बढ़ती जायेगी और आपके डिब्बे ज्यों के त्यों ही रहेंगे। तो इस तरह से काम नहीं चलेगा।

दूसरी बात यह है कि गोरखपुर से छपरा की तरफ जाने के लिए 10 बजे रात से 12 बजे

[श्री राम नरेश कुंभराज] ।

दिन तक कोई गाड़ी नहीं है जब कि वह मेल लाइन पर है । मैं आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूँ कि जनता गाड़ी जो गोरखपुर से लूप लाइन होकर जाती है उसको मेल लाइन पर चानाने की कोशिश करें । साथ ही साथ एक शटल छपरा से सिवान तक चलती है उसको भटनी तक चलाएं ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके और किसी समय भी उनको गाड़ी मिल सके । लोकल ट्रेन्स भी पहले बनारस से सिवान तक चलती थीं, अब वह केवल भटनी तक जाती हैं । उनको अगर सिवान तक बढ़ा दिया जाये तो समस्या हल हो सकती है । पूरे 12 घंटे तक उस क्षेत्र में कोई गाड़ी नहीं चलती है जब कि वह उत्तर प्रदेश का एक ऐसा हिस्सा है जो सड़क से कटा हुआ है और रेल से बड़ी असुविधा होती है क्योंकि किस प्रकार लोग आयेंगे और जायेंगे यह एक प्रश्नचिन्ह रहता है ।

प्रश्न में मैं मंत्री महोदय को इस सन्तुलित बजट के लिए बधाई देते हुए आशा करता हूँ कि पिछड़े क्षेत्रों के लिए वे जो कुछ कर सकते हैं वह जल्दी से जल्दी करेंगे ताकि पिछड़े क्षेत्रों में जहाँ यातायात के साधन न होने की वजह से उद्योग-धंधे नहीं लग सकते वहाँ पर यातायात के साधनों का विकास हो सके तथा उन क्षेत्रों का भी विकास सम्भव हो । इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करना हूँ ।

SHRI O. V. ALAGESAN (Arkonam):
Mr. Deputy-Speaker, Sir, only a few minutes ago when very deserving praise was showered on our retiring Secretary-General on the eve of his taking up the office of Chief Election Commissioner, from all sections of the House, a lot was heard about Parliamentary Practice. It is a very ancient and healthy Parliamentary Practice for Members to address the Chair. Evidently it should have been thought that the Chair includes Benches as well. In that true sense, I am addressing the Chair today. I would like to

congratulate the Hon'ble Railway Minister for having presented a surplus budget. I hope his colleague, the Finance Minister, will follow in his foot-steps and favour us with a surplus General Budget this evening. But, Sir, I would have appreciated if the Hon'ble Minister has said a word of thanks to his predecessor in office and also perhaps to the previous Government for having left the Railway finances in a happy state. He has inherited a very happy state of Railway finances and I hope during his tenure he will present only surplus budgets and will not be in any difficulty for finding money for various useful projects. Because, Sir, it is given only to a very few to build a new. Ordinary mortals such as we are, it is given to us only to continue the work of others. Certainly you can try to improve upon previous performance and that should be the aim. But while thanks are due, they may be given. If high prices of cement can be attributed to the wickedness of the previous Government, certainly husbanding of resources so as to lead to the happy state of our Railway finances also should be attributed to the previous Government. If you look at the last year's budget, the budget surplus is only Rs. 8.98 crores whereas the revised surplus went up to Rs. 25.67 crores. It is expected that when the accounts are closed this surplus may even rise to Rs. 65 crores. With such a comfortable position, I should like the hon. Railway Minister not only to try to decrease his indebtedness to the general revenues but also think in terms of affording relief, at least selective relief, in the matter of reducing the burden on passengers by way of reducing passenger fares. He may do it even later; it is not too late. I hope he will turn his thought in that direction. Because the instigators of the nightmare of 1974 are all contained in the present government itself. One should hope that there will be continued maintenance of good discipline in the railways because discipline is the *sine qua non* of any progress. But when we look at the recent spate

of accidents on railways, one gets into a doubt whether discipline is being properly maintained and whether attention is being directed to maintenance of strict discipline. Especially in the southern railway which has had its share of accidents, we find that on the same spot there were two accidents, one after another. This is something which should be looked into because we should not allow the confidence of the public in the railways maintaining an accident free service to be impaired. I hope the hon. Minister will pay heed to this warning.

Thought should also be given to the all round railway development of the southern region in view of the industrialisation that has already taken place and that is going to take place. I say all round development because you should direct your attention to more electrification and construction of new lines and conversion of smaller gauge into bigger gauge and also doubling the track to meet the growing traffic needs of that region. Till now I am sorry to say that there has been woeful neglect, I will not say wilful neglect, of the southern region. Let me give a few instances.

Very low priority has been accorded to electrification, especially in the southern region. One would have thought that the southern region being the farthest from the coal belt, electrification would have been undertaken even earlier in that region. One feels sorry to know that there has not been any electrification in the southern region. You may remember that when the late lamented Lal Bahadur Shastri was the Railway Minister and I was his humble deputy two decades ago, we sanctioned and started the electrification of the little stretch of the southern railway, Tambaram to Villupuram, less than 100 miles. I can tell the present Minister that all these 20 years not a meter of railway track of the southern region has been taken up for electrification. They have been very slow even in proceeding with projects already taken up. For ins-

tance, you are now engaged in electrifying the line between Madras and Triuvellore which is a very short distance. There is a demand in my constituency, elsewhere in the State also, that this should be taken up to Arkonam which happens to be my constituency. And now even this small little work has taken such a long time. Very little money is being allotted to it. I had occasion to draw the attention of your predecessor last time that only Rs. 18,000 and odd was allotted for this electrification. I do not know what it meant. But then later on some more money was allotted and even then the work is proceeding very very slowly. Then there is the question of Madras-Vijaywada electrification that is being talked about for a long time. But nothing seems to have been done or at any rate nothing seems to be visible on the surface. Then the question of electrifying Madras-Bangalore line is also there. It is a thing which is devoutly wished for and very ardently prayed for by people of both the States—Tamil Nadu and Karnataka and perhaps Andhra Pradesh as well. So, Sir, when you consider this history of electrification in the Southern region, you will find that it has been a very dismal and disappointing affair and I hope the Railway Minister will wake up to it and do something.

Then construction of new lines. Again Mangalor-Hassen line which was sanctioned in our time, which was taken up 20 years ago—thanks to my friend late Mr. Srinivasa Mallaiya, ex-Member of Parliament. It is going on at a snail's pace and even now it has not been completed. The difficulty of terrain and other difficulties are there. I do not deny it. But the way in which this work has been going on certainly makes one despair of any expeditious job being done on the railways. Similarly, Tirunelveli-Nagercoil-Tiruvandrum line; its construction should be expedited. In this connection, a survey was undertaken long ago, because large areas of my constituency are without railway facility. The sur-

[Shri O. V. Alagesan]

vey was undertaken to lay a line between Chingleput and Chinnasalem which passes through the ore belt via Uttiramerur and Cheyyor. I do not know the state of that survey. I would ask the hon. Minister to either continue the survey or bring it upto date as they say. Then, Sir, with the Kudremukh Iron Ore project coming up and the steel triangle of Salem, Hospet and Vishakhapatnam slowly emerging from out of the industrial horizon of the southern region, there is a lot to be done with reference to conversion metre gauge into broad gauge in that region. A uniform gauge should be thought of in order to cater to the present and much more future needs of this region. In this connection, the west coast railway has been talked of for a long time. But it has always been deferred. As long as 20 years ago, I remember again, my late lamented friend Shri Srinivasa Mallaiya pleading with the then Railway Minister Shri Sastriji that even then it should be taken up. He used to bring a big map and show how these regions are without any railway connection. So I hope that some beginning will be made and the Present Minister will bestir himself in time to make a beginning in that direction. Again with the prospects of oil discovery in the eastern seas, the entire metre gauge of the Southern Railway from Madras to Tuticorin requires to be made into broad gauge. These are all problems which are forcing their attention on you and I hope the Railway Minister will do well to think of them and plan in time and undertake these works on his own, during his tenure itself.

14 hrs.

I am very sorry to say that catering is hopeless. Sometime ago there was a practice of having dining cars attached to long distance and fast moving trains. That has been discontinued. The minister should consider whether this can be re-introduced.

I thank the hon. minister for visiting Arakonam, my constituency

though it was in connection with the election propoganda for his party. I was not an eye-witness, but friends told me that several representations were given to him and he said, "All these things have to be done with the cooperation of the State Government. Unless you vote Janata into power in your State, I shall not be able to do anything." So saying, it seems he threw away the papers like this.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Let me correct the wrong impression even now. You know I am not capable of doing like this, even if I want to. All I said was, as far as over-head bridges are concerned, the State Government has to take the responsibility and I hope your State Government will take it. Of course, if our Government is there, our government will take that responsibility. So far as the railway's action is concerned, it will be independent of whatever form of government is there in the State. I never threw any paper; it is not in my habit.

SHRI O. V. ALAGESAN: I am satisfied with this. It is as it should be. It is good that Central Ministers go to all places because that gives an opportunity to the local people to represent their grievances first-hand and have redress at proper level. Your party happens to be in power in most of the States except a few. That should not be a motivation.

In Arakonam, you might have seen that the subway there is very old, narrow and inadequate for the growing traffic needs. It has been a bottleneck and a curse there. It has to be widened. I think the railways will have to do most of it and there may not be much for the State Government to do there. There is a road on both sides. I do not think an over-bridge is feasible in that particular locality. But the subway can be easily widened and not at much cost. The railways may not have to call

upon the State Government to incur much expenditure. I request the minister to look into it.

It might have been brought to his notice that there is a very old engineering workshop in Arakonam which is not working efficiently. It is almost dilapidated. Neither the workers nor the officers are very much interested in it. I put a question whether this workshop was going to be upgraded in any sense, but I was given a blank 'No' as the answer. I am rather disappointed with that answer; you may appoint a small departmental technical committee to see whether you can get more out of the workshop. You are spending money on that and you may see whether you can get more work out of it by improving its efficiency or by diversifying the activities of that workshop.

Then, Sir, I ask for the Kovai Express to stop at Arkonam. When I asked him, the General Manager with good intentions gave a very lengthy reply, but the result was that he would not be able to do it. But later on I found that the Express stops at another station, namely, Jalarpet. It is important for the people in the town of Arkonam that the Kovai Express stops there so that they may go to Vellore, their district headquarters, and come back. Though it may take a few more minutes if the Express stops at Arkonam, you may consider that.

Similarly, in some cases, level-crossings have been planted very near the railway station where they are not useful. One such case was brought to my notice near about Arkonam. People of nearby village want it to be a little away from the station so that they may have access to the village. So, you may kindly do something in the matter.

श्री राम प्रसाद बेशमुक्क (हाथरस) :
उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जो समय दिया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

रेलवे बजट पर बोलते हुए मैं कुछ छोटी छोटी बातों की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। सब से पहली बात तो यह है कि स्टेशनों पर भी सामान बेचने वाले, नीलाम करने वाले, होते हैं वे लोगों को बहुत ठगते हैं, दूसरी क्लास के जो पैसेजंज हैं उनका बहुत हरासमेंट करते हैं। इन आकशनर्ज की तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये और उन पर आपको चैक लगाना चाहिये। यह एक मामूली सी बात है लेकिन यात्रियों की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है।

जो चोरियां होती हैं उनकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये। कोल की बहुत चोरियां होती हैं। जहां वह रखा रहता है वहां न कोई शैड होता है और न ही लाइट का इंतजाम होता है। इस तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

हाथरस से हाथरस जंक्शन तक जो केवल चार किलोमीटर का फासला है गाड़ी चलती है। इस गाड़ी को या तो दिल्ली तक आप लाएं या अलीगढ़ तक ले जाएं तब तो कोई लोगों को लाभ हो सकता है वरना लाभ नहीं हो सकता है। इस वास्ते मेरी प्रार्थना है इसको अलीगढ़ तक या दिल्ली तक आना चाहिये।

जोगोमती एक्सप्रेस और विक्रमशिला एक्सप्रेस ये अलीगढ़ पर नहीं रुकतीं। अलीगढ़ एक बहुत इम्पारटेंट स्टेशन है। वह एक बिजनेस सेंटर है। एक एजुकेशनल सेंटर बहुत बड़ा है जहां विदेशों तक से लड़के आकर पढ़ते हैं। टुंडला पर तो गाड़ियों को रोका जाता है लेकिन अलीगढ़ जो इतना महत्वपूर्ण स्टेशन है वहां रोका नहीं जाता है। वहां दुनिया की जानी मानी यूनिवर्सिटी उसको वहां पर रोकने की आप कृपा करें।

कांग्रेस सरकार ने जनता एक्सप्रेस को मडराक स्टेशन पर रुकवाने की व्यवस्था

[श्री राम प्रसाद देवमुख]

कर दी थी। अब पता चला है कि पंद्रह तारीख के बाद वह वहां नहीं रुकेगी। मैं चाहता हूँ कि जैसे पहले था इसको वहां आप रोकें। साथ ही एक और स्टेशन वहां पास में है सासनी जहां काफी फकिटियां हैं और बहुत ज्यादा लोग आते जाते हैं। वहां भी इसको रुकवाया जाना चाहिये।

ठेकेदारी का जहां तक सवाल है मैंने देखा है कि प्रथा हेरिडटरी हो गई है, हालांकि आप ने कहा है कि इस को बदला जायगा। हम सब का अनुभव है कि ठेकेदार लोग बहुत ही खराब किस्म का खाना यात्रियों को स्टेशनों पर देते हैं। इसलिये या तो आप इस सिस्टम को बदलें और जब तक नहीं बदलने तो कम से कम उम में सुधार कराये।

आजकल कुछ समय से गाड़ियां नेट चलने लगी हैं। इमरजेंसी के दौरान यात्रियों को प्लेटफार्म पर परेशान करने की घटनायें बहुत कम हो गई थीं, कोई झगड़ा वगैरह नहीं होता था। लेकिन अब फिर वहां के लड़कों द्वारा, जो विश्वविद्यालय में पढ़ते हैं, वही पद्धति अपनायी जा रही है। आप को मालूम है कि अलीगढ़ यूनिवर्सिटी के लड़कों द्वारा हमारे राष्ट्रीय नेताओं का बड़ा अपमान होता था। अब वह लोग यात्रियों को परेशान करने लगे हैं इसलिये कुछ ऐसा प्रबन्ध आप करें जिस से वहां इस प्रकार के झगड़ न हों। मैंने स्वयं देखा है कि प्लेटफार्म पर मुमाफ़िरी को बहुत परेशान किया जाता है।

आप ने बजट में हरिजनों की स्थिति में सुधार के लिये ई प्रोवीजन नहीं किया है। आप ने कुछ सुविधायें दी हैं, लेकिन जो सब से कम वेतन पाने वाले सफ़ाई कर्मचारी हैं उन के वेतनमान में आप ने वृद्धि नहीं की है। मेरी मांग है कि उनका वेतन बढ़ाया जाय जिससे अन्य जाति के लोग भी इस धंधे में आयें।

क्या वजह है कि सफ़ाई का धंधा हरिजनों तक ही सीमित रहे। अगर आप तनख्वाह बढ़ाते हैं तो दूसरे लोग भी आयेंगे। साथ ही उन की ईस अच्छी बना दीजिय ताकि हरिजनों में उत्साह हो और दूसरे लोग भी इस धंधे की तरफ़ आकर्षित हों। चाहे म्युनिसिपैलिटी हो, चाहे अस्पताल हों, या अन्य कोई संस्था हो सफ़ाई का काम यह हरिजन बेचारे ही करते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह काम क्या इ ही के जिम्मे हो गया है। क्यों नहीं आप उन को अच्छा वेतन और प्रमोशन के एवज्यूज देते हैं जिस से दूसरी जाति के लोग भी इस काम को करें? अगर आप ऐसा करते हैं तो अनटचेबिलिटी अपने आप खत्म हो जायगी।

हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी ने कई गाड़ियां बनारस के लिये चला दी है। एक लखनऊ एक्सप्रेस थी जो पहले लखनऊ तक ही जाती थी, उस को भी बढ़ा कर बनारस तक कर दिया है। नतीजा यह होता है कि लखनऊ से चलने पर सवारियों को बड़ी परेशानी होती है। लखनऊ से कोई गाड़ी गंभी नहीं है जो दिन में दिल्ली के लिये चले। आप को इस में परिवर्तन करना चाहिये जिस से दिन में दिल्ली के लिये लखनऊ से यात्रियों को गाड़ी मिल सके।

कुलियों का जहां तक सवाल है मैंने देखा है कि अलीगढ़ में उन को लोडिंग और अनलोडिंग का ठेका नहीं दिया जाता है। वह बेचारे केवल यात्रियों की मजदूरी पर डिपेंड करते हैं। मेरी मांग है कि लोडिंग और अनलोडिंग का उन को काम दिया जाय जिस से कुछ पैसे उन का मिलते रहें।

इसी तरह से गुड्स ट्रेन में बहुत चोरियां होती हैं। मैंने देखा है कि अलीगढ़ में काफी चोरियां होती हैं। कोई देखरेख मात्र गाड़ियों की नहीं होती है। चोरी करने वाले ब्राह्मण गाड़ी

को रोक लेते हैं और वहां से काफी मात्रा उत्तर जाता है। इसलिये गुड्स ट्रेन्स पर सुरक्षा का प्रबन्ध हो ताकि चोरियां न हों।

हमारे यहां एक फाटक का सवाल था जो कि बहुत दिनों से चला आ रहा था। उस पर एक ब्रिज बनाया गया। वहां पर इसकी कोई जरूरत नहीं थी, वहां जरूरत थी कि ट्रफिक चले, उसकी व्यवस्था हो। इस पुल पर कोई पैदल आदमी जाता ही नहीं है। यह इलेक्शन के दौरान इसलिये बनाया गया कि लोगों को पता लग जाय कि पुल बना दिया गया है। उससे कोई फायदा नहीं हुआ है। उस पर आदमी चढ़ते नहीं हैं, उनका सांस फूल जाता है। मैं चाहता हूं कि ग्रन्डर प्राउन्ड बनाय। अभी वहां ट्रफिक का जमाव रहता है और हमेशा एक्सीडेंट होते रहते हैं।

मैं यह निवेदन कर रहा चाहता हूं कि लोगों के दिमाग में एक चीज यह आती है कि रेलवे में सबसे ज्यादा करप्शन है। और यह रेलवे पुलिस में बहुत है। उन सब के वहां रहते हुए भी पेसेजर का हैरेसमेंट होता है। जबकतरे बहुत हैं, क्या वजह है कि उनको पकड़ा नहीं जाता है। सारे लोग परेशान होते हैं। आपको इसे देखना चाहिये कि पुलिस वालों का काम क्या है और आर० पी० एफ० करती क्या है। अगर किसी को पकड़ भी लिया जाता है तो छोड़ दिया जाता है। बहुत सी ऐसी घटनाएं होती रहती हैं, जिससे मुसाफिर परेशान होते हैं।

जब कोई एक्सीडेंट हो जाते हैं तो उसमें मरे हुए व्यक्तियों की लाशों को कुलियों से उठवाया जाता है। इससे उनके दिमाग में यह बात पैदा होती है कि हम से लाशों को उठवाया जाता है। इसका उनको न कोई पसा मिलता है और न कोई एक्ज में मिलता है। ऐसी चीज उनके लिये अच्छी नहीं है। गर्बनमेंट इसके लिये कोई प्रबन्ध करे। इस

समय जो उन लाशों को उठाने के लिये कुलियों को भेजा जाता है, इससे उनके मन में भावना आती है कि उनका भी जीवन है।

अत में मैं निवेदन करूंगा कि कम से कम विक्रमशिला और गोमती ट्रेनों को वहां पर रुकवाने की कोशिश करें।

श्री छविराम अग्रवाल (मुरना) माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसका समर्थन करने के लिये मैं खड़ा हुआ हूं।

हमारा जिला मुरना अनेक वर्षों से डाकू पीड़ित रहा है और वहां आवागमन के साधन उपलब्ध नहीं है। पहले यह सुविधाएं इसलिये नहीं दी जाती थी, कि डाकुओं की वजह से वहां काम हो नहीं पाते थे। इसी कारण यह इलाका हमेशा पिछड़ा रहा है।

हमारे मुरना जिला हैडक्वार्टर पर रेल जब वहां से गुजरती है तो बहुत देर तक लोगों को रुके रहना पड़ता है। कई बार मंत्रिगणों को भी वहां रुकना पड़ता है। अभी जाजं फर्नानडिस साहब चुनाव के दौरान गय तो उन्हें भी वहां एक घंटे तक रुके रहना पड़ा। फिर भी इस और शासन का ध्यान नहीं गया है।

14.18 hrs.

[SHRI M. SATYANARAYAN RAO in the Chair]

ओवर ब्रिज के अभाव में आवागमन में काफी तकलीफ होती है। इसके साथ-साथ रेलवे स्टेशन पर टिन शॉड नहीं है और वहां पर यात्रियों को बरसात के टाइम में खुले में रहना पड़ता है जिससे बहुत कठिनाई उठानी पड़ती है।

मैं एक और समस्या की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हमारे यहां शिवपुर से ग्वालियर होते हुए भिंड तक छोटी लाइन है। वहां पर तीन-तीन दिन तक गाड़ी

[श्री लबिराम अर्जल]

अपने स्थान पर नहीं पहुंच पाती है। उसमें इंजन बहुत पुराना बाबा आदम के जमाने का लगाने हैं और वहीं ग्वालियर में ही चलने वाला इंजन खराब हो जाता है और गाड़ी खड़ी रह जाती है। उस लाइन के घाटे में चलने का एकमात्र कारण यह है कि वहां यात्री बिना टिकट चलते हैं और उन को रोकने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। पहले डाकुओं के भय से कंडक्टर तक उस लाइन पर नहीं चलते थे। लोकनायक श्री जय प्रकाश नारायण ने उन डाकुओं का आत्म समर्पण करा दिया। लेकिन अभी भी वही समस्या बनी हुई है।

मैं मंत्री महोदय को एक पत्र लिखा है कि मवाई माधोपुर से मुरैना ग्वालियर और भिड़ होने हुए इटावा तक एक राइगेज रेलवे लाइन डाली जाये। उस रेलवे लाइन के ग्राम-पाम कई उद्योग स्थापित किये जा सकते हैं और उस डाकू-पीड़ित पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सकता है। मंत्री महोदय ने अपने जवाब में कहा है कि अभी वित्तीय साधनों के अभाव में राइगेज लाइन

मेरा निवेदन है कि हजारों सालों से मुरैना जिला और जबल संभाग डाकुओं ने पीड़ित रहा है और अभी तक उस का विकास नभवे नहीं हो सका है। अब जनता सरकार से जनता की कई अपेक्षाएँ और आकांक्षाएँ हैं। अगर जनता सरकार विकास के लिए आवश्यक साधन उपलब्ध न करा सकी, तो यह निश्चित है कि जनता बखलेगी नहीं, और

उस का ही हाल होगा, जो तीस साल बाद कांग्रेस का हुआ है। मैं मंत्री महोदय से बिना शर्तों में निवेदन करना चाहता हूँ कि कांग्रेस के लोग जो भाषा बोलते आये हैं, वह उसको छोड़ दें और विकास के कार्यों के लिए वित्तीय साधन उपलब्ध करायें।

आज रेलवे बोर्ड का क्या औचित्य है? मैं चाहूँगा कि उस को समाप्त किया जाये। उसकी कोई आवश्यकता नहीं है। मैं ने देखा है कि रेल भवन में रेलवे बोर्ड के मेम्बरों के दफ्तरों में महन्शाही ठाट-बाट है। वहाँ बहुत खर्चा हो रहा है। श्री मोरारजी देसाई ने कहा है कि हम कूलर्स और एयर-कन्डीशनिंग का उपयोग नहीं करेंगे। लेकिन रेल भवन में तमाम अनाप शनाप अनावश्यक हो रहा है। रेलवे बोर्ड को समाप्त कर के काफी खर्च बचाया जा सकता है। रेलवे मंत्रालय इस काम को चला सकता है।

रेलवे विभाग में हरिजनों और आदिवासियों की बहुत उपेक्षा की गई है। प्रत्येक श्रेणी में उन के आरक्षण का कोटा पूरा नहीं किया गया है। मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान दें और पिछले तीस सालों में कांग्रेस सरकार ने हरिजनों और आदिवासियों को जो झूठे आश्वासन दिये थे, जनता गवर्नमेंट उन को पूरा करे।

रेलवे में कई कर्मचारियों को पेंशन की सुविधा नहीं दी जा रही है और उन के केस वॉइंग पड़े हुए हैं। आपातकाल में कई कर्मचारियों को निकाल दिया गया था। अभी तक उन्हें पुनः सेवा में नहीं लिया गया है।

कांग्रेस गवर्नमेंट ने अपनी पार्टी के लोगों को 800 रेलवे पास दिये थे।

मैं मंत्री महोदय से चाहूँगा कि कांग्रेस पार्टी के आचार पर इन लोगों को पास मिले हैं, इन को तत्काल निरस्त करें।

एक मामलीय सबस्व : बे खत्म हो गए ।

श्री छविराम अग्रवाल : अभी खत्म नहीं हुए हैं ।

प्रो० मधु बंडवते : जब डेट खत्म हो गई तो सब खत्म हो गए । आर्डर पहले ही चले गए हैं ।

श्री छविराम अग्रवाल : अगर खत्म हो गए तो बहुत अच्छी बात है । लेकिन यह बात सही है कि अभी खत्म नहीं हुए हैं ।

हमारा मुरैना जिला एक व्यापारिक मंडी है । यहां अनाज का व्यापार होता है । यहां कोई ट्रेन रुकती नहीं है । मैंने इस संबंध में मंत्री जी को पत्र भी लिखा था । मध्य प्रदेश की छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस विशेषकर मध्यप्रदेश के लोगों के लिए चलायी गई थी । यह चम्बल संभाम मुरैना उत्तरी क्षेत्र और रत्नखान के पास का जिला है । यहां छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस गाड़ी रुकती नहीं है । उत्तर प्रदेश में लखितपुर एक बहुत छोटा स्थान है, वहां रुकती है, बिदिशा एक छोटा स्थान है, वहां रुकती है लेकिन मुरैना में नहीं रुकती । मंत्री जी से मैंने बात की तो मंत्री जीने कहा कि तीन महीने बाद इस पर विचार हो सकता है । लेकिन मेरे पास पत्र आया उस में यह लिखा था कि वे बड़ी तेजगाड़ियां हैं, इन को यहां रोकना संभव नहीं है । मैं यह बता दू कि हमारे यहां मुरैना में पहले पंजाब मेल रुकती थी, उस को बाद में बंद कर दिया गया । जब जयनाथ पहाड़ियाजी वे तो धौलपुर एक छोटा सा स्थान

है वहां उन्होंने इसे रुकवाने का आर्डर करा दिया और मुरैना में बंद करवा दिया । इस बारे में मैंने मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया था लेकिन वह अभी तक इस संबंध में कुछ कर नहीं सके हैं । इस के साथ साथ और भी कई गाड़ियां हैं जिन का मुरैना में स्टापेज नहीं है । मैं चाहुंगा कि मंत्री जी इस पर विचार करें और इन गाड़ियों को चम्बल, संभाम के इस जिले में रोकने की कृपा करें ।

रेलवे में जो कै टीन के ठेके दिए जाते हैं ठेकेदार उन को दूसरों को बेच देता है । यह चीज समाप्त होनी चाहिए । आज देश में तमाम लोग रोजगार हैं । ग्रैज्युएट्स एम्प्लायमट स्कीम के तहत उन को रोजगार देने की एक योजना है । तो मैं निवेदन करुंगा कि ग्रैज्युएट लोगों को केन्टीन के ठेके दें । अच्छा तो यह होगा कि रेलवे के ठेके अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन जाति के लोगों को दिए जायें जिस से सैकड़ों और हजारों सालों से जो पिछड़े हैं उन को रोजगार मिल सकें । अभी तक उन की उपेक्षा की गई है ।

हमारे यहां छोटी लाइन है । उन में पुराने इंजन हैं । वे इंजन बदले जाने चाहिए अभी तक वे बदले नहीं गए हैं । कई जगह ऐसे इंजन पड़े हुए हैं जिन को वहां से ट्रांसफर कर के इन में लगाया जा सकता है । लेकिन उस की व्यवस्था नहीं की गई है ।

पहले आगरा से हमारे यहां एक शटल गाड़ी चलती थी । वह बन्द कर दी गई है । आगरा से मुरैना लोगों का ज्यादा आवागमन होता है । इसलिए इस शटल गाड़ी की व्यवस्था फिर से की जाय जिस से लोग आ जा सकें ।

मैं मुरैना से चुन कर आया हूँ । मुरैना से दिल्ली आने के लिए, मुरैना में दो सीट का भी कोटा नहीं है ।

[श्री खविराम घनशंकर]

घब जो गड़ियां वहां पर जाती है उन में जिला हेडक्वार्टर के लिए कम से कम कुछ व्यवस्था होनी चाहिए लेकिन उसकी कोई व्यवस्था नहीं है। इस सम्बन्ध में मैंने पत्र भी लिखा था लेकिन मंत्री जी ने घाब तक उसका जवाब नहीं दिया।

सभापति महोदय, मुरैना डाकघरस्त जिला रहा है। मैंने वहां की कुछ समस्याएँ मंत्री जी के सामने रखी हैं। हमारा निवेदन है कि सवाई माधोपुर और इटावा तक ब्राडगेज लाइन बनाई जाये। मुरैना में रेलवे क्रॉसिंग पर मोवर-ब्रिज की विशेष समस्या है। मुरैना जिला हेडक्वार्टर पर लोगों को घाने जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है इसलिए मुरैना में रेलवे क्रॉसिंग पर मोवर-ब्रिज भी बनाया जाये।

अन्त में मैं, माननीय मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है उसका स्वागत करता हूँ।

SHRI DINEN BHATTACHARYA (Serampore): Mr. Chairman, Sir, I congratulate the new Railway Minister, Mr. Dandavate, for presenting the Railway Budget in the House. In one respect, I find a departure from the budgets that were presented in the House before. He has reduced the price of the platform ticket. . . .

PROF. MADHU DANDAVATE: That is a very insignificant part.

SHRI DINEN BHATTACHARYA: But I find it significant because up till now I have not seen in the Railway Budget any reduction in fares or freights or any other thing. This is the first time I find it. So, it is a welcome thing. At the same time, I also appreciate his views regarding the attitude of the authorities towards the railway employees. But I would have urged upon him to take immediate steps regarding de-casualisation. He has said nothing in his speech about it. I do not find anything in the Demands for Grants . . .

PROF. MADHU DANDAVATE: I have already said it in my reply to the Budget discussion. This is only a discussion on the Demands for Grants.

SHRI DINEN BHATTACHARYA: If you have already taken any steps regarding this, I am thankful to you. This is a longstanding demand. The Railways being the biggest employer and the gigantic organisation where the largest number of casual labourers and contract labourers are employed, that thing should be looked into sympathetically.

Coming to certain other matters about the persons who were victimised during the Emergency and for the strike, there is an assurance that they would be taken back. So far as the Budget speech is concerned, I find that already that part is over and all the persons who were victimised for the strike have been taken back. But there were also certain temporary employees who were not confirmed. There are many such cases. I can send those cases to him. Their cases should also be looked into. During the Emergency period, certain demotions, stoppage of increments, etc. were there. These things must be looked into with due sympathy. I will at least expect this from the new Railway Minister.

Another aspect with which I think the Minister will agree is the permanency of the catering staff who serve meals in the trains. They are paid on commission basis. Even their kit, dress, that is supplied to them is not satisfactory. Their cases also should be looked into. Some sort of a phased programme should be drawn up to absorb them in the Railways as regular workers.

Apart from this, I have certain other things to mention. You have allocated some money for the broad-gauge line in that section of Martin Railway, that is, Howrah-Amta and

Howrah-Sheakhola, and a Calcutta paper has commented that it will take 30 years to be completed. I come from that area and I know the difficulties of the people. I will request the Railway Minister to visit that area. Some time back, one Minister visited that area and saw the people travelling on the roofs of the buses which is very risky. But still the people have to go for their business and this is happening, because the railway there had been wound up.

Every time assurances were given in this House that the broad-gauge line will be there and the people will have no difficulty. But from the budget speech as well as from the grants, I find that the provision that has been made is meagre and I do not know when this work will be completed. The Minister should satisfy the people how much time will be taken for the completion of those lines.

Another line called the Arrah-Shasaram Light Railway is there. The old company Martin is continuing there. Even the railway people who were working there were not getting their regular wages. They very often come to me and say that their wages must be guaranteed. I think the Minister will take care of this thing and do something for those employees and try to take over that line at least. That is not a very difficult thing for you to do. You can easily take it over and convert it into a broad-gauge line. That will be helpful.

Then there are some other railway lines at my place which connect link between Hooghly and Bankura. From time immemorial, that line is not being looked into and only one train in a day comes and goes. Either you wind it up or you convert it into a broad-gauge line. It was stated that by 1986 the underground railway will be completed, but the speed with

which the railway is proceeding, people do not believe it. On the other hand, it is creating difficulties for the travelling public there, both vehicular traffic as well as the pedestrians. You must take urgent steps to expedite the matter which will be helpful both to the people as well as to the authority.

Then there are longstanding problems regarding certain railway crossings on which flyover should be constructed. Every time the railway comes forward with an explanation that if the State Government pays 50 per cent of the cost, then only the Railway Board can undertake that construction work. Every time I have stated here that the State Government will never come forward.

PROF. MADHU DANDAVATE:
Now it will come forward.

SHRI DINEN BHATTACHARYA:
No, it is not possible. What is the source? You can collect the excise duty from tariwala and others. All the resources are with the Central Government. Why don't you spend that money for the very essential work? They can collect only sales tax and the excise duty, but all the resources are with the Central Government. So, you must take the responsibility of construction of those flyovers at least on the Highways. At least for the lines that pass through the highways, you must take the responsibility for construction of overbridges through which vehicles and public can pass, or you must make some other arrangement for construction of sub-ways. To certain old sub-ways I have drawn the attention of the railway authorities, particularly the General Manager, and I have also raised the matter in this House; certain sub-ways were built about a hundred years back at the time of inception of the railways; these sub-ways are so narrow that no truck or car can pass through them; even people cannot pass through them. People have made representations

[Shri Dinan Bhattacharyya]

asking the authorities to see that the sub-ways are broadened to some extent. This work is not very expensive. I mentioned certain names here before also, and I do it again today: Konnagore, Sheoraphuly and Bandel. These are very congested areas, and some steps should be taken to broaden at least these sub-ways.

The approach roads to the stations are very narrow in many places, and people have complained many times as to why the railways are not taking the responsibility to broaden these approach roads to the stations. This is a very long-standing demand. I hope, the Railway Minister will be good enough to look into this matter.

There is only a single line in Katwa-Bandel section. There should be a double line. Everything is there. Why should electrification not be undertaken there? Similarly, Tarakeswar is a place of pilgrimage and is visited by thousands of people, but only a single line exists there. I would urge upon the Railway Minister to see that another line is laid in Katwa-Bundel section, so that more trains can come. Similarly, I would urge upon him to do the same thing in Tarakeswar section also.

Another point that I want to make is this. Hundreds of young boys have completed their apprenticeship course. Now, it seems that you are recruiting new ones. These boys have not been given a chance. I know, for some political reasons, a large number of young men who have completed their apprenticeship course have not been absorbed. The funniest thing is that they are all relations of railwaymen who have been serving the Railways for the last 15 or 20 years. In spite of this, these boys have not been absorbed. On the other hand, new hands are recruited in the railway workshops at Kanchrapara and Liluwa. The other day those young boys gheraoed me and asked, "Why are we not being

given a chance? We have got the requisite qualifications; we have completed our apprenticeship course in the railways". I would request the hon. Minister to see that these boys who have completed their course, who have got the certificate from the appropriate authority as to their qualifications, are absorbed in the railways. That will be of great help not only to those boys but to the Railways also because they have learnt the jobs and all of them have had theoretical and practical training. So, these things must be looked into.

My last point is about the housing problem. At least in the Howrah Division I know there are hundreds of Commercial Clerks who have to go to distant places because they have not been provided with any houses or quarters near the place of work. So, some arrangement must be made at least to take up a phased programme for housing a maximum number of the employees, of whatever category they may be.

I once again request the Minister to see that these small problems are taken care of so that we may not have to bring them to the notice of the House.

SHRI B. P. MANDAL (Madhepura): Mr. Chairman, Sir, first of all I thank the Railway Minister for the progressive budget that he has presented. This budget is generally meant to bring good to the poorer sections of the society, but we have still to go a long way. Our Railway Minister is a veteran Socialist leader and Socialism has always contemplated a classless society. So, I at least, expect the Minister to bring about a classless railway system in our country. How this can be made possible is for him to consider, but the real step forward towards socialism will be taken only on the day there is a classless railway system in our country.

I come from the Kosi affected area of Bihar. The Kosi has always been

considered as the 'sorrow' of the country like the Yellow River of China. A lot of havoc has been wrought by the Kosi. All the roads and railways have been washed away and only one who has an idea of the Kosi River can realise the extent to which these people have suffered. Fortunately, for some time the late Mr. L. N. Mishra who hailed from my district, was the Railway Minister, and since it is the wearer who knows where the shoe pinches, he proposed to introduce some new lines in that area. But, unfortunately, he has been taken away from this world and some of the lines that were contemplated by him have not been started as yet. So, I must ask the Hon. Railway Minister to take note of the lines which Shri L. N. Mishra had proposed to build but which he could not complete as he has left the world. One line was from Beharigunj to Simiri Bakhtiyarpur and one from Madhepura to Singeswar Ast and there are many other lines also. He had also contemplated the restoration of an old line from Nirmali to Bhaptiahi as it was washed away long ago. There is a line from Pratapgunj to Bheemnagar, apart from other lines. So I would request the Minister to kindly call for the file and see how many lines the late Mr. L. N. Mishra had proposed to build in the Kosi affected area of Bihar. The people of the Kosi area have remained the worst sufferers as the Kosi has always been known as the 'Sorrow of Bihar'—and, in fact, of the entire country. I would request him not to ignore this just because Mr. Mishra belonged to the Congress Party and was a Congress Minister. He had made some good proposals and these proposals should not be ignored.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to the branch lines of the railways. On account of the increase in population, there is always over-crowding on these lines and the people travel even on the roofs of the railway compartments. I

would request the Railway Minister to give due attention to the branch lines because the people in these regions can be called backward people.

Then, there is one particular railway station, Mithai, falling within my constituency. The southern side of the station is heavily populated and on the northern side of the station, a road passes. The villagers have to cross the railway line quite often. They have been requesting for a crossing over the railway line. When I was a Member of Parliament, Fourth Lok Sabha, in 1967, I had written a letter to the then Railway Minister, Dr. Ram Subhag Singh, for providing a crossing over the railway line so that people crossing the railway line are not put to great difficulties. I would again request the Railway Minister now to provide for this crossing at Mithai railway station which falls in Saharsa district.

Only last month, perhaps in the Toofan Mail, there was an armed dacoity near Sasaram in our State. One and all passengers were looted and robbed. The dacoits entered the compartments, showed pistols and daggers and robbed all the passengers. I would, therefore, request the Railway Minister to provide some police guards for the protection of passengers as far as our State is concerned.

Lastly, during the Congress regimes, some committees like Railway Guards Committee and so many Consultative Committees, were constituted and undeserving persons were nominated to these Committees for political reasons. It is high time that these Committees were done away with. They are causing unnecessary expenditure to the public exchequer. If at all these are necessary, I would urge upon the Railway Minister that deserving persons should be placed in

[Shri B. P. Mandal]

these Committees and there should be no political considerations in this matter.

With these words, I would resume my seat and I hope, my suggestions will be looked into by the Railway Minister with due consideration.

14.55 hrs.

[SHRI S. D. PATIL in the Chair]

श्रीधर बलबीर सिंह (होशियारपुर) :

इस बजट के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। अंग्रेजों के राज में सरपलम रेल बजट हुआ करते थे। लेकिन इन पिछले तीस सालों में ये खसारे में बदल गए। लेकिन इस बार हमारे मंत्री जी ने मुनाफे का बजट पेश किया है। लेकिन इस में अभी बहुत कुछ करना है। जितना पैसा हमने रेलवे पर खर्च किया है अगर उस सारे पैसे का कर्मशियल मुनाफा लमायें तो वह 400 करोड़ से ज्यादा का होना चाहिए। तो हमें कर्मशियल ढंग से भी सोचना चाहिए। जो मुनाफा कर्मशियल ढंग से बनता है वह बने। हमारा सलूक लोगों के साथ जो सफर करते हैं उसी तरह होना चाहिए जैसे कर्मशियल इदारों में लोगों के साथ होता है। मैं अपना जाती वाक्या आप को बताना चाहता हूँ। इसी 13 तारीख को मुझे जाना था और ट्रेन का जो डिब्बा खड़ा था उस में पंखे नहीं चल रहे थे। ढाई घंटे ट्रेन लेट थी, मैंने बहुत चाहा कि पंखे चल जायें। इसके लिए मैंने कोशिश की कि कोई रेलवे कर्मचारी वहां मिल जाए, लेकिन कोई नहीं मिला। एक बाबू साहब जिन्होंने अपना नाम के० के० अग्निहोत्री बताया वह मुझे मिल गये, मैंने उनसे कहा भाई पंखे नहीं चल रहे हैं। वह कहने लगे मेरा कोई काम नहीं है। मैंने कहा कि मैं मम्बर पार्लियामेंट हूँ, रेल में अगर पंखा नहीं चलता है तो आप किसी जिम्मेदार आदमी से कहिए ताकि यह ठीक ही जाए। तो इस के बाद उन्होंने और भी अजीब ढंग से जवाब दिया जैसे वह ब.खला सा गया हो। मैंने कहा अगर आप का काम नहीं है तो किसी और को बता दो क्योंकि मुझे नहीं पता कि किस से कहा जाए। दो, तीन आदमियों

से मैंने कहा सेक्योरिटी के एक इंस्पेक्टर से कहा, लेकिन वह अग्निहोत्री जी बड़ी बससलूकी से पेश आये। तो कर्मशियल इदारों में जैसे लोगों से सलूक होता है उसी तरह से यहाँ भी लोगों से कर्मचारी प्यार से बात करें, इससे रेलवे को क्रेडिट मिलेगा। इस दौरान रेलवे कर्मचारियों में कुछ बातें ऐसी आ गई हैं जिन्हें हमें रोकना होगा। ढाई घंटे रेल लेट हो जाए कोई साधारण बात नहीं है। मुझे एक जरूरी काम था इसलिए फगवारा से उतरकर मैंने बस से पहुंचने की कोशिश की। अप्रैल तक गाड़ियां ठीक समय से चल रही थी, लेकिन इधर मई और जून में तीन, चार बार मुझे जाने का मौका मिला तो पाया कि गाड़ियां लेट चल रही हैं। 13 तारीख को ढाई घंटे लेट थी ट्रेन, आप इनक्वायरी कर लें और के० के० अग्निहोत्री का पता कर लें और उनसे कहा जाए कि थोड़ी सी शराफत से लोगों में पेश आयें जिस से रेलवे की बदनामी न हो।

इसके अलावा ऐसा लगता है कि कुछ लोगों के नाम कंन्टीनों का पट्टा सा लिखा गया है। उन्हीं को ठेके मिल जाते हैं। यह लोग 15,20 ह० मन्नीने पर रेलवे से कंन्टीन का ठेका ले लेते हैं, पुराने कांग्रेसियों ने यह ठेके ले रखे हैं और फिर उनको 2, 3 हजार रुपए महीने पर और लोगों को उठा देते हैं। आप इस की जांच करें ताकि आप को पता लग सके कि यह गड़बड़ क्यों है।

रेलवे में चोरियों को सख्ती से रोकने की आप कोशिश करें।

15 hrs.

एक बात मैं और कूंगा, चाहे कुछ दोस्त मम्बर्स नाराज हो जायें। जैसे बाहर के मुल्कों में जहाँ जहाँ भी जो जो लाइन अन्-इकनामिक हैं, वह बन्द हो रही हैं, लेकिन हम यहाँ और बनाने की बात कर रहे हैं। रेलवे लाइनें बनें, जो कि इकनामिक लाइनें हों। जहाँ पर बसों का प्रबन्ध है, वेज में ऐसे बहुत से एरियाज हैं जहाँ पर लोग चढ़ते ही बसों में हैं, रेलों

में जाते ही नहीं, रेलवे खाली चल रही हैं, लोग बसों में ही सफर करते हैं, वहां पर रेल का क्या फायदा है ? इसलिए यहां भी जिन लाइनों की जरूरत है, जो इकनामिक हैं वही बनायें। नई लाइन लुधियाना से चण्डीगढ़ तक की मुनाफे वाली रहेगी। तो जो छोटी छोटी लाइनें हैं, ठीक ढंग से नहीं चल रही हैं, वहां बस का इंजनाम है तो उन अ-इकनामिक लाइनों का क्या फायदा है। जहां बस का इंजनाम नहीं है, वहां रेलवे को सुविधा देनी चाहिए। अगर वहां अ-इकनामिक हो तो भी रेलवे लाइन चलनी चाहिए। आप बाहर के देशों में देखें, फ्रांस इंग्लैंड वगैरह में जिनकी अ-इकनामिक लाइनें थीं, वह बन्द कर दी गई है क्योंकि लोगों का रुझान हमारे ट्रांसपोर्टों की तरफ चलता जा रहा है।

इन शब्दों में मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मशियल इंदारा है, कर्मशियल ढंग से ही और रेलवे शुरू करें। जो रेलवे में जागीरें बनी हुई हैं, उनको रोक दें, रेलवे बोर्ड में जो बड़े बड़े तवाब बँटे हुए हैं, उन सब को थोड़ी सी लगाम लगायें और ढांचे को बदल दें। अगर इस ढांचे को नहीं बदलेंगे, तो चाहे जितनी कोशिश कर लें, आपका कोई असर नीचे तक नहीं होगा। अगर इस ढांचे को ठीक किया है, तो राजमोतौर पर आपको कुछ भी सोचने की जरूरत नहीं होगी, तभी इसको ठीक कर पायेंगे।

जा रहे वक्त पर नहीं आ रही हैं, उनको बस का इंजनाम के लिए राजमोतौर पर इन्जनाम करना चाहिए। दिल्ली में चलने वाली रेल दो-दो और ढाई-ढाई घंटे नेट हो जाये और जानवर पहुंचते-पहुंचते तीन और साढ़े तीन घंटे नेट हो जायें, ता यह रेलवे के लिए कोई फंडिट की बात नहीं है। पिछले 30 वर्षों में जो निजाम त्रिम ढंग से काम चलाता रहा है, उसी का नतीजा है कि एड-मिनिस्ट्रेशन में डिट्रियोरेशन हो रहा है। इसको ठीक करने के लिए आपको ढांचे में बुनियादी तबदीली करनी होगी।

श्री अखंड सिंह बखौरिया (इटावा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान कुछ बुनियादी सवालों की तरफ आकर्षित करना उचित समझता हूँ। लगातार पिछले 30 वर्षों तक कुछ बुनियादी सवाल उठाये गये, कुछ सैद्धान्तिक सवाल उठाये गये। अखबारों को पढ़कर और खुद सोशलिस्ट लोगों की शक्तों को देखकर, मुझे ऐसा लगता है कि अब वे टैक्नी-लीजी, विज्ञान और साइंस का सहारा छोड़कर पूजा, पुजारी और दैवी शक्ति में विश्वास करने लगे हैं। अगर हम विज्ञान, टैक्नी-लीजी और साइंस का सहारा छोड़कर सिर्फ शक्ति में विश्वास करेंगे तो सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि फिर जो सत्ताधारी दल के लोग रहे हैं, उनके चेहरों में और आपके चेहरों में क्या अन्तर है ?

पिछले 30 वर्षों में जो शर्मनाक एक्सीडेंट हुए और उनमें लोगों की जानें गईं तो हम विरोधी दल के सोशलिस्ट लोगों ने लगातार सत्ताधारी दल से मांग की है कि संबंधित मिनिस्टर इस्तीफा दें। मैं आज अपने दल के सम्मानित मिनिस्टर जो रेलवे विभाग के मिनिस्टर हैं उनको बताना चाहता हूँ कि उत्तर पूर्वांचल में असम में जो शर्मनाक रेल दुर्घटना हुई है, उसमें बताया गया है कि 80 लोग मरे हैं, लेकिन जहां तक मुझे खबर मिली है, उसके अनुसार उससे कहीं ज्यादा दुखद मौतें इसमें हुई हैं। जब भी कोई रेल दुर्घटना हुई है, तब हमेशा यह मांग की गई है कि उस समय के रेल मंत्री इस्तीफा दें, चाहे उस समय श्री कमलापति त्रिपाठी मंत्री रहे हों और चाहे श्री जगजीवन राम। अपने दल का सदस्य होने के नाते मैं हियर एंड नाउ मंत्री महोदय से यह मांग करता हूँ कि उन्हें तुरन्त इस्तीफा दे कर अपनी पुरानी घोषणाओं पर अमल करना चाहिए। (ध्वषधान) जो ताली पीटते हैं, उन से मेरा निवेदन है कि अब सत्ता उन के हाथ से चली

[श्री अर्जुन सिंह भदोरिया]

गई है और योगाश्रम भी उन के हाथ से चला गया है, अब तो वे विधवाश्रम खोलें। यह मांग तो उन की तरफ से होनी चाहिए थी। क्या वे इसी तरह विरोध-पक्ष का काम करेंगे? न उन से सत्ताधारी दल का काम हो सका और न अब उन से विरोध पक्ष का काम हो सकेगा। अब तो वे विधवाश्रम खोलें। मैं वाणप्रस्थ हूँ। वे ट्रेनिंग लेने के लिए मुझे कुछ दिनों के लिए बनायें, जिस में मैं उन को बना सकूँ कि किस तरह काम होना है।

या तो हम स्पष्ट रूप में कहना चाहिए कि हमारी मिठनी मारी घोषणाएँ सिर्फ दिनावली, खाखनी और आडम्बरपूर्ण थीं और इस स्थिति में हम प्रायश्चिन करना चाहिये और या मन्ता में आने के बाद हम अपनी उन घोषणाओं को कार्यान्वित कर के मुक्त और आगे आने वाली पीढ़ी को एक नई दिशा देनी चाहिए।

मेरे बहुत ही लायक दोस्त एक पुराने मीशनरिस्ट और श्री जार्ज फर्नेंडीज के बहुत निकट के साथी हैं। श्री जार्ज फर्नेंडीज ने हमेशा यह कहा है कि जैलून्ज को बन्द करना चाहिए और रेलवे बोर्ड के बारे में वह कहने रहे हैं कि यह एक सफेद हाथी है। लेकिन आज उस सफेद हाथी पर हमारे वर्तमान मंत्री चढ़े हुए हैं। उन्होंने उस पर कोई अंकुश नहीं लगाया है, बल्कि उस पर सवारी कर ली है। मैं चाहता हूँ कि जैलून्ज को समाप्त किया जाये और साथ साथ रेलवे बोर्ड को भी खत्म किया जाये, क्योंकि वह निरर्थक है और उस में खर्चा, दिखावा और आडम्बर बढ़ने हैं। उस पर मंत्री महोदय का कोई नियंत्रण नहीं हो रहा है।

प्रायद मंत्री महोदय यह कहें कि इस दृष्टिकोण के बारे में दिया गया वह स्टेटमेंट उन का अपना नहीं था, जिसमें दैवी आपत्ति की बात कही गई थी। अगर वह स्टेटमेंट उन का अपना नहीं था, तो उन्होंने कितने सम्बन्धित अधिकारियों को मूर्खत्व किया?

उन्हें सफ़ाई से बताना होगा कि कौन इस के लिए जिम्मेदार है।

हम ने सोचा था कि देश में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है, जनता पार्टी की सरकार बनने पर उस में कुछ कमी होगी। लेकिन मैं महसूस करता हूँ कि जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है, भ्रष्टाचार में रक्ती भर भी कमी नहीं आई है। बड़ोदा हाउस में आज भी वह चीफ़ कामर्शल मुपरिन्टेण्डेंट बैठे हुए हैं, जिनके शा: दार मकान का परनीचर लाखों रुपया खर्च कर के विदेशों में मंगाया गया है। आज भी वे किस तरह भुट करते हैं, इस के हजारों प्रमाण हैं।

दुहला के कई बँडर हमारे पास आये हैं। उन्हें खामचा और टेला मिलना चाहिए। लेकिन मैनेजर एक एक हजार रुपया ले कर टेला देना है। वहाँ पर भ्रष्ट हड़ताल चल रही है।

MR. CHAIRMAN: The Hon. Member's time is over.

श्री अर्जुन सिंह भदोरिया : समाप्ति महोदय, मुझे अपनी बात कह लेने दी जाए।

MR. CHAIRMAN: I express my inability. Will you kindly sit down? There are only 10 minutes to go and there are three speakers on the list. I express my inability. The Minister will have to reply.

SHRI ARJUN SINGH BHADORIA: I hope you will give me two minutes more.

प्रो० मधु बण्डवते : मेरा मुझाब यह है कि मुझे जितना समय दिया जायगा उस में से पांच मिनट घटा कर भदोरिया जी को पांच मिनट और दे दिया जाय।

श्री अर्जुन सिंह भदोरिया : अनेक जो बुनियादी और सैदांतिक मसाल छूट गए हैं उन को मैं भी छोड़ देता हूँ। जिस की वजह से जनता पार्टी और उस की सरकार का चेहरा धूमिल हो रहा है उस की तरफ ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ। लोक सभा के चुनावों

तक जो गाड़ियां चलती रहीं चुनावों के बाद उस में से अनेक गाड़ियां बन्द कर दी गई हैं। आखिर उस का कारण क्या है? उन गाड़ियों की तरफ मैं रेल मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। एक शटल गाड़ी टूंडला से कानपुर तक दिन में चलती थी। हजारों गरीब यात्री छोटे छोटे स्टेशनों के उम में आते जाते थे। जैसे ही चुनाव समाप्त हुए एक हफ्ते बाद वह गाड़ी बन्द कर दी गई। उम का सारा का सारा दोष जनता पार्टी पर आ गया। यह प्रचार होने लगा कि गरीब यात्रियों को परेशान करने के लिए जनता पार्टी की सरकार ने इन गाड़ियों को बन्द कर दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि जो शटल गाड़ी टूंडला से कानपुर तक चलती थी उम को क्यों बन्द किया गया? उम को फिर से चालू किया जाय। रेलवे बोर्ड की तरफ से कहा जायगा कि वहाँ कोई माइंडिंग नहीं है। मैं कहूँगा कि आगे के स्टेशन पर माइंडिंग है। वहाँ गाड़ी को रोक कर दुबारा टूंडला से उम को स्टार्ट किया जा सकता है।

इसी प्रकार आगरा इलाहाबाद गाड़ी को बन्द कर दिया गया है। इस के भी नतीजे बुरे हुए हैं। मेरा सुझाव है कि इस गाड़ी को भी फिर से चलाया जाय।

बहुत से पुराने टिकटदारों को रेलवे में ठेके दिए जाते हैं जो वह दूसरों को बेचते हैं। जिस में बड़ोदा हाउस के सी सी एम का भी हिस्सा रहता है। इस चीज को समाप्त किया जाय और ऐसे लोगों को कत्तई ठेके न दिए जायें जो दूसरों को अपने ठेके बेचे हुए हैं।

ग्वालियर लाइन के बारे में मुझे जो जबाब मिला है वह रेलवे बोर्ड की तरफ से गलत जबाब दिया गया है। मेरा निवेदन है कि आसाम को अगर आप बम्बई से जोड़ना चाहते हैं जिस में कभी भी हमारे भारत पर आक्रमण हो तो सीधा सम्पर्क स्थापित हो सके तो ग्वालियर से भिड़, इटावा-फर्रुखाबाद होते हुए शाहजहांपुर हो कर आसाम तक

आप रेलवे लाइन से जोड़ दीजिए। इस बारे में मैं 1957 से 62 तक और 1967 से 70 तक कहता रहा हूँ और केवल मैं ने ही नहीं डा० राम मनोहर लोहिया ने अनेक बार इस के लिए कहा है। आप की तरफ से जो जबाब दिया गया है कि इस पर कभी भी विचार नहीं किया गया है, यह जानबूझ कर आप को धोखे में रखा गया है। डा० राम मनोहर लोहिया ने इस लाइन के बारे में यह कहा है और आज मैं फिर इस लाइन क बात को दोहराना चाहता हूँ। इस से एक तो इस डाकू इलाके में लोगों को काम मिलेगा और साथ साथ उस इलाके की बैकवर्डनेस दूर होगी। अभी एक माननीय सदस्य जो ग्वालियर संभाग से चुन कर आए हैं, उन्होंने इस तरफ ध्यान आकर्षित किया। अब उस डाकू क्षेत्र में बिड़ से ग्वालियर तक गाड़ी चलती है वह तीस दिन तक ही आती जाती। मेरा विवेक यह है कि उम छीटी लाइन को डी लार्ड्स में बदल कर सीधे शाहजहांपुर और आसाम तक बढ़ाया जाए। इस में लाखों लोगों को काम मिलेगा और उस इलाके का पिछड़ापन दूर होगा। इस लाइन के बनने से उस डाकू क्षेत्र में भी कुछ ऐसा काम हो सकेगा जिसमें उस क्षेत्र को ऐसा क्षेत्र बनाने में हम सफल होंगे जिसमें एक आदमी अपनी सम्मानपूर्ण जिन्दगी बसर कर सकें

30 पैसे के प्लेटफार्म टिकट का जो जिक्र किया जाता है यह तो एक जूसन है। इस के लिए मैं प्रशंसा नहीं कर सकता। जो बड़ा काम है जैसे जनता ट्रेन की बात है वह एक अच्छी चीज है और उस सिलसिले में यह कहूँगा कि जो लगातार यह कहा गया कि जब जनता सरकार बनेगी तो टण्डे और गरम कमरे समाप्त होंगे तो आज तब जनता सरकार चल रही है तो ये जितने मुफ्तखोर लोग पस्ट क्लास और एयर कंडीशंड डिब्बों में चलते हैं इन को समाप्त कर के एक तरह की ट्रेन जब चलाएंगे तो उस की प्रशंसा होगी। इन शब्दों के साथ

इस बजट का जो भी समर्थन एक जनता पार्टी के सदस्य के नाते करना चाहिए वह मैं कर रहा हूँ।

श्री नवाब सिंह चौहान (अलीगढ़) : मभापति महोदय, मैं अधिक समय लेना नहीं चाहता। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देने की औपचारिकता भी नहीं करना चाहता। सीमित समय में मैं अपनी दो चार बातें सामने रखना चाहता हूँ। एक कल्याणकारी भावना से इस बजट को तैयार किया गया है और जो योजनाएँ रखी गई हैं वह बड़ी उत्तम हैं। मंत्री महोदय ने मुझ पर की एक शुरुआत यह की है कि जो एडहाक एक्वाइटेन्ट्स (तदर्थ नियुक्तियाँ) हुए हैं उनको रेलवे सेवा आयोग के मुपुर्द किया है लेकिन मैं समझता हूँ जब उन्होंने मुझ पर ही शुरु किया है तो उसको क्रांतिकारी तरीके से प्रमत्त में लाना चाहिए। जो एडहाक एक्वाइटेन्ट्स हुए थे वह "एम आर डिजायर्स" (मंत्री जी की इच्छा है) के आधार पर किए गए थे। मैं समझता हूँ मंत्री जी ने इस मामले में कमजोरी दिखाई है। इन एडहाक एक्वाइटेन्ट्स को रेलवे कमीशन को न देकर स्वयं ही तुरन्त निरस्त करना चाहिए था। जब वह एडहाक एक्वाइटेन्ट्स ही हुए हैं तो क्या उनको इसलिए कमीशन में भेजा गया है कि वहाँ से भी उनकी मजूरी हो जाये और वह रेग्युलराइज हो जायें। मैं समझता हूँ यह बिल्कुल गलत बात है कि उन एक्वाइटेन्ट्स को रेलवे कमीशन के पास भेजा जाये। जिस तरीके से पहले मंत्री जी की इच्छा हुई थी उसी तरीके से अब मंत्री जी की यह इच्छा होनी चाहिए कि उनकी इच्छा नहीं है और उन नियुक्तियों को निरस्त कर दिया जाये।

श्री उ३सेन (देवरिया) : आपको उनकी रोजी छीनने का कोई अधिकार नहीं है। (ध्यक्षान)।

श्री नवाब सिंह चौहान : उनको रोजी तो मिली लेकिन किस तरीके से ? और जो दूसरे नये लोग रह गए उनका क्या होगा ? (ध्यक्षान)

दूसरी बात यह है कि पिछले मंत्री महोदय के समय में कुछ जो ठेके दिए गए वह भी "एम आर डिजायर्स" के आधार पर दिए गए। इसलिए उनको भी देखना चाहिए। ज्यादातर पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को ठेके दिए गए हैं। यही नहीं, महाराष्ट्र तक धाबा बोला गया है। शायद यह खयाल रहा होगा कि आगे महाराष्ट्र से रेल मंत्री आयेंगे इसलिए उनका रास्ता अवरुद्ध कर दिया जाये। इस प्रकार खास किस्म के लोगों को ठेके दिए गए हैं। क्या मेरे मित्र फिर कहेंगे कि जिनको रोजगार दिया गया है वह उनसे क्यों छीना जाये ? मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमारे अलीगढ़ के एक गरीब आदमी, अनुसूचित जाति के आदमी को ठेका नहीं दिया गया लेकिन एक देबीजी जो मंत्री भी उनके पी० ए० के रिश्तेदारों को ठेका दे दिया गया। क्या मेरे मित्र कहेंगे कि यह भी ठीक है ? ऐसे लोगों को ठेका दिया गया है जिनमें एक तो इस संसार में नहीं है और दूसरे पागल है। इसी प्रकार की बात एक्वाइटेन्ट्स में भी हुई होगी। मेरे मित्र ने बताया कि हजारों कांग्रेसियों को फस्ट क्लास के पास दिए गए। मैं चाहता हूँ ऐसे ठेकों की निस्ट यहाँ पर रखी जाये जोकि आपात काल में भूतपूर्व मंत्री जी द्वारा दिए गए थे ताकि सदस्यों को उसकी जानकारी हो सके। उसी प्रकार जिनको पास दिए गए हैं उनकी सूची भी यहाँ पर रखी जानी चाहिए।

श्री उ३ सेन : क्या आप चाहते हैं कि जनता पार्टी को पास दे दिये जायें ?

श्री नवाब सिंह चौहान : जी नहीं। मैं तो यह कह रहा हूँ कि हम दूसरों के लिए तो कहते हैं लेकिन स्वयं उस प्रकार भी भावना नहीं रखते। हम दूसरों के लिए कहते हैं कि वे कोचेज में चलते हैं लेकिन हम स्वयं भी फर्स्ट क्लास में चलते हैं। पहले हम स्वयं आदर्श प्रस्तुत करें फिर दूसरों के कहें। हम दूसरों की तरफ तो देखते हैं लेकिन अपनी तरफ नहीं देखना चाहते।

मैं मंत्री जी का ध्यान एक बात की ओर और प्राकृतिक करना चाहता हूँ जिसको बहुत से लोग जानते भी नहीं हैं। वह है आई० ए० सी० ए० — इंडियन रेलवे कान्टिन्स एक्सप्लैनेशन—जोकि रेलवे का ही बच्चा है। इसमें जनरल मैनेजमेंट होते हैं, वरिष्ठ जनरल मैनेजर इसका अध्यक्ष होता है। इसके कर्मचारियों को शुरू से मांग रखी है कि इसको बाकायदा सरकार का ही एक महकमा ममना जाय, लेकिन उन की यह मांग मानी नहीं गई। इसके बहुत से कारण हैं, इस वक्त मैं उन कारणों में जाना नहीं चाहता। लेकिन एक बात कहना चाहता हूँ, जब रेलवे बोर्ड उन का बजट स्वीकार करता है, रेलवे के नियमों के अनुसार उन को चलना पड़ना है, तो फिर अपने ही बच्चों को अपना बच्चा मानने में क्यों इन्कार कर है। उन की यूनिशन भी यह मांग करती रही है, मैंने भी इस के बारे में लिखा था, मैं चाहता हूँ कि आप इस के बारे में विचार करें और इसको रेलवे का ही महकमा ममना जाय।

मैं उम्मीद करता हूँ कि आप इन दोनों बातों पर जरूर ध्यान देंगे।

श्री अरिफ बेग (भोपाल) चैयरमैन साहब, रेलवेज के सिलसिले में जो मांगे पेश की गई है, मैं उन की ताईद करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। जिस दिन यहां पर बजट पेश किया गया था, उस दिन मैं इस सदन में मौजूद नहीं था, अपनी कांस्टीचूएन्सी में था। मैंने रेलवे बजट के पेश हो जाने के बाद अवाम के जो नामुरात देखे, उस से मुझे बहुत खुशी हुई। पहली बार भारत की लोक सभा में कोई बजट पेश किया जाय और जन-साधारण, उस पर अपनी खुशी का इजहार करे—यह हमारे लिये प्रसन्नता की बात है। मैं इस के लिये रेलवे के मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। जिस तरह से उन्होंने एक अच्छी शुरुआत की है, इस से यह उम्मीद हमें बाबस्ता हो गई है कि मुस्तकबिल-करीब

में हमारे सपनों के हिन्दुस्तान के अन्दर चलने वाली रेलों वगैर किसी श्रेणी के चलेंगी और जनता इस बात को महसूस करेगी कि अब हिन्दुस्तान के रहने वालों में सफर के मामले में कोई भेद-भाव नहीं है।

आज हमारे मुल्क को आजाद हुए 30 साल में ज्यादा अर्सा हो चुका है, लेकिन हिन्दुस्तान के अवाम के अन्दर इतना फर्क है कि कुछ लोग शाही-टाठबाट के साथ सफर करते हैं और कुछ लोगों को रेल में बैठने के लिये जगह भी नहीं मिलती है। रात-भर हिन्दुस्तान का गरीब अवाम जाग कर सफर करता है लेकिन कुछ लोग शाही टाठबाट के साथ एअर-कण्डीशन और फर्स्ट क्लास की कोचेज में चारों हाथ-पैर फैला कर सोते हुए आराम के साथ सफर करते हैं। मुझे उम्मीद है कि मोशनलिस्ट लीडर के नेतृत्व में हिन्दुस्तान के अन्दर यह समानता पैदा होगी कि जो लोग शाही महलों में रहते हैं उन को भी अवाम के साथ सफर करने का मौका मिलेगा। मुझे यह भी यकीन है कि हमारी सरकार और उस में बैठे हुए वजीर इस की पहल खुद करेंगे। मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वह खुद मंत्र में पहले इस की शुरुआत करें और मंत्री मंडल में शामिल जो मंत्री हैं उन को कम से कम सैलन, एअरकण्डीशण्ड और फर्स्ट क्लास की कोचेज इस्तेमाल करने के बजाय सैकण्ड क्लास में सफर कर के हिन्दुस्तान में एक नया उदाहरण कायम करना चाहिये। मुझे उम्मीद है श्री मोरारजी देसाई साहब की कयादत में जो ई परम्परा कायम हुई है, उस की हम ताईद करेंगे और उस राह पर चल कर हिन्दुस्तान के अवाम में जो विश्वास पैदा हुआ है, उसको और ज्यादा मजबूत बनायेंगे।

मैं अर्ज करना चाहता हूँ—जहां रेलवे के अन्दर कुछ तबदीलियों की जरूरत है, वहां अष्टाचार के मामलों में हमें कुछ सख्ती करनी होगी, ऐसे इकदामात उठाने होंगे

[श्री आरिफ बेग]

जिन से भ्रष्टाचार कम हो। बड़े आफिसरों, मंत्रियों और संसद सदस्यों की कमेटियों को मुश्किलों पर स्टेमनों पर इंसपेक्शन करना चाहिए। वहां पर साधारण जनता के बीच में खड़े रह कर प्लेटफार्म पर देखें कि किस तरह से वहां पर भ्रष्टाचार होता है। रेलवे के अधिकारी किस तरह से रिश्तत लेकर आवाम को मुश्किल-मुविधा देने ?।

मैं चाहता हूँ कि हमारे रेलवे कर्मचारियों को जो बड़े आफसर हैं, उन्हें पता चलना चाहिए कि हिन्दुस्तान के अन्दर हवा बदल गई है। अब वह कुशासन खत्म हो गया है, जिसकी मरपरस्ती में उन्होंने आवाम को चमा है और भ्रष्टाचार को बढ़ाया है। सभापति महोदय मुझे थोड़ा समय और दीजिए।

MR. CHAIRMAN: The time at our disposal is short and we have to pass the Appropriation Bill by 4 O'clock today.

श्री आरिफ बेग : सभापति महोदय, मैं पहली बार इस सदन में बोल रहा हूँ। मैं बड़े मिनट और आप में चाहूँगा।

मैं एक जल्दरी मामले पर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे रेलवे प्लेटफार्मों पर जो बड़े स्टान्स स्थापित हैं, पिछले बहुत सालों में वहां पर ए०एच० व्हीलर एण्ड कम्पनी की ज़ाबेदारी है और हिन्दुस्तान के पूरे 300 स्टेशनों पर उन्हीं को ठेके दिये गये हैं और मुझे इस बात का इल्म है कि ठेका खत्म होने के दो साल पहले ही उसका नवीकरण कर दिया गया। मैं आपसे अज्ञ करना चाहता हूँ कि इस ज़ाबेदारी को पूरी तरह से खत्म करना चाहिए। वहां पर जो वेन्डर्स काम करते हैं, उनको फेयर केजेज देने का वायदा इस कम्पनी ने किया था लेकिन वह पूरा नहीं किया गया और कई कर्मचारियों को बिकटेमाइड किया गया। इसके लिए दिल्ली के स्टेशन पर काफी

सम्बे घस से कर्मचारी भूख हड़ताल कर रहे हैं। इस घोर में माननीय मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और यह अज्ञ करना चाहूँगा कि ए० एच० व्हीलर एण्ड कम्पनी की ज़ाबेदारी को खत्म कर के वेन्डर्स को यह काम दिया जाए क्योंकि वहां पर गड़बड़ी की इत्तिला है। वे लोग कराड़ों रुपया कमाते हैं और लाखों रुपया कर्मचारियों और आफसरों को रिश्तत में दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस मिलसिले में कदम उठाएँ।

इन शब्दों के साथ मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मंत्री महोदय ने जो मांगे पेश की हैं, उन का समर्थन करता हूँ।

श्री अजुन सिंह भदौरिया : सभापति महोदय, आपकी आज्ञा में जो मैंने, अज्ञी निवेदन किया था, उसमें मुझसे कुछ कहने को छूट गया था, उसको आपने उस भाषण में जोड़ना चाहता हूँ।

मुझे यह निवेदन करना है कि जब तक प्रायोग की रिपोर्ट न आए, तब तक के लिए मंत्री जी इस्तीफा दें और प्रायोग की रिपोर्ट आने के बाद अगर रेलवे बोर्ड और रेलवे कर्मचारी अपराधी हैं तो मंत्री जी को सदैव के लिए न्यायपत्र देना चाहिए और अगर अपराध मिट्ट न हो, तो वह स्तीफा वापस हो। ये बातें हमारे उस भाषण में जोड़ देनी चाहिए।

श्री कर्पूरी ठाकुर (समस्तीपुर) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं रेलवे मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बार रेल बजट पेश करते हुए न तो यात्रियों का भाड़ा बढ़ाया और न माल गाड़ियों का भाड़ा बढ़ाया है। हमें आज

जब रेलवे बजट पेश होता रहा है, तो ग्राम जनता के दिल में यह बात खटकती रहती थी कि इस बार हो न हो कहीं यात्री भाड़ा और माल भाड़ा न बढ़ जाए लेकिन जो जनता की धारणा भाड़ा बढ़ने के सम्बन्ध में थी, वह इस बार निर्मूलने साबित हुई है और उनके ऊपर नया बोझ हमारे रेल मंत्री जी ने नहीं डाला है। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

इसके साथ साथ मैं इस बात के लिए भी उनको धन्यवाद देता हूँ कि पहली बार रेल प्रशासन के इतिहास में उन्होंने 50,000 चतुर्थ श्रेणी के लोगों को मिलेकशन ग्रेड देने का फैसला किया है। यह कोई मामूली बात नहीं है। जो लोग मजदूर संगठनों से सम्बन्धित हैं और जो लोग चतुर्थ वर्गीय कर्मचारियों और निम्न स्तर के कर्मचारियों की स्थिति में अवगत हैं, वे यह कहते हुए प्रसन्नता प्रकट करेंगे और करते हैं कि पहली बार रेल प्रशासन के इतिहास में इतने बड़े पैमाने पर चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को रेल मंत्री जी ने लाभान्वित किया है और इतना ही नहीं कि केवल 50 हजार कर्मचारियों को मिलेकशन ग्रेड मिलेगा बल्कि वह 1-8-76 से मिलेगा यानी उस का भूतलक्षी प्रभाव होगा और उस तारीख में उनको फायदा पहुँचेगा।

महापति महोदय, आपने मुझे पांच मिनट कृपापूर्वक दिये हैं, इसलिए मैं दो तीन बातें आप में निवेदन करना चाहूंगा। एक तो यह कहना चाहूंगा कि बिहार के दरभंगा जिले के सकरी रेलवे स्टेशन से कुसेश्वर स्थान होते हुए हसनपुर रोड तक नई रेलवे लाइन बनाने के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय द्वारा पहले ही घोषणा की जा चुकी है और वह स्वीकृत योजना है। कुसेश्वर स्थान बिहार का बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है और लोग तीर्थयात्रा के लिए हर साल वहाँ जाया करते हैं। लेकिन वह एक पिछड़े इलाके में फंसा हुआ स्थान है। वहाँ अभी तक रेल की सुविधा नहीं है, सड़क

की भी सुविधा नहीं है। यातायात की सुविधाओं के अभाव में तीर्थयात्रियों को भयंकर कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वह कोशी का इलाका है जहाँ की जमीन बिल्कुल क्षत-विक्षत अवस्था में है। वह बिल्कुल पिछड़ा हुआ इलाका है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि वहाँ रेलवे लाइन का निर्माण अवश्य किया जाए।

दूसरी बात संथाल परगना की है। संथाल परगना हमारे बिहार का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। वहाँ पर भी रेलवे लाइन का बहुत अभाव है। अगर बिहार में सबसे कम रेलवे लाइन किमी जिले में है तो वह संथाल परगना जिले में है। इसलिए मैं मंत्री महोदय आग्रहपूर्वक कहूंगा कि संथाल परगना में नयी रेल लाइनें बिछाने के सम्बन्ध में निश्चित रूप से कोई योजना हाथ में लें।

हमारे बिहार का तीसरा जिला महर्षा है जो कि बहुत पिछड़े जिलों में एक है। अगर इस जिले को आप देखेंगे तो आपको पता चलेगा कि यह कितना पिछड़ा हुआ इलाका है। अतः मैं चाहूंगा कि बिहारीगंज से सहर्षा तक रेल लाइन बिछाने के सम्बन्ध में भी कोई निर्णय रेलवे मंत्रालय को करना चाहिए।

रेलवे में रिजर्वेशन के मामले में भयंकर भ्रष्टाचार होता है। मेरा खुद का अनुभव इस सम्बन्ध में है। जब मैं फरार था और फरारी की हालत में जब मुझे रिजर्वेशन कराना होता था तो रिजर्वेशन कराना और भी मुश्किल हो जाता था। उस समय मैं अपने नाम से तो रिजर्वेशन करा नहीं सकता था। अन्य किसी आदमी के नाम से यह रिजर्वेशन कराता। रिजर्वेशन पहले किसी भी जगह का मिलता ही नहीं था। रिजर्वेशन वाले पहले से ही दो तीन दिन पहले से एक चार्ट बना कर रख लेते हैं और कह देते हैं कि सब सीटें भर चुकी हैं। सिलीगुड़ी से सियालदाह या सियालदाह से सिलीगुड़ी आने-जाने में अत्यन्त कठिनाई

[श्री कर्पूर ठाकुर]

का सामना करना पड़ता था। वह स्लीपर्स के बारे में छी नहीं थी बल्कि ग्राम हॉल में बैठने की जो सीटें होती हैं वह सीटें भी यात्रियों को रेलवे कर्मचारी दो-दो या तीन-तीन रूपये लेकर देते थे। इन सीटों का कोई रिजर्वेशन नहीं लेकिन यात्री इन पर बिना घूस दिये नहीं बैठ सकता। अगर पैसा दीजिए तो आपको बैठने की जगह मिलेगी नहीं तो खड़े-खड़े यात्रा कीजिए। यह सब मैंने अपनी आंखों देखा है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि रेलवे की यह ग्राम जिकायत है और इसको वे जल्दी दूर करें।

आखिरी बात यह है कि मैं चाहता हूँ कि रेलवे में समता लायी जाए। रेलवे और जिसण संस्थाओं में हमें सबसे पहले समता लाने का प्रयास करना चाहिए। यह काम दृढ़तापूर्वक निर्णय लेकर ही किया जा सकता है। मैं चाहूंगा कि रेलवे में से द्वितीय और प्रथम श्रेणी की विषमता जीघातिगीघ्र समाप्त की जाए। अगर जीघ्र नहीं हो सके तो कम से कम इस सम्बन्ध में नीति की घोषणा की जाए कि इस समय तक इस विषमता का अंत कर दिया जाएगा। यह काम हम अगले दो सालों, तीन सालों के अन्दर कर सकने हैं। जनता सरकार की जिदगी पांच साल की है हमें इसके अन्दर सभी प्रकार की विषमताओं का अन्त करके समाजवाद लाना है। हम समाजवाद लाने का श्रीगणेश रेलवे प्रशासन से कर सकने हैं। अतः मैं चाहूंगा कि रेल मंत्रालय का मंचालन करने वाले रेल मंत्री इस समता को लाने की घोषणा करें।

सभापति महोदय, मैं आपका अधिक समय नहीं लूंगा। मैं सिर्फ इतना और कहना चाहता हूँ कि बिहार के अन्दर लोच छतों पर बैठ कर रेल में सफर करते हैं। खड़े खड़े सफर करते हैं, पूरी रात भर एक मिनट के लिए उन्हें बैठने की जगह नहीं मिलती। पानी नहीं मिलता, यात्रा की दिक्कत। उन्हें सब तरह की असुविधाओं का सामना करना

पड़ता है। यद्यपि वे भाड़ा देकर रेल में चलते हैं लेकिन इन सब कठिनाइयों का वे सामना करते हैं। हमारे रेल मंत्री जिस परिश्रम, अध्ययनसाय और योग्यता के साथ रेल मंत्रालय का संचालन कर रहे हैं, उसको देखते हुए मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि वे जनता की असुविधाओं और कष्टों का अंत करेंगे और रेलों में जो विषमता पाई जाती है उसका अन्त करके समता का श्रीगणेश वे रेलों से करेंगे। इन्हीं चन्द शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI NANASAHIB BONDE (Amravati): Sir, I wanted to speak on a limited topic, but since the criticism has been levelled against us that we are so timid as even not to ask for the resignation of the Railway Minister for the serious accidents which have taken place, I would like to say with all the modesty at my command that we, the Congress members in the opposition, have exercised some restraint on our minds and decided that having regard to the fact that only two and a half months have elapsed since the new government came into being, we should not go to the extent of asking for the minister's resignation for the accidents. So, we should have been congratulated for our restraint. Instead, we are being criticised for that and I am very sorry for it.

I come from Amravati constituency. In the past assurances have come very often from the ministers that Amravati will be brought on the main line. I earnestly request the minister to expedite this matter because Amravati is not a small place. There are about 2 lakhs of people living there and it is a cotton-growing area. We send large quantities of cotton to other parts of the country from here. It is also a place famous for its Goddess Amba Devi and thousands of pilgrims are coming there every day. I, therefore, appeal to the minister through you to expedite this matter. Amravati-Narked line is always on the agenda

but it has not taken any shape till now. I request the minister to give priority to the construction of this line.

I am not going to criticise the budget. The minister has given us a fairly good budget.

श्री सरेंद्र झा सुभन (दरभंगा) : रेल बजट के विरोध में जो कटौती प्रस्ताव पेश किए गए हैं उनका मैं विरोध करना हूँ और रेल बजट का हृदय में स्वागत और समर्थन करता हूँ। इसके पहले जो रेल बजट पेश हुआ करते थे वे घाटे के हुआ करते थे। इस बार सरप्लस बजट बनाने के लिए हम लोग रेल मंत्री महोदय के प्रति आभार प्रकट करते हैं। इस अवसर पर मैं कुछ सुझाव आपसे मागना रखना चाहता हूँ।

मेरा पहला सुझाव यह है कि यात्री के लिए समय की प्रावन्धी वृद्ध आवश्यक होती है। खतरे में जंजीर खींचने की जो प्रथा है उस प्रथा के कारण देखा जाता है कि गांव गांव और यहां तक कि घर के समीप लोग जंजीर खींच देते हैं और गाड़ी रुकवा लेते हैं। इस कारण से गाड़ियां विलम्ब में चलती हैं। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि इस खतरे को दूर करने के लिए जंजीर लगाने की जो प्रथा है इसको ही बन्द कर दिया जाना चाहिए और अगर खतरे की सूचना देनी हो तो रेल के जो अधिकारी हैं उनके पास ही तत्काल खतरे की सूचना पहुंचानी चाहिए।

देश भर में बड़ी लाइन और छोटी लाइन का जो इन्फ्रैस्ट्रक्चर है, जो दुविधा है उसे दूर किया जाना चाहिए और एक दीर्घकालीन योजना बना कर बड़ी लाइन में ही सब को परिणत कर देना चाहिए। अल्पकालीन योजना के लिए मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कहूंगा कि समस्तीपुर से दरभंगा तक छोटी रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की व्यवस्था शीघ्र से शीघ्र होनी चाहिए।

इसी तरह से वहां कुछ और नई लाइनों की जरूरत है जिन का निरीक्षण हो चुका है। 1973 में सकरी से हसनपुर तक रेलवे लाइन के लिए रेल मंत्री ने उद्घाटन किया था। उसकी पूर्ति शीघ्र से शीघ्र होनी चाहिए। इसी प्रकार मुजफ्फरपुर से दरभंगा तक रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण कई बार किया जा चुका है। उस के सम्बन्ध में भी विचार होना चाहिए। नेपाल की तराई हमारे क्षेत्र के पास पड़ती है और उस के समीपवर्ती सीमा क्षेत्र के लिए भी रेलवे लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए, और बड़ी लाइन अगर सम्भव हो तो रक्सौल तक या जयनगर तक पहुंचे इस की व्यवस्था होनी चाहिए।

रेलवे कैंटीनों और बुक स्टालों में कुछ एक परिवार की वरीयता है। मैं चाहूंगा कि यह शिक्षित बेरोजगारों को दिए जायें। शहरों में यातायात के बाहुल्य की सुविधा तो है किन्तु यातायात में कभी कठिनाई हो जाती है और ब्रिज न होने की वजह से। इसलिए ऐसे स्थानों पर ऊपरी पुल बनाने की व्यवस्था होनी चाहिए। दरभंगा शहर में दो गुमटियां हैं जो 24 घंटे में 16 घंटे बन्द रहती हैं जिस की वजह से लोगों को बड़ी दिक्कत रहती है।

अब तक रेलवे लाइन का विस्तार होता था व्यापारिक क्षेत्रों में लेकिन अब कृषि प्रधान क्षेत्रों में उस की व्यवस्था होनी चाहिए। मेरा कहना है कि जब हम शहर से गांव की ओर जा रहे हैं और गांवों के विकास का संकल्प कर चुके हैं तो ऐसा कोई गांव नहीं बचना चाहिए जहां 15 किलोमीटर से दूर कोई स्टेशन हो। इसलिए रेलवे लाइन का विस्तार ऐसा होना चाहिए जिससे गांव गांव के लोग रेलवे की सुविधा प्राप्त कर सकें।

रेलवे द्वारा यात्री एवं माल दुलाई का काम हो रहा है। पहले तो सड़क यातायात

[श्री सुरेन्द्र झा सुजन]

घोर रेल यातायात के बीच 20 घोर 80 का अन्तर था। लेकिन आज देखा जाता है कि सड़क और रेल यातायात घोर दुलाई के काम में 50, 50 प्रतिशत का समान रूप से भार पड़ रहा है। अगर रेलवे इस काम को ले तो इससे ऊर्जा की भी देश में बचत हो सकती है।

प्लेटफार्म टिकट 50 पैसे से 30 पैसे कर दिया गया। मेरा विचार है कि 20 पैसे अगर कर दिया जाए तो कुछ और सुविधा हो सकती है। गर्मी के मौसम में डिब्बों में पेय जल का प्रबन्ध, कैंटीन की समुचित व्यवस्था, प्रारक्षण की सुविधा, चोरियों का रोकना और ट्रेनों में चोरी झकैती से लोगों की सुरक्षा का प्रबन्ध होना चाहिए।

तीन लाख से अधिक मजदूर कैंजुअल लेबर के तौर पर काम कर रहे हैं, उनको स्याई करना चाहिए। साथ ही भ्रष्ट, विकलांग और गरीब रोगियों को यातायात की सुविधा मिलनी चाहिए। पत्रकारों को भी यातायात की विगे व सुविधा मिलनी चाहिए।

इन मुद्दाओं के साथ में प्रस्तुत बजट उपस्थित करने के लिए रेलमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Sir, day before yesterday in an elaborate speech for about one hour I had already dealt with the policy matters and to many points which some of my colleagues here raised, I had already replied in detail regarding the orders issued and also regarding the new measure of equality that is to be introduced. Matters regarding the classless trains and all those things were touched.

श्री श्री लक्ष्मीर सिंह : हिन्दी में बोलिए।

श्री० मधु दंडावते : प्रपोजीशन के लोग

काफी हैं वह कमजोर हैं इसलिए बोल रहा हूँ। आपने देखा होगा कि क्वेश्चन आवर में जी सवाल हिन्दी में पूछे जाते हैं उनका जवाब मैं सिर्फ हिन्दी में ही देता हूँ। लेकिन अगर कोई सवाल अंग्रेजी में पूछा गया और यहाँ विरोध किया गया हिन्दी में बोलते पर इसलिए अंग्रेजी के सवालों का जवाब मैं अंग्रेजी में देता हूँ।

15.44 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the chair]

Sir, while I gave one hour's reply day before yesterday, I had raised certain issues regarding surplus and at that time I had put forward my point of view, but in the course of the discussion on the Demands many points were raised and one of the points raised was that it is true that in the last Budget of 1976-77 the previous Government had increased the freight and had mopped up Rs. 87 crores. And as a result of that, they were able to mop up a surplus of Rs. 65 crores. Many Members from the other side of the House, while speaking to-day, put forward the plea that because we were able to have the increased freight and mop up Rs. 87 crores through it, the necessary base for the budget of 1977-78 could be provided. On the basis of facts and figures for the last 7 years, I would say that we cannot take it as an axiomatic proposition that whenever we are able to have increased rates in freight and fares, it necessarily results in surplus, and necessarily gives the base for the next budget. I have done some home work in this regard. I have found out what type of budgets were presented under the Congress government between 1969-70 and 1976-77. (Interruptions) I may just call it government, if you are so much ashamed of the name 'Congress'. (Interruptions) I am building up a financial argument on a sound basis.

MR. DEPUTY SPEAKER: Mr. Lakshmi, this is not the way.

PROF. MADHU DANDAVATE: For that purpose, it is necessary to quote

the statistics of the last 10 budgets. In the 1969-70 budget, they had increased the freight and collected Rs. 3 crores. In spite of that, the deficit was Rs. 10 crores. During 1970-71, they increased the freight and fare; and collected through such increase Rs. 26 crores. And even then, the railway deficit was Rs. 20 crores. There are very interesting facts about 1971-72 and 1972-73 when they were able to record surpluses. But it was only a superficial surplus. I will explain this. In 1971-72, again, they were able to increase the freight structure and get Rs. 25.2 crores; and no doubt they were able to show a surplus of Rs. 18 crores. And again during 1972-73 through increase in freight and fare, they were able to collect Rs. 17 crores more and gain a surplus of Rs. 3 crores. In the budgets of 1971-72 and 1972-73 even though they were able to show a meagre surplus of Rs. 18 crores and Rs. 3 crores respectively, it is interesting to note that the surplus in 1971-72 and 1972-73 was mainly due to the dividend relief that was given by the Railway Convention Committee in 1971; and that too with retrospective effect from 1-4-1969. The Railway Convention Committee was able to give them some sort of relief with retrospective effect; and it was of the order of Rs. 21 crores in 1971-72 and of Rs. 24 crores in 1972-73. If we take this into account, we will find that their performance was very poor.

Now about 1973-74. There was again an increase in freight and fare; and they were able to get through it Rs. 43.20 crores; even then the deficit was of the order of Rs. 116 crores. Again we find that during the March 1974 budget, there was an increase in fares and freight; and they were able to have Rs. 136.38 crores mopped up from these additional revenues. Even then their deficit was Rs. 114 crores. Again, in 1974-75 by the supplementary budget they were able to have Rs. 133.47 crores. Both the original budget and the supplementary budget together accounted for a deficit of Rs. 114 crores. Then we come to 1975-76. There is an increase in freight and with that

they were able to get Rs. 39 crores and still they had a deficit of Rs. 61 crores. In 1976-77 there was again an increase in freight of the order of Rs. 87.35 crores and for the first time they were able to have a surplus of Rs. 65 crores.

SHRI T. A. PAI (Udipi): Since you are making a political speech, in 1976-77 the surplus was Rs. 65 crores. In 1977-78, on the basis of the same fare and freight, your surplus has been reduced to Rs. 35 crores.

PROF. MADHU DANDAVATE: I am coming to that point. I have done some home work and I have anticipated your argument. So, I am ready with my answer. They say that in 1976-77 they were able to get Rs. 87.35 crores as increased revenue through increased freight and that provided the basis for the surplus this year. But here I would like to indicate two additional factors. This year we had some additional liabilities, and important liabilities. The depreciation fund and the pension fund provision has been increased by Rs. 10 crores and the extra dividend that we have to pay is Rs. 15 crores, making a total of Rs. 25 crores of additional liability. In spite of this liability, we have been able to have a surplus of Rs. 32.5 crores. Their argument is that last time they had a surplus of Rs. 65 crores and this time we have brought it down to Rs. 32.5 crores. In spite of the fact that the depreciation and the pension funds have been provided an extra sum of Rs. 10 crores, in spite of the fact that we have provided for an extra dividend of Rs. 15 crores, still we have been able to budget a surplus in spite of the fact that there is no increase in freight or fare; on the other hand, there is a decrease in the rate for platform tickets. So, what I am saying is not a political argument at all; it is a financial argument ... (Interruptions) Last time I was yielding and every five minutes I was being interrupted. This time I am not yielding, because I have no time.

[Prof. Madhu Dandavate]

Shri Lakkappa has stated that there is a rumour in Karnataka and elsewhere that the wheel and axle plant that was proposed to be set up in the vicinity of Bangalore is likely to be shifted. I want to make a categorical announcement that there is no possibility of shifting this plant from the vicinity of Bangalore. This particular plant is necessary in view of the fact that even when we completely absorb the capacity of the Durgapur and TISCO plants, they will not be able to fulfil our need for wheels and axles. Therefore, there is no question of shifting this plant from the vicinity of Bangalore at all.

Since some of the Members were not present in the House, I want to repeat the categorical announcement which I made two days ago. The promotion prospects of certain categories of Class IV staff in the railways are not adequate, considering this, it has been decided to introduce suitable selection grades to the extent of 20 per cent of the sanctioned posts of Class IV in the non-technical service of the railways. This will benefit 50,000 Class IV employees in the Indian railways. It has also been decided that these selection grades will be applied retrospectively from 1st August, 1976.

I will take this opportunity to make another important announcement, and that is regarding firemen. Firemen are a category on the railways who have suffered the most. They have to stand the heat of the engines and work. There has been a grievance among Firemen "B" grade about lack of promotion. I have decided that all the existing vacancies of Firemen "A" grade up to 3-3-77 should be filled after due screening, by promoting Firemen "B" grade in the order of seniority. I have also decided that in future the promotional quota for Firemen "B" grade will be raised from 25 to 50 per cent. Direct recruitment of Firemen "A" grade will be done only when no suitable matriculates in Firemen "B" grade are available.

Some Members have suggested that the speed of steam engine goods trains has considerably gone down. I would like the House to know the break-up of steam and other traction in goods trains. In 1960-61, 94 per cent of the goods trains were hauled by steam engines and only 6 per cent by electric and diesel engines. In 1975-76 goods traffic hauled by steam engines was only 32 per cent, and 68 per cent was by diesel and electric traction. When 94 per cent of the goods trains were hauled by steam engines, some of them were moving fast, eliminating stations, some were like passenger trains, moving very slowly and, therefore, the average speed of the engines was very high. Now with only 32 per cent of the engines being steam, they stop at almost every halt, with the result that the average speed has come down.

Dr. Sushila Nayar has made a number of constructive suggestions regarding cleanliness, provision of reading lights, railway hospitals, health services in the railways, preventive steps relating to health, re-sale of property stolen from the railways to themselves etc. We will take note of all these suggestions and the necessary things will be done.

I have already said that categorical instructions have been issued as far as the use of saloons is concerned. Not to talk of Ministers, no officer will be permitted to travel in a saloon when he goes on tour or inspection where an ordinary vehicle will do. Saloons are inspection coaches and they will be used only when the track has to be inspected at a distant place where there is no arrangement of boarding and lodging. Otherwise, when they go on tours or picnics or to attend conferences the saloon cannot be used. That is an over-riding order that has been issued, and I assure the House that I will see to it that this is followed. Whatever saloons are left out, we will convert them into second class passenger coaches so that the capacity of the second class coaches can be increased.

16.00 hrs.

A question was raised about complimentary passes. I wish to announce that some time back I have given strict instructions that whenever the term of such passes are over, they will stand cancelled. I will come before the House and lay a statement on the Table of the House indicating what are the institutions to which complimentary passes will be given, what norms will be set up and everything will be known to the Members.

Regarding stalls and other things, whatever has been said by the hon. Members. I have endorsed those things in my earlier speech and, therefore, I do not wish to repeat them.

Regarding West Coast and Eranakulam Alleppey railway, we have already taken a final decision at the ministerial level we have included the West Coast for the final technical and feasibility survey also. As soon as we get clearance from the Planning Commission, we shall move ahead. I am happy that both sides of the House have identical views on this point.

AN. HON. MEMBER: Our time is being encroached.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Today, you are only introducing the Bills.

Therefore, I would suggest that another ten minutes may be taken on this subject.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: (Coimbatore): He has not said anything about road transport.

PROF. MADHU DANDAVATE: I have made a specific reference to that. It will be our constant endeavour to see that in cooperation and coordination with all the Ministries concerned an integrated approach towards the transport policy will be adopted.

I will conclude by referring to some demands that have been made by my colleague, Shri Bhadoriaji. I just want to assure him that I believe in collective responsibility and whatever proposals and suggestions he has made I shall place them before my colleagues in the Cabinet and he shall rest assured that the moment my colleagues feel that I should not continue as the Railway Minister, Madhu Dandavate will not be found in the Railway Minister's chair even for a second.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, I shall take up cut motions. I shall put Shri Rajagopal Naidu's cut motion.

SHRI P. K. DEO (Kalahandi): Why not put all the cut motions together?

MR. DEPUTY-SPEAKER: If the hon. Members so desire I have no objection. Now, I will put all the cut motions together.

Cut Motions Nos. 3 to 9, 14 to 18, 21 to 59, 62, 63, 66 to 137 and 140 to 167, were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1978, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 1 to 11, 11A and 12 to 22."

~~The motion was adopted.~~

Demands for Grants (Railways), 1977-78 Voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant on Account voted by the House on 29-3-1977	Amount of Demand for Grant voted by the House
		Ra.	Ra.
1	Railway Board	84,24,000	1,67,64,000
2	Miscellaneous Expenditure	4,05,33,000	8,11,51,000
3	Payments to Worked Lines and others	15,56,000	31,12,000
4	Working Expenses—Administration	52,79,80,000	105,89,59,000
5	Working Expenses—Repairs and Maintenance	221,48,94,000	446,09,88,000
6	Working Expenses—Operating Staff	112,91,45,000	227,45,89,000
7	Working Expenses—Operation (Fuel)	109,28,16,000	224,99,86,000
8	Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel	36,53,76,000	74,57,52,000
9	Working Expenses—Miscellaneous Expenses	19,58,56,000	39,17,12,000
10	Working Expenses—Staff Welfare	19,10,53,000	38,21,06,000
11	Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund	46,66,67,000	93,33,33,000
11A	Working Expenses—Appropriation to Pension Fund	13,33,33,000	26,66,67,000
12	Dividend to General Revenues and Contribution for Grants to States in lieu of Passenger Fare Tax	6,02,13,000	219,30,21,000
13	Open Line Works (Revenue)	2,99,95,000	5,99,90,000
14	Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund	17,27,44,000	34,54,88,000
15	Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund	423,27,15,000	816,60,58,000
16	Pensionary Charges—Pension Fund	12,80,32,000	25,60,64,000
17	Repayment of Loans from General Revenues and interest thereon—Development Fund	8,38,96,000
18	Appropriation to Development Fund	26,65,66,000
19	Appropriation to Revenue Reserve Fund	5,84,02,000
20	Payments towards Amortisation of Over-capitalisation, Repayment of Loans from General Revenues and interest thereon—Revenue Reserve Fund	180,55,28,000
21	Appropriation to Accident Compensation, Safety and Passenger Amenities Fund	3,07,61,000	6,15,23,000
22	Accident Compensation, Safety and Passenger Amenities Fund	1,98,33,000	3,95,67,000