the country in the National and Grindlays Bank, which is a non-nationalised bank, which is a foreign bank with many branches in the country, there is a stay-in strike going on, three or four hours every day, and all the employees, right from Class I to Class IV or from Class IV to Class I, whatever you may say, are participating in that There are certain outstanding demands, but the management of the Grindlays Bank, unfortunately, has taken a rigid attitude There are serious charges against them; previously they had published a map showing Kashmir as a disputed territory; their anti-national and anti-labour activities are widely known in this country.

Still, the bank was not taken over. Recently what happened is that they have started victimising employees and, the employees have taken a decision under the banner of the All India Bank Employees' Association that there will be a nation-wide strike if these things are not tackled properly I would only request the hon Minister of Labour in whom we have great faith, to kindly intervene in the matter and force the bank and its magnates to come for a discussion, either bipartite or tripartite. Otherwise, the proposed strike on the 14th is going to paralyse the banking operations in the country. I would request him to take note of it and kindly do something to bring about a settlement.

THE MINISTER OF LABOUR (SHRI RAGHUNATHA REDDY): This matter has been brought to the notice of the Labour Ministry by some of the leaders of the All India Bank Employees' Organization. I have suggested to the concerned officers to discuss this matter with the Department of Banking and see if this matter can be settled. I cannot immediately indicate the course of action that could be thought of and if the hon. Member has any further information or suggestions to make, I would invite him to come and discuss with me in what manner this dispute can be resolved.

SHRI R. R. SHARMA (Banda) AND SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna). *rose*

MR. SPEAKER: When I allowed one, others also get up. I will see tomorrow.

---

12 58 hrs

RAILWAY BUDGET, 1975-76—

GENERAL DISCUSSION—*contd.*

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर रेल मंत्री जी को बधाई देता हू कि इन्होंने प्रथम बार परम्पराओ को तोड कर कोई भाडा नही बढाया। अब तक की परिपाटी यह रही है कि रेल मंत्री जब भी सदन मे आये तो उनको जितना भी घाटा हुआ उनकी गलतियो से, कमजोरियो से, प्रशासन मे अदक्षता के लिये, खराबियो के लिये, इन सब का बोझ इस देश के भाडे पर ही पडा है। प्रसन्नता की बात है कि माननीय त्रिपाठी जी ने पहली बार इन परम्पराओ को तोडा और ऐसा बजट पेश किया जिसमे कोई भी भाडे मे वृद्धि नही हुई है।

उन्होने यह कहा है कि मैं सभी प्रकार 1975-76 को आशा, स्थिरता और निरतर उन्नति का वर्ष मानता हूं। प्रसन्नता की बात है और मैं उनको विश्वास दिलाता हू तथा शुभकामना करता हू कि उनकी यह आशा फलीभूत हो।

MR. SPEAKER: You may continue after lunch.

Now, we adjourn till 2 O'clock.

13 00 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled after Lunch at four minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY SPEAKER *in the Chair*]

RAILWAY BUDGET, 1975-76 GENERAL DISCUSSION—*Contd.*

श्री भागवत झा आजाद : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने प्रारम्भ किया था कि माननीय रेल मंत्री के बजट ने जनता और कर्मचारियों को आश्वासन दिया है कि यह रेलवे का वर्ष निरंतर आशा, स्थिरता और उन्नति का वर्ष है। उन्होंने यह आशा व्यक्त की है कि रेलवेज के दुर्दिन समाप्त होते नजर आते हैं। मैं उनकी तमाम अच्छी भावनाओं के साथ हूं और शुभकामना करता हूं और साथ ही साथ उनको सहयोग का आश्वासन देता हूं। उन्होंने यह कहा है कि जितनी रेल कर्मचारियों की सर्विस में टूटन थी, उसको हटा दिया जायेगा। यह प्रसन्नता की बात है कि उनकी सर्विस की टूटन हट गई और साथ ही साथ उनके मन की घुटन को भी उन्होंने हटा दिया। उन्होंने यह भी कहा है कि स्थगित ट्रेनें अब फिर से चलने लगेगी। इसके अलावा शिक्षित नौजवानों का राष्ट्रीय उद्योग रेल में घनिष्ठ सहयोग लेने का भी उन्होंने आश्वासन दिया है। बुक स्टाल, खाने-पीने के स्टालों और बुकिंग एजेन्सियों में भी उन्हें प्राथमिकता दी जायेगी। ये बातें कोई बड़ी नहीं हैं और इनसे कोई विशेष रोजगार उनको नहीं मिलेगा लेकिन नये रेल मंत्री के मानसिक दृष्टिकोण का इससे पता लगता है कि उनके हृदय में सहानुभूति की भावना है जो कभी-कभी हमें कुछ मंत्रियों में और सरकार के काम करने वाले दूसरे लोगों में कम ही दिखाई पड़ती है। इसलिए नये रेल मंत्री जी ने जो यह आश्वासन दिया है, हम उनका स्वागत करते हैं और प्रसन्नता की सब से बड़ी बात यह है कि उन्होंने न तो भाड़े में और न यात्री किराये में कोई वृद्धि की है। हर रेल मंत्री अपने प्रशासन की कमजोरियों को छिपाने के लिए, उनकी दुर्बलताओं के लिए सारा बोझ कर-वृद्धि करके जनता पर डालता है लेकिन माननीय रेल मंत्री ने भाड़ा न बढ़ा कर उस परम्परा को तोड़ने वाला काम किया है और इसलिए मैं श्री कमलापति त्रिपाठी का स्वागत करता हूं और आशा करता हूं कि जैसा उन्होंने कहा है, उसी के अनुसार वे कार्य भी करेंगे।

अब मैं जो रेलवे ने लक्ष्य रखे हैं, उनके बारे में कुछ कहना चाहता हूं। उन्होंने जो लक्ष्य रखे हैं कि 1900 लाख मीट्रिक टन माल ढोया जाएगा यानी ट्रेफिक अर्निंग 1900 लाख टन की होगी, उसके संचालन व्यय के लिए, एक्सपेंडीचर के लिए उन्होंने एक सीमा निर्धारित की है, लेकिन इसमें प्रश्न यह उठता है कि क्या यह सीमा निर्धारण उन्होंने हम लोगों को खुश करने के लिए किया है या यह एक्सपेंडीचर लेविल रहेगा। इन्होने कहा है कि इस वर्ष में तीन इन्क्रीमेंट्स ही दिये जायेंगे। मेरा यह दावा है कि अगर मूल्य स्थिर भी रहे, तो भी रेल मंत्रालय को कम से कम छः इन्क्रीमेंट्स देने पड़ेंगे, तो फिर यह एक्सपेंडीचर लेविल कहा रहेगा।

मंत्री महोदय ने फ्यूल कास्ट के लिए, ईंधन के लिए 23 करोड़ रुपया बढ़ाया है। मैं जानना चाहता हूं रेल मंत्री जी से कि क्या यह संभव है। इन्होने कोयले के दामो को स्थिर रखा है लेकिन अगर कोयले के दाम 10 रुपये प्रति टन बढ़ गये, तो इसका खर्च 17 करोड़ रुपया और बढ़ जायेगा। इसलिए रेल मंत्री जी का यह कहना कि एक्सपेंडीचर लेविल यह होने जा रहा है, यह ठीक नहीं है। व्यय और रेवन्यू लेविल, दोनों का वास्तविकता से कोई सम्बन्ध नहीं है। इन्होंने ट्रेफिक को बढ़ा कर रख दिया है। यह सम्भव नहीं है यानी रेल मंत्रालय ने जो बजट प्रस्तुत किया है एबाउट एक्सपेंडीचर एण्ड अर्निंग्स, प्रेक्टिकली देखा जाए, तो इनमें कोई सम्बन्ध नहीं

है। यह सारी एकाउन्टेंसी की जगलरी है और यह सम्भव नहीं है। अगर ऐसा हो जाएगा, तो हम नये मंत्री का स्वागत करेंगे। हां, यह इसको करा सकते हैं लेकिन कैसे करा सकते हैं, यह मैं इनको बताता हूं। इन्होंने जो एक्सपेंडीचर और रेवन्यू के बारे में बताया है, उसमें कोई सम्बन्ध नहीं है। रेल के आंकड़े स्वयं बोलते हैं, मैं नहीं बोलता। रेल के आंकड़े बतलाते हैं कि 1973–74 में इनकी एफीशियेन्सी सब से कम रही, लोअस्ट लेविल पर रही। यह इनके आंकड़ ही बतलाते हैं। वैगन का टर्न-आउट 13.5 दिन, जो कि 1972–73 में था, से बढ़ कर 15 दिन हो गया है। यह इनके आंकड़े ही बतलाते हैं। इंजनो की औसत मोबीलिटी गिर कर 6.25 प्रतिशत हो जाएगी। इन तमाम बातों को देखते हुए, मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं लेकिन न रेल मंत्री जी और न राज्य रेल मंत्री जी इस समय यहां पर हैं, कि किस प्रकार व सदन को विश्वास दिलाना चाहते हैं। भाषण देना और बात है, आकड़ो की जगलरी और बात है और वास्तविकता और बात है। वे हमें बताये कि रेलवे का जो यह बजट है, यह वास्तविकता से कितना सम्बन्ध रखता है। इन तमाम आंकड़ो की पृष्ठभूमि में वे किस प्रकार कहते हैं कि उनका एक्सपेंडीचर लेविल और रेवन्यू लेविल यही रहेगा, यह मैं जानना चाहता हूं।

इनको अब मैं एक सुझाव दूं कि अगर ये वास्तव में चाहते है कि रेलवे बजट ठीक रहे, तो प्रबन्ध की तकनीक में, मैनेजमेंट केपे-सीटी में सुधार होना चाहिए। इनको अधिक उत्पादन चाहिए, बेहतर पर्यवेक्षण, बैटर सुपरविज़न चाहिए, इनको प्रशासनिक मार्गदर्शन, एड-मिनिस्ट्रेटिव गाइडेंस चाहिए और इस सब के लिए आवश्यकता इस बात की है कि लेबर की सहानुभूति और सहायता भी मिले। अब प्रश्न यह है कि किस प्रकार इस सब को ये बढ़ायेंगे, किसके जरिये बढ़ायेंगे? रेलों की ढोने की जो क्षमता है उसके लिए भारी लोकोमोटिव्ज़ चाहियें, रोलिंग स्टाक चाहिए, मेंटनेंस की आधुनिक सुविधायें चाहियें। ये सब चीज़ें जिनसे रेलों की वित्तीय और चालन स्थिति सुधर सकती है उनका बिल्कुल अभाव है। ये सब काम रेलवे बोर्ड के सुपुर्द कर दिये गये हैं। लेकिन आप देखें कि आज रेलवे बोर्ड का एक भी मेम्बर यहां बैठा हुआ नहीं है और इसलिए नहीं है कि वह जो कुछ यहां कहा जा रहा है उसको सुनना नहीं चाहता है, चाहता नहीं है कि सदन की भावनाओ को सुना जाये। मैं तो कहूंगा कि रेलों की स्थिति को बिगाडने में किसी का अगर प्रमुख हाथ है तो वह इस रेलवे बोर्ड का ही है। यह प्रागैतिहासिक संस्था, यह जानवर, क्योंकि इसमें रैशनलिटी का अभाव है, जो प्री हिस्टोरिकल है, यह जानवर कुछ नही समझता है। इसने कौन सा बढ़िया काम किया है? किस काम में इसने आपको सहायता पहुंचाई है? इसमें एक ट्रांसपोर्ट मेम्बर है लेकिन उनको समय से कोई मतलब नही है। सारी गाड़ियां लेट चलती हैं। लेट ट्रेज़, लूट ट्रेज़, डस्ट ट्रेंज़। कोई देखने वाला नही है। कोई कहने वाला नही है कि समय पर गाड़ियां चला करें। वित्तीय स्थिति रेलों की गिर रही है लेकिन इनमें से किसी को कोई चिन्ता नही है। रेलवे बोर्ड में डबल सेंटर आफ पावर है। रेल मंत्रालय में दो केन्द्र हैं पावर के। एक है रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री, रेल उपमंत्री और एक है रेलवे बोर्ड और इसके पांच सदस्य। इसमें 44 या 48 ज्वाइंट सैक्रेट्री के स्टेट्स के लोग हैं। कौन सा काम वे करते हैं? ये काम करते हैं कि मंत्रियों के जो निर्णय होते हैं उनको सेबोटाज किया जाये। मैं खाली हवा में बात नहीं करता हूं। मैं उदाहरण दे रहा हूं, एक नहीं, तीन चार उदाहरण।

रेल मंत्री, स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने संसद् सदस्यों के सामने कहा था कि गोहाटी मेल को पहली जनवरी से दो दिन और चलाया जायेगा। आपको याद

[श्री भागवत झा आजाद]

होंगा पिछली बार मैंने कहा था कि यह रेलवे बोर्ड जो है इसकी बुद्धि कुत्ते जैसी है। इस पर आपने कहा था कि यह अनपार्लिमेंटरी है, इसको वापिस लो और मैंने इसको वापिस ले लिया था। मैंने यह कहा था कि इसकी लात खच्चर की है, यह लात मारता है। इसको भी मैंने वापिस ले लिया था। इस बात को समझने मे दो बरस लगे है। यह मेरी बात ही नही है। आप भी उपाध्यक्ष महोदय वही से आते है। यह आपका भी मामला है, वैस्ट बगाल का भी है, मिजोराम का भी है, नागालैंड का भी है, त्रिपुरा का भी है। मैंने माग की थी कि दिल्ली से असम और पूर्वी हिन्दुस्तान को जोडने के लिए गोहाटी मेल एक फास्ट ट्रेन चल सकती है और यह चार छ घटे पहले पहुच सकती है क्योकि फरक्का ब्रिज बन गया है। लेकिन मेरी बात पर कोई ध्यान नही दिया गया। रेलवे बोर्ड इतना निकम्मा बोर्ड है जो जनता और मेम्बरो की भावनाओ को न समझना और न उनका आदर करना जानता है। इस बात को समझने के लिए इसको दो साल लगे और तब जा कर गोहाटी मेल चली। आज गोहाटी मेल प्रति दिन चल सकती है और इसको चलाया जा सकता है। मैंने तीस सदस्यो के सामने मत्री महोदय को यह कहा तो उन्होंने कहा कि यह सम्भव नही है लेकिन पूर्वी भागो की आवश्यकताओ को देखते हुए, असम, नागालैंड, मिजोराम और त्रिपुरा आदि की आवश्यकताओ को देखते हुए न्यू ईयर गिफ्ट के रूप मे स्वर्गीय ललित जी ने कहा कि यह दो दिन और चला करेगी। मैं कुरेशी साहब से पूछता हू कि क्या यह बात ठीक है या नही है। अब अगर यह बात ठीक है तो वह मुझे बतायें कि रेलवे मिनिस्टर के इस निर्णय को किसने बदला, कौन है रेलवे बोर्ड उनके निर्णय को बदलने वाला, कौन है वह जानवर, कुत्ते की बुद्धि रखने वाला जिसने रेलवे मिनिस्टर के इस निर्णय को तोड दिया ? क्यो तोड़ा है ? क्या शक्ति है उसके हाथ में ? स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने आश्वासन दिया था और आपके सामने दिया था। कुत्ते की बुद्धि रखने वाले जो है इनकी इतनी पूछ क्यो है ? जहा कोई नया मत्री बनता है उसको वे चाटते हैं, बुद्धि का मतलब वह है। क्यो आज रेल मत्री के निर्णय को तोडा जा रहा है। वह स्वर्गवास हो गये हैं जिनके ये सलाहकार थे। क्या यही वजह है कि उनके निर्णयो की अवहेलना ये करते है ? रेले चले या न चले लेकिन इस तरह के रवैये को क्षमा नही किया जा सकता है। आपके निर्णयो का पालन होना चाहिए।

दूसरा उदाहरण मैं देता हू। रेलवे बोर्ड ने जहा तहा सैक्शन आफिसर्स को प्रोमोशन देकर अडर सैक्रेट्री बनाया है। सात-सात साल तक उनको टैम्पोरेरी रखा जाता है। मत्री ने कहा कि मैं देखना चाहता हू फाइल को कि कैसे आप इनको इतने दिनो तक टैम्पोरेरी रखे हुए है। रेल मत्री को पेपर भेजने के बजाय रेलवे बोर्ड ने पब्लिक सर्विस कमीशन को लिख दिया कि हम बीस सीटे दे दी जाये अडर सैक्रेट्री की और अन्त मे कह दिया कि पद्रह और दे दी जाये ताकि मत्री देख ही न पाये। आप ही बताये कि मत्री के आर्डर के बावजूद यह सब हुआ या नही हुआ, क्या यह भी सच है या नही है।

मैं तीसरा उदाहरण देता हू। जयपुर डिविजन मे सत्ता लोगो को इन्होने बरखास्त कर दिया। उनको कर दिया जिन्होने पद्रह-पद्रह साल तक सर्विस की थी। जब मत्री ने कहा कि मैं फाइल देखना चाहता हूं तो उसको तो दबा दिया गया और वहा लिख दिया गया कि कह दिया जाये कि दे हैव बीन रिट्रेंच्ड और अब स्टे का प्रश्न नही है। क्या यह भी झूठ है या सच है।

एक नही इस तरह के हजारो उदाहरण दिये जा सकते हैं। इससे साबित होता है कि

रेलवे बोर्ड कम्प्लेमेंटरी नही कम्पीटीटिव है मिनिस्टर का। यह देश की तौहीन है। सिद्धान्तों का हनन है। मत्री के आर्डर्ज को उसने डिसओबे किया है। मैं और भी उदाहरण दे सकता हूं। मेरा निवेदन यह है कि यह आवश्यक है कि इस रेलवे बोर्ड से छुट्टी पाई जाये। इडस्ट्रियल डिवेलपमेंट मिनिस्ट्री मे एक सेक्रेटरी और चार ज्वायट सेक्रेट्रीज से अगर काम चल सकता है तो यहा क्यो नही चल सकता है। रेलवे बोर्ड मे मेम्बर कब आते हैं? ये पाच मेम्बर अपनी सर्विस के अतिम काल मे आते हैं। अगर ये सफल सिद्ध नही भी हुए तो इनको कोई घाटा नही हो सकता है। ये बडी भारी पूजी लेकर चल जाते है। यहा आ कर ये अवहेलना करते है सर्विया के निर्णयो की। उनको कोई कुछ नही कह सकता है। एक ब्राच मे, एक विभाग मे पिछले तीन साल मे तीन मेम्बर चेंज हुए है। क्या करेंगे ये सिवाय अपना पेट भरने के या मौज उडाने के। ये देश का कल्याण क्या कर सकते हैं? इसलिए रेलवे बोर्ड अवश्य ही जाना चाहिए। यह मेरी अतिम दलील है। इसमे सुधार के लिये जो सबसे बडा उदाहरण आपको प्रस्तुत करना चाहिये वह यह है कि रेलवे बोर्ड का विघटन हो जाना चाहिए। सब से पहला काम नये रेल मत्री का यही करना चाहिए अगर वह चाहते है कि रेलवे की वित्तीय स्थिति मे सुधार हो। उनको रेलवे बोर्ड का नमस्कार करना चाहिए। मेरी कामना है कि श्री कमलापति त्रिपाठी को यह सौभाग्य मिले कि वह इसको नमस्कार कर सके। अगर उनमे हिम्मत हुई—मैं तो आशा करता हू कि उनमे हिम्मत है—तो उनको यह विघटन जल्द से जल्द कर देना चाहिए।

रेलवे बोर्ड लाभप्रद जो लाइने हैं उनको नही चलायेगा और अलाभप्रद को चलायेगा, जिनको चलाने की इसकी इच्छा हुई उनको ही चलायेगा और जिनको चलाने की इच्छा नही हुई उनको नही चलायेगा। हमारे श्री जी० एस० मिश्र ने यहा पर माग की थी कि सतपुडा रेलवे और परसिया से छिदवाडा लाइन को बडी लाइन मे परिणत किया जाये। छिंदवाडा नागपुर को मीटर गेज क्यो रखा गया है इसको ब्राड गेज आज तक क्यो नही किया गया है। यह अभी तक नही हुआ है क्योकि इनको उससे कोई मतलब नही है। बौसी मदार हिल को दुमका देवघर तक बढाया जाये। पीरपैती से रेलवे लाइन हसोडीहा से मिला कर दुमका तक ले जाई जाये। गोहाटी मेल मे डीजल इजन लगाया जाये। अम्बा पाली स्टेशन पर और ट्रेनें रोकी जाये। लेकिन इनको इन सब मागो से कोई मतलब नही है। इनको बैकवर्ड एरियाज से कोई मतलब नही है। इनको देश की जनता के दुख दर्द म कोई मतलब नही। देश के उस भभाग मे इनको कोई मतलब नही जहा की जनता न रेल इजन का धुआ तक नही देखा है, उसके कानो म रेल क चक्को की ध्वनि सुनाई नही पडी है। आजादी की कीमत को रेलवे बोर्ड नही समझ सकता है।

जहा तक गाडियो के समय पर चलने का सम्बन्ध है म यह कहना चाहता हू कि बिहार मे चेन-पुलिंग होना है, यह ठीक बात है। हम उसे रोकेंगे, प्रयत्न करेंगे। लेकिन मैं पूछना चाहता हू कि गोहाटी मेल और डीलक्स राइट टाइम पर आकर भी नई दिल्ली स्टेशन क पहले, एक घटे पहले क्यो रोक दी जाती है? ऐसा आज भी किया और कल भी किया। यह किसने किया? क्या यह भी बिहार की जनता ने किया? स्टेशन पर लाउड-स्पीकर पर कहा जाता है कि गार्ड साहब, आपका सिगनल हो चुका है, आप जाइये और गार्ड साहब बैठे चाय पी रहे है। यह हमने क्या चेन-पुलिंग से किया?

अध्यक्ष महोदय, यह रेलवे बोर्ड अपने प्रशासन पर, अपने अधीनस्थ अधिकारियो पर कट्रोल नही कर सकता है। ये सिर्फ एक-दो वर्ष के लिये अतिम क्षणो मे आते है, इनका रेलवे की सफलता से कोई मतलब नही।

[श्री भागवत झा आजाद]

आप स्टेशनो पर देखिये। जब आप स्टेशन पर पहुचेगे तो एक मिनट मे कोई न कोई भिखमगा भीख मागने के लिये आ जायेगा। उन पर कही कोई कट्रोल नही है। श्री कुरेशी साहब एक काम करे—आप क्यो नही हर स्टेशन पर भीखमगो के लिये एक अलग स्थान बना देते है? या आप एक भिखमगा स्टेशन अलग बना दीजिये।

क्यूल और साहबगज के बीच दोहरी लाइन बिछाने का तुरन्त प्रबन्ध किया जाय।

जहा तक चोरी का प्रश्न है मै यह कहना चाहता हू कि इन्होने एक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बनाया। इसको मै रेलवे पिलफरेज फोर्स कहता हू। वही उसका असली नाम है। 2 करोड रुपये की चोरी रेलवे मे होती थी। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बनाने के बाद आज वहा 20 करोड रुपये की चोरी है और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर 12 करोड से अधिक खर्च होता है। दोनो का अनुपात बढ रहा है। रेलवे मत्री जी के बगल मे मुगलसराय, हजारीबाग और गरहरा मे खूब चोरी होती है।

कल हनुमन्तैया जी ने कहा है कि आप रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के इचार्ज से कहिये कि या तो चोरी रोको या तुम जाओ, कल चोरी रुक जायेगी। रेलवे बोर्ड के मेम्बर को कहिए कि श्रीमानजी आप चोरी रोकिये या आप खुद चले जाइये, चोरी रुक जायेगी। चोरी कराने मे इनका हाथ रहता है।

एक माननीय सदस्य : हिस्सा रहता है।

श्री भागवत झा आजाद : रहता होगा, वरना यह चोरी कैसे बढ रही है

आज जरूरत इस बात की है कि अगर हम चाहते हैं कि रेल की वित्तीय स्थिति सुधरे तो चोरी कम करने के लिये आप अपने सहयोगियो का, कार्यकर्ताओं का सहयोग लीजिये। कई मजदूरों को, जिनको आपने इटीमीडेशन के नाम पर निकाल दिया है, मैं कुरेशी साहब से अनुरोध करता हूं कि आप उनकी फाइले मगाइये और उनका निर्णय तीनो मत्री करे, रेलवे बोर्ड न करे। स्थिति यह है कि जिन लोगो ने इंटीमीडेशन नही किया उन्हे व्यक्तिगत अदावत के कारण, परसनल प्रैज्यूडिस के कारण निकाल दिया है। आपने कहा है कि लायल वर्करों के बेटो को, सबधियो को नौकरी दी जाती है। लेकिन उनको नौकरी नही दी जाती है, रेलवे अधिकारियो के सबधियो को नौकरी मिली है। इसलिये जरूरी है कि इन तमाम फाइलो की जाच हो।

अन्त से भाषण समाप्त करते हुए मैं कहूगा कि रेल मत्री जी ने कहा है कि रेल आज अन्धाकारपूर्ण टनल से निकल कर प्रकाश के किरण को देख रही है, हम भी प्रकाश की किरण चाहते है। हम चाहते है कि हिन्दुस्तान का सबसे बडा उद्योग, रेल उद्योग अच्छी लाइन पर चले। आज हिन्दुस्तान के पिछडे भागो मे इजन के धुए और पहिये का नाद सुनाई पडे। इसलिये आज आवश्यक है कि रेलवे बोर्ड का विघटन करके रेलवे उद्योग का नया सचालन कीजिये, नया का-आर्डिनेशन कीजिये, नया ओरिएन्टेशन कीजिये। हम आशा करते है आपके नेतृत्व मे यह सफल होगा।

SHRI SURENDRA MOHANTY (Kendrapara) Notwithstanding the optimistic outbursts of the Railway Minister in his Budget speech, I venture to say that the Indian Railways is the sickliest child of our nation's economy, and unless some drastic remedies are taken here and now, I am sure that sooner than later it will die an unsung and unwept death, which will be a great calamity for the nation indeed This is not a

Cassandra type of prognostication of mine alone. I hope the hon. Minister of State listens to what an eminent body like the National Council of Applied Economic Research had to say about the Indian Railways. The National Council of Applied Economic Research had this to say about the Indian Railways:

"The railways have to be administered a shock treatment and only a strong and imaginative political leadership can do it. According to the National Council of Applied Economic Research, the whole organisation has to be shaken out of its habits and recalled to a more lively sense of responsibility as an integral part of India's economy. Being the largest organisation, the railways have over the years become a kind of a world within a world developing a distinct way of life and tending to behave as if India exists for the railways."

This is not my view but the view of an eminent expert body like the NCAER. Therefore, whatever may be the optimistic ebullient outbursts of the Minister, this is the condition of Indian Railways and no amount of formalistic replies to these debates is going to dispel the misgivings that the Indian Railways today is a fraud being perpetrated on the nation.

The Minister in his budget speech has struck a note of optimism and has said, "It appears that the Railways are seeing the end of the tunnel". But whether it is the end or the beginning of the tunnel is anybody's guess. If one looks at some selected indicators, one's apprehension is strengthened that the railways have been derailed in the midst of a dark, unending tunnel. I hope the minister will try to reply to these points and dispel our misgiving. If we look at the performance of the railways from the angle of some selected economic indicators, we find that its financial reserves, its revenue is dwindling year by year. In 1972-73 the net revenue before dividend was Rs. 164.43 crores. In 1973-74, it dwindled to Rs. 55.41 crores. In 1972-73 there was a surplus of Rs. 2.92 crores. In 1973-74, the surplus dwindled to minus 115.51 crores. The 1975-76 budget projects a further deterioration in the revenue position of the railways.

The operating standard has deteriorated. It is clearly mentioned in this book *Indian Railways, Report and Accounts* 1973-74 that the operating standards have deteriorated during the year due mainly to staff unrest affecting timely running of the trains except for MG EMU trains. The staff unrest is a mere alibi for the mismanagement that is prevailing in the Indian Railways, to which the previous speaker has already referred. The compensation for goods lost or damaged is on the increase. In 1960-61, the compensation was Rs. 3.93 crores. In 1965-66 it increased to Rs. 5.87 crores. In 1971-72 it further increased to Rs. 12.68 crores In 1973-74 it increased to Rs. 13.62 crores. I do not know what is the figure for 1974-75.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): Is there any increase in turnover?

SHRI SURENDRA MOHANTY: It has decreased. While the turnover is decreasing, while the transaction is declining, while the revenue-earning traffic is dwindling, the loss due to pilferage is increasing. Therefore, my charge is that unless the Railway Board or the Railway Ministry is in connivance with the pilferers, this kind of losses due to pilferage could not have gone on increasing.

Look at the train accidents. In 1960-61, 70 passengers were killed and 778 were injured; in 1972-73, 126 persons were killed and 491 persons were injured; in 1973-74, 241 persons were killed and 875 were injured. This is the performance of the Indian railways, if you look at it from the

[Shri Surendra Mohanty]

revenue-earning side, or from the passenger safety side. I feel that the Railway Board requires really a shaking up, a shaking up to its roots. Otherwise, the people have to rise in revolt against the Railway Ministry, or the Railway Board, to see that a new order comes into existence.

1783 passenger trains were cancelled last year, and now a year after the strike 243 trains still remain to be resorted. The Railway Ministry again is in search of an alibi and says that the Bihar and Bengal coalfields do not produce enough coal and, therefore, passenger trains are being cancelled. But I ask the Minister let him reply without looking at the maps——is the railways in a position to lift its own coal? Is it not a fact that the coal meant for the railways is being pilfered by the railway staff themselves? Yet, the Railway Board had the temerity to say that due to lack of coal 1,783 trains were cancelled and 243 trains still remain to be restored.

Look at the other indicators. Look at the maintenance. The percentage of engines in reserves or under maintenance to engines in use was slightly over 40 per cent in 1971-72; it rose to 41 per cent in 1972-73 and 42.7 per cent in April/November 1973. This is the standard of our railway maintenance. At 79.3 per cent, the percentage of electric locomotives available for use in 1973-74 was much lower than the norm of 85 per cent. I challenge the Ministry to disprove these facts and figures. This is the standard of your maintenance.

On broad-guage the average distance travelled by a day by a wagon and the average weight carried by a wagon was higher in 1960-61 than in 1971-72. I ask the hon. Minister to tell us what has happened to the railways. Why is it that the standard of maintenance, of pasenger safety, of the safety of the goods, of its performance dwindling year after year, whereas we find the Minister and his able Minister of State and the Deputy Minister are in most ebullient health? I do not understand it.

Coming to the budget, my grievance, which I have been repeating since I have come to this Parliament some 15 years ago, is that the railway budget always takes us for a ride, and feeds us with fictitious financial pictures, it always presents us with a surplus budget, which ends in a deficit. In 1973-74 the budget had projected a surplus of Rs. 23.86 crores but in the year the deficit rose to Rs. 99.75 crores. In the revised estimates it further escalated to Rs. 115.95 crores Do you call this a gudget? In 1974-75, the same pattern is repeated. A deficit of Rs 52.79 crores is shown while, ultimately, it reaches Rs. 140 crores. I ask again: Do you call it a Budget? In 1975-76, the year is expected to end with a deficit of about Rs. 59 crores. But it does not require a prophet to propnecy that in actuality it will amount to ten times.

Having made these observations, I hope, Sir, you will give me some time to submit the issues affecting my own State I am grateful to the late Railway Minister, Mr. L. N. Mishra, who had assured in the Railway Budget for 1974-75 for the construction of the Banspani-Jakhpura railway line. That project was approved and would have cost Rs. 39 crores for which a provision had been made. But this year, only Rs. 1 lakh has been shown for Banspani-Jakhpura railway line in the Demands for Railway Grants. Now, from the trend that is now prevailing, I have an apprehension that Banspani-Jakhpura line is never going to be constructed at all.

The main idea of laying this railway line was to transport mineral products from the various mines located in the area for export and for domestic consumption. The Chief Engineer of South-Eastern Railway had inti-

mated that the survey for the proposed line was in progress and that the survey report was likely to be completed in April-May, 1975. As regards the construction of this 176 km. railway line, the Railway Minister informed the State Government in October, 1974 that it had been approved in the Works Programme at a cost of Rs. 39 crores. The allotment for the project in the current financial year was, however, only Rs. 5 lakhs to cover the preliminary arrangements.

Now, it has been further stated that the construction can be taken up after the completion of the final location survey. But the Railway Board has intimated that the construction of the railway line can only be taken up after the State Government agree to bear 50 per cent of the total capital cost of construction. In this context, I would like to submit to the hon. Minister that about Howrah-Amta railway line which had also been similarly promised by the Railway Minister, the Railway Board had stipulated a similar condition that 50 per cent cost would be borne by the West Bengal Government. But I am happy to know that the Government, the Railway Board, has waived that condition. If in a developing State like West Bengal, Howrah-Amta railway line could be constructed without the State Government bearing 50 per cent of the cost, if Samastipur-Muzaffarpur railway line could be constructed without the Bihar Government bearing 50 per cent of the cost, how can you expect a perpetually deficit State, an under-developed State like Orissa to contrubute 50 per cent of the total cost of the Banspani-Jakhpura railway line? Therefore, I would venture to submit, once again, that the Railway Board will be as charitable, if not more, as it has been in the case of Bihar and West Bengal and waive the stipulation that they have imposed.

Similarly, there is the Kotabalsa-Kirandal railway line. Goods transport is given preference over this railway line. The Railway Minister has informed the Governor of Orissa that although the line capacity of this section was committed to movement of iron ore only for export, he had directed the South-Eastern Railway to conduct a survey of optimising the capacity of this line and also to consider the cost-cum-feasibility of running heavier movement. But no further reply has been received from the Railway Minister in spite of remainders issued to him by the Minister of Transport from time to time.

Since I have already transgressed on your kindness, I do not want to lengthen my speech. But I want to end with only one thing. Hon Minister, Shri Qureshi, had written to me last year that the Railway Service Commission for the State of Orissa would very soon be located in Bhubaneswar. As yet, the Railway Service Commission is not in sight. Was he taking me and the people of Orissa for a ride?

The Minister of State in the Ministry of Railways (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI):

I wrote to you, and I stand by it.

SHRI SURENDRA MOHANTY: You stand by it, but we are sitting down waiting when the Service Commission would materialise.

The Utkal Express is one of the worst insults and injuries that the Railway Ministry has inflicted on the people of Orissa. You know, Orissa has a direct connection with the capital City through the Utkal Express. Would you believe if I say that it takes 60 hours to reach Delhi from Bhubaneswar? Therefore, I would request the Railway Ministry to see that the operation of the Utkal Express is streamlined, that its running time is shortened and that the people of Orissa are not given such raw deals as the Minister is accustomed to inflict on Orissa.

SHRI ROBIN KAKOTI (Dibrugarh): Sir, I join with other hon. members in our congratulations to the Railway Minister for placing a surplus budget for 1975-76. Some hon. members have expressed that, if the D.A. arrears and increased wages were added, then the Budget would have become a deficit budget of more than Rs. 100 crores. But the Budget placed is a surplus one at present and that too, it is to our satisfaction.

Again, we express our thanks to the Minister, for, for the first tome in many years the passenger fares have not been increased. Some hon. members who spoke previously were very critical about the proposed increase in the railway freight on foodgrains. This increase, though the hon. Minister has said that it is very marginal, would ultimately affect the poor section of consumers and cultivators. It will only give an opportunity to the businessmen to earn more profit and pave the way for more corruption. Therefore, it should be dropped.

I express, on behalf of the people of Assam and the whole north-eastern region, our sincere gratitude to our Prime Minister and thanks to the Railway Minister for their efforts; after long years of continuous demand of the people as well as the government of Assam, the Central Government has, at last, taken up the proposal to extend the broad-gauge line from New Bongaigaon to Gauhati. We hope that, after the completion of this portion, Government would surely extend this broad gauge line upto Dibrugarh to fulfil the demand of the people of the noth-eastern region.

Sir, I would like to point out that the funds allotted in this year's budget is not very heartening. We had requested the Railway Minister to allot more funds so that some tangible progress might be made in this financial year. But, Sir, if there is any decision on the part of the Railway authorities to provide broad gauge line by merely dismentaling the existing metre gauge line between New Bongaigaon and Gauhati, we oppose this decision. If there is any such plan, it should be dropped.

The whole north-eastern region is poorly served by railways in spite of its strategic importance and backwardness in comparison with other States of India. Transport bottleneck has kept this whole region most backward both economically and industrially. The cost of living in this region is the highest in India due to this factor alone and due to this fact even the Railways have to give its 90,000 employees a special Assam allowance.

The two States of Meghalaya and Manipur as also the Union Territories of Arunachal and Mizoram are yet untouched by railways. Nagaland has, fortunately a rail head at Dimapur, a relic of the British days. Similarly, Agartala is yet to be reached by rail service.

I would like to draw the attention of the Minister to the fact that no provision has been provided in the budget for the proposed railway lines of (1) Gauhati-Barunihat, (2) Pancharatna-Darangagiri, (3) Lalabazar to Chairang and (4) Rangpara to Bhalukpung.

Then, there is a long-felt demand of the people of Upper Assam for extension of the Simuluguri-Moran line upto Dibrugarh for a distance of only 18miles and Farakating-Jorhat line upto Sibsagar, a distance of thirty miles.

Again, Sir in the Dibrugarh district, there is a demand to extend the Tinsukia-Danguri line upto Dhola, a distance of 6 miles and the Tinsukia-Ledo line upto Jagan border of Arunachal Pradesh. No provision has been made either for extension or for development of these four most important branch lines in the Budget. There are many handy excuses, one kind or the other, very often trotted

out by the railway Ministry to deprive this region of railway extension or development. We hear from time to time that the Railway Ministry intends to discontinue some of these branch lines as they are incurring losses, instead of taking any corrective steps for their improvement. these lines were built by the British Company not for loss but for profit. They used them to carry tea, coal, oil, plywood, timber, etc. from Assam and foodgrains and other goods needed for these industries from other States to Assam. If these lines are incurring losses, it is due to lack of proper management, inefficiency, malpractices and corruption on the part of the management. Therefore, the fault lies with the railway management and not with the lines.

There was a strong demand from the public for the development of the Dibrugarh railway workshop and the railway hospital which are deteriorationg more and more year after year.

Sir I also want to draw the attention of the Railway Minister regarding the two long felt demands of the people of this Region, one a bridge over Gogighupa—a rail line from Pancharatin to Gauhati and re-alignment of the south bank rail from Charparmukh to Dibrugarh. I would request the Railway Minister to consider the cases of these two lines, which are most important for the development of this Region.

There are certain other matters which are important from the point of view of development of railway services in this Region. The Railway Ministry should pay special attention to these matters. They should consolidate the track into a permanent way. They should remove all speed restrictions if any. They should increase the speed mileage and operational efficiency. There is also a demand to extend the Tinsukia express to Dibrugarh and to make it a daily service.

Sir, I would like to say a few words about the working of the NEF Railway, in my part of the State.

MR. DEPUTY SPEAKER: That should be the last point.

SHRI ROBIN KAKOTI: As regards the speed of trains, it is the lowest in the country. Even the Assam Mail takes 19 to 20 hours to reach Dibrugarh from Gauhati, not to speak of other trains. Branch-line trains always move like tram cars with unpunctuality. Large number of first class and second class bogies are quite old, partially-damaged and unhygienic Over-crowding, ticket-less travelling, incidents of corruption, malpractices, pilferage of goods from trains and railways godowns, racket in the reservation of first class berths and in the reservation of sleeping and sitting accommodation in second class, are some of the common disgusting facts. Barauni Junction is the nerve centre of ticket racketing and now New Bongaigon is becoming the Mugal Sarai ....

MR DEPUTY SPEAKER: Put away your papers and just speak up a few words. You have come with a written speech and you must go through the whole of it. This is the difficulty with written speeches.

SHRI ROBIN KAKOTI: Sir, I would like to conclude my talk by stressing one more very common complaint very often heard from very important sections of the people such as the tea planters, ply-wood factory owners, jute and timber merchants and dealers of other goods of Assam. These people from very important sections of Railway users.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude

SHRI ROBIN KAKOTI: There are delays in settling their claims. unnecessary and lengthy correspondence and delay in allotment of wagons delay in delivery of goods and corrup practices.

MR. DEPUTY-SPEAKER: How many pages more? Come to the last page and the last para.

SHRI ROBIN KAKOTI: With these words, I conclude my speech.

SHRI ARJUN SETHI (Bhadrak): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I had an impression that my friend, Mr. Mohanty, who is not here just now, after his change over from Utkal Congress to Pragati and then to BLD, must have got over his despair and pessimism. But, I find that he is still in the same state of affairs. I very much pity him.

Sir, at the outset, I would like to offer my hearty congratulations to Shri Kamlapati Tripathi and Shri Buta Singh on their assumption of the offices of the Minister of Railways and the Deputy Minister respectively. My congratulations are also due to for Shri Mohd. Shafi Qureshi on his well-deserved promotion.

In the revised estimates for the current year, the hon. Minister of Railways has put the goods earning at Rs . 899.80 crores and passenger earning at Rs. 405.85 crores.

The gross traffic receipt has been placed at Rs. 1401.15 crores The net shortfall has been placed at Rs. 143.98 crores which includes the throw-forward dividend liability of Rs. 15.79 crores pertaining to 1973-74

The hon. Minister has stated in the budget that the main factors responsible for shortfall as revealed in the budget papers of the railway finance and retarding growth of railways are countrywide railway strike in May last and the subsequent shortfalls in passenger and goods traffic. As as result, the budgeted estimate of the deficit of Rs. 52.79 crores has risen to Rs. 143.98 crores to spite of the rise in fares and freights to fetch Rs. 140.80 crores through the supplementary budget in August, 1974.

In the present proposals, for the next year, the hon. Railway Minister has placed a target of .210 million tonnes of originating traffic in 1975-76. And he claims it to be realistic and within the reach of the Railways. With the visible signs available in the economy due to measure taken by the Government for containing prices and for giving fillip to the industrial and agricultural activity, it can be achieved. The main features of this budget are at least two laudable trends in railway management as revealed by the budget. The first is that following the blow dealt to railway finances and operations by the strike last year, the management seems to have made a special effort to improve both. In this, it has reasonably been successful. But the question is whether this spells an end to drift which in past years had done so much to make the railways such an expensive and inefficient public utility. It is not enough that the railway strike has shake the Railway Board into an immediate recognition of its responsibility to ensure better management. The country has a right to insist on enduring improvement in this regard. There can be no substitute for a constant sense of responsibility on the part of the Railway Board if productivity of the railways is to be permanently protected and prompted.

The other aspect that calls for commendation is that the Railway Board is at least firming itself upto take hard decisions. It is clearly sensible to end the subsidizing of movement of foodgrains or iron and manganese ores With railway finances so much in the red, a much stronger case will have to be made for the continuance of the concessions than seems possible. A large part of grain movement is and will continue to be under the auspices of private trade This trade has not shown any conspicious restraint in seeking profits. There is no reason why it should be spared from paying an economic price for its use of rail transport Even where grain handled by the public distribution system is concerned, the proper course would be for the subsidy, if there is to be any to be borne on the relevant estimates in the General Budget.

As for iron ore or maganese ore moving into export trade, the world prices of these commodites have moved up and even if it is to be assumed that the world steel industry is about to experience significant recession, there is no proof that the proposed increases in the freight rates on this ore traffic could make any material difference to our country's competitiveness.

Sir, I realise, it is not possible at once to feel the impact of the new Railway Minister on railway administration and on policy. Perhaps, his good nature would make him a little more sensitive to the travails of the travelling public The third Class in passenger travel has been abolished in name but the condition of travel for the mass of railway passengers remains almost the same. Punctuality and regularity of train services could no doubt be great blessings but it is not less important that human beings should be able to travel like human beings and not be transported like cattle Overcrowding continues to be a howling outrage on most active routes or popular train services.

With these general remarks I would like to mention some of the demands of my own State Sir, Paradip port has been connected with the railway network with the opening of the 100 Km. Cuttack-Paradip railways link and has reduced the dependence on road transport for carrying ores from mining areas The full benefit from the rail link will however be derived only after the railway network in the port area is completed and construction of the 175 Km. Banspani-Jakhapura railway link to connect the mining areas with the east-coast section of the S.E. Railway completed at the earliest. But the Railway Board has intimated, I am told, to the State Government that construction of the Railway line can only be taken up after the State Government of Orissa agrees to bear 50 per cent of the capital cost of construction. Where there is such kind of rail link in the country it should be immediately constructed so that backward areas of our country are interlinked with the railway network. The State Government of Orissa had requested the Railway Minister and the late Shri L. N. Mishra assured the State Government that the work will be continued in this financial year but I am sorry to say that only Rs. 1 lakh has been budgeted for this rail link. I once again appeal to the railway Minister to look into these problems.

As regards the creation of a post of Director of Railways at Bhubneshwar for establishing a liaison between the Railway Headquarters at Calcutta and the Government of Orissa, I am told, the Chief Minister of Orissa has already written a number of times so that a Deputy General Manager's post may be created and liaison is maintained between the State Government and the railway headquarters at Calcutta for the smooth movement of raw-materials from the State with minimum difficulty. This matter had been pursued by the then Governor of Orissa, Shri B. D. Jatti. But there is no action on the matter yet. Sir, there are other works which have not yet been taken up For example, there is Rupsa-Talbandh, Vimlagarh-Talcher railway lines. Survey work has already been completed in regard to these rail links But, no work has been done No amount has been provided in the Budget. Sir, considering the problems of the State and the backwardness of the areas, the Railway Administration should consider on priority basis the taking up of work in regard to these railway lines so that development will take place in the backward areas. No industry is coming up in those areas because there are no infra-structures in those areas. The industrialists and entrepreneurs are not willing to establish their units in those areas. Therefore, I would request the Government and I would appeal to them that they should consider these problems on priority basis.

[Shri Arjun Sethi]

Lastly, in regard to the loyal employees, I am very much pained to see that they are being treated on par with the strikers who have done maximum damage to the railway administration. So, I would appeal to the Minister that he should consider their cases sympathetically.

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, आप खुश हैं कि ट्रेन पर सवार हैं। परन्तु मै समझता हू कि ट्रेन आप पर सवार है। अगर आप देखे तो पायेगे कि 48 अरब रु० इस में लगा हुआ है और 15 लाख कर्मचारी काम करते हैं। फिर भी जनता मे संतोष नही है। इतनी रकम लगाने के बाद और इतने आदमी काम करने के बाद अगर जनता में सतोष न हो तो किस बात का द्योतक है। 10 साल के अन्दर खर्च भी दुगुना बढ़ गया है, यानी 1964 से 1974 तक दुगुना खर्चा बढ़ गया है और पूजी भी 24 अरब की जगह 48 अरब हो गई है और कर्मचारी भी बढे है, जिन में अधिकारी ज्यादा बढे है। आज आप को 301 करोड़ रुपये का घाटा है। और आप बताना चाहते है कि हम को लाभ है :

"The large deficit in 1973-74 has come on the heel of the losses suffered by the railways almost continuously from 1966-67.

Consequently the railways have not only depleted the reserves aggregating over Rs. 93 crores they had at the end of 1965-66 but also have had to take loans from general revenues to meet their dividend liability and to finance expenditure on development workers. Such temporary borrowings on current account together with interest thereon outstanding at the end of 1973-74 totalled Rs. 208 crores."

तो 3 अरब का घाटा हो गया। यह आप की हालत है। और आप की क्षमता क्या है? 1950–51 के अन्दर जहां रोड से पैसेंजर्स 24.9 परसेंट चलते थे और 1973–74 में वह संख्या बढ़ कर 48.8 परसेंट हो गई। ट्रेन्स की हालत यह है कि जहां 1951 में रेल से 89.8 परसेंट चलते थे आज 1974 मे वह संख्या घट कर 60.5 हो गई है। माल भी बजाय रेलों के रोड से जा रहा है और पैसेंजर्स भी घट गये। इन आंकड़ों से पता चलता है कि माल की ढुलाई भी कम और यात्री भी कम सफ़र करते हैं। लेकिन इस के बावजूद भी आप का खर्चा बढ़ गया और यह संस्थान घाटे में चल रहा है।

कोई भी टार्गेट आप का पूरा नहीं हुआ। चौथी योजना में जो आपने निर्णय लिया था एक भी टार्गेट पूरा नही हुआ। नई लाइनों के बारे मे आप ने कहा था कि 1022 मील अचीव करेंगे। नई लाइन्स का आप ने किया था 1022, लेकिन आप का एचीवमेंट है 790। इसी तरह से इलेक्ट्रिफिकेशन का आप का टार्गेट था 1,200 लेकिन एचीव किया है 932। आप किसी भी आंकड़े को देखिये यही हालत है। पैसेन्जर कोचेज का था 6,450 और अचीवमेंट हुआ 6,099। इस तरह से आप देखे कि जितने भी टार्गेट्स आप ने फोर्थ फाइव इयर प्लान मे फिक्स किये थे, एक भी पूरा नही हुआ। आप की धनराशि खर्च हुई, पैसा खर्च हुआ और टार्गेट कोई पूरा नही हुआ।

मै आप से एक बात और कहना चाहता हूं और वह यह है कि आप की जो ये वातानुकूलित, फर्स्ट क्लास और सैकेन्ड क्लास है, इन सब को हटा कर केवल एक क्लास कर दीजिए। आज कल फर्स्ट क्लास मे लोग कम चलते है क्योंकि इस के किराये आप ने बहुत बढ़ा दिये हैं। फर्स्ट क्लास और एयर कंडिशड मे तो आप के रेलवे के एम्पलाइज ही ज्यादा चलते है। मैं आप को बताऊ कि ये जो आप के रेलवे के पास होल्डर्स हैं, उन पर एक साल मे 59 करोड़ रुपये के करीब खर्च आता है उन के आने जाने पर। पास-होल्डर्स पर आप का 59 करोड़ रुपये खर्च आता है

और यह बात मेरी समझ मे नही आती है। आप सारी कन्वेशन कमेटीज की रिपोर्ट को महरबानी कर के देखें, तो आप को पता चलेगा कि इन पर कितना खर्च आता है। मेरा कहना यह है कि जब आप सोशेलिज्म को लाना चाहते हैं, तो महरबानी कर के फर्स्ट क्लास, सैकेन्ड क्लास और एयर कंडिशन्ड क्लास, सब को एक कर दीजिए। आप मेहरबानी कर के यह मत करिये कि कुछ लोग प्रिविलेज्ड क्लास के हैं और आप के रेलवे के पास होल्डर्स उन क्लासेज मे फिरे। इस से कोई लाभ नही होता है।

मैं एक बात और कहना चाहता हू और मैं सच कहता हू कि कोई भी इज्जत वाला आदमी सैकेंड क्लास मे यात्रा करना पसन्द ही करता और जयती जनता मे मैं खुद गया हू और मेरा अनुभव है कि आप के सारे दिल्ली के पैसेन्जर्स रिजर्व्ड कमपार्टमेंट मे गुडग व और रिवाडी तक जाते है और किस प्रकार का पैसेन्जर्स के साथ उन का व्यवहार होता है, यह मैं ने देखा है। उन के साथ बदतमीजी होती है और ठीक व्यवहार नहा होता है रेल मे चढने का मतलब यह है कि कोई पहलवान हो या कोई मजबूत हो, वही उस मे चढ सकता है। थर्ड क्लास मे कोई व्यवस्था नही है। न पखे की व्यवस्था है और न बिजली की व्यवस्था है।

एक माननीय सदस्य थर्ड क्लास अब नही है।

श्री मूल चन्द डागा . माफ कीजिए, अब यह सैकेंड हो गया हैं। मैं कहता हू कि आप एक ही क्लास रखे।

जयती जनता मे जो पैसेन्जर्स चलते हैं वे इतना ज्यादा होते है कि पास-होल्डर्स भी रिजर्व्ड कम्पार्टमेंट्स मे चलते है और लोगो को बहुत परेशानी होती है। यह मैं आप से कह रहा था। आप के आकडे ये है कि वातानुकूलित के अन्दर 3 परसेन्ट पैसेन्जर्स चलते है और फर्स्ट क्लास मे 80.56 लाख पैसेन्जर्स चलते है और आप के करोडो लोग दूसरे दर्जे मे चलते है और 59 करोड रुपया प्रति वर्ष केवल आप के रेलवेज के एम्पलाइज, जो कि पास-होल्डर्स है, पर आता है। तो मेरा ख्याल यह है कि जब आप देश मे ऊच-नीच को मिटाना चाहते है और छोटे बडे का भेद मिटाना चाहते है, तो सिर्फ एक क्लास ही होनी चाहिए और जब पढे-लिखे लोग सैकेंड क्लास मे चढने लगेंगे, तो व्यवस्था अच्छी होगी क्योंकि अगर व्यवस्था ठीक नही हुई, तो व लोग कम्पलेंट करेंगे।

आप यह देखिये कि आप ने फर्स्ट क्लास कोचेज पर किराया कितना बढा दिया है। इस से बेहतर है कि लोग हवाई जहाज मे जाए या और अच्छी तरह से जाना है, तो अपनी गाडी मे जाए। मै पूछना चाहता हू कि आप ने कौन कौन से ऐसे कदम उठाए है जिन से रेलो मे घाटा न हो। आप कह रहे है कि रेले घाटे मे नही जा रही है। मै कहता हू कि व घाटे मे जा रही है। आप के यहा व रिया होती है और इस सम्बन्ध म मैं न सवाल पूछा था और उस के उत्तर मे बताया गया कि 1974 से 7 महीना मे 3524 चोरिया हुई, 112 डकैतिया हुई, 216 लटमार के केस हुए और 45 हत्याए हुई और पता कितनो का लगा? जो कैसेज हुए उन मे क्रमश 264, 21, 17 और 6 मामलो का पता लगा। मेरे कहना यह है कि जब आप को चोरी का पता नही लगता है तो रेल मे खर्चा क्यो बढाते हो।

मै एक बात नही कहना चाहता था लेकिन महरबानी कर के आप इस बात को देखे कि जब टी० ए० पाई साहब रेलवे मिनिस्टर थे, तो उन्होने दिल्ली से मगलोर तक जयती जनता चला दी और जब मिश्रा साहब हुए, तो उन्होंने दिल्ली से समस्तीपुर तक गाडी चला दी और

[श्री मूल चन्द डागे]

जब हमारे त्रिपाठी जी मिनिस्टर हुए, तो उन्होंने विश्वनाथ एक्सप्रेस चला दी लेकिन राजस्थान को यह मिला है कि हम लोग 1971 से आवाज करते रहे है कि हमारे यहां के लिए दिल्ली से अहमदाबाद तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन मे बदल दो, लेकिन अभी तक वह नही हुआ है। मैं चार साल से बराबर कर रहा हूं लेकिन यह कहा जाता रहा कि अगली पंचवर्षीय योजना मे लिया जाएगा और जब मैं ने बजट देखा, तो पाया कि इस योजना मे भी नही है और इस तरह से पांच साल के लिए राजस्थान का पत्ता कट गया है। यहा पर श्री बूटा सिंह जी मिनिस्टर हैं, तो आसाम मे गाड़ी चल जाएगी और अगर राजस्थान का रेलवे मिनिस्टर बन जाए, तो वहा पर भी मिल जाएगी। तो मैं यह कहना चाहता हू कि जोधपुर से पाली, मारवाड़ जंक्शन तक जो गाड़ी चलती थी, वह गाड़ी आज नही चल रही है।

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : राजस्थान को यह गाडी देंगे।

श्री मूल चन्द डागा : इस के लिए धन्यवाद।

मैंने एक प्रश्न किया था कि सोजत रोड पर एक दानी आदमी ने एक प्याऊ बनवाई थी। 15 साल पहले वह बनी थी और वहा पर वह पानी की व्यवस्था करता है और कम से कम तीन सौ रुपये महावार उस पर खर्च करता है। राजस्थान के भूतपूर्व चीफ मिनिस्टर ने उस का उद्घाटन किया। आज रेलवे कहती है कि 20 रुपये किराया दो। आज के रेलवे स्टेशन पर एक प्याऊ चलाने मे आप का 500 रुपये का खर्च वह बचा रहा है और वह सेठ अपनी प्याउ चलाता है और उस जगह पर उस ने अपनी एक बिल्डिंग भी बना ली है और वह वहा पर पानी का अपना इन्तजाम करता है। आप उस से किराया ले रहे हैं और उस से 20 रुपये लाइसेंस फी मांगते हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि आप मेहरबानी कर के इस केस को एग्जामिन कराए और जो मै ने राजस्थान मे रेलवे की बात कही है, उस को भी आप पूरा कराइए, जिस से पता चले कि आप राजस्थान के लिए भी कुछ कर रहे हैं।

SHRI FRANK ANTHONY (Nominated-Anglo-Indians): I propose to be very brief I remember that for many years I used to be given the privilege of opening the Railway debate because I used to comment on various technical aspects of the railways' operations I do not propose to do that today. I want first to welcome Mr. Tripathi and to say this that in the few days that he has been in the Ministry, he has replied literally to dozens of my letters with regard to individual grievances that had lain unanswered for months together I am sorry Mr. Tripathi is not here. I do not want to sound depressing, but I think he ought to realise that he has taken over a Ministry that has a long and unhappy tradition of indifference, often callous indifference, to the grievances of its staff. One of the main reasons why I am taking part in this debate is because I want to underline the fact that believe the railway administration has broken faith with its loyal staff I say that advisedly. You may remember the very grave strike that overtook the nation last year. I felt that at this critical time it would be compounding the miseries of the nation if the railwaymen joined that strike I have a wide-spread organisation, almost 70 branches. I made an appeal to the Anglo-Indian railwaymen who have the proud tradition of having built the railways not today in the same numbers, and I asked them to hold fast...

SHRI NOORUL HUDA (Cachar): Dividing the ranks.

SHRI FRANK ANTHONY: There is no question of dividing the ranks.

This is just a glib gibe I made that appeal and they held fast. Not only they held fast but they did so in the face of the greatest of dangers to themselves and their families. They did not do it because they wanted any *quid pro quos* or rewards. The railways did that of their own accord. The Minister gave a number of assurances that those who hold fast and kept the lines of communication open, the life-lines of the nation literally open, would get some consideration. Some of them have received consideration, but even there there has been a certain breach of faith.

I am particularly concerned with the breach of faith with regard to the sons and wards of loyal railwaymen I have sent Mr. Tripathi about 30 or 40 names. These are all sons and wards of railwaymen who themselves held fact. Many of the youngsters who joined them and were also allowed to help in keeping the trains moving have been got rid of. I feel this is a gross and quite unpardonable breach of faith. I do not say it has happened in all centres A great deal depends on the sort of senior railway officials on the spot. Some of them have been understanding but the others, I regret to say, have been partisan and blatantly communal—I say that advisedly—and they have deliberately discriminated against the sons and wards of Anglo-Indian railwaymen. I feel this is a matter that requires careful scrutiny because, how can the railway administration expect to evoke any kind of loyalty from its workers when it breaks faith in this way? There are many individual cases. I deal with 5 or 6 individual cases a day on an average vis-a-vis the Railway Minister.

I do not want to say anything against the late Shri L. N. Mishra. Because of his preoccupations, he was unable to deal with cases. There are cases pending today where railwaymen have not received their pension and gratuity for years. In one case, I happen to know the family—a very fine family—for five years—this gentleman has not received his gratuity. I wrote 10 letters to Shri L. N. Mishra. I never got the courtesy of a reply and that gentleman has not received his gratuity for 5 years. There was another case where that gentleman got fed up and left the country. He could not get his pension for three or four years. He just left the country. Probably it was a good thing that he left the country, a country which wouuld not pay him his pension after years of loyal service and he was left probably to starve on the streets.

At this time of the strike, the Minister used to phone me. The Chairman used to phone me, not once but several times. The Chairman said, "I will come and see you". I said, "I have made my appeal to the railwaymen and in answer to my appeal, they will hold fast." They did hold fast. They gave a magnificent response to my appeal. This was a sudden interest on the part of the railway administration, including the Chairman. They wanted to come and see me because of this temporary interest. I said "All right, if you are so interested, here are cases I have sent; they have been pending with the Minister for months, some of them for years, will you deal with them?" I got an ultra-strong assurance. I sent cases to the Chairman He has probably put them in the waste-paper basket or in some coop and that is collecting dust. So, I want to ask this question of the administration. How do you expect the railwaymen to be loyal if only in time of trouble you make all kinds of promises which, shortly after, you break. And then you do not deal with these grievances? That is the tragedy. It is very difficult to convince the railwaymen in times of stress that they should not join a strike because they all have this grievance, and it is a legitimate grievance. I have a long-standing grievance that.

[Shri Frank Anthony]

however genuine it is, nobody takes any interest in grievances; from the Minister downwards nobody is prepared to look into them. How can you justify not paying a man his gratuity or his pension for three or four years? I do not understand this at all. And that is why, God forbid, if you ever have another railway strike. I would find it very difficult to ask any section of railwaymen not to join the strike.

I said it this time, because I thought the national interest required it. But you do not seem to care at all. I gave those people my word and I cannot break faith; you can break faith but I cannot break faith with the people. That is what I want the railway administration to understand.

I was the President of the oldest railway union in this country for many years, and I have always said that it is always good with regard to staff, with regard to railwaymen, to be not only just but too generous, and I think by and large the Railway administraion has been generous, so far as striking railwaymen are concerned. I am not going ta repeat figures. There are figures and counter-figures. According to the Minister, the break in service has been condoned and a large number of dismissed staff have been taken back. There seems to be some difference on this; while the railwaymen and their union say "no" the Railway Minister says "yes".

There is one matter about which I am a little concerned. I saw this figure and I do noe know whether it is correct. It is stated that of the I, III convicted staff all except 55 have been taken back. Now, I am little concerned about this. I do not say that they should not be taken back. But let me tell the Deputy Railway Minister and I would like to have his attention on this, that I know something of what happened during the strike, particularly the planned viscious violence that they deployed, and it was carefully planned. Thehe was Terence Mayor a member of my community who was brutally stabbed during his duty. He was the station master at Victoria Terminus. He was brutally stabbed, stabbed several times over. He was given an adequate reward. But what happened in a place like Kharagpur, where there is a substantial number of Anglo-Indian railwaymen, who kept your administration going? There was carefully planned violence, viscious violence. What happened? I will give you some examples of what happened. There were some women among the railway employees. They were stripped, the men were stripped, they were all locked naked in the same room for hours together. Others were beaten mercilessly and hospitalised. One man had his house burnt down. His wife and children escaped, just narrowly escaped. Somebody asked the railway administration; give this gentleman some other accommodation; even though it was his own house that was burnt But this railways did not bother. Here is a man serving you, his house has burnt down, his wife and children were rescued because some other Anglo-Indians were able to rescue them, he asks 'give me another quarter to live in and you do not do even that. I just do not understand it.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY: Did you write a letter to the Minister?

SHRI FRANK ANTHONY: Yes, I keep on writing letters, repeatedly writing letters. As I said, I do not want to say anything about Shri L. N. Mishra, but I must say that since Shri Tripathi has been there, I have received about 25 letters in five days. I will say that.

So far as certain features of the operation are concerned, I just want to say a word about the increase in fares and freights. Please don't accept the advice of the Member who spoke before me and start tinkering again

with the classes. There has been a steep decline in your passenger revenues. One of the main reasons is that there has been this savage increase in fares. I have a figure here—I do not know whether it is correct—that you carried in this corresponding period this year, 200 million passengers less than you did a year back. There were some bottle-necks of your own creation, such as, the railway coal.

So far as the goods traffic is concerned, why did you set yourself impossible targets I do not know. I would like to speak about operational efficiency; we have not the time. I have got the target figure here. It is not going to be reachable in 15 years—265 million tonnes of originating goods traffic at the end of the Plan. I think, the peak figure that you achieved was 203 million tonnes in 1965-66 and this year, it will be about 190 million tonnes. Why do you set yourself impossible targets and then have somebody to throw something at you.

Lastly, I come to another matter. It is a delicate matter. I myself have supported reservations for the Scheduled Castes. But, I think, you ought to know this that there is a great deal of dissatisfaction. These people have suffered enough for so many thousands of years. They must be given every facility. I do not mind that. Certainly, give them reservations at the point of recruitment. But you are transmitting it to the point of promotion. That is where there is considerable heart-burning. Not only considerable heart-burning but I know a number of people who have resigned in disgust. Why should efficiency, why should competence, why should character be penalised? They say, "why should people at the point of promotion be pitch-porked over us merely because they belong to one community?" I say this. After all, my people have a tradition of running the Railways. They say, because you are promoting the people, not because of character or ability or competence but merely because of some community label, there is a great deal of inefficiency in the Railways today. A great deal of inefficiency is due to the fact that promotions are made and guided by these considerations.

SHRI S. A. KADER (Bombay—Central South): Mr. Deputy-Speaker, Sir, while welcoming the Railway Budget, as it is a Budget without any burden on the travelling public and with a little burden on the consuming public by way of a little increase in the freight on rice and other things, I say, on the whole the Budget has been very good. At the same time, the speech of the hon. Minister is very encouraging from the point of view of working of the Railways.

Now, the Railways which is a very old institution in our country, which has got a very beautiful cadre of servicemen, and which runs into thousands of kilometres of railway track and carries millions of passengers and goods traffic is the one organisation which integrates the country completely. From one end to the other, all sorts of areas, all sorts of people, are served by this organisation called the Indian Railways.

The Indian Railways is controlled by this Parliament. This Parliament through its Ministry controls the Railway Board and the Railway Board is controlled by an Act which this Parliament or the Constituent Assembly has not passed. It is controlled by an Act of 1886, the Tramway Act of 1886. The Railway Board is run by the Tramway Act of 1886 and the Railway Act of 1819. It is under these Acts that it has been controlled, guided and administered by this House through the Ministry and through the Railway Board. It is so outdated in this year of 1975. We have not taken into consideration how far the system that was evolved years ago is good for our present working. Today we hear so much criticism against the Railway

[Shri S. A. Kader].

Board. To a great extent, I think, the criticism against the Railway Board is justified. But at the same time we have to consider how far this House has also been responsible for creating social burdens or unremunerative lines by way of political pressure or otherwise. This also has to be seen. Therefore, I am of the opinion that the time has come when this administrative set-up should be looked into de novo; we have to find out which is the best way for running this administration. The criteria should be that there should not be overlapping of employment, there should be an accountability, there should be the direct responsibility of the railway administration to this Parliament. There is no direct responsibilty now. The Railway Board is different, the Ministry is different. How can there be a direct responsibility in such a situation? This is a matter which our legal pundits and others should look into. The time has come when this old Act of 1886 which is still operating should go away lock, stock and barrel. A new system should be evolved. That is my own personal view after seeing the present working.

Another thing is utilisation of the railways' rolling stock. Umpteen times I have said in this House that there is overtime given to trains for reaching their destinations. As my hon. friend had pointed out, for one hour the Rajdhani Express was stopped outside because it arrived before time. That is our experience day in and day out. I am glad that the railways are running properly and punctually. But it is not only a question of running of the railway; it is the loco-shed that should be run properly; it is the bogie-shed that should be run properly. All the technical aspects should be looked into. The train starts only with the perfection and harmony of all the mechanical workings. If 70 or 80 or 90 per cent punctuality is there, I think it is a welcome thing, but at the same time I want to point out that the punctuality should be on the time of running. I have often said that the extra time is given so that if the train is late, it could be made up. I have received a letter from hon. Minister, Shri Qureshi, that a cushion time is given—a cushion time of five or ten minutes. I find that between Bombay and Delhi, one to one and a half hours extra time is given. But we get a reply saying that it is a cushion time of 15 minutes or so. I do not blame my hon. friends because they have to sign so many letters and one more letter is signed that way. The point is that this holds up our rolling stock, the utilisation of the railway rolling stock; we have to pay more than what we earn.

Now I come to the goods traffic. The other day we went to Jaipur, and there we were told that from Jaipur to Assam people prefer to send their goods by road to sending the goods by rail. And when we enquired the reason for this, we were told that there are two transhipments on the way on account of which pilferage takes place, delay takes place, destruction of goods takes place. Therefore, people prefer to pay more and see that their goods reach safely and in time, that is why, they prefer to send by road. But that is not so in the case of Railways. Day in and day out these things are mounting up and the compensation claims are also going up. There is a very interesting article about the French Railways which I would read for the benefit of the Ministers and the House:

> "In 1974 the S.N.C.F. (the French Railways) increased its passenger traffic by 5 per cent and its merchandise traffic by 4 per cent...."

Here, it is decreasing.

> ". .On the top of that, the Railways have begun to win back what they were losing to air traffic and automobiles. Railways use 2 or 4

per cent less energy than road transport and 7 times less than air transport. But its recent gains are also attributable to the S.N.C.F.'s policy of modernisation and technological innovation over the years. The railway transport is now one of the most rapid and most reliable of transports."

That brings in customers. That brings in people's confidence and that brings you revenue. But, here, it is not so....

MR. DEPUTY SPEAKER: Your time is up.

SHRI S. A. KADER: I have to go a long way, Sir. I have not yet started from the station.

MR. DEPUTY SPEAKER: You have already taken ten minutes.

SHRI S. A. KADER: The other thing I would like to mention is that our travelling public have to suffer more within the train than outside in all seasons because of the present metallic roofing. I understand that now some different kind of roofing is contemplated where some sort of a glass fibre will be used. When I had been to Lucknow recently, I asked the people there. They say that it will be quite comfortable. When I went to Perambur, I put the same question. They say that the difference will be only marginal—2 or 3 degrees centigrade. If it is going to be only 2 or 3 degrees, what is the use? Our RDSO which claims to be one of the finest institutions in the country has done some experiments and they just send up their suggestions which are implemented in this way. What is the reason? The reason is that the technical know-how in our railways is far behind.

Then, the Wedgewood Committee has suggested that candidates with Intermediate qualification should be taken and they should be trained in the railway workshops.

That system has still continued. That was because at that time there were not many engineering graduates but the rule still continues. If I am wrong, please correct me. The recruitment should be from those who have secured a degree.

One more point and I have done. We are talking about losses in the railways. To-day there are 127 lines in our railways which are operating at a loss. There is a social obligation and there is always a desire to have more and more lines. I would like to make a suggestion to our Railway Minister that so far as the development of a backward area is concerned, it should be a social obligation of the railways to help the development of the backward area. But how? Not by simply laying the lines. They can assure that if any industry goes into the backward area, the transhipment of its products to and from that area will be taken care of by the railways. How do they do it is a different thing. They can move them by trucks to the nearest railway station and then transport them and when that area develops, at that time, they can think of laying a railway line and see that the railway line becomes profitable.

I have many more things to say but as the time is short, I will reserve them for a later occasion.

श्री राम सहाय पांडे : (राजनंदगांव): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर जब हम एक दृष्टि डालते हैं तो हम को थोड़ी निराशा होती है । रेलवे का साधन-स्रोत इतना सूख चुका है कि अगर इस बजट से आप चाहें कि ज्यादा नई रेलवे लाइन्ज दी जायें और जनता को यात्रा की अधिक सुविधायें दी जायें, तो यह सम्भव नहीं है । रेलवेज का वित्तीय ढांचा प्लानिंग कमीशन की सिफारिशों पर आधारित है । रेलवेज के डवलपमेंट प्लान के लिए प्लानिंग कमीशन

[श्री राम सहाय पांडे]

जो निर्णय करता है, और जो सिफारिशें करता है, उन्हीं के आधार पर रेलवे मंत्रालय को यह अधिकार होता है कि वह वित्त मंत्रालय का दरवाजा खटखटाये और उस से पैसा उधार ले। यही उस का स्रोत है।

अगर आप रेलवेज के फिनांशल स्ट्रक्चर को देखें, तो पता चलेगा कि 1400 करोड़ रुपए की आमदनी में 70 प्रतिशत एस्टाब्लिशमेंट में और 20 प्रतिशत फ्युअल में जाता है। 10 प्रतिशत बचता है। इस 10 प्रतिशत में रेलवे प्रशासन कहा लाइने दे सकेगा, क्या विकास कर सकेगा, और यातायात की कौन सी सुविधायें दे सकेगा, जबकि खर्चे और बढ़ते चले जा रहे हैं।

1975-76 में डवलपमेंट प्लान के लिए 172 करोड़ रुपए रख गए हैं। रेलवे बजट के एक्सप्लेनेटरी मेमोरेंडम में पेज 24 पर उस की डीटेल्स दी गई हैं। उस में वैगन्ज, रोलिंग स्टाक, लोकोमोटिव, बिजली की लाइनें और नई रेल लाइनें शामिल हैं। नई रेलवे लाइनो के लिए 17 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है, जब कि एक किलोमीटर रेलवे लाइन पर खर्च आता है 15 लाख रुपए। अगर इस का गुणा-भाग लगा कर देखें, तो 17 करोड़ रुपये से कितनी नई रेलवे लाइनों की व्यवस्था हो पायेगी ?

जब हम लौट कर अपने क्षेत्रों में जाते हैं, तब लोग पूछते हैं कि आपने हमारे क्षेत्र के लिए क्या किया। जहा तक मध्य प्रदेश का सम्बन्ध है, वह देश के मध्य में स्थित है और छः प्रदेशों से उस का सम्बन्ध है। अगर बम्बई-कलकत्ता वाया नागपुर, बम्बई-कलकत्ता वाया जबलपुर, दिल्ली-बम्बई वाया रतलाम और दिल्ली-मद्रास वाया भोपाल के ट्रंक रूट्स न हों, तो हम रेलवे से वंचित रहते। अगर इनटर्नल रेलवे सर्विस, आन्तरिक रेल व्यवस्था, नहीं है, अगर एक जिले के दूसरे जिले तक पहुंचने की व्यवस्था नहीं है, तो रेलवे लाइन का होना क्या मानी रखता है? अगर यहा से मद्रास जाना है, तो भोपाल हो कर जाना पड़ेगा। अगर बम्बई से कलकत्ता जाना है, तो नागपुर हो कर जाना होगा। बीच में राजनदगांव, दुर्ग, रायपुर, बिलासपुर और रायगढ़ आदि हैं। मैं इन रेल-सुविधाओं को मध्य प्रदेश की रेल-सुविधाओं की श्रेणी में नही लेता हू। कलकत्ता, बम्बई आदि नगरो को मिलाने के लिए ये सुविधायें देनी ही पड़ती हैं।

जहा मध्य प्रदेश की सीमा शुरू होती है, यानी ग्वालियर से, अगर आप बस्तर तक साइकल पर जायें, तो कम से कम पंन्द्रह रोज लगेंगे। मोटर में जाए तो पाच सात रोज लगेंगे। बैलगाड़ी में जाएं तो 6 महीने लगेंगे और पैदल जायेंगे तो साल भर लग जायगा। यह अन्धकार और निराशापूर्ण स्थिति है। अब हम को चिन्ता क्या होती है कि हम एक रेलवे लाइन आप से मांगें तो आप हम को क्या आश्वासन देंगे? और आश्वासन देंगे तो रेलवे बोर्ड के सामने प्रस्तावित करेंगे। रेलवे बोर्ड आर्गेनाइजेशन जरूर हैं लेकिन उस की भी चोटी पकड़ने

वाला प्लानिंग कमीशन है, फाइनेंस मिनिस्ट्री है। मैं किसी इंडिविडुअल रेलवे बोर्ड के मेम्बर से मिल कर किसी लाइन के बारे में पूछता हूं तो कभी कभी एसा लगता है। वह हम से सहमत है लेकिन जब वह कलेक्टिवली मीट करते हैं तो पता नहीं क्या हो जाता है, वह चीज जहां की तहां रह जाती है। जितना प्रस्ताव यहां से जाता है चाहे बड़ मंत्री ने आश्वासन दिया हो, चाहे छोट मंत्री ने दिया हो चाहे मझले मंत्री ने दिया हो, कुरेशी साहब ने दिया हो या त्रिपाठी साहब ने दिया हो, हम लोगों को तो आश्वासन दे दिया गया कि हां, हां, बहुत अच्छा है, लाइन होनी चाहिए और इसी आधार पर हम जा कर अपने क्षेत्र के लोगों से बोलतें हैं, वह जब सुनते हैं कि हमारे लिए रेलवे की बात कही गई और आश्वासन भी थोड़ा बहुत मिल गया तो फिर बाद में वह हमारी चोटी पकड़ते है, कहते हैं मालूम पड़ता है आप की कुछ चलती नहीं। हम बोलते हैं कि मंत्री जी की नही चलती तो कहते हैं कि कैसी सरकार है कि मंत्री की नही चलती। मंत्री जी कहते हैं कि हम ने रेलवे बोर्ड में भेज दिया। बोर्ड वाले बोलते हैं कि यह अनएकोनामिक है। तो न मंत्री की चलती है न मंत्रालय की चलती है तो किस की चलती है? यह गाड़ी कैसे चलती है? किसी तरह से जोड़ भाग लगाकर रख दिया—14 सौ करोड़ रुपए की आमदनी हुई, उस में से 220 करोड़ डिविडेंड का प्रावधान कर दिया, 17 करोड़ की रेलवे लाइन का प्रावधान कर दिया, 162 करोड़ का रेलवे का डेवलपमेंट प्लान भी बना दिया, इसी में घुमा फिरा कर तेली के बैल की तरह जहां से चले थे वही के वहीं रह जाते हैं। कहा कि अब बड़ा अच्छा वर्ष है। ठीक है बड़ा अच्छा वर्ष है लेकिन कितनी रेलवे लाइन इस सत्रह करोड़ में आप दे सकेंगे। हम सब लोग देश के अनक प्रांतों से चुन कर आते हैं, हम में से बहुत सारे गांवो के रहने वाले हैं। एक तिहाई हिस्सा देश का रेलगाड़ी कैसे चलती है यह जानता तक नही। बच्चे नहीं जानते; बूढ़े, बुढ़ियो ने नही देखी रेलगाड़ी कैसी होती है, माताओ और बुजुर्गों ने नहीं देखी। हमारे मध्य प्रदेश में हर तीसरा व्यक्ति हरिजन है या आदिवासी है और वह आदिवासी इलाका बस्तर झाबुआ या और जो दूसरे इस के क्षेत्र हैं, केरल से भी बड़ा बस्तर जिला है, लेकिन रेलवे लाईन वहां नही है। . . (व्यवधान) . . . आदमी बहुत हैं। आदमियो की क्या कमी है, भगवान की कृपा है और आप लोगो का आशीर्वाद है, आदमी बहुत हैं। बस्तर क. 12 लाख की आबादी है और हमारे जिले की 12 लाख की आबादी है। केरल से बड़ा है। तो मेरा कहना यह है कि कुछ थोड़ा बहुत तो कीजिए। इन के वित्तीय ढाचे को तो हम ने बताया है कि इन की चोटी कही दूसरी जगह है। इन के पास भी कोई अधिकार नहीं है और कलेक्टिवली भी ये सोचेंगे तो अंत में यही आता है कि पैसा नहीं है, जेब खाली है।

[श्री राम सहाय पांडे]

हम जानते हैं कि पिछला वर्ष बड़ा कठिन वर्ष रहा है। हड़ताल का वर्ष रहा है। अब हम ने मंत्री जी से पूछा तो उन्होंने कहा कि दो हजार कर्मचारी ऐसे हैं जो अभी नौकरी पर नहीं लिये गए हैं जिन का हिंसा या तोड़फोड़ से संबंध रहा है। बाकी को ले लिया गया है। यह आप ने अच्छा कार्य किया है, तारीफ का काम किया है, इस में रेलवे बोर्ड के स्थान पर, यह एक राजनैतिक निर्णय है, आप ने लिया है, इसलिए आप बधाई के पात्र हैं। दूसरा निर्णय आपन यह लिया है कि जो हमारे 66 परसेंट कर्मचारी है जिन्होंने उस समय साथ दिया उन के परिवार वालों को नौकरी में लेंगे और उनका एडवांस इंक्रीमेंट आप न दिया उस के लिए भी आप बधाई के पात्र हैं। . . . (व्यवधान) . . .

अब दो मिनट मध्य प्रदेश के लिए मैं लिए लेता हूं। मध्य प्रदेश में एक मकसी गुना रेलवे लाइन 15 वर्ष से बन रही है। अभी तक पूरी नहीं हुई। हम चाहते हैं कि इस को पूरा किया जाये।

मलाजखंड एक स्थान है हमारे क्षेत्र के पास है जहां तांबे की खदान मिली है। वहां से एक रेलवे लाइन निकाली जाये, मलाजखंड से सालेवारा जहां तांबे की खदान मिली है, सालेवारा से गडई, कावधां, छुई खदान और खैरागढ़ होते हुए राजनन्द गांव से मिला दी जाये। इसी तरह से बल्लीराजगांव है जहां रेलवे माइन्स हैं, माइन्स का बहुत बड़ा भण्डार वहां पर है वहां से एक रेलवे लाइन राजनंदगांव तक जोड़ दी जाये। इस तरह से राजनंदगांव छत्तीसगढ़ का एक बड़ा जंक्शन बन जाता है जो कि वन-सम्पत्ति और माइन्स का बहुत बड़ा सेंटर है। मालवीय जी जानते हैं कि अगर हम आयरन और न दें तो उन का भिलाई का कारखाना ठप पड़ जायेगा। लेकिन वहां सुविधा रेलवे की नहीं है। तो इस को आप कीजिए।

दूसरी बात—भूतपूर्व मंत्री माननीय मिश्रा जी ने कहा था कि भोपाल को डिवीजन देंगे। कम से कम वही मान लीजिए। और नहीं तो राजनंदगांव में ओवर ब्रिज के लिए चार साल से हम कह रहे हैं। आप ने सेफ्टी फंड का एक प्राविजन बना रखा है कि स्टेट गवर्नमेंट की कानकरेंस मिलने पर करेंगे। उन की स्वीकृति मिल गई है। तो यह कर दीजिए। हम कुछ तो ले कर जायें। वरना कुछ भी नहीं करेंगे तो हम क्या ले कर जायें? यह कागज पत्र ले कर जायें तो उस से कुछ फायदा नहीं है। कुछ तो दीजिए जिस से हम लोगों से कह सकें कि हम ने यह मांग की थी और यह मिला है।

श्री अम्बिका प्रसाद (बलिया) : उपाध्यक्ष महोदय मैं रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं। लेकिन साथ-साथ माल भाडा जो बढाया गया है, प्रस्तावित दूरी के हिसाब से उस को देखा जाय तो वह 70 से 90 प्रतिशत तक बढ जायगा। अगर इस में कुछ राहत का कोई रास्ता निकाल सकें तो वीकर सेक्शन के लिए बहुत बडी राहत होगी। माननीय मंत्री जी की बजट स्पीच से हमारे रेल कर्मचारी जो विरोधी पार्टियों के चक्कर मे फस कर के स्ट्राइक पर चले गए थे और नौकरशाही के चक्कर मे फंसकर निराशा की तरफ जा रहे थे, उन के अंदर बडा उत्साह आया है और मंत्री जी ने एक अपनी छाप छोडी है।

15 57 hrs

[SHRI ISHAQUE SAMBHALI *in the Chair*]

लेकिन साथ साथ हम यह कहेंगे कि अभी जो रेलवे मंत्रालय द्वारा घोषित नीति है उस के अनुसार उनके साथ न्याय नही हो रहा है। हम ने कितने कर्मचारियों के बारे मे लिखा, रोज लिखते है। आप कहते है कि नियम के अनुसार 6 हफ्ते के अदर हम निर्णय देंगे लेकिन आठ आठ नौ नौ महीने हो गए कोई निर्णय नही हुआ। भोपाल के जिन कर्मचारियों के बारे मे हम ने लिखा था उन का आज तक निर्णय नहीं हुआ। एक हरिजन रामसोच राम के ट्रासफर के लिए लिखा था, उस का कुछ नही हुआ। कामेश्वर नाथ का आर्डर हो गया, उस के स्पेयर के लिए आज चार साल से कोशिश कर रहे हैं लेकिन नही हो रहा है। तो यह हमारी समझ में नही आ रहा है। हम रेलवे बोर्ड क. शिकायत नही करना चाहते। रेलवे बोर्ड की शिकायत से हमारा कोई मतलब नही है। लेकिन रेलवे बोर्ड के कामो से अगर हम लोग इस नतीजे पर पहुचते हैं कि जो हम काम करना चाहते है वह काम हो नही पा रहा है तो हम क्या कहे? लायल वर्कर्स के जिन लडकों को उत्साह था कि उन को काम मिल जायगा उन को आज तक नही मिला। जो लोग उन के नजदीक थे उन को तो काम मिल गया -लेकिन जो हम लोगो के पास के गरीब क्षेत्र के रहने वाले है आज तक उन की सूचना नही पहुची है और उन के लिए कुछ नही हुआ है। स्वर्गीय रेल मंत्री ने कहा था कि जो लड़के स्टेशन को बचाने मे, रेलवे कर्मचारियों को बचाने मे साथ दिए हैं चाहे वे रेलवे कर्मचारियों के लडके है या नही, उन को भी काम दिया जायगा। लेकिन उन को तो काम देना अलग रहा, लायल रेलवे कर्मचारियो के लडको को भी अभी तक काम नही मिला है।

एकोनामी के नाम पर आपने 50 करोड की बचत की है। लेकिन एकोनामी के नाम पर गरीब हरिजन और वीकर सेक्शन के जो लोग है उनको निकाल दिया गया है और उनको हटा करके एकोनामी दिखाई गई है। जहा पर कि एक या दो वेटिंग रूम पर एक बेयरर था उसको चार चार वेटिंग रूम पर कर दिया गया है। पानी पाडे को हटा दिया गया है। इन छोटे लोगों को हटा कर एकोनामी दिखाई गई है। हम समझते हैं कि इस एकोनामी से देश का बहुत बड़ा नुकसान है। बल्कि 50 करोड

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

और इसके लिए लग जाता तो उससे हम लोगों को लाभ होता । हमारे गरीब क्लास फोर के एम्प्लाई जो होते हैं 6 महीने के अन्दर उनकी सर्विस ब्रेक कर दी जाती है जिसमें उनके 6 महीने पूरे न होने पाएं क्योंकि तब उन्हे काम देना पडेगा । उसमें अधिकतर हरिजन और गरीब लड़के है । शेड्यूल्ड कास्ट हरिजन का जो हमारा फैडरेशन है जिसने स्ट्राइक मे बहुत जोरदार काम किया, उसकी एक मामूली सी मान्यता की बात है उसको आज तक नही माना गया । पोर्टर्स और वेडर्स एसोसिएशन ने भी आपका बहुत साथ दिया था, वह भी मान्यता की बात कर रहे हैं, उनकी मान्यता की बात को भी आज तक आपने नही माना । इसका मतलब यह होता है कि जैसे ड्राइवरो ने स्ट्राइक कर दी तो उनकी बात मान ली, गार्डो ने स्ट्राइक की तो उनकी बात मान ली, लेकिन जो लोग नही बोले, जो दबे रहे उनकी बात की कोई सुनवाई नही हुई ।

आज रेलवे मे कोई भी काम योजनाबद्ध नही हो रहा है । यदि सब काम योजनाबद्ध होता तो जनता को आज जो परेशानी हो रही है, वह नही हुई होती । उल्टा आज यह कहा जा रहा है कि रेलवे को कामर्शियली जस्टीफाइड किया जाय, यह ठीक है कि आप कामर्शियली जस्टीफाईड कीजिये, लेकिन जो देश के सोशल-बर्डेन्ज हैं, उन्हें कैसे छोडा जा सकता है ? 1947 मे इस प्राजैक्ट पर राष्ट्र के 740 करोड रुपये लगे हुए थे, 54 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन थी । 1974-75 में इस प्राजैक्ट पर चार हजार करोड़ रुपये लगे हुए हैं, लेकिन लाइन केवल 60 हजार किलोमीटर है । इस बढ़ी हुई हालत लागत के अनुपात मे रेलवे लाइन की लम्बाई नही बढ़ सकी । इसका मतलब यह है कि हमारा रुपया ऐसे कामो पर नही लगा जिसमे रेल की लम्बाई बढ़ती और रेलवे की आमदनी बढती । हनुमन्तैया जी ने अपने भाषण मे ठीक ही कहा था कि जहां दोहरी लाइन बिछाई जा रही है, स्टेशनो की बिल्डिंगे बनाई जा रही है, अगर ऐसा न करके रेल लाइने बिछाते तो भले ही उसमे पैसा थोडा ज्यादा लगता, लेकिन उससे बैकवर्ड एरियाज को डेवलपमेंट होता, हमारे गावो का विकास होता, जनता को सुविधा मिलती, देश के उद्योग धन्धो मे उन्नति होती और साथ साथ रेल की आमदनी बढती । यह सब इसलिये नही हुआ कि हमने योजनाबद्ध तरीके से काम नही किया ।

चौथी पचवर्षीय योजना मे माल ढोने के लिये 265 मिलियन टन का टारगेट रखा गया था, लेकिन बाद मे उसको घटा कर 240 मिलियन टन किया और अब फिर घटा कर 215 मिलियन टन कर दिया गया है । रेल विभाग का कहना है कि ढुलाई मे कमी का कारण यह है कि देश का उत्पादन कम हो गया है, जबकि आंकड़ो के अनुसार देश मे औद्योगिक क्षेत्र मे उत्पादन 33 प्रतिशत बढा है और कृषि के क्षेत्र मे 22 प्रतिशत बढा है । मैं तो यह समझता हू कि रेलवे का जो काम करने का तरीका है, उसमे सुधार की जरूरत है—बिना सुधार किये हुए आप अपनी ढुलाई की क्षमता को बढा नही सकेंगे ।

रेलवे कन्वेन्शन कमेटी ने चार वर्ष पहले आपको चेतावनी दी थी कि रेलवे का प्रशा

खंड से सालेवारा जहा ताब का खदान [illegible]

निक खर्चा बढ़ता जा रहा है, जो उस समय 70 प्रतिशत था वह आज बढ़ कर 100 प्रतिशत हो गया है और अब फिर रुपये की मांग की जा रही है। रुपया देने मे कोई कठिनाई नहीं है, लेकिन आप इसको कामर्शियली जस्टीफाई कीजिये

श्री हकम चन्द कछवाये (मुरेना) सभापति महोदय, सदन मे गणपूर्ति नही है।

सभापति महोदय : घण्टी बज रही है... अब कोरम हो गया है माननीय सदस्य, अपना भाषण जारी रखे।

श्री चंद्रिका प्रसाद : पंडित जी हमारे रेलवे के 15 वे मन्त्री हैं। आज देश आर्थिक सकट से गुजर रहा है। जिसके कारण आप हमारे बैकवर्ड एरियाज मे नई रेल लाइने बिछाने मे सफल नही हो रहे हैं और इस आर्थिक संकट का कारण हमारा अन-प्लेन्डेड में काम करना।

चम्पारन बिहार का वह पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, जहां गांधी जी ने किसानो के लिये लड़ाई लड़ी, गरीबी दूर करने के लिये लड़ाई लड़ी, प्रजातन्त्र की रक्षा के लिये लड़ाई लड़ी। हमारे ललित बाबू ने उस क्षेत्र की उन्नति के लिये बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण कराया और जिसका उद्घाटन करते हुए वे शहीद हो गये। मैं चाहता हूं कि रेल भवन के सामने उनकी मूर्ति स्थापित करके उनका स्मारक बनाया जाय। उन्होंने अपने कार्यकाल में जिन जिन कामों को अपने हाथ में लिया उनकी स्मृति के रूप में उन सब कामों को शीघ्र से शीघ्र पूरा किया जाय।

ललित बाबू ने 22 दिसम्बर को हिमाचल प्रदेश में नांगल-तलवाड़ा लाइन को शुरू करने का उद्घाटन किया और चार सालों में उसको पूरा करने का वचन दिया, मैं चाहता हूं कि उस कार्य को शीघ्र पूरा किया जाय। उन्होंने जितने कामों को शुरू किया था, उनको शीघ्र से शीघ्र पूरा किया जाना चाहिये, उन कामों को रोकना नहीं चाहिये, चाहे उनके लिये जो भी कठिनाइयां आपके सामने हों।

हमारे श्री भागवत झा आजाद ने मधुबनी-जयनगर जाने वाली गाड़ी का उल्लेख किया था। यह गाडी नई दिल्ली से चलती है और तमाम पिछड़े हुए क्षेत्रों से होकर गुजरती है। इस गाड़ी के चलने से लोगों को बहुत राहत मिली है। इस समय यह गाड़ी सप्ताह मे दो बार चलती है—हम चाहते हैं कि इस गाड़ी को रोजाना चलाया जाय तथा इसको डीजलाइज किया जाय। आपकी जनता जयन्ती गाड़ी इस समय समस्तीपुर, पटना और दानापुर रोकी जाती है, लेकिन बक्सर मे नही रुकती है। बक्सर हमारे पूर्वी जिलो का निकास स्थल है, एक ऐतिहासिक और धार्मिक स्थान है, इस गाड़ी को वहां अवश्य रोका जाना चाहिये इससे उस क्षेत्र के लोगों के लिये आने जाने का रास्ता खुल सकेगा। मैं यह भी चाहता हूं कि हफ्ते में दो दिन यह गाड़ी बनारस होकर जाये।

[श्री चंद्रिका प्रसाद]

ईस्टर्न यू० पी० मे एक गाडी 37 अप और 38 अप डाउन है जो अक्सर लेट चलती है इस लाइन पर कोई मेल या एक्सप्रेस ट्रेन नही है—मैं चाहता हू कि इस गाडी को समय पर चलाया जाय तथा इसको गौहाटी तक बढाया जाय ।

1 अप तथा 2 डाउन मेल जो गौहाटी से लखनऊ जाती है उसको छपरा बलिया मऊ होकर भटनी से मिलाया जाय ।

छोटी लाइन से बडी लाइन मे बदलने के लिये इस बजट मे कोई विशेष व्यवस्था नही की गई है । मैं चाहूगा—यदि आप इस समय छोटी लाइन को बडी लाइन मे न बदल सके तो कम से कम इतना कीजिये कि बनारस से छपरा लाइन तथा शाहगज से छपरा लाइनो को बडी लाइन मे बदलने के लिये सर्वे के आदेश दे दीजिये, जिससे उनके सर्वे का काम चालू हो सके । बक्सर से बलिया तक भी बडी लाइन बिछाई जानी चाहिये । मैं चाहता हू कि इस लाइन के सर्वे के आदेश भी दिये जाने चाहिये ताकि ईस्टर्न रेलवे को छोटी लाइन से मिलाया जा सके और उस बैकवर्ड क्षेत्र का डेवलपमेंट हो सके ।

एक विशेष बात मै यह कहना चाहता हू कि यह समय इम्प्लीमेंटेशन का है । हर जगह पर भाषण दे जाते हैं जनता के सामने आश्वासन दे आते हैं, लेकिन जब काम नही होता है तो जनता हमको दोषी ठहराती है । इस लिये मैं चाहता हू कि सरकार इम्प्लीमेंटेशन पर अधिक ध्यान दे ।

हिन्दी की रेलवे मे काफी उपेक्षा हो रही है । माननीय मन्त्री जी स्वयं एक शास्त्री है, हिन्दी के बडे विद्वान् है । आपके यहां से एक "रेल पत्रिका" निकलती है, लेकिन अभी तक आपने उसको एक पत्र का दर्जा नही दिया है । उसमे अलग मे एक सह-सम्पादक मण्डल होना चाहिये । आपके यहा से जो अग्रेजी मे "इडियन रेलवे" नाम की पत्रिका निकलती है, उस पर बहुत अधिक खर्चा होता है जबकि उससे केवल 2 प्रतिशत जनता लाभान्वित होती है । रेलवे का सम्बन्ध देश की 98 प्रतिशत जनता से बहुत ज्यादा है, जिनमे अधिकाश हिन्दी बोलने वाले है—इसलिये हिन्दी का विशेष स्थान मिलना चाहिये । डिवीजनल लेवल पर जन-सम्पर्क के अधिकारी हिन्दी वाला होना चाहिये ।

आपके मन्त्रालय ने यूनिवर्सिटी स्तर पर विद्यार्थियो के लिये गाडियो से आने जाने के लिये विशेष आरक्षण की व्यवस्था की है । मै चाहता हू कि यह सुविधा डिग्री-कालिजो तक बढाई जाये । हमारे क्षेत्र मे स्थान-स्थान पर अनेको डिग्री कालिज हैं—उन कालिजो के छात्रो के लिये यह सुविधा उपलब्ध नही है, इससे उनके अन्दर बहुत नाराजगी व्याप्त है—मै चाहता हू कि यह सुविधा उन छात्रो को भी मिलनी चाहिये ।

रेलवे की उपलब्धियो तथा अन्य कार्यों के बारे मे क्षेत्रीय भाषाओ मे साहित्य प्रचारित नही किया जाता है—जिससे जनता को रेलो के बारे मे पूरी जानकारी नही मिल पाती है । मैं चाहता हू कि क्षेत्रीय भाषाओ मे भी, जैसे भोजपुरी तामिल, तेलगू, कन्नड, आदि भाषाओं के माध्यम से जनता मे वह जानकारी

पहुंचाई जाय ताकि हमारी जनता को रेलों की उपलब्धियों तथा सफलताओं का ज्ञान हो सके। वे यह महसूस करें कि रेल सम्पत्ति राष्ट्र की सम्पत्ति है, जनता की सम्पत्ति है और वे उस की रक्षा करने में सहयोग दे सकें।

वर्कर्स पार्टिसिपेशन की बात का उल्लेख यहां पर अनेक सदस्यों ने किया है। रेलवे बोर्ड की तरफ़ से अनेकों समितियां भी बनी हुई हैं, जैसे जोनल रेलवे यूजर्ज कमेटी, डिवीजनल रेलवे यूजर्ज कमेटी, आदि। हम लोग इन मीटिंग्ज में जाते हैं, लेकिन हमने यह देखा है कि जो भी सुझाव हम देते है उन पर कार्यवाही नही की जाती। हम मन्त्री जी को भी अनेकों चिट्ठियां लिखते हैं, लेकिन 99 प्रतिशत चिट्ठियों का जवाब नकारात्मक आता है। मैं इससे रेलवे बोर्ड की शिकायत नही कर रहा हूं—लेकिन हम क्या करे, हमे बाध्य होकर ऐसा कहना पड रहा है। हम चाहते है कि हम जो भी सुझाव देते हैं, रेलवे बोर्ड उनको इम्प्लीमेंन्ट करे। मैं यह भी चाहता हू कि इन कमेटियों के साथ पत्रकारों, कवियों और शायरों को भी जोडा जाय, उनको सदस्य बनाया जाय, ताकि वे अपनी कविताओं के द्वारा, अपने पत्रों के द्वारा जनता मे इस राष्ट्रीय सम्पत्ति की रक्षा करने का वातावरण बना सकें।

जहा तक इम्प्लीमेंटेशन का सवाल है—आप रेलवे बोर्ड को रिआर्गेनाइज कीजिये। आप अपने यहां हाईली क्वालिफाइड इंजीनियर्स को लें, जिन को मार्केटिंग और बिजनेस एडमिनिस्ट्रेशन का भी अनुभव हो, जिनकी आयु 30 से 40 वर्षों के बीच में हो। आप देखेंगे कि विश्व में ऐसे अनेकों नोबल प्राइज पाने वाले इंजीनियर्स हैं जिन की आयु 35–40 वर्ष से ज्यादा नहीं है। अगर ऐसे लोगों को आप अपने यहां लेंगे तो उनके अन्दर काम करने का अधिक उत्साह होगा, वे लोग डिवीजनल या जोनल लेवल पर अच्छा काम कर सकेंगे।

मन्त्री जी ने अपने भाषण में कहा है—"कार्मिक संबंधों के विस्तार के अलावा, मैं वरिष्ठ रेल अधिकारियों से आशा करता हूं कि वे अपने अधीन काम करने वाले कर्मचारियों के साथ सीधा सम्पर्क रखेंगे ताकि औद्योगिक सम्बन्ध अच्छे बने रहें।' वर्कर्स पार्टिशिपेशन को दृष्टि मे रखते हुए यह बहुत अच्छा प्रयास है। ट्रेड यूनियन एक्ट धारा 15(सी) के अनुसार भी एम्प्लाइज एम्पलायर्स से डिस्कशन कर सकते हैं, नैगोसियेशन की जा सकती हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मन्त्री जी उन यूनियनों के प्रतिनिधियों से भी बातचीत करेंगे जो अभी तक रिकगनाइज्ड नही हैं ताकि एक अच्छा माहोल, एक अच्छा वातावरण बन सके।

सभापति महोदय . अब मुझे श्री एस० एन० सिन्हा साहब को बुलाना था, लेकिन हमारे डी० एम० के० के भाई श्री कृष्णन् को इसी फ्लाइट से जाना है, अगर मेम्बर्ज को कोई एतराज न हो तो पहले मैं उन्हे बोलने का मौका देता हू। श्री ई० आर० कृष्णन्।

*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to say a few words on the Railway Budget for the year 1975-76.

*The original speech was delivered in Tamil.

[Shri E. R. Krishnan]

Sir, it is common knowledge that the Ministries of Railways and Finance are vital instruments of nation's economy. Yet, unfortunately for the country and for the country's economic growth, the Ministers in charge of these two Ministries are frequently changed. I am sure you will agree with me if I say that unless a Minister is allowed to continue for at least a period of five years he will not be able to comprehend the problems and do something constructive to solve them. In this Session we have two new Ministers—Shri Kamalapathi Tripathi in charge of the Railways and Shri C. Subramaniam in charge of the Finance—who have presented their Budgets for the year 1975-76

Shri Kamalapathi Tripathi assumed the Office of the Railway Minister only a few days before the presentation of the Railway Budget. He just read out the Railway Budget prepared by the officials of the Railway Board. I wonder whether he had any time to understand the miriad problems facing the Railways. Many hon Members who spoke before me referred to the autocratic approach of the Railway Board to many of the problems faced by the Indian Railways. One hon. Member referred to the unwieldly powers that the Railway Board has appropriated to itself. It is but natural that the Railway Board should be the corpus of all powers and that is because of the frequent changes of the Railway Ministers.

We have many times talked about the unhealthy state of affairs in Railway finances. I have no hesitation in saying that one of the primary reasons for this is again the frequent changes in Railway Ministries. Since 1971, that is from the beginning of the present Lok Sabha, we have seen four Railway Ministers—Shri T. A. Pai, Shri Honumanthaiah, late Shri L. N. Mishra and now Shri Kamalapathi Tripathi. When Shri T. A. Pai became the Railway Minister, he announced both inside and outside this House his plan for improving the wagon-turn round position. When Shri Hanumanthaiah succeeded him, he started giving attention to the punctuality in the running of tranis. When Shri L. N Mishra became the Railway Minister, he started dabbling in the trade union activities of the Railway workers with a view to attracting as many Railway workers as possible to the side of the ruling Congress Party. I do not know what Shri Kamalapathi has up his sleeve. But, in his Budget, I am very happy to say that he has increased neither the passenger fare nor the freight. As his initial action augurs well both for the railway passengers and for the people who send their goods through the Railways, I wish that he is able to do something worthwhile for improving the Railway finances and also for providing greater amenities to the passengers.

Sir, you will surely agree with me when I say that by changing the nomenclature of III Class into II Class the Railway passengers have not been given any amenities. I would like to say that instead of indulging in such cheap gimmicks the Railways should pay greater attention in providing more amenities in proportion to the increase in passenger fares.

The hon. Members of this House, the hon. Ministers and the high Officers of the Railway Board are accustomed to travelling in air-conditioned coaches. If one wants to appreciate the extent of overcrowding in the so-called II Class—the manner in which the people are huddled like cattle—he must travel in the II Class. The population of the country is going up every year by 2 per cent. It is also claimed by the Government that the industrial production has gone up last year by 3 per cent. We are also gloating over the phenomenal increase in our exports. But, on account of coal shortage 1783 trains have been cancelled. You can well imagine the pitiable plight of the poor III Class passengers in the absence of 1783 trains. It is really in explicable to me that, while the Ministry of Energy

says that there is more than enough coal making it possible for the Government to export coal to the neighbouring countries, the Railways are not in a position to revive the closed trains I appeal to the hon. Railway Minister in the name of millions of Railway passengers that all the trains which were stopped should be re-started forthwith.

Sir, it is really strange that though more and more money is being spent on the Railway Protection Force, yet the thefts on the Railways are also increasing In 1968-69 the value of thefts was Rs 35 lakhs and in 1973-74 the value of thefts had gone up to Rs 2 5 crores Yesterday there was a Calling Attention Notice about the breaking of wagons in Bihar in which goods worth many lakhs of rupees were stolen Shri Madhu Limaye M P suspected the complicity of two Members of this House in this theft The hon Members who participated in the debate on this issue categorically referred to the complicity of the Railway Protection Force in the increasing thefts I demand that a high level inquiry should be instituted to examine this question in all seriousness and suggest concrete steps for eradicating this evil on the Railways

While speaking on the Railway Budget yesterday Shri Hanumanthaiah, our former Railway Minister, mentioned in unequivocal terms that the sum of Rs 6 5 crores allotted by him for the development of Railways in the Southern States had been utilised by his successor Shri L N Mishra for the development of Railways in his home State Bihar In this connection the Kerala Railway users Association has sent a telegram to the Prime Minister also Is it proper and just that the Southern States should be deprived of what was allotted to them? Shrimati Parvathi Krishnan M P also referred to the fact that the interests of Southern States are being neglected I request the hon Railway Minister, Shri Kamalapathi Tripathi, to look into this allegation made by a senior Congress Member and do the needful

In conclusion, I would like to point that the Salem-Bangalore Train has been stopped for the past many months This line connects two States and if the Government mean what they profess about national integration this line must be made alive immediately, the train must be restarted The Karur-Dindigul line and the Salem.

Tiruchirappali line are the long-cherished hopes of the people of this area in Tamil Nadu I end my speech by requesting the hon Railway Minister to start the work on these, two lines at the earliest

श्री गेंदा सिंह (पलामू) सभापति जी, आपने बड़ी कृपा की जो मुझे इस आवश्यक बजट पर बोलने की इजाजत दी। मुझे केवल दो बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना है। मैं कुछ नई सुविधा की मांग नहीं कर रहा हूं। मैं चम्पारन की पीड़ित जनता की जिसको महात्मा गांधी ने 1917 में आकर के राहत दिलाई थी उस की बात कर रहा हूं। वहां की जनता को 1912 में वहां की अंग्रेज रेलवे कम्पनी ने जो सुविधा प्राप्त की थी पुल बना कर और जो 1924 में टूट गया मैं चाहता हूं कि 1975 में पंडित कमलापति त्रिपाठी के हाथों वह पुल फिर से बना दिया जाय। यह कुछ नई चीज नहीं है। यह पुल 1912 में बना था, बी०एन०डब्ल्यू० रेलवे कम्पनी ने चम्पारन में यह पुल छितौनी-बगहा पर बना दिया था और यह पुल आसाम से लेकर उत्तर की दूर दूर की जगहों को मिलाता था। 1922 में

[श्री गेंदा सिंह]

चौरा चौरी जैसा विद्रोह हुआ। 1917 में महात्मा गांधी ने असहयोग आन्दोलन किया और 1922 में चौरा चौरी कांड हो गया। उसका नतीजा यह हुआ कि उस अंग्रेज रेलवे कम्पनी ने उस पुल को ध्वस्त कर दिया। और 1924 के बाद रेलवे ने कह दिया कि अब यह पुल नही बनेगा। यह बात मेरी अकल के बाहर है। 1925 मे मना किया गया कि यह पुल नही बनेगा। 1973 में श्रीमती इन्दिरा गांधी का ध्यान गया और जब यह बात कही गई, एक तथ्य जब उनके सामने आया, तो उन्होंने जरूर कहा कि इस को बनाया जाएगा। बनाना शुरू हुआ लेकिन श्रीमन्, मुझे कहना सिर्फ यह है कि 16 महीने हो गये है उसकी बुनियाद पड़े और उसके लिए सिर्फ कुछ लाख रुपये ही दिये गये है और वह कुछ करोड़ रुपये का प्रोजक्ट है। उसमे करीब 10 करोड़ रुपये खर्च होंगे, लेकिन केवल कुछ लाख रुपये ही दिये गये हैं। चार वर्ष मे वह पुल बनने वाला है और 16 महीने बीत गये हैं। श्रीमन्, मुझे केवल इतना ही कहना है कि उसके लिए इस वक्त कम से कम चार करोड रुपया निकाला जाए। मैं किसी को दोष नही देता, दोष की बात नही है। वह 50 वर्ष से जिस तरह से पिछड़ रहा है, उसी तरह से 16 महीने उसको हो गये हैं और कुछ लाख रुपया ही उसके लिए दिया गया है लेकिन इस बात को याद रखा जाए कि चार वर्ष मे वह पुल बनने वाला है। अगर आप 4 करोड रुपये का बन्दोबस्त नही करते हैं, तो पुल बनने का सवाल नही है। मैं समझता हू कि पडित जी शरमायेंगे इसलिए कि श्री अनुमन्तैया जी ने कहा कि यह तो उत्तर भारत का मामला है। श्रीमन्, यह उत्तर भारत का मामला नहीं है। इसलिए मैं आपको कहता हूं और हाउस के सामने यह निवेदन करता हूं कि यह मामला 1917 का है। अगर चम्पारन और चौरा चौरी के आंसू धोना है तो इस को जल्दी बनाना चाहिए। यह समूचे भारत का सम्मान है और उस सम्मान को पूरा किया जाए। मै समझता हूं कि इस काम को जल्दी पूरा कर दिया जाए तो अच्छा होगा।

दूसरी एक मामूली सी बात है, जिस को मैं कह देना चाहता हूं और वह बात वह है कि बम्बई म जब मैं गया था, तो मुझे लोगों ने कहा कि कोआपरेटिव की दुकानों को खाने पीने के लाइसेंस देने के मामले मे डिस्क्रेज किया जा रहा है। आपकी नीति यह है कि कोआपरेटिव वालो को आप तरजीह दें। अगर आपकी यह नीति है, तो कृपा कर के आप इस को कीजिए और उनको इसमें तरजीह दे। मैं जानता हूं कि पश्चिम हिन्दुस्तान मे कोआपरेटिव का काम बहुत अच्छा है और कोआपरेटिव वाले लोग अच्छा काम करते हैं। इसलिए और जगहे चाहे आप इन्डिविजुअल लोगों को तरजीह दे लेकिन बम्बई मे उस तरफ आप कोआपरेटिव के लोगो को तरजीह दे।

अन्त मे मैं फिर यह कहना चाहता हूं कि बहन पार्वती कृष्णन् ने जो कहा, उस को मैं ने गौर मे सुना। मुकर्जी साहब ने कुछ निराशावादी बातें कही थी लेकिन उस के बाद बहन पार्वती कृष्णन् उठ खड़ी हुई

और उसके बाद उन्होंने जो आशीर्वाद पंडित जी को दिया, मैं समझता हूं कि श्रीमती पार्वती कृष्णन् ने जो आशीर्वाद दिया, वह काम करेगा। उन्होंने थोड़ी बात कही है लेकिन बहुत आशीर्वाद उन्होंने दिया। मैं समझता हूं कि एसा युग शुरू होने वाला है जिसमें लोगों को राहत मिले। मैं पंडित जी से कहूंगा कि इसको आप शुरू कीजिए बगहा और छतोनी से और नेपाल की तराई में शिवजी की जगह मानी जाती है और वहां से यह शुरू होता है तो यह सारे भारत में फैल जाएगा।

श्रीमन्, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझ बोलने का मौका दिया। फिर मैं कहना चाहता हू कि यह काम आप कर दीजिए। अगर यह काम आपने किया, तो मैं तो क्या आशीर्वाद दूंगा, करोड़ों जनता आपको आशीर्वाद देगी और आपका काम सफल होगा।

SHRI SATYENDRA NARAYAN SINHA (Aurangabad): Mr. Chairman, before I touch upon the other aspects of the budget proposals and the working of the railways, I wish to thank the hon. Minister for having condoned the break in service of the railway employees involved in the strike. Though it is a belated decision yet, it is a good decision, and it will earn for the Minister considerable goodwill. He has also stated in his budget speech that good industrial relations are going to be the cornerstone of his policy. I hope he will see that the employer-employee relations improves during his stewardship.

Yesterday, some hon. members, who preceded me, have complained that, despite the announcement of the Minister, the railway administration has addressed letters to some of the employees confirming their dismissal. I am glad the Minister has called for those papers, and I am quite sure that the hon. Minister, with his long record of service, with his reputation for large-heartedness and generosity, would see to it that his announcement is carried out in letter and in spirit; he would not be, as some members seem to feel, checkmated in his work by the Railway Board; his stewardship would be felt by them.

I also thank the hon. Minister for having assured the House that it will be his endeavour to ensure better service to the people. As you may all be knowing, the Railways are not providing the kind of service which is due to the travelling public. The greatest casualty has been punctuality ever since Shri Hanumanthaiya left the Railway Ministry. I do hope that the Railways will improve their working and that better service will be provided to the travelling public as has been assured by the hon Minister. We all know that the compartments, even in long-disance trains, are not well maintained; sometimes we do not find even water taps in the bath rooms, even in First Class. So, it is our hope that better service will be provideed. I extend my thanks to the hon. Minister for having given this assurance.

Coming to the budget proposals, I am afraid I do not find myself in a position to share his optimism with regard to the estimates that he has placed before the House. He has shown a surplus of Rs. 23 crores which, on the face of it, is reassuring, but if you look at the past performance of the railways, that does not convey the assurance that whatever has been proposed by the Railway Minister are based on a sound basis and are likely to be achieved. Let me take the case of passenger traffic. Mr. Chairman, you are aware that it has been falling since 1973-74; in 1973-74 the Railways were able to carry 150 million passengers less then what they did a year before. In 1974-75 the fall in passenger traffic was of the order of 220 millions. Now, it has been suggested that this fall in passen-

[Shri Satyendra Narayan Sinha]

ger traffic is due to the railway strike and cancellation of trains. Had it been so, we would not have seen this fall in passenger traffic in 1973-74 when there was no strike. I am inclined to believe that this fall in passenger traffic is due to the steep increase in fares without any compensatory benefit and I believe that the law of diminishing returns has started operating.

Now, in the budget, an increase of Rs. 70 crores has been taken into account by way of earnings from passenger traffic. As I have already told you, the passenger traffic, in my opinion, is likely to go down due to recession in the economy and high fares.

Similarly, with regard to the goods traffic, the Minister has assumed an increase of almost Rs. 200 crores. This is mainly based on the hope of 18 million tonnes increase in revenue-earning originating traffic. But what does the trend show? It appears more likely that the larger traffic will be diverted to road transport instead of railways even if there is an increase in the industrial activity.

Similarly, the working expenses have gone up. It has been stated that there would be an increase of Rs. 270 crores but this again is not the full picture because there is no provision for the DA instalments which will fall due as a result of which there will be an escalation in the working expenses.

With regard to cost of repairs, a smaller provision has been made in order to show a surplus, but our experience is that the actuals always exceed the provision under this head.

So far as the general financial position is concerned, since 1965-66, there has always been a deficit except in the year 1971-72 and 1972-73 when a national surplus was shown and that was because the Railway Convention Committee had agreed to a reduction in the railways liability to pay to the General Revenues. This continuous deficit of 7 years has not only wiped out completely the entire reserves of Rs. 93 crores but the railways have gone into debt to the tune of Rs. 300 crores.

You will appreciate that the hike in fares and freights as also Rs. 35.5 crores due to rationalisation of freight rates on foodgrains and iron ore, the Railways will be earning Rs. 412 crores. Still the Railways are not likely to generate surplus resources for their maintenance. It is a commercial undertaking and I would beg of the Minister to apply his mind to this aspect so that the Railways stand on their wheels and that should be able to generate resources for their own maintenance and should not continue to draw upon General Revenues for their upkeep and maintenance. We do not discover anything which can convey an assurance to us that the railway finances will improve. Successive years of deficits have shown that it is not so much the strike or indiscipline which is at the root of this deterioration in the finances and the working, but it is consistent mismanagement and inadequencies which should be clear from the following points.

For instance, Mr. Chairman, I shall submit before you the achievements in the Fourth Plan Fourth Plan physical achievements fell far short of the targets whereas financial outlays rose considerably over the target—outlays rose from Rs 1275 crores to Rs 1420 crores, though capacity was reduced from 260 million tonnes to 240 million tonnes for originating traffic.

With regard to the addition to route kilometers, it was only 790 as against 1022 while track renewal was 5885 k. ms. as against 8544 k.ms. Regarding number of electric locomotives, you will find that their number was 206 as against 300. The number of wagons acquired was 57,608 as against 68,770.

Since 1965-66, there has been a fall in the efficiency of the Railways as indicated by several indices as follows:—

1. *Locomotive utilisation*: Engine per engine day on line—it was 142 in broad gauge in 1965-66 but it rose to only 150 in 1973-74. This rise was less than what was achieved during the previous five years preceding 1965-66. With the increase in the number of diesel engines and other improvements, the average load of goods trains should have grown much faster than what was recorded i.e. the net load rose from 725 to 745 tonnes on broad gauge per goods train. In the previous five years, it had risen by 75 tonnes It has recorded only a marginal increased. The average speech of goods trains in the last twentyfour years has risen only by 1 k m per hour on the broadgauge—i.e 17.6 to 18.3—why then should people use the Railways for transporting their goods? Why should we expect that the users will not use the road transport? I found from a cement producer—that due to pilferage in the trains, the consignee has to insure for a higher amount with the result that the cost of production goes up. Therefore, they are reluctant to use the rail transport any more. And even yeserday you must have seen that the Railway Minister, while answering to a calling attention notice, said that the pilferages amounted to about Rs. 20 crores a year This is a big sum I would submit that Railway Minister should pay his attention to this aspect of the matter.

Another factor I would like to bring to your notice is this. Take the case of number of locomotives utilised for moving one million tonne of coal. It has gone up. This also shows that these is lack of efficiency in operation. In 1960-61, it was 20; in 1965-66 it was 20 but, now, it has risen to 22. It is quite clear that you are requiring more wagons and more locomotives for moving the same amount of goods than what we used to do before. With regard to wagon utilisation, we find that more wagons were used to move one million tonne per day in 1973-74 than in 1965 66. That is why your working expenses are going up. You must look to this. Why you are requiring more engines or more wagons or more locomotives for moving the same amount of goods? All these lead us to one conclusion namely that in the railways there is something basically wrong with the Administration. The Railway Convention Committee, after having examined the representatives of Steel Ministry, Finance Ministry and the Railway Ministry came to the same conclusion that the performance of the railway has not been satisfactory. Even the Administrative Reforms Commission also came to the same conclusion that the efficiency of the Railway Administration has been going down There is need for paying attention to this aspect of the matter Therefore, when the Railway Minister told us that this year was going to be a year of progress and stabilisation I must say that it sounded hollow to us In view of all the figures that I have placed before the House, whatever the exercise the Minister has indulged in appears to be one in delusion unless he applies his mind to these aspects and sees to it that the utilisation of wagons and locomotives is improved.

Lastly, it is a request from my Gujarat friends which I want to submit before the Railway Minister. This concerns an important railway line. It has been suggested that the railways may take up construction of one Broad Gauge Railway link namely Bhavnagar—Tarapore broad gauge railway line. This is the only broad gauge line which could join the western most part of India to the rest of India on broad gauge railway structure. The State Government has given top priority and has assured railways to make good the deficit if it occurs and State Govrnment has also assured cost free land for the construction of this line. I would beg of the Railway Minister to consider construction of this railway line.

श्री नवल किशोर सिंह (मुजफ्फरपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं इस बजट को सदन में उपस्थित करने के लिये माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं और मेरे कारण बहुत स्पष्ट हैं। रेलवे की जो सम्पत्ति है वह सारे देश में बिखरी हुई है और बहुत असुरक्षित अवस्था में रहती है। कहीं भी कोई नागरिक उपद्रव होता है तो उसका भार-वहन सबसे पहले रेलवे को करना पड़ता है। पिछले साल जो देशव्यापी हड़ताल हुई, देशद्रोह का एक बहुत बड़ा काम हुआ वह रेलवे के लिये बड़ा दुर्दिन था। मैं समझता था कि काफी दिनों तक उस हड़ताल की क्षति और उस हड़ताल के द्वारा उपस्थित परिस्थितियों का मुकाबला रेलवे कर नहीं सकेगी। लेकिन माननीय मंत्री जी के बजट भाषण से यह मालूम होता है कि उस भयानक हड़ताल के बावजूद रेलवे ने हड़ताल खत्म होते ही यह योजना बनाई कि वह 197 मिलियन टन, जिसमें 173 मिलियन टन राजस्व प्राप्त करने वाला माल और करीब 23 मिलियन टन डिपार्टमेंटल, माल का भार वहन कर सकेगी। इस योजना में से रेलवे ने 192 मिलियन टन पूरा कर दिया जो पिछले साल से 10 परसेंट ज्यादा है और पिछले साल से 7 मिलियन टन ज्यादा है। यह सब उस हड़ताल के बावजूद हुआ जिसने रेलवे की कमर तोड़ दी थी और जिस हड़ताल के बाद हमें लगता था कि काफ़ी दिन तक रेलवे संभल नहीं सकेगी।

मैं इस उपलब्धि के लिये रेल के पदाधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई देना चाहता हूं। अभी इन्होंने योजना बनाई है कि वे आगे आने वाले वर्ष में 210 मिलियन टन की ढुलाई कर सकेंगे। मुझे विश्वास है कि जिस जोश और उत्साह से ये काम कर रहे हैं, इससे अपने लक्ष्यांक को वह जरूर हासिल करेंगे।

मुझे इस बात की भी खुशी है कि रेल मंत्री ने अपने भाषण में देश के पिछड़े क्षेत्रों में रेल की लाइनों का विस्तार करने और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिणत करने की जो एक भारत सरकार की नीति है, उसको पुनः दोहराया है। उसके लिये मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं। इस सम्बन्ध में मैं व्यक्तिगत रूप से श्री हनुमंतैयाजी का कृतज्ञ हूं, जिन्होंने 1971 में इसी सदन में उत्तर भारत की एक बहुत बड़ी कंवरजन की योजना—बाराबंकी समस्तीपुर—की स्वीकृति दी थी, घोषणा की थी और काम शुरू कराया था। जैसा सदन को मालूम है उसका काम योजना के अनुसार चला और उसी के उद्घाटन में हमारे देश के पिछले रेल मंत्री शहीद हुए। उस साल जो रेल मंत्री श्री हनुमन्तैया का भाषण हुआ था, उसके बाद उत्तर भारत में कुछ लोगों में इस बात को लेकर असंतोष हुआ था कि वहां रेलवे की कन्वर्जन की कुछ कम योजनाएं ली गई है। लेकिन हनुमन्तैया जी ने उदारतापूर्वक उत्तर भारत की योजनाओं को भी स्वीकार किया था। मुझे उसमें कोई शक नहीं है। ऐसा ठीक ही था क्योंकि उत्तर भारत इस देश में सबसे ज्यादा जन-संकुल भाग है। डैन्सिटी आफ़ पापुलेशन सबसे ज्यादा उत्तर भारत में है और इसके साथ साथ जो पिछडे हिस्से है देश के वे भी उत्तर भारत में ज्यादा है। मैं चाहता हूं कि दक्षिण भारत में भी जो पिछड़े हिस्से है; उनकी तरक्की और उन्नति हो। यदि कोई ऐसा प्रश्न आयेगा जिसमें चुनना पड़ेगा कि उत्तर भारत में हो या दक्षिण भारत में हो तो उत्तर भारतीय होने के नाते दक्षिण भारत के पक्ष में अपना मत दूंगा। यों सारे देश की आवश्यकता एक है और इस सम्बन्ध में देश के किसी भू-भाग का नाम लेकर प्रश्न को उठाना उचित नहीं है;

मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं और उनके द्वारा भारत सरकार से कहना चाहता हूं कि जो पिछड़े क्षेत्रों में रेल के विस्तार का प्रश्न है, इसका पूरा बोझ

रेल मंत्रालय पर नही होना चाहिये । यह एक बड़ा सोशल बर्डन है, जिसको वहन करने का जिम्मा अकेले रेल मंत्रालय को देना उचित नही है । हमारे सामान्य राजस्व पर जनरल रैवेन्यु पर इसका बोझ होना चाहिए । जिस तरह से मेना भेजने के लिये जो लाइने बनती है, उनका बर्डन जनरल रैवेन्यु कबूल करता है—वह मिलेटरी स्ट्रेटेजी है तो यह इकनामिक स्ट्रैटेजी है क्योकि इसके जरिये हम अपने देश की आर्थिक सम्पन्नता बढाना चाहते है—ठीक उसी तरह से इसका बोझ भी सामान्य राजस्व पर, जनरल रैवेन्यू पर होना चाहिये । यह जिम्मा किसी कमर्शियल अंडरटेकिंग पर देना, मेरे ख्याल मे उचित नही है—न तो व्यापारिक दृष्टि से उचित है और न यह सभव है । यह जिम्मा रेलवे मंत्रालय को देकर हम यह उम्मीद करते है कि हम उसमे मुनाफा कमाये और वह मुनाफा करे और उसके साथ साथ हम ऐसी लाइने बनाने की राय उनको देते जाये जिससे आमदनी नही है तो मेरे ख्याल मे यह बहुत उचित बात नही है ।

जहा तक इन पिछडे क्षेत्रो का सवाल है समस्तीपुर-बारावकी लाइन का जो काम हो रहा है मेरा यह सुझाव है कि उस काम को तो कम-से-कम भूतपूर्व रेल मंत्री की स्मृति मे शीघ्र पूरा करना चाहिये और उसके लिये जो समय की अवधि बनी है उस अवधि को अपने सामने रखना चाहिये ।

उसी तरह से जो हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री शहीद हुए उन्होंने हिमाचल प्रदेश मे नगल तलवाड़ा रेल मार्ग के निर्माण कार्य का उद्घाटन किया था । 27 सालो मे वहा कोई रेल लाइन नही बनी है । यह एक बडे निर्माण कार्य का उद्घाटन हुआ था । मैं यह अनुरोध करता हू कि इस लाइन का भी काम शुरू करना चाहिये । हिमाचल प्रदेश सरकार ने इस लाइन के लिये जमीन दी है ?

मेरी दृष्टि में रेलवे को इस बात की कोशिश जरूर करनी चाहिए कि उस का पब्लिक इमेज इम्प्रूव करे, और सामान्य लोगो कीसेवायें जितनी बहतर होगी, रेलवे का पब्लिक इमेज उतना ही सुन्दर होगा । हडताल को ले कर रेलव के सामने कठिनाई थी, लेकिन आज वह कठिनाई नही है । रेलव को चाहिए कि वह ऐसी सब योजनाओ को कार्यान्वित करे, जिन से लोगो की नजर मे उस की इज्जत और कद्र बढे, उस के प्रति सद्भाव बढे और लोगो को रेलवे की अधिक से अधिक सुविधा मिल सके ।

इस सम्बन्ध मे एक मै बात का जिक्र किये बिना नही रह सकता हू । मुजफ्फरपुर-सोनपुर लाइन के उस हिस्से का कनवर्शन हो रहा है, जो बारावकी की पक्ति मे है । वहा छोटी लाइन की एक डिवीजन लाइन बनी थी । उस डाइवर्शन मे दो गावो मे ग्राम मधौल और ग्राम कचेन मे पुल बनाये गये । वे पुल इतने छोटे थे कि वे पानी का पूरा बहाव नही ले सकते थे । जब वे पानी का बहाव नही ले सकते थे तो वह पानी फैल गया और उस ने बहुत से गावो मे बहुत नुकसान कर दिया । लोग बहुत परेशान हुए । उस के बाद उन लोगो ने जो कुछ विरोध प्रकट किया, उस मे कुछ झगडा-फसाद हो गया । चूकि उन की हजारो हजार की सम्पत्ति स्वाहा हो गई थी, इस लिए उन का गुस्सा स्वाभाविक था । आज उन लोगो पर रेलवे की ओर से मुकदमे चलाये जा रहे हैं । यह काम ऐसा है, जिस से रेलवे का पब्लिक इमेज बिगडता है । मैं वहा जा कर देखता आया हू कि वहा कितनी बर्बादी हुई थी, क्योकि जान-बूझकर छोटे पुल बनाये गये थे । रेलवे वालो ने कहा है कि गलती हो गई लेकिन फिर भी उन लोगो की क्षति पूर्ति करने के बजाय उन पर मुकदमे चलाये जा रहे हैं । ये मुकदमे वापस लिये जाने चाहिये ।

मुजफ्फरपुर मे एक आर्थर बटलर कम्पनी है, जहां रेलवे के वैगन बनते हैं—बहुत

[श्री नवल किशोर सिंह]

दिनों से बनते आ रहे हैं। बीच में मालिकों में आपस में झगड़ा हो जाने से वह फैक्टरी बन्द हो गई। इधर सरकार ने उस को ले कर चलाना शुरू किया है, और सरकार के काफी पैसे उस में लग गये हैं। लेकिन एक छोटी सी जिच को ले कर उस फैक्टरी का काम आज भी करीब-करीब बन्द है। रेलवे 197 के दाम पर उस से वैगन मांगता है। सभापति महोदय, आप स्वयं सोच सकते हैं कि आज 1975 में 1971 के दाम पर कोई वैगन कैसे दे सकता है।

मैंने सुना है कि दूसरे कारखानेदारों को नये दामों पर वैगन देने की सुविधा दी गई है। लेकिन इस फैक्टरी से पुराने दामों पर ही वैगन मांगे जा रहे हैं। नतीजा यह है कि इण्डस्ट्रीयल डवलपमेंट कार्पोरेशन का रुपया और रेलवे के, और सरकार के अन्य कर्मचारी वहां बेकार बैठे हुए हैं। काम वहां कुछ नहीं हो रहा है, और वह एक हास्यास्पद विषय बन गया है। मैं समझता हूं कि हैवी इंडस्ट्रीज मिनिस्ट्रीज इस मामले के सम्बन्ध में रेलवे मिनिस्ट्री से बात कर रही है। मुझे आशा है कि रेलवे मिनिस्ट्री इस बारे में कोई ऐसी व्यवस्था करेगी कि वह कारखाना चालू हो सके।

श्री रणबहादुर सिंह (सिंधी) : सभापति महोदय, मध्य प्रदेश के उत्तर पूर्वी भाग के कुछ इलाकों की रेल सम्बन्धी कठिनाई मैंने कई बार इस सदन में प्रस्तुत की है। परन्तु चूंकि इस वर्ष बजट हमारे नये मन्त्री महोदय ने प्रस्तुत किया है, इस लिये मेरे विचार में उन कठिनाइयों का फिर से यहां पर ब्यौरा देना आवश्यक है।

कुछ अर्सा हुआ, जबकि सिंगरौली क्षेत्र में कोयले की खान निकली थी। चूंकि उस कोयले को पश्चिम भारत में पहुंचाया जाता है, इसलिए वहां न्यू कटनी-मोरवा लाइन बनी हुई है। इस लाइन के बनने के तीन वर्ष बाद तक उस पर कोई भी आवागमन नहीं हुआ। परन्तु जब सारे राष्ट्र में कोयले की कमी हुई, और उस की मांग बढ़ी, तो पिछले साल से इस लाइन पर कोयले की कुछ गाड़ियां चलने लग गई। जिस क्षेत्र से यह लाइन गुजरती है, वह पूरा क्षेत्र जंगली है, और उस में यातायात की कोई दूसरी सुविधा कतई नहीं है। यहां तक कि अगर किसी व्यक्ति को उस लाइन के समानांतर दस मील की भी दूरी तय करनी पड़ती है, तो बरसात में उस को कम से कम दस नालों को तैर कर पार करना पड़ता है, तब वह एक जगह से दूसरी जगह जा सकता है।

ऐसी परिस्थितियों में वहां के सभी लोग यह आशा करते हैं कि चूंकि वहां पर कोयले की ट्रेनें चलती हैं, इस लिए यदि उन्हीं ट्रेनों में एक डिब्बा थर्ड क्लास का जोड़ दिया जाये, तो उन को बहुत बड़ी सुविधा मिल सकती है। मेरा निवदन है कि रेलवे मन्त्रालय इस मामले के बारे में शीघ्र ही विचार कर के उन लोगों को कुछ सुविधा देने की कृपा करें।

इस लाइन पर गोंदवाली नाम का एक छोटा सा गांव है। यह लाइन उस गांव के बीच में से गुजरती है। गांव की सारी जमीन लाइन के उस पार पड़ती है। चूंकि वहां लेवल क्रासिंग की सुविधा नहीं हैं, इसलिए गांव वालों को उस लाइन को पार करते में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। उन लोगों का निवेदन है कि अगर इस में कठिनाई न हो, तो वहां पर एक लेवल क्रासिंग प्रदान किया जाये।

इसी गांव के पास बरिगमा नाम का एक छोटा सा कस्बा है। उस कस्बे की खासियत यह है कि सिंधी जिले में जो एकमात्र सड़क जाती है पश्चिम से पूर्व को, वह इसी बरिगमा कस्बे के पास इस लाइन को क्रास करती है। वह कस्बा इस लिए एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान होता जा रहा है कि लोग सोचते हैं कि जब कभी भी इस न्यू कटनी-मोरवा

लाइन पर पैसेंजर ट्रफिक चलेगा, तो चूंकि यह रेल और रोड का जंक्शन होगा, इसलिये यहां पर माल भेजने की सुविधा मिलना आवश्यक है। मैं उन लोगों को यह मांग रेल मन्त्रालय के सामने रखना चाहता हूं कि जब कभी भी यात्रा करने की सुविधा इस लाइन पर दी जाये, तब माल बुक करने की सुविधा बरिगमा स्टेशन पर देने की कृपा की जाये।

सरगूजा जिले में चिरमिरी मनींद्रगढ़ नाम का एक इलाका है, जहां से काफी मात्रा में जंगल का माल बाहर भेजा जाता है। वहां पर मध्य प्रदेश सरकार के द्वारा काफी बड़े पैमाने पर जंगल का काम होता है। पिछले साल से वहां के लोगों को एक बड़ी भारी कठिनाई महसूस होने लगी है कि वहां पर आम तौर से जो जंगली उपज रेल से ले जाया करती थी, उस को कतई बन्द कर दिया गया। हमारी समझ में नहीं आता कि जो सुविधा अभी तक उपलब्ध थी, उस की एकाएक बन्द कर देने से रेलवे को कौन सी बचत होगी, अथवा क्या फायदा होगा। मेरा निवेदन है कि वहां के लोगों की जंगल का माल बाहर भेजने की जो सुविधा अभी तक उपलब्ध थी, वह पुनः उन्हें दी जाये।

रीवा का जो क्षेत्र है, जिसे विन्ध्य प्रदेश कहा जाता है, उस में कोई भी रेल सुविधा उपलब्ध नहीं है। जब श्री हनुमन्तैया एक बार उस इलाके में गये थे, तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि रीवा को सतना—रीवा—व्योवहारी लाइन द्वारा जोड़ा जायेगा। मैं यह भी निवेदन कर दूं कि जिस लाइन के सम्बन्ध में श्री हनुमन्तैय ने आश्वासन दिया था, उसी लाइन पर बाण-सागर बांध बनने की योजना करीब करीब बन ही चुकी है। उस की स्वीकृति बाकी है। वह 200 करोड़ रुपये की योजना होगी। वह योजना बिना रेलवे लाइन के सम्भव नहीं होगी। हमारे लोगों के निवेदन पर इस रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए आदेश दिये गये थे। लेकिन अभी तक हम इस सर्वेक्षण का निष्कर्ष नहीं जान पाये हैं।

हम लोग बहुत उत्सुक हैं कि चूंकि बाणसागर को मंजूरी होने ही वाली है और चूंकि इस क्षेत्र में सिवाय इस के दूसरी रोड इत्यादि की सुविधा नहीं है, अतः कृपा कर के इस सतना-रींवा-व्योहारी लाइन के बारे में शीघ्र विचार किया जाय और उस की सुविधा दी जाय।

17 hrs.

[SHRI VASANT SATHE *in the Chair*].

अन्त में मैं यह कहूंगा कि पिछला साल भारतीय रेल के लिए एक महत्वपूर्ण साल था। गुन्नार मिर्डल ने जब अपनी एशियन ड्रामा की किताब में भारतवर्ष का जिक्र किया था तो उन्होंने कहा था कि भारत एक साफ्ट स्टेट है। मैं समझता हूं कि भारतीय रेल के जो पिछले साल के वाकयात हैं उस में गुन्नार मिर्डल का जो यह वर्गीकरण भारत के बारे में था उस में से निकलने का पहला कदम भारतीय रेल ने उठाया था, उस के लिए में उन्हें वधाई देता हूं।

17.01 hrs.

MOTION RE: CONTEMPT OF THE HOUSE

MR. CHAIRMAN: Honourable Members, I have to inform the House that today, at about 12.02 p.m., three visitors calling themselves Pema Wangyal, son of Shri Karma Tsering Chophel son of Shri Chokhondup and Ven N. C. Gyatso, son of late Shri Wangyal, shouted slogans from the Visitor's Gallery, threw some cyclostyled copies of pamphlets which fell in the Gallery and when intercepted by and Ward staff on duty. They were some kicks and blows to the Watch and Ward staff on duty. They were immediately removed from the Gallery and taken into custody by the Watch and Word Officer. This is a serious matter. I bring it to the notice of the House for such action as the House may deem fit.