

339 *Notifications re. MARCH 5, 1979 Rly. Budget, 79-80—Genl. Dis. 340.*  
*Export Duty on raw cotton and turmeric (St. Res.)*

[Shri Satish Agarwal]

AN HON'BLE MEMBER: Time should be given for all the varieties.

SHRI SATISH AGARWAL: How can I give an assurance on behalf of other Ministries. It is for the administrative ministry concerned to take a decision.

So, Sir, the criticism of Mr. Anant Dave was based on mis-understanding about the present levy. This present levy has been levied particularly in the background that I have submitted. There is no question of funding it separately. There is no need for it. It will not serve any purpose. If there is a separate export council and as to what budgetary support should be given that can be considered separately.

Lastly, Sir, I once again thank all the hon'ble Members who have participated in the debate and made valuable contributions. I have been benefited very much by their views. All the relevant points will be taken up by me with the concerned ministers. So, I request all the members to pass this Resolution unanimously.

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are two amendments—amendments Nos. 1 and 2—by Mr. Dajiba Desai. He is absent. I shall now put them to the vote of the House.

*Amendments Nos. 1 and 2 were put and negatived.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That in pursuance of sub-section (2) of section 8, read with sub-section (3) of section 7, of the Customs Tariff Act, 1975 (51 of 1975) this House approves the following notifications of the Government of India in the Ministry of Finance (Department of Revenue), namely:—

(1) No. G.S.R. 21(E) dated the 9th January, 1979, increasing the export duty on raw cotton to Rs. 2500 per tonne; and

(2) No. G.S.R. 34(E) dated the 20th January, 1979 levying an export duty at the rate of Rs. 1500 per tonne on turmeric in powder form and at the rate of Rs. 2000 per tonne on turmeric in any other form, under the new Heading No. 25 in the Second Schedule to the said Act, from the date of issue of the said notifications."

*The motion was adopted.*

15.44 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1979-80—GENERAL DISCUSSION

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the House will take up general discussion on the Budget (Railways) for 1979-80.

SHRI NIHAR LASKAR (Karimganj): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I think our Railway Minister must have been deriving some satisfaction that he has been able to present this year also a surplus budget. We do not grudge his satisfaction. What is surprising to note is that in his speech on the railway budget he said that the increase in freights and fares will not affect the railway users. But does he realise that by a single stroke he has imposed a burden of Rs. 178 crores on the railway users? In effect it represents 7 to 8 per cent. of the total traffic receipts of the railways. There is therefore no doubt that prices of all commodities will go up. In fact, it has been calculated—roughly of course—that price increase of food-grains will be like these:

Rice and wheat is likely to rise by 14 paise more per quintal.

In respect of other commodities the rise is as follows:

Pulses—16 paise.

Salt for edible use—24 paise.

Gur Shakkar and Jaggery—35 paise.  
paise.

Khandsari sugar—35 paise.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Why don't you quote in terms of kilograms? It will appear less.

15.46 hrs.

(SHRI RAM MURTI *in the Chair*)

SHRI NIHAR LASKAR: You can calculate this. Increase in edible oil is 54 paise. Increase in chemical manure like urea is 1.75 rupees. In reagr to chemical manure like sulphate of ammonia it is Rs. 1.51 and in respect of sugar 11 paise.

Sir, the likely increase in freight rate per tonne in respect of other commodities is as follows:

Coal—4.5.

Iron and Steel like angles and bars—15.40.

Iron ore—5.50.

Manganese ore—1.90.

So, Sir, when they say that that is not a burden on the railway users, I cannot accept this proposition.

This burden will be more so in the North Eastern Region. The people who are living far away from the main areas will be hard hit.

Already we have been getting frantic telephone calls and also telegrams that kerosene and other essential commodities are out of the market in Assam and Arunachal Pradesh and other areas. The effect of this has already been felt on the entire north-eastern region. The people there have to depend for their essential goods

from distant places, from Bihar and other places, which are beyond 500 K.M. where you have imposed the surcharge of 10 per cent on all goods. This will affect the entire economy of the entire eastern region.

For industrial raw materials also they depend upon areas far away from their own areas. All these cumulatively will affect the entire economy of the region. By better and by efficient administration the Railways could have avoided the loss during the year.

We find the Railways expect to carry 205 million tonnes of goods this year, as against 211 million tonnes during last year. This is in effect about 40 million tonnes less than the target. I may say, this shortfall is not out of control of the Railway Ministry.

We know that there was a demand for wagons all over the country. But the Railways could not supply the wagons in time. Number of trains were also stopped. It was stated in the House. It is said that there were no coal supplies and so some trains were cancelled. But the coal authorities say that there were sufficient stocks, but the Railways have failed to lift the coal from the pit-heads. The Railway Board did not anticipate all these things. There has been lack of coordination and so all these losses came about.

Then there are other areas where substantial savings could have been made.

My friend, the hon. Railway Minister should remember that when he used to speak from this side of the House as an opposition Member he used to speak that there is considerable scope for reduction of wasteful expenditure in the Railway Board. We don't know what has happened to him now. I say this because expenditure on the Railway Board it is increasing year by year.

**SHRI K. GOPAL (Karur):** He still holds the same view; but unfortunately he is not able to do anything!

**SHRI NIHAR LASKAR:** There is substantial scope for reduction in wasteful expenditure on the Railway Board. I don't know why he has failed to do anything in the matter. It is increasing year by year. In the last 3 years it has increased by 60 lakhs or so.

**PROF. MADHU DANDAVATE:** Look at the entire working expenditure. It has gone down.

**SHRI NIHAR LASKAR:** When you were on this side of the House, you used to speak about the Railway Protection Force which is incurring heavy expenditure. I think, you have not forgotten that you used to say that it is not RPF, that is, Railway Protection Force but pilferage force. The expenditure on the RPF has been increasing tremendously. In reply to a question in this House, you stated that the GRP has intensified its efforts and has taken all the preventive measures, but in spite of that, we know what has been happening. People are afraid of going by train. Everyday, we hear about reports of robberies, looting of trains and other crimes. This all shows that in spite of the expenditure having gone up on RPF, there is no effect thereof. That is because there is mismanagement in the Railway administration and it is failing to take effective measures in this direction.

The number of pilferage and theft cases is increasing. During emergency, we all know what happened. In stations like Mughalsarai, we were able to minimise the damage, but now again it has gone up. The persons engaged in this sort of activities are back on their job in a big way. What preventive steps are you going to take in this direction? There is no indication in your speech to this effect.

Then, we are aware of the extent of corruption that is rampant in the Railways. Starting right from the reser-

vation of seats, it is there even at the stage of entry into service. It has been brought to my notice that in the North-Eastern Railways for entry into the lowest cadre, people have to pay a premium. This is known to the Railway Board and the Railway Administration. Who has to stop that? We hope, the Railway Minister, who is an honest man, will look into these things very seriously and take some stern measures to end corruption.

The hon. Railway Minister has taken certain very good steps, for which all hon. Members would, no doubt, congratulate him. For example, he has introduced long distance classless fast moving trains. However, I would like to point out that you have not connected the North-Eastern region with any classless fast moving train. Tinsukhia train is, of course, an important and good train, but it is not a classless train. In view of the policy enunciated by you in your speech, we expect that you will introduce a classless superfast fast train right upto Dibrugarh, the farthest eastern point in the railway map. Further, you can save four to five hours in the journey time in the train. This train is for catering to the needs of the people in the eastern region, comprising Nagaland, Mizoram, Manipur, Tripura etc. For that reason, the New Jalpaiguri should be the last point. Beyond that, there may be less number of stoppages. It can come direct to Delhi with a few stoppages. In that way, you can save another four to five hours.

As I was saying, Tinsukhia mail is a very good train. There is a corridor system also in that train. Some time back when I was travelling by this train, I found that all the corridor was packed with passengers. When all the coaches and berths are reserved, I do not know, how these passengers could get entry into the coaches. This should be looked into. These trains are meant for long-distance passengers. More amenities should be provided and there should not be overcrowding. Persons and railway officials is responsible for

this should be found out, and steps taken against them.

We are also glad that the Railway Minister have visited our area personally to study needs of the area. The north-eastern region deserves special attention from the Railways. It has been neglected all these years. I do not know why. Even during the days of the previous Government, that area has been neglected. It has continued to be neglected. About the six projects, these are also old projects. You have given clearance to them. Here also, your intention is not clear.

The only project for conversion from metre gauge to broad gauge is between New Bongaigaon and Gauhati. For that the sanction which was given this year is very meagre. I do not know whether you can complete that work in 1980 as you have said. If you can assure us about it, we will be glad.

You have taken up 6 projects in the north-eastern region, for each of which you have provided Rs. 70 lakhs. Only in one project, that is, the construction of Gauhati-Barnihat, you have provided Rs. 1 crore. I do not know within how many years you will be able to complete these projects. These are small projects. If there is a will in the Ministry, it can be completed this year alone. What is your intention? Please tell us.

PROF. MADHU DANDAVATE: I will complete it and then go.

SHRI NIHAR LASKAR: Out of these 6 projects, 3 are in my district, Cachar, Silchar. You have said that you have already appointed a General Manager, to look into the new Brahmaputra bridge project, and all these 6 projects. If possible, you can have the headquarter of this new General Manager at Silchar. It will help your work, and the local people will also get some benefit. Our people, i.e., the people in the area, are demanding this.

The 3 projects, namely, Lalaghat to Bhairavi, Silchar to Jiribam and Dharma Nagar to Kumarghat, have to start from this district alone. So, our demand is that the Project G.M.'s headquarters should be at Silchar.

There are certain local problems in my constituency. It is said that most of the branch lines are running at a loss. There are reasons for that. The Railway Administration does not look after these branch lines properly; for example, we have the Katakhal-Lalaghat line in my constituency. It is really a wonder how the trains move there. There is a thread-like track. The distance is about 38 Kms. It takes 3 hours to cover that distance. It comes to about 10 to 12 kilometres per hour. Our people call it the bullock cart train. Kindly remove this bad impression from the people's mind. In the modern days, even bullock carts go faster. That again this branch line, Katakhal-Lalaghat branch line which is owned by a private company. I have been demanding for a long time that this should be nationalised and I insisted upon the present Railway Minister that he should take immediate action on it. Last time, when we met, I suggested that it should be nationalised and in his letter dated June, 22, 1978, the hon. Railway Minister had written:

"During the meeting of Members of Parliament in respect of North-east Frontier Railway, you had raised a point that the Katakhal-Lalaghat line should be nationalised as, without nationalisation no improvement of the section is possible. Your proposal to nationalise this line has been noted for examination."

16 hrs.

But till now I have not got any reply from him. I hope by this time you have taken a decision on it, because the new line which is going to Mizoram has to start from Lalaghat and as such half of it is under your operation and half of it will be in private hands.

[Shri Nihar Laskar]

This cannot be; so an immediate decision should be taken and I hope you have already taken a decision on this; when you give reply I hope and expect that there will be some positive response to my request.

Because of partition, our district has been cut off from the main area and the only communication to Gauhati is through the hill areas. After my long agitation both in and outside the House the fast train from Silchar to Gauhati, Barak Valley Express has been introduced. It is a very popular train, so always then is a rush. It is difficult to get entry into this train and we were therefore demanding another fast train. It was conceded once. Now when I raised it in the Board's meeting, I got a strange reply from the Railway administration and they said:

"One more pair of additional train from Cachar to Gauhati on the Lumding-Badarpur Hill section is not possible at present due to limited sectional capacity of the section and non availability of MG diesels."

This cannot be the ground for negating a popular demand from this area. This is not only serving Cachar but also entire Mizoram and Tripura. We hope that this demand for an additional fast train from Cachar to Gauhati will be conceded.

Silchar Railway station is an old station, it is a terminus also. No improvement is there. It is one of the great revenue earning stations. It has only one platform. If there are two trains, people are put to a lot of difficulties. There is a need for another platform and also provision of other passenger amenities. It needs modernisation and improvement, construction of overbridge, etc. This should be done.

In respect of some other small matters, I have had some correspondence with the General Manager of that N. E. railway. There is need for

a flag station between Talbhum and Chndkinra on Dharmanagar-Karimganj line. I do not know what has happened. Till now this flag station has not been sanctioned; it should be sanctioned immediately.

There are some other matters which should be locally adjusted, such as a small crossing to be provided on the PWD road just immediately north of Kani Bazar on Karimganj-Dharmanagar line. I had raised it in the Boards meeting and it was said that due to lack of cement it was not taken up. It is an astonishing reply; I do not understand it. At least by now the railway crossing should have been provided on the PWD road north of Kanai Bazar on Karimganj-Dharmanagar branch line. The gates should be provided there immediately.

They say because of lack of cement they could not do it. It is really astonishing.

In my constituency there are a large number of stations where electricity connection has not been provided. All stations should be provided with electricity.

PROF. MADHU DANDEVATE: We have said about that in the Budget.

SHRI NIHAR LASKAR: Whatever other suggestions I have made, I hope the Railway Minister has taken a note of them and he will look into them.

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर): सभा-पति महोदय, एक बार फिर मुन्नाफ़े का रेल वजट पेश करने के लिए मैं रेल मन्त्री जी को हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ। आज़ादी के बाद यह पहला मौका है, जबकि जनता पार्टी के शासन में आने के बाद मन्त्री महोदय ने लगातार तीन बार मुन्नाफ़े का रेल वजट पेश किया है। पिछली दो बार किसी भी प्रकार का किराया नहीं बढ़ाया गया था। इस बार भी लम्बी दूरी के यात्रियों का किराया नहीं बढ़ाया गया है।

कुछ लोगों का कहना है कि उपनगरीय रेल-सेवा के भाड़े में जो वृद्धि की गई है, उससे वहाँ के लोगो की कठिनाइयों में इजाज़ा हुआ है। मैं मन्त्री महोदय से सिर्फ इतना कहना चाहता हूँ कि वह उन लोगों की स्थिति पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें, और अगर उन्हें कुछ राहत दी जा सके, तो वह देने की व्यवस्था करें।

हम मन्त्री महोदय के इसलिए भी शुक्र-गुजार हैं कि इस वर्ष उन्होंने देश के राजस्व में 245 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। इतनी बड़ी धनराशि देकर रेल विभाग ने राष्ट्र के हित में बहुत बड़ा काम किया है। अगर हम रेलवे के 125 वर्ष के इतिहास को देखें, तो हम इस निष्कर्ष पर पहुँचते हैं कि इससे पहले रेलवे के फ़िनांशल सिस्टम में किसी भी प्रकार का परिवर्तन नहीं किया गया था। यहाँ तक कि जब 1924 में रेलवे फ़िनांसिज को जेनेरल फ़िनांसिज से अलग किया गया था, उस समय भी रेलवे के फ़िनांशल सिस्टम में कोई परिवर्तन नहीं हुआ। लेकिन मन्त्री महोदय ने कैपिटल स्ट्रक्चर रीव्यू कमेटी को सेंट अप करके एक रैडिकल चेंज किया है।

इस परिवर्तन का यह परिणाम अवश्य होगा कि देश के तमाम पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे लाइनें जायेंगी, उनका विकास होगा और रेलवे की भी बहुमुखी प्रगति होगी, जिससे राष्ट्र की प्रगति में भी सहायता मिलेगी।

अन्तर्राष्ट्रीय बाल वर्ष में रेल बजट में बच्चों को जो सुविधा दी गई है, उस लिए सरकार, मन्त्री महोदय तथा रेल विभाग धन्यवाद का पात्र हैं। दुनिया के तमाम देशों में रेल विभाग द्वारा बच्चों को सुविधा उनकी हाइट, ऊंचाई के हिसाब से दी जाती है। लेकिन हमारे देश में यह सुविधा बच्चों की उम्र के हिसाब से देने की परम्परा रही है। पहले तीन वर्ष तक के बच्चों को सुविधा दी जाती थी, अगर मन्त्री महोदय ने उसको बढ़ा कर पांच

वर्ष किया है। इससे देश की गरीब जनता को बहुत बड़ा लाभ होगा। जहाँ तक धनी लोगों की बात है उनके बच्चे और वे वायुयान में भी यात्रा कर सकते हैं, रेलवे के फ़र्स्ट क्लास में भी यात्रा करते हैं और एयर कंडीण्ड कोच में यात्रा करते हैं लेकिन हमारे देश के गरीब लोग जो द्वितीय श्रेणी से आगे बढ़ कर नहीं यात्रा कर सकते, उनके बच्चों को बहुत बड़ा फायदा होगा। यह एक समाजवादी कदम है। इसके लिए माननीय मन्त्री जी बधाई के पात्र हैं।

**सभापति महोदय :** सभी को फायदा होगा।

**श्री हरिकेश बहादुर :** सभी को फायदा होगा लेकिन खास तौर से हमारे देश की गरीब जनता को फायदा होगा जिसको कि हमने तमाम वादे किए थे, जिस को हमने आश्वासन दिया था कि हमारी सरकार जब बनेगी तो उनके हित का कार्य करेगी, उनके हित में यह बहुत बड़ा काम हुआ है।

साथ ही किसानो को जो माननीय मन्त्री जी ने बजट के माध्यम से राहत दी है कि अगर किसानों की टोली रिसर्च इंस्टीच्यूट को विजिट करेगी या प्रदर्शनी को देखने के लिए जायेंगे तो उनको भी कंपेशन दिया जायेगा, यह भी एक बहुत सराहनीय कदम है और इस के लिए मैं माननीय मन्त्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

बजट की एक सबसे बड़ी विशेषता यह है कि अभी तक जो भी प्रोजेक्ट्स रेलवे लाइन्स के बनाए जा रहे थे वे इण्डस्ट्रियल प्रोजेक्ट औरिएटेड हुआ करते थे, लेकिन अब की बार एग्रीकल्चर औरिएटेड रेलवे लाइन बनाने का प्रस्ताव माननीय मन्त्री जी ने किया है। इससे किसानो को भी फायदा होगा और कृषि के उत्पादन में वृद्धि होगी। साथ ही उस की मार्केटिंग वगैरह की फसिलिटीज बढ़ाने में भी काफी सुविधा मिलेगी।

### [श्री हरिकेश बहादुर]

कैटरिंग की व्यवस्था में भी इस बजट में माननीय मन्त्री जी ने काफी सुधार लाने की कोशिश की है। अभी तक जो कैटरिंग की व्यवस्था थी उसमें अधिकांश कांटेक्टस के ही माध्यम से कार्य हुआ करता था। कुछ डिपार्ट-मेंटलाइजेशन भी रेलवे ने किया था लेकिन अब की बार जो व्यवस्था की गई है उससे यह उम्मीद की जाती है कि सभी या कम से कम मध्यम वर्ग तक के स्टेशनों पर और साथ ही सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में रेल विभाग की तरफ से कैटरिंग की व्यवस्था की जायगी। इससे भी यात्रियों की सुविधा में वृद्धि होगी।

ड्रिंकिंग वाटर की फ़ैमिलिटी देने का जो निर्णय माननीय मन्त्री जी ने किया है वह भी बहुत ही सराहना की बात है। गर्मी के दिनों में प्रायः रेल यात्रियों को पानी की बहुत असुविधा हुआ करती थी। अब पीने के पानी की जो व्यवस्था हो रही है इससे रेल यात्रियों को जहाँ सुविधा होगी वहीं पर तमाम ऐसे लोगों को रोज़गार मिलेगा जो कुटीर उद्योग धंधों के माध्यम से अपनी जीविका चलाते हैं और देश की सेवा करते हैं।

जब से जनता पार्टी की सरकार बनी है तब से आज तक लगभग 307 गाड़ियाँ नयी चलाई गई हैं जिसमें छः ऐसी गाड़ियाँ हैं जिन को हम क्लासलेस ट्रेन कहते हैं। उसमें केवल सेकंड क्लास के ही कोचेज़ हैं लेकिन उसमें फ़र्स्ट क्लास की सभी सुविधाएँ यात्रियों को दी जाती हैं। इस कार्य के लिए हम सरकार की सराहना करना चाहते हैं।

साथ ही जो माननीय मन्त्री जी ने 177 रेलगाड़ियों की दूरी को बढ़ाने का कार्य किया है इससे भी यात्रियों की सुविधाओं को बढ़ाने में जो सराहनीय योगदान उन्होंने दिया है उसके लिए भी हम उनको धन्यवाद देना चाहते हैं।

डबल हेड डट्रेन्स चलाने का जो प्रस्ताव बजट स्पीच में माननीय मन्त्री जी ने किया है

जिसका कि एक्सपरिमेंट तमिलनाडु एक्सप्रेस में हो रहा है उससे उम्मीद है कि यात्रियों को काफी सुविधा मिलेगी तथा ट्रेन के एकमोडे-शन में वृद्धि हो सकेगी।

अब की बार का जो बजट भाषण माननीय मन्त्री जी ने संसद् में किया है उसमें एक व्यवस्था यह भी है कि इस देश के लगभग सभी राज्यों में रेलवे का कुछ न कुछ कार्य अब आरम्भ हो रहा है जिससे कि देश के सभी भाग और सभी राज्य एक दूसरे से जोड़ दिए जाएंगे। देश के किन्हीं स्थानों पर रेलवे लाईंस का कन्वर्शन किया जा रहा है, कुछ जगहों पर डबल लाईन बनाई जा रही है, कहीं पर सर्वे का काम हो रहा है और कहीं एलेक्ट्रीफिकेशन का काम हो रहा है। इन सारे कामों से हमारे देश के लगभग सभी राज्य रेलवे लाइन से जोड़ दिए जाएंगे।

पिछली सरकार के समय में काम करने का एक यह तरीका था कि जब कभी सरकार के ऊपर क्वाच पड़ता था तो वह नये प्रोजेक्ट सुरन्ध स्वीकार कर लेती थी। चाहे उन प्रोजेक्ट्स का पूरा कर सके या न कर सके लेकिन उन का स्वीकार कर लिया जाता था और स्वीकार करने के बाद कागज़ फाइलों में रख दिया जाता था, वह कोल्ड स्टोरेज में पड़ जाता था। लेकिन अब की बार जो यह बात सांची गई है कि जो भी प्रोजेक्ट पहले लिए जाएं उन का पूरा किया जाय उस के बाद दूसरे नये प्रोजेक्ट लिए जायं, इस से देश के विकास में काफी कुछ सहायता मिलेगी, यात्रियों का सुविधाएँ दी जा सकेंगी और देश के लोगों के एक जगह से दूसरी जगह आने जाने की व्यवस्था रेल के माध्यम से करने का जो सरकार का इरादा है उस में वृद्धि होगी तथा उस में सफलता मिलेगी।

एक्सिडेंट्स के मामले में मैं कहना चाहूंगा कि 1977 में काफी एक्सिडेंट्स हुए थे। और उन एक्सिडेंट्स से देश के लोगों में बहुत चिन्ता हुई। लोगों का ऐसा लगा कि रेलवे में यात्रा करना रिस्की है। लेकिन यह सराहनीय बात है कि उसके बाद जो व्यवस्था की गई, चाहे पेंटीलिंग हो चाहे या आर. पी. एफ. या जी. आर.पी. के माध्यम से या ऑटोमैटिक

वारिनिंग सिस्टम अपनाकर ऐक्सीडेंट्स का घटा दिया गया है, और गत वर्ष में कोई भी मंजर ऐक्सीडेंट किसी प्रकार का नहीं हुआ। इसके लिये माननीय मंत्री जी और साथ ही रेल कर्मचारी भी बधाई के पात्र हैं। रेलवे में जो पहले यात्रा करते समय यात्रियों को डकैती, चोरी आदि का सामना करना पड़ता था उसमें भी सुधार हुआ है, और अब ऐसी कोई भी घटना नहीं हो रही है।

जिस समय जनता पार्टी की सरकार बनी और माननीय दंडवत जी रेल मंत्री बनने तो लोगों के मन में शंका हुई थी कि ट्रेड यूनियन लीडर को रेल मंत्रालय सौंप कर अच्छा नहीं हुआ, हो सकता है कि इससे रेल कर्मचारी मनमाने तरीके से काम करें और रेलवे में घाटा है तथा यात्रियों को असुविधाएं बढ़ें। और कुछ लोगों ने इस बात को जगह-जगह पर अभिव्यक्त भी किया। लेकिन प्रसन्नता की बात है कि माननीय दंडवत जी के रेल मंत्री बनने के बाद रेलवे में सर्वांगीण विकास हुआ है और जिस प्रकार की शंकाओं थीं वह निर्मूल सिद्ध हुई हैं और रेलवे कर्मचारियों ने बढ़े लगन के साथ काम किया है। जितनी बार रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया उसमें मुनाफा ही हुआ, और उसके लिये सारा श्रेय रेल कर्मचारियों को देना चाहिये क्योंकि उन्होंने मंत्री जी के नेतृत्व में देश को बहुत बड़ी खिदमत की है और जिस जिम्मेदारों के साथ अपने उत्तरदायित्व को निभाया है उसके लिये वह सराहना के पात्र हैं।

लेकिन जहां यह मानता हूँ कि रेल कर्मचारियों ने हमारे देश के राजस्व में महत्वपूर्ण भूमिका निभायी है वहीं पर उनकी सुविधाओं का भी ध्यान रखना होगा। हम मंत्री जी को इस बात के लिये बधाई देते हैं कि उन्होंने तमाम ऐसे काम रेल कर्मचारियों के लिये किये हैं, उनकी ऐसी मांगों को माना है जिससे लगभग 126 करोड़ रु. का अधिक बोझा रेलवे पर पड़ा है, और 126 करोड़ रु. के राहत कार्य कर्मचारियों के लिये किये गये हैं। लेकिन अभी भी कर्मचारियों के मन में एक बात बैठी हुई है उसकी तरफ मंत्री जी को ध्यान देना होगा। और वह बात बोनस की है। क्योंकि इस सवाल को बराबर उठाया

गया है, और यहां तक कि मंत्री जी जब ट्रेड यूनियन में काम करते थे तो उन्होंने इसके लिये संघर्ष किया था। हम अनुभव करते हैं कि मंत्री जी के ध्यान में वह बात अवश्य है और उसके लिये वह प्रयास कर रहे हैं। हम चाहते हैं कि इस बजट में बोनस के लिये कुछ कहा जायगा। कुछ बालें जरूर कहीं गयी हैं, लेकिन मैं चाहूंगा कि आने वाले समय में रेलवे कर्मचारियों को बोनस दिया जाय और इस सम्बन्ध में सरकार निर्णय करे। इस में मंत्री जी को पहले करनी पड़ेगी।

कम्पैशनट ग्राउन्ड्स पर जो रेल कर्मचारियों को प्रोमोशन मिला है। इस में कोई सन्देह भी बहुत से लोग ऐसे हैं जिनके पिता की मृत्यु हो गई है लेकिन अभी उन्हें नौकरी नहीं मिल पायी है। इस काम को इस प्रकार करना चाहिये कि लोगों की कठिनाई दूर हो और जो लोग नौकरी के लिये ऐप्लीकेशनस दिये हुए हैं उन्हें जल्दी से जल्दी नौकरी मिले। साथ ही जो एम्प्लॉयज लगभग 20, 25 साल से काम कर रहे हैं उनमें अधिकांश को प्रोमोशन मिला है। इस में कोई सन्देह नहीं कि प्रोमोशन के एक्ज्यूज बढ़े हैं, फिर भी इन को और ज्यादा बढ़ाने की दशा में सोचना चाहिये।

अब मैं कुछ लोकल प्रोब्लम्स की तरफ आप का ध्यान खींचना चाहता हूँ। बाराबंकी-गोरखपुर, समस्तीपुर को आप ने 1980 तक पूरा कर देने की बात कही है—यह बहुत सराहनीय है। हम चाहेंगे कि यह काम जल्द से जल्द पूरा किया जाय।

दिल्ली में उपनगरीय सेवा आरम्भ किये जाने की तरफ मैं मंत्री जी से विशेष अनुरोध करना चाहता हूँ। हमारे देश के तीन बड़े नगरों में ऐसी सेवा है, यदि दिल्ली में भी तुरन्त इस को शुरू किया जाय, तो बहुत अच्छा होगा।

ऋषिकेश-कर्ण प्रयाग, खलीलाबाद-बलरामपुर का जो सर्वे हो रहा है, उस को भी शीघ्र पूरा किये जाने के लिये अनुरोध करूंगा।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः माननीय मंत्री जी द्वारा पेश किये गये बजट का समर्थन करता हूँ।



[श्री हीरकेश बहादुर]

हूँ और उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ उन्होंने राष्ट्रीय राजस्व में जो बहुत बड़ी अभिवृद्धि की है—वह उन्होंने एक बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

**श्रीमती चन्द्रावती (भिवानी) :** चेंबरमैन साहब, हमारे सामने रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उस के समर्थन में रेल मंत्री जी को बधाई देने के लिये खड़ी हुई हूँ। उन्होंने इतने सालों के बाद एक नफे का बजट पेश किया है और साथ-ही-साथ वह यात्रियों को सुविधाएँ देना भी नहीं भूलें हैं।

अब मैं कुछ सुभाव आप के सामने रखना चाहती हूँ। हमारे देश में ट्रांसपोर्ट के ज्यादातर साधन जल और थल के हैं। समुद्र में तो जहाज चलते हैं, लेकिन हमारे इंस्टर्नरिजन में बोट्स के जरिये सामान और यात्रियों के लाने-ले जाने का काम होता है। इसी तरह से थल पर रेलवे के अलावा ट्रकों से सामान लाने-लेजाने का काम होता है। ट्रकों से यह काम बहुत ज्यादा हो रहा है। सिर्फ उन जगहों पर ही नहीं, जहाँ रेलवे नहीं है, बल्कि दूसरी जगहों पर ट्रकों के द्वारा यह काम बहुत ज्यादा होता है। हालाँकि ट्रकों का इंजिन से लेकर दूसरी चीजों तक बहुत सारा सामान बाहर से मंगवाना पड़ता है, उस में इस्तेमाल होने वाले डीजल की भी हमारे यहाँ कमी है, वह भी हमें बाहर से मंगवाना पड़ता है। रेलों का भाड़ा सस्ता होने के बावजूद भी ट्रकों से बहुत ज्यादा सामान मंगाया जाता है और यह काम ज्यादातर प्राइवेट हाथों में है। इस का सारा नफा प्राइवेट लोगों के हाथों में जाता है। क्योंकि छोटे ट्रक अपरेटर्स बहुत कम हैं, ज्यादातर बड़ी-बड़ी कम्पनियाँ हैं, जिन के हाथ में सारे अन्तर्देशीय रूट्स हैं। मरे कहने का मतलब यह है कि यह रेलवे के लिये एक कम्पीटीशन ही नहीं, बल्कि एक चुनौती भी है—इस तरह मंत्री जी को विशेष ध्यान देना चाहिये।

एक विशेष बात की तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूँ। जो लोग रेलवे से सामान मंगवाते हैं, वे रेलवे के प्लेटफार्म वी गोदाम की जगह पर इस्तेमाल करते हैं। मैं चाहती हूँ कि इस के लिये कोई समय निर्धारित

रित करना चाहिये और उस के बाद उन के सामान को नीलाम कर देना चाहिये।

**रेल मंत्री (प्रो. मधु वंडवत) :** फ्री-टाइम के बाद 7 दिन रखा है।

**श्रीमती चन्द्रावती :** जिन लोगों का सामान डेमेज हो जाता है, उन में से कुछ लोगों का क्लेम पास करने में आप का विभाग ज्यादा टाइम लगा देता है, लेकिन कुछ लोग, जिन का 25 फीसदी सामान डेमेज होता है, आप के कार्मिशियल डिपार्टमेंट के लोगों के साथ मिल-जुल कर 75 से 90 फीसदी तक क्लेम पास करवा लेते हैं और बीच में खा जाते हैं। मैं यह मानती हूँ कि आप के यहाँ ईमानदार आफिसर्स भी हैं, लेकिन बड़ेमान भी हैं। चेंबरमैन साहब, मैं यह मान कर चलती हूँ कि ट्रांसपोर्ट एक ऐसा साधन है, जिस में घाटा नहीं हो सकता, यदि उस में ईमानदारी से काम किया जाय। यह एक ऐसा धन्धा है—जिस में शाम-के-शाम नकद पैसा आता है, घाटे का तो सवाल ही नहीं है। अगर ईमानदारी और एफिसियेंसी से काम किया जाय। जहाँ तक उन की तनख्वाहों का तालुक है—उन की तनख्वाहें दूसरे के मुकाबले ठीक हैं। अपने देश के स्टैंडर्ड का देखते हुए ठीक हैं, लेकिन फिर भी यहाँ पिलफरेज होती है, सामान में पिलफरेज होती है और उस के बाद हम को उस का ज्यादा क्लेम देना पड़ता है। इस के लिये आप के रेलवे कर्मचारी दोषी हैं, बल्कि मरे कानों में तो यह बात भी आई है—पिछले दिनों हमारे एक एम.पी. की रेलवे एक्सीडेंट में मृत्यु हुई थी, उस एक्सीडेंट में कुछ रेलवे कर्मचारियों और पुलिस कर्मचारियों ने चोरों से मिल कर चोरी करने के इरादे से वह एक्सीडेंट कराया। तो मैं यह चाहती हूँ कि किसी जज से इस बात की इन्क्वायरी होनी चाहिए। मैं ऐसा समझती हूँ कि इस तरह के जो रेलवे के एक्सीडेंट्स होते हैं, उन में किसी का सेबोटज होता है और चोरी करवाने के लिए वे होते हैं। अगर एक्सीडेंट्स इनक्वीरियेंसी या लापरवाही से होते हैं, जिन में जान और माल दोनों जाते हैं, तो ऐसे लोगों को माफ नहीं किया जाना चाहिए और चाहे वे कितने साल पहले हुए हों, उन की नये सिर से इन्क्वायरी करवा कर ऐसे लोगों को

सख्त दंड देना चाहिए। जो लोग अपना पेट भरने के लिए दूसरों की जान पर खेल जाते हैं, उन को सख्त दंड दिया जाना चाहिए।

मुझे खुशी है कि हमारे रेलवे मंत्री जी ने सैंकेन्ड क्लास में सोने के कोचज में कुशन्स दिये हैं। यह बड़ी अच्छी बात है लेकिन इन कुशन्स का पिपलफरेज लोग कर लेते हैं, कुछ लोग लाइट के बल्ब उतार कर ले जाएंगे। ऐसे करने वाले ट्रैवलर्स भी हो सकते हैं लेकिन इन चीजों की रक्षा करने वाले जो लोग हैं, पुलिस के कर्मचारी—एक तो सी.आर.पी. के होते हैं और दूसरे आर.पी.एफ. के लोग होते हैं—, उन के बारे में मेरा कहना यह है कि सी.आर.पी. का तो मुझे ज्ञान है कि उस में स्टेट की पुलिस के लोग होते हैं लेकिन रद्दी से रद्दी जो पुलिस के मुलाजमीन होते हैं, उन को उस में भेज दिया जाता है और वे लोग चोरी करने में मदद करते हैं। ये लोग यात्रियों को अपने साथ भी ले जाते हैं और इस तरह से पैसा कमाते हैं। अगर आप इस काम के लिए पुलिस के लोगों को रखते हैं, तो दो तरह के आदीमियों को मत रखिये, एक तरह के लोगों को ही रखिये। वे ज्यादा एफी-शियन्ट होंगे और उन की जिम्मेदारी ज्यादा होगी। आज तो होता क्या है कि उन को पता है कि वे जबर्दस्ती भेज दिये गये हैं, इसलिए ठीक से काम नहीं करते हैं। जो खराब पुलिस कर्मचारी होते हैं या जिन की रेपुटेशन खराब होती है, उन को वहां रख दिया जाता है। मेरा सुझाव यह है कि जिस को आप रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स कहते हैं, उस के आदीमियों को ही वहां रखिये। अगर स्टेट के आदर्मी लेते हैं, तो अलग से उन को भर्ती किया जाए क्योंकि रद्दी आदमी वहां न जा सकें।

आप ने जो गाड़ियों में पानी की व्यवस्था की है, यह बहुत ही अच्छी बात है। दूसरे दर्जे के कम्पार्टमेंट्स में कई बार स्त्रियां और बच्चे सफर करते हैं और प्लेटफार्म से पानी लाने में उन को बड़ी दिक्कत होती है। भारत जैसे मुल्क में जहां 9 महीने गर्मी पड़ती है, उस में गाड़ियों में जो आप ने पानी का इन्तजाम किया है, वह बड़ी अच्छी बात है

और इस को मैं एक नई चीज समझती हूँ। पुराने जमाने में पियाऊ लगाना एक बहुत बड़ा धर्म का काम था। मिट्टी के बर्तन रखे जाएंगे, यह अच्छी बात है। अगर वे टूट जाते हैं तो इस से लोगों को रोजगार भी मिलेगा जैसे आप ने बजट भाषण में बतलाया था और इस से पीने के पानी के लिए प्लेटफार्म पर दाँड़ना नहीं पड़ेगा।

इस के साथ ही मैं यह कहना चाहती हूँ कि गाड़ियों में टायलेंट की सुविधा अच्छी नहीं है। अगर कहीं पर यह सुविधा है, तो वह बहुत गन्दी है।

**सभापति महाद्वय :** आप पांच मिनट ले चुकी हैं, दो मिनट में खत्म करिये।

**श्रीमती चन्द्रावती :** अब मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगी। दिल्ली से रिवाड़ी बाया हिस्सा जो रेल बन्द कर दी गई थी, उस को फिर से चालू किया जाए। इसी तरह से रिवाड़ी से सतनाली होते हुए जो गाड़ी लुहारू जाती थी, उस को शीघ्र चलाने का वायदा आप ने किया था। इन गाड़ियों को जो शीघ्र चालू करने का वायदा आप ने किया था, उस को आप एक वें महीने में पूरा कीजिए, तो बहुत अच्छी बात होगी।

दूसरी बात में सरकार को यह बताना चाह रही हूँ कि प्लेटफार्मों पर बहुत गन्दा और महंगा खाना मुसाफिरों को मिलता है। हम एम.पी.ज. जाते हैं, तो हमारे लिए खाना बन जाता है। पहले से ही टेलीग्राम दे देंगे और अच्छा खाना मिल जाएगा लेकिन जो आम नागरिक हैं, उन को अच्छा खाना नहीं मिलता है। उस की वजह यह है कि रेलवे के छोटे-छोटे कर्मचारी उन से मुफ्त खाना खाते हैं, चाय मुफ्त पीते हैं। मुसाफिरों को जो पूरी या फुलका मिलता है वह अच्छा नहीं मिलता है और वही तो नाम को नहीं मिलता है। और ऐसा मिलेगा कि कोई आदमी उसको खा नहीं सकेगा। रेल से इतने लोग सफर करते हैं और रेलों में इस तरह का खाना मिले, एडल्टरीटड खाना मिले तो उससे लोगों को बहुत सी बीमारियां

[श्रीमती चन्द्रावती]

हो जाती हैं। अगर मधु जी के रेल मंत्री होने के बाद भी कामन मैन को रेलों में अच्छा खाना नहीं मिलेगा तो फिर कब मिलेगा।

चंअरमन साहब, एक बात मैं रेलवे लाइन पर जो नक्के हांतें हैं उनके बारे में कहना चाहती हूँ। बहुत सी जगह तो ये नक्के ही नहीं हैं और जहाँ हैं भी, उनमें बहुत सी जगहों पर आदमी ही नहीं होते। इससे किसान को अनाज और डंगर इधर-उधर ले जाने में बड़ी तकलीफ होती है। मंत्री जी रेलवे लाइनों पर सभी जगह नक्के बनायें। इस से आदमियों को नौकरी मिलेगी और देश में अनएम्प्लॉयमेंट कम होगा।

आखिरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे बोर्ड में और यूजर्स कमिटी में पंचायत के लोग, कंआप्रीटिव सांसायटीज के लोग और म्यूनिरिपल कमरीज के लोग भी रखे जाने चाहिए। इन को ऐसा सिस्टेमीटिक बनाया जाए जिससे कि रिटायर्ड आदमियों को इनमें काम न मिले क्योंकि रिटायर्ड आदमियों की कोई परसनल लायल्टी नहीं होती है, उनकी जिन्दगी का एम खत्म हो जाता है। इसलिए मैं चाहती हूँ कि इन में न तो रिटायर्ड और न टायर्ड वर्कों ही किसिम के लोग नहीं लगने चाहिए। यह मंरा सुझाव है। आशा है आप इस पर विचार करेंगे।

SHRI O. V. ALAGESAN (Arko-nam): Mr. Chairman, Sir, I join my other friends in congratulating the hon. Railway Minister for having presented three consecutive surplus budgets.

AN HON. MEMBER: Hat trick.

SHRI O. V. ALAGESAN: Some call it a hat trick. But I do not believe that it is a hat trick. It is a very genuine thing.

PROF. MADHU DANDAVATE: I was a cricketer in the past.

SHRI O. V. ALAGESAN: If you take the two years 1977-78 and 1978-79 together, though the estimates have varied, if you add up the two,

it comes up to the same. He has produced a surplus of Rs. 154 crores. For the Budget year, he has converted a deficit of Rs. 89 crores into a surplus of Rs. 89 crores by imposing stiff levies on passenger and carriage of goods. If he had avoided that, my congratulations would have been unreserved. But now it has to be qualified. When the hon. Railway Minister presented his budget, we did not have the General Budget before us. Add the levies that have been imposed in the General Budget to the kindness of the hon. Railway Minister. It presents a huge figure. It is a very stiff dose of taxation on the people. Add the hike on postal charges, it easily comes upto Rs. 1,000 crores.

PROF. MADHU DANDAVATE: Are you suggesting that in future the Railway Budget should follow the General Budget?

SHRI O. V. ALAGESAN: I am not suggesting that. We now have the benefit of a full picture when we discuss your Budget. To imagine that this stiff dose of taxation of Rs. 1000 crores and huge uncovered deficits both last year and this year, will not push up the prices and the people will not suffer more and inflation will not increase is to ask for an economic miracle. Even with the best of luck, the Janata Government cannot have such a miracle. All this will add to the miseries of the people by increasing costs, prices and so on and so forth. Another similarity I found is, when you add the social costs that are credited to the Railways under the head concessions to passengers in fares, suburban and non-suburban, etc., it comes to about Rs. 70 crores and he has got this amount by taxing the suburban passengers and other short distance second class passengers. He is trying to completely wipe out the passenger concessions and he wants to reap the full benefit. He does not leave anything under that head.

PROF. MADHU DANDAVATE:  
That is Rs. 36 crores.

SHRI O. V. ALAGESAN: You add up Rs. 22 crores and another Rs. 8 crores. My only hope is my sister here, Mrs. Mrinal Gore...

PROF. MADHU DANDAVATE:  
She is the common sister of both of us.

SHRI O. V. ALAGESAN: She has already launched an agitation in Bombay and, I think, she has already persuaded the Railway Minister to make a reduction in the hike of the suburban fares.

16.35 hrs.

[SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN in the Chair]

Madam, I would also like to say that I represent a suburban constituency. . .

MR. CHAIRMAN: Another sister here.

PROF. MADHU DANDAVATE:  
Like the other sister, don't start an agitation from the Chair!

MR. CHAIRMAN: I cannot give you any promise.

SHRI O. V. ALAGESAN: My hon. friend to the left, Mr. Mohanarangan also represents a suburban constituency. I earnestly appeal that if you cannot completely eliminate the hike in the suburban fares, you should at least mitigate the severity and the hardship of it.

My hon. friend, Mr. Sheo Narain, is an old friend of mine. Perhaps, Madam you may be aware that I had something to do with the Railways about a quarter century back under the affectionate guidance of the late lamented Lal Bahadur Shastri. Naturally, I am tempted to compare the railways then and the railways now. This is the picture one gets. No. of

passengers has gone up three times from 1275 million to 3500 millions. Passenger earnings have gone up six times from Rs. 107 crores to Rs. 622 crores. Goods traffic in terms of originating revenue traffic has gone up two times or slightly more from 92 million tonnes to 210 million tonnes. Goods earnings have increased seven times from Rs. 177 crores to Rs. 1300 crores. Gross receipts have gone up 6½ times from Rs. 316 crores to Rs. 2134 crores. Working expenses have gone up seven times from Rs. 266 crores to Rs. 1781 crores. Dividend to general revenue has gone up 6½ times from Rs. 36 crores to Rs. 227 crores.

This reflects a tremendous growth. If I was a *vamana*, my hon. friend, the Railway Minister is a *trivikrama*. He has grown so much.

Now, it is not merely the quantitative development or growth, it is the qualitative growth that matters more. Our technological capabilities have very much increased. The Railways have been attaining progressive self-sufficiency in every field except in certain critical aspects. For instance, the import content in the manufacture of diesel and electric locomotives varies between 8 per cent to 15 per cent. In those days we were struggling to manufacture our own steam locomotives in Chittaranjan. After 20 years, you have stopped the manufacture of steam locomotives and you have switched over to the manufacture of diesel and electric locomotives. These two tractions, namely, diesel traction and electric traction account for 83 per cent—I think, your figures are correct—with regard to goods haulage in terms of gross tonne kms. and 43 per cent with regard to passenger haulage in terms of train kms.

We had just then started the Parambur Coach factory with a capacity of 350 coaches per year. That has now grown and now it produces double the number. Not only that.

[Shri O. V. Alagesan]

We are in a position to export locomotives and coaches to countries in South-East Asia and Africa.

The Indian Railways' technical and economic services and construction experience are being made available more and more abroad.

The Railways are aiming at greater self-sufficiency and providing for expansion by establishing the following. (1) planning a second Coach Factory besides the one at Madras; (2) a Wheel and Axle Plant near Bangalore; (3) a unit for the manufacture of diesel loco spares; and (4) undertaking modernisation of workshops.

The dependence on foreign imports is rapidly decreasing, and I think a day will come soon when our dependence on imports will completely vanish.

I would also like to congratulate the Railway Minister for having given the actuals for 1977-78. The Finance Minister was not doing it before and there was criticism in the House regarding that. I am glad that the present Finance Minister has done it.

I would congratulate the Railway Minister also on the decision he has taken with regard to railway catering. This departmental catering, if I may say so, was started by me. The struggle that I had to put up to bring the departmental catering was very hard. The monopolists in the field of railway catering on the Railways went to all the High Courts in the land; they did not leave even one High Court; it was such a hard struggle and ultimately this was started. After that, it was in danger of being given up because departmental catering was incurring losses. Now I am glad to find that not only you are expanding departmental catering to more stations and more long-distance trains but the departmental catering is also making a sizable profit. I think, your idea to have a Railway Catering Corporation

is a good one, and I hope that you will go ahead.

Regarding passenger amenities, the hon. Railway Minister has enumerated, in detail, the various measures in his Budget speech itself. He is spending Rs. 5 crores. I do not think that he can be proud of that. Because, long ago, more than 25 years ago, at my request, the then Railway Minister, Shri N. Gopalaswamy Iyenger, allotted Rs. 3 crores to be spent every year. Therefore, his saying that he is going to spend Rs. 5 crores does not enthuse me much.

He has also talked about long distance trains like Tamil Nadu Express. I shall give you my experience. The other day I went to the Station to receive no less a person than my wife who was coming from Madras. . .

PROF. MADHU DANDAVATE: Can he quote any one who is not a Member of this House?

MR. CHAIRMAN: He is not quoting her. He went to meet her. He is quoting his experience. I hope you stand corrected, Mr. Minister.

SHRI O. V. ALAGESAN: It was such a pell-mell. The train was taken to another platform; it was running; there was no platform. Shelter. . .

MR. CHAIRMAN: Fortunately there was no taxi strike at that time, I hope.

SHRI O. V. ALAGESAN: At that time 'no'.

You have to create such facilities also like lengthening of the platform, the place where each carriage will stop, and so on. So many other facilities have to be provided to make it really good.

MR. CHAIRMAN: You can tell us what you said to her, but you should not say what she said to you. That is the Minister's point.

**SHRI VASANT SATHE (Akola):** I would like to know whether he actually met his wife or some one else. Was he able to locate her?

**PROF. MADHU DANDAVATE:** As a lawyer, he is referring to mistaken identity.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** While the Railway Minister is fully justified in the pride he takes and the euphoria he exudes on achieving an all-time record surplus of Rs. 126 crores in the 125th year of the Railways, namely, 1977-78, I would request him to see whether the operational efficiency of the Railways has gone up. That is the most important thing.

The increase in leads he speaks of in the Budget speech in the movement of foodgrains, fertilisers, cement, petroleum products and finished steel has to be examined from the point of view whether there has been unnecessary and uneconomic movements. In the above commodities, except foodgrains, all others are manufactured goods. It has to be seen whether it is due to regional imbalances in their location. If so, such regional imbalances should be corrected in future.

Then there is the usual controversy between the Railway Ministry and the Energy Ministry we are accustomed to. On the day when you were reading your Budget speech, you were claiming that you have moved all the coal to the cement plants, the steel plants and other industries. But the hon. Energy Minister in the morning was telling this House and asserting that huge stocks of coal were lying at the pitheads without being moved. I know for want of coal hundreds of trains have been cancelled in all the Zonal Railways but we also saw the spectacle of the hon. Energy Minister claiming that he is having all the coal in the world and that it is only the railways that are not moving it. This spectacle of

mutual bickering and accusation and making mutually contradictory claims should cease and I hope the Ministries or the Ministers will set up a co-ordinating cell where they will work more co-operatively and see that this country does not suffer...

**SHRI VASANT SATHE:** He has all the wagons and they have all the coal.

**PROF. MADHU DANDAVATE:** And you have the bandwagon.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** Now let us take up some indices of efficiency of the railway working... Mr. Minister, kindly listen.

The average revenue earned per ton kilometre has come down from 8.86 paise in 1976-77 to 8.64 paise in 1977-78. I will now compare the last year of the previous regime with the first year when you have taken over. I am not casting any aspersion but I am only drawing your attention to these deficiencies so that you may be more vigilant in the future and try to improve them.

Though there has been an increase in the average lead from 677 km. in 1976-77 to 713 km in 1977-78 and though the freight traffic output in terms of net tonne kilometres has recorded an increase of 4.3 per cent, the goods earnings have increased only marginally from Rs. 1276 crores to Rs. 1299 crores i.e. less than 2 per cent. What does that mean? That means the Railways have been carrying the goods over long distances and earning less on such carriage. How has this happened?

**MR. CHAIRMAN:** Hon'ble Member's time is up.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** I have just started...

**MR. CHAIRMAN:** I am sorry. I have a list of your Party and I had also a reminder from your whip.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** I want to say a lot, Madam.

**MR. CHAIRMAN:** Then you have to tell your whip.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** I do not know whether it is my good fortune or misfortune that you are in the Chair.

**MR. CHAIRMAN:** I am guided by convention.

**SHRI VASANT SATHE:** You wasted a lot of your time on your wife!

**SHRI O. V. ALAGESAN:** I shall now quickly go through the rest. You should also take some of the jovial interruptions into account.

**MR. CHAIRMAN:** Yes, I have. That is why I let you go on without interrupting at all. Now, please conclude.

**SHRI O. V. ALAGESAN:** For instance, the engine utilisation in terms of engine kilometres per day has come down in 1977-78 as compared to 1976-77 both for broad gauge and metre gauge. For broad gauge, for diesel it has come down from 402 to 396 and electric from 500 to 484. In the metre gauge, for electric it has come down from 380 to 365. So also the average speeds of goods grains in Kms/hr. has come down both for broad gauge and metre gauge.

Now, we go to wagon turn-round, that is, the time taken between two successive loadings of a single wagon in days. This was showing improvement from 1973-74 to 1976-77 but it has again gone up in 1977-78. For the Board Gauge it has gone up to 13.3 days from 13 days and for the metre gauge it has gone up to 11.5 days from 11.1 days. And then if you multiply that by 4 lakhs wagons in daily use, you will have an idea of the time wasted in the wagons remaining less utilised. Now, the Minister was patting himself on his back that he has brought down the time for settle-

ment of claims from 46 days to 37 days. But, look at the picture between 1976-77 and 1977-78. The number of claims went up by 5 per cent; the amount of compensation went up by 5 per cent. Under iron and steel, the claims went up from 85 lakhs to 111 lakhs of rupees. Iron and steel is not a perishable material. It is entirely due to theft and pilferage. A huge expenditure is on your R.P.F. which comes to Rs. 30 crores. What is their strength—60,000 people. This is not at all justified. Either the R.P.F. is colluding with the anti-social elements or they are not doing their duty properly.

Similarly, thefts have increased from Rs. 156 lakhs to Rs. 195 lakhs on both the booked consignments and also on the railway material and fittings. This is also a sad reflection on the functioning of your R.P.F. I do not want to enumerate the unfavourable trends further. Suffice to say that punctuality has suffered. Ticketless travels are being tackled with less vigour. The accidents have worsened. The only feature that is welcome. Madam, Chairman, is under the man-days lost where you have claimed that it is only 1858—the lowest. This is creditable. I do agree that as against the average loss of 1,32,828 mandays during the previous ten years omitting the railway strike period of 1974, this is a very good record and all should be happy about it. But I was scratching my head as to what brought about this thing. I found that there was only one reason namely that we have Shri Madhu, as Railway Minister and Shri George as a member of the Central Cabinet. Now, I feel, Madam, this is a small price to pay. These two people should be permanent fixtures in the Central Government and they should be there in future Central Government, also. I do not know whether they would remain permanently. Our recommendations is that these two people should be there permanently to maintain the level of the man-days lost.

MR. CHAIRMAN: They will wait for you to become Prime Minister!

SHRI O. V. ALAGESAN: Then, Madam, he talked about classless travel. I can understand the reduction in the number of classes and upgrading of comforts to lower class passengers. When he claims that classless and comfortable travel has been introduced. I think, it is a little too much because even in the old days we used to have four classes of railway travel, namely, I class, II class, Inter. class and III class. We have four classes of government employees and railway employees, that is, class I, class II, class III and class IV. Whatever happens these four classes remained. So, what is enshrined in the Gita seems to be continuing to be true:

चातुर्वर्ण्यं मया सृष्टम् , गुण कर्म विभागशः :

So, you are also left with four!

MR. CHAIRMAN: I would request you to conclude now.

SHRI O. V. ALAGESAN: I am coming to the subject which is very dear to you.

MR. CHAIRMAN: That makes no difference.

SHRI O. V. ALAGESAN: I know...

MR. CHAIRMAN: I think the other members of your party will do justice.

SHRI O. V. ALAGESAN: I also know it is very difficult to tempt you. Regarding the budget, I want to say that you have neglected the Southern region.

MR. CHAIRMAN: You will kindly conclude now.

SHRI O. V. ALAGESAN: Especially about Tamilnadu...

MR. CHAIRMAN: I have to call the next speaker now. I am sorry. You conclude now.

SHRI O. V. ALAGESAN: Tamilnadu does not find a place with respect to any new line. When we talk of conversion of metre-gauge line into broadgauge line or electrification, Tamilnadu has got nothing out of these things. We have been granted a survey of Karur to Dindigul and Mathurai to Tuticorin. Many people are accustomed to reciting Urdu couplet in this House but, I want to recite an English couplet which I composed for the occasion. I would put it like this.

MR. CHAIRMAN: I think you can end with that couplet.

SHRI O. V. ALAGESAN: Not necessarily so.

MR. CHAIRMAN: I am sorry, I shall have to call the next speaker.

SHRI O. V. ALAGESAN: "If there is a will, there is a Railway; If there is no will, there is a Survey." What is the survey about a broad-gauge line conversion? Mr. Minister, you should straightway start converting metre-gauge into broad-gauge from Trichinopoly to Tuticorin. No survey is needed for the purpose.

MR. CHAIRMAN: I call the next speaker, Mr. Mhalgi.

\*श्री आर. के. महालगी (थाना) : माननीय महोदय, रेल मंत्री जी और मंत्री मातृभाषा एक हैं, इसलिये मैंने मराठी में भाषण देने का फैसला किया। मंत्री महोदय ने पुरानी स्थिति को बनाए रखने की बात नहीं सोची बल्कि विकास की नई परियोजनाएँ हाथ में लीं, और उनको पूर्ण करने का निश्चय किया। इसके लिये वह बधाई के पात्र हैं। मंत्री महोदय की विशेष सफलता दूर जाने वाली गाड़ियाँ और दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिये सुविधाएँ हैं, इसके लिये आपकी प्रशंसा जरूर होगी, लेकिन हम बम्बई-निवासी, इसमें पूरी तरह से शामिल नहीं हो पाते। बम्बई, मद्रास और कलकत्ता के उपनगरीय सीजन टिकटों के किराये में वृद्धि हमें मंजूर नहीं है। कलकत्ता और मद्रास की



[श्री आर. कं. महालगी]

तरफ से उनके प्रतिनिधि बोलेंगे। मैं बम्बई के लिये बोलूंगा। देश भर में 3 करोड़ यात्री उपनगर में रहते हैं। मंत्री जी बम्बई के रहने वाले हैं, मैं उनको क्या बताऊँ? लेकिन कभी-कभी ऐसे मौकों आते हैं कि उन्हें बताना पड़ता है। किरायों में वृद्धि तीन मूद्रों पर की जा रही है। एक बात यह है कि उपनगरीय गाड़ियों में रेलवे को नुकसान उठाना पड़ता है। दूसरी बात यह कही जाती है कि बहुत दिनों से भाड़े में वृद्धि नहीं हुई है। और तीसरी बात यह कि पराजंप समिति की रिपोर्ट पर वृद्धि की जा रही है। जहाँ तक नुकसान की बात है, मैं यह पूछना चाहूंगा कि नुकसान सिर्फ रुपये-पैसे से नहीं नापा जा सकता। बम्बई में सिर्फ अमीर ही नहीं, बल्कि लाखों गरीब लोग देश के कोने-कोने से रांटी कमाने के लिये बम्बई आते हैं। पिछड़े क्षेत्रों से हजारों लोग पेट के वास्ते इस शहर में आते हैं। हरराज, करीब 300 लोग बम्बई में आते हैं। पिछड़े क्षेत्रों से आने वालों की मदद करने की जिम्मेदारी रेलवे की है। पिछड़ेपन और नुकसान इन दोनों कल्पनाओं पर फिर से विचार करना चाहिये। सारे भारत में सबसे ज्यादा उत्पादन करने वाला शहर है बम्बई। पूरे देश से मिलने वाले आयकर में 1/3 आयकर बम्बई में वसूल होता है, और यह सारा पैसा श्रमिकों के पसीने से आता है, सिर्फ अमीरों को जब से नहीं। उपनगरीय गाड़ियों के यात्रियों में सिर्फ 10 प्रतिशत यात्री अमीर होते हैं, बाकी 90 प्रतिशत यात्री श्रमिक हैं। दूसरी बात यह कही जाती है कि किरायों में कई वर्ष से वृद्धि नहीं हुई। लेकिन यह गलत है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बम्बई से कल्याण तक का किराया 1962 में 35.45 रुपये था, वह 15 सालों में बढ़कर 1977 में 89.50 रुपये हो गया है, अर्थात् इसमें 125 प्रतिशत वृद्धि हुई है। यात्रा के लिये द्वितीय श्रेणी का सीजन टिकट 1962 में 11.85 रुपये था, वह 1977 में 17.30 रुपये हो गया है अर्थात् उसमें 44 प्रतिशत वृद्धि हुई है। तीसरी बात यह है डा. पराजंप समिति की रिपोर्ट की। यह रिपोर्ट अस्थायी है। हाँ, सरकार अस्थायी रिपोर्ट पर भी निर्णय ले सकती है, लेकिन मवाल यह है कि जिनके साक्ष्य पर यह रिपोर्ट

आधारित है, उनके विचार बिना सुने ही रिपोर्ट पेश की गई और हमें तो इसकी जानकारी बजट में ही पहले पहल मिली, लेकिन हम यह तो कह सकते हैं कि यह ठीक है या नहीं। जब तक संबंधित लोग इस पर अपनी राय नहीं देते तब तक वृद्धि नहीं करनी चाहिये। यह रिपोर्ट जनता के सामने रखी जानी चाहिए और इस पर पूरी तरह से विचार होना चाहिये। बम्बई में लोग 30-40 मील की दूरी से काम पर आते हैं क्योंकि उन्हें नजदीक घर नहीं मिलता। उनके मालिक सरकार हो या उद्योग-पति या और कोई, इन लोगों को घर दे, नहीं तो वाहन दे, या वाहन का भत्ता दे। इसमें कुछ मुश्किलें सामने आ सकती हैं। कानून मंत्री से सलाह-मशवरा करके बाद में निर्णय लेना चाहिये। तब तक तीन महीनों के लिये वृद्धि रोक दें। इससे रेल मंत्रालय को 28 करोड़ कम मिलेंगे लेकिन बजट में 88 करोड़ का नफा है, सा. सरकार को 60 करोड़ रुपये मिलेंगे ही। अगर रेलवे को पैसा कमाना है तो राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी का किराया बढ़ा दें। इसमें अमीर लोग या कम्पनी से भाड़ा पाने वाले लोग सफर करते हैं। उन अमीरों को जब से पैसे कमाए जा सकते हैं। सरकार को किरायों में वृद्धि करने का कानूनी अधिकार है, लेकिन नीतिक अधिकार नहीं है।

1977 में रेल दुर्घटना में 2634 लोग मरे तो 1978 में 2907। कुछ गलती लोगों की होगी लेकिन रेलवे की भी त्रुटियाँ हैं। रेलवे में इतनी अधिक भीड़ होती है कि गाड़ी में सांस लेना दूभर हो जाता है। कलकत्ते में हालत इतनी बुरी नहीं है। मेरी मांग है रेलवे मंत्रालय 3 साल की एक योजना उपनगरों की गाड़ियों के लिए तैयार करे और उसके लिये उच्च अधिकारों वाले दल की नियुक्ति करे।

श्री एस. एस. सोमानी (बिबसाँडगाड़) : रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है उसकी बहुत अनुकूल प्रतिक्रिया हुई है और इस बजट को पेश करने के लिए वह बधाई के पात्र है। डिफिसिट नाम को इन्होंने लोगों की जबान से भुला दिया है, रेल किराए की बढ़ोतरी

जां हुआ करती थी उसका भी इन्होंने लोगों की जुबान से भुला दिया है और किसानों न बढ़ाते हुए भी सामान्य नागरिकों के लिए जां सुविधाओं जुटाई जाती हैं उनको बढ़ा दिया है । इस सब के लिए वह और जनता सरकार दोनों बधाई की पात्र हैं ।

कुछ बातें हैं और कुछ एशोरिंग्स हैं जो दिए जाते हैं और उनको पूरा करने का यदि काम किया जाए और बजट में उनको समाहित करने का यदि प्रयास किया जाए तो बहुत अच्छा होगा । लोक सभा में जो प्रश्नों के उत्तर दिए जाते हैं और उनमें जो आश्वासन दिए जाते हैं उनकी ओर भी अगर थोड़ा ध्यान दिया जाता तो मुझे यह शिकायत करने का अवसर नहीं मिलता । मैंने पिछली बार दो प्रश्न रखे थे । एक तो दिल्ली से उदयपुर तक चेतक एक्सप्रेस के सम्बन्ध में था और दूसरा चित्तौड़ से उदयपुर और चित्तौड़ से रतलाम के सम्बन्ध में । उनका इस बजट में कोई जिक्र नहीं है कि यह आश्वासन जां दिया गया था कि चित्तौड़ से उदयपुर और चित्तौड़ से रतलाम के लिए एक बाड़ गंज तो नहीं बना सकते हैं परन्तु मीटर गंज का डबल लाइन बनाने पर विचार करेंगे इसका आप कब पूरा करेंगे । दूसरे आपने बार-बार कहा है कि लम्बी गाड़ियों पर सुविधाओं अधिक देने का प्रयास करेंगे । चेतक एक्सप्रेस जैसी लम्बी गाड़ी में सुविधाओं देने के बारे में मैंने निवेदन किया था और यह भी कहा था कि इसको स्पीड अप करने के लिए आप क्या कर सकते हैं, क्या इसमें डीजल इंजन लगा सकते हैं ? आपने स्पीड अप करने की बात को स्वीकार किया था . . .

प्रो. मधु इंडबत : कल उदयपुर जा कर उसकी घोषणा कर दी है ।

श्री एस. एस. सोमानी : चेतक एक्सप्रेस जो दिल्ली से उदयपुर तक चलती है उसमें बहुत अधिक रश रहता है और बहुत तकलीफ होती है । इस वास्तु इसके बारे में मैं तीन चार मूद्दों आपके सामने रखना चाहता हूँ । इन मूद्दों का मैंने प्रश्नों के रूप में भी रखा था और लिखा भी था । इस तरह की चीजों का यदि यथासमय समाधान है जाया करे और उत्तर मिल जाया करे तो अधिक उपयुक्त होगा । चेतक एक्सप्रेस के लिए कपासन नामक स्टेशन

पर मैंने स्टापेज के लिए निवेदन किया था । जुलाई 1977 में इस स्टापेज के लिए मैंने आपको लिखा भी था । नवम्बर में मुझे उत्तर आया कि नीति तय कर रहे हैं । बाद में जवाब दंगे । मुझे आश्चर्य और दुःख है कि आज तक उस बारे में कुछ नहीं कहा गया है, क्या कार्रवाई की गई है कोई उत्तर नहीं दिया गया है । एंसे-एंसे स्टेशनों पर गाड़ियों को रोक दिया जाता है जहां एक दो पैसेन्जर भी नहीं होते हैं लेकिन यहां रोकना नहीं जाता है जहां काफी पैसेन्जर उतरने और चढ़ने वाले होते हैं । मैं चाहता हूँ कि कपासन के स्टापेज वाले मामले पर आप विचार करें ।

एक और बहुत छोटी सी बात चेतक एक्सप्रेस के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ । अजमेर से दिल्ली तक खंडवा कोच में एटेंडेंट नहीं चलता है । कुछ समय पहले, एक साल पहले वह चलता था । हम लोगों को चित्तौड़ से आते समय खंडवा कोच में जगह मिलती है । उदयपुर, भीलवाड़ा, चित्तौड़, बांसवाड़ा, डूंगरपुर और इधर के जितने चालीस विधायक और एम पीज हैं उन सब लोगों को एटेंडेंट नहीं होने के कारण बड़ी तकलीफ होती है । कई बार कहा है लेकिन इसकी व्यवस्था नहीं हुई है । जहां-जहां जरूरी हो वहां-वहां आपको चाहिये कि आप एटेंडेंट की व्यवस्था कराएं ।

चेतक एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास की एक कोच आप जयपुर से उदयपुर के लिए लगाते थे । चार पांच महीने से उसको आपने बन्द कर दिया है । रेल अधिकारियों से बातचीत करने पर पता चला कि उनको भी पता नहीं कि यह एबरटली क्यों बन्द की गई है । इसका नतीजा यह है कि अफसर जो अपनी ड्यूटी पर जाना चाहते हैं राजधानी से दूसरी जगहों पर वे रिजर्वेशन नहीं मिलने के कारण नहीं जा पाते हैं । पिछली बार मेरे साथ दो डिप्टी डायरेक्टर एग्रीकल्चर विभाग के यात्रा कर रहे थे और शिकायत कर रहे थे कि हमें टूर प्रोग्राम के सिल इस वास्तु करना पड़ा है . . .

प्रो. मधु इंडबत : उदयपुर जा कर उसका भी एनाउंसमेंट कर दिया है ।

श्री एस. एस. सोमानी : इसके लिए मैं आपका बधाई देता हूँ ।

कोटा वाली बात को भी आप देखें । आप इसका पता लगाएं कि बड़े बड़े स्टेशनों पर कितने कोटे की आवश्यकता है । चित्तौड़ में स्लीपर और फर्स्ट क्लास का जो कोटा है वह बहुत कम है और उससे बहुत तकलीफ होती है । इस तरह से कुछ रेलवे ऐसी हैं जिनका मैं जिक्र करूंगा । मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मावली से बड़ी साढ़ी रेलवे लाइन को बन्द न करने का आश्वासन दिया है । मैं यह कहना चाहती हूँ कि जब यह एक जगह से दूसरी जगह पर पहुँचने में 5, 6 घंटे ले लेंती है तो आप बताइये उसमें कौन ट्रैवल करेगा । आप इस लाइन को फिर देखें इसमें मालगाड़ी और पैसेंजर गाड़ी साथ रहती हैं, इसीलिये लोग बसों और ट्रकों से जाना पसन्द करते हैं । मेरा निवेदन है कि इस लाइन को और भी ध्यान आप अवश्य दें ।

पिछली बार के बजट के समय अहमदाबाद-दिल्ली मेल के लिये यह बात बताई थी कि इसको भी बाइगैज के कार्यक्रम में शामिल कर लिया गया है और उसके लिये कुछ अलाटमेंट जल्दी ही करेंगे । परन्तु हम राजस्थान के संसद सदस्यों को यह जानकर बड़ी निराशा हुई कि पिछले बजट में जो कुछ आपने किया था, उसका जिक्र तक इस बजट में नहीं है । हम सब को मालूम है कि दिल्ली से अहमदाबाद जाने वाली यह मेल ट्रेन दिल्ली, राजस्थान और गुजरात 3 प्रदेशों से गुजरती है और यह बहुत ही महत्वपूर्ण ट्रेन है । ऐसी स्थिति में इसको बाइगैज न बनाना या उसके लिये कोई काम न करना, अलाटमेंट न करना वगैरह यह बात समझ में नहीं आती । इसीलिये निवेदन है कि जब कभी रिवाइज करें तो दिल्ली अहमदाबाद मेल को अदृश्य ध्यान में रखें ।

इसी तरह कुछ शटल ट्रेनें चल रही हैं । अजमेर-ब्यावर वाली शटल ट्रेन के लिये हम बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं, आपने आश्वासन भी दिया था परन्तु इसके बारे में अभी तक कुछ नहीं हुआ । चित्तौड़-अजमेर चल रही है, इसी तरह से चित्तौड़ रतलाम चलाना भी बहुत उपयोगी होगा । मेरा निवेदन है कि इस पर भी विचार करें ।

पिंपक सिटी एक्सप्रेस दिल्ली से जयपुर के लिये राजधानी से राजधानी के लिये बहुत अच्छी गाड़ी है परन्तु उसमें कीठनाई यह आ रही है कि स्टेशन पर व्यवस्था ठीक न होने के कारण कई लोग डब्लू. टी. पकड़े जाते हैं और मुझे बताया गया है कि 3 महीने में लगभग 70 हजार रुपये बिना टिकट के यात्रियों से वसूल किया गया है । इस तरह से कई प्रकार की असुविधाएं होती हैं, इसीलिये इसको ठीक करने की आवश्यकता है ।

कुछ छोटे कर्मचारियों की सुविधा को और मैं आपका ध्यान आकर्षित करूंगा और वह यह है कि दिल्ली स्टेशन पर गाड़ियों में जो अटेंडेंट आते हैं, उन लोगों को यहाँ प्लेटफार्म पर पड़े रहना पड़ता है । उनका कहना है कि उनके लिये किसी रैस्ट हाउस की व दूसरी सुविधाएं नहीं हैं । मैं समझता हूँ कि आपके हाते हुए इन लोगों को यह कीठनाई हो, यह उचित नहीं है । इस पर भी ध्यान देने की कृपा करें ।

आपने इस वर्ष 5 वर्ष की आयु तक के बच्चों को सुविधा दी है, देश भर में इस बात की बहुत अनुकूल और अच्छी प्रतिक्रिया हुई है । परन्तु मैं इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि काश्तकारों को भी यदि आप कुछ और रियायतें दें तो अच्छा होता । आपने 20 लोगों के ग्रुप को सुविधा प्रदान की है अगर इस सुविधा को 10 और 5 के ग्रुप को, जो की टूर पर निकलें, आप दें तो यह ज्यादा सुविधाजनक होगा और अधिक लोग इसका लाभ उठा सकेंगे ।

बोनस की बात भी हमारे किसी भाई ने कही थी । जब रेलवे इतने अधिक लाभ में है तो इस पर भी विचार करें । रेलवे कर्मचारियों से भी विचार कर के अगर कुछ अंश उनको दें सकें तो यह बहुत उपयुक्त होगा ।

307 नई गाड़ियों और 177 गाड़ियों के एक्सटेंशन का एक रिकार्ड कायम कर के आपने बहुत अच्छा काम किया है और मैं कहना चाहता हूँ कि यह क्रम भीव्यय में भी आपका जारी रहेगा, ऐसी मैं आशा करता हूँ ।

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के 6 राज्यों की रेल लाइनों के बारे में आपने विशेष रूप से कहा। यह बहुत प्रसन्नता की बात है इस पर जनता सरकार विशेष ध्यान दे रही है। परन्तु उन क्षेत्रों में सामान्य लोगों के आने जाने के लिये सड़कें भी नहीं हैं, इसीलिये मैं आपको आगाही के तौर पर यह कहना चाहता हूँ कि यह जो आश्वासन आपने लोक-सभा में दिया है, इस पर आपको ज़टना पड़ेगा। वहाँ लगभग ऐसी स्थिति है कि पगडंडी भी ठीक नहीं है। हमारी सेना के जवान वहाँ पर सीमाओं की रक्षा करते हैं, उनको कई प्रकार की कठिनाइयाँ होती हैं। जैसे आपने कुछ उद्योगों के लिये, कुछ वर्षा कार्यों के लिये रेलवे लाइनों के निर्माण की बात कही है। वहाँ पर हमारी सेना के जवानों की सुविधा की दृष्टि से भी आप विचार करें। अगर इस प्रकार की योजना बनाकर काम करेंगे तो ज्यादा उपयुक्त होगा। अरुणाचल प्रदेश में हेलीकॉप्टर से बालांग तक पगडंडी भी नहीं है, जिस पर लागू आ जा सके वह बहुत लम्बा-चौड़ा क्षेत्र है। इस पर गंभीरता से विचार के ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए, जिससे वहाँ के लोगों को सुविधा मिल सके।

इस बजट में जिन सुविधाओं की घोषणा की गई है, मैं चाहता हूँ कि मंत्री महादय उन्हें तत्परता से कार्यान्वित करायें। ताकि हमारी रेलवेज अधिकधिक प्रगति करे और देश की जनता की सेवा कर सके।

इन शुभकामनाओं के साथ, और इस बजट के लिए मंत्री महादय को बधाई देते हुए, मैं आपको धन्ववाद देता हूँ।

**SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM (Chengalpattu):** Madam Chairman, I am really glad today for the opportunity being given to me to express some of my ideas on the railway budget. I congratulate our Railway Minister for having . . .

**MR. CHAIRMAN:** At 5.30 p.m. we will take up the calling attention.

**SHRI VASANT SATHE:** My request is, at the fag end of the day, when the House is so thin . . .

**MR. CHAIRMAN:** The Speaker announced it in the morning.

**SHRI VASANT SATHE:** True, but you are in the Chair now and I am requesting you and also for the consideration of the House, because the decision was taken at the instance of the House. If the House agrees, we can take it up tomorrow, so that if some concrete measures are taken by the Government and tomorrow there is some relief, it will be better.

**MR. CHAIRMAN:** I think you are prejudging the case.

**SHRI VASANT SATHE:** No. All of us in whose name the notice stands are agreeable to have it tomorrow, if the Minister does not disagree and if the House does not disagree, so that more people can participate and respond to it. None of us has any objection.

**MR. CHAIRMAN:** I think hon. members want to have the statement?

**SOME HON. MEMBERS:** Yes.

**SHRI VASANT SATHE:** Are you looking at the Minister?

**MR. CHAIRMAN:** Some Ministers like to say yes to everything. So, I was not looking at the Minister, I was looking at the other Members. So, at 5.30 we would take up the calling attention. Then, a short statement will be made before we rise for the day by Shri Sher Singh in reply to a matter raised under Rule 377 by Shri Malikarjun. Now, Mr. Mohanarangam may continue.

**SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM:** I congratulate our Railway Minister for having given us continuously a surplus budget for the past two years. He is very sincere and honest in his attempt to give answers to the points raised by hon. Members on the railway budget. Also, I want to congratulate him for another reason. Whenever we write a letter to the Railway Minister asking for something to be done in our consti-

[Shri Ragavalu Mohanrangam].

tuency or about some matter, he always sends his reply saying that this will be done or considered. Whether it is done or not, definitely you will get a reply within a week of sending your letter. For that also, I congratulate them.

My voter, Mr. Alagesan, has elaborated on the railway budget and with his personal experience, he has compared the position of the railways 25 years before with what exactly is the stage at which the railways stand at present. In fact, I wanted to hear more my voter, Mr. Alagesan, but unfortunately the person in the Chair, as per the rules, did not agree to hear his lecture. I want to continue from where he has stopped.

MR. CHAIRMAN: May I correct you Mr. Mohanarangam? I bowed to the democratic principle of the wishes of that party, because a large number of members of this party wanted to speak.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: I said "as per rules". Anyhow, I am not going to elaborate on that.

Coming to the railway budget, I want to stress that I am a railway passenger, second class as well as firsts class. For the past 30 years, from my fifth class, I have travelled from Tambaram to Beach, first in third class and, when I became the Chairman of the Municipality, in first class. So, I know fully well the advantages and disadvantages of first, second and third class travel.

AN HON. MEMBER: What about goods train?

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: My physical structure will not allow me to get into a goods train.

Before dealing with the various aspects of the budget, I would like to say something about passengers. As far as Tamil Nadu is concerned—I have not travelled the length and breadth of the country and so my remarks will be confined to Tamil Nadu—if you go to the Central Station and want to purchase a ticket and have reservataion, they will say there is no ticket. I went the other day to get some tickets for Trivandrum. They said that they are sorry that "even though you are an MP, we are not in a positon to give tickets for Trivandrum". Within a few minutes, a friend of mine, just by spending Rs. 20 for each ticket, could get five tickets in five minutes; that is to say, Rs. 100 for five tickets. So, corruption starts with the reservation of tickets.

Then if you go to the toilets in the Central Station or the Egmore Station, they are in a filthy condition. Taking up another passenger amenities, the provision of janata food, a passenger who travels for 24 hours from Madras to New Delhi cannot be satisfied with the janata meal because of the quality of the rice which is provided by the railways.

MR. CHAIRMAN: Mr. Mohanarangam, you may continue your speech tomorrow.