[Shri Saugata Roy]

by the previous Government in April 1976.

This Government which talks so much about doing away with the bad things during emergency have not had the time or even patience or inclination to restore the old service conditions to the field workers and make them normal wage-earners. To day an insurance field worker whether he is in the LIC or in the GIC is a contractual worker and his services can be terminated at the sweet-will of the management. This was not the situation existing. Only during the emergency this was imposed. Despite repeated representations made to the Government, it has not been done and, as a result of which all the 7656 officers of the LIC are on strike. Sir, I may also mention that due to this change in the service conditions, the office business of the LIC is going down.

In 1976-77 it went down by Rs. 4 crores; in 1977-78 uptill now, it has already gone down by Rs. 150 crores. But it seems that the Government is absolutely impervious to the problems of the field workers in LIC and GIC. Therefore Sir, through the House and through you, I want to draw Government's attention to a serious matter. Everybody we are giving notices on matters of urgent importance under Rule 377. Formerly, when the Sixth Lok Sabha started the ministers sometimes gave a little time to reply to the points raised by the Members under Rule 377 because these are of urgent importance. Of course all matters cannot be accommodated in Calling Attention Notices. But, Sir, I have been noticing that for the last many days, not one Minister has ordered to reply to any of the points raised under Rule 377. I think that though it is not required under the rules, it is a courtesy to the House, to the Members and it is a democratic practice and tradition the Minister cares to reply to the points raised by us.

Sir, I gave notice under Rule 377 yesterday. The Finance Minister was there in the House then. When 7,000 officers of the LIC are on strike, the Government should come out with a statement of its intention in spite of the fact that 7,000 field officers are on strike protesting against the Finance Ministry's decision.

I wish to draw the attention of the Government to this strike.

श्री भगत राम (फिल्लौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने भी नोटिस दी थी लेकिन मुझे इन्फार्म नहीं किया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको पर्मीशन दी गई होती तो इन्फार्मेशन भी मिल गई होती । इसका मतलब यही है कि आपको पर्मीशन नहीं मिली ।

Nobody else has been given permission.

14.04 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1978-79—GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER: We shall now continue the general discussion on the Budget (Railways) for 1978-79. Shri Tej Pratap Singh.

श्री तेज प्रताप सिंह (हमीरपुर) उपाध्यक्ष महोदय, कल मैं इस बात को बताने का प्रयत्न कर रहा था कि 97 प्रतिशत जनता रेलों में मुख्यत. सेकेण्ड क्लास में यात्रा करती है और वही उसका मुख्य साधन है । रेलों से जो हमारी आय है वह भी मुख्यत: सेकेण्ड क्लास के यात्रियों द्वारा प्राप्त होती है : बड़े दुख की बात है कि हमारे उन पैट्रन्ज के लिए, जिन की वजह से इतना बड़ा कारोबार चल रहा है, इतनी बड़ी आमदनी हो रही है, पर्याप्त सुविधायें नहीं हैं । यदि सुविधायें मिलती भी है, तो बहुत थोड़े प्रतिशत लोगोंको मिलती है

फर्स्ट क्लास के यात्रियों को मिलती हैं। फर्स्ट क्लास के यात्रियों की सुविधाओं के बारे में भी मैंने कल बताया था कि वे पर्याप्त नहीं हैं, फर्स्ट क्लास में पीने का पानी तक नहीं मिलता है।

हमारा जो लक्ष्य है कि हमारे यहां क्लासलेस ट्रेवल हो, क्लासेज को समाप्त किया जाय, यह लक्ष्य तो काफ़ी दिनों के बाद प्राप्त होगा, लेकिन इस समय हमारी कोशिश यह होनी चाहिए कि सेकण्ड क्लास में जो यात्री चलते हैं, उन की सुख-सुविधाओं की ओर हम ध्यान दें। मैंने कल ही बतलाया था कि पिछले सालों में सवारियों के बहुत कम डिब्बे बनाये गये। पता नहीं हमारे अधिकारियों का ध्यान इस ओर क्यों नहीं गया। डिब्बों के कम बनने से गाड़िया भी नहीं बढ़ पाती हैं। इस लिए सब से ज़रूरी बात यह है कि डिब्बों का उत्पादन बढ़ाया जाय। अगर हम अपनी जनता को गाड़ी में जगह ही नहीं दे सकते, तो फिर इन सुविधाओं का क्या लाभ है। आज सब से बेसिक सुविधा यह है कि उन को बैठने के लिए गाड़ियों में जगह मिल सके। मेरा सुझाव है कि डिब्बों का उत्पादन बढ़ाने के लिए सरकार कोई योजना बनाये, जिस के द्वारा सवारी के डिब्बों का ज्यादा निर्माण हो।

पिछले वर्ष–1976–77 तक करीब करीब 166 डिब्बे हमारे यहां से निर्यात किये गये, मालगाड़ी के डिब्बे भी निर्यात किये गये, डीज़ल इन्जिन भी निर्यात किये गये। जिस चीज़ की हमारे यहां कमी हैं, उनका निर्यात नहीं होना चाहिए था, लेकिन फिर भी यहां से निर्यात किया गया। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे कुछ ऐसा निर्णय लें, जिस से यह निर्यात बन्द हो। जब तक घर के लोगों को यह सुविधा प्राप्त न हो जाए, तब तक इन का निर्यात नहीं होना चाहिए।

जब डिब्बों का अधिक निर्माण होने लगे, तो मेरा सुझाव है कि गाड़ियों की तादाद भी बढ़ाई जाए। तादाद के साथ-साथ गाड़ियों की स्पीड भी बढ़ाई जाए। लेकिन इस के लिए आप अपने साधनों को, यार्ड की व्यवस्था को देखना होगा। यदि आप के टैक्नीकल लोग इस तरफ शीघ्र ध्यान नहीं देंगे तो यह सुविधा बढ़ाने वाली नहीं है।

रिजर्वेशन की समस्या भी रेलवे में काफी बड़ी समस्या है। हम में काफी गड़बड़ी होती है और लोगों को बहुत परेशानी होती है। अभी मंत्री जी ने कहा था कि हम ने जनता एक्स्प्रैस गाड़ियां चलाई हैं। अभी हाल में मुझे आप की पिक एक्सप्रैस गाड़ी में सफर करने का अवसर मिला। जब मैं जयपुर से वापस जा रहा था तो मैंने देखा कि गाड़ी के चलने के दो मिनट पहले तक आप का कोई कण्डटर फर्स्ट क्लास कोच में नहीं आया। पांच-सात आदमी बाहर खड़े हुए थे, ताकि कडटर आये और उन को गाड़ी में रिजर्वेशन मिल सके। मैंने यह भी देखा कि कम्पार्टमेंट में 6–7 सीटें खाली भी थीं, जहां उन को एकोमोडेट किया जा सकता था—लेकिन आप का कण्डटर वहां समय से पहले नहीं पहुंचा। इस तरह से रेलवे को काफी हानि होती है—इस तरफ आप को ध्यान देना चाहिए।

गाड़ी में मुझे एक मित्र मिले, जो वाराणसी से आ रहे थे, उन के पास फर्स्ट क्लास का टिकट था। उन्होंने बताया कि मैंने 120 रुपए टिकट पर खर्च किये हैं, लेकिन जब गाड़ी स्टेशन पर पहुंची तो किसी ने दरवाजा नहीं खोला, वे धक्के देते रहे। आखिर दस रुपए दे कर वे गाड़ी में घुस सके और अन्दर आकर उन्होंने देखा कि चार-पांच बर्थें खाली पड़ी हुई थीं। ये सारी दिक्कतें आप भी जानते हैं, इस लिए इन बातों की तरफ तुरन्त ध्यान देने की जरुरत है।

हमारे यहां हर काम में तरक्की होती है इसी प्रकार बिना टिकट यात्रा करने वालों

[श्री तेज प्रताप सिंह]

की संख्या हमारे यहां प्रति वर्ष बढ़ती जा रही है। 1975-76 में यह संख्या 38 लाख थी, लेकिन 1976-77 में यह बढ़ कर 42 लाख हो गई। जो लोग उन को पकड़ने का काम करते हैं, उन को किसी तरह के इनाम देने की व्यवस्था हमारे यहां नहीं है। वे अपनी जान का खतरा उठा कर इस काम को करते हैं--इसलिए मेरा सुझाव है कि उन को इनाम दिया जाना चाहिए। तथा पदोन्नति करनी चाहिए। जो जानमाल का खतरा उठाता है, उस को इनाम देना चाहिए। आप कहते हैं कि यह उन की ड्यूटी है कि जो बिना टिकट यात्रा करता है, उस को वे पकड़ें, यह ठीक है लेकिन यह सम्भव नहीं है आज की गंभीर परिस्थिति में। इसलिए उन को इनाम मिलना चाहिए, तथा अन्य प्रोत्साहन मिलना चाहिए।

हमारे जो रेलवे के भंडार हैं, उन में पिलफ़ेज बहुत होता है और इस के लिए जो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स थी, उस को पिलफ़ेज फोर्स लोग कहते थे। अब पिलफ़ेज काफी कम हुई है और इसमें काफी इम्प्रूवमेंट हुआ है और इस तरफ रेलवे बोर्ड और वहां के अधिकारियों का ध्यान गया है। मैं मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स काफी अच्छा कार्य कर रही है।

हमारे पिछड़े क्षेत्रों में जो नई लाइनें बनाए जाने की योजना है, मैं फिर यही रिपोर्ट करना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र में महोबा जो झांसी मानकपुर लाइन पर पड़ता है, वहां से खुजराहो तक का सर्वे हो चुका है। मैंने इस के बारे में माननीय मंत्री जी को चिट्ठी लिखी थी कि महोबा खजुराहो लाइन को कंस्ट्रक्ट किया जाए और दोनों तरफ इस को बढ़ा दिया जाए। इसीलिए मैं चाहूंगा कि कहीं हमारे यहां के लोगों के लिए यह स्वप्न ही न रह जाए और वहां पर लाइन न बने, इस चीज की माननीय मंत्री जी देख लें। मैं यह भी चाहूंगा कि महोबा से चारखारी, राठ होते हुए उरई तक इस लाइन को बनाया जाए और खुजराहो को सतना से मिला दिया जाए। इस के बारे में मंत्री जी को पत्र लिखे तो एक पत्र हमें मिलता है जिस में यह लिखते हैं कि बेहतर समय की प्रतीक्षा कीजिए। बेहतर समय की प्रतीक्षा करते करते तो 30 साल हो गए हैं और अब यह बेहतर समय आया है। कृपया अब अधिक इंतजार न कराइये।

एक बात और निवेदन कर दूं कि भिलाई में जो लोग काम करते हैं उन को यात्रा में बड़ी दिक्कत होती है, वाराणसी से गंगा कावेरी गाड़ी चलती है, हफ्ते में दो बार और यह नागपुर से हो कर जाती है। अगर यह गाड़ी हफ्ते में दूसरे दो दिनों बिलासपुर-दुर्ग होकर चलाई जाए। तो लोगों को बहुत फायदा होगा। इस वक्त दुर्ग से वाराणसी जाने में 40 घंटे लगते हैं क्योंकि जगह जगह पर गाड़ियां बदलनी पड़ती है। दो दिन-बाई-वीकली। चलती है और वह नागपुर हो कर जाती हैं यदि गाड़ी दूसरे दो दिन वराणसी से बिलासपुर-दुर्ग होते हुए मद्रास को चलाई जाए, तो समस्या हल हो सकती है और 16 घंटे में यात्रा लोग कर सकते हैं। अगर आप ऐसा करेंगे तो मजदूरों को बहुत सुविधा होगी। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इस बात का ध्यान रखेंगे।

मेरा आखरी सुझाव यह है कि जो कमेटियां आप बनाते हैं केवल एडवाइजरी कमेटी आप उन को रखते हैं। इतना बड़ा व्यापार और इतना बड़ा क्षेत्र रेलवे का है। इसलिए उन कमेटियों को कुछ अधिकार भी आप को देने चाहिए जिस से जो छोटी छोटी समस्याएं हैं उन को वह हल कर सकें। पानी ठीक से नहीं मिलता है, सफाई नहीं है, रोशनी का ठीक इन्तजाम नहीं है, और दूसरी छोटी छोटी बातें हैं जिन का सम्बन्ध लोकल एडमिनिस्ट्रेशन से होता है, उन पर कन्ट्रोल रखने के लिए आप को इन रीजनल कमेटीज को कुछ पावर्स देनी चाहिए। वे ऐसी कमेटीज हों जो सक्षम

हों। केवल एडवाइस दे कर कोई काम नहीं चल सकता है। अगर सारे अधिकार सेन्ट्रलाइज्ड रहेंगे तो कोई काम ठीक से नहीं हो सकेगा। इसलिए इन कमेटीज को कुछ अधिकार आप दीजिए, कुछ पावर्स उनको दीजिए। इससे बहुत से छोटे छोटे मसले हैं, जैसे सफाई का है, भोजन का है, केटरिंग का है, या रिजर्वेशन का मसला है, टाइम से गाड़ी चलाना ऐसे छोटे छोटे मसले देन एण्ड देयर हो सकते हैं। वे वहां पर इन के बारे में इन्क्वायरी कर सकते हैं और उन में अपना निर्णय दे सकते हैं। इसलिए उन कमेटीज को पावर्स मिलनी चाहिए और उन में कुछ इलैक्टेड लोग भी होने चाहिए। इन कमेटियों का अध्यक्ष चुना हुआ व्यक्ति होना चाहिए।

इस मब्दों के साथ में समाप्त करता हूं।

श्री द्वारिकानाथ तिवारी (गोपालगंज): उपाध्यक्ष जी, सब से पहले, मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि सक्सेसिव सैकिंड एयर उन्होंने सरपलस बजट पेश किया है और इसलिए भी उन्हें धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने कुछ सुविधाएं स्टाफ को और कुछ सुविधायें यूजर्स को भी दी हैं। लेकिन एक बात को ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि यह जो आपके फ्रेटस के एस्टीमेट्स होते हैं ये कभी पूरे नहीं होते हैं, इनमें कमी रह जाती है। इस साल भी आगे जा कर उनकी पूर्ति कहां तक होगी, कहां तक नहीं होगी, कहा नहीं जा सकता। पारसाल आपका एस्टीमेट 220 मीलियन टन का था वह 214 मीलियन टन का पूरा हुआ। इस साल आपने दो मीलियन टन का टार्गेट बढ़ाया है। यह 222 मीयलयन टन का भी कहां तक पूरा होगा, कहां तक नहीं होगा, कहा नहीं जा सकता।

आपने पारसाल सरपलस बजट 89, समथिंग करोड़ का पेश किया था लेकिन यह सरपलस रहा 65 करोड़ का। इस फोलिंग ट्रेड के खिलाफ में आपको आगाह करना चाहता हूं। इसमें कांम्पलसेंसी नहीं होनी चाहिए। वह क्यों होता है, इसको जांच होनी चाहिए। इसका कारण है कि आपका एक्स पेंडीचर ज्यादा होता है।

प्रो० मधु दण्डवते: डियरनेस अलांउस भी देना पड़ा था।

श्री द्वारिका नाथ तिवारी: लेकिन आपकी आमदनी भी तो बढ़ी है। आपकी इनकम से खर्चा का परसेन्टेज पहले 84 परसेंट था, अब 85 परसेंट है। यह परसेन्टज 84 से 83 होता तो हम आपको दाद देते लेकिन यह तो 84 से 85 परसेन्ट हो गया है। इसलिए इसकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए

आपने कंसेशंस देते समय कहा है —

'I have always held that the prosperity of the railways should be shared by those who are working for it as well as those who are using the railways."

यह आपने दिया है लेकिन कुछ सेक्शन्स को आप भूल गये शायद आपको याद नहीं रहा। आप उन्हें भी कंसेशन दें। आपने कंसेशन क्या दिया है कि जो रात में ट्रेवल करने वाले लोग हैं उनको पहले दो दिन का पांच रुपया देना पड़ता था और दो दिन का पांच रुपए तथा तीन रुपए देना पड़ता था। दो दिन का आपने पांच रुपए कर दिया है लेकिन आपने एक दिन वालों को कुछ नहीं दिया। आप अगर उनका चार रुपए कर देते और दो दिनों का 6 रुपए कर देते तो हम मानते। लेकिन आपने यह नहीं किया। आपने उनको बिल्कुल इग्नोर कर दिया है। आपने उन्हें कोई सुविधा नहीं दी।

आपके हाल्ट स्टेशनों पर बड़ा डिस्क्रिमनेशन होता है। कहीं तो इन पर सरचार्ज लिया जाता है और कहीं नहीं लिया जाता है। कहीं 6 पसे या 8 पैसे सरचार्ज ले लेते हैं कहीं यह नहीं लेते हैं। यह सब क्यों है? आपने मेरे प्रश्न के उत्तर में भी कहा था कि यह सरचार्ज लगता है। मैंने एक पर्टिकुलर स्टेशन का नाम भी लिया था जहां कि यह लगता है। अगर यह कुछ पर लगे और कुछ पर नहीं तो ठीक

[श्री द्वारका नाथ तिवारी]

नहीं है। इसको आप एग्जामिन करा कर सभी स्टेशनों के लिए एक समान कीजिए। अगर आप समझते हैं कि आपका हाल्टिंग स्टेशंस पर खर्चा बढ़ जाता है तो सभी पर लगाइये। यह न हो कि आधे पर आप लगायें और आधे पर आप न लगायें। यह चलने वाला नहीं है। जो हाल्ट स्टेशंस देश के ऐसे दुर्गम इलाकों में पड़ते हैं और वहां पर यह सरचार्ज आप लगाते हैं तो वहां के लोग कहेंगे हमारा मेम्बर हिजड़ा है। मैं आपको कहूंगा कि आप हम लोगों को बदनाम न कीजिए। मैं नहीं समझता कि इसको लगाने की कोई वजह है। आप जो नए स्टेशंस खोलते हैं उन पर तो सरचार्ज नहीं लगाते हैं लेकिन इन हाल्टिंग स्टेशंस पर क्यों लगाते हैं? मैं समझता हूं कि जो सरचार्ज आपने लगाया भी है वह आपको वापस करना चाहिए। अगर आप ऐसा नहीं करते हैं तो मैं कहूंगा कि आप उनके साथ अन्याय करते हैं।

हाल्ट स्टेशंस पर आप कांट्रेक्टर रखते हैं उनको आप दो या तीन परसेंट देते हैं। लेकिन पर मन्थ 150 रुपए से अधिक नहीं देते हैं। आप अपना स्टेशन जब खोलते तो उसमें हजारों पया महीना खर्च करते हैं। उसको सब हिसाब रखना पड़ता है। टिकटें उसको बेचनी होती हैं, उसका हिसाब रखना पड़ता है। आपको यह सब हिसाब वह देता है। एक आदमी यह सारा काम नहीं कर सकता है। उसको दो तीन आदमी इस काम के लिए रखने पड़ते हैं। ज्यादा से ज्यादा उसको डेढ़ सौ रूपया दिया जाता है। कम की टिकटें बेचता है तो उसको कम दिया जाता है। ज्यादा बेचता है तो ऐसी बात नहीं है कि उसको ज्यादा मिलें, तीन प्रतिशत से ज्यादा उसको न मिल जायें, उसके लिये आपने एक सीमा बांध रखी है और आपने कह दिया है कि कितना ही अच्छा काम हो इससे ज्यादा नहीं दिया जाएगा। इससे क्या होता है? इससे करप्शन को बढ़ावा मिलता है। उसका पेट नहीं भरेगा तो वह चोरी करेगा ही। कभी-कभी तो ऐसा होता है कि हाल्ट स्टेशन वाला एक दिन के टिकट बिना पंच किए हुए कई दिन तक चलाता है। इस तरह के केस मैं मंत्री जी के ध्यान में लाया था। उनको जैसी रिपोर्ट अफसर दे देते हैं उसको वह हमारे सामने रख देते हैं। मैं कहूंगा कि उनको आप इन्सेंटिव दें और जो मैक्सिमम आपने निर्धारित कर रखा है उसको बढ़ायें। जो अधिक मेहनत करे उसको अधिक रिम्युनरेशन आप दें, जहां कोई कस मेहनत करता है उसको आप कम दें। इस चीज के बारे में भी मैंने मंत्री महोदय को छः महीने पहले लिखा था लेकिन आज तक इस पर कुछ फैसला नहीं हुआ है। ये ऐसी चीजें हैं जिन पर आपको शीघ्र निर्णय लेना चाहिए। आप लोगों को सुविधा तो देते हैं लेकिन कुछ को ही देते हैं। यह उचित नहीं है।

आपके यहां कोलियंज बढ़ रहे हैं। गतवर्ष की रिपोर्ट है कि नौ ऐसी घटनायें हुई थीं 1966–77 में बारह हुए थे। इन एक्सीडेंट्स के कारण डैथ्स भी अधिक हुई हैं। यह जो ट्रेंड है यह बड़ा डिप्लोरेबल है। इसको आपको ठीक करने की कोशिश करनी चाहिए। अगर लोगों ने यह समझना शुरू कर दिया कि रेलों में यात्रा करना सेफ नहीं है, जान को खतरा है तो यह देश के लिए अच्छी बात नहीं होगी।

कैटरिंग के बारे में अब मैं थोड़ा सा कहना चाहता हूं। कहीं कहीं पर तो जो क्वालिटी है वह बहुत ही पूअर होती है। आपने जनता खाना इंट्रोड्यूस किया है। मैं कहना चाहता हूं कि अगर चीज अच्छी नहीं मिलेगी तो वह पापुलर नहीं हो सकती है। आप इनश्योर करें कि जो भी चीज आप दें वह स्टैंडर्ड की हो। एक पूरी कम दें लेकिन स्टैंडर्ड की दें। क्वालिटी अच्छी होनी चाहिए। रेस्टोरेंट में जब हम लोग खाना खाने जाते हैं तो मैने देखा है कि एक स्वस्थ खाने वाला अगर है तो उसका उस क्वांटिटी

में पेट नहीं भर सकता है। थाली तो आप देते है लेकिन उससे एक स्वस्थ आदमी का पेट नहीं भरता। क्या माप है मुझे नहीं मालूम। चावल के साथ दाल दी जाती है वह कम पड़ जाती है। अगर और दाल की मांग की जाती है तो पैसा लेकर दी जाती है। सब्जी कम हो जाती है। इसकी जांच होनी चाहिए। जो क्वांटिटी आपने निर्धारित की है उतनी उनको मिलती है या नहीं इसका पता लगाया जाना चाहिए। इसमें कोई शक नहीं है कि मैनेजर या इन्स्पैक्टर लोग मिल कर बांट कर खाते हैं। जिस आदमी को जानते हैं उसको तो हर चीज काफी क्वांटिटी में दे दी जाती है, और जो ऐसे मैसेंजर होते हैं जिनको वे लोग समझते है कि अनइम्पोर्टेंट है उनका पेट कट जाता है। खाना भी अच्छा नहीं होता है। प्राइवेट केटरर में कुछ अच्छे भी हैं। उन में भी कुछ खराब हैं। इसका भी एक कारण है। रेलवे डिपार्टमेंट सब के साथ एक सा व्यवहार नहीं करता है। रेलवे केटरिंग हो या प्राइवेट आप स्थान देने के लिए किराया लेते हैं। लेकिन प्राइवेट लोगों की बात मैं करता । किराया भिन्न स्टेशनों पर भिन्न-भिन्न लिया जाता है। एक समान इम्पोर्टेंट स्टेशन होते हैं लेकिन किराया भिन्न-भिन्न होता है, चालीस, पचास, अस्सी रुपया तक।

एक स्टेशन मैं आपको बताता हूं जो कि अनइम्पोर्टेंट है लेकिन आप वहां किराया लेते हैं 1600 रु०, और यह इसलिए किया गया कि उस आदमी को कांट्रक्ट मिला तो रेलवे अधिकारी उसको वह ठेका देना नहीं चाहते थे। 80 रु० से बढ़ाकर 1600 रु० किराया कर दिया। उसने प्रोटेस्ट किया। रीएग्जामिनेशन हुआ तो 1250 रु० किया। यह स्टेशन है महेन्द्रघाट। चूंकि आपके अधिकारी खुश नहीं हैं इसलिए ऐसा कर दिया कि वह वहां नहीं रह सके। आप बताइये 1600 रु० किराये पर कौन रहेगा? किसी बड़े शहरी स्टेशन पर भी 100, 200 रु० से ज्यादा नहीं लगाते हैं। तो मंत्री जी आप इस टेंडेंसी को रोकिए। आप बताइये कि जितने एन० ई० आर० पर बड़े-बड़े स्टेशन हैं, जैसे गोरखपुर, भटनी, सिवान, छपरा, मुजफ्फरपुर, सोनपुर, इन पर कितना किराया आप चार्ज करते हैं? और महेन्द्रघाट पर 1600 रु० कैसे चार्ज किया गया? इसके माने क्या हैं।

इस संबंध में एक बात और कहूंगा कि कुछ दिन पहले इस केटरिंग डिपार्टमेंट को सुपरवाइज करने वाला गोरखपुर में एक अफसर है जिसका नाम शायद कैप्टन किशोर है, वह टैरर था। किसी केटरिंग वाले को मालूम हो जाये कि वह चल रहा है तो सब अपना-अपना सामान ठीक करते थे। लेकिन उसके हटने के बाद क्वालिटी डिटीरियोरेट कर गई। अब कोई चिंता नहीं करता। बासी, सड़ी-गली चीज मिला देते हैं। वह और किसी केटर का सामान खराब देखता था तो 500 रु० जुर्माना करता था। ऐसे ही अफसर को आप तैनात कीजिए, डिपार्टमेंट केटरिंग वालों के लिए भी और प्राइवेट केटरर्स के लिए भी ताकि कोई गड़बड़ न कर सके।

चौथी बात यह है कि मीटर गेज को ब्राड गेज में चेंज करना। आप कुछ नई लाइनें ले रहे हैं। लेकिन पुरानी लाइनें जिन पर 85 परसेंट खर्च हो गया है उसका काम धीमा कर दिया गया है। यदि 15 परसेंट और उस पर लगायें और उस काम को पूरा कर दें नई लाइन लेने के पहले तो आपको आमदनी होती। नहीं तो वह कैपिटल ब्लाक्ड है। उदाहरण के लिए सोनपुर से बाराबंकी लाइन बता रहा हूं। फ़ेजेज में यह काम होने वाला था। सोनपुर से छपरा तक 85 से 90 परसेंट काम हो चुका है, कुछ काम बाकी रह गया है। अब वह काम दो वर्ष से पड़ा हुआ है, कोई काम ही नहीं होता है, कैपिटल ब्लाक पड़ा हुआ है, कोई आमदनी उससे नहीं हो रही है, और दूसरी जगह बनाने के लिए चले गये। तो किस तरह से यह वर्क आउट किया जाता है, मैं नहीं समझता। मैं तो यह कहूंगा

[श्री द्वारिका नाथ तिवारी]

कि जो लाइन अण्डर कम्प्लीशन है, उनको तो कम्प्लीट कर के फायदा उठाइये, ताकि लोगों को भी सुविधा हो ।

एक और बात यह है कि सोनपुर से पहलेजा घाट की लाइन करीबन 2,2½ किलोमीटर होगी जो कि पेसेंजर्स को पटना ले जाती हैं । पटना बिहार की कैपिटल है । बिहार के लोग वाया पहलेजा घाट अधिकतर जाते हैं । चम्पारन जिले के लोगों को बहुत तकलीफ होती है, उनको मुजफ्फरपुर में गाड़ी बदलनी पड़ती है । मुजफ्फरपुर से सोनपुर बड़ी लाइन हो गई है । मुजफ्फरपुर में छोटी लाइन छोड़कर वह बड़ी लाइन पकड़ते हैं । और फिर सोनपुर में उन्हें बड़ी लाइन छोड़नी पड़ती है । सिर्फ 2,2½ किलो मीटर के लिए फिर उन्हें चेंज करना पड़ता है । उधर पहलेजा में चेंज करना पड़ता है । इस तरह से तीन-तीन जगहों पर गाड़ियां चेंज करनी पड़ती हैं । दरभंगा से जो आते हैं, वह समस्तीपुर में चेंज करते हैं और फिर सोनपुर व पहलेजा में चेंज करना पड़ता है । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि 2,2½ किलोमीटर के लिए क्यों वह मुसाफिरों को तकलीफ दे रहे हैं, हालांकि प्लान में यह है कि उसको बनवाना है । कुछ मुसाफिरों की सुविधा की ओर भी ध्यान दीजिए गाड़ी बदलने में मुसाफिरों को कुली का खर्चा सोनपुर और पहलेजा में लग जाता है । रेल का 8, 10 रुपये का भाड़ा है और दो-तीन जगह गाड़ी चेंज करने में 4 रुपया मुसाफिरों को कुली पर लग जाता है । आपके इस काम को प्रायर्टी न देने से इतना पैसा उनका मुफ्त में चला जाता है । इस काम को ठीक प्रायर्टी दीजिए और ऐसी जगहों का काम कराइये । अगर दूसरी जगहों पर भी ऐसी बात हो तो वहां भी काम होना चाहिए । बजाय चारों तरफ भागने के अगर छोटी-छोटी जगहों पर छोटी-छोटी बात कर देते तो लोगों को बहुत राहत होती ।

इसमें कोई शक नहीं है कि मंत्री जी की बहुत उपलब्धियां हुई हैं लेकिन ध्यान उनका चारों ओर जाना चाहिए । ऐसा न हो कि कुछ तबका छूट जाए जैसा कि मैंने हाल्ट स्टेशनों का बताया ।

दूसरी बात यह है कि थोड़े-थोड़े मामलों के लिए पैसेंजरों को असुविधा न हो, इस पर भी ध्यान दें ।

चूंकि आपने कहा है कि रेलवे की प्रास्पैरिटी से सब को सुविधा मिलनी चाहिए, आपकी इस भावना के लिये मैं आपको बधाई देता हूं लेकिन यह रीयल प्रैक्टिस में होना चाहिए, न कि यह कागज पर ही रह जाये ।

SHRI C. M. STEPHEN (Idukki): Mr. Deputy Speaker, Sir, After having gone through the budget papers, the impression left in my mind is that we have before us a fairly normal year, which began with a certain measure of buoyancy, then prodding its way through in a rather normal manner ended up badly—if I may say so—indicating a trend towards the worse. That the year began on a note of buoyancy, was emphasized by the Minister in his budget speech in June 1977, when he said that the performance was such that he felt inclined to revise the estimates upward, fairly considerably. Then afterwards the question is whether that tempo has been kept up or not.

The Minister, as is characteristic of Shri Dandavate, the idealist that he is, a conscientious and sincere man that my friend, Shri Dandavate is, reminds himself of the promises he has made and tells us about the promises and assurances that are put forward for the future. The entire budget speech is based on this claim. He says "I had made some promises and assurances" and then he claims this financial year is a year of broad fulfilment of promises and assurances given to the railway users and emp-

loyees. Finally he has concluded by saying:

> "....I conclude my submission to this House on the fulfilment of the past promises and assurances for the future."

Immediately, it occurred to me that this has got a ring of Pandit Jawaharlal Nehru's speech of August 15, 1947, of tryst with destiny, the fulfilment of promises, redemption of assurances.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Do not raise me to such a high pedestal.

SHRI C. M. STEPHEN: I said it has this ring, with which it has been framed. If it were true, it would have been all right. But now what exactly are the hard facts of the situation?

The Minister has taken over a railway which, whatever his party may say about any other sector, is a very very competent and healthy organisation. There were investments in this great organisation to the tune of about Rs. 4,533 crores at the end of 1977. The public sector units, Chittranjan, Varanasi and the Integral Coach Factory are functioning in a perfectly grand manner, and the railway have looked forward and have entered into new fields, which are represented by RITES and IACO. There are about 1,190 km. of railway lines, approved, taken up and at different stages of processing, there was a plan, a 15-year development project, projecting itself for the future of railway development, a project which was finalised, and a whole blue-print is before them. Successive Railway Convention Committees had to a large extent taken the burden of the railway finances, the burden with respect to unremunerative lines, burden with respect to strategic lines, and they were given a moratorium for a period of five years with respect to the return on the newly-invested money; all this relief was already there. All this has been admitted by the speaker himself in his March 1977 speech, when he described it as a phenomenal year. By any standards, that was one of the best year in the railway's history. So, from there we started on. Now the claims is things are bettering. I have my own doubts. I am not looking at it as a sceptic or critic, but let us see what the real picture is.

My friend in a very grandiloquent manner said that the experience of 1977-78 has exploded the myth that Emergency alone can deliver the goods. I wish he had not brought in all these political overtones into his budget speech. Now that this has been brought in, this has got to be adverted to. Who in the world has said that Emergency alone can give a good result? All that was claimed about the Emergency was that it was a medicine administered at a particular time. A medicine administered at a particular time does not mean that the medicine must be continued to be administered unless and until the man is dead, and if the medicine is not given, the man cannot live. That is not the claim at all.

But here are the figures which speak for themselves. We have got the figures here. What is the picture here? Even before the Emergency was declared ,over successive years we have been making improvements. In 1952 we started with just Rs. 850 crores. Developments have been going on, income has been going up and over successive years profits were being made. But, from 1967 onwards we are in the red. Successively

[C. M. Stephen]

we go on and we find that in 1971-72 and 1973-74 there was a loss of Rs. 115 crores. In 1974-75, there was a loss of Rs. 113 crores. Before that, things were all right. Then the Emergency was declared. In 1975-76 Rs. 152 crores had accumulated as arrears of Dearness Allowance. We had a profit but the profit was converted into a loss of Rs. 61 crores. In 1976-77, there was a profit of Rs. 87 crores. We made this profit after meeting our obligation to the General Revenues. Therefore, the question is, whether the Emergency had its effect or not. The figure shows that it showed its effect. Nobody said that unless the Emergency continued things would be bad. The patient was brought to health. A healthy child was handed over to you. So, the explosion of the myth is not the question.

PROF. MADHU DANDAVATE: At least, I did not murder the child.

SHRI C. M. STEPHEN: I have my doubts.

I looked through this Budget. I am not looking at the net revenue part of it, but the earning part of it. What is the trend? I find that as against 1973-74 in 1974-75, the traffic earnings were Rs. 271 crores. As against 1974-75 in 1975-76, the earnings went upto Rs. 359 crores. And in the Emergency year as against the previous year, it went to Rs. 269 crores. For the next period, you were incharge of it. As against 1976-77 in 1977-78, the revenue came down to Rs. 95 crores. It was on an upward march because we were putting in more money.

During these years investment has been of the order of Rs. 168 crores, Rs. 212 crores Rs. 249 crores, Rs. 279 crores and Rs. 290 crores. This has been the additional investment from year to year. As against this, what is the additional revenue? Additional revenue during 1974-75 was Rs. 359 crores, as against the previous year. In 1976-77, it was 269 crores. In 1977-78 which is now being considered, it slumped down to Rs. 95 crores. In 1978-79 as against 1976-77, it slumped down to Rs. 88 crores. This is the trend which the Minister will kindly take note of. Let there be no complacency about it. I am not demanding that there should be another Emergency for giving another injection. Here is healthy child. Look at the different aspects of it. That is why, I said that this was the normal year began with a note of buoyancy, slipped through on a normal plain and now ending with a bend which is indicative of a trend which is not very much encouraging This is the whole picture that you will have to look to.

Now about the profits also—it was Rs. 87 crores This year, it is estimated to be of the order of Rs. 89 crores. For the next year, the profit estimate is Rs. 65 crores. Again, the profit also is going down. In this 89 crores, the Minister said that he did not take into account the DA which would have been paid. Now the Minister could not say that he did not know because previously it was taken into account. You will have to take DA into account and there are certain other burdens which are to come on you. These things must be taken note of. This is all I have to say about the financial aspect of it.

Here is one of our best enterprises. I am not saying Mr. Dandavate is not responsible or he is not concerned. He is.

Looking through his Budget Speech, I have a feeling that he is more anxious about his basic theories or faith and all that rather than the hard realities which are facing the railways. There are certain claims made in this budget which, I am afraid, will not stand scrutiny. Many

novel things have been claimed here. There are certain passages which are printed in bold letters as if these are new things.

This is what is said about doubled-decker coaches. It is in bold letters as if he has brought in a new thing. He says:

> "While presenting the budget in June 1977 I had stated that after prototype trials, the progressive extension of use of double-decker second class coaches will be considered. One prototype B.G. double-decker second class coach was put no trial on the Madras-Jolarpettai and Bombay-Pune Sections. Twelve B. G. double-decker coaches are expected to be turned out by the Integral Coach Factory this year and will be pressed into service on specific routes starting from April, 1978."

May I ask the Railway administration or the Minister, is it a novel thing? Is the double-decker coach a novel thing? Why put it in bold letters as if something new has been brought in, as if the redemption of a promise has taken place. I would invite his attention to the Year Book, 1976-77, p. 30 where it is stated:

> "A prototype BG double-decker coach with a seating capacity of 146 passengers (against 90 in the conventional coach) has been undergoing trials. An order for 12 such double-decker coaches has been placed on ICF; These are expected to be put in service in 1978 and this will reduce, to a great extent, overcrowding in short-distance main line trains."

This is an idea which occurred to the Railway Ministry before he took over This is something which was put on trial. This is nothing new. This is what is stated here. So, don't say this is something very novel. It is just written in bold letters, nothing more than that. There is nothing new about it.

PROF. MADHU DANDAVATE: Bold type does not mean a bold decision.

SHRI C. M. STEPHEN: It is so good of you to say that.

There is another thing which the Minister of State also emphasized yesterday and that is about the Janata train. He has said that this is a new concept, as if a new idea has come in. This is the claim of the Railway Minister. He has said in the Budget Speech that a new concept of Janata train would be introduced by providing only Second Class accommodation in long-distance trains. There is nothing new about it. I would only invite his attention to the Railway Convention Committee Report (1971)—this is very much earlier—in which it is stated:

> "The Committee called for information about the number of Janata trains at the begining of the Fourth Plan, the number of such trains provided during 1969-70 to 1972-73 and the proposals if any to augment the number of such trains during the next 2-3 years. The Ministry stated that the following Janata trains were running at the beginning of the Fourth Plan...."

A long list of trains is given here. These trains were operating. It is not a new idea of a class-less train, a Janata train. It is an old one.

Further, on p. 49 of the Year Book, they have said:

> "Perhaps the most important is the introduction, on the main routes, of a new type of train, the Janata (People's) Expresses for second class passengers, some of which have fully reserved accommodation with a dining or pantry car to meet the catering needs. At the year-end, 21 pairs of Janata trains were in service."

That is in the Emergency year. This is nothing new. That is what I am saying. This is

[Shri C. M. Stephen]

nothing new. Then another wonderful thing is about Janata khana and that is also put in bold letters as if janata khana was not there before. If you see page 51 of the Year Book you will find that janata khana was there.

(PROF. MADHU DANDAVATE): That was read out in this very House before you spoke. That is what I want to point out to you.

SHRI C. M. STEPHEN: Another thing is about the Railway Board. My friend has stated that a proposal which was kept in the shelve was recovered and has been implemented. I am not for the scrapping of Railway Board. Let it be clearly understood. The committee which went into the whole matter said that this was an arrangement which stood the test of time and this arrangement must be preserved. that was done in 1962. After that, investment has gone on to about Rs. 3000 crores and expansion has taken place. Therefore, this sort of secretariat is necessary. If it was necessary then, it is necessary more today.

Then they said that the members may be removed and the devolution of powers must take place. I do not know what devolution of powers has already been done. The Minister has got certain powers. What part of the powers has been devolved on the Board? The Board has got certain powers. Which part of the powers has been devolved on the General Managers; which part of their powers has been devolved on the divisions. All these are specifically spelt out in the Mr. Morarji Desai' Administrative Reforms Commission's Report. Merely putting in the cold-storage additional members is no structural alteration at all. Six members, that is what is stipulated. Now you have got a chairman and members. You have put five members there. I am saying if the structural alteration is what is contemplated, the essential part of it is devolution of powers. Regarding devolution of powers, the details we have not got. I do not know to what extent it has been done. You must understand the study group. They said that this was a thing that stood the test of time and therefore the Board has got to be preserved. The only thing is that one additional member is to be removed or five additional members are to be removed. This is what has all happened. He should not find fault and all that.

About his new lines, there are new lines which are spelt out. What about the 1190 km. of the railway line which was under aproval, which was in operation? To what extent, they have gone on, I would like to know? In 1976 speech, you had said about 25 lines. Is this the same or something more than that? And three more lines are taken over. Now you have mentioned about 29 lines. Is this the same or additional lines are coming in, I would like to know?

Now about the commitment, in 1976, there was a commitment with respect to certain lines. Here I would like to have the ears of Prof. Dandavate Here there are certain additional lines which you have spelt out in your 1976 speech. One major line, you had promised, was the Ernakulam/Alleppey line. The Ernakulam-Alleppey line, you have not made a mention of it here; whereas a large number of lines were mentioned in the other part, most of the lines are not mentioned here. Certain new lines are now mentioned here. The lines which were there approved, most of those lines are now left out. The new lines, I think, have been mentioned. If I am wrong, he could correct me. This was a specific line about which he made a commitment. I would like to know whether it is dead or living or just thriving or in the cold-storage. What exactly is it? I would like to get such information.

The most interesting proposal that has come in is about sexualisation of

the railway booking staff: I mean a new sex. He has made a discovery, Sir. (Interruptions) All right. Thank you.

AN HON. MEMBER: He uses the word 'sex'. That is what he says.

SHRI C. M. STEPHEN: Here something is very interesting.

PROF. MADHU DANDAVATE: You forget the adjective 'fair'. That makes all the difference.

SHRI C. M. STEPHEN: I never said that it is....I found throughout the speech that Mr. Dandavate is speaking, he is using the word 'I'. On page 15 of his speech, he says, "I have decided that as matter of general policy only women should be employed as reservation/booking clerks and supervisors in the major booking offices starting with the metropolitan cities. We may be accused of being partial to the fair sex." This is the only place where 'we' has come. I know, Mrs. Dandavate is a very progressive, forward-looking and a very powerful lady. She has got that reputation. Whether this 'we' means their common experince or what exactly is it, I do no know. About this non-corruptibility of fair-sex, I have nothing to say but I must say that corruption or non-corruption would depend on any sex. To say that all men booking clerks are corrupt and that all women booking clerks, if they come, will not be corrupt is an assertion which is rather too much for me to stomach. That sort of assertion or implication is here. He could very quietly do that and put women there. I welcome this proposition of engaging women because that is an area where our sisters can be of service. Therefore this is a good idea. I was only jokingly saying about the other things. I do congratulate him on his move in this direction. Soon of this insinuation that the whole root of corruption is traceable to men being there—that should not have been there —, the proposition is good, and I congratulate him on that. It is an area where the service of our sister can be taken.

Mrs. Parvathi Krishnan has said about 'baksheesh'—so many things being done. I went through the entire list. I would only request Prof. Madhu Dandavate to go through the minutes of the Anomaly Committee. What he has done is this. Certain proposals which were put forward or offered by the Department but rejected by the trade union representatives are now declared in the Budget as concessions. These were offered but rejected by the trade union representatives. I have no time to go into these in detail; I could number these things. Whatever was offered on the negotating table by the management and was rejected by the workers is now announced as concessions. Is it fair to the workers? One or two items on which there was difference of opinion, the Minister has conceded there. But let us understand this. This is an area where about 15 lakh workers are workng. Is accepting certain proposals which concern not a very large number of the people but only a few thousands of people, a major concession to the workers? To the extent it has been done, it is all right. But merely because you have announced these things in the Budget does not mean that these would be accepted by the workers. What was rejected on the negotiating table stands rejected in spite of the declaration that you are conceding it, you give it a budgetary footing.

Finally, the question of bonus is there. Mr. Dandavate knows what role he played in this matter. He has now given a handful of bouquets to the workers for the great achievements they have done in the Railways. If that is so is it not an area where, after one year, you will have to come out with your definite opinion? Your wage-freeze proposition is now pending. The question of merger of D.A. with basic pay is there. That is a major proposition which will affect the retirement benefits and all that.

[Shri Col. Stephen]

But the question of bonus still remains there; that question has not been touched at all and I do not think that you can, delay the decision on this matter so long because you had roused hopes in the workers, you had pleased for that you had told the entire world that this was a justified proposition. There is absolutely no reason why the railway workers should be denied that even after you have proved that you are true to the Railways, after you have established the whole thing.

15 hrs.

Many claims, as I said, which have been put forth are not real claims because these were things which were already there. Shorn of that, my impression is that this is a normal year. But there is a bend which is dangerous. Let him take note of it and correct the whole thing before it goes into the morass from where it may not be possible to redeem it. I leave the Railways in the hands of my friend, Prof. Madhu Dandavate, who, I am very sure, will conscientiously carry it forward. Whatever criticisms I have offered have been offered in a spirit of constructive approach, and let us approach it in this manner.

With these words, I conclude.

*SHRI P. V. PERIASAMY (Krishnagiri): Hon. Mr. Deputy-Speaker, Sir, after my maiden speech in this House, this is my second opportunity to speak and I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget. I come from Dharmapuri in Tamil Nadu which has been declared as a backward district by the Central Planning Commission itself. Unfortunately it occupies first place in backwardness in Tamil Nadu.

Many Express and Mail trains pass through Morappur, just 12 miles away from Dharmapuri. It is regrettable that none of the Express and Mail trains stops at Morappur except Yercaud Express. In consequence, 25 lakhs inhabiting this backward district are unable to utilise the railway facilities. As Railways serve a vital role in opening up backward areas, I urge upon the Railway Minister to direct that Kovai Express, West Coast Express, Nilgiris Express and all other trains must stop at least for two minutes at Morappur, enabling the 25 lakhs of people in Dharmapuri District to engage themselves in economic activities. You would be surprised to know that Kovai Express stops at Erode and Tiruppur which are not district headquarters. I reiterate that all Express and Mail trains must stop for two minutes at Morappur, the nearest and the only rail-head for Dharmapuri District's headquarter Dharmapuri.

15.02 hrs.

[SHRI M. SATYANARAYAN RAO *in the Chair*].

Sir, Jalarpet Junction is a very important junction for people wanting to go to Bangalore and Bombay. Yet the Third Mail does not stop at Jalarpet. All the Express and Mail trains must halt at Jalarpet.

In view of the backwardness of Dharmapuri District, the Central Government is investing crores of rupees in setting up Industrial Units like the Salem Steel Plant etc. Dharmapuri is full of industrial raw materials and mines. In Palakkod we have a big sugar factory. The granites from here are being exported to Japan. Yet this area is served only by a metregauge line from Salem to Bangalore. This metregauge line must be immediately converted into broadgauge so that the industrial raw materials and end products can be moved quickly from this area. This will also serve the purpose of avoiding the circuitous route of going to Bangalore *via* Jalarpet, which involves additional travel of 120 miles.

---

*The original speech was delivered in Tamil.

We have one fast passenger train to the Capital of Karnataka, Bangalore. As this is a fast passenger, the villagers are handicapped in availing of the transportation facility, especially for carrying the essential commodities to Bangalore. In view of the imperative necessity of rural people in this area for a train which would enable them to transport their products. I request that this fast passenger train must be made into a passenger train forthwith.

We have Chinnar Dam in the vicinity and the water canal runs alongside the Railway line—Jerthala to Dharmapuri water canal. We are not able to cultivate the parched lands of Dharmapuri district with this water because for the past four years the Railways have not acceded to the demand for a Railway Bridge near Palakkod so that water can be made to flow from this side to the other. I request that the hon. Minister of Railways to look into this and sanction this long-felt need of Railway Bridge near Palakkod, on which is dependent the livelihood of many lakhs of people in Dharmapuri District.

In Sankaridrug, the down trains stop in the open track, and not at the raised platform. My colleague M.P., Shri Kolandaivelu has been requesting repeatedly the officials of Olavakkot Division to look into the difficulties of old men, old women, pregnant women; young children in getting down from the train. The hon. Railway Minister should direct that the down-trains must stop at the raised platform in Sankaridrug.

Sir, pilgrimage is a must for all Indians. The people from North go to holy places in Southern States and the people of Southern States go to Allahabad, Banaras and Gaya. The southern pilgrims find it difficult to locate their number of seat and coach, because the reservation charts are only in Hindi. It must be borne in mind that these holy places develop national integration and they must not be places of language fanaticism. The reservation charts in Allahabad, Mughalsrai, Banaras and Gaya must also be in English with a view to helping the pilgrims from Southern States.

Sir, the Railway Minister is going to staff the reservation counters with fair sex, who according to him are less susceptible to corruption. I would like to draw his attention to the necessity of staffing with ladies the Claims Department also, which reeks with corruption. So many thousands of claims are pending settlement for years and years.

The Railway Minister's surplus budget may become a deficit budget on account of the taxation of petrol, diesel, coal, electricity etc. by his colleague the Finance Minister. I wonder how the Railway Minister is going to solve this problem with taking recourse to increasing the fares and freight in a Supplementary Budget later this year.

The Janata Government professes day in and day out that the rural areas would occupy a prominent and pre-eminent place in their scheme of economic activities. The Railways are the largest undertaking which can take many unemployed educated young men in the country as probationary apprentices. They can be absorbed later if they acquire the required skill. In the rural areas the average monthly income is just Rs. 40/- while it is Rs. 350 per month in urban centres. The Railway Minister must bear this in mind and do the needful.

I wonder why the air-conditioned First Class and First Class coaches should be abolished while the Minister proposes to have air-conditioned second-class. Is this to his idea of establishing egalitarianism on the Railways? The foreign tourists like to have restful rail travel and enjoy their sojourn in this country. If the hon. Minister wants to reduce overcrowding on the Railways, which in fact has assumed serious proportions

[Shri P. V. Periasamy]

leading to very many fatal accidents because of passengers travelling on top of the trains, he must increase the number of coaches. The Minister swears by the common people and I am sure that their interests would be safe in his hands.

Before I conclude, I would refer to the dreadful darkness that surrounds Kelamangalam, Mardahalli stations in my area. The Railway Minister should order that the stations which I have mentioned together with the approach roads, which are infested with snakes etc., must be electrified.

With these words I conclude my speech.

श्री राम कंवार बेरवा (टोंक): सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने 1978–79 का जो रेल बजट सदन में रखा है उसके लिये मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और कहना चाहता हूं कि भारत के सभी जन-साधारण ने इस बजट का स्वागत किया है, इसमें कोई दो राय नहीं हैं ।

आमतौर पर व्यक्तिगत रूप में कुछ कठिनाइयां रेलवे में देखने में आती है उनको हल करने के लिये कोई कदम नहीं उठाये गये हैं । एक्सप्रेस गाड़ियां जो चलती हैं, उसमें साधारण नागरिक को अगर वह 3 रोज पहले भी रिजर्वेशन करवाये तब भी उसे सलाह-मश्विरा या रिजर्वेशन नहीं मिलता हैं । जो लोग रिजर्वेशन में बैठते हैं, वह एडवांस में 10, 20 सीटें रख लेते हैं और उन पर अधिक पैसा कमाते हैं । जिन लोगों को सुविधा होती है और वह अगर कोई शिकायत भी लिखते हैं तो उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती । मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की शिकायत-बुक प्लेटफार्म पर कोई ऐसी जगह नियत कर के रखवा दें जो हमेशा काउन्टर पर पड़ी रहे और आम नागरिक उसमें शिकायत लिख सके और उसकी शिकायत पर रेल अधिकारी ध्यान दे सकें । मैं आशा करता हूं कि वह इस प्रकार की व्यवस्था करने की कृपा करेंगे ।

इसके अलावा बड़े शहरों में बड़ा भारी ट्रेफिक होता है, जिसके कारण यात्रियों को बहुत कठिनाई होती हैं । रेलवे स्टेशनों पर जो टैक्सी और स्कूटर वाले होते हैं वह पहले सवारी से पूछते हैं कि कहां जाना है । अगर सवारी उनके मन-पसन्द होगी, तभी वह जाते हैं नहीं तो सवारी इधर-उधर चक्कर लगाकर परेशान होती रहती है । मेरा निवेदन है कि मंत्री जी पुलिस वालों को हिदायत दें कि वह इस व्यवस्था को ठीक करें । स्टेशन के इंचार्ज की यह जिम्मेदारी होनी चाहिये कि स्टेशन की चारदीवारी में किसी भी यात्री को कोई तकलीफ न हो । ऐसा होने पर रेलवे को धब्बा लगता है। आप नागरिक को पता नहीं कि ट्रेफिक उनके अधिकार में है या नहीं ।

मजदूर और गरीब लोग केवल एक बिस्तर और पेटी लेकर यात्रा करते हैं । अगर उन के सामान का वजन दो चार किलो भी ज्यादा हो तो उन्हें तंग किया जाता है और टिकट न काट कर उन से पैसा वसूल किया जाता है । रेलवे प्रशासन अभी तक ऐसी अनियमितताओं को रोकने में सफल नहीं हो सका है

नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में मंत्री महोदय ने अपने बजट-भाषण में कहा है :

"संसद में रेलों पर होने वाली प्रत्येक बहस में माननीय सदस्यों ने अनेक पिछड़े क्षेत्रों में रेल सुविधाओं के आभाव के विषय में चिन्ता व्यक्त की है । इस संबंध में उनकी तरह मैं भी चिन्तित हूं । सरकार विशेष रूप से पिछड़े इलाकों में अधिक से अधिक नयी रेल लाइनें बनाने के लिए उत्सुक है । मैं इसके लिए योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय के परामर्श से अधिक धन प्राप्त करने के सभी साधन खोज निकालने का प्रयत्न कर रहा हूं ताकि और अधिक संख्या में नयी रेल लाइनों का निर्माण शुरू किया जा

सके। सरकार इस संबंध में एक दीर्घकालिक नीति अपनाने का प्रयास कर रही है।"

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान को आजादी से पहले राजस्थान में जो पुरानी लाइनें बिछी हुई थी आजादी के बाद अब तक उन के अलावा केवल एक-दो छोटी मोटी रेलवे लाइनें बनाई गई हैं। यही मुख्य कारण है कि राजस्थान आज तक पिछड़ा हुआ है। राजस्थान के विकास की बहुत गुंजायश है, जो कि अन्य प्रदेशों में नहीं है। अगर इस बारे में हिसाब लगाया जाये कि आजादी के बाद रेलवे की सुविधाओं के लिए कौन से प्रांत में कितनी धनराशि खर्च की गई है, तो पता चलेगा कि भारत सरकार ने राजस्थान में नहीं के बराबर खर्च किया है

यद्यपि इस बजट में तो राजस्थान में नई रेलवे लाइनें बिछाने के बारे में कोई प्रावधान नहीं किया गया है, लेकिन मेरी पुरजोर प्रार्थना है कि वहां पर नई रेलवे लाइनों की स्थापना के विषय में विशेष रूप से बिचार किया जाये। कल एक माननीय सदस्य ने कहा कि श्री ललित नारायण मिश्र के बाद, जो बिहार के रहने वाले थे और रेल मंत्री थे, अब बिहार की जनता यह महसूस कर रही है कि वहां पर रेलों का कोई विकास नहीं हो रहा है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय में आज तक राजस्थान का कोई कैबिनट मंत्री या राज्य मंत्री नहीं रहा है। मैं ने पहले भी मांग की थी कि अगर आप राजस्थान का कोई कैबिनेट मंत्री नहीं रखना चाहते हैं, तो कम से कम राज्य मंत्री राजस्थान का जरूर होना चाहिए ताकि उसे इस बारे में कुछ ज्ञान हो और थोड़ा बहुत दर्द हो कि राजस्थान में भी कुछ होना चाहिए।

मेरा निर्वाचन-क्षेत्र टोंक, एक पिछड़ा हुआ इलाका घोषित किया गया है। जब बाबू जगजीवन राम रेल मंत्री थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि जिला हैडक्वार्टर टोंक को रेल से जोड़ा जायेगा अब जनता सरकार के आने के बाद इस बारे में मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है, वह बहुत निराशाजनक है। उससे हम संतुष्ट नहीं हैं। हम ने वहां की जनता से इस का वायदा किया था। उन की सब से बड़ी मांग यह है कि जिला हैडक्वार्टर टोंक में रेल आनी चाहिये।

मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि वहां बनास एक बड़ी नदी है। वहां के तरबूज और खरबूजे दिल्ली और अन्य शहरों में सप्लाई होते हैं। मैं चाहता हूं कि लोहारू-जयपुर-सवाई माधोपुर रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करते समय उस लाइन को सिरस, सरोली, बनेठा और भंभोर होते हुए टोंक तक ले जाया जाये। वह केवल बीस किलोमीटर की दूरी है। वहां किसी नदी को क्रास नहीं करना पड़ेगा और न कोई पुल बांधना पड़ेगा। अगर मंत्री महोदय इस सुझाव को स्वीकार करेंगे तो वहां के लोगों को रोजगार मिलेगा। मंत्री महोदय पूरी धनराशि की इन्तजार न करें। वह कम से कम यह काम शुरू करा दें, ताकि लोगों की कुछ संतोष हो और उन्हें काम भी मिले। आखिर एक साल में यह रेलवे लाइन पूरी नहीं हो जायेगी।

दूसरा निवेदन मेरा यह है कि कोटा से अजमेर की लाइन बनाई जाय जिस में बूंदी जिला-हैडक्वार्टर भी रेलवे लाइन से जुड़ जायगा, देवली की छावनी भी जो एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है जहां हमारे बहुत से स्वतंत्रता सेनानी जेल में रहे थे, वह भी उस से जुड़ जायगा और केकड़ी भी जुड़ जायगा। इसलिए कोटा से अजमेर तक की यह लाइन बननी चाहिए।

एक छोटा सा टुकड़ा टोडा रायसिंह का है। उस टुकड़े पर पहले स्टशनों की बिल्डिंग बनाई गई। कुछ दिनों तक वहां कुछ स्टाफ रखा लेकिन फिर उस को उठा लिया गया। स्टेशन की बिल्डिंग बनाने में कई लाख रुपये

[श्री राम कंवार बेरवा]

खर्च करने पड़े । अब वह बेकार पड़ी है । मेरा निवेदन है कि आप ज्यादा आदमियों का स्टाफ मत रखिए, चार पांच आदमियों का स्टाफ रख दीजिए, उस से एक तो बिल्डिंग हमारी सुरक्षित रहेगी जिस पर लाखों रुपये खर्च हुए हैं और दूसरी बात यह है कि वहां से टिकट बांटने का इंतजाम हो सकेगा । आज वहां ट्रेन में ही टिकट काटते हैं । उसमें क्या होता है कि वह लोगों से कह देते हैं कि बैठो, बैठो, हम टिकट दे देंगे । बाद में उन से पैसे लेकर अपनी जेब में रख लेते है जिस से रेलवे को काफी नुकसान होता है। मैं आप से निवेदन करूंगा कि आप इस बात की पूरी जानकारी मंगाएं कि जब स्टेशन पर टिकट बंटता था तो उस से कितनी आमदनी होती थी और आज जब ट्रेन में टिकट बंटता है तो उस में कितना अंतर आया है । इस के अलावा मेरी प्रार्थना है कि इस रेलवे लाइन को आगे कोटा तक या चित्तौड़ तक बढ़ाया जाय । एक शिकायत मुझे खास तौर से और है कि टोड़ा रायसिंह का जो टुकड़ा है उस का फासला कुल 100 किलोमीटर का है लेकिन उतनी दूर जाने में साढ़े पांच घंटे लगते हैं । वहां की जनता को बहुत शिकायत है, लोग उस में बैठना पसंद नहीं करते हैं । उस गाड़ी की रफ्तार तेज होनी चाहिए । साढ़े तीन या चार घंटे में अगर वह गाड़ी पहुंचे तो आप की और आमदनी हो सकती है ।

अंत में मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि राजस्थान के पिछड़े इलाकों का आप अगले बजट में इस प्रकार से समावेश करें ताकि वहां की जनता को भी रेल देखने का मौका मिल सके ।

सभापति महोदय : डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय । लेकिन इस के पहले कि पांडेय जी बोलना शुरू करें मैं एक बात बता देना चाहता हूं कि बहुत लम्बी लिस्ट बोलने वालों की मेरे सामने पड़ी हुई है। परसों स्पीकर्स बहुत कम थे और हम लोगों को दिक्कत होती थी बोलने के लिए लोगों को बुलाने में । आज आप सब लोगों ने आ कर लिख कर दे दिया कि हम भी बोलना चाहते है । मैं यह कहना चाहता हूं कि समय बहुत कम है इसलिए जो भी माननीय सदस्य बोलने के लिए खड़े हों वे पांच मिनट में अपनी बात पूरी कर सकें तो ज्यादा अच्छा होगा । . . . . (व्यवधान) ;

एक माननीय सदस्य : पांच मिनट में नहीं होगा । आप और समय बढ़ाइए ।

सभापति महोदय : अच्छा, देखेंगे । डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय ।

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय (मंडसौर): सभापति महोदय, रेलवे बजट के संतुलित होने तथा जन-आकांक्षाओं के अनुरूप उसे यहां प्रस्तुत करने के बावजूद भी कुछ इस प्रकार की उस में कठिनाइयां है या कुछ इस प्रकार की स्थिति है कि जिस के कारण हम जिस प्रकार का बजट वास्तव में चाहते थे या जिस रूप में चाहते थे उस रूप में यह नहीं है । लेकिन फिर भी जन-आकांक्षाओं की पूर्ति की दिशा में यह हमारा एक सही कदम है और इस दृष्टि से, स्वागत योग्य है । जैसा कि मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा है कि हम ने सारी व्यय-मदों को ध्यान में रखते हुए बिना यात्री भाड़े या माल भाड़े में वृद्धि किए हुए बचत करने का प्रयत्न किया है यह सही है लेकिन जहां तक मुझे ज्ञान है, आज भी रेलवे वित्तीय भार से दबी हुई है और उस के ऊपर कर्ज लदा हुआ है जिस की पूर्ति में हम केवल बहुत थोड़ी राशि निकाल पाएंगे । जैसा कि इंडियन एक्सप्रेस के सम्पादकीय में भी लिखा है—

I quote from the *Indian Express* dated 23rd February 1978.

"There are certain disturbing features of railway finances and o railway operations which are liabl to be pushed under the carpet b the surpluses calculated on the cur rent account. The railways are still

saddled with a debt of as much as Rs. 360 crores and it will be reduced by only a paltry Rs. 15 crores during the next year. This is so in spite of the fact that huge public funds have gone into the railways from plan period to plan period and there had been steep increases in fares and freights year after year for nearly ten years till respite came in the current year because Mr. Dandavate has chosen to draw from a readily available cushion inherited by him.

"The railways have still to approach even the level of performance which investment so far was designed to build into the system. An investment of over Rs. 3,000 crores has been made in the last ten years but the carrying capacity of the railways is still behind the target of 1973-74."

इस उद्धरण के साथ मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं, यद्यपि मैं इस बात को मानता हूं कि यह दोष उनका नहीं है, लेकिन फिर भी किस तरह की हमारी गति है उसमें किस प्रकार से तेजी लाकर फाइनेंसेज़ को आगे बढ़ाया जाये या वित्तीय स्थिति ठीक की जावे और रेलवे को सक्षम बनाया जाये--इस बात की चिन्ता आवश्यक है।

समयाभाव के कारण मैं अपनी सभी बात संक्षेप में ही कहना चाहता हूं और सर्व प्रथम पिछड़े इलाकों में रेल लाइनों की चर्चा करूंगा। पिछड़े इलाकों में रेल लाइन बिछाने की चर्चा यहां पर काफी चली है। कई बार इसकी चर्चा यहां पर हो चुकी है। हम सभी चाहते हैं कि पिछड़े इलाकों की उन्नति हो और उस दृष्टि से योजना आयोग भी सदैव उदार होकर अन्यान्य कार्यों के लिए जहां पैसा देता है फिर कोई कारण नजर नहीं आता कि रेल मंत्री इसके लिए प्रयत्नशील हों और योजना आयोग कोई हिचक बताये। पिछड़े क्षेत्रों में, जोकि आज तक उपेक्षित रहे हैं, रेल लाइन चाहे अलाभप्रद ही क्यों न हो, उसको हाथ में लिया जाना आवश्यक है। इस सम्बन्ध में चाहे राजस्थान हो या मध्य प्रदेश हो, जैसा कि माननीय सदस्य बेरवा जी कह रहे थे राजस्थान में इस प्रकार के इलाके हैं जहां पर पिछले तीस वर्षों में दो चार मील रेल लाइन भी डाली गई हो ऐसा याद नहीं आता। वहां पर किसी प्रकार की कोई रेल लाइन बिछाई ही नहीं गई है। वे इलाके सर्वथा उपेक्षित हैं और रेल लाइन से वंचित हैं इसी प्रकार मध्य प्रदेश में जो बस्तर का इलाका है जोकि पिछड़े से पिछड़ा इलाका है वहां पर दो सौ मील अन्दर तक चले जाइये रेल लाइन के दर्शन नहीं होते। वह इलाके जहां पर आदिवासी रहते हैं, जिनके पास खाने पहनने के लिए भी ठीक व्यवस्था नहीं है वे हमेशा उपेक्षित रहे हैं। मध्य प्रदेश का सावुआ, खरगोन और मंदसौर का इलाका भी प्रायः इसी श्रेणी का है। इन क्षेत्रों में इंदौर-दोहद, रतलाम-बांसवाड़ा, नीमच-कोटा जैसी लाइनों के बारे में या पिछड़े इलाकों में, आदिवासी क्षेत्रों में जो इलाके एक प्रान्त को दूसरे प्रान्त से जोड़ने वाले हैं उनके बारे में कोई चिन्ता व्यक्त न करना और कोई ठोस कार्यवाही न करना—मैं समझता हूं यह अत्यन्त विचारणीय है। इस सम्बन्ध में सरकार की कोई निश्चित नीति होनी चाहिए। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में इस बात का संकेत दिया है कि निश्चित नीति बनाने जा रहे है लेकिन वह कब तक बनेगी? बार-बार यह कहा जा रहा है और पहले भी यह कहा गया था कि सरकार की कोई निश्चित नीति बननी चाहिए ताकि पिछड़े इलाके भी रेल की सुविधा से लाभान्वित हो सकें। मैं चाहूंगा कि इस बारे में वे निश्चित घोषणा करें।

जहां तक यात्री सुविधाओं को बढ़ाने का प्रश्न है, यह सही है कि इस दिशा में कुछ प्रयास किए गए हैं लेकिन आज भी प्लेटफार्म्स पर शेड नहीं हैं, प्रतीक्षालय नहीं हैं, बिजली नहीं है--इस प्रकार की जो छोटी छोटी

[डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय]

सुविधायें हैं उनकी पूर्ति करने में रेल मंत्री को किसी प्रकार की हिचक नहीं होनी चाहिए। पसेंजर एमेनिटीज की धनराशि 4 करोड़ से बढ़ाकर 5 करोड़ की गई है, इसको यदि आप बढ़ाकर 10 करोड़ कर दें तो मैं समझता हूं एक लम्बे समय से जनता की चली आ रही मांगों की पूर्ति हो सकती है। और इस हेतु प्रशासनिक क्षमता भी बढ़ाई जाना जरुरी है और इस संदर्भ में जहां तक रेल प्रशासन का सम्बन्ध है, पिछले दिनों इस प्रकार की बातें कही गई कि रेलवे बोर्ड को समाप्त कर देना चाहिए और आज माननीय सदस्य श्री स्टीफेन ने कहा कि रेलवे बोर्ड में 5 मेम्बर रखे हैं और बाकी सहायक मेम्बर रखे हैं तो इतने परिवर्तन से कोई लाभ नहीं होगा। कुल मिलाकर रेल मंत्रालय के ऊपर दूसरा रेल मंत्रालय चले यह बात चिंतनीय है और इस पर गंभीर विचार होना चाहिए। बोनस के प्रश्न पर यहां काफी चर्चा हुई है। मैं चाहता हूं कि इस बारे में भी शीघ्र निर्णय जरूरी है। इसी प्रकार के केज्युअल लेबर की भी समस्या हल होनी चाहिये।

जहां तक रेलवे कर्मचारियों की भर्ती का सम्बन्ध है, पिछले वर्ष में गजटेड अफसरों के प्रतिशत में जो वृद्धि हुई है उसकी तुलना में क्लास फोर्थ तथा क्लास थ्री के कर्मचारियों की भर्ती में वृद्धि नहीं हुई है। मैं जानना चाहता हूं कि आखिर गजटेड अफसरों के प्रतिशत में असीमित वृद्धि का क्या कारण है? इस प्रकार टाप तो और हेवी होता जा रहा है तथा बाटम दयनीय होता जा रहा है। इस दिशा में भी मंत्री जी को विचार करना चाहिए, अन्यथा यह असमानता पारस्परिक सौहार्द को कम करने वाली है। एक यूनियन के बारे में भूतलिंगम् कमेटी की प्रक्रिया भी आपत्तिजनक है। कृपया देखें जहां तक कर्मचारियों के हितों का सम्बन्ध है, कर्मचारियों के लिए हित-निधि रखी गई है लेकिन उसका ठीक ढंग से उपयोग नहीं होता है। रेलवे रनिंग स्टाफ के बारे में जो कहा गया, उससे मैं किसी सीमा तक सहमत हूं कि उसके लिए कोई हाउसिंग की सुविधा नहीं है, हास्पिटल्स और डिस्पेंसरीज में उनको ठीक ढंग का उपचार नहीं मिलता है, हाल ही मैं रतलाम डीजल लोको शेड में गया था वहां के कर्मचारियों को वहां काम करते हुए एक बीमारी 'डरमोटाइटिस' हो जाती है, उसके उपचार की व्यवस्था नहीं है। कर्मचारी उससे परेशान हैं।

अब मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान रेल दुर्घटनाओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। रेल दुर्घटनायें काफी हुई हैं और निरन्तर हो रही हैं। मुझे आज ही सूचना प्राप्त हुई है—यद्यपि मैं पूरी सूचना प्राप्त नहीं कर सका हूं—कल कोई बड़ी रेल दुर्घटना हुई है जिसमें काफी लोगों के हताहत होने की सम्भावना है। ईश्वर करे ऐसा न हो। सम्भवतः यह जम्मू-तवी एक्सप्रेस के साथ घटी है—चूंकि मैं पूरी सूचना नहीं ला सका हूं इस लिये इसके विस्तार में नहीं जाऊंगा। लेकिन फास्ट ट्रेन्ज और सुपर-फास्ट ट्रेन्ज के साथ जो दुर्घटनायें हो रही हैं, हमें इनके कारणों की गहराई में जाना चाहिये। केवल उच्च स्तरीय समिति ही इस मामले में पर्याप्त नहीं है।

अभी हाल में मैं अपने क्षेत्र के दौरे पर गया था—महू और नीमच का जो लोको-शेड है, यह पश्चिमी रेलवे के अन्तर्गत आता है, वहां के इंजिन बहुत खराब हैं। काचोगुड़ा एक्सप्रेस, जिसे मिनिस्टर की गाड़ी कहा जाता है, उस तक का इंजिन ठीक नहीं है। उसका सीनियर ड्राइवर लिख कर देता है, प्रमाणित करता है, कि यह इंजिन चलने वाला नहीं है, ठीक नहीं है। फिर भी उस इंजिन को चलाया जाता है, जिससे जान-व-माल का खतरा बना रहता है, दुर्घटना हो जाने पर असंख्य लोग मर जाते हैं, लेकिन उसके बावजूद भी कोई चिन्ता नहीं की जा रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को यह भी बतलाना चाहता हूं उस खण्ड पर प्रतिदिन

एक लोको-फेल्योर जरूर होता है, जिसके कारण गाड़ी तीन-चार घण्टे लेट हो जाती है और यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है। इस लिये इस तरफ़ ध्यान देने की आवश्यकता है। अगर आप के पास स्टीम के पुराने इंजिन हैं, खराब है तो आप डीज़िल इंजिन लगाइये या दूसरे अच्छे इंजिन लगाइये, ताकि उसके कारण यात्रियों को जान-व-माल की सुरक्षा हो सके। मैं आप से अनुरोध करता हूं कि उनकी जान-व-माल के साथ मत खेलिये। इंजिनों के रख-रखाव में लापरवाही को नज़र-अंदाज़ मत कीजिये।

अमी एमर्जेन्सी के दौरान स्पोर्ट्स कोटे में कुछ एडहाक़ एप्वाइन्टमेन्ट्स कर दी गई थीं, एडहाक़ के आधार पर स्पोर्ट्स में कुछ लोगों को रख लिया गया था और वे अभी तक चले आ रहे हैं। उसमें अच्छे खिलाड़ियों को मोरिग्राइटी का खयाल नहीं रखा गया, यहां तक कि बहुत से लोग तो ऐसे हैं जिनको स्पोर्ट्स का ज्ञान तक नहीं है। मैं चाहता हूं कि आप इसको देखें कि कितने लोगों को इस तरह से भरती किया गया तथा इस भरती के कारण जो अच्छे स्पोर्ट्समैन रह गये थे, उनको लिया जावे व उनका हक उन्हें दिया जावे, जिन व्यक्तियों या अधिकारियों ने यह गलत काम किया है उनके विरुद्ध भी योग्य कार्यवाही हो।

रेलवे समपार (रेलवे क्रासिंग्ज़) की समस्या आज भी स्थान-स्थान पर बनी हुई है। प्रत्येक माननीय सदस्य ने इसका ज़िक्र किया है। वहां पर कोई गेट्स-मैन रख दिया जाय तो उसके कारण होने वाली समय की हानि रोकी जा सकती है। कई बार ऐसा होता है कि क्रासिंग्ज़ पर दो-दो, तीन-तीन घंटे खड़े रहना पड़ता है, एक ट्रेन का क्रास हो रहा है, उसके बाद दूसरी का हो रहा है, फिर तीसरी का हो रहा है—जिसकी वजह से जनता को बहुत परेशानी होती है। समस्या छोटी भले ही लगे किन्तु जनता को परेशानी काफी है। कृपया इसे देखें।

जहां तक नई भरती का सवाल है—मंत्री महोदय ने कुछ आंकड़े दिये हैं कि हम नई भरती करने जा रहे हैं। मेरा विश्वास है—यदि रेलवे के अन्दर नई भरती का क्रम शुरू किया जाता है और ठीक ढंग से किया जाता है तो 50 हजार की भरती नहीं होगी, बल्कि पांच लाख की भरती कर सकते हैं। जब देश के समक्ष अन-एम्पलायमेन्ट की समस्या है, इस बारे में ठीक से विचार होना चाहिये। जहां तक प्रोमोशन का प्रश्न है वह भी जिस ढंग से होना चाहिए नहीं हो रहे हैं। इंजिन पर काम करने वालों को ही लीजिये, जो खलासी है उसको काफ़ी समय से फायरमैन नहीं बनाया गया है, जो फायरमन है उसको जुनियर ड्राइवर नहीं बनाया गया है, जो जुनियर ड्राइवर है उसको सीनियर ड्राइवर नहीं बनाया गया है। एक इंजिन को चलाने वालों में सात पदोन्नतियां हो सकती हैं, किन्तु वर्षों से यह क्रम रुका हुआ है। अतः नई भरती जरूरी है क्योंकि यदि एक भरती होती है तो सात लोगों को तरक्की मिल सकती है, लेकिन ऐसा नहीं किया जा रहा है। मैं चाहता हूं कि आप इसको देखें। रेलवे एक बहुत बड़ा उद्योग है, इसके अन्दर काफ़ी भरती हो सकती है और लोगों को एम्पलायमेन्ट के चान्सेज़ मिल सकते है।

अब मैं इलेक्ट्रिफिकेशन के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहूंगा। पश्चिम रेलवे पर बम्बई से बड़ौदा तक इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है, लेकिन बड़ौदा से लेकर नागदा तक इलेक्ट्रिफिकेशन का काम रुक गया है, इसके बारे में मैंने पहले भी ध्यान आकर्षित किया है किन्तु आप ने कुछ नहीं बताया है। आज कोयले से चालित, वाष्प-चालित या डीज़ल से चालित इंजिन महंगे पड़ सकते हैं, लेकिन बिजली सस्ती है—इस लिये इलेक्ट्रिफिकेशन से लाभ हो सकता है, परन्तु इस काम को क्यों रोक दिया गया, इसके बारे में जानकारी प्राप्त नहीं है। मैं चाहूंगा कि बड़ौदा—नागदा के बीच में इलेक्ट्रिफिकेशन का जो कार्य चल रहा था उसको फिर से शुरू किया जाय।

[डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय]

अन्त में मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ आपका ध्यान खींचना चाहता हूं। मैंने माननीय मंत्री जी के सामने एक बहुत छोटी सी बात रखी थी लेकिन मेरी समझ में नहीं आता है कि वे उसको पूरा क्यों नहीं कर रहे है। 25 डाउन और 26 अप—ये दोनों गाड़ियां पहले शामगढ़ स्टेशन पर रुका करती थीं। डीजलीकरण के बाद भी ये गाड़ियां वहां ठहरती थीं लेकिन उसको रोक दिया गया है। नागदा में यह गाड़ी रुकती है, क्योंकि वहां पर बिड़ला जी की मिल है और आपके अधिकारियों को वहां पर बिड़ला जी की तरफ से स्वागत-सत्कार मिलता है शामगढ़ के ग्रामीण लोगों की तरफ से वह स्वागत-सत्कार नहीं मिलता है—मैं समझता हूं इन गाड़ियों को वहां न रोकने का यही क्राइटेरिया हो सकता है। अन्यथा वहां सवारियां भी मिलती हैं। वहां गाड़ियां रुकने पर समय में भी कोई फर्क नहीं पड़ेगा।

इसके साथ मैं चाहता हूं—कांचीगुड़ा–अजमेर गाड़ी को दैनिक चलाया जाय। पहले यह गाड़ी बाइ-वीकली चलती थी, उसको बाद में आल्टरनेट डेज पर चलाई जाने की स्वीकृति हुई—इससे जनता को बहुत लाभ हुआ है लेकिन यदि इसको दैनिक कर दिया जाय, तो इससे बहुत सुविधा हो जायगी। लम्बी दूरी की यात्रा के लिए अजमेर–खण्डवा मार्ग पर यही एक गाड़ी है, जो फास्ट ट्रेन है।

उज्जैन से आगरा जो नैरो-गेज लाइन थी, उसको उखाड़ दिया गया था और उसकी जगह कोई आल्टरनेटिव देने के लिये कहा गया था, लेकिन अभी तक कोई व्यवस्था नहीं की गई है। उज्जैन से आगरा जाने वाले यात्रियों को बहुत परेशानी हो रही है। उनके लिये आप वायदे के अनुसार ब्राड-गेज ला रहे हैं या नहीं कृपया इसके बारे में बतलायेंगे।

इन्दौर से दोहद और रतलाम से बांसवाड़ा तथा नीमच से कोटा रेलवे लाइनों के बारे में मैं पहले निवेदन कर चुका हूं। इनका काम हाथ में लिया जाना चाहिए। उनमें प्रायः सभी का प्रारम्भिक सर्वे भी हो चुका है।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि ह्वीलर एण्ड कम्पनी का जो एकाधिकार है, इसको समाप्त किया जाना चाहिए जिससे कि पढ़े-लिखे जवानों को काम मिल सके। कृपया इसके लिए आप क्या करने जा रहे हैं, बतायें।

एक और विषय है यद्यपि छोटा है किन्तु महत्वपूर्ण है। लोकल ट्रेन्स जो बम्बई में चलती हैं उन पर जो टिकट इशू किये जाते है उनके अक्षर अस्पष्ट होते हैं। मैं आपको तीन, चार टिकट प्रस्तुत करना चाहता हूं।

समापति महोदय: बम्बई का मेटर मिनिस्टर साहब पर छोड़ दीजिये।

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय: उनके अक्षर इतने अस्पष्ट होते हैं कि उनमें धोटाला होने की संभावना है कृपया आप देखें। एक और छोटी समस्या है, उदयपुर से अहमदाबाद ट्रेन का जो साधारण गाड़ी का किराया है, वह ड्योढ़ा किराया है। जब से गाड़ी चली है, ड्योढ़ा किराया लगा हुआ है। वह समाप्त होना चाहिए। सम्भवतः यह गाड़ी 62 से चली हैं।

अन्त में एक बात और कहना चाहता हूं वह अजमेर–खण्डवा लाइन को ब्राड गेज बनाने के बारे में है, और वह बहुत जरूरी है क्योंकि चित्तौड़ में सीमेंट फैक्टरी है, निम्बाहेड़ा में सीमेंट फैक्टरी है, नीमच के अन्दर सीमेंट फैक्टरी है और सुआखेड़ा में सीमेंट फैक्टरी लगने वाली है। इसके अलावा नीमच में सी०आर०पी० का हैडक्वार्टर है और नसीराबाद में आर्मी सैंटर है, इसी खण्ड पर कई कपड़ा मिलें वहां पर हैं लेकिन वहां पर

मीटर गेज लाइन है। उसमें इतनी क्षमता नहीं है कि वह इन मिलों का उत्पादित माल ढो सके। इसलिए उस लाइन को ब्राडगेज लाइन में कन्वर्ट कर दिया जाये, जिससे सामान के लाने ले जाने में और यात्री आवागमन में दिक्कत न हो।

इन शब्दों के साथ यह निवेदन करते हुए कि पश्चिम रेलवे का मुख्यालय रतलाम में लाया जावे मैं समाप्त करता हूं।

श्री डी० जी० गवई (बुलडाना) : सभापति महोदय, वैसे तो सभी सदस्य ज्यादा बोलना चाहते हैं लेकिन मैं चाहूंगा कि आप मुझे थोड़ा ज्यादा समय दें।

MR. CHAIRMAN: My Difficulty is that for all other groups there are only eleven minutes and there are eleven members; each can get only one minute.

श्री डी० जी० गवई : मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। हमारे रेल मंत्री जी उन लोगों की श्रेणी में आते हैं जिनके आदर्श श्री नाथ पई के आदर्शों से चलते हुए आ रहे हैं। आज जो यह रेल बजट पेश किया गया है यह 65 करोड़ रुपये के मुनाफे से पेश किया गया हैं। जैसे गुलाब का फूल होता है और वह देखने में बहुत सुन्दर होता है, उसमें सुन्दर रंग होते हैं, कलर होते हैं, इसी तरह से यह जो रेलवे बजट है, यह गुलाब के फूल की तरह सुन्दर दिखाई देते हुए भी, उस पर हाथ लगाने से या उसको ऊपर से देखने से कुछ कांटे भी चुभते हैं।

हमारा क्षेत्र एक ऐसे संभाग में बंटा है, जहां पर लोगों ने आज तक रेलवे लाइन नहीं देखी है और वह पिछड़ा हुआ इलाका है। वैसे जिस इलाके से मैं आता हूं, वहां पर अंग्रेजों के जमाने से एक रेलवे लाइन डालने की बात तय हो गई थी और उसका सर्वे हो गया था। 1900 में बुलडाना में सर्वे हो गया था और 1934, 1935 में वहां पर कुछ काम भी शुरू हो गया था और उस वक्त उस काम में बड़ी प्रोग्रेस रही। 60, 70 मील में भराई हो गई थी और पत्थर तोड़ कर जगह को ठीक कर दिया गया था। इस तरह से 35, 36 साल में उस पर जो काम हुआ था, उसमें लाखों रुपया खर्च हो चुका है लेकिन अब उस काम को बन्द कर दिया गया है। उस इलाके के लोगों ने रेलवे मंत्रालय और रेलवे मंत्री जी को बहुत से लेटर्स लिखे हैं लेकिन उनका कोई ठीक उत्तर नहीं दिया गया है। इस रेलवे लाइन पर काफ़ी खर्च हो चुका है और कोई नया रास्ता नहीं बनाने जा रहे हैं। कोई नयी लाइन आप नहीं डाल रहे हैं। यह लाइन ब्रिटिश जमाने में डाली गयी थी जो कि अधूरी पड़ी हुई है। इस काम को आप जल्दी से जल्दी पूरा कर दीजिये। यह वहां के लोगों की मांग है। लेकिन रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय कोई भी सुनवाई नहीं कर रहा है। वहां पर गवर्नमेंट का इतना खर्चा हुआ है जो कि वेस्ट जा रहा है। वहां रास्ता क्लीयर है, कोई बड़ी नदी रास्ते में नहीं पड़ती है जिसके लिए कोई ब्रिज आपको बनाना पड़े। सीधा रास्ता है। यह रेल लाइन मध्य प्रदेश, विदर्भ और मराठवाड़ा तीनों प्रान्तों को जोड़ने वाली है। वहां का व्यापारी वर्ग अगर बम्बई जाना चाहता है तो उसे 150 मील औरंगाबाद जाना पड़ता है, वहां से मनमाड जाना पड़ता है और फिर जाकर वह बम्बई पहुंच पाता है। इसलिए मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इस अधूरे काम को पूरा करने की तुरन्त कोशिश करें नहीं तो वह पिछड़ा इलाका अविकसित ही रह जायेगा। उसका विकास नहीं हो पायेगा। मेरी रेल मंत्री जी से विनम्र प्रार्थना है कि वे इस काम को पूरा करने की तरफ ध्यान दें।

मैं आंकड़ों के जाल में नहीं पड़ना चाहता। वैसे इस बारे में यहां बहुत आंकड़े दिये गये हैं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जो केजुअल लेबर रेल डिपार्टमेंट में काम

[श्री डी० जी० गवई]

करते हैं और खून-पसीना बहा कर काम करते हैं, उनको रोटी नसीब नहीं होती। उनके बाल बच्चों को रोटी नहीं मिलती। ये केजुअल लेबर आपके रेल डिपार्टमेंट में दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह सालों से काम करते आ रहे हैं और अपना खून-पसीना आपके पत्थरों पर गिराते हैं, आपकी रेल लाइनों पर गिराते हैं। लेकिन रेल मंत्रालय ने इनके लिए कुछ नहीं किया। रेल विभाग दूसरे लोगों को तो परमानेंट करता है लेकिन इनको परमानेंट नहीं किया जाता। इनको परमानेंट करने की गारन्टी रेल डिपार्टमेंट को करनी चाहिए। मेरा आपको सुझाव है कि जो केजुअल लेबर चार-चार, पांच-पांच साल नौकरी कर लेता है, उसको परमानेंट करने की व्यवस्था रेल डिपार्टमेंट को करनी चाहिए।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। जितने भी आपके रेलवे स्टेशंस हैं, उन पर केन्टीन होती हैं, बुकस्टाल्स होते हैं, फूटस्टाल्स होते हैं। इन सब के ठेके आप बड़े कान्ट्रेक्टर्स को देते हैं। ये कान्ट्रेक्टर्स छोटे छोटे लोगों को कम मुनाफे पर अपना बिजनेस दे देते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि छोटे छोटे लोगों को रेलवे स्टेशनों पर कांट्रेक्ट देने की व्यवस्था होनी चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि इस देश में रेलवे, समाज को, एक दूसरे को जोड़ने वाली है। इस पर से हमें जातीयता को मिटाना है। मैं चाहता हूं कि रेलवे स्टेशनों पर जो कान्ट्रक्ट दिये जाते हैं वे शेड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को देने चाहिएं। मुझे कहीं ऐसा नजर नहीं आता है कि शेड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को ये कान्ट्रेक्ट्स मिलते हों। ये कान्ट्रेक्ट्स बहुत बड़े लोगों को दिये जाते हैं जो कि बहुत बड़ा मुनाफा कमाते हैं। अगर आप इस देश से जातिवाद मिटाना चाहते हैं तो आपको रेलवे के बुकस्टाल्स, फूटस्टाल्स के ठेके सब शेड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को देने चाहिएं।

एक बात और कहना चाहता हूं। आपके जो रेल कमीशन होते हैं वे बड़े दर्जे के अफसरों के लिये फैसले लेते, हैं लेकिन शेड्यूल्ड कास्ट के लोगों की प्रमोशन के सम्बन्ध में कोई फैसला वे नहीं लेते। दस-दस और पंद्रह साल में भी उनको प्रोमोशन नहीं मिलता है। मैंने मंत्री जी को एक पत्र लिखा है। कलकत्ता के पास खड़गपुर में रेलवे स्कूल है। वहां की प्रिंसिपल शैडयूल्ड कास्ट है। वह क्लास एक अफसर का काम कर रही है। लेकिन उसको क्लास एक का दर्जा अभी तक नहीं दिया गया है। अगर दे दिया जाये तो छः सौ रुपया पगार है और बाकी टी ए डी ए वगैरह अलग है। आपको खयाल करना चाहिये इस तरह के केसिस का। शैडयूल्ड कास्ट के लोग जो लटके हुए हैं जिनका प्रोमोशन भी नहीं होता है क्लास एक की पोस्टस के अगेंस्ट वे काम कर रहे होते हैं लेकिन उनको उसका ग्रेड नहीं दिया जाता है तो इन सब की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

जनता सरकार को सत्ता में आये हुए ग्यारह महीने हो गये है, बारहवां चालू हो जायेगा। पहले रेलवे बजट में आपने बहुत सुन्दरता के साथ और बहुत ही मीठे शब्दों में अच्छी अच्छी बातें कही थीं। अभी भी आपने अच्छी अच्छी बातें बताई हैं। इंदिरा जी के राज्य में एक अच्छी बात बताई गई थी इसी तरह से। बीस-सूत्री कार्यक्रम के लाभों में एक लाभ यह बताया गया था कि गरीबों को डेढ़ सौ रुपये में घर दिया जायेगा। लोगों को लगा यह तो बहुत अच्छी बात है: कुछ को यह भी लगा कि आदमी चूहे की तरह से उसमें जा कर क्या रहेगा? क्या वह चूहे को पकड़ने वाले पिंजरे में जा कर रहेगा। ऐसा ही एक बहुत आकर्षक सुझाव आपने भी दिया है। आपने कहा है कि जनता खाना आप एक रुपये में देंगे। यह

चीज लोगों को बहुत अच्छी लगी है। उन्होंने कहना शुरू कर दिया है कि रेलवे एक रुपये में खाना दे रही है और यह खाना कुछ और टाइप का होगा और इसको लेकर सब के मुंह में पानी आने लग गया है। लोग कहने लग गये हैं कि रेलवे प्लेटफार्म पर जायेंगे और बाहर जहां खाने के छः सात रुपये लगते हैं वहां रेलों में एक रुपया ही लगता है और वहां पेट भर अच्छा खाना खाने को मिल जायेगा। लेकिन कहीं ऐसा न हो कि इंदिरा गांधी के बीस सूत्री कार्यक्रम के लाभांश में जिस तरह से झोंपड़ी की बात हुई थी डेढ़ सौ रुपये में उसी तरह से यह बात भी हो। ऐसा न हो कि खाने के लिए थाली तो उनके सामने रख दी जाये और उसमें सड़े हुए चावल हों, सड़ी हुई भाजी हो, कंकड़ उसमें मिले हुए हों और लोग भात तो लें लेकिन उसको फेंक दें। ऐसा जनता खाना नहीं होना चाहिए कि कोई खा ही न सके। ऐसा न हो कि वह काम का खाना ही न हो। इस वास्ते आप थोड़ा खाना दें एक रुपये में लेकिन अच्छा खाना दें।

सभापति महोदय: अब आप समाप्त करें।

श्री डी० जी० गवई: हम आर० पी० आई० के दो ही सदस्य हैं। हमें ज्यादा समय मिलना चाहिए। आपने दूसरी पार्टियों के दस-दस सदस्यों को मौका दिया है। हम शैडयूल्ड कास्ट के लोगों के लिए कुछ बता रहे हैं। आप हमें बताने दें।

हमारी मिसेज दिल्ली आना चाहती हैं या दिल्ली से वापिस जाना चाहती हैं तो उसके साथ एटेंडेंट देने की कोई व्यवस्था आपने नहीं की है। अकेली वह कैसे आजा सकती हैं। रेलों में अब चोरियां भी बहुत होती हैं, लूटमार भी बहुत होती है जिसको सुन कर बहुत बुरा लगता है। एम०पी० की औरत के साथ अगर एम० पी० स्वयं हो तो दोनों बातें करते आ सकते हैं। एम०पी० की औरत अपने साथ किसी को लाये तो उसके लिये उसे टिकट लेना पड़ता है। इसलिए उसके साथ एक एटेंडेंट हो, चाहे लेडी एटेंडेंट ही क्यों न हों, उसको देने की व्यवस्था करें:

सभापति महोदय आखिरी बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं, क्योंकि आपने तीन बार घंटी बजा दी है।

हमारे साथ एक अटेंडेंट रहता है लेकिन हम एम०पीज० तो फर्स्ट क्लास में रहते हैं और वह अटेंडेंट सेकिंड क्लास में रहता है। अगर एम०पी० को रेल में कोई मार भी डाले तो वह अपने अटेंडेंट को नहीं बुला सकता है। इसलिये अटेंडेंट एम०पी० के साथ रहने की व्यवस्था करें।

शैडयूल्ड कास्ट के लोगों की तरफ रेल मंत्री को ज्यादा ध्यान देना चाहिए, मुझे आशा है इस पर मंत्री जी ध्यान देने की कृपा करेंगे।

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): I would like to congratulate the Minister of Railways who has presented a very good budget. I have got another opportunity to congratulate him: he has not conceded the Bonus demand, which is made from the Opposition as well as from the Treasury benches. I ask: whose money are you going to distribute? The Indian nation has invested Rs. 4,000-odd crores in the Indian Railways during the last more than 100 years. Out of 100 people, only one man is travelling by Railways; and 99 per cent of the people are not at all using the Railways. I say that the income which the Minister is going to get out of the Railways, belongs to the Indian nation. That money should be ploughed back into the Indian Railways. It should not be frittered away, as if it is nobody's money. It is nation's money. You should be very careful in conceding the demands of the Railway workers.

PROF. MADHU DANDAVATE: Do you concede that the workers are also part of the nation?

[Shri M. Ram Gopal Reddy]

SHRI M. RAM GOPAL REDDY: Out of every 4,000 people, one man is working in the Indian Railways. That is why I say that the Minister should not deprive 3,999 and give the benefit only to one person. That is why I object to giving bonus to the workers. There may be pressure from his party also. Of course, when he was sitting in the Opposition, he was asking for bonus every day. Now, I want to give him good support in not yielding to any pressure. (*Interruptions*) I welcome it. I repeat again that he should be very bold and reject any demands from the workers. Secondly, there is demand every day for abolishing the Railway Board. After all, what is the Railway Board going to do? It is the Minister who is doing hard work. It is the Minister's orders which are carried out by the Railway Board. Why blame the Officers in Rail Bhavan? Where should they sit? They should have some place to sit. Wherever they sit, it will become the Rail Bhavan. Therefore, you should not criticize each and every officer.

Now, for the railway line between Bibinagar and Narkuda, he has not provided an adequate amount. He has provided only a small amount. It is not going to solve the problem. This line will link Nagarjunasagar. It is a granary of foodgrains, because it gives you over 25 lakh tonnes of foodgrains every year. Therefore, this railway line is necessary. Again, our Chairman's demand has been that Ramagundam and Nizamabad should be connected. It is in the coal belt; and my constituency is in the sugar belt. I want these lines to be completed at an early date. I hope the Minister is not going to give 8.33 per cent bonus to the railway workers.

PROF. P. G. MAVALANKAR (Gandhinagar): Sir, I wish to congratulate the hon. Railway Minister, my friend, Shri Dandavate, very warmly for his budget performance for the second year in succession. He has given us a surplus budget. I am grateful to him not only from the point of view of the surplus, but also from the point of view of his seeing how the railways can contribute to the general revenues of the entire nation. He knows, and the whole House knows, this budget has been welcomed by all sections of the people, including those sections of the people who make some point of grievance or demand. After all, whoever becomes the Railway Minister, he will have to receive a number of suggestions, comments and criticisms as to why in a particular locality a particular train has not started, or not speeded up, or a new line not taken up or completed. Taking a general view, I do feel that he has many laurels to his credit.

Having said this, I must now start with my points of comment. First of all, I wish to say very briefly, that his attention to passenger amenities, though welcome does not go far enough in that direction. The direction that he has given is correct. He is getting rid of ACC compartments, saloons and many paraphernalia of the imperial traditions. But if you look at the problem from the point of view of revenues, if you consider the income which you receive from the second class passengers, I am afraid the passenger amenities are not as many as they ought to have been in proportion to the income.

I know he will say that a start has been given. Quite good. But I want that start to be at a little more accelerated pace and not at the present pace. He has given the one rupee thali of janata food for the railway passengers. I hope it will be worthwhile eating and not just food for the sake of name. Because, I do not think people go and travel on railways and spend money on tickets merely because a cheap meal is available at one rupee. After all, they will go only when they have to go. When they go, let them not go hungry.

While talking of the "Janata" thali or food, may I request the Railway Minister to start it at the Western Court? Those who stay in the Western Court and have to burn midnight oil find it very difficult to get good food there. People will run away if they taste the food. I myself do not know how I have survived there all these years! So, why not the Works & Housing Ministry and the Railway Ministry jointly start some kind of railway catering in all these areas where Members of Parliament live here in Delhi? It is a shame that Members of Parliament are put to such inconvenience when they have to work late in the night, like Ministers. We work and burn midnight oil and we do not get enough to eat, good food and clean food. Let the Railway Minister, therefore, go into that aspect also.

I am glad he has mentioned about the Nadiad-Modasa line via Kapadvanj at page 10 of his budget speech. But what about the Bhavnagar-Tarapore railway line? For years we have been asking this question and he has been saying that the matter is under progress. What is the pace of this progress? We would like to know that, because the Bhavanagar-Tarapore line has already been agreed to, a survey has already taken place, and the Gujarat Government has agreed to make up a certain portion of the deficit, if any. So, why is this line not being taken up?

Regarding the Nadiad-Modasa broad gauge line via Kapadvanj, if he goes further into that area of construction of new lines, I would suggest that an engineering-cum-traffic survey is called for to find out the possibility of a line, Dahod-Jhmarkotra (near Udaipur) Broad Gauge line. It may mean a couple lakhs of rupees by way of additional budget. This proposal is not a new one. The Railway Ministry has been seized of it. I will not go into the details. This is a proposal for a railway line which will go into Rajasthan, Madhya Pradesh, Gujarat, and a part of Maharashtra perhaps and it will touch hilly areas and backward areas. The railways should first agree to an engineering survey to find out whether it is feasible or not.

I want to say now a word or two about the conversion from metre-gauge into broad-gauge. What about the Ahmedabad—Delhi line? Why does he want us to spend 24 hours to come to Delhi to attend to our work? We cannot afford to go by air always because free air journey is not permitted to us beyond a particular number of journeys. So, we are forced to go by train which means we nave to spend 24 hours in the train. If I go home for the week end, I will have to miss the session on Monday. I do not want to miss it. I want to be here from Monday to Friday. So, the conversion of the metre gauge line from Delhi to Ahmedabad should be taken up as early as possible.

Then there is the Viramgam-Okha-Porbandar line for which Government has already spent some money. Now they have been spending money on staff and administration at Surendranagar, Rajkot, Jamnagar and other places. I would like the Minister to pay a visit to these places and see whether he could accelerate the pace of work so that he could go to the Planning Commission and ask them for more funds to complete the already started works of conversion of metre-gauge into broad-gauge.

Similarly, the conversion of the Chota Udaipur-Baroda, Ankleshwar—Rajpipla and Bilimora—Waghai lines from narrow to broad gauge has also to be looked into, as they cover backward regions and 'Adivasi' areas.

16.00 hrs.

About the existing trains, I will only say that he should add a number of additional coaches to trains between Bombay and Ahmedabad. Why does he not think of an additional train if not every day, at least thrice a week so that over-crowding is lessened in this line?

[Prof. P. G. Mavalankar]

I would also like him to consider the question of electric trains between Ahmedabad and Baroda and between Baroda and Bulsar as they have in Bombay, Madras and Calcutta, so that passengers, students businessmen, employees professionals and other commuters are helped? Why can't he think in terms of having additional trains for them?

The Sabarmati Express between Ahmedabad and Varanasi is an Express train only up to Baroda. Beyond Baroda it is a local. So, either change the name or speed up the train. That is my request to him.

Then, I will deal with corruption in half a minute.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): Only half a minute for corruption?

PROF. P. G. MAVALANKAR: That is because time is limited. Otherwise I can speak on it for half a day.

PROF. MADHU DANDAVATE: Half a minute for corruption, more for eradication.

PROF. P. G. MAVALANKAR: Corruption is there. He has told us that he is putting women employees at the windows. That is all right. One can go on writing philosophically in a good-humoured way whether man or woman is better. It is a matter of dispute. But let Prof. Dandavate and myself travel *in cognito* and see how much attention we get at the reservation windows. Nobody attends to the telephone, there is no answer, no information is given. I know it is not his problem, it is a problem of national character, but it has to be looked into. Corruption is there because people have to travel, and if they do not get a ticket, they have to pay excess for it. I remember that the former Governor of Maharashtra Shri Sri Prakasa after he ceased to be Governor, wanted to go to Mussorie and as he himself wrote to Pandit Jawaharlal Nehru, he had to spend Rs. 20 for it, only then he could get a ticket!

The Railway Minister is talking of re-structuring the Railway Board. I do not know whether he is only mincing matters or having a jugglery of words. I respect him for his sincerity but let him be clear and honest and say whether he has got rid of the overall bossism and overlordism of the Railway Board on him. He has told us that he is not going to be dominated by the Railway Board. That will be a satisfaction only so long as he remains the Railway Minister, if at all he is right in what he is saying. The point is: why have this anachronism in the present condition of Indian administration?

I would also like to know whether the Railways Act is going to be amended and brought in tune with the new situation.

I have been representing for a level crossing at Navsari. I also want a foot-bridge at Ranip near Sabarmati in Ahmedabad. These are important things that he should look into.

I want this House to know that we have not given adequate attention to railway porters and their lot. Many of them have no shelter. I would request the hon. Minister to construct for them *yatri sarais*, some sheds where they can eat, have a bath and stay for the night. They are already over-worked. Why not give them these facilities?

I find that wagons are not available—and that is another source of corruption—for coal from the coal areas to Ahmedabad, creating difficulties for the textile industry as also in the supply of electricity. A good deal of Salt production is destroyed because wagons are not there.

There is a train between Gandhi Nagar and Ahmedabad—the two capital cities, present and former, of Gujarat—but there is no station in between. The train consists of, perhaps, one or two passengers, one

engine driver and one guard only because it does not stop in between! If you have a train at all between these two places at least do not make it a mockery.

I find that in Varanasi, Allahabad or Prayag and other places only Hindi names are there. I am all for Hindi, but after all these are places of all-India pilgrimage where tourists come from all over the country. Why not have names in English also to help passengers and pilgrims from places like South India?

Finally, I find that the Railways have spent lot of money for sending its people for training. Railway is also doing a good job in constructing new railway lines in various foreign countries earning foreign exchange. Very good. I would like the Minister to plead with the Finance Minister, the Prime Minister and the Planning Commission that that allocation of foreign exchange earned by the Railways must go back to Railways. Why should it remain with the General Revenues and the Railway suffers from general development? I hope, he will take note of my point.

श्री यमुना प्रसाद शास्त्री (रीवां) : सभापति महोदय, मुझे प्रसन्नता है कि हमारे रेल मंत्री महोदय ने एक ऐतिहासिक बजट हमारे सामने प्रस्तुत किया है। रेल मंत्री ने जो बजट प्रस्तुत किया है, यदि सही माने में उसका अनुकरण समूचे शासन ने किया होता तो आज देश की जनता इस बात का विश्वास करके बैठती कि सचमुच में जनता पार्टी की सरकार ने एक नयी दिशा में कदम बढ़ाया है, उसकी आशाओं और आकांक्षाओं की पूर्ति के लिए कुछ ठोस कदम उठाए हैं। रेल मंत्री ने जो बजट प्रस्तुत किया है उसमें एक सही दिशा दिखाई पड़ती है और इसमें कोई सन्देह नहीं कि पिछले दिनों की अपेक्षा सचमुच में परिवर्तन नजर आता है। न केवल पार्लियामेन्ट के सदस्य बल्कि समूचे देश की जनता इस बात को मानती कि आज तक जो कुछ नहीं हुआ जनता के हित के लिए उसके विपरीत आज सही दिशा में कदम उठाया गया है। इस सम्बन्ध में रेल मंत्री ने जो प्रशंसनीय कार्य किया है उसके लिए देश की जनता उनको भूरी भूरी धन्यवाद देती है। देश के तमाम समाचार-पत्रों की टिप्पणियों में इस बात का उल्लेख किया गया है। पिछले 11 महीने में 108 नई रेलें चलाई गईं—यह कोई कम उपलब्धि की बात नहीं है। 74 गाड़ियों के रूट्स एक्सटेंड किए गए—यह भी कोई कम उपलब्धि नहीं है। इतना ही नहीं, हमारी सरकार ने एक नयी दिशा की तरफ अपना लक्ष्य घोषित किया है कि हमको निचले स्तर के लोगों को ऊपर उठाना है, उनको नीचे से उठाकर ऊंचे स्तर पर ला करके बराबरी की दिशा की ओर ले जाना है। 50 हजार चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को सेलेक्शन ग्रेड देने की जो बात कही गई है वह पिछले 25 वर्षों में कभी भी नहीं हुई। यह कोई साधारण बात नहीं है बल्कि एक ऐतिहासिक कदम है, एक ऐतिहासिक उपलिब्ध है। चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी जिनकी तरफ कभी किसी ने ध्यान नहीं दिया, जिनकी सदा ही उपेक्षा होती रही उन 50 हजार कर्मचारियों को सेलेक्शन ग्रेड दिया गया है। इसी प्रकार से क्लैरिकल पोस्ट्स पर काम करने वाले कर्मचारियों को प्रमोशन के अवसर दिए गए हैं। यह कोई साधारण बात नहीं है बल्कि सचमुच में यह एक नयी दिशा का संकेत करती है। यह इस बात का द्योतक है कि नयी दिशा की ओर कदम बढ़ाया गया है।

इसके बाद अब मुझे कुछ और बातें भी कहनी हैं। मुझे यह कहना है कि इस देश की जनता की जो वास्तव में आकांक्षा रही है उस आकांक्षा की पिछले तीस वर्षों में पूर्ति नहीं हुई है। इसी कारण से जनता नाराज हो गई और उसने बेचैन हो करके जनता पार्टी के हाथ में इस देश की जिम्मेदारी सौंप दी। उन्होंने यह सोचा कि आज तक जो यातायात की सुविधायें हमें प्राप्त नहीं

[श्री यमुना प्रसाद शास्त्री]

हुई वह सुविधायें अब हमें प्राप्त होंगी । हमारे लिए रोजगार के साधन उपलब्ध होंगे । इस देश का विकास अविच्छिन्न रूप से रेल यातायात के साथ जुड़ा हुआ है । आज इस वैज्ञानिक युग में किसी भी देश का विकास तब तक सम्भव नहीं है जब तक कि रेल यातायात के साधन खनिज पदार्थों का दोहन करने और उपयोग करने के लिए जोड़ न दिये जायें । जब तक इस प्रकार से यातायात साधनों का विकास नहीं होता तब तक देश का विकास सम्भव नहीं है ।

हमें देखना होगा कि आज तक कौन से हिस्से घोरतम उपेक्षित रहे हैं । मैं आपके सामने एक चार्ट प्रस्तुत करूंगा—मैं पढ़ तो नहीं सकता लेकिन स्मरण शक्ति से आपको बतलाना चाहता हूं कि असम में एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे 28.13 किलोमीटर रेल लाइन है । बिहार में एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे 30.47 किलोमीटर रेल लाइन है । यह भी अधिक नहीं है बल्कि कम है परन्तु मैं तुलनात्मक चित्र आपके सम्मुख प्रस्तुत कर रहा हूं । गुजरात में एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे 29.07 किलोमीटर रेल लाइन है । पंजाब में एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे 42.74 किलोमीटर रेल लाइन है । बंगाल में एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे 43.44 किलोमीटर रेल लाइन है । दूसरी ओर मध्य प्रदेश की क्या स्थिति है जोकि इस देश का सबसे बड़ा प्रान्त है जिसका 4 लाख 44 हजार वर्ग किलोमीटर का क्षेत्र है ? वहां एक हजार वर्ग किलोमीटर के पीछे केवल 12 किलोमीटर रेलवे लाइन है । मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का हृदय है, अगर हृदय कमजोर होगा तो वह जीवित नहीं रह सकेगा । अगर इस देश को जीवित रखना है, अगर इस देश को समृद्धि की ओर ले जाना है, तो देश के हृदय की उपेक्षा न कीजिये । पिछली कांग्रेस सरकार ने अब तक इसकी उपेक्षा की है और इसीलिये वहां की जनता ने उन को सबक सिखाया है । स्टीफन साहब कहते हैं कि एमर्जेन्सी जो आई थी, वह तो हम ने एक मैडिसिन दी थी —उस मैडिसिन का जवाब ही वहां की जनता ने आप को दिया है । जो कहते हैं कि हम ने एक हैल्दी चाइल्ड जनता सरकार को दिया है —मैं कहता हूं कि आप ने मृत-प्राय बच्चा दिया था । आप ने जहर की सुई लगा कर उस बच्चे को जनता पार्टी के हाथों में सौंपा था, लेकिन आज वह मृत-प्राय बच्चा हंसता और खेलता नजर आता है । हम चाहते हैं कि रेल मंत्री उस के हृदय को मजबूत करें ताकि आने वाले समय में वह बच्चा हृष्ट-पुष्ट हो और आप को सदैव स्मरण करे ।

अब मैं स्टेट्स रियार्गनिजेशन कमीशन की रिपोर्ट की तरफ आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । लाचारी के कारण मैं इस को पढ़ तो नहीं सकूंगा—लेकिन यह रिपोर्ट 1955 में प्रस्तुत की गई थी । इस रिपोर्ट के आधार पर मध्य प्रदेश का गठन हुआ था, उस समय चार-पांच अलग-अलग प्रदेश थे उन सब को मिला कर एक नये प्रदेश का गठन हुआ था, जिस की सिफारिश इस कमीशन ने की थी । उस समय के प्रधान मंत्री पं० जवाहर लाल नेहरू ने कहा था कि इस सिफारिश को देख कर मुझे आश्चर्य हुआ है, इतना बड़ा प्रान्त कैसे चल सकेगा, बहुत अनबील्डी हो जायेगा, जिस में यातायात के साधन नहीं होंगे । इस रिपोर्ट के पृष्ठ 133 पर वह सर्व-सम्मत सिफारिश की गई थी, जिस में लिखा हुआ है कि अगर इस राज्य को सैटिस्फैक्टरी, सन्तोषजनक ढंग से चलाना है तो इस में रेलवे-लाइन का जाल बिछाना होगा । उस में उन्होंने कुछ सुझाव भी दिये हैं । उन्होंने लिखा है कि जो पुराना विन्ध्य प्रदेश है, उसे पश्चिम से पूर्व तक रेलवे लाइन से जोड़ना होगा ।

"In our opinion, this suggestion seems to be essential."

यह एसेन्शल है--विन्ध्य प्रदेश को पश्चिम से पूर्व की ओर जोड़ना, जबलपुर से ललितपुर को जोड़ना--यह उन का सुझाव था। लेकिन इसएसेन्शल चीज को बनाय-नाक रख दिया गया। 1955 से लेकर 1978 आ गया, 23 वर्ष बीत चुके है, लेकिन एक इंच भी रेलवे लाइन डालने में कोई प्रगति नहीं हुई।

मैं रेलवे मंत्री को इस बात के लिये धन्यवाद देता हूं, उन्होंने एक सिफारिश को लागू करने के लिये--विन्ध्य प्रदेश के पश्चिम को पूर्व के साथ जोड़ने के लिए--प्रारम्भिक कदम उठाया है। इस के लिये वहां की जनता हार्दिक आभार व्यक्त करती है, उन के वंशज सदा-सदा आप को याद रखेंगे। ललितपुर-सिंगरौली वाया सतना-रीवा के सर्वेक्षण की बात कही गई है। इस प्रीलिमिनरी इंजीनियरिंग सर्वेक्षण में काफी समय लगेगा। इस सम्बध में मैं एक निवेदन करना चाहता हूं--सतना से रीवा होते हुए--सिंगरौली का सर्वेक्षण 1973 में हो चुका है, इस लिए ललितपुर से खजुराहो होते हुए सतना तक का सर्वक्षण आप कराइये लेकिन सतना से रीवा होते हुए सिंगरौली का जो सर्वेक्षण पहले हो चुका था, उसका निर्माण कार्य इसी वर्ष आरम्भ करा दीजिये। उस रिपोर्ट में कहा गया है कि यह अलाभप्रद लाइन होगी किन्तु वस्तु स्थिति यह है कि सिंगरौली में इस देश का सब से बड़ा कोयला भण्डार है, जिस का दोहन आज तक नहीं हुआ है। सीधी में बहुत विशाल वन सम्पदा हैं वांस बहुत बड़ी मात्रा में है जहां कागज का कारखाना लग सकता है। चूने का बहुत बड़ा भण्डार है, जहां सीमेन्ट का कारखाना लग सकता है, बाक्साइट का भण्डार है, एल्यूमिनम का कारखाना लग सकता है, लकिन कुछ नहीं हो रहा है, क्योंकि वहां रेलवे लाइन नहीं है। मैं आप के माध्यम से समूचे सदन की ओर से यह निवेदन करूंगा कि हमारे रेल मंत्री जी इस तरफ अवश्य ध्यान दें। आप को यह जान कर दुख होगा कि वहां के बुद्धिजीवियों ने अभी हाल में उस क्षेत्र का सर्वेक्षण किया था, उस सर्वेक्षण के अनुसार सीधी जिले में आज भी 99 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा से नीचे है। इतनी बड़ी खनिज सम्पदा के होते हुए भी रीवा जिले के 91 प्रतिशत लोग अभी भी गरीबी की रेखा के नीचे है और इस का मूल कारण केवल एक है कि उन की सरकारी प्राकृतिक सम्पदा का उपयोग उन के हितों के लिये नहीं हो रहा है। आप इस तरह देखिये। जितने पिछड़े इलाके है--जैसे सतना से रीवा होते हुए सिंगरौली --जिस का मैंने अभी जिक्र किया है, इसी तरह से चिरीमीरी से बलाडीह है--इस के लिये भी आप ने प्रीलिमिनरी इंजीनियरिंग सर्वे की बात कह दी है। लेकिन उस लाइन का होना बहुत आवश्यक है, वहां पर कोयले की खदानों का जाल बिछा हुआ है। अगर वह लाइन बन जाती है तो दूसरी तरफ वह इलाका बिहार से भी जुड़ जाएगा। इसलिए वहां पर उस लाइन को आप बनाइए।

इसी तरह से आप देखें कि बस्तर का जो जिला है वह केरल प्रान्त से भी बड़ा है। केरल प्रदेश में जहां एक हजार किलोमीटर पर 23.87 किलोमीटर रेलवे लाइन है लेकिन बस्तर में एक किलोमीटर पर एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। इतना बड़ा जिला है वह लेकिन वहां पर रेलवे लाइन की हालत आप देखिये। बैलाडीला में लोहे की खदानें है और दल्ली रजाहरा से जगदलपुर तक रेलवे लाइन की बात बहुत दिनों से चल रही है लेकिन इस बजट में उस का कोई उल्लेख नहीं है। इसी तरह से खंडवा से दोहद तक की रेलवे लाइन का कोई उल्लेख नहीं है।

हमारे इस रेलवे बजट में बहुत सी बातें कही गई हैं और कुछ मीटर गेज रेलवे लाइनों

[श्री यमुना प्रसाद शास्त्री]

को ब्राड गेज लाइनों में बदलने की भी बात है लेकिन मध्य प्रदेश की एक मीटर गेज का ब्राडगेज में बदलने का प्रावधान नहीं है। कुछ नई रेलवे लाइनों के निर्माण की बात कही गई है। यह बहुत अच्छी बात है। कोंकण में जो नई रेलवे लाइन का काम शुरू किया गया है, इस के लिए स्वर्गीय नाथपई ने बहुत कोशिश की थी। आप ने जो यह कदम उठाया है, यह वहां की जनता की आकांक्षाओं की पूर्ति के लिए एक अच्छा कदम है लेकिन आप यह भी देखिये कि नई रेलवे लाइनों के निर्माण का जो काम है, उसमें मध्य प्रदेश में कोई नई रेलवे लाइन बिछाने की स्कीम नहीं है और वहां पर मीटर गेज को ब्राड गेज करने का कोई प्रावधान है। इस तरह से मध्य प्रदेश की उपेक्षा नहीं होनी चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहूंगा कि नई रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए जो धन का प्रावधान किया गया है, वह बहुत कम है। इस बारे में आप सोचिये। इस साल का बजट 22 अरब 20 करोड़ रुपये का है लेकिन नई रेल लाइनों पर कितना रुपया खर्च किया जाएगा? केवल 29 करोड़ रुपया यह कुल राशि का कौन सा भाग है। यह एक प्रतिशत से कुछ थोड़ा ही ज्यादा बैठता है। इस गति से अगर हम चलेंगे तो क्या हम सचमुच में भारत को उन्नत देशों की श्रेणी में ला सकेंगे। यह कहां तक उचित है, इस के बारे में आप को सोचना होगा। कहां से रुपया लाएं, उस का क्या तरीका हो, यह आप सोचिये। प्लानिंग कमीशन देश की जनता के लिए उत्तरदायी नहीं है। देश की जनता की लिए हम लोग उत्तरदायी है, यह शासन उत्तरदायी है। देश की जनता आप से इस का जवाब पूछेगी, प्लानिंग कमीशन से नहीं पूछेगी। यह जो जिम्मेदारी आप की है, उस को निभाने के लिए क्या किया जा रहा है, उस के लिए आप को सोचना होगा। ताकि जनता की जो आशाएं है, अकांक्षाएं है, उन की पूर्ति की जा सके। पिछले साल के बजट में नई रेल लाइनों के लिए 24 करोड़ रुपये का प्रावधान था जबकि कुल बजट 21 अरब 31 करोड़ रुपये का था। इस वर्ष कुल बजट 22 अरब 20 करोड़ रुपये का है और उस में आपने केवल 29 करोड़ रुपया इस के लिए रखा है। इस में आप देश की जनता को क्या नई रेल लाइनें दे सकेंगे। हम कहते है कि यह जो जनरल रेवेन्यू में डिवीडेन्ड देने की बात है, इस की कोई आवश्यकता नहीं है। रेलवे लाइनें स्वयं में बहुत महत्वपूर्ण है और देश के विकास में इन का बहुत बड़ा हाथ है। इसलिए यह जनरल रेवेन्यू में जो पैसे देने की बात है, यह नहीं होनी चाहिए। यह जो 269 करोड़ रुपया आप इस में देने वाले है, इस को मत दीजिए और इस रुपये को नई रेलवे लाइने बिछाने में खर्च कीजिए।

इसी तरह से मेरा कहना यह है कि यह जो 170 करोड़ रुपये सोशल बर्डन का है इस को सामान्य प्रशासन को वहन करना चाहिए। सबरबन ट्रेन्स में अगर घाटे की बात हो या कम खर्च पर कुछ वस्तुओं को ले जाने की बात हो तो यह जो 170 करोड़ रुपये की सोशल बर्डन की बात है इस को सामान्य प्रशासन को बर्दाश्त करना चाहिए और यह रुपया भी नई रेल लाइनों के निर्माण में लगना चाहिए।

रेलवे की 345 करोड़ रुपये के कर्ज की जो बात है इस के बारे में मेरा कहना यह है कि इस कर्ज को राइट आफ कर दिया जाना चाहिए। आप यह देखिये कि यूरोपियन इकोनामिक कम्युनिटी यूरोपियन मार्केट और वर्ल्ड बैंक वालों से यह कहा जाता है कि जो पुअर कन्ट्रीज हैं उनके कर्ज को माफ किया जाए तो फिर हमारे ये जो अर्द्ध-विकसित क्षेत्र हैं उन का विकास करने के लिए यह

आवश्यक है कि इस प्रकार के कर्जों को समाप्त किया जाए और इस तरह से जो धन बचता है उस को नई रेल लाइनों के निर्माण के कार्यों में लगाया जाए ।

श्रीमन भ्रष्टाचार की बात करने से पहले मैं एक बात और कह दूं – यह जो आपका नई रेलवे लाइन बनाने के लिये लाभप्रद और अलाभप्रद का मापदण्ड है इसको आप हमेशा के लिए समाप्त कर दीजिए नहीं तो किसी भी अविकसित क्षेत्र में आप नयी रेल लाइने नहीं दे सकेंगे । पहले तो रिपोर्ट आयेगी कि उस इलाके में लाइन लाभप्रद नहीं है । जब आप बड़े बड़े शहरों में घाटा सह कर भी सवर्वन ट्रेंस चला रहे हैं तो इन पिछड़े क्षेत्रों में अलाभप्रद ट्रेन क्यों नहीं चलाते । इन क्षेत्रों में हरिजन आदिवासी और गरीब लोग रहते हैं जिनके पास कुछ नहीं है । अगर वहां अकाल पड़ता है तो आप अनाज वहीं पहुंचा पाते और बिना अनाज के वे भूख से तड़प-तड़प कर मर जाते हैं । इसलिए यह लाभप्रद और अलाभप्रद का मापदण्ड आपको नहीं अपनाना चाहिए और रेलवे लाइनें इन क्षेत्रों में बिठानी चाहिएं ।

आपने भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए, हमारी माता और बहिनों का योगदान लेने के बारे में सोचा और रिजर्वेशन पर उनको आप बिठाने जा रहे हैं । सही मायनों में करप्शन को दूर करने का आपका यह तरीका उपयोगी सिद्ध होगा और सफल भी सिद्ध होगा ऐसा मेरा विश्वास है । अनुभव यह बताता है कि भ्रष्टाचार को समाप्त करने में इन माताओं और बहिनों का बहुत बड़ा योगदान हो सकता है ।

इसके साथ साथ ये जो अनअथोराइज्ड ट्रेवलिंग एजेंट्स हैं इनमें अभी तक कोई कमी नहीं आयी है । जहां का आपको रिजर्वेशन न मिलता है बीस रुपया अधिक इन्हें दीजिए ये फौरन आपको टिकट दे देते हैं । चाहे दिल्ली के इलाहाबाद के, कानपुर के और आगरा के स्टेशन पर देखिये, सभी जगह ये अनअथोराइज्ड ट्रेवलिंग एजेंटस टिकट खरीद कर रखते हैं । इस बुराई को दूर करने का भी कोई प्रभावकारी कदम उठाना होगा । इससे आपकी रेलवे की आय भी बढ़ेगी । इसके लिए मेरा सुझाव है कि आप जन प्रतिनिधियों को इसकी जिम्मेदारी दीजिए । जनप्रतिनिधियों में चाहे आपके पंचायत के लोग हों नगर पालिका के लोग हों विधायक हों, ऐसे लोगों की आप कोई कमेटी बिठाइये तभी इस प्रकार के भ्रष्टाचरण को समाप्त करने में आपको सफलता मिलेगी । इससे आपकी रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी और भ्रष्टाचार को भी आप जड़ से समाप्त कर सकेंगे ।

इसी तरह से रेलवे में कोयले की चोरी भी बहुत बड़े पैमाने पर होती है । आपको ट्रेनों की सुरक्षा के लिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोगों को लगा कर बहुत अच्छा किया है । इस पर आप प्रतिदिन एक लाख रुपया खर्च कर रहे हैं जिससे कि रेलवे एक्सीडेंट कम हो सकें । इसके लिए जितना भी धन्यवाद आपको दिया जाए वह कम है और आपके इस पग से रेलवे एक्सीडेन्ट्स में कमी आयी है । लेकिन आपको एक बात की ओर और ध्यान देना होगा । इन रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोगों और अधिकारियों के षडयंत्र से, इनसे मिल कर के रेलवे में चोरी होती है । कोयले की चोरी होती है, माल की चोरी होती है और वेगनों तक की चोरी हो जाती है । इनके कारण ही आपको क्लेम्स और डेमरेज का रुपया देना पड़ता हैं । इन बातों पर भी आपको विचार करना चाहिए ।

अन्त में श्रीमन मैं रेलवे बोर्ड के बारे में इतना कहना चाहूंगा कि इस रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है । व्यर्थ

[श्री यमुना प्रसाद शास्त्री]

का खर्चा आप इस पर कर रहे हैं। जब आपका रेल मंत्रालय है, इतना बड़ा संगठन आपका देश में फैला हुआ है तो इस रेलवे बोर्ड को क्यों नहीं समाप्त किया जाता है। इसे इतना समाप्त किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ श्रीमन् मैं रेल मंत्री जी को पुनः धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने इतना प्रशंसनीय बजट प्रस्तुत किया है।

SHRI AMAR ROY PRADHAN (Cooch Behar): Mr. Chairman, Sir, there is a saying that, if there were no corruption and fraud in the railway administration, the entire railway lines could have been made of gold instead of steel. In the last 30 years, corruption and fraud have increased. The railway administration is now a den of corruption. But I do not like to say, as my friend Mr. Qureshi said the other day that 'corruption in Railways is sprouting its ugly hands', as if there was no corruption a year before.

Today I cannot say that it should have been stopped completely within these eleven months. But may I ask what are the steps that have been taken to root out corruption from the Railways?

I will give an instance about corruption. 600 cartons of soyabean salad oil L.P.O. Lot No. U28/74D, unloaded in Siliguri town goods godown, N.F. Railway, on the 10th August from wagon No. N.F.C. 2076 to S.G.U.T., were sold by auction on 24th December, 1974 to Shri B. D. Saregi, a man belonging to a big business house, for Rs. 10,000 only. Later on, the same goods were sold at Calcutta market for Rs. 1,40,000. An inquiry was made by the Vigilance Commissioner. But for unknown reasons, no proceeding was drawn up against the culprits though it was admitted that the auction was unjustified. I have got many cases of corruption to mention, but I cannot do it for want of time.

This type of corrupt employees are getting protection from the railway officers; I would even say that they are being patronised by the railway officers. Among the instance I gave earlier, there is the instance of North Bengal. North Bengal is a place most neglected. It is a backward area, mostly populated by Scheduled Castes and Scheduled Tribes people. The total population is about a crore. If you look at the map you will find that it is a place which is the only corridor to Assam, Meghalaya, Arunachal, Nagaland, Tripura and other places. It is the gateway of the eastern region. But I am sorry to say that though there are some trains and the railway lines are about 1175 kilometres, the passengers of North Bengal area will not be able to board these trains. We have read the lines of Coleridge "Water water everywhere but not a drop to drink". In regard to North Bengal I would say that trains are there but there is no space in them for one to board these trains. The trains are running so overcrowded that the passengers will not be able to get a single seat or even space to move in those trains, from the North Bengal end.

North Bengal is within the jurisdiction of West Bengal State and the people of North Bengal have to go to Calcutta very often. There is a long-standing demand for a North Bengal Express train from Coochbehar to Sealdaha and another Janata train from Coochbehar to Sealdaha, but it is a cry in the air; the Railway authorities are completely silent on this.

In this year's Budget there is a proposal for a traffic survey from Domohoni to Changrabandha Railway Line Restoration Works. How long will this type of survey go on? This line was damaged in the devastating Teesta Flood of 1968. After that so

many years have elapsed and the Teesta Flood Protection Embankment has been completed long back, in the year 1970. But still today you are saying that traffic survey is going on. This is merely an evasive reply.

There is no mention in the Budget of the railway link between District Headquarters Balweghat to Malda and Raiganj, which will cost only about ten crores.

Now, I am coming to the Darjeeling Himalayan Railway Section. This is a special narrow-guage line of "two feet" and it has no parallel in the world. The train climbs up to a height of 8,500 ft. on the hill and is really something to be enjoyed. The foreigners and seasoners who come to Darjeeling must avail themselves of the train journey, either outward or inward, to see the hill view.

What is the difficulty about this Railway? This Railway was constructed in 1879. But after so many years have elapsed, this is the most neglected section—the Siliguri Darjeeling Section is running at a loss. Very offen, the officers say that since it is running at a loss it should be closed down. May I ask the Railway Minister, that the entire N.F. Railway is running at a loss, will it be closed down then. May I ask what has been done for the improvement of this section in this long period of 30 years? May I ask why it has not been possible to change the hundred years old engines, whose running capacity has been diminished. Previously, in 1947 it took only four hours to cover 50 kilometres from Siliguri to Darjeeling but now it takes nine hours to cover the same distance. May I ask whether any attempt was made within the last 30 years to modernise this Section with increased average dimension to allow better engine-hauling capacity? May I ask whether there is any proposal to replace these hundred years old engines and man-handled breaks of the bogies?. May I ask whether the Railway Administration offered any proposal that the beautiful, costly Railway Bungalows and the Guest Houses at Darjeeling and Kurseong may be used by the tourists of home and abroad to meet the loss?

The reply will be 'No'. Nothing has been done to improve the commercial side of this Railway, but it is true that this neglected Railway line and the nice costly Bungalows and Guest Houses had been used by the Railway officers for their pleasure trips.

Sir, I would like to draw the attention of the Hon. Railway Minister to this Darjeeling Section. I would request him to pay a visit to Darjeeling once at least and devote some time to study the problems and chalk out a plan for its improvement.

Similar is the position with regard to the employment of the North Bengal people in the Railways. I would like to say how the youth of North Bengal are being neglected.

For recruitment to class III staff, a special provision exists for the NF Railways. The Indian Railway Establishment Manual (Second Edition) published on 1st April, 1968, Chapter I, Rule 106, on page 26, says:

> "(a) Direct recruitment to fill Class III posts of the Indian Railways will be made through Railway Service Commission set up at Allahabad, Bombay, Calcutta and Madras or by the Railway Administration, who is specially authorised by the Railway Board.
>
> (b) Recruitment for Class III staff for the NF Railway will be made by the Railway Administration themselves through specially established Recruitment Committee."

Why is this special provision for NF Railways? What is the justification for this? If you look into the persons recruited for these posts, you will find that Class III staff recruitment is generally controlled by Maligaon from Assam and Class IV recruitment is generally from Kathihar, Bihar

[Shri Amar Roy Pradhan]

and Maligaon, Assam. Even five per cent youths of North Bengal are not able to get jobs in NF Railway. It is a matter of great regret specially in view of the fact that the railway-line length in North Bengal is almost one-third of the total of NF railway-line. It has a population of one crore, but even 5 per cent of the total recruitment is not from North Bengal people.

I would like to mention that it is a tragedy. I hate provincialism, but I am sorry to say that it is the railway administration which is throwing hints of provincialism by its recruitment policy for this Railway. I would strongly urge that this should be stopped immediately and the North Bengal people should get their due share in the employment scope of the Railways.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Mangalore): Mr. Chairman, Sir, the railway budget without any proposal to increase the freight and fare is certainly welcome, but I would say that the high level of efficiency obtained in the past particularly during the Congress regime has to be maintained in order to preserve the health of the railways as we have got the disastrous experience of 1975 as well as 1977-78. This experience is there for us to see and have our policy for the future.

It has been stated, and I would also like to mention that in para 4 of the budget speech of the Railway Minister that a new railway line from Apta to Roha will be taken up as the first phase of the Konkan West-Coast railway upto Mangalore connecting Goa, Maharashtra and Karnataka and also providing a link with Kerala and Tamil Nadu. The people of Karnataka are, however, not satisfied wi'h this. They want the railways to start the work not only from Apta to Roha, but also from Mangalore to Roha, immediately. Our past experience in the case of Hasan-Mangalore railway line has shown that the delay in implementation of the project means escalation in cost. As the days roll by, as the years roll by, the cost would go up. This is what has happened in the case of Hasan-Mangalore railway line.

I would also request the Railway Minister to take up Mercara line connecting Mangalore and Bangalore. Mercara is in Coorg district, which produces cardamom, tea, coffee and other products. It is a dollar earning district. I had pleaded for this line even in my speech during the discussions on the railway budget last year, but it has not been taken up so far. I would earnestly request the hon. Railway Minister to take up the survey and consider this line.

Now, I come to Mangalore-Subramania line. There is a very old train running on this line; it is not better than a bullock cart. I would request the Railway Minister to put a new train on that line in order to popularise that route and to attract the passengers. In order to make that line remunerative, it would be better to put a new railway line on this route.

Further, it has been mentioned in the railway budget that the Hasan-Mangalore railway line would be completed within a year. It has also been stated that the Subramania-Sakleshpur line would be completed within one year. However, I have got my own doubts if these could be completed within this period. This can be done in case our Railway Minister takes some special interest.

We have also another ou'standing demand from Karnataka and it has been the desire of the people of Karnataka—to convert the Bangalore-Mysore line into a broad gauge line. But nothing has been done so far. I request the Railway Minister to con-

vert this line into a broad gauge line and also to electrify it because the government of Karnataka has offered not only sleepers but also land and other facilities.

So far as other demands are concerned, I request the Railway Minister to take up this Chamrajanagar-Satyamangalam railway line which is about 20-25 miles distance. We have got another line—Kottur-Harihara line which is also a small one, of 18 miles and it should also be taken up.

So far as accidents are concerned, there are series of accidents involving a large number of deaths and injury to many and causing loss not only to private property but also to public property which has created a shock and surprise throughout the country. As you know, there are about 964 accidents in a particular year, i.e. 1977-78 as per the Review of Accidents.

Now, coming to these accidents, I may submit these accidents have not been mentioned in the railway budget. By not mentioning in the railway budget, I may submit this omission is a glaring evidence of the deterioration in the management of the largest national carrier and the railway Minister has reduced the credibility of the claim which he has made in the railway budget.

What are the reasons for these accidents? One of the reasons is non-payment of bonus. Bonus has been denied to the railway employees on the flimsy and dubious logic that the railways are not an industry whereas this bonus has been paid to other public sector employees. But the railway employees have been denied this bonus. The Janata Party has become unpopular to thousands of railway employees, their families and their sympathisers. What is the reason? We have to find out the reason for this. Now the accidents are not acts of nature. The accidents are due to mechanical failures and human failures. If the railway staff, that is, the running staff are more vigilant, if they are more alert, if they are more efficient, if they are more scrupulous, these accidents could have been averted. That is why I submit that it is evident that by and large the railway staff have become negligent and they have become angry because of the denial of bonus to them. And this reason cannot be overlooked at all.

Further, I may submit, as you know, so far as the Allahabad accident is concerned, at first the accident was attributed to sabotage. Then, later on, it was found that it was due to negligence and dereliction of duty on the part of the staff. Further, I may submit that there were about 2343 accidents due to negligence and dereliction of duty between 1973 and January 1978. I may further add that there were about 3152 railway employees who have been punished for these things. Under the circumstances, I submit bonus to railway employees must be paid in order to make them alert, in order to make them efficient and in order to make them scrupulous; otherwise there will be more number of accidents in future.

I wish to make a further submission. As you know, we are clamouring further and we have been trying to give more facilities to second class passengers. But what have you done? We have not done so far anything. We have to find out the reasons for this also. We have so far not found out any reason. I wish to say that even the basic requirements of second class passengers like lavatory facilities, waiting room facilities at the railway stations and sitting facilities in the trains are neglected. As you know, the conditions of the lavatories and bathrooms in the railway stations are so unhygienic that no human being can go near them. In these circumstances, I submit the railway Board must pay particular attention to these aspects, including the conditions of the passengers.

I do not want to take much time of the House I conclude by thanking

[Shri Janardhana Proojary]
the Chairman for allowing me some time to speak.

श्री राम प्रकाश त्रिपाठी (कन्नौज) : सभापति महोदय, मैं सब से पहले माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। यह हार्दिक बधाई इसलिए नहीं देना चाहता हूं कि उन्होंने कुछ नयी गाड़ियां चलायी हैं, इसलिये नहीं कि उन्होंने कुछ नयी रेलवे लाइनें बिछायी हैं, बल्कि इसलिए कि पहली बार रेलवे बजट ऐसा आया है कि जो गरीब का मुंह देख कर बनाया गया है। द्वितीय श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं और गरीबों के दूसरे सवालों को ध्यान में रख कर बनाया गया है। इसलिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं।

अभी हमारे माननीय स्टीफेन साहब बहुत कुछ कह रहे थे। एक बात उन्होंने यह कही कि जितनी सुविधाएं घोषित की गई हैं इस बजट में वे सब पहले ही पहले की सरकार के द्वारा तय की गई थीं। उन्होंने उल्लेख किया, कई रेकार्ड्स पेश किए और कोई सन् 70 का विवरण पेश किया कि सन् 70 में किताब में यह लिख दिया गया था कि जनता भोजन दिया जायगा और कहीं यह बताया कि तीन साल पहले कांग्रेस सरकार ने यह तय कर लिया था। तो मैं यह कब कहता हूं, हम लोगों का यह आरोप नहीं है कि उन्होंने गरीबों के बारे में लिखा नहीं, गरीबों के बारे में उन्होंने बहुत लिखा लेकिन किताबों में रखा। गरीबों के बारे में उन्होंने प्रस्ताव बहुत पास किए, लेकिन किताबों तक ही रखा। गरीबों की बात धरती पर उतार कर वे नहीं लाए। आज पहली बार इस रेलवे बजट के माध्यम से जनता सरकार ने गरीबों की बात को धरती पर उतार कर खड़ा किया है। इसके लिए मैं अपने रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री दोनों को बधाई देना चाहता हूं।

रेलवे के संबंध में शायद सदन को स्मरण होगा कि मैं वह आदमी था जिसने दुर्घटना के ऊपर यहां खड़े होकर रेल मंत्री जी से इस्तीफे की मांग की थी लेकिन आज मैं उन्हें बधाई दे रहा हूं इसलिए कि उन दुर्घटनाओं के प्रति रेल मंत्री जी ने जो चिन्ता व्यक्त की है, उसके लिए जो उपाय किये हैं और उसमें जो तत्परता दिखाई है उसके लिए वे वास्तव में धन्यवाद के पात्र हैं। उन्होंने इतनी बड़ी संख्या में रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को एन्गेज किया लाइनों पर गश्त लगाने के लिए। इस संबंध में मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा। जो गश्त लगाने के लिए एरिया दिये गये हैं वे बहुत लम्बे एरियाज़ है और वे एक सन्तरी के द्वारा नहीं कवर किये जा सकते। इसलिए उनकी दूरी कम की जाये। साथ-साथ उनके लिए आउट-पोस्ट बनाए जाएं, कैबिन्स बनाए जाएं और उनका कनेक्शन, उनका सम्पर्क कंट्रोल से रखा जाय ताकि वे आप के सेक्योरिटी प्वाइंट बन सकें। वे सेक्योरिटी प्वाइंट केवल रेलवे लाइन की ही रक्षा नहीं करेंगे बल्कि आपकी रेलवे के अन्दर जो दूसरे प्रकार के अपराध हैं उन अपराधों पर भी उनके द्वारा कुछ नियंत्रण कर सकेंगे।

रेल मंत्री जी ने रेलवे लाइव की तो सुरक्षा कर ली है और दुर्घटना की ओर तो चिन्ता व्यक्त की है लेकिन रेल को दो तरीके से और लूटा जा रहा है, दो प्रकार से और क्षतिग्रस्त किया जा रहा है। उस तरफ मैं रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। एक तो दुर्घटना आपने रोक दी। ट्रेन में बैठे हुए यात्रियों को आपने अपनी रेलवे लाइन से सुरक्षित पहुंचाने की गारंटी दे दी लेकिन वे पहुंच नहीं पाते हैं। आज से पांचवें दिन पहले की बात मैं बता रहा हूं। मैं स्वयं जब कन्नौज स्टेशन पर आया ट्रेन में चढ़ने के लिए तो फर्स्ट क्लास के उसी कम्पार्टमेंट में, उसी कैबिन में एक लेफ्टिनेंट कर्नल की लाश रखी थी। 18 चाकू उसके लगे थे और वह बुरी तरह तड़फ रहा था। वहीं एकदम शोर मचाया गया, लाश उतारी गयी, डिब्बा काटा गया।

इस तरह की घटनाएं आए दिन हो रही हैं, खास तौर से मैं उत्तर प्रदेश के उन छः सात जिलों की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा जिन्हें क्राइम प्रोन डिस्ट्रिक्ट्स के नाम से कहा जाता है, जो कानपुर से लगे हुए छः सात जिले हैं। उन जिलों में आपकी एक भी गाड़ी ऐसी नहीं पहुंचती है जिसमें या तो कोई लूट न लिया गया हो या एक दो लाश न मिले। यह नित्य का खेल वहां देखने को मिलता है। इस पर नियंत्रण कौन करेगा ? आप कह सकते है कि यह राज्य सरकारों का विषय हैं लेकिन क्या केन्द्रीय सरकार और रेल विभाग इस बात को केवल एक गवाह के रूप में, एक मूक दर्शक के रूप में देखता रहेगा ? मैं इस प्रकार की आशा नहीं करता।

आप रेलवे चला रहे हैं, इसमें इतनी बड़ी रेड-टेपिज्म और अफसरशाही चल रही है जिसके कारण बड़ा दुख पहुंचता है। मैंने बीस पत्र लिखे हैं कि जो अपराधग्रस्त इलाके हैं वहां पर गाड़ियों का टाइम टेबल चेंज किया जाये। शिकोहाबाद से फर्रुखाबाद एक गाड़ी शाम को चलती है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि उसमें जो पुलिस के दो चार कर्मचारी चलते हैं वे क्या करते हैं कि पूरी गाड़ी में जो दस बीस, पचास सवारियां होती हैं उनको एक डिब्बे में भर लेते हैं और स्वयं भी उसी में बैठ जाते हैं। इस तरह से पूरी की पूरी ट्रेन खाली जाती है। इस सम्बन्ध में मैं लिखते लिखते थक गया कि रात की गाड़ी बन्द कर दी जाये क्योंकि यह ब्रांच लाइन हैं, उस पर दिन में ही चार गाड़ियां चलाई जायें लेकिन उसका कोई भी जवाब देने वाला नहीं है। इस अफसरशाही की वजह से, जैसा कि तमाम मित्रों ने कहा है, रेलवे में पूरी तरह से घुन लगा हुआ है। आपको अपराधग्रस्त क्षेत्रों में रेलों की सुरक्षा पर ध्यान देना होगा।

रेलवे में दूसरा घुन भ्रष्टाचार का लगा हुआ हैं। इस घुन से भी रेलवे को बचाना होगा। आप छोटी से छोटी या बड़ी से बड़ी जगह पर रिजर्वेशन के लिए जायें तो जैसा कि यहां पर बताया गया है कि श्रीयुत श्रीप्रकाश जैसे बड़े नेताओं को भी उसके लिए रिश्वत देनी पड़ी। उसका कारण यह हैं कि आप रिजर्वेशन की खिड़की पर जायेंगे तो आपको बड़ी भारी भीड़ दिखाई देगी उस स्थिति में एक भला आदमी सोचता है कि इससे बचने के लिए अगर रिजर्वेशन में दो चार रुपये लग जाते हैं तो कोई बात नहीं। चूंकि रिजर्वेशन में जनता को सुविधा नहीं मिल पाती है इसलिए मेरा सुझाव है कि रिजर्वेशन पर स्टाफ बढ़ाया जाये। वहां पर एक गजटेड आफिसर की पोस्टिंग की जाए जो कि भ्रष्टाचार को रोकने का प्रयास करे।

इसी प्रकार से रेलवे में पार्सल में भयंकर चोरियां हो रही हैं। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि बड़े बड़े स्टेशन्स पर पार्सल को अलग रखा जाये। खुले प्लेटफार्म पर पार्सल पड़े रहते हैं जिस के कारण चोरियां होती हैं। इसलिए इसकी अलग से व्यवस्था होनी चाहिए।

केटरिंग में जो भ्रष्टाचार चल रहा है उसकी ओर भी मैं खास तौर से ध्यान दिलाना चाहता हूं। इसकी तरफ कुछ भाइयों ने भी संकेत किया है। इसका दोष इस सरकार पर नहीं है बल्कि पहले से चल रहा है। उस पर भी आपको विशेष रूप से विचार करना होगा।

इसी प्रकार से डब्लू एच व्हीलर एंड कम्पनी को बुक स्टाल के नाम पर पिछली सरकार ने दो साल पहले ही 9 साल का कान्ट्रेक्ट रिन्यू कर दिया था। हिन्दुस्तान के 281 महत्वपूर्ण स्टेशनों पर इस कम्पनी के 381 बुक स्टाल चल रहे हैं, जिनके माध्यम से इनके महीने की बिक्री तीस करोड़ रुपये की है। ये अपनी किताबें साधारण हाकर्स से बिकवाते हैं जिनको मश्किल से महीने में

[श्री राम प्रकाश त्रिपाठी]

100–150 रुपया मिलता है, जब कि उनके मैनेजर तथा डायरेक्टर तीन हजार से 6 हजार रुपया महीना पाते हैं। इनको एअर-कण्डीशन फर्स्ट क्लास के पासेज दिये गये हैं। इसके अलावा वे जो अपना सामान लादते हैं, उन पर उनको 50 परसेंट का कमीशन दिया जाता है। पिछले दिनों अनएम्प्लायड ग्रजुएट्स को बुक-स्टाल देने की बात पिछली सरकार ने कही थी, जिसके लिए बिना महत्व के 124 स्टेशनों से बुक-स्टाल खाली करवा लिये गये थे। उसके लिए एप्लीकेशंज मांगी गई थी, लेकिन उनको लेने के लिए कोई तैयार नहीं हुआ। आज भी डब्लू एच व्हीलर कम्पनी सारे देश में रेलवे के बुक-स्टाल पर हावी है। आज जनता सरकार के इस बजट से मालूम पड़ता है कि उसका ध्यान गरीब जनता की ओर गया है। यह कम्पनी इस काम को ढाई परसेंट रायल्टी पर लिये बैठी है, जब कि हम जानते हैं कि कुछ कोआपरेटिव सोसाइटीज 10 परसेंट रायल्टी देने के लिये तैयार हैं, साथ ही वह कहती हैं कि हमें फ्री-पासेज भी नहीं चाहिये। आप उनको ठेका दीजिये और इस कम्पनी से छुटकारा दिलाइये। विजिलेंस के जरिये से आप इस कम्पनी की जांच करवाइये। दूसरी ओर आप कोआपरेटिव सोसाइटीज को, जो शर्तें वे दे रहे हैं, उन शर्तों पर ठेका दीजिये। जनता ने पिछली सरकार को गिरा दिया है, इसलिये उसके द्वारा किये गये एग्रीमेंट के आधार पर इस कम्पनी को जनता को लूटने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

इतना ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI GEORGE MATHEW (Muvattupuzha): Mr. Chairman, Sir, at the outset I want to congratulate the Railway Minister for presenting a surplus budget for the second year in succession. I also want to thank him for the prompt replies that we get to our letters from the Railway Ministry. Lastly, I would also like to thank him for replying to all the points and suggestions made during the debate on the Railway Budget last time.

Sir, I will not be repeating the points which have been covered by the other hon'ble Members. I agree with many things outlined in the Budget, but I also disagree with some of them and I will be covering only those points where I disagree.

Mr. Chairman, Sir, the Railway Minister said that he was keen to take up more and more railway lines in the backward areas. We have made proposals for several railway lines in the backward areas—especially of Kerala State. Last time during the Railway Budget it was said—and we were almost sure—that Government will be sanctioning the Ernakulam-Alleppy railway line; but unfortunately nothing has been done about it. Sir, always the excuse given is that the Planning Commission is objecting to it or that the Planning Commission has not given the sanction. I do not know why Government is always blaming the Planning Commisison. I think the Minister should be thankful to the Planning Commission, as they had allowed the Konkan railway line and the Minister was able to make an announcement to this effect just before the elections were held in Maharashtra and Karnataka recently. I should believe that had the Planning Commission not given the sanction, the Minister would not have been able to make this announcement just before the elections.

Mr. Chairman, Sir, the Railway Minister has discriminated against Kerala in the matter of providing new railway lines. Even last time I mentioned about the Cochin-Madurai

railway line *via* Murathupuzha, for which we have been clamouring for nearly thirty years. The Minister has written to me that as this line will be passing through hilly terrain it will not be economical to take it up. Sir, I have suggested to him a route whereby only fifteen miles of length in the last phase will be passing through hilly terrain and the rest will be through plains. I request that he may at least get a survey conducted this year and should not brush it aside on account of the cost being prohibitive.

Now, I will say a word about the bonus that should be given to the railway employees. You have given bonus to the Life Insurance Corporation employees. What is the difference between railways employees and LIC employees? According to me there is hardly any difference. Railways are taken as a public utility service. They are not treated as an industry and, as such, their just demands are not met.

Mr. Chairman, Sir, a new division is going to be opened in Trivandrum. It is a welcome move. There is another division, namely, Olavakkot in Kerala. But this new division should be set-up at the cost of the previous division that exists. If so, we are sorry about it. That old division should be maintained and a new division should be started.

As regards the opening of new railway lines, the Minister has stated that a new railway line from Trivandrum to Tirunelvelli has been included as a new railway line for Kerala. But I am sorry to say that our idea is not to go to South. We want to go to North. Kerala has not asked for a Railway line to move South. If a railway line is constructed there, it will be beneficial to those people who are residing in South of Tamil Nadu, that is Kanyakumari district. But as far as the people of Kerala are concerned, it will not be beneficial to them at all. We have been all along asking for a railway line from Allepey to Cochin and Cochin to Madurai and also from Guruvayur to Kuttipuram. But you have just discarded this proposition in your budget speech.

Now, regarding bearers in the Railway Catering Department, they are working on commission basis. The hon. Minister has said that the Bearers in the Catering Department are going to be absorbed in the Railways. It is really a good proposition. I am happy about it. But he has put a condition that it will be done in a phased manner. He does not say in how many years these Bearers would be absorbed in the Railways. I do not know whether it will take 10 years or 15 years or 20 years. He must be in a position to collect statistics on the number of bearers working in Railway Catering Department and he must tell us clearly in how many years they would be absorbed.

16.57 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair.*]

Another important point which I would like to stress is about the through train service from Trivandrum to Calcutta. Passengers eravelling from Calcutta to Trivandrum and *vice versa*, have to change the train either at Madras or at Bangalore. There is no direct train from Cochin to Calcutta or Trivandrum to Calcutta. There are so many passengers travelling from Cochin or Trivandrum to Calcutta and they will have to get down either at Madras or at Bangalore to continue their journey. But while changing the train either at Madras or at Bangalore, hardly one hour is left for them to do this and most of the time is lost due to late running of trains. Passengers travelling in the First Class and Second Class find it very difficult to catch the connecting trains in the middle junctions. I would therefore request the hon. Minister to introduce a new direct train from Cochin or Trivandrum to Calcutta. I hope the hon. Minister will kindly try to see that at least discrimination against the Southern States is not continued.

16.57 hrs.

RE. MOTIONS FOR ADJOURNMENT —*contd.*

REPORTED STATEMENT BY THE PRIME MINISTER ON MERGER OF SIKKIM—*contd.*

MR DEPUTY-SPEAKER: Before I call the next speaker, I would just inform the House that there is a communication from the hon. Speaker. This is regarding the Adjournment Motions. The Adjournment Motion is regarding the reported statement by the Prime Minister that Sikkim merger was wrong.

"These are two connected adjournment motions. They relate to a newspaper report purporting to embody the views of the Prime Minister relating to the merger of Sikkim with India. According to the report, the Prime Minister is said to have expressed the opinion that the merger of Sikkim with India was not a wise step. At the same time, he is said to have made it clear that there is no question of undoing the merger already effected.

Under these circumstances, I am unable to hold that the question raised is a matter of urgent public importance. Any expression of opinion, right or wrong, which involves no consequences cannot be considered as a matter of urgent public importance justifying the adjournment of the House.

There is a calling attention motion on the same subject. I have already allowed that calling attention motion for tomorrow (10-3-78). Further, the subject can be discussed during the general debate on the Budget.

Under these circumstances, I am unable to accord my consent to the motion in question.

The motion is disallowed."

SHRI K. P. UNNIKRISHNAN (Badagara): The word used by the hon. Speaker in this is 'merger' whereas the word used by the Prime Minister was 'annexation'. Connotation of both words is entirely different

MR. DEPUTY-SPEAKER: We are not discussing the Statement that was made by the Prime Minister. It is only the decision of the Speaker regarding the adjournment motion.

SHRI K. P. UNNIKRISHNAN: That is why I am pointing it out to you. It is entirely in a different context that this has been given.

MR. DEPUTY-SPEAKER: But he has given his decision. He has not admitted the adjournment motion. But he has admitted a calling attention which will be taken up tomorrow.

---

17 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1978-79—GENERAL DISCUSSION—*contd.*

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND LABOUR (Shri Ravindra Varma): It has been suggested that since there are a number of speakers who wish to take part in this debate the time allotted for the debate may be extended, and that the Railway Miniser might reply at 2.30 p.m. tomorrow so that this discussion might be concluded by 3.30 p.m., and private Members' Business might be taken up then. The General discussion on the Budget would start on Monday morning. The time that is now taken up by the extension of the debate, about two hours or so, may be adjusted against the time for the demands of the Railway Ministry.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is for the Business Advisory Committee. I hope the House agrees to this. So the Railway Minister will begin his reply at 2.30 p.m. tomorrow and conclude by 3.30 p.m.

SHRI SYED KAZIM ALI MEERZA (Murshidabad): Mr. Deputy-Speaker, as the very inception I must admit

that the railway budget as presented by the Janata government headed by Prime Minister Morarji Desai, introduced by the Railway Minister deserves every applause as it was felt by all sections of the House that it was well balanced. I have certain comments which I want to place before the hon. Railway Minister and the House. First of all I would be failing in my duty if I do not mention my constituency; it is not only my constituency which demands this; it is the demand of the tourists. Murshidabad is well known in history not only in India but in the world. Murshidabad was at one period really the cradle and capital of Bengal, Bihar and Orissa.

SHRI SAUGATA ROY (Barrackpore): In Nawabs' days.

SHRI SYED KAZIM ALI MEERZA: Not in Nawab days. It is really Bengal and Bengalis; we were united. I shall be coming to that. The territory, extended not only to Bengal, Bihar and Orissa but also to Assam, if you turn the pages of history. Assam was within that domain and the territory extended upto Chota Nagpur. But it was the policy of the foreign regime and with their influence that was there it was cut down because the most imperative question or the main question was the unity between different communities. Today we hear so much about crimes against Harijans, Scheduled Castes. I am sorry; I shall come to this point later.

SHRI VAYALAR RAVI (Chirayinkil): Have you got the time?

SHRI SYED KAZIM ALI MEERZA: If I do not have the time, if you are not prepared to give me time, that is the position of the minority community in India and my friends would be failing in their duty. If you feel that this question should be taken lightly, please do not do so.

SHRI VAYALAR RAVI: We are completely with you.

SHRI SYED KAZIM ALI MEERZA: The Minister of State for Railways is present here. As I said before, it is the demand not only of my constituency but of the tourists also coming from far and near, keeping in view the historic importance of the place, that 301 and 302 trains should stop at Murshidabad Station for two minutes. Why is this being denied? Before I left for the foreign countries, I had written to the Railway Minister in this regard and I have told him that this is not a question of party politics, there every party is one. This is not only the demand of my constituency but the demand of the tourists also. Please go into it. I would implore the Ministers: please do not only look to your chair and do not go by what the bureaucrats are saying; go to the spot and see things for yourself and that is how we shall represent Janata. Otherwise, I do not know how we can claim that we really represent Janata. Well, it is there. However, I had warned that people are getting agitated and that they will take law into their own hands and they will stop the trains. I was not here; otherwise, I would have implored them, I am against that procedure. But the train was stopped and it was stopped by an MLA supporting the West Bengal front Government. Had I been there, I would have requested them not to do so. But as far as their demand is concerned, I am one with them and I would request you to consider that. It would make no difference. Of course, the timing must be adjusted, that is true, I agree. But then I say, for experiment, when the train leaves Sialdah, what difference is it going to make, Mushidabad is at the border; at least when the train leaves Sialdah, Let there be a stoppage at Murshidabad Station for two minutes. It will make no difference and no change of time will be required. After that it can be considered as to what adjustment can be made when the train is going back to Sialdah. For the Present, my suggestion is that when the train leaves Sialdah, it should stop for two minutes at Murshidabad Station.

[Shri Syed Kazim Ali Meerza]

I have many other things to say. The hon. Minister has mentioned here that only women should be employed as reservation/booking clerks and supervisors in the major booking offices, starting with the metropolitan cities. He has further stated that we may be accused of being partial to the fair sex. He wants that the fair sex should be accommodated. Very right I do not oppose him in that. It is necessary. But then why only fair sex? Does he mean to say that all the other sex are unfair? What does he think of his own sex?

As far as corruption and immorality is concerned, it is to be found everywhere. But the root of it has got to be seen and eradicated. That is the main position. However, what we find is, it is not that. The Minister has actually come out with what he wants and it will be found later. He says:

> "To streamline the mammoth and complex operation involved in the matter of reservation of rail accommodation in trains and to eliminate malpractices I am also considering computerisation of passenger reservations...."

So the main thing is there. It is not the unfair sex or the fair sex; perhaps, that is what he is targetting at. Computerisation is good. I do not say it is not. But then in a country which is yet developing where the question of unemployment is enormous, you cannot deal with that by bringing in computer and what will happen is, you will close the door of employment. Would that be right?

To check corruption, what should be done is—you may say it is a novel idea, of course, even at the UN? I did bring some noved ideas—that every chair should be computerised; even the chair of the Ministers should be computerised so that it might check them. It is not as a joke that I am saying this. If there is no devise, it should be brought about. Take for instance the reservation clerks, when they sit there, let the computer be there.

Do not bring in the unemployment or the employment question. Let it be there, let the computers come. Let the computers dictate. But some time back when I was discussing with my friend Mr. Piloo Mody he mentioned that as far as giving nominations to the Party candidates is concerned, the bio data of the candidates should be placed before the computer; let it decide. I do not know much of the computer. I am no engineer. But my son who was with me having studied computer, knew what the computer was. So he argued with him and said that at times it may be such that by your placing the bio data you might be puzzling the computer and the computer itself may get puzzled and give us wrong conclusions. So, this is the position. Let the computer be fixed to every chair and let the computer be locked and then opend out and then let us see what the position is. But for Heaven's sake do not turn the nation in different ways and different forms by playing one sex or one section against the other. This is the only thing because it will be taken up by the fair sex first and thereafter you bring in the computer and finish them. So, please do not do this. This is my suggestion.

What I have seen when travelling by the Kalka Mail is that in the air-conditioned compartment there is no smoking, but then in the lobby there is smoking and there I did not find any ash trays. This may be looked into by the designers. It is a small thing. But then the worst thing is that the guard or the vendor who is there to keep check and guard, the poor man does not even have the proper place to sit. A small stool-like thing is there for him. But that is not enough. He is there

the whole night. Is this the way that we are going to have our performance? He does not even have accommodation to sleep. I therefore suggest that the designers should be asked to keep in view the comfort of the employees. If there be no such accommodation, then a berth should be reserved for the guard or the vendor.

I am rather surprise to hear in this House that there have been many claims. The hon. Minister of State has been very generous. When there was the claim from the Harijans, true enough they are suffering. When there was the claim from the Scheduled Castes, true enough they are sufferings. As far as the question of minorities is concerned, I hate the word 'minority' in the Constitution. This was 31 years ago. Are we here going to keep it within our Constitution and divide the communities and bring in communalism? No. I feel that this should go and this feeling should be vanished. This is my suggestion.

However, as far as the Muslim community is concerned, is it any way less in importance? I am not speaking to the Opposition, I am speaking to my own Party, the Janata Party. As far as the debacles in the recent elections are concerned, I was rather shocked to find a statement by the General Secretary of the Janata Party that it was because Sayed Abdullah Bukhari, the Imam of Jama Masjid, Delhi, advised Muslims to go against the Janata Party and there was the debacle. Grand. I say. If that be the position of the Muslims, do not allow it to float. I speak to both the sides of the House. Why are you making it float? You claimed, when the General Elections for the Lok Sabha were there, "Yes; the Mussalmans supported us; and, therefore, we come to power." But to-day when you lose, you accuse them. Why have they gone against you? It is not that the Mussalman community is governed only by one person or leader—whether it be the Imam, or the Minister sitting there. It is not that. It is the treatment which you give them that matters. The Minister of State has mentioned that he has made 15 per cent reservation for the Harijans. I congratulate him; but why did it not come from the Janata Minister that every community was equal to him, and that the minorities—which expression I hate—would also get their due share? This is what the demand is. And if a Mussalman gets up and speaks, you call him communal. Why don't you say this when a Harijan speaks up—or a Scheduled Caste or a tribal?

AN HON. MEMBER: Ask him whether there is any Mussalman General Manager.

SHRI SYED KAZIM ALI MEERZA: The only appeal I would make to the whole nation, through this House is: let us forget that we are divided as Hindus and Muslims, or on the basis of castes and creeds or into different communities and ranks Finish this feeling, if you want India to survive as a great nation, and become the greatest of nations. I do not wish that there should be an opportunity again for me to speak in these terms. A Mussalman Minister is not a Minister for the Mussalmans; a Hindu Minister or a Scheduled Caste Minister should not be taken as a Minister for those people. Every Minister is the Minister of the nation; and the only community is the Indian community. The Indian community should be and shall be one. This can come about only when the oppressed come together. The root cause is the venom which was injected by foreigners. It was not there during the days of Akbar. India was one. At that time, it was never separately spoken of as Hindus or Muslims. This was the sole poison. Therefore, Mussalmans and every affected community should join together. The unity in India should be such that it will not be felt

[Shri Syed Kazim Ali Meerza]

that there are different communities. As far as the citizen of India is concerned, he should not be called by the name of community, rank or caste. There should be one India, *viz.*, the India of the Indians.

श्री ईश्वर चौधरी (गया) : उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, सदन के दोनों ओर से उस की प्रशंसा की गई है। मैं भी हृदय से उसकी प्रशंसा करता हूं। विरोध पक्ष में बैठने वाले माननीय सदस्यों ने भी इस बजट की प्रशंसा की है और वे तहे-दिल से यह स्वीकार करते हैं कि 1977–78 के बजट में उपभोक्ताओं और रेल कर्मचारियों को दिये गये वायदों को इस बजट ने पूरा किया है। इस बजट में छोटे से छोटे कर्मचारियों और मिडिल वर्ग के कर्मचारियों के हितों की रक्षा की गई है। आज रेल कर्मचारियों में इस बात का भरोसा है कि जनता की सरकार ने जन-भावनाओं को देखा है। इसलिए यह बजट जन-रूप का बजट है, यह बजट जन-जन का बजट है। आज तक इस तरह का बजट प्रस्तुत नहीं किया गया था। इसके पहले जो बजट हुआ करते थे बड़ें क्लास की ओर उन में ध्यान दिया जाता था। माल भाड़े में वृद्धि, टैक्सों में वृद्धि और एयर कंडीशनों की सुविधा की बात उनमें होती थी। किन्तु हमारी सरकार ने जन-भावनाओं को देखते हुए सेकेंड क्लास की यात्रा को अधिक से अधिक आरामदेह करने का काम करके एक कीर्तिमान स्थापित किया है। रेल विभाग में काम करने वाले कमीशन बेयरर्स के भविष्य को सुरक्षित करने और उन सब को काम देने का वचन आपने निभाया है।

17.21 hrs.

[SHRI D. N. TIWARY *in the Chair*]

आपका ध्यान मैं अपने क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। इंटरनेशनल प्लेस गया बहुत ही विख्यात है। गया आप जायें या गया से अगर आप कहीं प्रस्थान करना चाहें तो आपको यात्री कर लगेगा, आप टिकट परचेज करेंगे तो यात्री कर के रूप में आपको कुछ देना पड़ेगा। रेलवे बोर्ड ने इस बात का कभी ख्याल नहीं किया कि यात्री कर जो लेते हैं उसका हिसाब करके वहां की जो मैनेजमेंट कमेटी है या जो धार्मिक कमेटी है उस कमेटी को वह रुपया दे देना चाहिए। आज तक इसका ख्याल नहीं किया। मेरी इस संबंध में मांग है कि आज तक जो यात्री कर आपने लिया है उस रुपये को वहां की मैनेजिंग कमेटी को हिसाब करके लौटा दीजिए ताकि गया की समृद्धि के लिये वह पैसा लगाया जा सके।

पहले की सरकार से मैंने मांग की थी पत्र लिख कर, मैंने कहा था कि आपकी राजधानी एक्सप्रेस गया होकर गुजरती है। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी गया गए थे तो उन्होंने एक बार वहां गाड़ी रुकवाई थी। उस समय हजारों नागरिकों ने उनको घेर लिया, बोले कि मिश्रा जी, क्या यह आपके लिए ही है या औरों के लिए भी है? मिश्रा जी की बात को बड़े गौर से जनता ने सुना था, उन्होंने कहा था कि नहीं, यह गाड़ी बराबर वहां रुका करेगी। आज जनता मुझसे पूछती है, मैं वहां का प्रतिनिधित्व करता हूं, वह कहती है कि आज मिश्राजी नहीं हैं तो क्या जनता सरकार इस गाड़ी को यहां नहीं रुकवा सकती? मैंने पत्र लिखा था तो श्री कमलापति त्रिपाठी ने उसका जवाब दिया था। बड़ा अजीब जवाब है, आपको भी ऐसा ही लगेगा। वह कहते हैं कि राजधानी एक्सप्रेस गया से 130 किलोमीटर की स्पीड से पार करती है और 130 किलोमीटर स्पीड की गाड़ी को गया स्टेशन पर रोकना संभव नहीं है। मैंने इस उत्तर को बड़ा हास्यास्पद समझते हुए उन से कहा था कि मंत्री महोदय, गया में "एम" टाइप लाइन है और किसी भी "एस" टाइप लाइन से 130 किलोमीटर

की स्पीड से जिस दिन आप गाड़ी पास करेंगे, गाड़ी उलट जायगी । आप गलत जवाब दे रहे हैं । उन्होंने कहा—हां, चौधरी जी । हमने कहा कि रेलवे मैनुअल में भी इस बात को लिखा हुआ है कि केवल 17 किलोमीटर की स्पीड से आप गाड़ी पास कर सकते हैं । और 17 किलोमीटर की स्पीड मे गाड़ी पास करते हैं तो उस इंटरनेशनल प्लेस में गाड़ी को दो, तीन या चार मिनट के लिए नहीं रोक सकते ? कोई पहाड़ नहीं टूट जायगा । देश विदेश के सभी बुद्धिस्ट हमारे यहां आते हैं । आज भी हमारी इस संबंध में पुरजोर मांग है । हम जानते हैं कि छोटे छोटे पैसेंजर उस से बहुत लाभान्वित नहीं होंगे, लेकिन जो बुद्धिस्ट लंका, चीन, जापान आदि से आने वाले है, आ रहे हैं उनके लिये आपने क्या सोचा हैं ? हमारे यहां टूरिस्ट आते हैं । उनकी आपने उपेक्षा की है ।

आप कभी जम्मू सियालदह एक्सप्रेस से जाइए । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि वे अपना वी० आई० पी० का नाम न लिखाएं और वे गाड़ी में बैठ कर जम्मू या हावड़ा चले जाएं या किसी दूसरी जगह चले जायें तो हम जानें । मैं आपको बताता हूं कि आप नहीं जा सकते हैं । बीसों, पच्चीसों पैसेंजर वहां छूट जाते हैं, चढ़ने से रह जाते हैं, इतनी भीड़ गाड़ी में होती है । उसका कारण यह है कि आप गाड़ी नहीं बढ़ा रहे हैं । आप हमें जवाब देते हैं कि वहां से गुड्स ट्रेन पास करती हैं, बड़ी इम्पार्टेंट लाइन है । मैं इस बात को मानने के लिए तैयार नहीं हूं । अफसरी सुविधाएं आपके सामने हैं, वह आप दे सकते हैं । मैं जानता हूं, इस बजट में प्रावधान हैं, कर्मचारियों को आपने लाभ दिखाया है, उपभोक्ताओं को आपने लाभ दिया है, मैं समझता हूं कि गया-वासियों को भी लाभ दे सकते हैं । पिछली लोक सभा में, मैं उस सदस्य का नाम नहीं लेना चाहता हूं, चूंकि आज वे यहां पर नहीं हैं, तिनसुखिया ट्रेन चली थी, वह हफ्ते में तीन दिन वाया गया हो कर जाने की बात थी, यह दो तीन महीने उस रास्ते से चली, लेकिन पता नहीं राजनीतिक आधार पर या क्या कारण था—उस ट्रेन को गया न हो कर, पटना से सारे दिन चलाया गया । पता नहीं वहां के निवासियों ने क्या पाप किया था, जिस के लिए उनको यह सजा दी गई । मैं नहीं समझता, उसमें आप की क्या कमजोरी है । अगर कोई कमजोरी है तो उसको आप दूर कर सकते हैं ।

इसी प्रकार से छोटे छोटे स्टेशन्ज के लोगों की मांग रही हैं कि पैसेन्जर गाड़ी बढ़ानी चाहिए । इस सम्बन्ध में मेरी ये तमाम चिट्ठियां हैं और दूसरे नागरिकों को भी चिट्ठियां हैं । कुछ सप्ताह हुए मेरे पास जो जवाब आया है, उस में कहा गया है कि गया-पटना लाइन को दोहरा नहीं कर सकते हैं । आप गया आना चाहें या पटना जाना चाहें—तो जब तक दूसरी गाड़ी स्टेशन मे पास नहीं होगी, तब तक आपकी गाड़ी खड़ी रहेगी । आप चाहें वी० आई० पी० हों, नेता हों या कुछ भी हों, आप कुछ नहीं कर सकते हैं । इतनी महत्वपूर्ण लाइन को पटना से दोहरी लाइन से जोड़ा नहीं जा सकता ।

बोध गया और राजगीर के बीच में सीधी लाइन बिछानी चाहिए । तीसरे राष्ट्रपति महोदय जब राजगीर गए थे तो उन्होंने ये विचार व्यक्त किए थे और हम ने भी इस बात को अनेक बार सदन में उठाया । उसका सर्वे भी हुआ है, लेकिन पता नहीं क्या कारण हैं कि आज तक वह नहीं बिछाई गई । राजगीर कोई नई जगह नहीं है, बहुत पुरानी ऐतिहासिक जगह है, उसको बोध गया से जोड़ा जा सकता है, कोई अधिक किलोमीटर का फासला नहीं है, लेकिन आप ने इसको नहीं किया हैं । आप को इसे अवश्य करना चाहिए ।

मैं आप का ध्यान इस बात की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि आर०पी०एफ०

[श्री ईश्वर चौधरी]

बहुत अच्छा संगठन है, वह रेलवे के सारे सामान की सुरक्षा करता है, इसको आप और अधिक सक्रिय कर दीजिए। आज देश में करोड़ों रुपए की चोरियां हो रही हैं। गुड्स ट्रेन में सील तोड़ कर चोरियां हो रही हैं। आर० पी० एफ० के लोग चोरों को जानते हैं। वे उन पर रेड्स भी कर सकते हैं और जेलों में भी ठूंस सकते हैं, लेकिन अभी यह नहीं हो रहा है। रेलवे में करोड़ों रुपये की चोरी को बचा कर आप बहुत बड़ा मुनाफा कर सकते हैं, जिससे यात्रियों की सुविधायें बढ़ा सकते हैं। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि आर० पी०एफ० को और अधिक मजबूत और सक्रिय करें।

पूर्वी रेलवे में मानपुर-गया के बीच में कोई हाल्ट नहीं है। आप खरबनी स्टेशन को भले ही हटा दें, लेकिन मानपुर-गया के बीच में पर्याप्त स्थान है, जहां पर हाल्ट स्टेशन बना सकते हैं। मानपुर एक बड़ा औद्योगिक स्थान है, इसमें आपको कोई घाटा नहीं लगेगा। आप वहां पर हाल्ट स्टेशन की अवश्य स्थापना करें।

मैं आपका ध्यान गांवों की ओर भी खींचना चाहूंगा। हम लोग जो शहरों में रहते हैं वे फास्ट ट्रेनों में जा सकते हैं और जाते भी हैं, लेकिन गांवों का किसान और आदिवासी जो आज तक ट्रेन की कल्पना ही करता आया है कि एक दिन मैं भी ट्रेन में चलूंगा, उसके लिए भी आप को कुछ करना चाहिए। गया एक बहुत अच्छी जगह है, वहां से आप शरघाटी होते हुए, ग्रामीण क्षेत्रों को छूते हुए, पलामू, हजारी बाग से सरगुजा, मध्य प्रदेश में मिला दीजिए। इसमे आपको बहुत लाभ होगा। इस बजट में तो आप ऐसा नहीं कर सके हैं, लेकिन आपको यह करना चाहिए।

इसी तरह की यदि छोटी-छोटी मांगों को आप मान लेते हैं तो इससे जन-प्रतिनिधित्व की मर्यादा बढ़ती है और जन मानस में जो विश्वास पैदा हुआ है, वह और भी अधिक दृढ़ और अडिग होगा।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूं—आप ने शेडयूल्ड कास्ट्स और शेडयूल्ड ट्राइब्स का उल्लेख किया है, उनके लिए रिजर्वेशन की बात भी आप ने कही है—यह ठीक है कि इस तरफ आपका ध्यान है। लेकिन आप जो रेलवे की जमीन खाली पड़ी हुई हैं, स्टेशन के बगल में जमीनें हैं—यदि आप चाहें तो उन्हें रेलवे के हरिजनों के लिए सुरक्षित कर सकते हैं, आदिवासियों के लिए सुरक्षित कर सकते हैं। वहां पर दुकानें खोलने के लिए उस जमीन को हरिजनों को दे सकते हैं, लेकिन इस समय आप ऐसा नहीं कर रहे हैं, केवल उनका नाम लेते हैं, काम नहीं करते हैं। पहली सरकार भी ऐसा ही किया करती थी। कहा जाता था कि हरिजनों को स्टाल देंगे, लेकिन किस हरिजन को स्टाल दिया गया। व्हीलर कम्पनी के बारे में जो भावना सदन में व्यक्त की गई है, मैं भी उस भावना के साथ हूं और चाहता हूं कि आप इस तरफ ध्यान दें।

जन-जन की भावनाओं को आप ने अपने रेलवे बजट में दर्शाया है और सदन में इस सम्बन्ध में जो भावना प्रकट की गई है, मैं अपनी भावना को भी उसके साथ जोड़ता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI P. A. SANGMA (Tura): Mr. Chairman, Sir, I shall be very very brief. Much had been discussed on the various aspects of the Railway Budget. So, I do not want to enter into those discussions. I would only like to draw the attention of the Minister to the peculiar and specific problem of the people of the area I represent. Before I proceed to make my humble submission, I would like to narrate a small incident, an interesting incident that took place very recently.

On the 8th of last month I had the occasion to visit a particular area of my constituency. It was about 27

kms away from the block headquarter. On my arrival at place I found some thousands of people had assembled there. Generally in our area it is very difficult to get a gathering of 1000 people for a meeting because the villages are very much scattered. But on that particular day, I found that about 3000 to 4000 people had come. When I asked the local leaders as to how they could manage to gather so many people, they told me that these people had come not to see me but they had come to see the jeep by which I travelled. I went in the jeep on a road which was constructed for the first time. This 27 kms of route took me about three hours to reach that place. This is the area I am representing. These are the people for whom I am standing here to speak. I can tell you that not even 1 per cent of the total population of my constituency comprising of two districts, had seen a train.

Now, I want to ask: what provision had been made for the benefit of these people in this particular Budget? The area I represent is North-Eastern Area and the name of the State is Meghalaya and the constituency I repersent is Garo Hills District.

It had been the policy of the Government, especially of the Janata Government that special attention would be paid to those areas which are backward and hilly. My area falls under both the categories. It is hilly as well as most backward.

Last year, during the discussion on the Railway Budget, I had also pointed out all these conditions and I was trying to impress upon the Railway Minister that steps should be taken to link this State with the railway line. Unfortunately, nothing has been done. The Ministers, as usual, try to dodge us by saying that due to constraint of resources it cannot be done. I do not know for how many years this constraint of resources will continue. We have seen the constraint of resources for the last 30 years. I do not know for how many years more we are going to have it.

I had put a question last year to know as to how many States and Union Territories in India have not been linked with railways. The answer is that the following States and Union Territories do not have any railway link, they are, Manipur, Meghalaya, Arunachal Pradesh, Mizoram, Sikkim, Andaman & Nicobar Islands, Dadra & Nagar Haveli and Lakshadweep. These are the States and the Union Territories which have not been linked with the railway lines so far. If you look at the list you will find that all these States and most of the Union Territories are located in a particular region and that is the north-eastern region. The north-eastern region is a very important region. It has always been said that it was also a sensitive region. The "railway line" has been defined as a necessary ingredient for the infrastructure of the economic development.

Apart from this, the north-eastern region has special importance. It borders the international border. On one side, it is the Chinese border; on the other side, it the Burma border and on the third side, it is the Bangladesh border. We may recall that the country had to face the war twice and both times the war took place in the north-eastern region. In 1962, we had to face the Chinese aggression and in 1970, we had to face the Bangladesh war. So, even from the defence point of view, it is very very important that this region has to be linked with the railway line.

Our people in those areas are so poor and so illiterate that it is beyond imagination. There are places where for centuries there is no communication. If the people have to get their daily needs if the people have to buy a kilo of salt or a litre of kerosene, they have to walk continuously for two or three days in order to reach a particular market. We always talk

[P. A. Sangma]

that special attention will be given to the backward areas. Every year we expect something but nothing comes out. Even this year, we do not find anything in the Railway Budget.

Again, last year, during the Railway Budget discussion I had demanded that a railway line should be opened from Goalpara upto Moheskola along the border. The Minister was kind enough to reply to me saying that the proposal has been looked into and that a portion of the proposed railway line from Goalpara to Mohendraganj has been already surveyed. I also understand that there are two more railway lines in my State where the survey has been completed. They are Gauhati-Burnihat and Jogigopa-Darangiri. These are the three lines where the survey works had been completed. I would, therefore, appeal to the Railway Ministry to see that, if not all, at least one of the lines should be taken up this year so that a stage of "take-off" can be launched. With these words—since there is no time—I conclude my speech.

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा (आरा): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं । पिछले काफी दिनों से रेल दुर्घटनाओं को लेकर जो देश में असंतोष फैला हुआ था, वह इस जनहितकारी रेल बजट से दूर हुआ है । लेकिन बिहार के लोग इस बजट से कुछ असंतुष्ट हैं । इस के कई कारण हैं । भूतपूर्व रेल मंत्री ने आपात्कालीन अवधि में दानापुर, हावड़ा और धनबाद मण्डलों को खण्डित कर के एक मुगलसराय मण्डल बनाने का बहुत ही खराब निर्णय लिया । इस निर्णय से राष्ट्र को 22 करोड़ रुपये की क्षति हो रही है । यह निर्णय अभी पूर्ण रूप से लागू नहीं हुआ है, फिर भी ऐसा अव्यावहारिक और अनार्थिक निर्णय राष्ट्र को बहुत ही क्षतिग्रस्त करेगा ।

सभापति महोदय, अमृतबाजार पत्रिका, और बंगाल के करीब करीब सभी अखबारों ने इसका डट कर विरोध किया था । यहां इस सदन में माननीय ज्योतिर्मय बसु ने भी इसका विरोध किया था । फिर बिहार के सभी के अखबारों ने इसका विरोध किया । बिहार मुख्य मंत्री ने भी इसका विरोध किया । सभापति महोदय, हम सदस्यों ने और आपने भी इसका विरोध किया था । लेकिन, इन सब का कोई परिणाम नहीं निकला और अभी भी नहीं निकल रहा है । अगर इन मण्डलों को खण्डित किया जाता है तो दानापुर का 487 किलोमीटर इलाका इसमें आयेगा जबकि मुगलसराय का इलाका उसमें सिर्फ 150 किलोमीटर ही आता है । इतना अव्यावहारिक निर्णय उन्होंने अपने स्वार्थ में लिया । प्रशासन में इस से काफी अवनति होगी और अपव्यय भी होगा । इसलिए, मैं चाहता हूं कि इस निर्णय को रद्द किया जाए । अगर यह नौटंकी बन्द नहीं होती है तो इससे बहुत बड़ी क्षति होगी । बिहार इस निर्णय से बहुत असन्तुष्ट है ।

इसी तरह से सभापति महोदय, सकरी-हसनपुर रेल लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में अभी तक कोई स्पष्ट निर्णय नहीं लिया गया है निर्मली और माइथाई का भी यही हाल है । फिर आप देखें त्रिपाठी जी ने अपने इलाके में, उत्तर प्रदेश में 30 हाल्ट बनवा दिये इससे लगभग एक करोड़ रुपये की क्षति हुई । खुशी की बात है कि रेल विभाग ने इस निर्णय पर अमल नहीं किया और इसे रद्द कर दिया ।

आरा-सामाराम लाइट रेलवे अंग्रेजों के समय में बनी थी और आज तक चल रही थी । इस लाइट रेलवे को मार्टिन कम्पनी चलाती थी । इसके लिये भूतपूर्व कांग्रेसी सरकार ने लगभग बीस लाख रुपया प्रतिवर्ष उसे देने का निर्णय किया था और उससे मिल कर ये खाते-पकाते थे । खुशी की बात है कि इस सरकार ने उसे बन्द कर दिया है और जितने कर्मचारी थे, रेलवे के, उन लोगों को समाहित करने का निर्णय लिया है । शायद अप्रैल से उनको समाहित किया जाएगा ।

मैं पूछना चाहता हूं, कि उस इलाके के लोगों का क्या होगा ? आप जानते ही हैं कि वह इलाका कितना उपजाऊ हैं । सब से पहले सोन नहर यहीं निर्मित की गई थी--उस उपजाऊ इलाके का अन्न आपके जिले में तो नहीं लेकिन उत्तरी बिहार के अन्य जिलों में जाता है । सासाराम और इसके दक्षणी इलाके इंडस्ट्रियल बैल्ट हैं, औद्योगिक केन्द्र हैं उस इलाके से सम्पर्क रखना आवश्यक है । वहां जो कोयला, लोहा, और अन्य उपज की चीजें हैं वे उत्तर बिहार के लोगों को उपलब्ध नहीं हो सकेंगी या दक्षिण बिहार के उत्तरी इलाके के लोगों को उपलब्ध नहीं हो सकेंगी यदि आरा-सासाराम लाइट रेलवे को ब्राड गेज नहीं किया जायेगा । इसलिए मेरी स्पष्ट राय हैं कि इस पर आपको निर्णय लेना चाहिये और स्पष्ट निर्णय लेना चाहिये कि इस लाइट रेलवे को ब्राड गेज लाइन में परिवर्तित कर दें ।

विगत 1974 की राष्ट्र व्यापी रेल हड़ताल में शामिल कर्मचारियों के काटे गए वेतन के पैसे अभी तक उनको नहीं मिल पाए हैं । अब तक उस पर भी कोई स्पष्ट निर्णय नहीं लिया गया है । जिसको लेकर कर्मचारियों में काफी असन्तोष है । रेलवे बजट में भी इसका कोई जिक्र नहीं किया गया है । जो कर्मचारी इस रेल हड़ताल में शामिल हुए थे उनको देश द्रोही की संज्ञा दी गई थी । उस समय यह कहा गया था कि ये लोग "डिसलायल वर्कर्ज़ आफ दी नेशन " हैं । उनकी चरित्र पुस्तिका में भी यह बात लिख दी गई थी । इस चीज को भी अभी तक वापिस नहीं लिया गया है । इसका भी कोई जिक्र नहीं किया गया है । मैं चाहता हूं कि इस तरह की टिप्पणियों को सर्विस रिकार्ड में से हटा दिया जाए ।

रेल कर्मचारियों को औद्योगिक मजदूर माना जाना चाहिये और उसके आधार पर उनको बोनस दिया जाना चाहिये, न्यूनतम वेतन दिया जाना चाहिये । साथ ही उनकी पोस्ट्स को अपग्रेड भी किया जाना चाहिये । जो कैज्युअल मजदूर हैं उनको नियमित कर दिया जाना चाहिये । रेलवे फैडरेशन से बात करके उनके मामले तय कर दिए जाने चाहियें और उनको नियमित कर दिया जाना चाहिये ।

रेलवे में जो बड़े-बड़े पदाधिकारी हैं उनकी दस-बीस वर्षों में काफी पदोन्नतियां हो जाती हैं लेकिन, जो तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं उन के लिए प्रोन्नति का ऐसा कोई प्रावधान नहीं है । इनके लिए भी प्रावधान होना चाहिये ताकि इनकी भी तरक्कियां हो सकें । इस को लेकर उन में काफी असन्तोष बढ़ता चलाजा रहा है । जिस पद पर वे भरती होते हैं उसी पद पर वे रिटायर भी करते हैं ऐसा नहीं होना चाहिये । कुछ वर्षों की सेवा के बाद उनको पदोन्नति न मिले तो यह एक दुर्भाग्य की ही बात होगी ।

वेतनों में भी काफी विषमता है । रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष का वेतन पांच हजार है और महा प्रबन्धक का 3500 । ये लोग शीत एवं ताप नियंत्रित घरों में रह कर काम करते हैं । लेकिन उन लोगों की बात सोचिये जो कैजुअल लेबर हैं । वह चिलचिलाती धूप, कड़ाके की ठंडक, और घनघोर बरसात में काम करते रहते हैं । ठीक इसी तरह रेलवे में ऐसे लोग भी हैं जो रेलवे विभाग को, यात्रियों के जान-माल और देश की सुरक्षा करते हैं, लेकिन उन लोगों का वेतनमान क्या है ? कैजुअल लेबर का वेतन-मान साढ़े तीन रुपये से 5 रुपये तक है जो इतनी हाड़-तोड़ मेहनत करते हैं । हमारे दोनों मंत्री समाजवादी विचार के लोग हैं, इन लोगों को समता और एकरूपता पर ध्यान देना चाहिये । वेतन की वर्तमान विषमता को जब दूर किया जायेगा, तभी कुछ होगा ।

तृतीय और चतुर्थ वर्गीय कर्मचारियों को बिना घूस लिये कोई काम नहीं होता । यह कौन घूस लेते हैं ? बड़े अफसर लेते हैं । इस पर ठीक ढंग से नियंत्रण करना होगा, तभी कुछ हो सकेगा, नहीं तो आप इसे नियंत्रित नहीं कर पायेंगे । यह दिन-ब-दिन बढ़ता जा

[श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा]

रहा है, ऐसा नहीं है कि जनता पार्टी की सरकार में यह कम हुआ है, यह उसी तरह से है, जैसा कि पहले था। इसलिये इस घांधली को बन्द कीजिये और जैसे ही यह बन्द होगी करोड़ों रुपये का रेल विभाग को लाभ होगा।

पूर्वांतर रेलवे के महाप्रबन्धक के सम्बन्ध में अनेकों प्रकार की भ्रष्टाचार की भयंकर शिकायतें आ रही हैं। मैं चाहता हूं कि इसकी जांच कराइये, उससे यह स्पष्ट हो जायेगा।

सभापति महोदय, आप भी जयन्ती जनता से अधिकांश आते जाते हैं, आपने खुद देखा होगा कि 2 महीने से उसमें भोजन-यान नहीं है। इसके बगैर कितनी तकलीफ होती है ? रेल मंत्री को इस पर ध्यान देना चाहिये और शीघ्र यह व्यवस्था करनी चाहिये।

रेल सेवा से जो कर्मचारी सेवामुक्त हो जाते हैं, उनके लड़के या परिवार में से किसी एक सदस्य के लिये सेवा में व्यवस्था होनी चाहिये, उनकी योग्यता के अनुसार यह करना आवश्यक है।

सभापति महोदय, आप जानते हैं कि सभी राज्यों की राजधानी तक तेज गाड़ियां हैं, लेकिन पटना तक जाने वाली कोई तेज गाड़ी नहीं है। पटना जाने के लिये दूसरी जगह की जो गाड़ियां हैं, उसी से जाना पड़ता है। लौटने में जगह नहीं मिलती। इसलिये मेरी राय हैं, आपकी भी राय होगी, आपकी तरफ से भी हम सदन को कहना चाहते हैं कि दिल्ली से पटना तक एक तेज गाड़ी की निश्चित रूप से व्यवस्था होनी चाहिये और यह यदि प्रति दिन हो तो सबसे अच्छा है।

श्री कृष्ण सिंह (मुंगेर) : सभापति महोदय, जो रेलवे बजट रखा गया है, उस का समर्थन करते हुए मैं इतना जरूर कहूंगा कि रेलवे एक बड़ा उद्योग है, बहुमुखी उद्योग है, है, और यह देश के विकास का प्रमुख वाहक है। वह देश की प्रगति का बैरोमीटर अथवा इंडेक्स भी है—उससे पता चलता है कि देश कितना आगे बढ़ रहा है।

मंत्री महोदय को विरासत में जो रेलवे मिली, उस की स्थिति बिल्कुल अव्यवस्थित थी। पिछली सरकार हमेशा यात्रियों का किराया और माल का भाड़ा बढ़ाकर अपने बजट को पूरा करती थी। उस ने मजदूरों की समस्याओं पर कभी ध्यान नहीं दिया। 1974 में जो इतनी बड़ी हड़ताल हुई, उस के मुद्दे क्या थे, इस पर उस ने कभी गहराई से नहीं सोचा। रेलवे प्रशासन ने उस से पहले भी और बाद में भी कर्मचारियों की समस्याओं को समझने का कभी भी प्रयास नहीं किया। इस स्थिति में असंतोष धूधू कर के जल रहा था। आपातकाल के दौरान उन्हें और दबाया गया। रेलवे कर्मचारियों में बड़ी बैचैनी छाई हुई थी।

लेकिन रेल मंत्री ने पिछले ग्यारह महीनों में कर्मचारियों, मजदूरों और प्रशासन के सहयोग से काम किया, और उसके फलस्वरूप रेलों को अनुमान से अधिक लाभ हुआ है। उन्होंने मजदूरों का सहयोग लेने की जो प्रक्रिया अपनाई, उस का नतीजा अच्छा निकला। इस लिए रेल मंत्री से भी अधिक धन्यवाद के पात्र 17 लाख रेल मजदूर और रेल प्रशासन हैं।

इसी प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए रेल मंत्री ने रेल कर्मचारियों को पदोन्नति देना स्वीकार किया है और उन के लिये नये वेतनमान शुरू किये हैं। क्लास फ़ोर के कर्मचारियों को सब से पहली बार सिलेक्शन ग्रेड देकर रेलवे के 130 वर्ष के इतिहास में एक अनोखा, अपूर्व और अभूतपूर्व काम किया गया है, जिस के बारे में आज तक सोचा भी नहीं गया था। इस से साफ़ जाहिर होता है मंत्री महोदय की दृष्टि नीचे के लोगों की ओर है, वह क्लास फ़ोर के कर्मचारियों को उठाना चाहते हैं। एक गांधियन का यह पहला सूत्र है। जनता में

तो सब आते हैं। प्रश्न उठता है कि हम ऊपर से शुरू करें या नीचे से। लेकिन मंत्री महोदय की दृष्टि क्लास फ़ोर के लोगों की ओर है। उन्होंने सब से पहले उन लोगों को सिलेक्शन ग्रेड देकर जो नया काम किया है, उसके लिए हम उन्हें धन्यवाद देते हैं।

उधर के माननीय सदस्य हमेशा नये कामों की ओर से आंखें मूंद लेते हैं। वास्तव में विरोधी बैंचों को इस प्रकार के नये कामों के लिए मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहिए। रेल मंत्री कर्मचारियों को कांफ़िडेंस में लेकर काम कर रहे हैं, जबकि पिछली सरकार ने उन लोगों के प्रति तानाशाही का व्यवहार किया, उन्हें दबाया, उन की मांगों को नहीं सुना, उन के आवास की कोई व्यवस्था नहीं की, और फिर इमरजेन्सी लागू कर के उन्हें जेलों में डाल दिया। अगर ठीक उस के विपरीत रेल मंत्रालय अब जनता और कर्मचारियों को साथ लेकर एक नई प्रक्रिया अपना रहा है और नया काम कर रहा है, तो उधर के माननीय सदस्यों को इस पर गहराई से सोचना चाहिए और दाद देनी चाहिए।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें।

18.00 hrs.

[*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 10, 1978/Phalguna, 19, 1899 (Saka).*]

MGIPND—M—3942 LS—14-4-78—880