

The Lok Sabha reassembled after Lunch at Five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

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

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri R. P. Yadav to continue his speech

श्री राजेश प्रसाद यादव (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष जी, कल मैं कह रहा था कि वित्तीय संकट, कर्मचारी अनुशासन में हानि तथा बेतन आयोग की सिफारिशों के प्रभाव के बावजूद भी मंत्री महोदय ने जिस कुशलता से रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, उनके लिये वे बधाई के पात्र हैं।

गत साल कार्य भार मंथालने के चन्द दिनों के अन्दर ही मंत्री महोदय को रेलवे बजट प्रस्तुत करना पड़ा था और 1973 का साल "धीमे काम करो" "नियमानुसार काम करो" और "पदनाम के अनुसार काम करो" जैसे आन्दोलनों, सामूहिक अनुपस्थिति, अशानक हड़तालों, बन्दों और रेल पथ पर धरना आदि का साल रहा है। इसके बावजूद भी मई से जुलाई तक रेलों ने पंजाब और हरियाणा से सूखाग्रस्त क्षेत्रों के लिये 24 लाख मीट्रिक टन खाद्यान्नों की उच्च प्राथमिकता के प्राधार पर दुलाई की, जो वास्तव में प्रगमनीय है।

देश के उत्तर-पूर्वी भाग, खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार तथा आसाम और आस-पास के छोटे छोटे नबनिर्मित प्रदेश रेल के दृष्टिकोण से काफी बैकवर्ड हैं। देश में रेलों के एक्सेज का एक तिहाई भाग भी इन प्रदेशों को नहीं मिला है। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस ओर ध्यान दिया है, पर मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि इस पिछड़े भू-भाग को कम से कम देश के एक्सेज के बराबर पर ला दें, इसी मन्दर्भ में मैं बिहार जैसे पिछड़े प्रदेश के सबसे पिछड़े जिले सहरसा के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूँ। जब मैं संसद सदस्य नहीं था उस समय भी तथा संसद सदस्य होने के बाद हर साल रेलवे बजट

पर बोलते दृष्टे हमने बन्द एक छोटी मांगें रखीं लेकिन तकलीफ के साथ कहना पड़ता है कि उनमें से एक मांग की पूर्ति भी अभी तक नहीं हो पाई है यद्यपि आणवामन हमें बपाबर दिये जाते रहे हैं।

सबसे पहली हमारी मांग है दीर्घत मधेपुरा को मिहेश्वर होते दृष्टे बीरपुर से मिलाया जाये। बीरपुर कोमी का हैडक्वार्टर है जहाँ से सैनस चली है जिनसे सारे बिहार में सिबाई होती है। बीरपुर नेपाल की तराई में पडता है इसलिए सामरिक दृष्टि से भी उसका अपनी जगह पर महत्व है। मुझे बताया गया है कि बीरपुर तक काफी खर्च आयेगा अत मैं जन-सुविधा के दृष्टिकोण से फंजवाईज लाईन बनाने पर भी सहमत हो गया था पर इस बजट में उसका कोई समावेश नहीं है। मिहेश्वर बिहार का प्रमुख धार्मिक स्थान है। वहाँ पर बिहार का द्वितीय बडा मेला लगता है। वहा एलिक्ट्रिक का सबसे बडा मार्केट है और जो केवल 8 किलोमीटर की दूरी पर ही स्थित है, उसे तब तक के लिये कम से कम मधेपुरा से धवश्य मिलाया जाये। मैं आग्रह करूंगा कि मंत्री जी इस पर धवश्य ध्यान दें और इसी बजट में इनको मंजूर करने की कृपा करें।

मेरी दूसरी मांग है कि बिहारीगज से सिमरी बखिनगपुर को मिलाया जाये। यदि मैं ठीक स्मरण कर रहा हूँ तो यहाँ पर मास्ट ईयर मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा था कि बेकाई एरियाज में जहा 60 किलोमीटर तक लाइन नहीं होगी वहाँ पर लाइन डानने में एकोनामिक वायबिलिटी रास्तो में नहीं आयेगी।

मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि यह हिस्सा इतना पिछडा हुआ है कि वहा बडे बडे ने अभी तक लाइन नहीं देखी है। बिहारीगज एक महत्वपूर्ण स्टेशन यहा से हर साल पांच से सात लाख मन जूट और तीन से चार लाख मन अन्य अनाज बाहर भेजा जाता है, और 60 किलोमीटर लाइन आप को बनानी होगी जिस से 100 किलोमीटर तक की भेन लाइन पर आने की बचत होगी। मंत्री जी ने सब का आश्वासन दिया है लेकिन बजट में इस का कही जिक्र नहीं है।

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

एक बात मुझे बलुभाहा हास्ट के बारे में कहनी है। जब स्वर्गीय लाल बाहदुर शास्त्री एक वफा उधर से गुजर रहे थे तो वहाँ उन्होंने बहुत से लोगों को ट्रेन से कूदने दृश्य देखा और फोरन उन्होंने आदेश दिया कि इस स्थान को हास्ट स्टेशन बनाया जाय। लेकिन चन्द साल से वह बन्द हो गया है। मैं चाहूँगा कि उस को फिर से हास्ट स्टेशन बना दिया जाय।

उधर चन्द महीनो से कायल के प्रभाव में गाड़ियाँ रद्द हो रही हैं। रेल विभाग का कहना है कि कोयले की कमी है और दूसरी तरफ खनिज विभाग कहता है कि बैंगन्स की कमी है। किस की बात सही है, मैं नहीं जानता। लेकिन यह दोनों विभाग भारत सरकार के ही हैं, इन में समन्वय होना चाहिये और एक तरह की तस्वीर लोगों के सामने प्रानी चाहिये। कायले की कमी तो मैं समझता हूँ लेकिन जब इतने बड़े बड़े अधिकारी हैं, जहाँ टोप ड्रेवी गैमिनिस्ट्रेशन है, उस के बाद भी दिमागी कमी मेरी समझ में नहीं आती। वह दिमागी कमी यह है कि पिछले महीने 13 फरवरी का मैं अपने क्षेत्र से जा रहा था, मानसी से सहरमा जान के लिये मैं 9 बजे सुबह पहुँचा और रात के बज तक इनजार करना पडा 70 किन्मीमीटर जान के लिये। कहा गया कि गाड़ियाँ कैमिल हो गईं जब कि चार गाड़ियाँ वहाँ जाती थीं—रात 9 बजे से सुबह 7.40 के बीच। महरमा कमिश्नरी हैडक्वार्टर हो गया है और लोगों को अपने काम के लिये मानसी की तरफ से भी भारी सख्या में जाना पडता है। लेकिन दिन से कोई गाड़ी नहीं है और रात में चार, चार गाड़ियाँ जाती हैं। हम न समस्तापुर डिबोजन के डी० एम० से टेलीफोन से बात की और कहा कि कोई व्यवस्था कीजिये वरना लोग उनावल हो रहे हैं। उन्होंने न कहा हम की जवाबदारी मैं अपने ऊपर लगा। आप हम के बारे में जांच कराये और देखें कि क्या हाने जा रहा है।

1973 हड़तालो और संघर्षों का मास रहा है। लेकिन इस के लिये जिम्मेदार प्रशानन रहा बजाय कर्मचारियों के यह बात ठीक है कि

बहुत से कैंटवरी के कर्मचारी ऐसे रहे हैं जो बिना नोटिस के हड़ताल पर गये हैं। लेकिन ऐसी भी कैंटवरी है जिन्होंने ने काफी समय दिया है, रेल प्रशासन को नोटिस भी दिया है, लेकिन जब तक यह हड़ताल पर नहीं गये तब तक उन की बात की मुनबाई नहीं हुई। इस तरह का कोई तरीका निकाला जाय ताकि जो वास्तविक मान हो उस का देख कर लागा के ऐजीटेसन पर जाने से पहले ही उन की मांगों को मान लिया जाय ताकि रेलवे को घाटा न हो और जनता को भी परेशानी न हो।

आज रेलवे यूनियनबाजी का प्रस्ताव बन गया है। रिकग्नाइज्ड यूनियन्स और फेडरेशन से उन की तकलीफ का इलाज नहीं होता है। आज रिकग्नाइज्ड यूनियन्स की फीनोइग नहीं के बराबर है जिस का परिणाम हमारे सामने है। पिछले ऐजीटेसन के समय पर इन्होंने बार बार कहा कि लोग ऐजीटेसन पर न जायें लेकिन फिर भी लोग हड़ताल पर गये। इस से स्पष्ट है कि उन की फीलाइंग नहीं है। इमानिये रिकग्नाइज्ड यूनियन्स उम तरह के डाक्टर्स हैं जिन के पास मरीज नहीं हाता पर दवाई है, और अनरिकग्नाइज्ड यूनियन उम तरह के डाक्टर हैं जिन के पास दवा और इजेक्शन नहीं है लेकिन मरीज काफी है। ता जब तक दोनों का समन्वय नहीं होगा तब तक देश का भला नहीं होगा। मंत्री महादय ने वन इडस्ट्री वन यूनियन के लिये एक मीटिंग बुनाई थी जिन में देश के लबर लीडर्स ने इस बिचार में सहमति प्रकट की थी कि एक इडस्ट्री में एक ही यूनियन हो। हम आग्रह करेंगे कि जल्दी से जल्दी इस तरफ कदम उठाया जाय और इस का तरीका सीक्रेट बैलट हो।

मैं हमेशा से रेलवे बोर्ड का सफेद हाथी कहता हूँ जो काम के बजाय काम में रोडा घटकाना ज्यादा जानता है। लेकिन आज मैं उन को बैलट वन्दन यानी गधा की पदवी देता हूँ जो यह करता है कि जिस समय गर्मी रहती है और सारी बाह्य सूख जाती है वह उस पर लीट कर चक्र उठता है तो यह समझकर खुश होता है कि सारी

बास को हामी ने बर्रा है। इसी तरह रेलवे बोर्ड भी इसी धर्म में रहता है कि सारा काम हमने ही किया है। एक ही काम रहा है कि जो भी मंत्री प्रसटिव रहा उस को किस तरह बदनाम किया जाय। ऐसा ही प्रयास रेलवे बोर्ड का रहता है।

रेलवे में गाइड कैटेगरी एक प्रबुद्ध कैटेगरी है और हमेशा से प्रशासन की बात मानती रही है, कभी भी वे एक्टिवेशन पर नहीं गये। लेकिन उन के साथ तीसरे बेतन आयोग ने अन्याय किया है। मैंने मंत्री जी को इस सम्बन्ध में बताया। उन्होंने कहा कि जब तक कोई फैसला नहीं हा जाता उन पर तीसरे बेतन आयोग की सिफारिश का लागू नहीं किया जायेगा। मन्त्रालय यह कि मंत्री जी भी महमन थे कि गाइड लोगो के साथ अन्याय हुआ है। लेकिन दिल्ली में नार्दर्न रेलवे के डी० ए० न इस आदेश के बावजूद भी यह आदेश दिया कि गाइड श्रेणी पर बेतन आयोग की सिफारिश लागू होगी जो कि मंत्री जी के आदेश के विरुद्ध विपरीत है, और इस महीन में उमी हिमाब में उन का पे मिनने जा रही है जिस पर गाइड लोगो ने 10 मार्च में 'वर्क टु रूल' का फैसला किया है। इस की जानकारी मंत्री महादय को है। ऐसी स्थिति में बदनामी मंत्री जी की होगी। प्रथम हमकी जिम्मेदार रेलवे बोर्ड है। इन की दानीय यही है कि यदि इन को पे स्कूल का रिवाइज करेंगे तो दूसरे लोग भी सामने आयेंगे अपनी मांग ले कर जिस की मानना मुश्किल होगा यह दानीय के अलावा कुछ नहीं। मैं पूछना चाहता हू कि जब ट्रेन एग्जामिनर्स और पी० डब्ल्यू० आई० का स्कूल बिना किसी रिक्मन्डेशन के आप ने रिवाइज किया तो कहां हल्सा हुआ? जिन्हें 1०० रु० मिलत थे उन को बेतन आयोग ने 330 रु० दिये है, तो हम केवल इन्साफ ही मांगते हैं कि हम को भी 330 रु० दीजिये। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी हम पर ध्यान दें और 10 मार्च में वे लागू आन्दोलन न करे, इस बारे में उचित व्यवस्था हो ताकि यह नौबत ही न आवे।

रेलवे ऐसा विभाग है जहां समय की कमी होती है। आप यदि समय सारिणी को निकाल

कर देखें कि दिल्ली के 50 किलोमीटर रेंडियस में जितनी गाड़ियां जाती हैं उन की स्पीड एक तिहाई से भी कम कर के दिखायी जाती है इसलिए कि समय पर दिल्ली पहुंच सकें, हालांकि समय पर ट्रेने नहीं पहुंच पाती है। आज समय पर गाड़ियां चलें तो लोगो को आश्चर्य होता है। इस बारे में माननीय हनुमन्तैया जी ने एक बात बहुत अच्छी की थी कि गाड़ियों के देर से चलने की जवाबदेही बड़े अधिकारियों पर डाली थी। त्रिम जॉन ने गाड़ी समय पर नहीं चलती थी उन के बड़े अधिकारी को उसका जवाबदेह बनाया गया। नतीजा यह हुआ कि गाड़ियां समय पर चलने लगी थी। हम चाहेंगे कि मंत्री महादय इस तरफ ध्यान दें ताकि इस तरह की कोई बात आन्दोलन देखने में न आवे और गाड़ियों के विलम्ब में चलने की बीमारी दूर हो जाय।

जहां तक रेल भाड़े में वृद्धि की बात है, समय का देखने हुये मैं मानना हू कि यह एकदम जरूरी है कि भाड़ा बढ़ाया जाये। इस का मैं समर्थन करता हू, लेकिन साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हू कि इस से पहले जो भी बजट प्रस्तुत किये गये, सब में 25 किलोमीटर तक व रात्री भाड़े में बढोतरी नहीं की गई थी। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि कम से कम 25 किलोमीटर तक की यह छूट इस बजट में भी दी जाये।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि यदि आप वास्तव में रेलवे में सुधार करना चाहते हैं तो रिस्ट्रक्चरिंग आफ ऑफिशियल मशीनरी और रिभागनाइजेशन आफ जान्म जरूरी है। बहुत से ऐसे जॉन हैं जो बहुत बड़े हैं जैसे नार्दर्न जॉन है। वह बहुत अनेमैनेजबल है। हम छोटे छोटे जॉन्स बना सकते हैं ताकि प्रशासनिक दृष्टिकोण से काम सुचारु रूप में चल सकें।

उपाध्यक्ष महादय, मैं मंत्री जी का धन्यवाद देना चाहता हू कि उन्होंने आप के प्रदेश की धार ध्यान दिया है। उन्होंने न्यू बगार्डगाव में गौहाटी तक की लाइन का रिवेशन करन का काम किया है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि मुजफ्फरपुर से

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव

रक्सौल की लाइन को भी इसी तरह कन्वर्ट किया जाये और नमल से तलवाड़ा, मालवा से बीकानेर, गया से राजगीर लाइनों के काम को पूरा करने की जो बात कही गई है उस को जल्द से जल्द टेक अप किया जाये।

एक और बात कह कर मैं अपनी बात खत्म करूंगा। हम ने अखबारों में आज देखा कि रेलवे बोर्ड ने फैसला किया है कि चार शहरों कलकत्ता बम्बई, दिल्ली और मद्रास स्टेशनों से एक माल पहलें ही किसी जगह के लिये रिजर्वेशन कराया जा सकता है। अभी जब बीस दिन पहले से रिजर्वेशन होता है तब तो इतना ब्लैक हाता है और रोज चलने वाला को परेशानी होती है, जब एक साल पहले से रिजर्वेशन होगा तब न जाने क्या होगा।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur). Before I express my views, I should say that the views of the Socialist Party regarding the Railway Budget had been expressed by my valiant socialist comrades offering satyagraha on Kanpur-Allahabad railway track opposing the increase in railway fares. They have already recorded the protest of the people against the rise in fares of third class passengers. What they have expressed in blood and tears, I shall express in words, though words may not be adequate to reflect the sentiments of the people. These martyrs faced bullets and laid down their lives while giving vent to the anger of the people outside.

Last year's budget did indicate a deficit. In the course of the debate this year some Members have underestimated the deficit in the Railway budget. Some say that the deficit would be Rs. 52.79 crores. This is an optical illusion. Even after mobilisation of the resources suggested in the budget proposals the railways will be left at the end of 1974-75 with an uncovered gap of Rs. 52.79 crores in the payment of dividend to the general revenue but this gap will be in addition to the shortfall of

Rs. 23.26 crores in cash resources. In reality the total deficit will amount to Rs. 116.05 crores. The proposition before the Government ought to have been how to augment resources without throwing the burden on the common man.

We find that the expenditure on administration is going on at a very rapid pace. I am not one of those who cast aspersions on individual members of the Railway Board.

I am not brought up in the tradition that I can cast aspersions on individual Members. But, I want to criticise the Railway Board as an institution, its structure, its method of functioning and the wasteful expenditure in which the Railway Board is indulging. Sir, there is a lot of scope for a considerable reduction in the wasteful expenditure in which the Railway Board is indulging. Not only that today, the Railway Board has become almost a Government within the Government. If you ask me, I would say that the Railway Board has really become a Government and what about the Ministry? It has merely become a foot-board of the Railway Board. I think that would be the apt description of the Railway Ministry and the Administration. It is the Railway Board which is taking major decisions and others are merely toeing its line. I wish the Minister will function as a Minister and the Railway Ministry will continue to be a Ministry and they will try to exercise the powers that are given to them under the present set-up.

Sir, the expenditure must fall more on the affluent sections and so, I have no hesitation in saying that as far as the fares for the first class and airconditioned class are concerned, they should be stepped up. But, as far as third class passengers are concerned, the fares must come down. Sir, I am surprised to find the break-up of the revenue that will be available from the new fares that have been imposed. The additional revenue from fares on upper classes will be of the order of Rs. 4.44 crores, and as far as additional

revenue from third class passengers is concerned, it will be only Rs. 16.48 crores

Another thing that I would like to mention is the extra-ordinary expenditure that is being incurred on the Railway Protection Force which is not performing its rightful duties. I do not want to repeat what some of my friends have said on both sides of the House. It is really not the Railway Protection Force. As someone has rightly explained, it is the Railway Pilferage Force. Therefore, this force can also be reduced to a very great extent.

As far as the expansion programmes of the Railways are concerned, they constitute the most important aspect of the budgetary proposals. Sir, in the speech, it has been mentioned by the Minister, who is having a sound sleep just now.....

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): I am hearing everything.

PROF. MADHU DANDAVATE: I have great respect for the Railway Minister who can do two things at the same time. He can sleep, and at the same time, he can listen. I wish we are able to develop the same capacity.

The Railway Minister has said:

"I have not been able to include new railway lines in other backward areas of the country on account of paucity of funds during 1974-75. Surveys have, however, been taken up and are proposed to be taken up in 1974-75 for a large number of new railway lines which have been proposed by the State Governments, Members of Parliament and other public bodies."

I do not want to read out the list, which is a big one. There are twelve routes that have been mentioned. But, the most interesting part comes after the mention of these railway lines and that is an important rider and a most dangerous rider. Then, the Minister continues to say:

"I would like to take up the construction of these lines during the Fifth Plan.

But, this would depend upon the availability of resources. The present allocation during the Fifth Plan for construction of new railway lines is not sufficient for this purpose. Execution of these works will be considered by Government in the light of survey reports and as and when we can augment our Plan needs."

This is what the Railway Minister has said.

Sir, in this very House, during the discussion on the Railway Budget and during other discussions that we had, on the West Coast Konkan railway and Marathwada railway routes, many of us insisted that a special premium must be placed on development of backward areas and that there can be no development of backward areas and backward regions in the country unless the infra structure required for economic development in the form of railway tracks and transport facilities are provided in the backward areas. This is a vicious circle. Those who have the resources to take up developmental activity in the backward areas, say that they do not have the infra structure and so they cannot go in for the development of backward areas. When we refer to those who are in charge of providing transport, they say that unless there is availability of proper communication for the development of industries in the backward areas, it will not be possible for them to accept the feasibility reports and provide the necessary transport and communication facilities in the form of new railway lines. This is the vicious circle that has developed. This has to be broken.

I represent a constituency of the West Coast Konkan region, which has been promised over and over again a railway line. Both sides of the House have agreed that for the development of the backward region of Konkan and also the other West Coast areas of Mysore State as well as Kerala State, it is very necessary that the West Coast Konkan railways must be developed. We were told that it will be started as a

famine relief work. When the famine has receded into the background we find that the relief railway work has also receded into the background. Now it has become very clear that even the survey has not been completed and the sanction of the Planning Commission has not been given for the project. So, the Konkan coastal railway will be a distant dream for all those who have been dreaming for it. Our Minister comes from Bihar. Time and again, especially on the eve of the elections, he was always promising the electorate that the Mandar railways will be taken up. But the churning of the Mandar has not taken place. I hope the Minister will take due care about it.

So many hon. Members have referred to the question of bonus. I will say only one thing about bonus. If our concept of bonus is very clear in our mind, if we accept bonus as a deferred wage and not some sort of payment which is *ex gratia*, so long as there is a gap between the present wage and the living wages, that has to be partially filled up. Wherever such gap exists in the railways, it has to be partially at least filled up. I hope the Minister will take note of the unanimous view of all the Central trade unions of the country and will not discriminate against the industrial workers of the railways.

My friends have repeatedly referred to casual leave. Shri Kachwai has already placed before this House a Resolution seeking the abolition of the system of casual labour in the railways. The casual labour system is a hangover of the old feudal order and the present Government, which talks of a socialist pattern, must give up all the remnants of the old feudal order. Therefore, I say that the casual labour system has to be given up.

There has been a pressing demand by the railway employees of Sholapur Division that they must be integrated into the Central Zone. This is not a parochial demand but a demand which is in terms of communications, in terms of trade and in terms of feasibility, and they have clearly established a case that Sholapur Division

of the railways must be included in the Central Zone. I am very happy that the Government have already appointed a Committee. I hope that Committee's report will be accepted. I have not the least doubt that on the basis of merits the Committee will recommend the inclusion and incorporation of Sholapur Division in the Central Zone. I hope that this recommendation will be accepted.

There has been reference to compensation. I will say only one thing about compensation. Today we are putting a premium on death by a particular mode. If a person travelling by air dies, it is really a heavenly death, because his family members would get a compensation of Rs. 1 lakh. But if the same person dies in a railway accident, his family members would get only up to Rs. 50,000 as compensation.

SHRI L. N. MISHRA: His dependants will get Rs. 50,000, in the case of his death; it is not upto Rs. 50,000.

PROF. MADHU DANDAVATE : For other categories it is less. The maximum limit of life is death and the maximum compensation is Rs. 50,000. Nowadays I always travel by air in the hope that in case some accident takes place, since we are not able to earn that much amount in our life time, at least after our death our family members would get Rs. 1 lakh.

Then, I would like to say a word about Class 2 officers. It has been mentioned in this House earlier. Now there is discrimination between class 1 officers, who are directly recruited through the UPSC, and Class 2 officers who are promoted from the subordinate category, on the basis of a written examination and *viva voce* test. Though both have the same responsibilities and do the same duty, in the matter of pay and promotion there is discrimination. That should be removed.

As far as the inequality between the First Class and the Third Class passengers and facilities are concerned, that is extremely pronounced. Sir, you yourself must have

gone abroad and travelled by train in countries of Europe. You must have discovered that there is very little disparity as far as the facilities are concerned. There are only two classes and the disparity between the two classes is very little. So, the people prefer to travel not by the upper class but by the lower class because the facilities available are the same. Here also, the disparity must disappear. I will be very happy if the protagonists of a socialist society create a classless train.

There is a fragmentation of the trade union movement which is affecting the operational efficiency of the railways. I can sympathise with friends who have formed category-wise unions and who find it difficult to get their grievances redressed. Those who have formed category-wise unions are convinced that ultimately there should be one union in one industry. Therefore, I say, the ballot to decide the representative character is the only path.

In the end, I warn the Government that the All-India Railwaymen's Federation and its President, Shri George Fernandes, has already sounded a warning that unless their grievances regarding bonus recommendations of the Pay Commission and all other related demands are accepted, and a better deal is given to the railway employees, the All-India Railwaymen's Federation will embark upon a strike and in this strike, the cooperation of all other unions is also there. The National Convention of Railwaymen has already given a warning. I think, the warning will be heeded by the hon. Minister and their legitimate grievances and demands will be accepted.

SHRI PATTABHI RAMA RAO (Rajamundry): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Budget presented by the Railway Minister and I am glad that in the present circumstances, there cannot be a better presentation than the one he has done. There may be some difficulties in the case of some sections of the people. But under the existing circumstances in the country, probably we have to bear them with patience and nothing else can be done.

While supporting the Budget, I wish to draw the attention of the hon. Minister to a few deficiencies in our State of Andhra Pradesh. In May, 1972, the Andhra Pradesh Government approached the Government of India, the Minister of Railways, for undertaking the following new lines in the State during the Fifth Plan:

Construction of a new B. G line from Nadikude to Bibinagar. I am thankful to the hon. Minister that he has already included it in the present Budget.

Construction of a railway line from Bailadilla to Kovvur via Bhadrachalam. It is really a necessity in Andhra Pradesh. It runs through Bhadrachalam which is a backward area. Not only that. Bhadrachalam area has plenty of iron ore and rich minerals which could be carried to the port for export by which we can have export earnings. This also passes through a cultivated area of west Godavari where there is plenty of rice produced. Possibly, this railway line will help to transport rice easily to other places.

So this line is really a necessity. Then, construction of a new broad gauge line from Nandyal to Katpadi via Cuddapah. Then, construction of a new broad gauge line connecting Sircpur-Kagaznagar in Andhra Pradesh and Lagam in Madhya Pradesh. Then, circuit railway covering Hyderabad and Secunderabad.

I also support the request of the Andhra Pradesh Government for conversion of Tirupati-Katpadi line via pakala into a broad gauge line. That will help a great deal in shortening the long routes, Delhi-Cochin and Delhi-Bangalore, at least by 100 kilometres. Nowadays everything is costly, including coal and diesel oil. Therefore, shortening the routes must be thought of. By investing on conversion of this line into broad gauge, the Railways would save a great deal by way of oil and other things. I will give the figures:

Delhi-Kazipet-Vijayawada-Madras-Cochin-2890 kms. By having this railway line we will have:

[Shri Pattabhai Rama Rao]

Delhi-Gudur-Renigunta-Pakala-Katpadi-Cochin-2821 kms. Now I come to the distance from Delhi to Bangalore. Delhi-Kazipet-Gudur-Renigunta-Pakala-Katpadi-Bangalore-2476 kms.

Delhi-Kazipet-Gudur-Madras-Bangalore-2546 kms. Thus, the distance can be reduced by about 100 kms. Also this conversion will help a great deal the backward area of Rayalaseema in Andhra Pradesh.

The supply of wagons to the industries in Andhra Pradesh is very meagre. They complain that they are not able to get even half the number of wagons that they requisition for or require. I request the Railway Minister to look into this. Production of things is already poor, and whatever is produced must at least reach the places where it is needed. Unless the wagons are supplied in adequate numbers it will not be possible for the finished goods or raw materials to reach the places where they should.

Then I would suggest speeding up of a few trains in Andhra Pradesh. The 45/46 is the only express train between Hyderabad and Howrah. In name only it is called an express train, it is actually worse than a passenger train. The 46 Express train takes 19.30 hours to reach Waltair from Hyderabad. Similarly 45 Express train takes 20.45 hours from Waltair to Hyderabad. It is the slowest express train in that area. The Hyderabad-Madras Express is also very slow. They must speed up these trains, if possible by diesellising them.

Also the Hyderabad-Delhi Express, which is called the Southern Express, takes, as it is, 33½ hours—two nights and one day—to reach Delhi from Hyderabad. My suggestion is that it must be speeded up; it may take only one day and one night to reach Delhi from Hyderabad or *vice versa*. I have travelled by that train several times and I have found that the train reaches most Stations well in advance of time and stays there to leave the Station on time. When I calculated what exactly was the

time for which the train was stopping at various Stations having reached in advance of time, I found that it was more than four hours—while going in advance of the time at all stations. So, what I am suggesting is that as it is only a reduction of 5½ hours and as I find that the running time already there is 4½ hours, probably this 5½ hours is not difficult to adjust. The speeding up of the train will not only save fuel but also give a lot of convenience to the travelling public. Hence, I suggest that the Railways may kindly look into the matter. No doubt, this matter was brought to the notice of the Railways earlier—the speeding up of the trains, but they have given the usual, stereo-typed reply that the line capacity is not there or that it is not possible to accommodate in the other Railways. It is the South Central Railway or the Central Railway through which this train passes. Perhaps it may not be possible for the Zonal Railways to adjust this train, but the Railway Board, I am sure, can easily, by working out the timings and in consultation with the various Railways, find a way out. My submission is that each railway zone should not think that it is a separate government by itself. After all, the Railway Board should see that there is co-ordination between one section and the other section and the convenience of the public is the most important thing. Trains keeping up the time is most important in the present fast-moving times.

Sir, beyond this, I do not like to take the time of the House.

श्री शिव कुमार साहू (अमरगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरी मान्यता यह है कि माननीय श्री जी यदि अपने विभाग की चोरियों को और अष्टाचार को रोकें तो उन्हें किराये के रूप में और गुह्त पर भाड़े के रूप में कुछ भी बढ़ाने की आवश्यकता नहीं है। प्रायः प्रति वर्ष ही यह बात कही जाती है कि हम विभाग में बहुत बड़ी चोरी सामान के रूप में, कोयले के रूप में और अनेक प्रकार से होती है। यह बुराई कम होने के बजाय उत्तरोत्तर बढ़ती चली जा रही है। जब तो यहाँ तक है कि कुकिंग आफिस में बड़ी जूरत और साहस

के साथ फर्स्ट क्लास तक के पैसेजर्स की यह कहा जाता है कि अगर आप को बर्थ का रिजर्वेशन चाहिये तो वस रुपया आप अधिक दीजिये, हम आप को अभी बर्थ दे रहे हैं। वहीं क्लर्क के सामने यह बात होती है।

14.48 hrs.

[SHRI VASANT SATHE in the Chair]

अभी एक महीना से अधिक समय नहीं हुआ, मैं डी-मक्स से अलीगढ़ जा रहा था और इसी सदन के माननीय सदस्य श्री कार्तिक घोरांडे भी साथ थे। उस दिन एक व्यक्ति ने हमें यह बटना सुनाई कि जब वह बुकिंग आफिस पर गया तो रिजर्वेशन में कहा गया कि आप का नाम बेटिंग लिस्ट में आया, जगह कोई नहीं है। वही पर एक व्यक्ति बड़ा था। उसने कहा कि आप इस टिकट को वापिस कर दीजिये। वस रुपया मुझे दीजिये मैं आप को जगह देता हूँ। देखने की बात है कि अगर ट्रेन से जगह नहीं है तो वह व्यक्ति वस रुपये अधिक लेकर कहा से जगह देगा और यदि ट्रेन में जगह है और फिर पैसा मांगा जाना है तो यहाँ से वहाँ तक सारे स्टाफ की सांठ-सांठ उस में है। वह व्यक्ति लौट आया। उसने कहा कि मैं अधिक देने के लिये तैयार नहीं हूँ और जो उस समय ट्रेन के साथ कंडक्टर चल रहे थे उन्होंने कहा कि हम कोशिश करेंगे आप को बर्थ मिल जाये। जब धन्वर आ गये तो जो प्रटेंडेंट था उसने यह समझा कि जायद इन की उन से कुछ बातचीत हो चुकी है, उसने कहा कि आप को जगह मिल जायेगी और थोड़ी देर बाद अलाहिदा उन को ले गया और यह कहा कि आप के साथ जो तब हुआ है वह आप मुझे दे दीजिये, मैं आप की बर्थ का इन्तजाम कर देता हूँ। वह दुःख व्यक्ति था। उसने कहा कि मैं बैठ कर जाना पसन्द करूँगा लेकिन इस तरह से रुपया नहीं दूँगा। इस तरह की बातें प्रायः प्रतिदिन होती हैं। आप जिस तरह से भी रोक सकें इस को रोकने की तरफ ध्यान दीजिये। मैं यह समझता हूँ कि किराया बढ़ा कर और धन्य उपायों से प्राथिक कठिनाई को दूर करने का यत्न इस प्रकार है कि प्रायः ऐसे एक हीच को तेज पाइप खोल कर भरना चाहते हैं जिस के सारे के सारे तले से एक-एक इंच

पर छेद है जिस में से पानी रिसता रहता है। आप कितना ही तेज पाइप खोल दीजिये, वह कभी भरने वाला नहीं है। देश पर सारा प्राथिक बोझ बढ़ता जाता जा रहा है। इन बातों की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये।

जहाँ तक मुविद्याओं के प्रभाव का संबंध है, प्रांतबर्ष कहा जाता है कि इन प्रभावों को दूर किया जायेगा, लेकिन हम को कोई पूति दिखाई नहीं देती है। लम्बे सफर की गाड़ियों में बर्थ, क्लास स्लीपर में 70-80 मील तक के स्टेशनों के लिये इतनी भीड़ हो जाती है कि यात्रियों को बैठने में भी दिक्कत हो जाती है। जैसे दिल्ली से अलीगढ़ तक, दिल्ली से अम्बाला तक यही हालत रहती है। इस बात की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये। जो मुसाफिर लम्बे सफर पर जा रहे हैं, उन को डार्ड-सीन बंटे तक बैठने की भी दिक्कत हो तो वह उनके माय धन्याय है, यह उन पर अत्याचार है—इसको रोकना चाहिये।

प्रथम श्रेणी के डिब्बों से पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। जिन डिब्बों में पहले यह व्यवस्था थी, वह अब टूट-फूट गई है। इसी तरह से फर्स्ट क्लास के डिब्बों में अनेकों पंखे ऐसे हैं जो अपनी जगह पर घूमने तो दिखाई देते हैं, लेकिन हवा नहीं देते। इस ओर बहुत आवश्यक रूप से आप का ध्यान जाना चाहिये। मुसाफिर पंखों को ठीक करने के लिये ओर मचाते हैं लेकिन कोई मुनवाई नहीं होती। फिर लोग हमारी तरफ देखने लगते हैं और कहते हैं कि आप ही कुछ करवाइये तब ही कुछ हो सकता है वरना कुछ नहीं होगा।

आप के पास यह शिकायत पहुंची होगी कि गाड़ियों को फास्ट चलाने के नाम पर आप सरचार्य बसूल करते हैं लेकिन जब से यह सरचार्य लगा है तब से वे गाड़ियां लेट चलने लगी हैं। सरचार्य भी बसूल किया जा रहा है और गाड़ियां भी लेट पहुंच रही हैं—यह अनुचित बात है। जिन गाड़ियों पर स्पीड बढ़ाने के नाम पर आप सरचार्य लेते हैं वे यथासमय चलनी चाहियें। कभी कोई बात हो जाय तो दूसरी बात है लेकिन प्रायः वैसी स्थिति चलते रहना ठीक नहीं है।

[श्री शिवकुमार शास्त्री]

हम प्रतिवर्ष इस बात को दोहराते आ रहे हैं कि धाप के यहाँ भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं है, अभी तक इस में कोई सुधार नहीं हुआ है। अभी कुछ दिनों से धाप ने पैकेज की क्लास में भोजन बिलवाना शुरू किया है—एक तो हमारे जैसे आदमी की उस भोजन से बैसे ही पूति नहीं होती और अगर पूति हो भी जाय तो उस को क्वालिटी ठीक नहीं है।

धाप में अपने क्षेत्र को कुछ मांगें धाप के सामने रखना चाहता हूँ—मैंने अपने को बार यहाँ कहा है कि जनता एक्सप्रेस जब कलकत्ता की तरफ जाती और आती है तो अलीगढ़ से तीसरे स्टेशन "मडराक" पर रोकी जानी चाहिये। प्रायः यह गाड़ी एक स्टेशन छोड़ कर दूसरे पर खड़ी होती है, लेकिन यहाँ अलीगढ़ के बाद हाथरम पर खड़ी होती है, बीच के तीन स्टेशन छोड़ देती है। मैं चाहता हूँ कि अलीगढ़ से एक स्टेशन छोड़ कर मडराक पर खड़ी की जाये, इससे बहुत से कर्मचारी जो गवर्नमेंट प्रैम में काम करते हैं तथा कचहरी जाने वाले और लौटने वाले आश्रमियों को सुविधा हो जायेगी।

मेरी यह मांग भी बहुत पुरानी है कि कालका मेल जब हावड़ा से दिल्ली के लिये वापस आती है तो उस में अलीगढ़ से ले कर दिल्ली तक के लिये थर्ड क्लास के पैसेजर्स को भी अनुमति देनी चाहिये। मैंने इस सम्बन्ध में धाप में अपने को बार पत्र-व्यवहार भी किया है लेकिन मुझे यही उत्तर मिला कि उसमें थोड़ा बहुत बढ़ जायेगी। इस समय अलीगढ़ से दिल्ली के लिये कोई सुविधाजनक ट्रेन नहीं है। एक साधारण व्यक्ति को फस्ट क्लास का टिकट लेकर उस में बैठना पड़ता है जिस पर 25 रुपये खर्च करने पड़ते हैं—यदि धाप ऐसी व्यवस्था कर दें तो वह इस आर्थिक बोझ से बच जायेगा और इस में थोड़ा का भी कोई विशेष प्रश्न नहीं है क्योंकि अलीगढ़ से दिल्ली तक केवल दो बंटे का सफर है।

धाप से दो नई गाड़ियाँ गोहाटी एक्सप्रेस और जयन्ती एक्सप्रेस बसाई हैं, लेकिन इन गाड़ियों के अन्दर अलीगढ़ में रिजर्वेशन की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इन गाड़ियों के लिये अलीगढ़ में भी रिजर्वेशन की व्यवस्था होनी चाहिये।

इन बन्दों के साथ मैं इस वक्तव्य को समाप्त करता हूँ।

SHRI R. N. BARMAN (Balurghat):
Mr. Chairman, Sir, while taking part in the discussion on the Railway Budget, I would like to make a few observations on the general and a few particular problems.

Firstly, Sir, I would like to point out that increase in fare on various stages would hit the common people severely. Secondly, the Minister has not taken due care about the inflationary effect of his proposals. Increase in duty in every item would lead to price rise and ultimately bring a tremendous pressure on the common people. Thirdly, Sir, I would like to raise a few points on which we have discussed many a time on the floor of this materials for industry. During the last one year, it has been a constant complaint that inadequate supply of wagons and lack of proper planning have created an unusual situation for coal transport to various industries. In the context of the Fifth Five Year Plan transport bottleneck is a serious problem and our industrial growth fails to attain its targets because of this transport bottleneck to some extent. It may not be the sole reason but one of the important reasons. Production of cement and generation of power, have been hard hit due to irregular supply of coal. Fourthly, I expected that with the proposal of increased Passenger fare, there would be some proposals for the passengers' amenities but there too, Sir, I am disappointed.

Now, coming to the particular problem of my constituency, Sir, I am compelled to highlight the repeated issue of Maldah-Balurghat line (B.G.) via Gazole. Here I would like to refer the Hon. Minister to the unstarred question No. 893, replied on the 26th February, 1974, regarding the proposed Railway Line—Maldah-Balurghat, wherein the Deputy Minister of Railways had said:

"A traffic survey for a B.G. Link from Eklakhi to Balurghat via Gajol,

Buniadpur and Gangarampur has been completed and the report thereof is under examination of the Railway Board.

(b) and (c). A decision for taking up the actual construction of the proposed railway line will be taken only after the examination of the survey report is completed."

—whereas the Minister has said in his Budget speech, Surveys are taken up for Maldah-Balurghat Line alongwith many others. Sir, here is an apparent contradiction. In reply to my question the Minister had said that the Survey Report is under examination—but in the Budget he said that survey will be taken. However, I urge upon him to take the proposed matter into serious consideration.

For the last 25 years we have been flooded with the assurances and still assurances are coming there, but nothing concrete has come out. I know the Rail Minister may point out that there is a provision for survey on this line. But I may humbly remind him that similar survey was taken earlier also. But what happened to that survey? I can tell the hon. Railway Minister through you, Sir, that people of my constituency are becoming restive. Rather, they have a feeling that had this constituency been represented by an Opposition Member, perhaps they would have obtained justice from the Railway Minister. This is a backward area from where Congress has won all the seats in all the elections but up to date a small demand of the people has not been fulfilled. I could have understood the point if any Railway Minister would point out that there is no justification for the proposed Rail line. Each and everyone in the Railway Ministry has accepted the economic and social importance of this railway line but inspite of that nothing has been done so far. So, again I appeal to the Railway Minister to take up this proposed line with all seriousness and I demand an assurance from him that it would be completed in the Fifth Plan.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to two or three other small points. The need for an over-bridge at Kaliaganj on N.E. Frontier Railway is long felt. I spoke on it on the last occasion also but in vain. I hope the Railway Minister would keep that in mind and do the needful. Conversion of Radhikapuri-Barsai M.G. line into B.G. line is also a long outstanding problem. I would appeal to the Railway Minister to please turn his eyes to this area and take measures so that these long outstanding problems can be sorted out.

With these words I support the Railway Budget.

*SHRI M. M JOSEPH (Peermade) . Mr. Chairman, Sir, the most important mode of transport for the common man in this country is railways. People with money use their cars for short distances and for long distances they use aeroplanes. On the other hand for the common man there is no transport other than the railways. That means if the railway passenger fares and freight charges are increased as proposed in this year's budget proposals it will be a big burden on the common man. So far as third-class passengers are concerned, for distances below 50 kilometers the increase proposed is from 5 paise to 15 paise and for long distance travellers the increase is up to 50 paise. In his Budget Speech the Railway Minister has said that the proposed increase is to reduce over-crowding in mail and express trains. I do not think this objective can be achieved. I think this will only encourage ticketless travel. I would suggest that more short distance passenger trains should be introduced and in the case of long-distance mail or express trains they should not be made to stop at all stations; they should stop only at stations after covering a distance of 100 kilometers.

15.00 hrs.

In 1972-73 wagons were not available I am told that 40 per cent of the wagons are lying idle in many stations in the country.

Malayalam.

* The original speech was delivered in

[Shri M. M. Joseph]

The Railway Ministry should pay attention to the question of electrification of railway lines in the country. As far as Kerala is concerned, railway communication is still in a very backward condition. In these days when the price of diesel oil and coal has increased the Railway Ministry should try to electrify more and more railway lines. Once the Idikki Project is completed Kerala will be able to provide sufficient electricity to Kerala and also the neighbouring States

The hon. Minister seems to be a bit indifferent towards sanctioning new lines. In Kerala there is only 4 kilometers of railway track for one lakh people whereas the national average is 13 kilometers for a population of one lakh. This attitude of neglect towards Kerala should be stopped.

To Puri, Bhubaneshwar, Mathura and other pilgrim centres all sorts of communication have been provided. In Kerala there is a pilgrim centre called Sabari Mala. More than five lakh pilgrims go there every year. Our President Shri V. V. Giri went there and did pooja. The Prime Minister is going there next month to inaugurate the development work there. The nearest railway line from this pilgrim centre is 100 miles away from High Range where Sabari Mala is situated.

Sir, Peermade, my constituency produces cash crops like cardamom and pepper which bring in a major share of foreign exchange to this country. Therefore, not only because of the five lakh pilgrims who visit Sabari Mala every year but also because of the cash crops produced there which earn foreign exchange for this country, the new railway line to Sabari Mala will not in any way be uneconomical.

It is the people of Kerala who will suffer the most because of the increase in passenger fares and freight charges. A first-class passenger from Cochin to Delhi will have to pay Rs. 15.50 more and a third-class passenger Rs. 12/- more. They will also have to pay more for their luggage and parcels. Therefore, Sir, a low-paid

Government servant will have to go alone to his native place leaving his children and luggage at Delhi.

Mention has been made about casual labour. The wages paid to this casual labour are different in different areas. My demand is that a uniform wage structure should be evolved. Class IV employees are very shabbily treated by higher officers. They are transferred to various places and put to a lot of hardship. I have received complaints of this nature from Madras and other places. This should be looked into by the Minister and action taken.

SHRI A. K. KOTRASHETTI (Belgaum): I rise to support the Railway Budget. Several members on this side have spoken in support of it in detail. I do not want to repeat those points. I would like to restrict myself to certain developmental works in my State.

I am very sorry to say that in the past Karnataka has been neglected so far as railways are concerned. We are all aware that the transport system provides the essential infra-structure for the development of the country and railways play a vital role in our transport economy. The total length of the railways in this country is about 60,149 kms. and in my State it is about 2,575, out of which 446 kms. are BG, 166 kms. NG and the rest MG. This works out to about 14.4 kms. per 1,000 square kms which is far below the national average of 18 kms. per 1,000 square kms.

My humble submission is that either some construction work or some conversion work should be taken up in my State. In the past, a huge amount has been spent on railways. In the three Five Year Plans and also in the three annual plans, about 23.6 per cent of the total outlay on the public sector has been spent on transport and communications. Again in the Fourth Plan, about 20.4 per cent of the total outlay has been spent on transport, out of which a huge amount has been spent on railways. But nothing has been spent in Karnataka.

Sometime back, in 1971, the conversion of the Poona-Miraj line was completed. At the time of inauguration of this line, it was announced on behalf of the railways that this conversion would be continued upto Hospet via Hubli. But so far nothing has been done in this regard. Not even a single word has been said even in the speech of the hon. Minister introducing the Budget on this matter.

There are several proposals made by the State Government pending with the Central Government without being considered. The railway line from Miraj to Bangalore is a most important line which passes through our State. There has been a standing demand right from the beginning in this regard; almost all the members from my State and the State Government have been insisting on the conversion of this line into BG. But nothing has been done so far. This line is most economical, and if it is constructed, it will give a better return to the railways also.

From a reading of the fifth five year Plan papers it is seen that much importance is given to the development rather than to the returns that the railways would give and which were given in the past. If that is so, my State should not be neglected this year. Sometime back, there was a delegation to the Railway Minister to divert this railway line from Miraj to Bangalore and to take it via Gokaka, and there have been representations but nothing is said about it in the speech of the learned Minister. So, I would like to submit that if this railway line is taken up it will not only give a better return to the Government but it will also give potential employment to the people there, because the northern districts of Karnataka are drought-prone areas. Almost every alternate year there will be a drought there, and even this year, many people have become unemployed because of the drought in northern Karnataka. There is a great need for the employment of lakhs of people in that area. If this railway line is taken, that is

to say, if the earth-work is taken up, it will give employment to a large number of people in that area.

There is another proposal before the Government to construct a railway line from Hubli to Karwar. If this is done, it will be very easy to export our iron ore from Hospet via Karwar, because the exporting of this ore via Madras or Goa will cost us much. So, I request that this proposal also must be taken into consideration.

Again, there are several proposals made by the State Government regarding the conversion of the Miraj-Hubli-Hospet line, Sholapur-Hubli metre gauge, the doubling of the broad gauge track from Sholapur to Wali and the construction of a new broad gauge line to connect Bellary and Gulbarga via Sirugappa, Sindanur, Lingasugur, Sholapur and Sirapur.

AN. HON. MEMBER: You want all the lines.

SHRI A. K. KOTRASHETTI: Not all. My submission is that at least one of these lines should have been taken up, since there are several proposals pending before the Government and none of these have been touched even in this year's budget; not even one. So, I would like to urge that at least one line should be taken up each year or at least one line during each five year Plan.

So, I would like to urge on the Minister of Railways through you, that at least the Miraj-Bangalore line should be taken up immediately for conversion so as to give better facilities for transportation in that area, and at the same time. I request him to consider the proposal of diverting this line via Gokaka which does not cost much for the railways but which would give a better revenue for the railways.

With these words, I close.

श्री एम० स्वप्नानंदराव राव (करीमनगर) : मान्य-
 वर वतमान मंत्री जी जब रेल मंत्री बने थे तो

[श्री एम० सत्यनारायण राव]

इन्होंने एक स्टेटमेंट जारी किया था कि जितने भी बैंकवर्ड इलाके हैं वहां खासतौर से नई रेलवे लाईंस मजूर की जायेगी। उस से हम को बड़ा सतोष हुआ था और हम ने मंत्री जी को कांग्रेसुलेट भी किया था। लेकिन हम देखते हैं कि बैंकवर्ड रीजन के लिये अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। हम तीन साल से कह रहे हैं कि हमारा क्षेत्र तेलगाना काफ़ी पिछड़ा हुआ है और वहां एक भी नई लाइन नहीं निकाली गई। आप हम को डेवलप करने की कोशिश कीजिये। मैं देख रहा हूँ कि जितने भी यहां भाषण हो रहे हैं उन को बकवास के तौर से ट्रीट कर रहे हैं। जो उन्होंने कहा है नई लाइनों के बारे में उस में हमारे क्षेत्र का नाम ही नहीं है। हानाकि बिहार के 40 एम० पीज० को लेकर हम मंत्री जी के पास मिफारिश के तौर पर गये थे और कहा था कि तेलगाना वाले बैंकवर्ड हैं तो उन्होंने मेरे मामले कहा कि सर्वे करायेगे। लेकिन उसके बाद एक भी जवाब नहीं दिया। मैं समझता हूँ कि पूरी कैबिनेट में आप ही एक मंत्री हैं जिन्होंने जवाब तक नहीं दिया। कम से कम हमारे मैमोरेण्डम को ऐकनानेज तो करना चाहिये था कि हम गौर कर रहे हैं। ताकि हम को विश्वास हो कि आप कुछ कर रहे हैं और अपने क्षेत्र के लोगों को बता सकें कि आप कुछ करने जा रहे हैं। लेकिन कुछ लिख कर नहीं आया। मेरी मांग है कि आप कम से कम इस लाइन के बारे में इन-क्वायरी कराइये रामगुडम में निजामाबाद बाया करीमनगर। 20 माल से इस की मांग चल रही है लेकिन हमेशा कहा जाता है कि पैसे की कमी के कारण मजूर नहीं कर सकते। उसके बारे में पहले सर्वे रिपोर्ट प्रायी थी कि यह लाइन अनरेस्पुनोर्टेबल है। लेकिन रामगुडम एक इम्पोर्टेंट प्लेस हो गया है और उस के बाद पोषनमपेड प्रॉजेक्ट घा गया है वहां से और बम्बई ले जाया जाय तो शीट डिस्टेंट होगा। हमारे पास इंस्ट्रीज बहुत कम हैं जैसा माननीय दंडवते जी ने कहा कोई उद्योगपति बिना यातायात की सुविधाओं को वहां नहीं जायेगा। जब रेलवे लाइन होगी तभी उधर उद्योगपति जायेगे।

घान मंत्री और दूसरे लोग कहते रहते हैं कि

तेलंगाना को डेवलप करना चाहिये, वहां उद्योग घड़े स्थापित करने चाहिये, तो बिना रेलवे के कैसे एस्टेबलिश होंगे? इसलिये फौरन आप इस लाइन का सर्वे कराइये और इस की सैक्शन कीजिये।

एक बात मैं खासकर और कहना चाहता हूँ और वह यह कि रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्स है लेकिन जितने भी यात्री आप की गाड़ियों में जा रहे हैं उन के लिये कोई सेक्योरिटी नहीं है। मैंने "हिन्दू" भ्रष्टाचार में पढ़ा है कि दो कलकत्ते के डाक्टर प्रथम श्रेणी में जा रहे थे उन पर घटैक किया गया, घटैम्प्ट टु मर्डर हुआ है और कहा गया है कि उस बोयी में न कडक्टर था और न घटैडेंट था। यह फर्स्ट क्लास कम्पाटमेंट की हालत है। मैं भी देखता हूँ कि कोई घटैन्डेंट नहीं रहता है मैंने पहले भी कहा कि सेक्योरिटी बिल्कुल नहीं रही है। अगर ऐसा होगा तो कौन फर्स्ट क्लास कम्पाटमेंट में जायेगा? आप का फॉर्स क्या कर रहा है, इसको देखना चाहिये।

तौन महीन पहल में बनारस से इटारसी जा रहा था काशी एक्सप्रेस में, मेरे कम्पाटमेंट में एक अधिवारी था और वेस्ट जर्मनी का एक कपल था। हर एक स्टेशन पर वह माडी स्कनी है और उस में शुडे स्ट्रैट 40 के करीब घा कर बैठ गये और वह प्रपोजी में बोलने लगे। उन्होंने कुछ हरकत भी की जिम पर उस वैर जर्मन कपल ने प्रोटैस्ट किया।

आप को मालूम है कि उन्होंने क्या किया? वह वहां पर कहने वाली बात नहीं है। मेरे मामले में कुछ हुआ। मैंने चीफ मिनिस्टर माहब को इस के बारे में एक लम्बा-चौड़ा पत्र लिखा। लोग दुनिया भर से बनारस को देखने के लिये आते हैं। उन लोगों के वाम्ने बनारस एक मशहूर शहर है। अगर उन को प्रोटेक्शन नहीं दिया जायेगा तो क्या होगा? उन पर हमला हुआ और उन की बड़ी बेइज्जती हुई। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि हम लोग भी चुपचाप बैठे देखते रहे। वहां पर न पुलिस के लोग घाये न कडक्टर या घटैडेंट घाये। हम ने गाड से कहा तो उन्होंने कहा कि हम लोग क्या करें। यह तो रोजाना ही चलता रहता है। अगर रेलवे में इसी तरह से चलता रहा और हम उन को प्रोटेक्शन नहीं दे सके तो वह लोग क्या इम्प्रेसन लेकर यहां से जायेंगे!

यै इन यात्रियों से सब लोगों की तरफ से माफी चाहता हूँ। आज वह बैचारे कहते हैं कि हिन्दुस्तान में यात्रियों के लिये मिक्योरिटी नहीं है।

समापति बहोदय : हम के बारे में क्या प्राप ने रेलवे मिनिस्टर को लिखा ?

श्री एम्. लक्ष्मणारायण राव : मैं ने चीफ मिनिस्टर को लिखा था क्योंकि यह उन के जूरिडिक्शन की बात है। मैं प्राप को बतलाना चाहता हूँ कि बहा से उस पत्र का जवाब भी नहीं प्राया। शायद वह एक्जेशन में फसे हुए थे।

जब श्री हनुमन्तीया मिनिस्टर थे तब एक मिनट की भी दली रेलों में नहीं होती थी क्योंकि उन के इन्स्ट्रक्शन थे कि अगर एक दो मिनट भी गाड़ी नेट हो गई तो बिना यह देखे हुए कि उस की क्या बजह है जिम्मेदार घातमी को सम्पेड कर दिया जायेगा। उन से लोग कापते थे। उस वकन ड्राइवर प्रादि कहा करने थे कि रेल वा ने जाना जरूरी है। श्री मिश्र के प्राने के बाद पना नहीं क्या हो गया है। शायद वह लोग हम को धृत्त दजी ने रहे हैं। अगर कभी हावडा से डीलकम नट प्राये और कहा जाये क्या नेट प्राई तो कह देगे कि एजिन फेल हा जाता है। प्राखिर कहीं पर ता गडबडी जिससे यह सब होना है। भुझे मालूम नहीं है कि क्या बात है, हो सकता है कि नेबर मिनिस्टर के घरर में प्रा कर वह लाग ऐसा कर रहे हो। मैं कहना चाहता हूँ कि यह एक नेशनल इन्डिसिप्लिन है जिस की बजह से कोई काम नहीं हो पा रहा है। मैं पूछता हूँ कि प्राखिर वेजेज बढ़ने पर भी वे काम क्यों नहीं करते ? वह सोच बिना घाठ-दस छपये लिये हुए कोई बात ही नहीं करते। (व्यवधान) वही हम से कहते हैं कि प्राप के मिनिस्टर जो कुछ करते हैं वही हम भी करते हैं। मिनिस्टर ही नहीं हमारे लिये भी कहते हैं। आज एक इम्प्रेसन बन गया है कि हर एक घातमी हुकूमत से सख रहा है। जब प्राप किमी घातमी से बात करें तो वह कहता है कि बिगाड ऊपर से प्रा रहा है, अगर ऊपर के घातमी घण्टे हो तो सब लोग पूरी तरह घण्टे हो जायेंगे। देश के लिये इस तरह की बात घण्टी नहीं है। आज यह इम्प्रेसन लोगों में क्या प्रा गया है, इस का भुझे पता नहीं। लेकिन इस तरह से काम चलने वाला नहीं है। जो इन्डिसिप्लिन आगई है उस को निकाल डीजिये, वहाँ एक बुझीबल

पैदा हो जायेगी। रेलवे में घातमी स्ट्राइक हुआ उससे पेसेन्स को कितनी तकलीफ हुई थी। एक एक प्लेटफार्म पर हजागे घातमी परेवान भूमते थे। अगर प्राप का ट्राप्पोट ठीक नहीं होगा तो फिर प्राप की इस्ट्रीज का डेवेलपमेट कैसे होगा, ऐग्रिकल्चर का डेवेलपमेट कैसे होगा, फूड ग्रेन एक जगह से दूसरी जगह कैसे जा सकेंगे ? इसलिये प्राप देखिये कि खाम तोर में इस के लिये जिम्मेदार कौन है। भुझे वह ठीक से मालूम नहीं है, लेकिन जो भी उचवाये उसको प्राप का रोकना चाहिये। मैं नेशनल इट्रेस्ट की बात सोच रहा हूँ। जब तक इस चीज को दूर करने की कोशिश नहीं करत तब तक कुछ भी तरक्की होन बानी नहीं है। मदन के इस घोर से भी ज्यादाती होती है, हम में कोई शक नहीं है। अलग अलग पाटिया अपने इट्रेस्ट में काम कर रही हैं। यह बात ठीक है कि सरकारी बैंचों की जिम्मेदारिया ज्यादा ह लेकिन हमारे विरोधी भी ऐमा कर रहे है, यह मानना पडेगा। लेकिन यह ऐमी चीज है जिसे प्राप को बन्द करना चाहिये अगर रेलवे के नेबर स्ट्राइक करे तो नेशन का नुकसान हागा और डेवेलपमेट का सारा काम रक जायेगा। जो कुछ मुजरत में हो रहा है वह सारे देश में होने लगेगा और अगर पूरे देश में वही हालत पैदा हो गई, तो देश खत्म हा जायेगा। इसलिये लोगों का समझा बुझा कर उन की डिमान्ड को मान कर उन के प्रीबान्सेज को खत्म करने की कोशिश करनी चाहिये और उन के जरिये से अपना काम चलाना चाहिये। वह येरी प्राप में रिक्वेस्ट है।

मैं सदन का ज्यादा समय न लेते हुए मिनिस्टर से यह बात फिर कहना चाहूंगा कि रामगुण्डम से निजामाबाद वाया करीमनगर लाइन को पूरा किया जाये। अगर मिनिस्टर साहब नहीं करयें तो हम अपोजीशन बाने श्रीमती इन्दिरा गांधी से रिक्वेस्ट करयें कि कैबिनेट की रिक्वेस्ट में श्री मिश्र को हटा दिया जाये। अगर हमारी रिक्वेस्ट कुछ काम कर गई तो हम भी कुछ मदद कर सकेंगे।

श्री जयश्याम मिश्र (मधुबनी) : समापति महोदय, रेलवे मंत्री द्वारा पिछले दिन जो रेल बजट इस सदन में पेश किया गया मैं उस का स्वागत करता हूँ और समर्थन करता हूँ। अब तक हम ने विपक्ष के अपने दोस्तों से और अपनी तरफ के साक्षियों से खट्टे पीठे

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

अनेक भाषण सुने। भीठे का तो कहना ही क्या, खट्टे के संबंध में कुछ बातें मैं प्रश्नचकर्तूवा।

सब से पहली बात यह कि हमारे दोस्तों ने कहा कि रेलवे बजट में जहाँ 2386 करोड़ रुपये की बचत थी अब वह घाटे का बजट हो गया है और वह घाटा 99.75 करोड़ रुपये तक आ गया है। इस संबंध में मैं बजट के आलोचकों से पूछना चाहूंगा कि क्या उन की अपनी जानकारी है इस के बारे में? क्या कभी उन्होंने तह में भी जाने की कोशिश की है? अगर वे तह में जाने की कोशिश करेंगे तो उन्हें स्वयं ही उम का जवाब मिल जायेगा कि क्या कारण हैं, क्या परिस्थितियाँ हैं जिन के कारण ऐसी स्थिति उत्पन्न हुई और इस के लिये कौन जवाबदेह है? अगर कोई जवाबदेह है तो मेरा कहना यह है कि काम करने वालों की अपेक्षा उनको उचकाने वाले ज्यादा जवाबदेह हैं।

इसी प्रसंग में मैं कहना चाहूंगा कि बिना टिकट यात्रा जो होती है, रेल के सामानों की जो चोरी होती है, उन को जो क्षति पहुँचाई जाती है, भ्रामे दिन जो हड़तालें होती हैं, बन्द होते हैं और नये नये फार्मुले निकाले हैं, बौ लो, बर्क टु ब्ल, बिस एंड बीट, हम इसकी ओर देखने की चिन्ता नहीं करते। आज रेलवे में जो भी बढ़बढ़िया है उन का एक कारण यह भी है कि कर्मचारियों में योग्यता का अभाव है, अनुज्ञासबहीनता भी कम नहीं है। यह सब कारण ऐसे हैं जिन की वजह से यह स्थिति उत्पन्न हुई है। मैं अपने दोस्तों से आस कर के उधर बैठने वाले दोस्तों से पूछूंगा कि क्या वस्तुतः उन की इस बात की चिन्ता है क्या वह वास्तव में इस स्थिति से परेक्षण हैं? अगर ऐसा है तो जिन बातों की मैं ने चर्चा की है उन को वह नजरअन्दाज न करें, उन पर गंभीरता से सोचें। यह एक नेशनल इस्टेट की चीज है। इस लिये इस को मद्दे नजर रखते हुए इस के निवारण में अपना योगदान करें। तभी ऐसी स्थिति उत्पन्न होगी जिस में रेल का कार्य-संचालन ठीक से होगा।

अब मैं रेलवे मंत्री महोदय द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है उस के संबंध में कुछ कहना चाहूंगा। मैं ने उस का अक्षयकन किया है बड़े गौर से और बहुत ठीक से। मैं सबसे पहले इस बात की चर्चा करना चाहूंगा कि मंत्री

महोदय की मिश्र ने रेल मंत्री के रूप में कुछ ऐसे परिवर्तनों का अक्षयकन किया है जो निश्चय ही देश की रेल व्यवस्था के स्वरूप में परिवर्तन करने वाली सिद्ध होंगी।

हमारे देश में रेल सेवा का यह 121वाँ वर्ष है। हमारे देश में सर्व-प्रथम अंग्रेजों के शासन-काल में रेलवे की सेवा प्रारम्भ हुई। लेकिन आज रेल सेवा से हम जो अपेक्षा करते हैं, आज हमारे जीवन में उस का जो महत्व है, उस जमाने में ऐसा महत्व नहीं था। अंग्रेजी सरकार में अपनी सुख-सुविधा के लिये ...

MR. CHAIRMAN: The hon. Member may continue next time. We will now take up Private Members' Business. Bills to be introduced.

Shri Vishwanath Pratap Singh—absent.

Shri Murasoli Maran—absent.

Dr. Laxminarayan Pandeya—absent.

15.31 hrs.

BANKING COMPANIES (ACQUISITION AND TRANSFER OF UNDERTAKINGS) AMENDMENT BILL *

[AMENDMENT OF SECTIONS 3, 4 ETC.]

SHRI C. K. CHANDRAPPAN (Telli-cherry): I beg to move for leave to introduce a Bill to amend the Banking Companies (Acquisition and Transfer of Undertakings) Act, 1970.

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to amend the Banking Companies (Acquisition and Transfer of Undertakings) Act, 1970.

The motion was adopted.

SHRI C. K. CHANDRAPPAN: I introduce the Bill.