

(iv) MANAGEMENT AND CONTROL OF POWER DISTRIBUTION IN THE COUNTRY

PROF. P. G. MAVALANKAR (Gandhinagar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am grateful to the Chair for permitting me to raise under Rule 377, a matter of considerable and urgent public importance and even anxiety.

The present frequent power shedding and non-availability of power throughout the country for essential uses, both in the industrial and agricultural fields, is primarily due to deficiencies in the management and control of power distribution, although we are producing sufficient electric power to meet the needs of the country. The President of India in his Address to Parliament this year has rightly referred to the 13 per cent increase in the power generation. Yet, we are confronted with the problem of plenty and paucity so far as electric power is concerned. The machinery that was created in the shape of Regional Electricity Boards in 1964 have not been able to serve the purpose for which they were created for ensuring integrated operations of economic and efficient use of electric power. They are handicapped in their operations because they are to discharged their onerous duties with improvised load despatch centres. The International Development Association—I.D.A.—credit sanctioned in 1974 for the purchase of scientific equipment like computers, telemetres etc. for the load despatch centres has not yet been used and many extensions have been sought, which have led to adverse comments by the World Bank and other International Monetary Fund Officials about the non-utilisation of loans sanctioned to India. I am afraid there is reasonable ground for suspicion that there is bureaucratic collusion with the interested suppliers of this equipment. In 1977, the Central Electricity Authority had called for tenders and about 17 firms had submitted their tenders. Till now, the Central Electricity Authority has not finalised the tender, although the dates

of validity have been extended several times.

I have come to know that one of the tenderers is Messrs. Seimens about whose collaboration attempt with BHEL—Bharat Heavy Electricals Ltd.—has become the topic of the day and subject-matter of national debate. I would like to know whether the effort of Seimens to enter into the national power system control and management, especially in the matter of economic and efficient use of available power, has the same background as that of their collaboration with BHEL (Bharat Heavy Electricals Ltd.). This requires urgent and highlevel investigation before their tender is accepted. It will not be in the national interest to associate any foreign multi-national with a vital and strategic sector like electric power supply and distribution. I suggest that Parliament should be taken into confidence before any decision is taken by the Government in this regard. I also demand that an immediate high-level technical probe be instituted to find out as to why the Regional Electricity Boards have not been able to deliver the goods so far.

Mr. Deputy-Speaker, Sir, with your permission I want to add only one sentence because the matter has come to my notice. This morning a newspaper report points out that our Prime Minister, Shri Morarji Desai has already appointed a nine-member Janata Party Committee to examine the entire question of foreign technical and financial collaboration. If that is so, then, I am all the more worried as to why this kind of collaboration with a multi-national should not be probed or gone into in the national interest of our country?

RAILWAY BUDGET, 1979-80—
GENERAL DISCUSSION—Contd.

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

की लखन शाह कपुर (प्रगिया) : उपाध्यक्ष महोदय, कल मैं रेलवे बोर्ड के मंडन के बारे में, उसके कार्यकर्ताओं के बारे में खर्चा कर रहा था और मैं कह रहा था कि रेलवे बोर्ड की आवश्यकता नहीं है, इसको भंग कर देना चाहिए। इसके बदले मैं बर्कस पार्टिसिपेशन इन मनेजमेन्ट की बात कर रहा था। बातकर जनता पार्टी तो इसके लिए प्रसिद्ध है। रेलवे बोर्ड इस देश का सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर है जिसमें 15 लाख मजदूर लगे हुए हैं। मैं ने कहा था कि जस्टिस सचवर की अध्यक्षता में बनी कमेटी ने रेकमेंड किया कि बर्कस पार्टिसिपेशन इन मनेजमेन्ट होना चाहिए। आपके ससदीय मंत्री की अध्यक्षता में जो कमेटी बनी थी उसने भी सुझाव दिया था कि बोर्ड लेवल पर बर्कस पार्टिसिपेशन होना चाहिए। एलेक्टेड डायरेक्टर्स ज्यादा इफेक्टिव हो सकते हैं। उस कमेटी ने भागे बताया है :

1. Workers are partners with shareholders in the sense that labour is a partner with capital in running the company. This partnership should extend to Board level decision making;

2 Such participation shall supply better information through employees to the Board for making better decisions, and

3. It will create a conducive environment of mutual trust and improve performance at the shop level and at other levels in the company enhancing the productivity and profitability of the company.

इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि बर्कस पार्टिसिपेशन होना चाहिए। इसी प्रकार से मेरा सुझाव है कि आर्थिक मामलों से सम्बन्ध रखने वाले प्रत्येक मंत्रालय जैसे उद्योग, रसायन, विद्युत, श्रम, ऊर्जा, रक्षा तथा इत्यादि में बर्कस की सामेवारी होनी चाहिए। इसके माध्यम से कार्यों में सहूलियत हो सकती है तथा साथ ही साथ नीति निर्धारण में भी उन्नति होगी।

मैं बहुत दिनों से कहता आ रहा हूँ कि रेलवे में चार लाख कर्मजाल सेवर काम करते आ रहे हैं जिनको न तो दूसरे मजदूरों के मुकाबले में मजदूरी मिलती है और न ही उनको रेग्युलराइज किया जाता है। इसी प्रकार से जो काउन्सिल सिस्टम है वह भी बरकरार है। इसको समाप्त करने का वायदा आपने पुरा नहीं किया है। सप्ताहीदमूट बर्कस 10-12 वर्षों से रखे हुए हैं लेकिन उनको रेग्युलराइज नहीं किया जाता है। इस प्रकार लाखों मजदूरों के साथ जो अन्याय हो रहा है उसको दूर करना चाहिए।

मंत्री महोदय ने आपने बजट भाषण में कहा है : "बिना में परियोजना-परक रेल लाइने मात्र उद्योगपरक लाइनें थीं। अब प्राचीन विकास के नये परिप्रेष्य में ह्य कृषिपरक लाइनों को भी

परियोजना-परक लाइनों के रूप में मानने और उन्हें प्राथमिकता देने।"

इसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं। आज की मौजूदा स्थिति में समाजवादी समाज की रचना में, सामाजिक तथा आर्थिक विकेन्द्रीकरण में रेलों को बहुत बड़ा पार्ट भूदा करना है। सारे देश के उद्योगीकरण तथा कृषि की उन्नति के लिए रेलें बिछाने का जो पुराना कल्पना था उसको बलना जरूरी है। ईस्ट इंडिया कम्पनी ने बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, प्रहमदावाब जैसे शहरों को अपने एकसम्ययदेशन के लिए रेलों से जोड़ा था। आज आपने इन शहरों पर खर्चा करने लिए 80 करोड़ रुपया रखा है।

आपने सुझाव दिया है कि 42 करोड़ रुपया नई लाइनों पर खर्च करेंगे। यह सन्तुलित बजट हो सकता है, लेकिन हम से देश का विकास कैसे हो सकता है ? इतने थोड़े धन से हमारा आर्थिक विकास नहीं हो सकता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि ऐसी स्थिति में आप चाहें तो सामान्य बजट से या दूसरे खर्चों से काफी मात्रा में पैसा लें, जिन से देश का विकास हो। यदि देहातो का विकास करना है तो रेलों को बड़ा तक पहुँचाना होगा, उन को आवागमन की सुविधायें प्रदान करनी होंगी, तभी सन्तुलित विकास हो सकता है। जब तक देहात के लोगों के साथ अन्याय होता रहा और चन्द शहरों का—मुम्बई से 31 शहर इस देश में ऐसे हैं जो औद्योगिक हैं, उन्नी का विकास किया जा रहा है, उन्हीं में लाइने बिछाई जा रही हैं, स्टेशनों का विकास किया जा रहा है—इस तरह से देश का सन्तुलित विकास नहीं हो सकता। 158 शहर इस देश में ऐसे हैं जो मध्यम श्रेणी के शहर हैं, उन का विकास करने की कोशिश की जा रही है, लेकिन 80 फीसदी लोग जो देहातों में रहते हैं, उन पीले-छा भाग गावों तक हम रेल पहुँचाने का काम नहीं कर रहे तो जो हमारा लक्ष्य है, वह पूरा होने वाला नहीं है। इसलिये मैं चाहना हूँ कि जो अधिकतम इलाकें हैं, जो पिछड़े इलाकें हैं, उन पर अधिक से अधिक पैसा खर्च करें, उन क्षेत्रों में नई लाइनें बिछायें, उन को अधिक से अधिक सुविधा देने की कोशिश करें।

अब मैं बिहार की तरफ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। बिहार सब से पिछड़ा प्रदेश है, जब कि बिहार में पूरे हिन्दुस्तान का 4/3 प्रतिशत मिनरल है। बहा पर झण्टी खेती का प्रबन्ध है, पानी का इन्तजाम है, फिर भी वह विकसित नहीं हो रहा है। रेलों के विकास की दृष्टि से यह अभी तक पिछड़ा हुआ है। अभी तक इस राज्य में ऐसे बहुतसे महत्वपूर्ण स्थान हैं जो रेल सुविधाओं से वंचित हैं। इस लिये उस क्षेत्र की जनता को अधिक से अधिक सुविधायें प्रदान की जानी चाहियें। बुधभय यह है कि अभी तक इस मामले में इस राज्य की उपेक्षा होती रही है।

मैं सब से पहले सवाल परचना की बात कहना चाहता हूँ—यह बिहार का सब से बड़ा बिना है, लेकिन वहाँ एक इंच जमीन पर भी रेल लाइन नहीं चलती है, इसका सैन लाइन के जो कलकत्ता से पटना जानी है। मेरा सुझाव है कि साहबगंज से गंगाबहा, बुका होते हुए वैशहर तक लाइन बिछाई जाये।

नाम बिहार का जूट का सब से बड़ा उत्पादक है। सारे हिन्दुस्तान का 20 प्रतिशत जूट हम देते हैं, पूनिया और सहरसा का क्षेत्र देता है और इस तरह से भारतो रुपया हम उत्पादन मूलक के रूप में केंद्रीय सरकार को देते हैं, लेकिन हमारे यहां रेल लाइन नहीं है। आप बरौली से लेकर कटिहार तक बाइगेज करने आ रहे हैं इस काम के लिये पिछले बर्ष 1 करोड़ रुपया दिया था, इस बर्ष डेढ़ करोड़ रुपया देना चाहते हैं, जबकि इस प्रोजेक्ट का बजट 20 करोड़ रुपये का है, इससे आप भ्रष्टाचार लया सकते हैं कि कितने बर्षों में इसका कम्प्लेन होगा। इस क्षेत्र में कटिहार एक बड़ा स्टेशन है, इस्टर्न कोन में सीटर गेज का है पुराना स्टेशन है, लेकिन उस में घाज तक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है, यन्वे और पुराने कमान है, सेटिंग सम नहीं है, किसी भी प्रकार की कोई इमेनिटी द्वारा उपलब्ध नहीं है, मैं चाहता हू कि इस तरह आप का विशेष ध्यान जाना चाहिये।

पूनिया जिला जो जूट उत्पादन का प्रमुख जिला है, वहां से रेल लाइन निर्वाली जा सकती है। हम जब भी आप से पूछते हैं आप यही जवाब दे देते हैं कि यह पासबिल नहीं है, फीजिबिल नहीं है। जिस जगह में हम इतना जूट देते हैं जो सारा कलकत्ता जाता है उस को लाइन देना आप के लिए पासबिल नहीं है। जहा से सारा माल टुको के द्वारा भेजा जाता है, जिनम ज्यादा पैसा खच जाता है। अगर यह माल रेलगाडी के द्वारा भेजा जाये तो सस्ते पैसा पर पहुंच सता है और शोभते पर इस का भार कम हो सकता है। मेरा सुझाव है कि नचगाछिया से रूपौली, घमवाहा पूनिया, कनबा, कोबाघावन बहुदुरगज होते हुए ठाकुरगज तक लाइन डाली जाये, साथ ही सरसी से रानीगज, फारबिसगज कुरसाकांटा, सिकटी, पलसी, टंडगाण्ड दिउलकेश होकर ठाकुरगज तक लाइन डाली जाये। यह सब नेपाल की तरफ का इलाका है, जिस को हम बिबलिन कर सकते हैं और इस से हमारी आमदनी भी बढ़ सकती है। वहां पर इन्फ्रस्ट्रुक्चर सब तक नहीं पहुंची जब तक रेलवे साइन की व्यवस्था नहीं होगी।

बटिहार से जोगवनी की जो लाइन है वह नेपाल को जोड़ती है, जहा से काफी चीजे आती हैं और हम भी बहुत सा माल भेजते हैं। इस लाइन को बढ़ी लाइन में परिवर्तित करने की कोशिश की जाय।

अब मैं जमालपुर के कारखाने के बारे में थोडा सा कहना चाहता हू। वह पूनिया का सब से बड़ा कारखाना है। रेलों को कायम हुए 126 साल हो गए हैं और इस कारखाने को कायम हुए 116 साल। इस कारखाने की स्थिति को गंभीर देखें। माडर्नाइजेशन के लिए आप काचरपाडा, बिस्तरजन खडगपुर, मटंगा और वेरल के कारखानों को कोरको रुपया देने आ रहे हैं लेकिन जमालपुर को क्या देने आ रहे हैं? क्या नहीं आप इसका भी माडर्नाइजेशन करतें? इसको आप मात्र साढ़े तीन करोड़ देते आ रहे हैं लेकिन यह भी कितने बरस में? इस साल को केषल आप भील लाइव ही देने आ रहे हैं। इंजन फायर बमस बनाने के डीजल कम्प्लेन्ट्स प्राडि बनाने के आर्डर आप यहां दे सकते हैं। लेकिन

इस कारखाने का नवीकरण न करके थोप इस कारखाने के साथ धन्याय कर रहे हैं। बहुत धन्याय आपको दूर करना चाहिये। वहां पर रोलिंग मिल चालू की उसको भी आप इन्व करने आ रहे हैं। युनियन और मीनेजमेंट दोनों के चार-चार प्रतिनिधि लेकर कमेटी आपने बनाई है। यह कमेटी इसको देखेगी कि रोलिंग मिल चले या न चले। उस कमेटी की रिपोर्ट न आई है। किसी निष्कर्ष पर वह कमेटी नहीं पहुंची है। ऐसी भ्रष्टाचार में आपने उसको बाइड आप करने का फैसला क्यों किया है। आपको रेलवे फिटिन्ग पच्चीस हजार टन सालाना चाहिये। उसी तरह से पुल बनाने के लिए, विल्डरज बनाने के लिए, तमाम कामों के लिए आपको पसिंस चाहिये, फ्लैटम चाहिये। ये तमाम चीजे आपको इस कारखाने से बहुत सस्ते में मिल सकती हैं ऐसी भ्रष्टाचार में क्यों इनका यहां नहीं बनवाया जाना है और क्यों आप इसको बाइड आप करना चाहते हैं।

जमालपुर के कारखाने को विकसित करने के लिए आपका रोलिंग मिल को रखना होगा। नहीं रखेंगे तो वहा पर पकोर आप नहीं रह पाएगी, स्टील फाउंडरी चली जाएगी नट बोस्टस चले जाएंगे, तमाम काम खत्म हो जाएगा। आप स्टीम इंजन खत्म करने आ रहे हैं और उनके स्थान पर डीजल इंजन इंट्रोड्यूस करने आ रहे हैं उनको बढ़ा रहे हैं। वहा पर मजदूरों का आप क्या करेगें, उनको आप बोनस का काम देंगे। शील और एम्प्लोज आप को चाहिए। इनका आप वहा बनवा सकते हैं। मील और टायर जो आप इम्पोर्ट कर रहे हैं वे आप वहा बनवा सकते हैं। आपका बरोडो रुपया सेव हो सकता है। आपको 11000 सवारी डिब्बों की जरूरत है। मान हजार की प्राइवशन आप के पास है। आप देश में गए कारखाने खोलना चाहते हैं। उनको आप जमालपुर में खोलिये। उसी तरह से डीजल कम्प्लेन्टस भी आप यहीं पर बना सकते हैं और इनके लिए आपको पास पडर करोड़ की योजना भी है। इनको आप नहीं बनवाए।

श्री राम शारी शास्त्री (बदरौली) मैं मन्त्री महोदय को तीन बरस तक घाटे के नहीं बहिरु बचत के बजट पेश करने के लिए बधाई देता हू। उन्होंने सुविधाये बढ़ाने की भी घोषणा की है। इस में तो राय नहीं है कि इनको बढ़ाया जाना चाहिये। बाल बर्ष के उपलक्ष्य में इन्होंने बच्चों को भी कुछ रियायत टिकटों में दी है। यह भी स्वागत योग्य है। आपने यह भी कहा है कि सुपर फोस्ट यात्रियों में संतोख सुनाने और समाचारों के प्रसारण प्राडि भी व्यवस्था आप करेगे। मेरा निवेदन है कि जब यह स्थिति है कि दूसरे बर्षों के डिब्बों में यात्रियों को बस और पर मुफ्तिसल में जब जगह तक नहीं मिलती है खड़ा होने तक की बर्षा दूर जाने वाले यात्रियों के लिए आप यह जो कृपा कर रहे हैं कि उनके

संगीत सुनने को मिलेगा इसका कहीं तक प्रोत्साहन है? आप सब से पहले यह तय करें, कोई न कोई एक स्कीम बनाएं कि सबसे पहले हम उस तरह के डिब्बे और उस क्लास के डिब्बे बनायेंगे कि जिससे सब को जगह मिल जाए। इसने डिब्बे बनने की हर आसानी को कम से कम बैठने की जगह तो मिल जाए। जब तक इसने सैंकड़ क्लास के डिब्बे नहीं बनते हैं तब तक एक भी सैंकड़ क्लास का एयर कंडिशनड डिब्बा आप नहीं बनायेंगे यह आप तय कर दें। उसके साथ यह भी तय कर दें कि सैंकड़ क्लास एयर कंडिशनड डिब्बे चलाने का आपका जो विचार है जब तक उनकी व्यवस्था पूरी नहीं हो जाती है तब तक आप कोई प्रथम श्रेणी का डिब्बा नहीं बनायेंगे।

कुछ गाड़ियों का आपने नाम भी दिया है जिन में मुझे बहने का मौका भी मिला है और जिन में पीने के पानी की व्यवस्था भी है मफाई भी उनकी अच्छी होती है। लेकिन बाकी जो गाड़ियां हैं और खास तौर पर पूर्वोत्तर की गाड़ियां हैं उनकी हालत यह है कि न उनके भीरो ठीक होते हैं और न ही खिडकियां ठीक होती हैं। बाथरूम में कपड़ा टांगने की खूटी तक नहीं है। कोई इसको देखने वाला नहीं है कोई किसी तरह की व्यवस्था नहीं है। बैठने की बात तो दूर रही, खानपान तो दूर रहा। आप कहते तो हैं मगर मुझे ऐसा लगता है कि पिछले दो सालों की प्रवृत्ति जो गाड़ियां हैं, उनमें सेकेंड क्लास के डिब्बे में सुविधाएं कम हुई हैं। ठीक है आपने एक प्राध गाड़ी में सुविधा दी है, जैसे हिमगिरि गेक्सप्रेस में सुविधा बढ़ गई है, लेकिन और जो छाटी गाड़ियां हैं उनमें सुविधा बढ़ गई है।

मैं 2 जनवरी को तुफान ऐक्स्प्रेस सेट। 1 ज रहा था, एम0 पी0जी0 की पूरी टीम जा रही थी, प्रथम श्रेणी के डिब्बे का दरवाजा टट कर गिर गया। हर स्टेशन पर उसकी रिपोर्ट की गई मगर वह नहीं बन सका। आगरे वाले ने कहा कि कानपुर में ठीक होगा, कानपुर वाले ने कह कि प्रान्ते ठीक होगा मगर यह नहीं बना और पटना तक ऐसे ही हम लोग गये। न खिडकी ठीक है, न भीरो ठीक हैं वह प्रथम श्रेणी के डिब्बे का हाल है जो मैं आपको बता रहा हूँ। तो एक निश्चित आधार बना कर के प्रान्ते बड़े तो ठीक होगा। नहीं तो एक और एयर कंडिशनड डिब्बे बनते जायेंगे और दूसरी तरफ साधारण गाड़ियों के सेकेंड क्लास के जो डिब्बे हैं, उन गाड़ियों की हालत बुरी है। आप देखें कि कोयले की कमी के कारण कौन सी गाड़ियां बन्द होती हैं? वही गाड़ियां जो लूप लाइन पर चलती हैं, जो कि गांवों में जानें वाली गाड़ियां होती हैं। बड़े-बड़े कहरों को जानें वाली गाड़ियां बन्द नहीं होती हैं क्योंकि वहाँ के लोग औरतुल करते हैं, बेचारे गांव वाले कुछ नहीं कह सकते।

आपने बन्द स्टॉप में ठीक ही कहा कि पहले की प्रवृत्ति 8.5 प्रतिशत की वृद्धि मान लेंगे।

हुई। लेकिन आपने लम्बे विचारित किया था उससे 160 लाख टन कम की दुलाई हुई। क्या बजह है कि आपके डेट रीड ट्रांसपोर्ट से कम हैं मगर फिर भी लोग ट्रकों से ही सामान भेजते हैं? कहीं न कहीं बन्द की कमी है। आप देखें कि बैंगन के ब्लाटमेंट में जो देर होती है और रिश्वन चलती है प्रधिकारियों का खुश करने के लिए, यह प्रवृत्ति बन्द होनी चाहिये। हालात यहां तक बड़ गई है कि प्रथम श्रेणी के रिजर्वेशन में या जो रिजर्व्ड सीटें चलती हैं उनमें भी बायदे से यात्रियों को रिजर्वेशन नहीं मिलता है। मगर ऐसा खर्च कर के रिजर्वेशन मिल जाता है। इसमें अप्रत्याचार मुझे लगता है कि बढ़ा नहीं तो कम भी नहीं हुआ है। इस लिए इस तरह भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

आपने कहा कि शहरो में या शहर से थोड़ी दूर तक ही जो सीजन टिकट हैं उनके दाम बढ़ाये हैं। मैं जानता किस हद नहीं तक मही है, लेकिन रत्नवे बोर्ड के चेयरमैन श्री राजन ने जा इंटरव्यू दिया उसमें कहा कि 8 किलोमीटर यात्रा करने वालों को 3 रु0 की जगह 19 रु0 देना होगा। 21 फरवरी के 'नवभारत टाइम्स' में यह निश्चय है। अगर यह हाल है तो इस पर आपको विचार करना पड़ेगा।

रैल मंत्री (प्र० मधु दंडवते) 3 90.
का सेवन होगा।

श्री रामधारी शान्नी अगर इसमें कोई गलती है तो इसका क्लैरिफिकेशन भेज दें।

प्र० मधु दंडवते क्लाम कौन सी होगी यह आपने नहीं देखा होगा।

श्री रामधारी शान्नी सेकेंड क्लास है। यह जो सीजन टिकट के दाम बढ़ाये हैं इसमें शहरो से दूर कौन रहना है? कोई बड़ा आदमी शहरो से दूर नहीं रहना है, वह दिल्ली में अपना मकान बनाये हुए है, लेकिन जो काम करने वाले मजदूर हैं, कामगार हैं नीचे तबके के लोग हैं, जिनको शहरो में जगह नहीं मिलती है, जो श्रापी-सोपरी में रहने वाले हैं वह शहर से दूर जा कर सस्ती जगह में रहते हैं। अगर बजट का यही दृष्टिकोण है, जैसा कि आप कहते हैं तो मैं समझता हूँ कि आपको फिर से इसे रिवाइज्ड करना पड़ेगा और देखना पड़ेगा कि किस हद तक इसे बढ़ाये। यह बहुत बड़ी वृद्धि है और इससे गरीब जनता को नुकसान होगा, फायदा नहीं होगा, इससे उन पर बोझ ज्यादा बढ़ेगा।

इसके साथ ही मैं कटारिया के बारे में भी कहना चाहता हूँ। 7 हजार स्टेशनों में से आपकी

बिभाटमेंटल केटरिंग की सुविधा 70 स्टेशनो पर ही और 144 के आसपास गांवियों में केटरिंग की सुविधा है जिस में से 82 गांवियों में विभागीय व्यवस्था है और बाकी में दोनो मिली हुई है। अभी ऐसा लगता है कि उन गांवियों को छोड़ कर बाकी में या तो आप पूरी तरह छोड़ दें कि प्राइवेट लोग करें, नहीं तो पूरी तरह से विभागीय व्यवस्था हो। एक एग्जमैंट किया जाये, दो तरह की व्यवस्था से काम नहीं चलता है। मेरा ना सबैगन यह होगा कि आप कृपा कर सारी व्यवस्था विभाग के डारार करायें जिससे इसमें अप्रोप्रियत सुधार होगा और कण्ट्रोल करने में भी सावधानी होगी। कई स्टेशनों पर जहां विभागीय और कन्टेक्टर दोनो की व्यवस्था है वहां ज्यादा गवर्नडी हाती है विभागीय वाला कन्टेक्टर पर दोष देता है और कन्टेक्टर विभागीय पर दोष देता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि अगर आप विभागीय व्यवस्था कर सकें तो यह अच्छा होगा और इससे लोगों की सुविधा मिल सकेगी। हममें आपकी कोई कठिनाई भी हो सकती है, सांभल जा आपने हिसाब दिया है उसके हिसाब में उसमें फायदा है, आपका कोई नुकसान तो हुआ नहीं है।

श्री मी तक आपकी वो होटल चलते हैं एक रातों में और एक पुरी म। उसमें श्रीकृपेसी उस से काफी कम है, जिनकी की होनी चाहिये। यह विचारया है कि एक जगह ता 32 प्रतिशत रह जाती है। श्रीकृपेसी गेट बहुत कम है। इस ज्ञान की व्यवस्था करनी चाहिये कि यानी ज्यादा से ज्यादा धाये, वैसे मुनाफे पर वह व्यवस्था चल रही है।

श्री मधु दखने श्रीकृपेसी मौसम के सताविक हाती है।

श्री रामधारी शास्त्री श्रीसत तो 32 प्रतिशत धाया है, तभी तो कहा कि मौसम के मुनाफिक होता है। हममें एकीधियेसी ज्यादा धाये तो अच्छा रहगा।

श्रव मैं पूर्वोत्तर रेलवे की और आपका ध्यान धिलाना चाहता ह। मैंने कई बार धायने सामने यह प्रश्न उठाया है कि काठगोदाव से लखनऊ तक एक रेल गाड़ी जाती है। गोरखपुर के लोग या उनके आस पास के पूर्वी उत्तर प्रदेश के लगभग एक डेड लाख लोग वहां रहते हैं और राज 500, 600 लोग वहां से जाते हैं लेकिन काठगोदाव से कीड़ा और लालकुआं तक जो स्टेशन हैं उन पर रोज गाड़ी छूटती है, वहां कोई व्यवस्था नहीं है। आपकी गाड़ियों में सब फस्ट क्लास हो गया है और उसके बाद से स्वीपर। जो साधारण धायनी स्वीपर नहीं लेना चाहे, उनके लिए बड़ी बड़ी गाड़ियों में भी एक दो डिब्बे रहते हैं लेकिन काठगोदाव से लखनऊ की गाड़ी में केवल 2 डिब्बे रहते हैं। मैं परसनल जानकारी के आधार पर कहता हूँ, धाय-स्टेशन से किबर्स बनाकर देख लीजिए, राजावा

30, 35 टिकट वहां भरपित किये जाते हैं। लोग गिरते हैं, पड़ते हैं और परेशान होते हैं। इसलिए निवेदन था कि धाय पूर्व के लिए यदि प्रशन से गाड़ी नहीं चलना सकें तो कम से कम एक दो डिब्बा उसमें और लगवा दें। जो काठगोदाव एकसत्रेस जाती है वह सिर्फ गोरख पुर जा रही है।

इसके साथ ही कई मास से व्यवस्था हो रही है रामपुर से हलधानी तक बड़ी लाइन से जोड़ने की। पिछले 10 साल में धनाज की दृष्टि से जिनमा यह श्रेष्ठ विकसित हुआ है, उनमा धायद हिनदुस्तान का कोई श्रेष्ठ विकसित नहीं हुआ। लेकिन बड़ी लाइन न होने की वजह से वहां हमेशा परेशानी रहती है। इस साल मैंने देखा है कि टोटल एक हजार रुपये के खर्च की बात बजट में कही है। मैं कहना चाहता हू कि धाय इस लकीर से धाये बड़े और जो हो मकना है उसे व्यापारिक दृष्टि और धनाज की मण्डी की धायवस्था के धनुमार चनाये।

धमके धनावा 21-6-77 का वहां एक प्रश्न के जवाब में कहा गया था कि उत्तर प्रदेश और बिहार में जोड़ने वाली एक लाइन बगहा छितीगी सम्पूर्ण परियोजना को पूरा होने में लगभग 4 हजार का समय नयेमा मगर धायी तक 2 बरस हो चुके हैं जा काम की वहां प्रगति है, रस्तार है उससे तो ऐसा लगता है कि यह काम पूरुष करने का सक्ताद का इरादा ही नहीं है। इसे लिए मेरा निवेदन र कि मंत्री महादय इस और विमेष ध्यान दें। इस पर विभाग का डेड कनेड ध्याया खर्च हो चुका है। फिर भी वहां काम बन्द हो गया है और धमिको के सारे ब्वाटर उठा लिये गये हैं। इससे मुझे लगता है कि कहीं रेल विभाग का इरादा इसे पूरा तरह से खत्म करने का ता नहीं है। मेरा निवेदन है कि इन योजना को पूरा किया जाये।

यही स्थिति समस्तीपुर से लखनऊ को बड़ी लाइन में बदलने की है। उसमें भी देर हो रही है। उस में तेजी लाने की कोशिस करनी चाहिये। तभी जा कर यह काम पूरा होगा। यह पिछला हुआ इलाका है। बजाये इसके कि वहां और नई लाइनें बनाई जायें, वहां पर पुराने काम भी रके हुए हैं।

कुशीनगर एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्त्व का स्थान है। देवरिया से कुशीनगर होते हुए छठीबाड़ी तक, जो नेपाल की सीमा पर स्थित है, रेलवे लाइन का सरने हो गया था, मगर धायी तक उस पर कोई काम नहीं हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि भारत से नेपाल की सीमा तक रेल का डायरेक्ट लिग जोड़ने के लिए देवरिया से कुशीनगर होने हुए छठीबाड़ी तक रेलवे लाइन की योजना को सक्िक रूप प्रदान किया जाये।

SHRI D. B. PATIL (Kolaba): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am not inclu-

ed to congratulate the hon. Railway Minister for his surplus Budget because, according to me the surplus is immoral. Let me say how it is immoral and why it is immoral.

In the very beginning, I would like to deal with the increase which he has suggested in the suburban season ticket rates. It is argued that for the last so many years, there has been no increase in that and therefore, it is very necessary to have this increase in fares. It is true that there has been no increase for so many years but that statement is not valid because the commuters have to travel in overcrowded trains. They do not travel for the sake of the pleasure and love of travelling but they are forced to travel. If they are provided accommodation near the place of their duty, they would not travel by train. So, they are forced to travel by train. They are wasting their time, money and particularly energy disproportionate to the distance travelled because the trains are overcrowded. Some of the passengers go nanging at the risk of their lives. So, this increase is not justified and reasonable at all. I will demand that the increase should be scrapped and the commuters need not be unnecessarily taxed that way.

About the supplementary charge and withdrawal of exemption, I would like to draw the attention of the Minister to this. This withdrawal of exemption is going to have an adverse effect on the poor people because this exemption relates mainly to the poor and the higher rate is going to have an adverse effect on the poorest of the poor. In our country majority of the people are poor. They live below the poverty line and they are going to be taxed in that way. Therefore, I would urge upon the Minister to scrap this supplementary levy and the exemption which has been withdrawn should be in re-instated.

Because of this increase in fares, supplementary levy and also with-

drawal of exemption, there is a surplus. Naturally, the hon. Minister would ask wherefrom to bring much required funds?

I have my own answer to the question.

PROF. MADHU DANDAVATE:
From moral deficit.

SHRI D B. PATIL: No, from moral surplus.

I would draw his attention to page 12 of his budget speech, where he has stated:

"The estimated surplus has been made possible through effective monitoring of expenditure and tighter budgetary control."

So far as 1977-78 is concerned, the surplus is due to "effective monitoring of expenditure and tighter budgetary control". But there is no mention of efficient railway management. Since this is very important, so far as revenue is concerned, I would like to refer to the utilisation of wagons. In 1977-78 it is 19 tonnes per wagon per day for broad-gauge and 13.7 tonnes per wagon per day for metre-gauge. As against that, what is the loading capacity? So far as broad-gauge is concerned, the loading capacity is 29.9 tonnes and for metre-gauge the figure is 21.3 tonnes. It means that even though there is shortage of wagons, the utilisation of capacity is only two-thirds or less than two-thirds. I do not understand why the utilisation of capacity of wagons should be less than two-thirds. If utilisation is increased by only 20 to 22 per cent, the increase in revenue would be to the extent of Rs. 450 crores. I want to know whether the hon. Minister has studied this point as to why this inefficiency is going on here. It is very clear that without increasing the fare, without withdrawing the exemption and without having a supplementary levy, they could have achieved a surplus if this efficiency has taken place in the administration. It is the com-

mon experience that there is shortage of wagons. Still, full capacity is not being utilised. I would request the Minister to study this point and make use of the capacity to the maximum. I know and can understand that it cannot be utilised 100 per cent, but it can be utilised at least to the extent of 85 per cent. In that case, the increase in revenue would have been to the extent of Rs. 450 crores. Instead of simply saying "we are doing very well", they should do this, because deeds are more important than words.

Coming to economy, the Railway Convention Committee in its report of 1977, placed on the Table of the House on 22nd December, 1978 has stated:

"The Committee feel that there has been more than justified increase in the strength of staff and officers in the name of developmental activities."

What has the hon. Minister to say about the remarks of this Committee? The Committee specifically say that there is an increase in the strength of the staff, which is not proportionate to the developmental activities. Has he not thought of this aspect? Will he give attention to this remark? Of course, most of these sections are organised and, if they are retrenched, they will fight tooth and nail. I do not suggest that all of them should be retrenched, but if there is any surplus staff engaged in developmental activities, they can be transferred to other sections. I want a specific answer whether he has got the courage to take cognisance of this remark of the Committee.

Then I come to the point of safety in railway traffic. About 25 thousand personnel are engaged in guarding and protecting the 61,000 kms. railway track. This, according to me, is quite

disproportionate. I would like you to examine this question. Not that the accidents are not to be warded off, not that the security is not important, but instead of getting panicky we should examine this point.

Now about fuel consumption, in comparison to 1976-77 and 1977-78 figures, there is an increase of 4.5 per cent in fuel consumption. There is no question of increase in the price of fuel. There is increase only in the consumption. Why this deficiency is there? And if it is managed well, there will be no increase in the fuel consumption. More than Rs. 12 crores could have been saved for the Railway.

The average speed of goods train has gone down. The number of wagon round days has again gone up. That means wagons are not being used to the maximum extent.

About the repairs to the rolling stock, I would like to draw the attention of the hon. Minister to page 43 of the Year Book 1977-78. There, it is stated:

"The bad order ratio is particularly high on BG in the case of diesel and electric locos 16.9 and 18.5 per cent respectively against the target of 12.5 per cent. The arrears in periodical overhaul of BG coaches though not large is (11.96 per cent) on account of inadequate workshop capacity."

From the above it is clear that capacity is there, but instead of using it properly, Sir, people are being taxed and so that is not justifiable.

Then I would like to draw the attention of the hon. Minister to the Railways, attitude of partiality towards the State Transport Corporations of the different States. The Railways contribute to the State Transport Corporation in various States. I would like to read out the figures for the year 1978-79 as follows:

So far as Andhra Pradesh is concerned, for 1978-79 a provision of Rs. 2 crores has been made, but instead of Rs. 2 crores, Rs. 872.97 lakhs had been given to Andhra Pradesh State Transport Corporations?

PROF. MADHU DANDAVATE: You are referring to contributions to State Transport Corporations?

SHRI D. B. PATIL: Yes, contribution to State Transport Corporations. So far as Gujarat is concerned, a provision of Rs. 2 crores has been made, but Rs. 679.30 lakhs had been given. For Maharashtra for 1978-79 Rs. 75 lakhs have been provided, but Rs. 50 lakhs had been given.

PROF. MADHU DANDAVATE: If you permit me for a second, lest you need not develop that point and waste time, I would say that as far as these contributions are concerned, they are the contributions that have been fixed by the Planning Commission and we are merely the carrying agency just like the wagons. All that is going to happen in the future is that even this carrying agency is likely to be transferred to the Transport Ministry and not the Railway Ministry. So, we are not giving it from our own pocket and whatever is handed over to us, we do not keep it in our pocket also. Let me be very clear on that.

SHRI D. B. PATIL: I can draw the attention of the Railway Minister, but I cannot draw the attention of the Planning Commission here. The fact is that so far as Maharashtra is concerned there are arrears of Rs. 35 crores and that is not going to be made up. So, I would like the hon. Minister to go into this and get the arrears cleared though it might not be his responsibility.

It has been said that First Class is being abolished. What about A.C.? Is it not an Air-conditioned class by itself? How is it that when you are going to provide for AC, you are saying that you are having classless trains? AC is as bad as First Class

and it is even worse because passengers of Second Class at least can peep in First Class, but for AC they cannot peep in.

15.00 hrs.

PROF. P. G. MAVLANKAR: There is AC Second Class.

SHRI D. B. PATIL: Who can afford to travel by A.C.? The fare is the same for First Class and AC. That is my point.

15.00 hrs.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please wind up. I am sorry you have taken much more time than you were given.

SHRI D. B. PATIL: I know that the hon. Minister is very independent, but when I had put a question for providing a station at Sheloo, he has relied on the figures of 1968 for rejecting the demand, instead of relying on the latest figures. I did not expect this from him.

The West Coast railway is very important so far as Konkan is concerned. Out of a total outlay of Rs. 11,18,60,000 for Apta-Roha section a provision of Rs. 1 crore was made for 1979-80 out of which only Rs. 20 lakhs have been spent upto 31-3-79. For 1979-80, a provision of Rs. 250 crores has been made. At this rate I would like to know from the hon. Minister when he is going to reach Panaji and also Mangalore and in how many years.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now I will call the next speaker.

SHRI D. B. PATIL: The hon. Minister has talked about tolerance and forbearance on the part of the travelling public, but I think he has forgotten the violent incidents which took place near about Bombay because of shortage and cancellation of local trains. That also should be taken into consideration.

डा० बलदेव प्रकाश (भूमतसर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बत्ती महोदय को, रेल बजट देना करने के लिये बधाई देता हूँ। लगातार ती बत्तियाँ से रेल सदन क अन्दर जो रेल बजट पेश किये गये हैं उनमें आम यात्रियों के किरावों में बढ़ोतरी नहीं हुई। पिछले सालों का वह इतिहास रहा है कि हमें

पैसेज्वर की अधिक किराया देना पड़ता रहा है किरायों को बढ़ाने के बजाय ही इस सदन में पेश होते रहे हैं, लेकिन हमारे रेल मंत्री ने जो बजट पेश किये, बहुत अधिक कठिनाई के बावजूद भी, उन्होंने किरायों को बढ़ाने का प्रयास नहीं किया और इस के लिये वे बचाई के पाल हैं। लेकिन मैं एक ही बात इस के विरोध में कहना चाहता हूँ और यह यह है कि जो सबसेन सीजनल टिकट की किरायों में वृद्धि की गई है, वह इसकी अधिक कर दी गई है कि ग्राम भावनी के बजट पर इस का बहुत बड़ा बोझ पड़ने वाला है। ग्राम सौर पर गरीब भावनी ही सीजनल टिकट लेते हैं, छोटे बुकानवार, बूझ में जाने वाले, प्राक्सि के क्लर्क ही इस से प्रभावित होंगे। इस लिये मैं मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ—मैट्रोपोलिटन सिटीज के बारे में प्रार० ई० टी० सी० की जो रिक्तपदेसंख्य थी, उन को कम कर कर वृद्धि की गई है, लेकिन जो दूसरे क्षेत्र हैं, जैसे पंजाब में प्रभुतसर से जालन्धर, जालन्धर से फुम्बाड़ा, जलन्धर से होशियारपुर, जो 20 किमीमीटर का सीमा में नहीं आते हैं, उन के ऊपर ही सारी वृद्धि डाल दी गई है। मैं आप से प्रार्थना करना कि जनता की कठिनाई को समझे हुए, जहाँ हम ने ग्राम भाषियों को रियायत दी है, उस के किरायों में वृद्धि नहीं की है, इन को भी कुछ रियायतें दें, इसना कम बोझ उनपर डालें, कित को वे बरदाश्त कर सकें जो सुविधायें दी गई हैं उन का मैं स्वागत करता हूँ। लेकिन सब से बड़ी सुविधा जिस को प्राथमिकता मिलनी चाहिये वह बैठने के स्थान की है। लोग सड़कते जाते हैं, एक पांव पर चढ़े हो कर जाते हैं। ऐसी अवस्था में गाड़ियों में किश्वें दिखाने, संगीत सुनाने, पीने के पानी की व्यवस्था कर देने का कोई धर्म नहीं रह जाता है। इसी तरह से दूसरी सुविधा यह होनी चाहिये कि समय पर गाड़ी पहुंचे। रेलों में एक्जिसेंसी हो यह सब से अधिक महत्वपूर्ण बातें हैं। एक्जिसेंसी प्राज कम होती चली जा रही है। ग्रम्बाला से दिल्ली के लिये जो गाड़ी चलती है वह 50-50 मील पर आ कर आधे आधे चंदा चढ़ी रहती है। हो सकता है कि इन का कोई कारण भी हो लेकिन कम से कम यात्री को कोई कारण नजर नहीं आता है। कम चलेगी इसका उस को पता नहीं होता है। अजर गाड़ियों में एक्जिसेंसी न आई तो दूसरी जो सुविधायें आप दें रहे हैं संगीत सुनाने की जो वह भी प्रायमी की अवस्था। वह कहेया गाड़ी चल नहीं रही है लेकिन संगीत चल रहा है। दिल्ली से रात में जब गाड़ी चलती है तब आप जा कर देखें कि क्या हालत होती है। एक एक सीट के लिये, रिजर्वेशन के लिये, बैठने का स्थान पाने के लिये जो रिजर्वेशन करने वाला अफसर होता है उस के सबे गिरे सी ही भावनी दीक रहे होते हैं, पचास

पचास यात्री उस के पीछे मने रहते हैं और उन के हाथों में पांच बस के नोट होते हैं तब आकर बूझ को सीट मिलती है। यह एक आम बात है, कोई भी आकर देख सकता है। मैंने बहुत एक अफसर के ध्यान में जब इस चीज को लाया और उस को बताया कि यह भावनी पैसे ले रहा है और मुसाफिरो को सीट दिला रहा है तो उस ने कहा कि मैं क्या कर सकता हूँ, मैं तो फर्मा हूयटी पर हूँ। इस तरह से टिकट लेने के लिये जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है उन को आप दूर नहीं कर सके तो दूसरी सुविधाओं का कोई मतलब नहीं रह जाएगा। रेलों को लाइफ लाइन है। प्राथिक अवस्था ही या रिजर्व का मामला है, बाब पचासों को इधर-उधर के जाने की बात को या सामाजिक जीवन हो, रेलों के और सब अस्त-व्यस्त हो जाता है। कोयला पूर्व में है और प्राता पंजाब में है। इस के और पंजाब की इइस्ट्री नहीं चल सकती है। प्राथमिकता की दृष्टि से हम कहाँ खड़े हैं इस को आप देखें। रेलों के लिये फर्स्ट प्रायोरीटी है। मायव फर्स्ट प्रायोरीटी परमै प्वाइस की होगी। रेलों को उस अवस्था में दूसरी प्रायोरीटी होगी। उद्योगों की तीसरी होगी। लेकिन रेलवे की प्रायोरीटी का यह हाल है कि पंजाब में पिछले वर्ष 132 गाड़ियाँ ससपेंड की गई इस बास्ते कि कोयला नहीं था। ये फीरोजपुर डिवीजन में की गई। पिछले सप्ताह मुझे उत्तर मिला था कि आज भी 72 गाड़ियाँ ससपेंड हैं वहाँ पर। ये कोयले की कमी के कारण है जिस को फर्स्ट प्रायोरीटी है। अब जिस को बैकिंग या पब प्रायोरीटी मिली होगी उस को हालत क्या होगी इस का अनुमान आप लगा सकते हैं। पिछले साल मैं मंत्री महोदय से मिलता रहा हूँ। हमारे प्रदेश की सभी इइस्ट्रीज ठप्प होने जा रही हैं, अजर उन को कोयला नहीं दिया गया। कई कारखाने बन्द हो गए हैं। मजदूर हाथ पर हाथ धर कर बैठे हुए हैं। कई बेकार हो गये हैं। यह हालत इनएक्जिसेंसी की है। इस बास्ते रेलों की एक्जिसेंसी को आप बढ़ाएँ। कोयला, कच्चा माल, फुइयेन्स आदि को इधर से उधर में जाने के लिये बैगन्ज नहीं चलेंगी तो फिर सुविधाओं को कोई धर्म नहीं रह जाएगा। 72 गाड़ियाँ आज भी बन्द पड़ी हैं। कौन उन में जाता है? बहुत साधारण। भावनी, बूझ में जाने वाला, सन्धियाँ ले जाने वाला, क्लर्क, फिजान, कन्वर्टी जिस को जाना होता है वह। कई बार मैं फीरोजपुर डिवीजन को फोन कर चुका हूँ गाड़ियों को चलाने के बारे में लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई।

विकास की दृष्टि से इइस्ट्री को एक महत्वपूर्ण स्थान प्राप्त है। रेलों के अन्ते के बास्ते कोयले की अकलत होती है। लेकिन उस को सब से आखिर में प्रायोरीटी प्राप ने की है। और सब को कोयला मिल सकता है, लेकिन ईंट के अन्ते बाकों को कोयला नहीं मिलता। अब अजर ईंट नहीं बनती तो फिर डेवलपमेंट कैसे होगा? कोई नई लार्डन भी बिछाना है तो वह कैसे बिछायी जायगी? मंत्री जी जानते हैं कि कित कितन की सब से आखिर में प्रायोरीटी है और पंजाब में इन के लिये

कोयला विलुप्त न हो बचावर है। हमने अपने पंजाब के अमीरी के बंदन की, उन्होंने कहा कि हम ने ऊपर की बात की है, लेकिन कोई हल नहीं निकाला और ईंट के बगुनों के लिए ही कोयले की एक नहीं मिल सकती। इसलिए विकास की दृष्टि से अगर प्रायर्टीज को ठीक नहीं करेंगे और ईंट के बगुनों को प्रायर्टीज लिस्ट में ऊपर नहीं लायेंगे तो काम नहीं चलेगा। वहाँ पर ऊर्जा मंत्री जी कह रहे थे कि पिप के ऊपर कोयले पर ब्लैक नहीं है। अब धाम धादमी की हम यह समझाएँ कि पिप पर ब्लैक नहीं है? जब कि रोज लोग देखते हैं कि कोयले के बैगन धाते हैं और ब्लैक में उनको बेच दिया जाता है और वह ईंट के भट्टे वाले ही ले लेते हैं क्योंकि उन को खुद को अपने उद्योग के लिए कोयला नहीं मिलना। इसलिए मजदूरन उन को ब्लैक से कोयला लेना पड़ता है।

प्रधान प्रवेश की दृष्टि से मेरा निवेदन है कि चागू खर्च में रेल बजट की जो योजना है वह 650 करोड़ २० की है। लेकिन मुझे खेद है कि पंजाब में एक इंच भी नहीं लाइन बिछाने की कोई योजना नहीं है। पिछले 32 सालों में कोई नई लाइन नहीं बनी है। जो भी है धरोखे के समय की ही लाइन है। सरकार की योजना है कि हर प्रवेश की राजधानी को दिल्ली के साथ नेट लाइन के साथ जोड़ दिया जाये। लेकिन चण्डीगढ़ धरती तक नेट लाइन से नहीं जुड़ सका है जो कि पंजाब हरियाणा और खुद यूनियन टैरिटरी की राजधानी है। रेल सर्वे हो चुका है, चार साल बीत चुके हैं। लेकिन यह कहा गया कि क्योंकि 22 करोड़ २० का खर्चा है जो धरती सरकार खर्च नहीं कर सकती है इसलिए यह रेलवे लाइन नहीं बन सकेगी। डिफेंस के पॉइंट आफ व्यू से भी यह लाइन प्रति आवश्यक है। सैनिक डिफेंस लाइन के रूप में एक लाइव प्रांटीर ही को मिल सकती है जो लुधियाना से चण्डीगढ़, और चण्डीगढ़ से जगाधरी की लाइन है। और धागे जगाधरी से दिल्ली के लिए रास्ता मिल सकता है। पंजाब सरकार ने सुझाव दिया है कि अगर सारी की सारी लाइन एक बरण में समाप्त नहीं की जा सकती है तो पहले बरण में चण्डीगढ़ से राजपुरे तक की और दूसरे बरण में चण्डीगढ़ से जगाधरी की लाइन बना दी जाये। चण्डीगढ़ से राजपुरे तक की लाइन के सर्वे का खर्च पंजाब सरकार ने जमा करा दिया है, सर्वे भी हो चुका है, शायद धागे के पाम रिपोर्ट न प्राप्त हो। इसलिए मैं मंत्री जी से कहूँगा कि पंजाब की प्राथमिक नियति को देखते हुए और चण्डीगढ़ राजधानी होने के कारण चण्डीगढ़ से राजपुरे के दरमियान एक लाइन इती चागू वर्ष की योजना में शामिल कर ले। इस लाइन की स्वीकृति आवश्यक मिलनी चाहिये। यह मांग ब्यापार 30 साल से हम करते आ रहे हैं। पिछली सरकार से तो उम्मीद नहीं थी क्योंकि वह साम्य मांग को कभी नहीं मानती थी, लेकिन वर्तमान सरकार तो ऐसी नहीं है, उस की तो हमारी जायज मांग को जरूर मान लेना चाहिये।

चण्डीगढ़ और दिल्ली को बीच में कोई फास्ट गाड़ी नहीं है। केवल एक ही गाड़ी है जो धरती को सनस बनी की सब ग्रह विमानों वाली है, और वह है दिल्ली कलका

लाइन और इस के ऊपर चण्डीगढ़ गहर से 10 मील दूर एक छोटा स्टेशन बना दिया गया है वहाँ पर चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन। न तो गहर के लोग उस का उपयोग कर सकते हैं, और समय भी ऐसा है कि रत को दिल्ली से चलो तो सुबह चार बने धागे चण्डीगढ़ पहुँचो। उस गाड़ी का न उपयोग है, न कोई भीषण है और न महत्व है। वह एक गाड़ी चल रही है। यह आवश्यक है कि वहाँ के 3 प्रवेशों की दृष्टि से चण्डीगढ़ से दिल्ली तक एक फास्ट ट्रेन चलाई जाये जो चण्डीगढ़, पंजाब, हरियाणा और हिमाचल प्रदेश सब जगह के लोगों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए उन की आवश्यकता को पूरा कर सके। इस में कोई कठिनाई नहीं है। मंत्री महोदय यह नहीं कह सकते कि इन तरह लाइन पर बहुत भारी ट्रेफिक है, एक ही गाड़ी धागे चल रही है।

मंत्री महोदय ने तेज गाड़ियां बहत चलाई हैं। उस के लिये मैं उन को बधाई देना हूँ लेकिन एक फास्ट ट्रेन पंजाब के बाउंडर धमृतसर से दिल्ली तक के लिये चलनी चाहिये। उन की सुविधा भी हमें प्राप्त होनी चाहिये।

जो फास्ट ट्रेन जम्मू से बम्बई तक चल रही है वह जम्मू से पठानकोट, पठानकोट से मुकरियाँ की तरफ से जालन्धर होकर दिल्ली की तरफ आती हैं। इस तरह से सारा गुरदासपुर जिला बीच में से निकल जाता है। अगर गुरदासपुर किसी व्यक्ति को जाना है तो वह जालन्धर जाये या पठानकोट जाये। मैं ने धागे भी मांग की है और फिर मांग करता हूँ कि कम से कम हफ्ते में दो दिन ऐसा होना चाहिए कि गाड़ी पठानकोट से गुरदासपुर होती हुई जालन्धर जाये न कि पठानकोट से सीधी मुकरियाँ होती हुई चली जाये। यह ऐसी मांग है कि जिस पर कोई खर्च करने की आवश्यकता नहीं पड़ती है, लेकिन ब्यूरोक्रेसी छाई हुई है, नीचे से वह लोग नोट बना कर भेज देते हैं कि किजीबल नहीं है, और मंत्री महोदय हमें जबाब दे देते हैं उन्हें यह देखा चाहिए कि यह कैसे किजीबल नहीं है जो जनता की सुविधा के लिये आवश्यक हो वह हर हालत में करना चाहिये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं प्रार्थना करता हूँ कि मंत्री महोदय इन सुझावों पर धन्य ध्यान देंगे।

श्री बयाराम शाक्य (कन्नडाबाव): सभापति महोदय सर्वे प्रथम मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिये बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले दो वर्षों में उन्होंने जनहित को ध्यान में रखते हुए जनता को प्रथम निरायान न देना पड़े, इस बात का क्माल करते हुए अपना बजट प्रस्तुत किया है और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के निः-विशेष सुविधाओं का ध्यान रखा है।

पिछले 23 महीनों में 307 नई ट्रेनें चलाई हैं ऐसा उन्होंने अपने विवरण में दिया है। परन्तु वहाँ उन्होंने सुविधाओं प्रदान की हैं वहाँ न कुछ बातें उन के सामने प्रस्तुत करना, चाहना।

धागे रेलवे में यात्रा करने में बड़ा असंतोष देखा जाता है। ट्रेन में कर्कती होती हैं, लोग घुट जाते हैं।

वन की सुरक्षा के लिये वहाँ ५०० पी० एफ० की व्यवस्था की गई है लेकिन वह कोर्स इतनी कम है जिस के कारण बाघियों की यह सुरक्षा नहीं हो पाती जिस के लिये उन को रखा गया है। 1 जनवरी, 1972 को 47,699 टन ५०० पी० एफ० के लोण के लोण के लोण 1-11-73 को जो ध्यान दिया उस में बढाया बढ़ाने के 3 लाख 325 टन की धोर से बढ़ा दिये गये। ट्रेडें बढ़ाई जा रही हैं साथ करने वाले लोग बड़ रहे हैं, परन्तु जिस सुरक्षा की दृष्टि से उन को रखा गया है, उस अनुपात से उन को बढ़ाने के स्थान पर घटाया जा रहा है। उन का जफ़ाया जाना चाहिये था। उन की सुविधा की दृष्टि से उन को सुविधायें नहीं दी जा रही हैं। जहाँ धाज पुलिस के एक सिपाही पर 4,691 रुपये खर्च किये जाते हैं वहाँ ५०० पी० एफ० के सिपाही पर 2 198 रुपये खर्च किये जाते हैं।

५०० पी० एफ० बाघों से धोर भी काम लिये जाते हैं। जैने टैक्स की देखावानी, रेलवे लाइन को देखान के लिये बिजली के जो तार बिचे हुए हैं, उनको देखने के लिये धोर इस के धराबा विभिन्न कार्य उनको किये जाते हैं जो उन के लिये पसामन नहीं होते हैं, फिर भी उन से काम लिया जाता है। इसलिये उन की मात्रा बढ़ाई जाये, जिस से रेलवे की प्रतिरिक्त सुरक्षा हो सके।

जैसे एक बंधन ने पहले कहा भी कि सी० धार० पी० धोर ५०० पी० एफ० के लोण एक दूसरे पर बोधारोपण करते हैं इन को प्रलग प्रलग काम पदाशन होना चाहिये जो कि नहीं हुआ है। दोनों को इन तरह से काम देवना चाहिये जिस से रेलों की सुरक्षा हो सके। मैं ने कई बार यह नोट किया है कि रेल मंत्री स्वयं कोई भ्रदेश देते हैं, परन्तु रेलवे बोर्ड की मसीनरी धोर धाफिजलज के यहाँ काम की एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने में एक महीना लग जाता है, धोर मसी महीनय के ध्रादेशो का पालन नहीं होता है। पहले ती ट्रेलीफोन पर ही काम हो जाया करते थे, मगर अब लिखित ध्रादेश मिलने पर भी काम नहीं होता है। मेरे पास इस प्रकार के एक नहीं, धनेक उदाहरण हैं कि मसी महीनय के ध्रादेशो का ध्राज तक धनपास नहीं हुआ है। मीने के ध्राधिकारी एक न एक खल्लास कर के धोर कोई न कोई ध्रडचन जल कर उन ध्रादेशों को टालने का प्रयास करते हैं। इस कारण रेलवे कर्मचारी बड़े परेशान हैं। धोर इस प्रकार का करपान बड़ रहा है। मेरा खला ध्राधियोग है कि जनता पार्टी की सरकार धोर जनता पार्टी के कंठी महीनय होने के बावजूद जनता धोर कर्मचारीयो के काम नहीं होते हैं, जिस की वजह से धसतौध बढ़ेगा। मंठी महीनय स्वयं देखें कि उन के ध्रादेशो का पालन क्यों नहीं होता है, जब कोई केस धीरेधा ध्राउट होने के बाद कंठी महीनय के ध्राधा ध्रादेश दिया जाये, ो उस का धनपासन होना चाहिये।

धाज देस में रेलवे धीगज की कमी दिखई देती है। कलकाशा में हय ने पिछले 8 लाख टन धाजू पैदा किया धोर इस साल हम 12, 13 लाख टन पैदा कर रहे हैं। मगर धीगज की कमी की वजह से वह

धालू 17, 18 या 19 रुपये प्रति किलोडक विक रहा है। हय ने इस बारे में मद्रम मिनिस्टर, मंठी महीनय धोर विभिन्न ध्राधिकारियों से कहा, लेकिन बहुत धियाँ तक रेलवे का एक धीगन भी नहीं मिला। इस लिए धालू की स्थिति खराब हो गई है। दूसरे स्थानो पर कम्प्यूसर्स को धालू 50, 60 रुपये प्रति किलोडक के धाज पर मिलता है, परन्तु काजकारों को केवल 17 या 18 रुपये मिलते हैं। इस लिये काजकारों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। यह कहा जाता है कि एम्पटी धीगज कोलियरीज की तरह से धाये जा रहे हैं। प्रथम यह है कि ए० ई० धार० से हमें धीगन न मिलने का कारण क्या है, जब कि ए० धार० हमें धीगज दे रहा है।

क़रंझाबाद से माहजहापुर होते हुए गोला या मीलानी तक रेलवे लाइन का सर्वे हुए तीन बार बर्ष बीत चुके हैं। इस बारे में रेलवे प्रशासन को धाव दिनाया गया है धोर पत्र लिखे गये हैं, लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। दो बार सर्वे होने के बाद भी ध्राज तक वह कार्य नहीं हो रहा है। उम क्षेत्र में ध्राने-जाने के साधन नहीं हैं।

क़रंझाबाद से माहजहापुर होते हुए फ़ुटहिल्ल तक ध्राधेज लाइन बनानी चाहिए। वहाँ पर उत्तर से ध्राने के लिए कोई सीधा रास्ता नहीं है। सैनिक दृष्टि से पिथीझाड़ एक महत्वपूर्ण स्थान है। इस लाइन से वहाँ तक सम्पर्क स्थापित हो जायेगा। धगर हम फ़ुटहिल्ल तक लाइन पहुचा दें, तो बर्बई से सीधा सबज हो सकता है। सैनिक सुरक्षा की दृष्टि से यह लाइन बहुत उपयोगी होगी। वह ऐसा जेल है, जहाँ ध्राने-जाने के साधन ध्रच्छे नहीं हैं।

जनेवर रोज से पैटा तक जो छोटी लाइन है, उसे ध्रानेकानोमिक लाइन कहा जाता है। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने कहा है, कनसट्टेडिब कमेटी में यह प्रथम उठाया गया है धोर सदस्यो ने भी लिखा है कि धगर इस लाइन को ध्रमीगंज होते हुए मुहम्मदाबाद तक एक्सटेंड कर दिया जाये, तो यह लाइन ध्रानेकानोमिक नहीं रहेगी, बल्कि उससे लाभ होने सनेगा, जोयो का हित-साधन होया धोर जिस ध्रानेकेलेख एरिया से वह पुजरेगी, उसका भी विकास होया। इस लिए मसी महीनय इस लाइन के निर्माण की धोर ध्यान दें।

क़रंझाबाद से दिल्ली दो सी बील पर है। मैं जानता हूँ कि हमें ध्राने-जाने में कितनी परेशानी होती है। मैंने मंठी महीनय से कहा है कि यहाँ पर एक फ़ास्ट ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये। मगर दो बर्ष बीत जाने पर भी इस धोर ध्यान नहीं दिया गया है। ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए, जिसमें हम छ., ध्राठ, बस बंदे में दिल्ली ध्रा सकें। वहाँ के जो गाड़ी चमती है उस को 16 धोर 18 बंदे रॉस्ते में लगते हैं। धार बंदे, छ: बंदे गाड़ी बर्बो की जाती है दुंडल में या कहीं धोर किसी स्थान पर। क़रंझाबाद-मिाकोहाबाद तक जो लाइन है वह एक ती ध्राउट है धोर दूसरे इतनी कम नसेक है कि जिस में कएर विज कर्बतियाँ होती हैं। पैटा कोरें, महीना नहीं जाता है जिस में कर्बतियाँ न पड़ती हैं। धमी पिछले महीने की बात ध्राना ध्राध्या, गाड़ी की

दोक कर तीन लोगों को उतार लिया गया। बीच पर खड़ा कर धाकर की साइड में से गए और उनको बुरी तरह से परेशान किया। पहले तो माने का प्रयास किया गया, लेकिन बाद में उन की तलाशी ली गई थी जो उसे निकाले वह लेकर उनको बंदी पर छोड़ दिया गया। प्रायः दिन ऐसी घटनाएँ होती हैं। इसलिए ऐसी साइडों जो अनुचित हैं उन पर उन स्टेशनों को छोड़ कर जहाँ पर कि टिकट बिलकुल नहीं बिकते, जहाँ पर पैसंजर धाते नहीं और टिकट लेते नहीं, उन का छोड़ कर जो प्रमुख स्टेशन हैं उन पर गाड़ी को खड़ी कर और उसे एक्सप्रेस या फास्ट पैसंजर ट्रेन कर दे। सुरक्षा की दृष्टि से भी वह ठीक रहेगा और समय भी बचेगा। फरेङ्गाबाद वह स्थान है कि जहाँ से प्रिन्स और रेडीमेड गारमेट्स सप्लाय करने वाले सैकड़ों की सख्या में रोज सीधे दिल्ली धाते हैं। उन के धाने में भी सुविधा होनी और जो दूसरे पैसंजर हैं उन को भी सुविधा होनी। इसलिए मेरा यह निवेदन है कि प्रायः वहाँ से कोई फास्ट ट्रेन बनाए जिसमें फरेङ्गाबाद जो यहाँ से केवल 220 किलोमीटर की दूरी पर है वहाँ से धाने वालों को 6-7 घंटे का समय ट्रेन में सगे बनाय 16 और 18 घंटे के। इस और प्रायः ध्यान दें।

एक बात और कहना चाहूँगा कि फरेङ्गाबाद कानपुर जो कि ब्राह्मण नगर क्षेत्र में बना है उस क्षेत्र का बहुत नैग्लेक्ट किया गया है। वहाँ फतेहगढ़ में एक बी० टी०एस० ब्रांकिंग पहले रहा है। प्रायः उस हिस्से में न तो लाइन ठीक रहती है और न ट्रेन के विषय में कोई ध्यान दिया जाता है। भाट-भाट, दस-दस और बारह-बारह घंटे लेट गाड़ियाँ धाती हैं। वहाँ के कर्मचारियों को अनुविधा यह होती है कि उन को जरूरी-जरूरी से काम के लिए ब्राह्मण नगर जाना पड़ता है। तो फतेहगढ़ में जहाँ बी० टी० एस० ब्रांकिंग था वहाँ ऐकीमानस बी० एस० या बसिस्टेट बी०एस० का ब्रांकिंग रख दिया जाये तो वहाँ के लोगों को धाननी हो जायेगी। वहाँ पर सारी ध्यानना मीजुब है बगले हैं, दफ्तरो के लिए स्थान है। सब कुछ होने के बाव भी यह स्थान बनायी पड़ा हुआ है और लोगों को दिल्ली अनुविधा वहाँ होती है। यह कानपुर से लेकर कासगज तक की जो लाइन है वह इतनी नैग्लेक्ट है कि वहाँ पचासो ऐक्सीडेंट्स गुरुत् ट्रेन्स के हो चुके हैं। माननीय मंत्री जी उस लाइन पर जाये तो बसियों स्टेशनों पर देखेंगे कि प्रयास टूटे पड़े हैं। लाबो रुपये का नुकसान इस प्रकार से हुआ है लेकिन जब पूछा जाता है तो विधा दिया जाता है कि इस हजार या 20 हजार का नुकसान हुआ है जब कि मैं बताना चाहता हूँ, सत्री महोदय नोट कर लें, 70-80 बैगन्स कानपुर से लेकर कासगज तक देखें लाइन के किनारे विभिन्न स्थानों पर पड़े हुए हैं जो डैमेज है। लाबो रुपये का नुकसान इस तरह से होता है और सधर जनता का सामान पहुँचाने के लिए जो सुविधा होनी चाहिए वह नहीं हो पाती है क्योंकि बैगन्स की कमी दिखाई जाती है और बैगन्स की कमी है भी। इसलिए वह जो लाइन है उस और ध्यान दिया जायें ताकि वहाँ के लोगों को लाभ पहुंचे।

धन्त में एक बात कहना चाहूँगा कि जो कन्वेंटर और टी० टी० ई० हूँ हम लोगों के हित के लिए और देखें के हित के लिए ट्रेनों में सफर करते हैं उन को ईकिक में न ध्यान कर उस प्रकार से भ्रष्टा नहीं दिया जाता

है जैसे कि नाईस की और कन्वेंटर को दिया जाता है। टी० टी० ई० और कन्वेंटर धनर सफर न करे तो वास्तव में हम सहस्र करने कि जो टिकट सीट्स का बर्षण है उन पर जो रिजर्वेशन कराते वाले हैं वे बैठ नहीं सकते। वह कन्वेंटर और टी० टी० ई० जा राउ भर जागते हैं उन को कहा जाता है कि भला नहीं दिया जायेगा जब कि वह एक ही प्रकार का काम करते हैं। गांभ भी उसी प्रकार का काम करते हैं और ब्राह्मण भी उसी प्रकार का काम करते हैं। ब्राह्मण गाड़ी बन्दर चलाते हैं लेकिन काम उन का भी एक ही प्रकार का है। मगर कन्वेंटर और टी० टी० ई० को इस प्रकार से धीन न कर के उन को साधारण और दूसरे प्रकार के जा एम्प्लोईड हैं जैसे स्टेशन मास्टर या धन्व एम्प्लोईड हैं उनमें मानते हुए उन को ट्रेनेन का भत्ता नहीं दिया जाना। इस और ध्यान देने की आवश्यकता है।

एन० ई० धार० की बात मैं कहना चाहूँगा। पहले ब्यूमेलेटिव भत्ता उसमें उन को दिया जाता था। उस के बाद पता नहीं अधिनारियो ने क्या समझा कि लायब इससे उन को कुछ बचत हो जायेगी, उन्होंने दैनिक भत्ते का तरीका चालू कर दिया। लेकिन यह अनुभव की बात है कि जब वह दैनिक भत्ते का काम भ्रष्टा करते हैं या बिल देते हैं तो उस के द्वारा जो पैसा दिया जाता है वह कहीं ज्यथा है उससे जो कि ब्यूमेलेटिव भत्ते में उनको दिया जाता था मासिक कर है। इस के भलावा इस में कर्मचारियों का काम भी बड़ गया। उन को हर दूसरे तीसरे दिन भ्रष्टा बिल भेजना पड़ता है और उन कर्मचारियों का भी काम बड़ गया जिनके पास सारे बिल जाते हैं। देखे कि इससे कोई लाभ नहीं हुआ। इस और ध्यान देना चाहिए और इन सारी चीजों को ठीक करना चाहिए।

एक बात और कहना चाहूँगा। जहाँ और बहुत सारी बातें कही जाती हैं, माननीय सख्यों ने कहा कि रेल बजट बहुत सुन्दर है, अच्छा है, पैसंजरों के लिए बहुत सुविधाएँ दी गई हैं, वहीं मैं यह कहना चाहूँगा कि धनक स्थानों पर देखा जाता है कि यात्री ट्रेन में भूसे की तरह धर कर जाते हैं। धमो एक बन्धु ने बताया था कि पांचवार पर खड़े खड़े हो कर चलते हैं, छत पर खड़े होते हैं, यह बात सही है। मैं धनक ऐसे विच और फोटो प्रस्तुत कर सकता हूँ। पूरी ट्रेन में हजारी धावनी इस तरह से चलते हैं, उन को बैठने का स्थान नहीं मिलता है। इसलिए उन लाइन्स पर जहाँ रख रहता है और ट्रेन्स बढ़ाए, बोगीज बढ़ाए ताकि वहाँ के लोगों को सुविधा मिल सके। उन ब्रह्मण सेना में जहाँ पैसंजर ज्यथा चलते हैं और जहाँ कि और कोई साधन नहीं है ऐसे इलाकों में ज्यथा तेज गाड़ियाँ धाप चलाए और ज्यथा बोगीज उन में जोड़ें जिससे उनको सुविधा मिल सके।

मैं समझता हूँ सत्री महोदय इन बातों पर पूरा ध्यान देंगे। धमो तक मेन लाइन्स पर ही ट्रेन्स बढ़ाई जाती हैं, बाँध लाइन्स पर भी ट्रेन्स बढ़ाई जायें ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके।

धन्त में मैं धापको धन्वबाद देते हुए जो रेल बजट यहाँ पर प्रस्तुत किया गया है, उसका नमर्शन करता हूँ।

धीमती रसोबा हक चौधरी (सिल्वर) : उपाध्यक्ष महोदय, 1978-80 का जो रेल बजट रेलवे मिनिसटर में यहाँ पर प्रेजेंट किया है, मैं समझती हूँ जनता को उससे अपसोय हुआ है। 1977 में जिन लोगों में जनता राज प्रतिष्ठित करने का प्रयास किया था उनमें जो लोग बड़े शहरी में रहते हैं और 70 प्रतिशत लोग शहरी से दूर रहते हैं, जिनको उप नगर बोलते हैं, क्योंकि बड़े शहर में रहकर जो कीमत चुकानी पड़ती है उसकी सुविधा उनके पास नहीं है, उनकी इनकम 600 रुपए से ज्यादा नहीं बालक उससे कम है। उनको अपनी रोकी के लिए बड़े शहर में डेढ़ डेढ़ बल करना पड़ता है। उनके सीजन टिकट का जो किराया बढ़ा दिया गया है उससे उनके उपर बहुत ज्यादा बोझ आ गया है। 25 परसेंट से 30 परसेंट तक किराया बढ़ गया है। जिन लोगों ने जनता राज प्रतिष्ठित करने की कोशिश की थी उनको धाज इस बजट से बड़ी निराशा हुई है। इस सन्दर्भ में मैं यहाँ कहना चाहती हूँ कि मन्त्री जी इस पर फिर से विचार करें और देखें कि सीजन टिकट में यह जो बढ़ोतरी हुई है वह न्याय है या अन्याय।

रेलवे मिनिसटर ने रेलवे की कार्यकुशलता को बहुत अच्छी तस्वीर लोगों के सामने रखने का प्रयास किया है और यह कहा है कि बैंगन मिलने में कोई दिक्कत नहीं है। मैं कहना चाहूंगी कि जो बैंगन-पूजस हैं, जैसे उद्योग-धंधे को वास्टल रा-मैटीरियल, जैसे कि कोयला, वह उनको मिलना जरूरी है ही। लेकिन इस कोयले की भेजने में दिक्कत होगी, उन को समय पर बैंगन नहीं मिलेगा, तो इस का बहुत ज्यादा प्रभाव पड़ेगा। इसलिये मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगी कि हमारे यहाँ बैंगन की इन-सॉडिग में बहुत ज्यादा बनस खर्च होता है, अगर उस समय को कम करने की कोशिश करें तो वे सब दिक्कत दूर हो सकती हैं और लोगों को राहत मिलेगी।

भापने फेट पर 10 परसेंट की बढ़ोतरी की है। इस में रेलवे को 1008 करोड़ रुपया मिल तो जायगा, लेकिन इस का सारी बीजो पर इन्फ्लेक्शनरी इफेक्ट पड़ेगा। इसका असर हमारे छोटे उद्योगों पर, जिन को स्माल-एन्टरप्रेन्सोर्स कहते हैं—बहुत ज्यादा पड़ेगा और वे श्रामे नहीं बढ़ सकेंगे। भाप ने जो किराया बढ़ाया है, इस का रोज-ट्रांसपोर्ट पर भी असर होगा, रोज ट्रांसपोर्ट भी फास्टलियर हो जायगा, मस्ता नहीं होगा, जो इस समय श्राम धाबियों के लिये बहुत उपयोगी है।

हमारे मंत्री जी ने सभी पहलुओं को देखते हुए एक बहुत अच्छा बजट पेश किया है, लेकिन मैं यह कहना चाहती हूँ कि उन्होंने रेल कर्मचारियों को बीगस थिये जाने के बारे में इस बजट में कुछ नहीं कहा है।

रेलवे-मेन इस भाग को बहुत विर्षों से करते या पूरे हैं, उन की असर बहुत ज्यादा रिजल्टमेंट है, इसलिये मैं भाप से निवेदन करूंगी कि भाप उन के रिजल्टमेंट को खत्म करने की कोशिश करें।

इस बजट में एपीकलरस प्रोडक्ट्स और फूड-ग्रेन्स के लिये बहुत सी सहुलियते दी गई हैं, लेकिन बहुत सारी दूसरी चीजों पर जो मुक्त बढ़ाया गया है उस का ज्यादातर असर मरीब लोगों पर पड़ेगा, जो हमारे देश का पूछरर सेवक है, उन लोगों पर उस का बहुत ज्यादा बोझा पड़ेगा।

इस बजट में भाप ने जो दूसरे सप्लीमेंट्री चार्ज लगाये हैं, जैसे इन्जीनियरिंग उद्योग है या छोटे बिस्म के रटीन के कारखाने हैं उन के ऊपर बहुत ज्यादा असर पड़ेगा, क्योंकि रा-मैटीरियल डाने के लिये इन लोगों को बैंगन चार्ज देना पड़ेगा, यह बहुत ज्यादा है।

मैंने महोदय ने अपनी बजट स्पीच में कहा है कि मार्थ इस्टर्न रिजन की तरफ हम बार बहुत ध्यान दिया गया है। इसके लिए मैं उनको बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ। बहुत मालो के बाद जिस को पूर्व पार्वती कहा जाता था और जिस रिजन से मैं आई हूँ, उसकी तरफ ध्यान दिया गया है। इसके लिए मैं भापको बधाई देती हूँ। सिल्वर से जीरोबाम इन मणिपुर डिस्ट्रिक्ट एक नई लाइन बिछाने का प्रबन्ध उन्होंने किया है। यह बहुत ही अच्छी की बात है। मैं कहना चाहती हूँ कि जैसे पूरे हिन्दुस्तान में श्रमी राजधानी के साथ सयोन रखने के लिए कटेंट रखने के लिए फास्ट ट्रेनज, बलाई गई हैं और हमारे यहाँ गोहाटी तिनसुखिया मेल है, उसका साथ मेरे जिले को बिल्कुल नहीं मिलता है। तिनसुखिया मेल से मेरे जिले से जा कर अगर भाप टिकट लेना चाहें या उसको पकड़ना चाहे या उस में रिजर्वेशन लेना चाहे तो यह नामुमकिन है। भापको उसके लिए गोहाटी धाना पड़ेगा। वहाँ भाप न पहुँचे तो आपको कुछ पता नहीं चलेगा कि कहा जा कर आपको यह ट्रेन मिलेगी या कम आपको मिलेगी। सिल्वर गोहाटी एक ही ट्रेन चलती है बीरकपुर बैली एक्सप्रेस। मैं प्रार्थना करती हूँ कि उसके छोड़ कर भाप कोई दूसरी बलाने की कोशिश करें। उस में भी बहुत ज्यादा भीड़ रहती है और टिकट मिलने की कोई गुंजाइश नहीं होती है। इस बास्ते मेरी प्रार्थना है कि कोई दूसरी ट्रेन बलाई जाए ताकि इसके ऊपर बोझ थोड़ा-सा कम हो सके और उस अपचल के धाबियों को भी थोड़ी राहत मिल सके।

भापकी गोहाटी लखनऊ मेल चलती है। इस को अगर गोहाटी से न चला कर सिल्वर से भाप चलाए तो मणिपुर, मिजोरम धाबि सब जगह के लोगों को बहुत सहुलियत हो सकती है। इससे दूर की धाबियों के लोगों को गोहाटी बयारह स्वागो को जाने में सहुलियत होगी।

इस्टर्न रेलवे पर एक बहुत बड़ा अंकनन है जमसिंह। भापको कभी भीका मिले तो भाप उसके जा कर धर्मान करूँ कीजियेगा। पड़ती बात तो यह है कि जमसिंह से सिल्वर तक नई फास्ट ट्रेन चले और दूसरी यह है कि

इस अंशान का जो वैटिंग बन्ध बहुत मुश्किल है और प्रयोजनों के जमाने से प्राज्ञ तक इस में कोई सुधार नहीं हुआ है। यहाँ पर मुसाफिरों को पांच-पांच और बस बस घंटे तक रुकना पड़ता है दूसरी गाड़ियों को पकड़ने के लिए। अंकमान की हालत बहुत ही खराब है। प्रयोजनों के जमाने से प्राज्ञ तक वैटिंग बन्ध में कोई बंध नहीं हुआ है, सुधार नहीं हुआ है। प्राप उसको देखेंगे तो देख कर हैरान रह जायेंगे और प्राप उस में बैठना पमन्य नहीं करेंगे। इसको प्राप देखें। साथ ही लमडिय से दूसरी गाड़ी प्राप बनाएँ सिम्बर तक ताकि उस पिछड़े हुए इलाके के लोगों को भी कुछ लाभ मिल सके।

दूसरी बात यह है कि माल गाड़ी के बैगन नहीं मिलते हैं। धामान में काफ़ी रा-मीटीरियल है, लेकिन बैगन धामानी से न मिलने के कारण छोटे घबे नहीं चल सकते। बड़े घबों की बात तो दूर नहीं। हमलिये प्रापको एमा इंतजाम करना चाहिये कि रेलवे बैगन धामानी से धामा धादमी को मिल सके। लमडिय और बदरपुर सैकशन पर फ़ास्ट ट्रेन चलायी जाय।

दूसरी बात यह है कि नई लाइन बिछाने की बात मंत्री जी ने नहीं है कि नोनगईगल से सोहाटी तक ब्रेडगाज लाइन 1980 तक पूरी हो जायगी। यह बड़ी खुशी की बात है। लेकिन एक जो छोटी लाइन प्राप बना रहे हैं उसकी बचले प्रागर बड़ी माइन बनाये तो प्रच्छा रहेगा क्योंकि एक तो उस पर खर्चा कम होगा और दूसरे लोगों को भी अधिक सुविधा होगी।

रेलवे क्लेम्स में काफ़ी देर होती है। प्राप प्रागर क्लेम करो तो रोज प्रापको जाना पड़ेगा पता करने के लिये और रेलवे कर्मचारी प्रापको बताते के लिये तैयार नहीं है कि प्रापका क्लेम किस स्टेशन पर है। यद्यपि मंत्री जी ने कहा है कि प्राज्ञ क्लेम सैटिल करने में 46 दिन के बजाय 37 दिन ही लगेंगे, लेकिन प्रमलियत यह है कि रोज प्रादमी जाता रहे फिर भी क्लेम का पता नहीं लगना कि क्या हुआ। हम और प्रापको ध्यान देना चाहिये ताकि लोगों को जल्दी क्लेम मिल सके।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करती हूँ।

श्री डी. जी. गवई (बुलडाना) : मम्मानमीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर बोलने के लिये जो प्रापने मुझे अवसर दिया है इसके लिये मैं प्रापका शुक्रिया अर्पण करता हूँ। हमारे रेल मंत्री जी बड़े धनुषवी हैं और उनके विचार भी क्रान्तिकारी हैं। उन्होंने दो सरप्लस रेलवे बजट बनाये और रेलवे यातायात में जो सुधार किया उसमें लिये मैं उनको बधाई देता हूँ। हमारे रेल मंत्री जी ने रेल प्रशासन को सुधारने के लिये और रेलवे के प्रति हर शक्ति की सद्भावना प्राप्त करने के लिये बड़ा प्रयास किया है, जिसके लिये वह बधाई का पात्र है।

सौजन टिकट पर इन्होंने ज्यादा किराया लगाया है, कुछ परसैटिंग बढ़ा दिया है और बहुत से सवयनों में उसका विरोध भी किया और कहा कि कई जगहों पर उसमें लिये फिकडिय हुआ, धामाकन हुआ। लेकिन मैं सवयनों के अक्षल में एक बात सामना चाहता हूँ कि

जो प्रच्छा काम होता है, उसकी खपहना जरूर करते हैं, लेकिन जो पोहा चलत होता है, वह किस लिये होता है, उस पर भी विचार करना प्रच्छा होता है।

रेल मंत्री जी ने 3 साल के बजाय 5 साल तक के बच्चों को जो रेलवे में फ्री चपने की सुविधा दी है वह क्या कोई कम बात है? आज गरीब धादमी धपने 5 साल के बच्चों को फ्री ले जा सकता है, इसक लिये मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। दूसरी बात मैं उनसे यह भी कहना चाहता हूँ कि बुडाया और वचपना एक-सरीखे होते हैं। जब धादमी बुडा होता है तो वह भी बच्चों जैसा ही होता है। मैं उन से यह रिक्वेस्ट करूंगा कि जिसको उम्र 70 साल के ऊपर है, उसको भी फ्री ट्रेवल करने की सुविधा दे दी जाये क्योंकि उनको भी फ्री जाना पड़ता है। यह मेरा मज्जैन है।

इसके अलावा रेलवे में जो बहुत बड़ा मुकसान होता है, उसका कारण प्रसमाजिक तत्वों का बढ़ते जाना है। वह लोग फिज-प्ले के निकालते हैं, लाइन तोड़ते हैं और डैमेज करते हैं। इन सब बातों को रोकने के लिये, रेलवे यातायात की सुविधा प्रच्छी रखने के लिये और इन तत्वों से होने वाले मुकसान को रोकने के लिये जो रंगमन काम करते हैं पटरियों पर और लाइनों को देखने का, उस सारे लोगों को चाहे वह ट्रेन्क हों या धन-ट्रेन्क हों, उन सब को यूनिकार्म मिलनी चाहिये जिससे जनता समझ सके कि यह रेलवे का कर्मचारी है या प्रमामाजिक तत्व है, उधम करने वाला धादमी है जो कि जानबूझकर पोलिटिकली रेलवे को गिराने की कोशिश कर रहा है। इसके लिये सारे कर्मचारियों को यूनिकार्म मिलनी चाहिये। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा कि वह मेरी बात को नोट कर लें।

जहाँ रेलवे प्रशासन में कई सुधार हुए हैं, वहाँ रेल मंत्री जी को मैं एक दोष भी देना चाहता हूँ। सराहना तो की है, लेकिन दोष भी देना चाहता हूँ कि रेलवे सविसेज में शक्यूल्ड कास्ट्स का परसैटज मेन्टेन नहीं होता है। कोई डायरेक्टर या मैनेजिंग डायरेक्टर या और जो ऐसी ऊंची-ऊंची जगह है वहाँ शक्यूल्ड कास्ट्स के धादमी नहीं है।

इसके अलावा मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। मैं 3 तारीख को रेलवे भवन में गया। वहाँ एक धादमी रोते हुए प्राया। मैं उस अधसर का नाम नहीं लूंगा, लेकिन एक धादमी रोते हुए प्राया कि साहब मुझे नौकरी से निकाल दिया, मेरे बाल बच्चे धुबे मरते, मेरा कोई अपराध नहीं था, तुनाह नहीं था, क्यों निकाल दिया गया? तो अधसर ने उसको क्या उत्तर दिया कि हिन्दुस्तान का पयूसनन कितना है? वह बोला कि 65 करोड़। फिर उसने कहा कि क्या 65 करोड़ लोग रेलवे में नौकरी करते हैं? रेलवे में नौकरी कितने करते हैं? 65 करोड़ को रेलवे नौकरी नहीं दे सकता है, बले जाओ, गैट धाउट। उसको बाहर निकाल दिया गया। वह बेचारा रोता, खपता हुआ फिर घुस गया कि बचाओ, मेरे बाल-

बचने भर जायेंगे, छोटे-छोटे बाल-बच्चे हैं, लेकिन उस अधिकारी ने कोई कदम नहीं की। मैं उसका नाम मिनिस्टर साहब क पास भेज चुका, लेकिन यहाँ नहीं बोलूंगा।

मंत्री महोदय को यह ठुकरा देना चाहिए कि प्रशासन पूरी ईमानदारी और रेलवे के प्रति बफाकारी के साथ काम करे, क्योंकि रेलवे एक ऐसा माध्यम है, जो सब लोगों को एक-साथ ले कर चलता है, चाहे मिनिस्टर हो, एम.पी. हो, कोई झाड़ू लगाने वाला हो और चाहे कोई अन्य गरीब आदमी हो। रेलवे प्रशासन और आक्रामकों को इस बारे में बड़ा मतकं होना चाहिए।

महाराष्ट्र के जिस इलाके से मैं आता हूँ, वहाँ बलवाना डिस्ट्रिक्ट में छामगांव एक तहसील है। ब्रिटिश जमान में 1900 में छामगांव-जालना रेलवे लाइन का सार्वे हुआ था। 1934-35 में उसका अचर्क भी हो गया। रेलवे की हज़ारों एकड़ जमीन वहाँ पड़ी हुई है। वहाँ की जनता बहुत समय से यह माग कर रही है कि इस पुरानी रेलवे लाइन को बनाया जाय, लेकिन रेलवे बोर्ड ने इस का कोई ख्याल नहीं किया है। लोग आन्दोलन करते करते थक गये हैं। कहा जाता है कि अब जनता सरकार धा गई है, ईमानदार लोग धा गये हैं। तो फिर वे बेईमानी कैसे करने लगे। कांग्रेस वाले बेईमान होंगे, लेकिन जनता पार्टी के लोग तो ईमानदार हैं। जिस लाइन का सार्वे लगभग 79 साल पहले ही भ्रष्ट है, उसका निर्माण क्यों नहीं किया जाता है। अगर सरकार इस लाइन को नहीं बनायेगी, तो वहाँ की जनता आन्दोलन करती और लाखों लोग जेलों में जायेंगे। मैंने रेलवे मंत्री को भी लिखा है कि मेरे पास इस प्रकार के पत्र धाये हैं कि लाखों लोग आन्दोलन करने पर तुले हुए हैं। जिस लाइन के लिए रेलवे का करोड़ों रुपया खर्च हो, गया है, उस लाइन को छोड़ दिया जायगा और नई लाइनें बनाई जायेंगी? इस लिए इस पुरानी लाइन को बनाने की कोशिश करनी चाहिए।

हम बहुत दिनों से रेलवे प्रशासन को कह रहे हैं कि जो लोग पत्थर तोड़ते हैं, साब डोलें हैं, लाइन पर काम करते हैं, रीमैन हैं या झाड़ू लगाने वाले हैं, वे बिन्दुभी भर टेम्पेरी रहते हैं। जब वे नौकरी से निकलते हैं, तो रेलवे प्रशासन उनको कोई पेंशन या शैकुइटी नहीं देता है। इसलिए मेरा मुद्दा है कि जिस आदमी को साबिस पांच माल की हो जाय, चाहे वह कोई भी काम करता हो, उसका पर्मानेंट कर देना चाहिए, क्योंकि उसका और उसके बाल-बच्चों का भविष्य इसपर निर्भर करेगा।

मैंने पहले भी कहा है कि रेलवे में कौन्टीन का क्रेडिट एक ही कम्पनी को दिया जाता है, जिस तरह की व्हीलर एंड कपनी की मानोपली बनी हुई है। इन मानोपली को खत्म कर के छोट छोट क्रेडिटर्स को क्रेडिट देना चाहिये, जिनमें शिब्यूरक कास्टर्स के लोगों का ज्यादा

परसेंटेज हो। इस वेस में जात-जात को मिलाने के लिए यह आवश्यक है कि लोग शिब्यूरक कास्टर्स के लोगों के हाथ का बाना जाना सीखें।

श्री रामानुज तिवारी (बक्सर) : श्रीमान्, रेलवे विभाग का जो बजट प्रस्तुत हुआ है उस के सम्बन्ध में मैं दो तीन बातें निवेदन करना चाहता हूँ। पहले मैं रेलवे विभाग के उस अंग के बारे में कहना चाहता हूँ जो अधिक से अधिक उपेक्षित, धारतकित, दुखित और पीड़ित है। वह अंग है जिस पर रेलवे विभाग के माल गोदामों की और गृहस ट्रेन की रक्षा का दायित्व है। आप जानते हैं 1959 में इसी सदन में एक एकट पारिन हुआ—रेलवे सुरक्षा बल अधिनियम। उस के अनुसार उस का प्रधान कर्तव्य यह है कि रेलवे विभाग में जो माल गोदाम हैं और जो गृहस ट्रेन हैं उन की रक्षा करना, चोरी से बचाना।

16.02 hrs.

(Shri N.K. Shejwalkar in the Chair)

ये धार पी एक के बहु जवान हैं जो गरीब हैं, दुखियों के लड़के हैं। इन लोगों के सम्बन्ध में मैं चन्द बातें आप से निवेदन करना चाहना हूँ कि क्या ये उपेक्षित और धारतकित हैं। धार पी एक के जवानों से आज कम से कम 12 से 18 घंटे तक लगातार काम लिया जाना है। मंगलसराय का याई देखा जाय, पांच छ। या मात माइन लम्बा है। जाई की कट्टाकें की छ। में जब सारा संसार सो जाता है वे असायें धार पी एक क जवान काम की लाठी लेकर उस की रक्षा करते हैं। अग्रराधी धाले हैं, उन गरीबों को पकड़ कर, सीन तोड़ कर और टून टून कर सामान ले जाते हैं। उनमें बाद विभाग के अधिकारी उन्हें दणित करते हैं।

धार पी एक को बनाने का उद्देश्य क्या था? उद्देश्य था रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा करना। जिस अनुपात में क्राइम बढ़, रेल की ट्रेनें बढ़ी और और सब काम हुआ उस अनुपात में इन की संख्या नहीं बढ़ाई गई। परिणामस्वरूप ये 18 घंटे तक लगातार काम करते हैं। इतना ही नहीं, इन की आलोचना की जाती है। आलोचना हो, लेकिन स्वरूप ही। कभी आप ने विचार किया कि तीन माइल का याई है एक आदमी उस की रक्षा करता है, वह कभी उसे बचा सकता है? साब ही जहां उन्हें गृहस ट्रेन और माल गोदाम की रक्षा करना था, वही उनसे दूसरा काम भी लिया जाता है। रेलवे विभाग में बिधि और व्यवस्था, सा एंड धार की जिम्मेदारी राज्य सरकार पर निर्भर करती है, उस की रक्षा का दायित्व उस पर है। जो क्राइम रेलवे विभाग में होते हैं उन का भी दायित्व रेलवे पुलिस के ऊपर है। लेकिन आज इनसे ला एंड धार भी गेटेन कराया जाता है जो इन की ब्यूटी नहीं है, जो धार पी एक एकट में नहीं है। उस के प्रतिफल, नियम को भंग कर के यह काम इन से कराया जाता है। मान लीजिए किसी स्टेट में हिन्दी अधिकेशन हुआ, बिहार और उत्तर प्रदेश में आरक्षण के पक्ष में और आरक्षण के विरोध में आंदोलन

बला। उसमें भी उम्मेद काम लिया जाता है। किसी भी दल का धान्योलन ही उस में रेलवे साइन की लोड कोड़ का जो काम होता है उसका बायिल, ला टैंक धार्डर का बायिल उस स्टेट की सरकार पर है। लेकिन 18 घंटे काम करने के बाद प्राय इन को बिबल करते हैं बहु काम करने के लिए। इन से वह काम प्राय लेते हैं। मैं पूछता हूँ उस को प्राय बेतन क्या देते हैं? सबसे उच्च स्थिति यह है कि वे रेलवे कर्मचारी लेकिन उन पर डिस्सिमिन पुलिस फोर्स का लागू किया जाता है परन्तु सुविधा पुलिस फोर्स की नहीं दी जाती है। जब वे सुविधा मांगते हैं तो कहा जाता है कि प्राय रेलवे कर्मचारी हैं। जब वे रेलवे कर्मचारी की सुविधा मांगते हैं तो कहा जाता है प्राय पर कर्तव्य और अनुशासन वही लादा जायेगा जोकि पुलिस विभाग का है। मैं समझता हूँ प्रायको यह बात स्पष्ट करनी चाहिए कि रेलवे सुरक्षा दल के जवान रेलवे के कर्मचारी है या पुलिस के कर्मचारी? यदि प्राय उनको पुलिस का मानते हैं तो प्राय उनका वे सारी सुविधायें दें जोकि पुलिस विभाग के जवानों को दी जाती हैं। यदि प्राय वह नहीं देते हैं तो प्रायको उन्हें वह सारी सुविधायें देनी चाहिए जो कि रेलवे के तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को दी जाती है। रेलवे कर्मचारियों को सप्ताह में एक दिन का रेस्ट दिया जाता है, एक दिन को छुट्टी दी जाती है लेकिन सुरक्षा दल के कर्मचारियों को प्राय छुट्टी नहीं देते हैं। प्राय इस सदन में भले ही जबाब दें—मैंने यहाँ पर प्रश्न किया था जिसका उत्तर मिला, उसको यदि मैं धाधार-होन और प्रसत्य कहूँ तो प्रतिजयोक्ति नहीं होगी, प्रायने कहा कि रिवार को उन्हें छुट्टी दी जाती है लेकिन वास्तव में उन्हें छुट्टी नहीं दी जाती है, उस दिन भी उनसे काम लिया जाता है। रेलवे कर्मचारियों को रात्रि में काम करने के लिए प्रथिक पैसे दिए जाते हैं लेकिन सुरक्षा दल के कर्मचारियों को यह पैसा भी नहीं दिया जाता है।

इसी प्रकार से पुलिस कर्मचारियों को प्रत्येक स्टेट में चाहे वह राजस्थान हो, हरियाणा हो, बिहार हो या पश्चिम बंगाल हो, कपका दिया जाता है। मैं यहाँ पर पर्ती लाता भूल गया, रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों को जो पर्ती दी जाती है उसमें पटसन मिसल होता है। वह जहाँ 3-4 साल के जबाय 6 या 8 महीने धाते धाते बर्बाद हो जाती है।

प्राय उन्हें एसोसिएशन बनाने नहीं देते हैं। प्रायने उन्हें केवल क्षेत्रीय धाधार पर संघटन बनाने की अनुमति दी है लेकिन जब वे सारे भारत में उसको एक सूत्र में पिरोकर महासंघ बनाने की मांग करते हैं तो प्राय उससे इनकार करते हैं जबकि संविधान उनको इस बात की अनुमति देता है। इसका कारण यह है कि वे गरीब हैं, कमबोर हैं, दुधिया हैं। इसीलिए प्राय उनको उनके अधिकार से वंचित रखते हैं। प्रायने स्टोक कॉसिल दे दी लेकिन उन्होंने उसको नहीं माना। मैं जानना चाहता हूँ, प्राय क्यों उन पर शक करते हैं, क्यों उनसे नय करते हैं? उसका कारण क्या है? प्राय उनके महासंघ को अनुमति क्यों नहीं देते हैं, मायाता प्रदान क्यों नहीं करते हैं। हमारे रेल श्रेणी की ब्याजशायी है, उनका धारण और

चरित्र समाजवादी है, उनसे मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जब हम सोसलिस्ट पार्टी में थे, 1952 में सोसलिस्ट पार्टी के चुनाव घोषणापत्र में देश को धान्यस्त किया था कि पुलिस के सिपाहियों को भी एसोसिएशन बनाने की माय्यता दी जायगी। लेकिन जो प्राय को बड़े धफसर हैं, वे ऐसा नहीं चाहते हैं, प्राय को ऐसी सलाह देते हैं कि इन के महासंघ को माय्यता न दी जाये। क्या प्राय है कि प्राय धार्ड, पी.एम की एसोसियेशन है, धार्ड, ए.एस. की एसोसियेशन है, तो फिर धार्ड,पी.एम. के जवानों को महासंघ बनाने की माय्यता नहीं दी जा रही है? क्या इसे बदल नहीं सकते हैं। जब कि क्षेत्रीय धाधार पर प्रायने माय्यता दी है।

इसी तरह से कल्याण निधि का मामला है, इस में जवान से ले कर बड़े धफसर तक, सब उस के मेम्बर हैं। जवानों से दो-दो रुपया मासिक काटा जाता है। 46,000 जवान हैं और 15—20 अधिकारी हैं। लेकिन उन का जो बोर्ड है उस में सब अधिकारी हैं, प्राय एक जवानों का प्रतिनिधि है। मेरा यह कहना है कि उन की सदस्यता उन की संख्या के अनुपात से होनी चाहिये। मैं प्राय से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो सतह है उस की तरफ हमें ध्यान देना चाहिये। जैसे यह भवत है, इस की नीब में जो हट लगी है उस की तरफ हमारी नजर नहीं जाती है, यदि नीब हिल गई तो सारी इमारत गिर पड़ेगी। इसलिये मेरा फिर से यही अनुरोध है कि उन्होंने महायम जवानों का जो गठन किया है, उन को माय्यता दे।

प्राय रेलवे की क्या स्थिति है? रेलवे में प्राय ने बहुत से सुधार किये हैं, प्राय का बजट बहुत अच्छा है, लेकिन प्राय बिहार में जाइये, उत्तर प्रदेश में जाइये, वहाँ चलने वाली गाड़ियों से जगह का हलना प्राय है, कि गरीब प्रायमी गाड़ियों की छत पर, इन्जिन पर बड़ कर वाला करते हैं। क्या प्राय ने कभी सोचा कि जो गरीब का बैटा है, दुधिया का बैटा है, प्राय वह इन्जिन पर बड़ कर जायगा, डिब्बों की छत पर जायगा और यदि वह गिर जाय तो कहाँ जायगा? उन पर बड़ने वाले कौन हैं? देहात का सीमांत किसान है, खेतिहर मजदूर हैं, समाज का निचला गरीब उन पर बड़ता है, उस के लिये प्राय ने क्या किया? उस को प्राय ने कौन सी सुविधा दी है?

प्राय ने कहा था कि प्राय ने रेल विभाग के अधिकारियों के लिये सैलून का उपयोग बन्द कर दिया है—लेकिन वह कहाँ बन्द हुआ है? इस देश के गरीब के के लिये, दुधिया के लिये गाड़ियों में बैठने का स्थान नहीं है, लेकिन अधिकारियों को सैलून देते हैं। क्या वे एयर-कन्डीशन में नहीं जा सकते, क्या प्रथम दर्जे में नहीं जा सकते? अर्थियों के लिये सैलून होते थे, क्योंकि वे बिदेसी थे, वे हमारे ऊपर शासन करते थे, लेकिन वही परम्परा प्राय भी बड़ी तेजी से चल रही है। मुझे बड़ी खुशी हुई थी जब सामनीय मंत्री जी मैं बड़े साहस के साथ कहा था कि मैंने प्रायसे वे बिदे

हूँ कि सीढ़ियों में बक्सर नहीं चलेंगे, लेकिन आज भी सीढ़ी उसी रूप में व्यवहार में आ रहे हैं, जिस रूप में पहले आते थे। जिस देश की 50 फीसदी जनता आज भी गरीबी की रेखा के नीचे है, उस देश के अधिकारी सीढ़ियों में उसी तरह से चलें, जैसे अंग्रेजी साम्राज्य में राज-महाराज आते थे—यह बड़े दुःख की बात है। इस लिये मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप इस को बन्द करें।

बिहार में पटना और बक्सर के बीच में एक बनावी स्टेशन है। पहले वहाँ पर मुख्य की बैगन्ज साईं जाती थी, उन को वहाँ काटा जाता था। लेकिन अब उस व्यवस्था को बदल दिया गया है। अब जो भी बैगन्ज आती है, वे पटना या बक्सर भेज दी जाती हैं और बाद में बनावी पहुँचनी है, त्रिम में एक महीना लग जाता है। मैं आप से निवेदन करूँगा कि आप ब्रिजलम्ब धारेश्वर दे कि बनावी स्टेशन के लिये जो बैगन्ज पटना या बक्सर से आयें, उनको तुरन्त वहाँ काटा जाय। उसको वहाँ काटा जाए और जब उसको वहाँ काटा नहीं जाता है तो इससे किसानों को बहुत नुकसान होता है, उनको अपनी ईख जलानी पड़ती है, वह बरबाद होती है।

घरत में मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि आप भारतीयों के जवानों के साथ ध्याय करें। उनकी आप मनुष्य समझे, इतान समझे। उनकी ब्यूटी ब्राउ बंद से ज्यादा न हो। रखने के लिए जो उनको बैरक में जाती है उस से 58 वर्ग मीटर जमीन तो उनको मिलनी ही चाहिये। जहाँ रेल कर्मचारियों को अपने परिवार रखने के लिए आप आवास देते हैं वहाँ उसी तरह से इन लोगों को अपने परिवार साथ रखने के लिए आपको आवास देने की व्यवस्था करनी चाहिये। समय पर इनकी बर्दियों की आपको व्यवस्था करनी चाहिये। उनके वेतन में वृद्धि करनी चाहिये। कम से कम इतना तो आप उनको दें जिस में उनका भरण पोषण ठीक से हो सके।

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Durgapur): Mr. Chairman, Sir, the hon. Railway Minister is a very soft spoken, dynamic and amiable person, but when he presented the Railway Budget the railway users, the railway employees and workers were disappointed.

Sir, while proposing increase in fares, the First Class passengers are given a softer deal. As against 105 per cent increase at 21 to 25 kilometres range and 88 per cent in the rest up to 120 kilometres in Second Class over the old rates, one finds that increase in First Class is between 80 per cent at 21 to 25 kilometres range

which progressively goes down to 58 per cent at 120 kilometres range on a difference of 25 to 30 per cent between these two classes as far as increase is concerned.

Sir, the Minister yesterday said that he has performed a hat-trick by presenting surplus budget consecutively three years in a row. At the same time he is hitting on the head of the commuters, on the head of the monthly season ticket-holders, the working people and ordinary commuters by increasing the fare of monthly season tickets. You know, Sir, that in Howrah and Sealdah section more than 20 lakhs of season ticket-holders come to Calcutta for their daily work and in Asansol, Raniganj and Durgapur industrial area, lakhs of employees have to go to their respective place of work. Due to lack of residential accommodation, they cannot stay at the place of their work. Similar is the case with Madras, Bombay and Delhi. In Delhi people far away from Meerut come daily to perform their duties in Delhi. So, I strongly protest against raising the fare of the monthly season ticket.

Sir, the Minister has stated that in 1978-79 the surplus will be Rs. 88.49 crores and he has increased it by Rs. 28.96 crores by increasing fares. So, if the fare of the monthly season ticket holders is reduced and if status quo is maintained, then there will be about Rs. 59.53 crores of surplus. Members of Parliament from all parties have already protested against this rise in fares and have requested him to reduce the fare. I am sure that the Minister for Railways, who is democratic-minded, will definitely concede the demand of Members and at the time of reply to the Budget will announce a reduction in fares for at least the second class monthly ticket holders, maintaining the status quo.

The Janata Government had assured that the policy of favoured recognitions will go, and this has been implemented

in the Steel, Coal, Labour and other Ministries, but the Railways continue as before refusing to recognise the CIW Labour Union, DREU and LRSA which have already proved their majority following.

The Railway Ministry decided that all those who were imprisoned under MISA and DIR and were victimised during the emergency would be reinstated and paid full wages. The Railway Minister himself assured us that all those victimised under rule 14(ii) during the emergency would be reinstated. But the Railway Board did not do so in respect of many in the N.E. Railway despite High Court judgements. Even when they were forced to accept the workers back, they served penal transfer orders on them.

The Central Contract Labour Advisory Board decided in December, 1977, that use of contract labour in loading and unloading of coal including cinder picking should be prohibited, but no notification has so far been issued.

Although the Railway Minister wants to assure the House that the labour relations are extremely satisfactory, the position in reality is not good. The AIRF has decided to forge a broad-based unity for struggle, the NFIR has conducted a strike ballot, the Railway Employees' Confederation has decided to resort to work-to-rule from May 8, 1979, the LRSA has decided to resort to agitation, and the CLW Labour Union has also conducted a strike ballot. There have been struggles at various centres for their just demand for bonus.

I shall once again emphasize the need for the declaration of the Burdwan-Asansol section as suburban. This was unanimously resolved upon at the West Bengal Vidhan Sabha on 23rd November, 1978 and also recommended by the World Bank Consultant in December, 1974, November, 1975 and March, 1976 during his survey tours of the Eastern Railway.

People have been pressing for a long time for the plying of EMU coaches in the Burdwan-Asansol section.

The Minister has stated that double decker trains would be introduced in the Howrah-Asansol section. May I know whether they would be introduced in 1979?

The railways conducted surveys for the construction of new railway lines between Bankura and Raniganj and a railway-cum-road bridge over the river Damodar. This will serve Bankura and Purulia which are two backward districts. Most of the people there are scheduled castes and scheduled tribes. The Energy Ministry is trying to develop Mejia coal field there in a big way. So, this railway will cater to the needs of not only these two districts, but the whole area.

We will be able to carry coal from Dhanbad, Raniganj to Haldia via Bankura directly. The progress of work of Howrah-Amta and Howrah-Sheakhala line is disappointing. People have started losing faith on the earnestness of the Railways in the matter. Unless the assurances are backed by action, this may be coined as a joke.

I would demand the construction of a double line from Katwa to Bandel and electrification of Katwa-Bandel suburban section of Eastern Railway. I want to mention that a unanimous resolution was adopted in the West Bengal Assembly.

I would like to mention about three narrow gauge lines—Burdwan-Katwa, Ahmadpur-Katwa and Bankura-Damodar—which are going through the backward areas. They have been neglected for long in spite of my inviting the attention of the Railway Minister to this last year. Bankura-Damodar Railway line which runs from Raina to Bankura is in a bad shape. I would request that these should be improved. After the devastating floods, now the trains are running from Katwa to Kirnahar and not upto Ahmadpur. The railway bridge over the river Kuo was washed away

during the last floods. The bridge should be reconstructed immediately. Steps should be taken to run the trains from Katwa to Ahmadpur.

There is disparity in fares between the broad gauge and narrow gauge sections, particularly for distances over 15 kms. In narrow gauge sections, the fares are more. The passenger fares all over the same Railway network should be charged at uniform rates. The Grand Chord line is over saturated. This Burdwan Sahebganj loop section is going to play an important role in the future and in that line we have Vishvabharati University established by Gurudev Rabindra Nath and this section will carry more goods traffic in future.

Construction of a double line from Burdwan to Sainthia is absolutely essential. The rail users are waiting for a long time for the introduction of a Burdwan—Rampurhat train. Its introduction has been delayed for one reason or the other. The proposed train should be introduced positively by April, 1979.

Previously from Lalgola to Howrah, there was an express train, but it has been stopped. I would request that this should be restored as it was the only inter-city express train in Seal dah Division.

The construction of Krishnagar-Shikarpur Railway line along the Krishnagar-Shikarpur Out Agency bus route should be undertaken immediately. It is a very important commercial centre. Besides that, it is strategically important from the military point of view also. It lies along the border of India and Bangladesh. Electrification of Ranaghat-Gede, Ranaghat-Lalgola section is urgently needed.

As regard the shortage of wagons, only yesterday the Minister of Energy, Mr. Ramchandran, was telling the House that for want of wagons, he cannot carry coal to the thermal power station, to the factories from the east to the west, from the north to the

south. Here, in Delhi, the management of the Hindustan General Industry Ltd. has declared a lock-out from 8th January, and about 1000 workers and employees have been thrown out on the street and they are starving. I would request the hon. Minister to intervene in the matter so that the lock-out is lifted. This concern manufacture wagon which are required for carrying coal and other essential commodities.

I would now draw the hon. Minister's attention to a matter which requires serious attention and adequate action because unless it is checked in time, it will spoil the whole image and the good work done by the Ministry. On 31st January, 1979, one Shri Bhat-tacharya purchased three tickets Nos. 205058, 205059 and 034804 for Rajdhani Express for 10th February, 1979 and they were allotted seat Nos. 18, 19 and 20 in coach No. 3 for 10th February, 1979. But when they reached the New Delhi station, they found that their names were not there in the reservation list and three other names were mentioned against these seats. They were in a very difficult position. After 5 hours only, they got the accommodation. I would request the hon. Minister to enquire into it and stop this type of mal-practice.

I conclude by saying, after this Budget, what is the reaction of the people. The under-developed areas who clamour for new lines, the saturated areas who want additional lines, additional trains, the commuters who want an efficient suburban service so that it does not upset their attendance at the place of work or home life, the railwaymen who want their basic demands of comparable wages and bonus etc. and their policy about recognition and labour relations, the people who want relief from overcrowding and a fair freight and fare structure—all are really disappointed and rather angry.

MR. CHAIRMAN: I would request the hon. Members to cooperate with me. Instead of 10 minutes, if every hon. member takes more time, others

cannot be accommodated. The total time is fixed and it has to be distributed amongst all the hon. members. I do not want to disturb the hon. members when they are speaking. After 10 minutes are over, they themselves should wind it up.

श्री अनन्त बघे (कच्छ) : सभापति महोदय, मैं बस मिनट से पहले ही खत्म कर दूंगा ।

सभापति महोदय : धन्यवाद । इस से किसी अन्य माननीय सदस्य को भी मौका मिल जायेगा ।

श्री अनन्त बघे : सभापति महोदय, रेलवे मंत्री ने जो बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उन्हे धन्यवाद देता हूँ । कहीं कहीं जो सुझावों रह गई हैं, जिन की धोर बात तक ध्यान नहीं दिया गया है, उन की धोर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आचना चाहता हूँ और धारणा करता हूँ कि इस बारे में विचार कर के आवश्यक कार्य -वाही करेंगे ।

मंत्री महोदय जानते होंगे कि गुजरात स्टेट में कच्छ जिला बिल्कुल पाकिस्तान के बाहर पर है । वहाँ जब पहले रेलसे से तो उन्होंने 60 किलोमीटर की एक लाइन बिछाई थी । उसके उपरान्त आजादी के बाद प्रायः दिन तक बहुत थोड़ी मात्रा में काँबला तक एक नई लाईन गई है, उसके अलावा एक इंच भी रेलवे लाइन हमारे जिले में नहीं गई है । कई वर्षों से हम डिमांड करते आए हैं कि एक नयी ब्राडगेज लाइन गांधी धाम से मंदरा-मांडवी होते हुए लखपत तक बिछाई जाये जो कच्छ के पश्चिम में है जहाँ पर कि हमारा बाहर पड़ता है । वहाँ हमारे पुराने तीर्थ स्थान हैं नारायण सरोवर और कोटेश्वर और इस के अलावा वह ऐसी जगह है कि जहाँ दो तीन साल पहले 50 हजार करोड़ रुपये का लिम्नाइट मिला है । प्रायः को जान कर ताज्जुब होगा कि आज भी वहाँ से हर कोई सी इंच लिम्नाइट ले कर चलती हैं और गुजरात के कई कारखानों में जहाँ कोयला नहीं मिलना है कोयले की जगह इस मिनरल को वह यूज करते हैं । यह सफसे-फूल एक्सपेरिमेंट वहाँ हुआ है कि कोयले की जगह लिम्नाइट काम देता है और कई छोटे छोटे कारखाने हैं जो लिम्नाइट यूज करते हैं । मैं ने कई बार लिखा है कि एक बड़ी इंडस्ट्री वहाँ खड़ी की जा सकती है, प्रायः वहाँ आए और देखें कि कितनी बड़ी इंडस्ट्री की वहाँ गुंजाइश है । गांधी धाम से ले कर वहाँ तक का जो डिस्टेंस है वह 150 किलोमीटर से कुछ ज्यादा है । प्रायः आए और देखें कि यह नवी लाइन बालन के नायक है या नहीं । एक जवान हमारे पास था जिन कि इस का सर्वे हो चुका है । वह कहते हैं कि हमें रेवेन्यू रिटर्न पूरा नहीं मिलेगा । रेवेन्यू रिटर्न हमें मिले तो हम इस काम को करें । एक तरफ तो यह बात कही जाती है कि जो बैंकबर्ड एरियाज हैं वहाँ हम रेवेन्यू रिटर्न की कोई गिना नहीं करदें, रेवेन्यू रिटर्न नहीं भी मिलेगा तब भी वहाँ हम रेल लाइन बालेगे और दूसरी तरफ ऐसी बात कही जाती है भाग्य दम्बवती की या यह प्रायण मुझ पर मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ, उस में कहीं पर भी बैंकबर्ड डिस्टिक्ट का नाम नहीं लिखा है । जो डिस्टिक्ट

बैंकबर्ड हैं, जो बाहर पर स्थित है और वहाँ बड़ी मात्रा में लिम्नाइट, सोप्साइट और बेंडोनाइट पका हुआ है, जिन की हम वहाँ से ला कर रेल के धन्य धारों में इस्तेमाल कर सकते हैं वहाँ के लिए लाइन बिछाने की बात कही जाती है तो उस का जवाब नहीं धारता है । एक ही जवाब सभी तक धारया है कि रेवेन्यू रिटर्न नहीं मिलता है ।

इसी तरह काटन की बात हो, साइट की हो उस को भी वह ध्यान में नहीं लेते हैं । साइट हमारे देश में जितना उधारा पैदा होता है उस में से 60 प्रतिशत कच्छ में होता है और मंदरा और बळक से विदेशी स्ट्रानर आ कर साइट ले जाते हैं । लेकिन रेलवे मंत्रालय में साइट की वैल्यू निगेटिव वैल्यू है । उन के प्राफिसर ऐसा कहते हैं कि हम साइट की वैल्यू निगेटिव मानते हैं, इसलिये कितना भी साइट बाहर जाय उस को हम ध्यान में नहीं लेंगे । मैं प्रायःना कहना कि साइट की भी कुछ वैल्यू है, साइट एरॉनियल कमोडिटी है, उस के बिना जीवन नहीं चलता है, ऐसे महत्व की चीज की धाय की निगेटिव वैल्यू में नहीं गिनना चाहिए ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि गांधी धाम से भुज तक जो छोटी लाइन है उस के कन्वर्शन का सवाल है । कुल 60 किलोमीटर की बात है । उस का एस्टीमेट पहले 4 करोड़ का था, आज वह 6 करोड़ हो गया है । लेकिन प्रायः के अफसरान कहते हैं कि 22 करोड़ इय्या इस पर खर्च लगेगा । वह गांधी धाम से लखपत वाली लाइन इतने जोड़ देते हैं । जब हम बड़ी लाइन की बात करते हैं तो प्रायः कन्वर्शन की बात को उस में जोड़ देते हैं इन दोनों बातों को जोड़िए मत । दोनों अलग अलग बातें हैं । कन्वर्शन की बात हम कई सालों से करते आ रहे हैं । 60 किलोमीटर यह हो जायगा तो उस से काम चल जायेगा और वह 6 करोड़ रुपये का काम है । डिस्टिक्ट हेडक्वार्टर भुज तक प्रायः इस को ले जायें । गांधी धाम से भुज तक 60 किलोमीटर का ही सवाल है । बहुत दिनों से हम यह मांग कर रहे हैं लेकिन प्रायः ने उस पर प्रायः तक सोचा नहीं । मैं धारणा करता हूँ कि प्रायः इस पर जरूर विचार करेंगे ।

बम्बई से गांधी धाम तक एक ट्रेन चलती है । हमने मांग की है फास्ट ट्रेन की । अफसरान ने ऐसा जवाब दिया कि 85 परसेंट रेवेन्यू ट्रेफिक मिलना है, 15 परसेंट गांधी खाली जाती है । मैं कहता हूँ कि 15 परसेंट गांधी खाली जाती है तो प्रायः प्रायः का टिकट हमें लं दीजिये । कभी भी टिकट नहीं मिलता । गांधीधाम से बम्बई जाने क लिये भी टिकट नहीं मिलता और वह है से वापिस धामे पर भी टिकट नहीं मिलता । 8-10 दिन तक के टिकट नहीं मिलते हैं । फिर भी कहा जाता है कि 85 परसेंट स्टार्किंग है । मैंने पूछा कि इसके असेसमेंट का प्रायः का क्या तरीका है तो वैटनेन रेलवे के एक प्राफिसर, जिनका मैं नाम नहीं लेना चाहता, उन्होंने बताया कि एक स्टेशन पर हम खड़े होते हैं और देखते हैं कि कितने प्रायः उतरें, उनको गिन लेते हैं और उसके बाद असेसमेंट करते हैं कि इतना ट्रेफिक है । ट्रेफिक असेस करने का यह कोई तरीका नहीं है, इनको बदलना चाहिये । यह जो 85 परसेंट की बात कही गई है वह गलत । यह केवल फास्ट ट्रेन न देने

बहागा करना मांग है। मैं चाहूंगा कि फिर से सर्वे किया जाये। कच्छ जिले के 8 लाख लोग बम्बई में रहते हैं उनके लिए कच्छ जाने के लिये केवल यही एक सुविधा है। बम्बई से माण्डवी तक पहले स्टीमर चलते थे जिससे लोग आते जाते थे लेकिन आज जाने के लिये केवल एकट्रेन ही है। मंत्री जो को एक फास्ट ट्रेन की मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए। मैं समझता हूँ इस से वहाँ की जनता को लाभ होगा तथा रेलवे को भी लाभ होगा। मैं बड़ी लाइन के सम्बन्ध में बात कह रहा हूँ।

भाषा की 1977-78 की भारतीय रेल, वार्षिक पुस्तक में आप ने बताया है :

“कि काण्डला के लिये बड़ी लाइन सम्पर्क बृद्ध से बनाया जाये। इस लाइन से 9.4 प्रतिशत प्रतिफल प्राप्त होने की प्रत्याशा की गई थी परन्तु यह बहुत ही लाभप्रव साबित हो रही है और इस से 40 प्रतिशत से भी अधिक प्रतिफल प्राप्त हो रहा है। यातायात में भारी वृद्धि हो जाने के कारण ऐसा हुआ है।”

इस प्रकार से आप देखेंगे कि जो आप ने 9 प्रतिशत प्रतिफल की प्राप्ति रखी थी उस को जगह पर आप को 40 प्रतिशत प्रतिफल मिल रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप को अधिक रैवेन्यू प्राप्त हो सकेगा। वहाँ पर जो मिनरल्स पड़े हुए हैं वह आप की नोटिस में नहीं आये हैं। 1971 में जो सर्वे हुआ था तब लिम्साइट का पता नहीं चला था, अभी तीन साल पहले ही इसका पता चला है। मैं चाहूंगा कि आप फिर से ट्रेकिंग सर्वे करायें। वहाँ पर करोड़ों का मिनरल सहेजा हुआ है जिससे देश को बहुत अधिक लाभ होने वाला है। मैं समझता हूँ कि मंत्री जो इस पर ध्यान देंगे।

तीसरी बात यह है कि कच्छ जिले में पहले घाउट-एजेंसी चल रही थी, किसी ने कुछ गड़बड़ कर दी तो उसको बन्द कर दिया गया और किसी को कांटेक्ट नहीं दिया गया है। मेरा निवेदन है कि इस पर आप पुनः विचार करें क्योंकि पूरे ईस्टर्न कच्छ में इसकी कोई सुविधा नहीं है। अभी गांधीग्राम तक 130 किलोमीटर की मुसाफरी करनी पड़ती है। अगर भुज, माण्डवी में घाउट एजेंसी हो जाये तो लॉग टिकट भी लें सकेंगे और सामान भी आ सकेंगे।

दूसरी प्रकार से करमरिया स्टेशन का प्लेग स्टेशन बनाने की बात है। अभी बोर्ड स्टेशन चल रहा है। हमने कहा कि हमका आप ने गलती से बना दिया है, वहाँ से कोई बस्तु रैवेन्यू नहीं मिलती है। वहाँ पर अफसरान गए, उन्होंने सर्वे किया और रिपोर्ट दी कि रैवेन्यू नहीं मिल रही है। हमने कहा कि करमरिया नाम का गांव, जिस की आबादी 5 हजार है, उसको प्लेग स्टेशन बनायें और तीन महीने तक एक्सपेरिमेंटल बेसिस पर देखें। अफसरान ने कहा कि जो सुविधा दी हुई है वह बापिस नहीं लीं। मेरा निवेदन है कि जब वहाँ पर रैवेन्यू नहीं मिल रहा है तो वहाँ पर तीन महीने के लिए बतौर एक्सपेरिमेंट देखें।

भारत में ईस्टर्न रेलवे के हेडक्वार्टर बम्बई के बारे में मैंने कई बार कहा है और माबलंकर जी भी कहते रहे हैं।

आखरी बात यह है कि कैटरिंग के मिनिस्टर इस बजट नहीं बैठे हैं, महामन्दाबाद से गांधी ग्राम तक आज तक कैटरिंग की कोई व्यवस्था नहीं है। जो गांधी दिन में चलती है उस में भी नहीं है। यह 12-13 घण्टे का सफर होता है—इस में ऐसी व्यवस्था आप को करनी चाहिये।

बम्बई से जो वैलेन्जर 800 किलोमीटर की मुसाफरी करते हैं—उनके बैठने की व्यवस्था भी आप जरूर करेंगे—इतना कह कर मैं अपनी बात को समाप्त करना चाहता हूँ।

SHRI BHAUSAHEB THORAT (Pandharpur): Mr. Chairman, Sir, really I wanted to speak in Marathi because the Minister comes from Maharashtra...

PROF. P. G. MAVALANKAR: Why don't you speak?

SHRI BHAUSAHEB THORAT: But the Minister is not there.

Sir, the railway budget presented by the Minister is very disappointing to all sections of the community and all over the country. So far as my constituency is concerned, it is situated on the Miraj-Latur narrow gauge line. Sir, Pandharpur is a pilgrimage station. People from Madhya Pradesh, Rajasthan, Gujarat, Orissa and other places of the country come to Pandharpur. But the Railway Minister has not paid any attention to the demand that is there right from 1973 that this narrow gauge line should be converted into broad gauge. That proposal for conversion into broad gauge has been technically sanctioned, the estimate has been prepared and it has been administratively approved but what happened in the Ministry, I do not know. It had not included it in the Budget. Probably it is because of the fact that right from Miraj to Latur there is no Janata Member elected from that area. That is why the Janata Government has neglected and ignored this demand of conversion of that narrow gauge into broad gauge.

PROF. P. G. MAVALANKAR: You are asking the people of those areas to elect Janata Members only. This is very dangerous for you.

SHRI BHAUSAHEB THORAT: If the line is not converted into broad gauge

the people of the area will be very angry and they will agitate and will not allow you to run the trains. The region through which this railway line runs is a backward area of Marathwada. Then, Sir, if you go from Latur to Miraj, you will have to spend two nights for covering only 250 miles. So if this conversion is not taken up soon, there will be no course left open to the people but to agitate.

The second thing I want to draw the attention of the Minister to is about reservation in the Railways. So far as Scheduled Castes and Scheduled Tribes people are concerned, there are so many posts which are vacant and which are not filled from Scheduled Caste and Scheduled Tribe candidates. So I request the hon. Minister to look into the matter and see that so far as the Scheduled Castes and Scheduled Tribes are concerned, the reservations made are fulfilled.

Another thing that I would like to suggest is this. There is a double-line from Pune to Dhond and from Dhond to Sholapur—hardly one hundred miles—if a double line plan is prepared and completed then the line right from Bombay to Sholapur will be doubled.

There is a workshop at Kuruduwadi and that workshop is running like a private shop of the Workshop Manager. In that workshop casual labours are being employed but all of them are forward people and no one from the scheduled caste or scheduled tribes community residing in that area has been recruited. There is, therefore a race for the casual labour job. If you pay Rs. 500 for the recruitment, then anyone will be appointed. This is what is happening in that workshop. I am just bringing this to the notice of the Minister so that he may see that they are appointed from the scheduled castes or scheduled tribes community. Those who have put in more than six years service have not yet been taken on a regular basis. They are neglected because they belong to the scheduled tribes or scheduled castes community. Why should the others be regularised

and these people are not regularised?

SHRI P. RAJAGOPAL NAIDU (Chittoor): Is any minister taking notes.

MR. CHANRMAN: Somebody must be taking down notes.

SHRI BHAUSAHEB THORAT: The departmental enquires are only conducted against the scheduled castes and tribes people. After that, they are removed from service but no mercy or humanitarian consideration is shown to forgive them. While the others are reinstated in service, they are not being reinstated in the Central Railways in Sholapur Division. This is my personal experience. So, I request the Minister to see that as far as these people are concerned, they should be reinstated in service from the point of view of humanitarian consideration.

So far as Miraj-Latur line is concerned, something must be done to start that. Of the lines sanctioned, two lines namely Vani Chanak-Konkan and Manmad-Bherkhed have been started. But the Miraj-Latur line is yet to be started. I request the Minister to start the line as early as possible.

श्री तेज प्रताप सिंह (हमीरपुर) : सब से पहले मैं रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। जनता राज में जनता मंत्री सच्चे साबित हो रहे हैं, इस में कोई शक नहीं है। प्रायः देखें पिछले तीस साल से रेलों में बराबर घाटा होता चला आ रहा था। लेकिन अब से उन्होंने इन को सम्भाला है इस में शक नहीं है कि नफा होता आ रहा है। 1976-77 में 87 करोड़ का नफा हुआ है और 1977-78 में 126 करोड़ का। 1978-79 का नहीं कहा जा सकता है क्योंकि मुझे भी संदेह हुआ है इन सब रिकार्ड्स को देखने के बाद कि हमको कितना फायदा होगा। जैसे उम्मीद थी कि 65 करोड़ का फायदा होगा। लेकिन इतने प्लवट्ट घामे, पानी बरसा, माल ड्रॉर उधर नहीं जा रहा, रेल गाड़ियाँ रुक रही, तो नहीं कहा जा सकता कि हमको इतत बंधे कितना फायदा होगा। और घबर अनुमानित फायदा नहीं होगा तो उसके लिए हम रेलवे को दोषी नहीं मानेंगे।

विस्तृत कार्यकुशलता और मेहनत से रेल मंत्री इस संजालय को साइड कर रहे हैं उसके लिए मैं उनकी हार्दिक बधाई देता हूँ। साथ ही रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को और समस्त रेल कर्मचारियों को बधाई देता हूँ क्योंकि उनके सहयोग के बिना यह सम्भव नहीं है। जनता राज्य में जैसा चाहिये था वैसा ही हो रहा है, अर्थात् लोकत्व न्याय के जो बाजी हैं उनकी सुविधाओं

का अधिक ध्यान होना चाहिये। प्रथी हमारे पूर्वी क्षेत्र के एक माननीय सदस्य बोल रहे थे और मुझे भी धनसदर बिना गोरखपुर होकर प्रभावित जाने का तो पहली बार मैंने देखा कि विचारों भी बिन्दों की छत पर बैठे हुए हैं, और ठंड के दिन में, जनवरी महीने में मैं गया था। तो मैं तो समझता था कि बूंदेलखण्ड ही रेलवे के मामले में पिछड़ा हुआ है और बार बार मैं कहता हूँ कि हमीरपुर जिला रेलवे मैप में है ही नहीं, लेकिन जब मैं गोरखपुर से निकला तो बंग रह गया औरतों को छत पर बैठे हुए देख कर, और कपड़े भी उनके पास नहीं थे, इस प्रकार की गरीबी है। हमारे रेल राज्य मंत्री उसी क्षेत्र के हैं इनको कुछ गाड़ियां बढ़ानी चाहिये। आपने 64 नई गाड़ियां बढ़ाई हैं 42 गाड़ियों को दूरी बढ़ाई, 307 गाड़ियां जनता राज्य में बढ़ी हैं और यह सब इसीलिए किया गया है ताकि सेक्रेट ब्लास के यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा बैठने की सुविधा मिले। लेकिन उसके बाद भी हम वह नहीं कर पा रहे हैं। हमारा ध्यान कहाँ जा रहा है? जो लोग स्टेशन हैं उन पर तो कुछ सुविधा बढ़ रही है, लेकिन जो बाल्क लाइनों हैं पिछड़े अंतों में हैं उन पर ध्यान नहीं जाता है। उच्च भी ध्यान जाना चाहिये, यह हमारा निवेदन है।

बीजल इंजनों के प्रांकेड़े देखे तो मालूम हुआ कि 125, 150 इंजन हर साल बनते हैं, 55 से 60 बिजली के इंजन हर साल बढ़ते हैं, 400, 500 सवारी बिन्दे भी बढ़ते हैं, इसी तरह से माल बिन्दे भी बढ़ते हैं इनको क्यों नहीं ऐसे क्षेत्रों में और लाइनों पर लगाया जाता है जिससे यातायात की सुविधाएं बढ़ें और तमाम यातायात को सुविधाजनक बना सकें? लेकिन प्रथी उधर ध्यान नहीं जाता है।

यह जो रेल बजट है, रेल उद्योग है, ठीक है इसमें कुछ सुविधा बढ़ रही है, लेकिन 6,000 करोड़ 80 का टोटल इन्वेस्टमेंट इस उद्योग में है। लेकिन हमारी बचत क्या हो रही है? छोटे छोटे दुकानदार जो हैं, छोटे उद्योग और व्यवसाय करने वाले लोग भी इतना कमनाते हैं कि करीब-करीब 3, 4 प्रतिशत तक उनको मुनाफा होता है। हमने इसे देखा कि 6 हजार करोड़ का टोटल इन्वेस्टमेंट है और हमारी प्रामदनी जो हुई है, अगर 100 करोड़ ही हम फायदा मानें जो कि प्रथी हमारे बसे जनता पार्टी के राज्य में धाने से जब से कार्य-भार संभाला है, तभी से हुआ है, उसके पहले तो घाटे में चलते थे, तो भी यह 1.5 परसेंट हमारा मुनाफा होता है जो कि बहुत कम है। इतना बढ़ा इन्वेस्टमेंट, हालांकि उसमें नई रेलवे लाइनें बिछती हैं, कुछ नान-इकनामिक और प्रान-मैनुफैचरिंग रेलवे लाइनें भी हैं और डैवलपमेंट एक्टिविटी के कारण हमारे यहां बनाई गई हैं और बनायीं चाहिए, लेकिन यह जो 1.5 परसेंट प्रभाता है, इसमें कहीं कुछ बचत जरूर है। इसमें गहराई से रेल मंत्री जो को देखना चाहिये कि प्रारिभ 6 हजार करोड़ का इन्वेस्टमेंट और 100 करोड़ भी मुनाफा हमारा न हो, इसमें कहीं बढ़ा भारी बोध है।

17.00 hrs.

उस बोध को मैं देखता हूँ कि कुछ एक्सपैरीमेंट हमारे बहुत ज्यादा हैं। मैं समझता हूँ कि उनको और

रेल मंत्री ने जरूर ध्यान दिया है, तभी वह कम हुआ है और हमारे प्राफिट्स बढ़े हैं। सन् 1976-77 में स्टाफ का कास्ट 924 करोड़ रुपये था और 1977-78 में वह बढ़ कर 959 करोड़ रुपये हो गया। इस तरह से एक ही वर्ष में 35 करोड़ केवल स्टाफ पर खर्चा बढ़ा है, यह बहुत प्रतिभय और बहुत ज्यादा है, प्रमोशनमेंटली ठीक नहीं है। बीजल का खर्चा, इलेक्ट्रिसिटी का खर्चा बढ़ा है, रनिंग एक्सपेंसेस भी बढ़े हैं लेकिन 35 करोड़ तो केवल स्टाफ पर खर्चा बढ़ गया है। यह बहुत ज्यादा है, 3.8 परसेंट है। हमारे जो काम करने वाले कर्मचारी हैं, उन पर इतना खर्चा नहीं होना चाहिये। इस पर गहराई से देखना चाहिये। प्रकले प्रभासन जो है, हैब-प्रफिट जो है, उस पर एक-डेढ़ करोड़ का खर्च हुआ है। यह देखना चाहिये कि यहाँ कुछ कमी हो सकती है। हम यह नहीं कहते हैं कि सुविधा नहीं हो। हमारे इंजीनियर्स प्रच्छा काम कर रहे हैं, टेक्नीकल प्रसिस्टिस बहुत प्रच्छी है। यात्रा करते-करते जब कमी रेल में छोटा-सा प्रकला लगता है तो तामजुब होता है, और समझ में आता है कि रेल प्रभासन को इलेक्ट्रिकल और मैकेनिकल इंजीनियर्स और टेक्नीशियंस जो कोवेज बनाते हैं, पहिये बनाते हैं, वह कितनी कुशलता से बना रहे हैं कि वह बराबर चल रहे हैं, कमी टूटते नहीं हैं। प्राप देखिए हमारे रेल में जा दूसरे सामान बनते हैं, उनको क्या दुर्दशा हो रही है, यह सभी जानते हैं। प्राप एक साइकिल भी देहात में ले जाइये, उसको जरासा झटका लगा तो उसका प्री-क्लीन टूट जाती है। प्रगर कहीं रेल में ऐसा होने लग जाये तो क्या होगा? मैं प्रन्यवाद देता हूँ, मैं समझता हूँ कि हमारे इंजीनियर्स बहुत महान हैं, और बहुत योग्य व कुशल है बरना स्टील में कहीं कास्ट प्रायरन मिला है तो एक्सल ही टूट सकता है। लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है। वे लोग प्रन्यवाद के पात्र हैं। लेकिन जहाँ 6 हजार करोड़ का इन्वेस्टमेंट है, उसमें केवल 100 करोड़ भी हमारा मुद्र मुनाफा न हो, इस पर देखने की जरूरत है। यह बोध हमारा दूर होना चाहिये।

हमारे यहाँ डैवलपमेंट फंड होता है, हमारी एमैनिटीज और सुख-सुविधाओं के लिये उसमें क्या बचा है? उसमें 24 लाख का प्रोपनिग वेंलंस है। जहाँ 35 करोड़ स्टाफ पर खर्च हुआ है, वहाँ एक वर्ष में केवल 3, 4 करोड़ हमारी एमैनिटीज पर खर्च किया गया है, 3.79 करोड़। यह बात भी गलत है कि हमारा 24 लाख प्रोपनिग वेंलंस ही, डैवलपमेंट फण्ड में। हम हर साल जनरल एक्सचेंजर से कर्जा लेते हैं और उसको प्रया करते हैं। डैवलपमेंट को मायने हैं कि हमारा एमैनिटी बढ़े, सुख-सुविधा हो लेकिन वह कहाँ से होगा जब कि हमें उसमें कोई मुनाफा ही नहीं होता है? तो इतने बड़े उद्योग में इस फंड का 24 लाख ही होना बड़े प्रान की बात है इस बात को देखना चाहिये और हमारा डैवलपमेंट-फण्ड बढ़ना चाहिये।

रिजर्व फण्ड में भी हम जनरल एक्सचेंजर के, केन्द्रीय सरकार के, कर्जदार हैं—उसका कर्जा भरा करने में लगे रहते हैं। रिजर्व फण्ड का मतलब

यह है कि जब कोई विपत्ति आ जाये, बाड़ में कोई रेलवे लाइन या पुल टूट जाये, तो उसका उभयोन हो। वह माक एक्जॉम्बर का काम करता है, वह बक्का सहता है। लेकिन हमारा यह रिजर्व फण्ड धक्का देने वाला है। यह एक ऐतिहासिक घटना है कि 1977-78 में मुनाफे से 91 करोड़ रुपये रिजर्व फण्ड में डाला गया है, लेकिन 180 करोड़ रुपया हम ने प्लान की प्रदायगी करने में सँदूल सर्वेंट को दे दिया है। हम फिर अहा के तहाँ रह गये। इस वर्ष हमें फिर से 94 करोड़ रुपये का कर्जा ले लेना पड़ेगा। फण्ड की इतनी दुर्बला हो, यह ठीक नहीं है। यह बजट बहुत अच्छा है, लेकिन इन बातों पर ध्यान देना चाहिए।

जहाँ तक टिकटलेस ट्रेवलिंग का प्रश्न है, ये धाकड़े दिये हुए हैं कि 1976-77 में 97,000 और 1977-78 में 1.09 लाख चेक्स किये गये। 1976-77 में 42 लाख कोसिङ पकड़े गये और 1977-78 में 40 लाख कोसिङ पकड़े गये। 1976-77 में 4.50 करोड़ रुपये और 1977-78 में 4.24 करोड़ रुपये को प्रामवनी हुई। लगभग दस, बारह हजार बैक्स बड़े हैं, लेकिन नतीजा क्या हुआ? नतीजा यह निकाला जाता है कि बैकिंग और छान-बीन की वजह से टिकटलेस ट्रेवल में कमी हुई है। लेकिन स्थिति यह नहीं है, बल्कि हर मास यात्री बढ़ते हैं और उनकी वजह से टिकट ज्यादा बिके हैं। बैक्स का कोई फायदा नहीं हो पा रहा है।

मैंने देखा है कि टिकटलेस ट्रेवल को रोकने के लिए सी रुपये का इनाम दिया जाता है। जो प्रायमी टिकटलेस ट्रेवल करने वालों से लाखों रुपये की प्रामदमी बसूल करते हैं, उन्हें क्रैवल सी रुपये का इनाम दिया जाता है। मंत्री महोदय को इस और ध्यान देना चाहिए।

बताया गया है कि 1977-78 में 70 स्टेशनों और 41 गाड़ियों में डिपार्टमेंटल कंटेनर है और वहाँ 62.32 लाख रुपये का फायदा हुआ है। इसकी तुलना से 2880 स्टेशनों और 31 गाड़ियों में यह काम ठेकेदारों को दे रखा है, मगर वहाँ मुनाफा हुआ है 56.66 लाख रुपये का। कितनी गूट हो रही है। वे लोग रेलवे के प्रेमिसिस में काम कर रहे हैं और वहाँ इतने लोग काम पर लगे हुए हैं। मगर इन दो चीज हूबार स्टेशनों पर भी डिपार्टमेंटल कंटेनर की व्यवस्था कर दी जाये तो करोड़ों रुपये का फायदा हो सकता है।

धन्य में मैं नई लाइनों के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। मुझे यह बेबक कर भरत्यत प्रसन्नता हुई कि इस वर्ष नार्थ-ईस्टर्न रिजन की और पर्याप्त ध्यान दिया गया है। यह देखा गया है कि बेयोकोसी में जिस क्षेत्र से कम प्रतिनिधि आते हैं, उसकी ओर कोई ध्यान नहीं देता है। हमारे प्रचारक का यह बीष है। इस वर्ष मुझे उस क्षेत्र में जाने

का अवसर हुआ। नयालैण्ड, मिञोराम और जिपुरा के लोग मिले, वे कहते हैं कि आप तो ब्लैक हैं, आप तो बहुत बड़ी स्टेट्स के हैं, हमारी तरफ आपका ध्यान नहीं जाता है। उस क्षेत्र के क्रैवल हीन बार प्रतिनिधि लोक सभा में हैं। उस क्षेत्र की ओर पर्याप्त ध्यान दिया गया है, इसके लिए मैं सरकार को बघाई देना चाहता हूँ। मैं मणिपुर में, इम्फाल में जा रहा था तो मैंने देखा कि क्रैवलिन प्रायल नहीं पहुँचा। तो यातायात के साधन न होने से कठिनाई होती है। इसलिए ऐसे पिछड़े क्षेत्रों में जो स्टेटैजिक भी हैं, उनमें करोड़ों रुपया भी व्यय करना पड़े तब भी उच्च ध्यान देना चाहिये। उस से उन का कल्याण होगा और यह भावना भी हटेगी कि यहाँ से कम मेम्बर आते हैं इसलिए उन को उनका हिसा नही मिलता है। वहाँ आप रेलवे लाइन विछार्ये तो उनका हिसा भी उन्हें मिलेगा और उन का भी बेवलपमेंट हो सकेगा।

बुन्देलखण्ड और अपने जिले के बारे में छोटी सी बात मैं कहना चाहूँगा। हम को एक जवाब दिया गया कि 75 में खुजराही महोबा लाइन का सर्वे हो चुका है। खजराहो आप जानते हैं कि बिबव प्रसिद्ध स्थान है। लेकिन वह कहते हैं कि महोबा से एक प्रायमी नही बैठेगा और वह रेम्पुनरेटिव नही होगा, एक वैसे इससे बायस भाने वाला नहीं है। यह कितना गूट और गलत है। आप को बनाना नहीं है तो आप न बनाइए लेकिन कम से कम गूट तो मत बोलिए। इतनी इम्पार्टेड लाइन जिसका सर्वे हो चुका है और कुल पांच छः करोड़ में वह बनने वाली है उस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे समय दिया। मेरे पास और बहुत कुछ कहने को है लेकिन समय नहीं है।

“SHRI A. V. P. ASAITHAMBI (Madras North): Mr. Chairman, Sir at the very outset I would like to say that this year's Railway Budget has caused disappointment and distress among the workers and employees of the Railways because their long outstanding demand of tonus has not been conceded by the hon. Railway Minister. Last year, Shri Madhu Dandavate presented a surplus budget without resorting to increase in fares and freights. But this year his surplus budget is based on steep increase in fares and freights. In other words, a deficit railway budget has been converted into a surplus budget.

The increase in the fares and freights is about Rs. 178 crores and hon. Finance Minister through his budget

*The original speech was delivered in Tamil.

has proposed Rs. 946 crores tax levy. Totally the tax burden is of the order Rs. 1124 crores. I wonder whether our people would be able to bear this back-breaking burden. I do not know whether we can draw any picture without the wall.

We should acknowledge the briskness that Shri Madhu Dandavate brought in the working of the Railways. I thought that he would infuse the same spirit of earnestness in the matter of augmenting the revenues of the Railways, which would obviate the necessity of levying increase in fares and freights. My hopes have been belied by this year's budget. He could have averted this steep increase in fares and freights, if only he had taken energetic steps to reduce to the minimum the thefts and pilferages taking place on the Railways. We are spending Rs. 30 crores on the Railway Protection Force. But the protection offered by the Force to both passengers and goods from dacoities and robberies is negligible. It is not that in the stations alone thefts take place. As dacoities are common on the running trains, thefts from running goods train are also on the increase. The compensation being paid by the Railways for thefts and pilferage of goods is staggering. Now we are sending armed police alone with the passengers on the trains. I suggest that such armed police should also accompany the goods trains and then only the Railways would be able to save on the compensation claims, running into several crores of rupees.

I should say that malpractices are omnipresent over the Railways. The Railways lose crores of rupees on account of under-weighment of goods. We have Ticket Examiners to check tickets, travelling and flying squads are also sent to supervise the ticket examiners. The Railways have taken this to plug the loopholes, resulting in increased passenger earnings. I suggest that steps should be taken to check

the under-weighment of goods offerings which results in substantial loss in freight earnings.

I would also refer to poor wagon turn-round which contributes heavily to the loss of freight earnings. The businessmen are hand-in-glove with the Railway employees and they do not unload goods from the wagons; the wagons are in fact utilised as their godowns for days together. The former Railway Minister Shri T. A. Pai introduced a very effective scientific wagon turn-round system which yielded substantial gains to the railway earnings. Besides loss of revenue to the Railways, the businessmen are enabled to create artificial scarcities of essential goods which lead to violent price fluctuations. If the Railway Board had taken effective and energetic steps to control the movement of wagons, there would have been no necessity to increase fares and freights to the tune of Rs. 178 crores.

Many hon. Members have referred to the abominable increase in the suburban ticket fare. The commuters from suburbs contribute to the lessening of congestion and overcrowding in the metropolitan cities. The Railways propose to collect Rs. 70 crores more from them. This will tempt them to come back to the cities. On behalf of the D.M.K. I appeal to the hon. Railway Minister to withdraw this steep increase in the suburban passenger fare, which would hit hard the have-nots who happen to live in the outskirts of the cities.

The Rayapuram Railway-line in Madras city divides the city into North Madras and South Madras. Along this railway-line on the one side there is Stanley Hospital and on the other Maternity Hospital. The railway gate at this point is closed for half-an-hour many times in a day. This causes great inconvenience to the general public. It also hinders free flow of vehicular traffic. I have repeatedly written to the Railway Minister and also to the General Manager. I get written assurances

that this would be looked into. But so far no action has been taken. I demand that an over-bridge must be constructed forthwith at this point.

Rameswaram is a place of pilgrimage for all the Indians. This island gets all the essential commodities from Ramanathapuram. On account of coal scarcity, so many trains had recently been cancelled. If for every one hour a shuttle is run between Rameswaram and Ramanathapuram it would not only help in the quick to-and-fro traffic of pilgrims coming from many northern cities but also in maintaining the price-line of essential commodities. I request that the hon. Minister should do the needful in this matter.

In Madras Madurai and Rameswaram, in order to facilitate the passengers coming from all over the country announcements in Hindi are made frequently in these Railway stations about the movement of trains. But I am sorry to say that there is no reciprocity in North Indian pilgrim centres like Patna, Mughalsrai, Banaras and Allahabad to help the pilgrims from Southern parts. In these Railway Stations all announcements about movement of trains are made in Hindi only. The pilgrims from southern parts of the country are greatly handicapped. If you don't want them to visit these places, like the Health Officers who make announcements appealing to the people not to visit places afflicted by communicable diseases like Cholera etc. Let the Railways announce loudly that the South Indians need not visit these places of pilgrimage in North. If you do not want to do that, why should you not arrange for announcements to be made in four South Indian Languages in these pilgrim centres? I appeal to the hon. Minister to look into this and do the needful.

I came across recently a directive from the Railway Board stating that those employees who use to the maximum extent Hindi in their day-to-day

official work be awarded Rs. 3,000, 2,000, 1,000 etc. and also that their wards would be given educational allowance of Rs. 100 a month. If this is not direct imposition of Hindi on non-Hindi speaking people, what else it is? In course of time, the job opportunities for non-Hindi speaking people would also dwindle. I am afraid that this would create a serious imbalance in the country, which would become difficult for the Government to set right.

Many hon. Members demanded Railways in their areas. I would like to ask: divide the country into two—north and south. Find out the length of broad-gauge track in North and South, the number of trains that are run in the North and South, the extent of double lines in North and South, the electrification of track in North and South. South does not mean Tamil Nadu alone; it means Tamil Nadu, Kerala, Karnataka and Andhra Pradesh. You will find that the southern region is neglected completely. Surveys are conducted everywhere. Why should you not order a survey for the purpose of assessing Railway developmental work undertaken in North and South during the past 30 years? I have no hesitation in saying that you will find yourself that one side is waning and the other side is waxing. I demand that the future railway developmental work should be undertaken two to one ratio for South and North if you want to do justice for South.

In conclusion, I would say that all the languages of the country should be given due importance by the Railways, which itself is an instrument of national integration; Hindi should not be imposed. The constitutional guarantee for backward classes should be fulfilled, as is being done in regard to Scheduled castes and Scheduled Tribes, on the Railways by giving them reservation for jobs. The increase in the

suburban train fares must be withdrawn. The increase in the freight of foodgrains must be withdrawn.

With these words I conclude my speech.

श्री हीरा भाई (बांसवाड़ा) : सभापति जी, जो बजट हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। परन्तु साथ-साथ मैं यह निवेदन करता हूँ कि हमारी रेलवे में बन्दर्द से दिल्ली के लिए जो बड़ी लाइन है, उस में नागवा से लेकर, बड़ौदा तक छोटे स्टेशनों के लिए सिवाय एक गाड़ी के जो बन्दर्द से देहरादून जाती है, दूसरी गाड़ी नहीं है। लोग बिनाओं के ऊपर चढ़ कर यात्रा करते हैं, जिस से कई जगहों पर उनके गिर जाने से मृत्यु हुई है। उस लाइन पर दो-तीन सुपरफास्ट गाड़ियाँ हैं, लेकिन ग्राम लोगों के लिए, साधारण लोगों के लिए कोई गाड़ी नहीं है। मेरा सुझाव है कि उस लाइन पर देहरादून वाली गाड़ी के मुकामले की एक और गाड़ी चलाई जाये, तब ही वहाँ के लोगों की समस्या हल हो सकती है।

इसी के साथ-साथ मेरा यह भी निवेदन है कि वहाँ पर एक उबयगढ़ स्टेशन है, जहाँ डबल-लाइन है। मैंने कई वर्षों में भी महोदय से प्रार्थना की है कि वहाँ एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है, बीच में कई बार दो गाड़ियाँ खड़ी होती हैं, माल गाड़ी खड़ी होती है, बैगन्ड खड़े होते हैं। एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने लिए बहुत कठिनाई होती है। आप इतना खर्च करते हैं लेकिन वहाँ के लिए आपके पास पैसा नहीं है, इसका क्या मतलब है? बन्दर्द, कलकत्ता, दिल्ली जैसे बड़े शहरों के लिए आप धन की व्यवस्था करने के लिए तैयार रहते हैं लेकिन प्राविवासी लोगों को बाली नारों के बल पर आप जिन्दा रखना चाहते हैं, यह नीच चलने वाली नहीं है। मैंने तीन साल तक कांग्रेस लगाती रही है और लोगों को बोखा देती रही है, मुर्ख बनाती रही है। आप भी उसी मार्ग को पकड़ेंगे तो आपकी जनता ठीकर मार देगी। आपकी अपनी जिम्मेदारी को निभाना चाहिये। वहाँ पर बराबर बुन्देनाएँ होती रहती हैं और लोग मरते रहते हैं, ट्रेन के नीचे से होकर एक प्लेटफार्म से दूसरे पर जब वे जाते हैं तो टकरा कर मर जाते हैं। इसके बारे में कई बार सिकायतें की जा चुकी हैं लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई है। सरकार कहती है कि पीपल मिज बनाने के लिए उसके पास पैसा नहीं है लेकिन कलकत्ता जैसे बड़े शहरों में खंडर भाउख लाइन बिछाने के लिए आपके पास पैसा है। चूँकि वह प्राविवासी एरिया है इस वास्ते आप वहाँ धन नहीं लगाना चाहते हैं। लोक कट कर मरते हैं लेकिन आप धन की कमी बताते नहीं बल्कि हैं। इसका साफ मतलब यह है कि आप शहरी विकास ही करना चाहते हैं और देहाती विकास का गारा आपका बोखा गारा है। अगर आप चाहते हैं कि देस का भला हो तो उस तरफ

आपको ध्यान देना होगा, प्राविवासी इलाकों की तरफ आपको ध्यान देना होगा। अगर आपने ऐसा नहीं किया तो देस आपकी ही टुकरा देगा।

रतनाम से बांसवाड़ा इंगरपुर के लिए जब भी एस० के० डे मंत्री हुआ करते थे उन्होंने आवासन दिया था कि एक लाइन बिछावेंगे। उसका सर्वे भी दो तीन बार हो चुका है। लाल बहादुर शास्त्री जी ने आवासन दिया, श्री गुलजारी लाल नन्दा आए तो उन्होंने दिया लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। चुनाव के पीछे पर प्रायेण्य करने के लिए, लोगों को मुर्ख बना कर चुनाव में बोट लेने के लिए इस प्रकार के आवासन दिए गए और यही तरीका तीस साल तक चलता रहा है और आपने भी यही तरीका अपनाया तो यह आपके हित में नहीं होगा। उस तरह से हमको नहीं चलना चाहिये। मैंने मंत्री महोदय से पूछा कि वहाँ दो तीन बार सर्वे हो चुका है, उसके बारे में आप क्या कर रहे हैं। मैंने इसका उत्तर यह दिया गया कि जब धन की उपलब्धि होगी तब उस पर विचार किया जाएगा। धन क्या भगवान ला कर आपके खजाने में डालेंगा? धन की व्यवस्था करना राज करने वालों की जिम्मेदारी होती है। दूसरी जगह आप डबल लाइन कर रहे हैं, और तरीकों से उनका विकास कर रहे हैं लेकिन जब प्राविवासी इलाकों का विकास करने की बात होती है तो धन की कमी बता दी जाती है। वहाँ पर माइड है, बवानें हैं, उद्योग भी हैं। वहाँ पर इलेक्ट्रिकल डैम का विकास तब तक नहीं हो सकता है जब तक वहाँ रेलवे लाइन नहीं बाली जाती है। तब तक वहाँ उद्योगपति उद्योग स्थापित नहीं कर सकेंगे। जिन्होंने उद्योग शुरू किए भी हैं, बिजिसमें बना भी दी हैं, उनके वहाँ भी उत्पादन कुछ नहीं हो रहा है, कोई कामकाज नहीं हो रहा है। इसका कारण यह है कि उनको रा मेट्रीरियल जब सौ ली दो ली सौ किलोमीटर दूर से लाना पड़ता है तो उनके अपने उद्योगों को चलाना सम्भव नहीं रह जाता है। इस सब की ओर आपका ध्यान जाना चाहिये। आपकी कथनी और करनी में कोई फर्क नहीं होना चाहिए। अगर फर्क रह तो प्राविवासी और हरिजन कल्याण और उत्थान का जो आप नारा लगाते हैं उसको लगाना आप बन कर हैं और यह कहें कि वही जिन्दा रहें जो जिन्दा रहने की स्वयं व्यवस्था कर सकते हैं, जिन्दा रहने की ताकत रखते हों और सरकार की कोई जिम्मेदारी नहीं है। बिजिसमें की तरह से आप हमें अपना जीवन बिताने के लिए मजबूर न करें, प्राविवासी, हरिजन, प्राविवासी हरिजन का नारा दे कर बोट लेने की खातिर जो थोड़ा धार आप हमारे प्रति बिखाते हैं और सहानुभूति हमारे प्रति प्रदर्शित करते हैं उससे काम नहीं चलेगा अगर बाद में सारी बातों को आप भूल जाएंगे। बड़े शहरों का विकास आप धन भी करते जा रहे हैं। ईश्वरते साहब और मैं दोनों लोकहित पार्टी में थे। यह सब मैं ही हुषन करते थे। लेकिन मैं देखता हूँ कि उनका भी धिमाय प्राप्त बड़े लोगों की तरफ ही जा रहा है। जो बड़े बड़े प्राविवासी हैं वे भी बड़े

बड़े शहरों से ही घाते हैं। वे जब योजना बनाएंगे तो ऐसी बनायेंगे कि भी व्यय है वह बड़े शहरों पर ही हो। इस वाले नंबियों को बहुत सावधानी बरतनी होगी। वे प्रगर यह कहते हैं कि प्राधिकारी हमारी बात नहीं मान रहे हैं—श्रीर उनकी लाभाती है तो मैं समझता हूँ कि यह उनकी बेइज्जती है। इस तरह की योजनाओं को पिछला भासम तीस साल तक चलाता थाया है और प्राय भी इस तरह की योजनायें ही चलाते रहेंगे तो प्राविवासियों का और हरिजनों का, उनके इलाकों का कमी विकास होने वाला नहीं है, उनका कमी उल्यान होने वाला नहीं है। हमारे राज्य मंत्री को विकास की जिम्मेदारी नहीं दी जाती है। प्राविवासियों को केवल बुझ करने के लिए उनको कोई न कोई प्रलोभन दिया जाता है ताकि वह हमारे साथ चिपके रहे। विकास का काम केवल बड़ी जाति के लोगों को, बड़े घराने के लोगों का ही है। इस प्रवृत्ति को हमको बदलना होगा। श्रम्यथा मना कर बीजिए कि प्रपना विकास हम खुद करें ताकि हम आपके पीछे न बीड़ते फिरें। प्राय इस बात को मूल जायें कि गलत प्रलोभन दे कर हरिजन प्राविवासियों की प्रावाज दबी रहेगी। उनकी प्रावाज को कोई नहीं दबा सकता। भाज सबसे ज्यादा गरीबी और बेकारी उनमें है और 80 प्रतिशत उनकी तादाद भी है। मात्र हर पार्टी कोई न कोई सालच दे कर अपने साथ मिलाए हुए हैं और उनका बिखराव कर रहा है। लेकिन मैं प्रापको चेतावनी देना चाहता हूँ कि प्रगर यह बिखराव समाप्त हो कर हम एक ही जायें उस दिन प्रापका क्या हाल होगा इसके बारे में भी प्रापको सोचना चाहिये। हमारा सामान्य विकास करना है तो प्राविवासी इलाके में और पिछड़े एरिया में प्राग्रेटी के हिसाब से विकास करो। इसलिए प्रांसवाड़ा मे रेल ले जाने के लिए धन की कमी बता कर उसको न टालो। इस लाइन का सर्वे भी दो, तीन बार हो चुका है, ऐस्टीमेट बन चुका है, और रतलाम से मलाना—प्रांसवाड़ा बाया दुमरपुर या हिम्मतनगर और मोदरा को मिला बीजिंग, रेल लाइन बना कर। अभी इन क्षेत्र का यह हाल है कि 200 किलोमीटर की दूरी तक कोई प्रावागमन का साधन नहीं है। प्रापने रोष माने जाने वालो का सीजन टिकट बढ़ा दिया है उससे जो प्रापको प्रायदनी होगी उनसे पिछड़े क्षेत्रों का भी कल्याण कीजिए। जिस प्रकार मध्य प्रदेश में इंदौर धार और बारिया पिछड़े इलाके हैं उसी तरह से राजस्थान में सीपीड, बामवाड़ा और दुमरपुर का भी इलाका पिछड़ा हुआ है और वहाँ रेल लाइन बिछाना बहुत प्राथम्यक है।

एक गाड़ी अहमदाबाद से दुमरपुर—उदयपुर हो कर दिल्ली तक चल रही है जो कि सीटर गेज है। उसको शीड गेज में किया जाय। पहले इस गाड़ी में दुमरपुर मे एक बोगी लगनी थी जो अजमेर जयपुर होते हुए दिल्ली धाती थी। लेकिन अब वह बोगी खयना बन्द हो गया है, उसको फिर से खयना जाय। दुमरपुर जिला है और अधिकतर प्राविवासी लोग हैं। अब प्रगर उनको रिजर्वेशन कपाना है तो कहाँ जायें ? उदयपुर जायेंगे या अहमदाबाद जायेंगे इस काम के लिए ? प्रगर

रिजर्वेशन कराने के लिए किसी को इतनी दूर जाना हो तो कैसे ही वह पैदल चला जायगा, उसको रेल से जाने की क्या जरूरत है। इसलिए हर डिस्टिक्ट स्तर पर प्राय रिजर्वेशन का कोटा कायम करें और रिजर्वेशन के लिए बुकिंग कायम करें। अभी आकर लोगों को बुकिंग मिल सकती है, बरना बाली नारेबाजी से कुछ नहीं होगा। इसलिए हमारे दुमरपुर से दिल्ली के लिए जो स्पेसल बोगी लगाई जा रही थी, वह वापिस लाकर चालू करें, ऐसी मैं रेल मंत्री से मांग करता हूँ। फिर बाद में मैं यह भी अर्ज कर रहा हूँ कि हमारी प्रादतें बहुत बुरी हैं, या तो हम भूषा मरना मंजूर कर लेते हैं, लेकिन कमवागीरी मंजूर नहीं करते हैं। इसलिए मैं अपील करता हूँ कि जनता के हित को देखते हुए प्राविवासी एरिये के विकास के लिए प्राय कुछ कार्य श्रम्यक करें।

SHRI GEORGE MATHEW (Muvat-puzha): Mr. Chairman, Sir, at the outset I would like to compliment the Railway Minister for his past performance and I also hope that his future performance will be as good as it was in the past. 1977-78 and 1978-79 budgets were surplus budgets with no additional burden on the railway users. But 1979-80 budget cannot be considered as such because there is an additional levy of about Rs. 178 crores to obtain a surplus of about Rs. 88.49 crores. The Railway Minister really tried hard to impress on the Members that he had no choice but to enforce these new taxes on the railway users. I am not going into the merits or demerits of the case, but I must thank the Minister for not increasing the fares of long distance passenger trains.

Another thing I want to comment on is regarding the increase in facilities for Second Class passengers. It is appreciable that the amenities have increased and the fares have not gone up. The idea of classless trains is also commendable. What is really happening is that the amenities for the First Class passengers are being extended to the Second Class passengers on long distance trains. This is really a progressive step and of course, the increase from 13 bogies to 21 bogies and the double-decker trains is also commendable. What the Minister should do is to ask the Railway people

to introduce these new systems in all those areas where the traffic is very heavy.

Another thing I want to stress is regarding the running of trains on time. It is really a pity that most trains are not running on time at present.

Another matter of importance is that the expansion of Railways is not taking place on the desired level. There is a lot of hue and cry for new railway lines and also for conversion of railway lines from metre gauge to broad gauge and so on. It is understandable that each State will fight for its own railway lines because it is only through railway lines the industrialisation can be achieved. What I want to say is that those States where road transport will be cheaper than the railway transportation, they should be told to develop their own transportation system and the other States where road transport is costlier due to the difficult terrain, and due to monsoon the maintenance is very costly, and speedy traffic is impossible due to winding roads, should be given preference when actual new railway lines are given.

Regarding electrification of railway lines, those States which have surplus electricity should be given priority.

I am sorry to note that all the above aspects have not been taken into account when presenting the railway budget. Of course, I am not referring to the Aleppy-Ernakulam railway line which is a long pending one. My only doubt is that when the Minister said that the Aleppy-Ernakulam railway line is going to come into being, there was a rider on it. The rider was that the National Transport Policy Committee should decide whether this is feasible or not. I read in the newspapers that on 16th April 1979, the construction of this new railway line is going to be inaugurated. I hope the National Transport Policy Committee will not make this railway line a ghost one because after the new railway line work is declared open, if the National

Transport Policy Committee says that the railway line is not feasible, then what will happen? It will be a ghost railway line. I want the Minister to take a bold step and declare that whatever is the decision of the National Transport Policy Committee, this line will go ahead. Of course, after completing the line up to Alleppy, this line will have to be connected to Kayamkulam on the old railway network, just to complete the net-work. Otherwise, there will not be any purpose served behind this connecting line.

I am very happy about the policy change in the railways from industry-oriented lines to agriculture-oriented lines. In my State of Kerala there are lots of industry-oriented as well as agriculture-oriented areas. In my constituency especially, there is hardly an inch of railway track. I have been asking the Minister for the last two years for a new railway line, especially the Cochin-Madras railway line. There has not even been a survey, and he has simply said that it is not possible because it has to pass through the Western Ghats. I do not know how he came to this conclusion. Actually, only a small distance of the line has to pass through the Western Ghats. There are several other possibilities of developing this area. I have got a few proposals regarding this. Before coming to a conclusion, I would like the Railway Ministry to make detailed surveys. The State Government is also willing to support them. They will also propose that the following lines should be surveyed:

(1) Angamaley, Perumbavoor,
Muvattupuzha, Kothamangalam,
Adimali line.

(2) Muvattupuzha, Koothattukulam, Uzhavoor, Marangattupally, Palai, Erattupetta, Kanjirappally, Mundakayam, Peruvanthanam line, to be connected to Madurai at a later stage.

(3) Muvattupuzha, Thodupuzha, Muttom, Moolamattom line.

(4) Tellicherry—Mysore line.

The first three proposals are interconnected and they are absolutely essential for the transport needs of Kerala. Kerala is like a suburb of a huge city. There is really the problem of a traffic bottleneck in the whole of Kerala. It is so congested. You can see that in many parts of Kerala there is bumper to bumper traffic. How to overcome this problem? We have to have speedy traffic for that. Due to monsoon, winding roads and because of Kerala's terrain, it is not possible to have more roads. It is only through the development of railway lines that we can have speedy traffic there. We have been clamouring for the realignment of National Highway No. 47 from Angamally to pass through Muvattupuzha, Kottayam Kottarakara and Trivandrum, but even this has not been accepted by the Transport Minister. So, the only solution is to have new railway lines in this area. There is also another line for which survey has been completed, and that is the Kottipuram-Guruvayoor line. The Minister should take immediate steps to see that work on this line is started immediately.

As regards the new railway division at Trivandrum, I think the railways are going against the desire of the Kerala Government. There may be some sectarian feelings that if this new division, comes up, the Olavakot division may go away from Kerala. I think the Minister should give an assurance that the Olavakot division will not be abolished and will be maintained. The new division at Trivandrum should be set up immediately. There should be no dilly-dallying by saying that there is opposition; that unless all the opposition is cleared, this new division will not come. The Minister must see that the proposal for a new division is implemented immediately.

There is a proposal for a new railway workshop at Olavakot. This should be taken up immediately so that speedy repairs can be undertaken there.

As regards the new 21-bogies trains, the best place to try them out is Kerala because of the heavy traffic. The "Venad Express" between Ernakulam and Trivandrum should be converted into 21-bogies, double-decker compartments and it should be completely electrified because we have surplus of electricity. In the "K.K. Express" there are two classes. It should be made into a classless train. It should be completely air-conditioned, and the number of bogies should be increased from 13 to 21.

If possible, it should also be made a double decker with two engines. Only then, the position will improve.

Since last year we have been asking for a direct train from Trivandrum to Calcutta. So far this has not been accepted. I do not know why. There is a lot of rush from Kerala to Calcutta. Passengers find it difficult after reaching Madras to get a connecting train to Calcutta. So, a new train should be introduced from Trivandrum to Calcutta.

Regarding conversion of metre gauge to Broad gauge, after the conversion of the metre gauge to broad gauge of the Ernakulam-Trivandrum line, the revenue of the Railways has gone up. This is how the revenues of the Railways could be increased. All the lines in Kerala should be immediately converted from metre gauge to broad gauge. Regarding the supply of coal wagons, I would like to say that we are really having a shortage of coal wagons with south. I hope the Minister will look into this also.

Lastly I come to a very important thing viz., bonus to railwaymen. I think it is the policy of the Government that bonus is a deferred wage and that every worker is entitled to $8\frac{1}{3}$ per cent bonus. If the Government really believes what it preaches.

they should declare that the railwaymen, who are working in the biggest undertaking in the country, will come under the purview of the Bonus Act.

श्री प्रमिष्का प्रसाद पांडेय (बांदा) : सभा पति महोदय, हमारे रेल मंत्री निश्चित ही बधाई के पात्र हैं जो लगातार तीसरी मसंवा लाभ का बजट प्रस्तुत कर रहे हैं। इस के पूर्व हमारी कांग्रेसी सरकार लाभ का बजट नहीं प्रस्तुत कर रही थी। यह सन्देश का विषय ही जाता है कि जनता सरकार के प्राप्ति ही लगातार तीन साल से लाभ ही लाभ रेलवे में हो रहा है, तकनीकी उन्नति बढ़ रही है जिस से केवल भारत ही नहीं, बल्कि विदेशी सरकारें भी आभाषित हो रही हैं। यह सचमुच में एक सराहनीय कदम है। रेलवे भारत निरपेक्षा की ओर बढ़ रही है। 6 गुना यात्रियों और 7 गुना माल के रूप में रेलवे की जो क्षमताओं में बढ़ोतरी हुई है वह हमारी मौजूदा जनता सरकार की कार्यकुशलता की ओर इशारा करता है कि किस उम्र से जनता सरकार कार्य कर रही है।

अहा रेलवे में सरकार लाभ की ओर बढ़ रही है और यह दावा भी किया जाता है वहीं जैसा कि अभी हमारे एक बन्धु कह रहे थे यह भी कहा गया कि हम पिछड़े क्षेत्रों की ओर ध्यान देंगे, पिछड़े, हरिजन और गिरिजन जो हैं उनकी ओर ध्यान देंगे लेकिन जब वास्तविकता में जाते हैं तो हमें उस में निराशा ही नजर आती है। जो बजट पेश हुआ है, जो सुविधाएँ दी गई हैं, सेकेंड क्लास के लोगों को वह सराहनीय हैं। लेकिन जो रेलों का विकास होना है, जो नई लाइनों बोलनी हैं उस में पिछड़े क्षेत्रों की अवहेलना की गई है। चाहे वह रेलवे लाइन को प्रागे बढ़ाने की बात हो, नयी रेलवे लाइन बोलनी हो, विद्युतीकरण करना हो या डबल लाइन करना हो या और कोई नया काम करना हो इस विषय में पिछड़े क्षेत्रों को कोई लाभ नहीं मिला है। यह सब से बड़ी कमी हमारे रेल बजट में है जिसे रेल मंत्री को मानना पड़ेगा। यहां हम दावा करते हैं कि हमें यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखना है, वह लाभ में रहें या घाटे में लेकिन जब हम उनकी वास्तविकता को देखते हैं तो यह देखते हैं कि सेकेंड क्लास की जो बजट लाइनें हैं उनसे 38.8 परसेंट का लाभ होता है और जो एक्सप्रेस गाड़ियां हैं सेकेंड क्लास की उन से 42.2 प्रतिशत लाभ होता है। लेकिन जब बजट का एक्सीक्यूशन धनले साल का करते हैं तो एक्सप्रेस गाड़ियों को ध्यान में रख कर करते हैं क्योंकि उन से उन्हें लाभ ज्यादा होता है और शान्ध लाइनों से लाभ कम होता है इसलिए जो ऐसे पिछड़े क्षेत्र हैं जहाँ पिछड़े शायद ही उन शान्ध लाइनों में यात्रा करते हैं और पिछड़े लोगों को जिस से सुविधा मिलनी है, उस की इन्हें अवहेलना की जाती है। यह उनके ही बजट की बात है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान में और जो बाया किया है या जो जनता के बीच में वह कहते हैं कि पिछड़े क्षेत्रों की ओर हम ध्यान देंगे उस ध्यान वह दूर करें।

इसके अलावा मैं मंत्री जी को दूसरा सुझाव यह देना चाहूंगा कि बेकिंग स्टाफ को कि एक ही जगह पर एग्ज्यूटिव है जिसके कारण बेकिंग यात्रियों पर नियंत्रण नहीं हो पाता है, उस स्टाफ को आपकी डिस्ट्रिब्यूशन करना पड़ेगा। इसे या तो आप जबलपुर में, झांसी में, इलाहाबाद में या दूसरी जगह विकेंद्रित कर दीजिए। इससे बेकिंग में भी सहयोग मिलेगा और साथ ही साथ बेकिंग यात्रियों पर अनुकूल लग सकेगा।

एक सबसे बड़ी बात हमें देखने को यह मिलती है कि रेलवे को क्वार्टर्स तो बहुत हैं रेलवे कर्मचारियों के लिए लेकिन उसके बावजूद छोटे कर्मचारियों के लिए क्वार्टर की कमी है। जहाँ आप लाभ का बजट पेश करते हैं वहाँ कार्यरत कर्मचारियों को सुविधाएँ देना भी बहुत आवश्यक है। जिन कर्मचारियों के लिए क्वार्टर्स नहीं हैं उनके लिए क्वार्टर्स की व्यवस्था की जानी चाहिये। आप लाभ का बजट पेश करने सदन में बाहवाही जरूर झूठ लेंगे लेकिन जो कर्मचारी हैं जो विनयास लेवा करते हैं, उनके बच्चे को रहने के लिए जगह नहीं है उनकी ओर भी ध्यान का ध्यान जाना चाहिये। उनके लिए अग्रर रहने की सुविधा नहीं है तो उनके लिए क्वार्टर्स की व्यवस्था होनी चाहिये।

इसी प्रकार से खासकर फ्रांसिस्क पर जो दुर्घटनाएँ होती हैं उनके सम्बन्ध में कानूनी मुद्दा लेना कि स्टेट गवर्नमेण्ट्स करेगी, इसको छोड़ कर आपकी स्वयं इनीशिएटिव लेना होगा। जो अम्बुलेंस या मोबिलिटी बनावे की बात है उसके लिए आपकी स्वयं इनीशिएटिव लेकर तत्परता से काम करना पड़ेगा। जहाँ तक 50 परसेंट देने की बात है, यदि आप इनीशिएटिव लेंगे तो प्रवेश सरकारों भी धाने प्रायेगी। यदि आप प्रवेश सरकारों पर ही छोड़ देंगे कि बड़ी इनीशिएटिव में तभी आप धाने बनेंगे तो मैं समझता हूँ यह सम्भव नहीं हो पायेगा। रेलवे फ्रांसिस्क पर जो एम्पलीडेड हो जाते हैं उनको रोकने के लिए ज्यादा से ज्यादा अम्बुलेंस या मोबिलिटी बनावे की ओर आपकी ध्यान देना चाहिये। झांसी-मानिकपुर लाइन पर हमारे वहाँ बांदा में तयाम सरकारी कार्यालय, प्रस्पतास और विद्यालय एक ओर हैं और दूसरी ओर पूरा महूर है, बीच में रेलवे लाइन है वहाँ पर न तो कोई अम्बुलेंस है और न कोई मोबिलिटी है। तीन तीन घण्टे तक रेलवे का घाटक बन्द रहता है जिससे जनता को बड़ी परेशानी होती है, वहाँ पर डार्क सी-तीन सी दूर साल एम्बुलेंस होते हैं। मानवता की दृष्टि से भी वहाँ पर मोबिलिटी या अम्बुलेंस शीघ्र बनाना जाना आवश्यक है। कर्ना में अभी तीन महीने पहले ट्रेक्टर जा कर रेल से टकरा गया, फाटक भी बन्द नहीं था। इस लिए जब तक आप इस ओर ध्यान नहीं देंगे, दुर्घटनाएँ से नहीं बचा जा सकेगा। मेरा प्रश्न को सामयिक सुझाव है कि इस सम्बन्ध में आप स्वयं इनीशिएटिव से और सेक्टर को मजबूर करें कि वे 50 प्रतिशत धाने दें। यदि कानूनों में कोई बाधा हो, तो उसमें भी परिवर्तन करें, तभी इस दुर्घटनाओं को रोक किया जा सकता है।

रेलवे में जो बोरियां बढ़ रही हैं उस धोर की ध्यान देने की आवश्यकता है। मैंने कमेटी में भी सुझाव दिया था, लेकिन उस पर, कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मैंने कहा था कि जो श्रेणीय लोग हैं, जो श्रेय में तैनात रहते हैं, वे बैंग से मिल कर बोरियां कराते हैं, वे बाह्य धोर 0 पी 0 एफ 0 के लोग हों या रेलवे स्टाफ के हों, उन के मिले रहने से ही बोरियां होती हैं। उन को दूर से दूर ट्रांसफर करने की आवश्यकता है, तभी बोरियां को रोक करना सम्भव हो सकेगा :

जहां तक बेमेज की बात है, पिछले वर्ष 1976-77 में 13.56 करोड़ की क्षतिपूर्ति रेलवे ने की। 1977-78 में 14.24 करोड़ की क्षतिपूर्ति की। एक दम 68 लाख रुपये की वृद्धि हो गई। यह बात शोचनीय है। यह धाप के स्टाफ की कमजोरी के कारण होता है, माघ हो केसेज को निपटाने वालों की कमजोरी के कारण भी होता है। यदि 14 करोड़ रुपया केसेज को निपटाने में, क्षतिपूर्ति में ही चला जाय, तो यह धाप की घसमता का संकेतक है। यदि इस को ही धाप रोक में तो बहुतों का धाय बचल सकता है। सबबेन एरियाज में जो धाप ने सीजनल टिकट के किराये में वृद्धि की है, उससे बचा जा सकता है। मेरा अनुरोध है कि सीजनल टिकटों का किराया बढ़ाने के बजाय इस प्रकार से रेलवे को जो क्षति हो रही है, उस को रोकने का प्रयास धाप को करना चाहिये।

धम में बुन्देलखण्ड जेज की धोर धाप का ध्यान धार्यात करना चाहता हूँ, जहाँ 80 वर्ष पूर्व एक छोटी साइन चलाई गई थी, वही धाज तक चली आ रही है। जो स्टेसन बने थे, वही धाज भी चले धा रहे हैं, उन में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। पेंसेन्स के लिए जो धमन फैसिलिटीज होनी चाहिये, वे भी धाज वहाँ उपलब्ध नहीं हैं। चिकिट जैसा पब्लिक स्पल है, जहाँ साबों वाली हर साल जाते हैं, लेकिन उस स्टेसन पर न फस्ट क्लास के लिए धोर न सैकेण्ड क्लास के लिए कोई मुसाफिरखाना है। हमारे यहाँ धसरी उत्तर प्रदेश में धान धोर पाचल की सब से बड़ी मंडी है, वहाँ पर स्टेसन के नाम पर एक पुराना केज बना हुआ है, वहाँ से साधा काम धापरेट हो रहा है। मेरा धाप से धापहू है कि धाप इस धोर ध्यान दें, 80 साल पुराने जो स्टेसन बने हुए हैं उन में ज्यादा साधन डुटाये जायें। वहाँ यानियों की संख्या बढ़ रही है, इसलिए उनकी सुविधाओं की धोर ध्यान दें।

जहाँ तक स्टाफ की ग्लती से जो बुधुंठनायें होती हैं—मैं धपने जेज को देबता हूँ तो पूरे सैण्डल रेलवे में छोटे छोटे स्टेसनों पर एक ही स्टेसन मास्टर होता है, बड़ी एसिस्टेंट स्टेसन मास्टर है, बड़ी बुकिंग क्लर्क है, बड़ी सब काम करता है। गाड़ी के धाने से पहले बड़ी टिकट बांटाता है, गाड़ी धाने पर बड़ी टिकट कबैक्ट करता है धोर जिस समय गाड़ी जाती है तो बड़ी गाड़ी को साइन-सिगनर देता है। यदि धाप चाहते हैं कि स्टाफ की ग्लती से कोई बुधुंठना न हो, तो धाप बोधा सोचिये—एक धाबकी की फिलती कार्यकुशलता हो सकती है, एक ही साथ, एक ही समय उधे सब काम करने पड़ते हैं। मेरा

अनुरोध है कि धाप हर स्टेसन पर बुकिंग क्लर्क धोर टिकट कबैक्टर धलग-धलग दें ताकि उस पर बर्देन कम हो धोर बहु कुशलता पूर्वक गाड़ियों को चला सके।

इस समय जो सब से गम्भीर समस्या है, वह मालगाड़ी के डिब्बों की कमी है। 500 पी 0 में इस समय यह कानून चल रहा है कि कोई भी व्यापारी 500 विबटल से ज्यादा का स्टाक नहीं रख सकता। दूसरी तरफ किसान धपनी उपज ले कर बाजार में जाता है, जब वे व्यापारी देखते हैं कि बैगन्ध नहीं मिल रही है, माल ट्रांसपोर्ट नहीं कर पा रहे हैं धोर साथ ही 500 विबटल से ज्यादा माल रखने का कानूनी शिकंजा है तो वे किसान से उस की उपज नहीं खरीदते हैं, जिस से किसान बहुत परेशान होता है धोर उस को धपनी उपज कम दामों में दूसरों को बेचनी पड़ती है। इस लिए मैं रेल मंत्री जी से धापहू कहूंगा कि वे इस धोर विशेष ध्यान दें। इस समय किसान की पैदावार दिन-प्रति-दिन बढ़ रही है, लेकिन जब माल का ट्रांसपोर्ट नहीं हो पता है तो व्यापारी किसान को परेशान करता है, बुकि वह स्वध भी कानून के बन्धन में रहता है। हमारे यहाँ धाज दो महीने से व्यापारियों को मालगाड़ी के डिब्बे नहीं मिले हैं—मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय तुरन्त बुकिंग खोल कर मालगाड़ी के डिब्बे उपलब्ध करायें।

समापति महोदय : धाप धभी कुछ धोर समय लेना चाहिये ?

श्री धन्विका प्रसाद पांडेय : मैं बोधा समय धोर लेना चाहता हूँ, क्योंकि कल मैं यहाँ नहीं रहूंगा।

समापति महोदय : धाप फौरन समाप्त कीजिए।

श्री धन्विका प्रसाद पांडेय : धन्तिम बात मुझे बही कहनी है कि चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को बहुत परेशान किया जाता है। 10-10 साल से लोग काम कर रहे हैं लेकिन उनको स्थायी नौकरी नहीं मिल पाती है, जब तक पैसा न दिया जाय। इस की धोर भी ध्यान दिया जाय।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय को उन के बजट के लिए बधाई देता हूँ।

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THIRTY-FIRST REPORT

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND LABOUR (SHRI RAVINDRA VARMA): Sir, I beg to present the Thirty-first Report of the Business Advisory Committee.

18.01 hrs.

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11-00 a.m. tomorrow.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 8, 1979/Phalgun 17, 1900 (Saka).