

[Mr. Chairman]

on to the next item. The decision of the Chair is final. I have given my opinion. Please don't obstruct. Mr. Ramkanwar to proceed with his speech.

श्री राम कंवर (टोंक) : सभापति महोदय, . . . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : सभापति महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

MR. CHAIRMAN: There I agree with you. The quorum bell is being rung

Now there is quorum. Shri Ramkanwar.

16.58 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1974-75—GENERAL DISCUSSION—contd.

श्री राम कंवर (टोंक) : सभापति महोदय, जो रेलवे बजट पेश किया गया है वह एक ऐसा बजट है जिस को हमें तीसरे दर्जे के यात्रियों की बैकग्राउंड में देखना चाहिये । कारण यह है कि मंत्री महोदय ने कहा है कि थोड़ी दूरी तक चलने वाले जो तीसरे दर्जे के यात्री हैं उन का किराया भी हम ने बढ़ाया है । सम्भवतः सदन को भी यह महसूस हो रहा होगा कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को मंत्री महोदय ने मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों की सुविधाओं से वंचित कर दिया है । मुझे इस बात का खेद है ।

इस सम्बन्ध में मैं सब से पहली बात यह कहना चाहता हूँ कि जितनी भी मेल गाड़ियाँ हैं उन में तीसरे दर्जे के यात्री बाथ रूम और गलियारे में खड़े हो कर अपना समय बिताते हैं । सरकार उन की सुविधाओं की तरफ ध्यान न दे कर उन का किराया बढ़ा रही है ।

रेलवे में सभी श्रेणियों में जो छोटे से छोटा टिकट है, प्लेटफार्म टिकट का दाम उस से भी ज्यादा रख दिया गया है । मैं समझता हूँ कि शायद उत्तर प्रदेश के चुनावों की वजह से रेल मंत्री को इस बजट के बारे

में सोचने का कोई मौका नहीं मिला है, और रेलवे बोर्ड ने जो कुछ उन के सामने रख दिया, उस को उन्होंने स्वीकार कर लिया है ।

17.00 hrs.

मंत्री महोदय ने इस बजट में नई रेलवे लाइनों का जो प्रावधान रखा है, उस में उन्होंने राजस्थान को छुप्रा तक नहीं है । राजस्थान के प्रति मंत्री महोदय का यह सोतेला व्यवहार देख कर मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि राजस्थान के इस ओर और उस ओर के सभी सदस्य पिछले तीन साल से नई रेलवे लाइनों के निर्माण के बारे में बराबर जो मांग करते रहे हैं, मंत्री महोदय ने उस की बिल्कुल उपेक्षा की है । उन्होंने राजस्थान की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया है और अपने निर्वाचन-क्षेत्र की ओर ही उन का विशेष ध्यान रहा है ।

पिछले सेशन में भी मैंने रेलों के सम्बन्ध में राजस्थान की आवश्यकताओं का जिक्र किया था । मैंने इस बारे में मंत्री महोदय को कई चिट्ठियाँ भी लिखी हैं । आज ही उन की ओर से एक चिट्ठी का जवाब आया है, जिस में उन्होंने कहा है :

कोटा-अजमेर नई लाइन

कोटा-अजमेर नये रेल के लिए अन्तिम स्थाननिर्धारण इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण सब से पहले 1946 में किया गया था । 1955-57 में रिपोर्टों और अनुमानों को संशोधित करके अद्यतन बनाया गया था । संशोधित रिपोर्टों के अनुसार, इस 202.45 कि० मी० रेलवे लाइन (बड़ी लाइन) की अनुमानित लागत 8.78 करोड़ रुपये रखी गई थी और लाइन खुलने के बाद छठे साल में इससे 0.9 प्रतिशत का लाभ होने की आशा प्रकट की गई थी । बहुत कम लाभ की संभावना होने के कारण इस लाइन के निर्माण

के प्रस्ताव को उस समय छोड़ दिया गया था ।

इस रेलवे लाइन की वर्तमान लागत और भी अधिक अर्थात् लगभग 20.22 करोड़ रुपये होगी । नई लाइनों के निर्माण के लिए उपलब्ध धन और साधन बहुत कम हैं । अतः प्रस्तावित रेलवे लाइन पर विचार के लिए बेहतर दिनों की प्रतीक्षा करनी होगी ।

टोडा राय सिंह से कोटा तक नया रेल सम्पर्क

इस लाइन के लिए पहले कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ है । स्थूल रूप से, यह दिखाई देता है कि इस लाइन की लम्बाई लगभग 110.0 कि० मी० होगी और इस को बनाने में लगभग 14.50 करोड़ रुपये खर्च होगा । लेकिन धन और साधनों की कमी के कारण प्रस्तावित रेल सम्पर्क पर भी फिलहाल विचार नहीं किया जा सकता ।

टोंक तक नये रेल सम्पर्क का निर्माण

प्रस्ताव में जयपुर-सवाई माधोपुर-खंड में निवाई (अथवा किसी अन्य उपयुक्त स्थान) से टोंक तक एक रेल लाइन के निर्माण की व्यवस्था है । निवाई-टोंक रेलवे लाइन के लिए पहले कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है । मोटे तौर पर इस रेल सम्पर्क की लम्बाई लगभग 50 कि० मी० होगी तथा इस के निर्माण पर 3.5 करोड़ रुपये खर्च होगा । इस प्रस्ताव पर विचार करने के लिए भी बेहतर दिनों की प्रतीक्षा करनी होगी ।

जयपुर और टोडा राय सिंह के बीच चलने वाली गाड़ियों का चालन-समय 7 घंटे से घटा कर 4 घंटे कर दिया जाना चाहिए ।

इस खंड पर कमजोर स्लीपरों के कारण रफ्तार पर जो पाबन्दियां लगी हुई थीं, वे अब हटा ली गई हैं और चार में से तीन गाड़ियों का चालन-समय 25 मिनट से 57 मिनट तक घटा दिया गया है । सुझाव के अनुसार चालन-समय में और अधिक कमी करना सम्भव नहीं है, क्योंकि इस शाखा लाइन पर अधिकतम अनुमेय रफ्तार 40 कि० मी० प्रति घंटा है ।

बीसलपुर बांध के रास्ते यात्रियों को पुनः आरम्भ करना ताकि अनाज भेजा जा सके ।

जो सुझाव दिया गया है, वह स्पष्ट नहीं है । जहां तक रेलों का सम्बन्ध है, उत्तर रेलवे के बीकानेर मंडल में बीसलपुर नाम का कोई स्टेशन नहीं है ।”

17.03 hrs.

[SHRI VASANT SATHE in the Chair]

जहां तक मंत्री महोदय के पत्र में दी गई आखिरी बात का सम्बन्ध है, मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ कि मैंने तो यह कहा था कि बीसलपुर बांध के बनाए जाने से वहाँ काफी अनाज पैदा हो सकता है । मैंने यह नहीं कहा था कि बीसलपुर कोई रेलवे स्टेशन है ।

मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है, उस से प्रकट होता है कि हमारे देश में नई रेलवे लाइनों की जो योजना चल रही है, मंत्री महोदय ने उस योजना से राजस्थान के जन साधारण का बहिष्कार किया है । मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि कोटा-अजमेर वाया देवली और केकड़ी की लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में 1946 में वहाँ कुछ मिट्टी डाली गई थी और सर्वेक्षण भी हुआ था, लेकिन सरकार ने आज तक उस पर कोई ध्यान नहीं दिया है ।

[श्र: रामकंदर]

नई रेलवे लाइनों के निर्माण के द्वारा केवल गाड़ियों के चलने का ही प्रश्न नहीं है। अगर नई रेलवे लाइनों का निर्माण होगा, तो सम्बन्धित क्षेत्रों के मजदूरों और अन्य लोगों को रोजगार मिलेगा और उन क्षेत्रों का विकास होगा। इसलिए मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि उन्होंने राजस्थान में जिन चार पांच नई रेलवे लाइनों का उल्लेख किया है, वह जरूर उन की ओर ध्यान दें, क्योंकि उन का निर्माण हर एक दृष्टि से बहुत जरूरी है।

पर्वतसर से किशनगढ़ वाया रूपनगढ़ तक रेलवे लाइन का छोटा सा तीस पैंतीस मील का टुकड़ा है, जिस का निर्माण बहुत जरूरी है, क्योंकि राजस्थान के कीमती मकराना पत्थर को मध्य प्रदेश और गुजरात भेजने के लिए जयपुर से घूम कर जाना पड़ता है और सर्वाई माधोपुर में गाड़ी को बदलना पड़ता है। इस लिए मेरा निवेदन है कि पर्वतसर से किशनगढ़ वाया रूपनगढ़ की रेलवे लाइन का जल्दी निर्माण किया जाना चाहिए।

झालावाड़ रेलवे स्टेशन से झालावाड़ शहर तक रेलवे लाइन का चौदह पंद्रह मील का एक छोटा सा टुकड़ा बनाया जाना चाहिए। मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में बताया है कि सरकार ने पहाड़ी क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों के निर्माण की ओर विशेष ध्यान दिया है। झालावाड़ भी एक पर्वतीय क्षेत्र है और एक पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां इस रेलवे लाइन के निर्माण से उस क्षेत्र का विकास होगा और बहुत लोगों को रोजगार मिलेगा।

टोंक में चर्म उद्योग का एक बहुत बड़ा कारखाना स्थापित किया गया है। वहां कोई रेलवे लाइन न होने के कारण कोई भी उद्योगपति वहां अन्य उद्योग लगाने में असमर्थ वहां ऐतिहासिक बनास नदी है और

पानी का अच्छा इंतजाम है। अगर वहां रेलवे लाइन दी जायेगी, तो उद्योगपति वहां उद्योग स्थापित कर सकेंगे और वहां के लोगों को काफी लाभ होगा।

एक ओर तो सरकार गरीबी मिटाने का नारा लगाती है और गरीब तथा अमीर को बराबर करना चाहती है, और दूसरी ओर हम देखते हैं कि रेलवे की कैंटीनें अविहतर पैसे वाले लोगों को एलाट की जाती हैं। मैं केंटरिंग सुपरवाइजरी कमेटी का मेम्बर हूँ। मैं कोई पैसे गिनने तो नहीं गया हूँ, लेकिन मैंने देखा है कि एक एक धनवान् को बीस बीस कैंटीनें एलाट कर रखी हैं। पता नहीं वे सरकार को पैसा देते हैं, या क्या चक्कर है। कैंटीनों के एलाटमेंट में शिड्यूलड कास्ट्स का तो नामो-निशान ही नहीं है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि कैंटीनों के एलाटमेंट का क्या तरीका है। कितने लोगों को दिए जाते हैं? मेरा निवेदन है कि यह केंटरिंग का जो एलाटमेंट है वह विशेषकर शिड्यूलड कास्ट को दीजिए और जो सैनिक मर गए उन के बच्चों को, उन की पत्नी को दीजिए। ऐसे जो कमजोर वर्ग के लोग हैं उन को यह कैंटीनें एलाट कीजिए। आप की रेलवे की कैंटीनों को कम पड़ा लिखा भादमी भी भासनी से चला सकता है। इसलिए स्टेशनों पर जो ठेले वगैरह होते हैं वह शिड्यूलड कास्ट के लोगों को आप एलाट कीजिए।

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा इस में भी पूरा नहीं हुआ है। उस कमेटी में मैं भी चुन कर आया हूँ। मैंने जहां भी देखा कहीं उन का कोटा पूरा नहीं पाया। इसलिए मेरा निवेदन है कि चौबीसी श्रेणी के काम करने वाले जो कम पड़े लिखे लोग लिए जाते हैं उन की सीधी भर्ती अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति में से आप कर लें तो उन का भासनी से

कल्याण हो सकता है । इंटरव्यू का आधार छोड़ कर सीधी भर्ती उन की करनी चाहिए ताकि उन लोगों को रोजगार मिल सके और उन का कल्याण हो सके ।

श्री राम रतन शर्मा (बांदा) : सभापति जी, इस जन-विरोधी बजट में तृतीय श्रेणी के यात्रियों का किराया बढ़ा कर जिसमें साधारण जन आते हैं उन की कमर तोड़ दी । उस के बाद भी मेरे बहुत से साथी मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देते हुए स्वागत करते हैं तब मुझे बड़ा आश्चर्य होता है । 1973-74 में जब मिनिस्टर साहब पिछली बार अपना बजट भाषण पढ़ रहे थे तो उन्होंने पैरा 24 में यह कहा था कि —

"I would have very much liked to exempt third-class passengers from any increase."

लेकिन मुझे आश्चर्य है कि जब 73 के बाद 74 आ गया तो उन्होंने थर्ड क्लास के किराये में और वृद्धि कर दी । उस की क्या जस्टिफिकेशन है ? अब उन के दिल में कोई दर्द थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के लिए नहीं है जिस में कि साधारण जनता आती है । अब आप एक नई चीज लेकर सामने आते हैं । आप ने अब की बार जो कहा है उस का नमूना आप के सामने पेश करना चाहता हूँ । मंत्री महोदय कैसी कैसी बातें अपने बजट भाषण में कह जाते हैं वह इस से माझूम पड़ेगा । उन्होंने कहा है —

"Mail and express trains are primarily intended to carry long-distance passengers on trunk routes. At present, contrary to this expectation, overcrowding in third-class compartments on these trains is mostly caused by short-distance passengers."

वइयह हते हैं कि चूंकी कम दूरी के यात्री लोग मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स में बहुत ज्यादा घुस जाते हैं इसलिये कम दूरी के लिए किराया बढ़ाने की आवश्यकता हो गई और

उन्होंने यह भी कहा है कि बसेज काफी हैं, बसेज कम्पैरेटिवली कम किराया लेती हैं, इसलिये भी थर्ड क्लास के पैसेंजर्स पर किराया बढ़ाने में कोई अनौचित्य नहीं है । डीजेल के दाम और पेट्रोल के दाम बढ़ गए, बसों के किराये बढ़ गए, लेकिन मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि मंत्री महोदय इस बात को क्यों नहीं देखते हैं ? बसों के भी किराये बड़े हैं और टैक्सियों के भी किराये बड़े हैं इस के बाद भी थर्ड क्लास के पैसेंजर्स का किराया बढ़ाने की बात आती है तो वह ऐसे प्राउन्ड देते हैं जिन का कोई भी आदमी समर्थन नहीं कर सकता ।

रेलवे में जन-सुविधाओं की बात आई । रेलवे में आज कितने यात्री बिना टिकट चलते हैं । अगर यह किराया बढ़ाने के बजाय बिना टिकट चलने वाले यात्रियों से जो हानि होती है उस की वसूली का प्रबन्ध सरकार कर लेती तो मेरा ख्याल है कि तृतीय श्रेणी में उन को किराया न बढ़ाना पड़ता । बांदा-कानपुर ट्रेन चलती है एक्सप्रेस भी और पैसेंजर भी, उस के बारे में मैं एक चीज आप को बतलाना चाहता हूँ जा पिछले साल से आज तक लागू है । कानपुर में थर्ड क्लास की खिड़की जब ओवर काउन्टेड हो जाती है और पैसेंजरों को टिकट नहीं मिलता तो वहां पर जो रेलवे स्टाफ है गार्ड और टिकट कलेक्टर वगैरह का वह क्या करता है कि पैसेंजर्स को वहां से बैसे ही गाड़ी में बैठा लेता है और पतीरा स्टेशन पर जा कर पतीरा से बांदा तक का टिकट उन्हें दिलाता है । इधर का किराया वह आपस में बांट लेते हैं । इस की शिकायत मैंने पिछले वर्ष रेलवे की एयारिटीज से की । मैं यह समझता था कि इस की कोई जांच होगी और उस जांच से मुझे अबगत कराया जायगा । लेकिन मुझे बड़ा आश्चर्य है कि एक बहुत बड़ा गैंग रेलवे कर्मचारियों का जो इस तरह से काम कर रहा है और रेलवे को घाटा पहुंचा रहा है उस के विरुद्ध कोई जांच आज तक नहीं की गई, न ही उस जांच के संबंध में मझे किसी तरह की कोई जानकारी दी गई

[श्री राम रतन शर्मा]

जन-सुविधाओं के नाम पर काफी कुछ कहा गया है कि हम ने यात्रियों को बहुत सी सुविधाएं दी हैं। तमाम बातें हम के बारे में कही गई हैं। दोनों पक्षों के लोगों ने सुविधाओं की कमी के बारे में बताया है। मैं ज्यादा समय उस विषय पर न लेकर अपने यहां पर बांदा डिब्बीजन में जो गाड़ियां चलती हैं उन के बारे में आप को बतलाना चाहूंगा। झांसी कानपुर सेंट्रल रेलवे, कानपुर बांदा सेंट्रल रेलवे और लखनऊ बांदा एक्सप्रेस तथा पैसंजर इन गाड़ियों में अधिकतर रोशनी नहीं होती, लेट्रिन में पानी नहीं होता। बगैर रोशनी के गाड़ियां चलती हैं और तमाम डकैतियां और मर्डर इन गाड़ियों में हुए हैं जिन में बहुतों में फाइनल रिपोर्ट लगानी पड़ी है। किराया बढ़ाते हुए कह देते हैं कि हम थर्ड क्लास के पैसंजर को एमिनिटीज देते हैं लेकिन उन्हें पानी तक नहीं मिलता है, डिब्बों में रोशनी तक नहीं होती है। बुन्देलखंड में कितनी गर्मी पड़ती है उस का अनुभव मंत्री महोदय को नहीं है, हम लोग जो बुन्देलखंड से आते हैं उन्हें पता है कि कितनी गर्मी वहां पड़ती है और स्टेशनों पर एक एक बूंद पानी तक नहीं मिलता है। थोड़े बड़े स्टेशनों पर पानी पिलाने के लिए जो म्नादमी लगाए जाते हैं वह स्टेशन मास्टर और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर के घरों पर काम करत हैं। पानी पिलाने के लिए टाइम पर नहीं आते। पैसंजर को सुविधा देने के लिए जो पैसा लगाया जाता है वह सुविधाएं उन को मिलती भी हैं या नहीं इस को कौन देखेगा ? मेरा तो यह कहना है कि न तो वहां रोशनी होती है न पानी होता है और न किसी तरह की और कोई सुविधा होती है। यात्रियों को किसी तरह की कोई सुविधा नहीं मिलती है। इसीलिए वहां पर चोरियां और डकैतियां बड़ी मात्रा में होती हैं जिन में बहुतों में फाइनल रिपोर्ट लगी है।

बांदा एक जिला स्थल है और एक अच्छा स्थान है। लेकिन वहां पर एक प्लेटफार्म

बनाया गया है। दो तीन साल से उस पर कानपुर से आने वाली बांदा पैसंजर खड़ी कर देते हैं। स्टेशन वहां से काफी दूर पड़ता है। तपती दोपहरी में वहुगाड़ी वहां खड़ी रहती है और वहां में छोटे छोटे वच्चे और औरतें नगे पांव चल कर आती हैं। वहां पर छाया तक का कोई इंतजाम नहीं है।

बांदा इलाहाबाद एक्सप्रेस ट्रेन के लिए बहुत दिनों से मांग की जाती रही है। इस तरफ से भी और उस तरफ से भी डा० रिछारिया साहब ने भी इस बात को कई दफा मंत्री महोदय को लिखा है। इस सदन में भी सवाल उठाए गए। लेकिन मंत्री महोदय ने इतनी सी बात भी ध्यान में नहीं रखी कि बुन्देलखंड जैसे पिछड़े इलाके में यह एक एक्सप्रेस ट्रेन हो जाय क्योंकि कमिश्नरी का दफतर झांसी में है और हाईकोर्ट इलाहाबाद में है। अब हाईकोर्ट और कमिश्नरी को जोड़ने वाली एक भी ट्रेन जल्दी चलने वाली नहीं है। झांसी से बांदा जाने के लिए 8 घंटे लगते हैं जब कि फासला सौ डेढ़ सौ माइल का ही है। तो इस के ऊपर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए था और बुन्देलखंड की जनता की इस छोटी सी मांग को मानना चाहिए था।

चेयरमैन महोदय, रेलवे बोर्ड के बारे में बहुत सी बातें कही गई हैं, इन सब बातों को सुनने के बाद मैं तो इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि इस गरीब देश में, जहां कि रेलों घाटों पर घाटा उठा रही हों, इस रेलवे बोर्ड की क्या जरूरत है। मिनिस्टर साहब हैं, उनके नीचे मिनिस्ट्री का पूरा स्टाफ है तो फिर अलग से इस रेलवे बोर्ड की क्या जरूरत है। मेरा यह आग्रह है कि इस रेलवे बोर्ड को अबिलम्ब समाप्त किया जाय और इससे जो बचत हो, उससे रेलवे का घाटा पूरा करें।

रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के बारे में बहुत कुछ कहा गया है—इन की बजह से चोरियां, डकैतियां, आदि बड़े-बड़े मालस हैं। झांसी

हो, मानिकपुर हो, जबलपुर हो मुगलसराय हो, जहां जहां याई हैं वहां चोरियां बढ़ रही हैं। चोरों से इनकी मिलीभगत है और अधिकतर केसेज में, मैं सब के लिये नहीं कह रहा हूं, 70 प्रतिशत केसेज में आर०पी०ए०फ० के लोगों का हाथ रहता है। इससे रेलवे को कोई फायदा नहीं है, इस लिये इनको भी खत्म किया जाना चाहिए। रेलवे ने यह एक अननुसेसरी बर्डेन अपने ऊपर लिया हुआ है।

वृन्दावन से हाथरस तक रेल चलाने की बात बहुत पुरानी है। 1947 में इस पर एक योजना चली थी, रेलवे मंत्रालय यदि पिछले कागजात निकाले तो मालूम होगा कि उस समय इस पर कुछ काम हुआ था। अगर वृन्दावन को हाथरस से जोड़ दिया जाय तो इससे तीर्थयात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी। आज तीर्थयात्रियों को वृन्दावन से मथुरा जाना पड़ता है, जहां बहुत ज्यादा भीड़ हो जाती है। वृन्दावन एक महान तीर्थ स्थल है, हमारे देश में इसका बहुत महत्व है, यदि जमुना पर रेलवे का एक ब्रिज बना कर रेल निकाल दी जाय तथा हाथरस से जोड़ दिया जाय तो इससे भीड़भाड़ भी कम होगी और रेलवे को भी फायदा होगा।

बांदा जिले में भी 1947 के पूर्व से एक रेल लाइन बनने की योजना थी, जिसके बारे में मैंने मंत्री महोदय को लिखा था। यह रेल लाइन कालिंजर से करतल जाने हुए अटारी हो कर राजापुर तक जानी थी। उस की नाप भी हो चुकी थी, लेकिन 1947 में स्वतन्त्रता मिलने के बाद बुन्देलखण्ड को सब मंत्रालयों ने भुला दिया। देश का जो सब से पिछड़ा भाग है उसको हर तरह से इग्नोर किया गया, यहां तक कि रेलवे मंत्रालय की कृपादृष्टि भी इस पर नहीं रही। मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि बुन्देलखण्ड की इस लाइन के लिये जिस पर 1947 के पहले नाप हुई थी, उसको पुराने रिकार्ड से निकाल कर पुनः देखें और सम्भव हो तो इसे निकालने की कृपा करें।

श्री नाथूराम मिर्षा (नागौर): सभापति जी, रेलवे के तीन बजट पिछले तीन सालों से मैं बड़े गौर से देखता आ रहा हूँ, लेकिन कभी बोला नहीं। इस दफा कुछ बोलने का मन हुआ और आप ने मुझे पांच मिनट का समय दिया, इसके लिये आप का बहुत आभारी हूँ।

रेलवे बजट हर साल आते हैं और हर साल घाटे की कहानी कहते हैं। टैंक्स भी कस कर लगाये जाते हैं। जरूर लगाइये, इस पर मुझे ऐतराज नहीं है, लेकिन यहां पर कुछ आवाज उठाई गई है कि थर्ड क्लास पर टैंक्स लगाने से गरीबों का नुकसान होगा। मैं समझता हूँ कि इस गरीब देश में ज्यादा लोगों पर टैंक्स नहीं लगायेंगे तो पैसा भी नहीं आयेगा और पैसा नहीं आयेगा तो काम भी नहीं चलेगा। इस लिये टैंक्स लगाइये, पैसा लीजिये, लेकिन दुख यह है कि जितना मिसमनेजमेंट आज रेलवे में देखने को मिलता है, इतना मिसमनेजमेंट मैंने किसी दूसरे मंत्रालय में नहीं देखा।

राजस्थान को लीजिये—कहा जाता है छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे, कहीं किसी लाइन को नये टुकड़े से जोड़ेंगे—लेकिन हुआ क्या? आज्ञाधी के पिछले 25 सालों में वहां राजाओं के द्वारा जो लाइनें बनाई गई थीं, वे भी ठप्प पड़ी हैं, बन्द पड़ी है। राजस्थान कोलियरीज से बहुत दूर है, रेलों के बन्द होने से कोयला नहीं पहुंच पाता। जहां पहले ही सड़कों की कमी है, ट्रान्सपोर्ट की कमी है, रेलों के बन्द हो जाने से तो सब काम रुक गया है, कोई भी सामान लोगों तक नहीं पहुंच सकता। मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी की लाइनें बन्द है, मकराना से पंरतसर की लाइन बन्द है, पीपाड़ रोड से बिलडडा की लाइन बन्द है। पहले जोधपुर से समदड़ी होते हुए डीस तक तथा जोधपुर से समदड़ी होते हुए बाँडमेर तक दो-दो रेल गाड़ियां चलती थीं। आज क्या है जोधपुर से समदड़ी तक एक रेल चलती है, वहां उसके दो टुकड़े हो जाते हैं, एक टुकड़ा समदड़ी, जालौर, मीनमाज होते हुए डीस

[श्री: नाथू राम मिर्चा]

जाता है और दूसरा टुकड़ा समदड़ी से बाइमेर जाता है। पहले बाइमेर जाने वाली गाड़ी मूनाव तक जाती थी, लेकिन अब वह भी बन्द हो गई है, बाइमेर में ही खत्म हो जाती है। 6 महीने हो गये हैं, पता नहीं कब तक यही हालत रहेगी। पूछते हैं तो कहा जाता है कि अभी दो महीने चुपचाप बंटे रहिये। हम तो बैठ रहेंगे, क्या करें जबरदस्ती नहीं कर सकते, आन्दोलन करना हमें आता नहीं है या करना नहीं चाहते हैं, लेकिन इस तरह से कैसे चलेगा। आप से मैं पूरजोर कहना चाहता हूँ कि आप इस पर गौर कीजिये, कितने दिनों तक रेलों को बन्द रखना चाहते हैं। सारे देश में इस समय राजस्थान सब से ज्यादा सफरर है, आप हिन्दुस्तान के नक्शे को उठा कर देख लीजिये, इस लिये मेहरबानी कर के रेलों को जल्द से जल्द चलवाइये, थोड़ा-बहुत कोयला वहां पहुंच जाय तो लोगों को कुछ शान्ति मिलेगी। एक और अजीब बात है—राजस्थान के लिये कोयला आता है, लेकिन रास्ते में चोरी चला जाता है, रास्ते में उसको उतार लेते हैं—रोज अखबारों में निकलता है—कृपा कर इस तरह ध्यान दीजिये।

कल हमारे उमाशंकर जी भाषण दे रहे थे कि पब्लिक सक्टर में सब को एम्पलायमेन्ट की गुंजाइश होनी चाहिए। आप की इतनी बड़ी रेलवे है, लेकिन हमारे राजस्थान के एक छोटे से प्रादमी को भी रेलवे में नौकरी नहीं मिलती। सब से पहले दो पब्लिक सर्विस कमीशन का दफ्तर ही बहुत दूर यु० पी० में इलाहाबाद में रखा है, वहां तक हमारे प्रादमी नहीं पहुंच पाते, अगर पहुंचते भी हैं तो उनकी बारी नहीं आती। मैं चाहता हूँ कि इसका एक हेडक्वार्टर राजस्थान में बना दें, जोधपुर में, जयपुर में, बीकानेर में कहीं भी बना दें। . . .

रत्न शंकरजी के उपसंगी (श्री मुहम्मद अली कुरैशी) : सब चीजों में एक-एक कमिश्नर

श्री नाथूराम मिर्चा : मुझे बहुत खुशी है कि आप ने इस बात को माना है। मेरे यहां के लोग रोज कहते हैं कि कम से कम इतना तो करा दें।

तीसरी बात, राजस्थान के अन्दर मीटर गेज रेलवे दो भागों में बंटी हुई है—वैस्टर्न रेलवे और नार्दर्न रेलवे—इन दोनों में आपस में कोई कोआर्डिनेशन नहीं है, जिसकी वजह से रेलों के डिब्बे बेकार पड़े रहते हैं, न वैस्टर्न रेलवे वाले नार्दर्न रेलवे के डिब्बों को काम में लाते हैं और न नार्दर्न रेलवे वाले वैस्टर्न रेलवे के डिब्बों को काम में लाते हैं। अगर मीटर गेज का एक जोन बना दें, तब उनके अन्दर आपस में बैटर कोआर्डिनेशन हो सकता है। यह एक पाठिसी का सवाल है, जिते मैं आप के सामने रख रहा हूँ। जिस तरह से आपने पब्लिक सर्विस कमीशन के बारे में गौर किया है, कृपा करके इस बेसिक इश्यू पर भी गौर कीजिये और सारी मीटर गेज का एक जोन बना दीजिये।

आज आप वर्तमान रेल कर्मचारियों का पे-कमीशन के आधार पर भला करने जा रहे हैं, उनका वेतन बढ़ाने जा रहे हैं, तो इस मौके पर पेन्शनर्स के लिये भी गौर कीजिये। आपके पेन्शनर्स महंगाई की वजह से बहुत परेशान हैं। रोज मुझको मिलते हैं, कहते हैं कि हमारे बारे में भी भारत सरकार को कुछ सोचना चाहिये। मैं आपसे अपील करना चाहता हूँ कि उनकी पेन्शन के बारे में भी कुछ गौर कीजिये।

श्री राजेश्वर प्रसाद यादव (मधेपुरा) : सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के समर्थन के लिये खड़ा हुआ हूँ। वित्तीय संकट, कर्मचारी अनुशासनहीनता तथा वेतन आयोग की सिफारिशों के प्रभाव के बावजूद भी मंत्री महोदय ने जिस कुशलता से रेलवे बजट को

प्रस्तुत किया है, इसके लिये बेधन्यवाद के पात्र हैं।

MR. CHAIRMAN: The hon. Member may continue his speech tomorrow. Now we shall take up the Half-an-hour Discussion.

17.30 hrs.

HALF-AN-HOUR DISCUSSION  
DIFFUSION OF OWNERSHIP OF NEWS-  
papers

SHRI C. K. CHANDRAPPA (Telli-cherry): At the very outset, I would like to make a request to the hon. Minister that he should not give a very formal and an evasive reply to this. Why I am saying this is because I have been going through the records and perhaps he will remember that this is the 20th year after the Press Commission had recommended that there should be certain basic reforms in the field of Press.

It was in 1954 that people like Dr. C. P. Ramaswamy Iyer, Dr. Zakir Husain, Shri Chalapati Rau and others—they were the members of the Press Commission—made their recommendations. Nobody will say that they were big revolutionaries or even left-minded people. But even they could not believe what was happening in the field of newspapers, in the world of newspapers.

One of them, Dr. C. P. Ramaswamy Iyer, after the enquiry stated:

“I went in as a great friend of newspapers. I came out thoroughly disillusioned.”

That was the kind of picture a person like Dr. C. P. Ramaswamy Iyer depicted before the country.

The Press Commission recommended that there should be diffusion of ownership and control of the newspapers should be with the journalists and with the employees and the shares should be distributed in such a manner. A price-page scheme should be introduced to avoid unfair competition between big and small newspapers. Only 40 per cent of the space should be allowed for advertis-

ments, but, as you know, today we are being made to buy the bundle of advertisements printed and not the news in the newspapers. That is the situation today. They also said that News Agencies like PTI UNI should be made a corporation. These are some of the important recommendations made by the Press Commission. They also said that a watchful eye should be kept to see how the monopoly is bringing the Press under their grip. These were the main features of their recommendations.

After that, so many statements were made and particularly, after the 1971 Elections in which we all came here, the Prime Minister assured that the diffusion of ownership and the delinking of the press from the industrial houses will be made. The Law Minister, Shri Gokhale, said that the Press in India should forthwith cease to be the mouth-piece of a few and should reflect the cross-currents of the public opinion of this country. Shri Raghunatha Reddy, the Minister, who was in charge of Company Affairs at that time, said that having delinked the commercial banks from the industrial houses, it is time to free newspapers also from their grip and that the ending of the monopolistic hold over all walks of life should begin at the newspapers' end.

I am saying all these to impress upon the House that this was the declared policy. This had the general approval from the ruling party side, from the journalists, the Federation of Working Journalists and the newspaper employees and every one in the country wanted the diffusion of ownership and the delinking of the press from the industrial houses to be made. But what happened is more interesting. I have some old figures. New figures are not available. If possible, I hope the Minister will give us these figures. In 1952 the monopoly press controlled 50 per cent of the journals. After 18 years, in 1970 it became 70 per cent control and in big cities it is 80 per cent they were controlling. And this is the kind of picture which we see, Sir. When