

special accommodation of Rs. 38.80 crores provided to the State to meet its deficit on non-Plan account, there is expected to be a surplus of Rs. 36.51 crores. Thus, the State will have an over-all surplus of Rs. 6.60 crores, thereby not only wiping out the overdraft of Rs. 6.23 crores with which the year was started but also close the year with a nominal cash balance of Rs. 37 lakhs.

Budget Estimates, 1973-74

For 1973-74, the estimates of revenue receipts are placed at Rs. 175.79 crores, reflecting an improvement of Rs. 4.90 crores over the revised estimates for the current year. Expenditure on revenue account is estimated at Rs. 206.79 crores, resulting in an estimated deficit of Rs. 31 crores on revenue account. Receipts on capital account are estimated at Rs. 123.47 crores and disbursements at Rs. 94.50 crores. In spite of the surplus of Rs. 28.97 crores on capital account, the estimates for 1973-74 leave an overall deficit of Rs. 2.03 crores. Although a part of this deficit is likely to be covered by the State's share of the additional resources mobilisation proposed by the Central Government, it will be essential for the State to make special and concerted efforts to improve the collection of arrears of Government dues as well as effect economy in non-developmental expenditure to fully cover the deficit in its budget.

Plan Outlay

Against an amount of Rs. 57.35 crores, in the current year, the outlay on the State's Plan in 1973-74 is envisaged at Rs. 64.48 crores, comprising Rs. 52.41 crores provided in the State Budget and Rs. 12.07 crores to be incurred by the State Electricity Board. The Central assistance for implementation of the State Plan in 1973-74 is estimated at Rs. 37.03 crores. Of the contemplated Plan outlay, Rs. 28.56 crores, which is about 44 per cent of the total, is for irrigation and power schemes, Rs. 13.57 crores, i.e., nearly 20 per cent is on social services, and Rs. 12.52 crores, which is more than 19 per cent, is on agricultural programmes.

The estimates for 1973-74 also include a revision of Rs. 21.80 crores, comprising

s. 18.58 crores in the revenue account and Rs. 3.22 crores in the capital account for schemes forming part of the Central sector of the Plan. Special Employment Programmes designed to relieve unemployment among Small and Marginal Farmers and Agricultural Labour as well as the educated unemployed are among the various schemes covered by this allocation.

16.35 hrs.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS, ORISSA 1972-73

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI K. R. GANESH): I beg to present a statement showing Supplementary Demands for Grants in respect of the State of Orissa for 1972-73.

16.36 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1973-74—contd.

MR. CHAIRMAN : We shall now resume the discussion on the Railway Demands. Mr. Sharanath Singh.

श्री शिवनाथ सिंह (झुनझुन) : सभापति जी, रेलवे की डिमांड्स पर बोलते हुये मैं केवल राजस्थान की कुछ समस्याओं की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। लेकिन उससे पहले मैं दो तीन बातें जो पालिसी डेसीशन से सम्बन्ध रखती हैं, वह निवेदन करना चाहता हूँ। मेरा सबसे पहला निवेदन है कि मीटर गेज का एक ही जोन हो। आज कोई वेस्टर्न जोन में है, कोई नार्दर्न जोन में बंटा हुआ है। आपस में कोअर्डिनेशन नहीं है। राजस्थान प्रान्त भी दो जोन्स में बंटा हुआ है। अजमेर तक वेस्टर्न जोन है और अजमेर से आगे नार्दर्न जोन है। आपस में किसी प्रकार का कोअर्डिनेशन नहीं है। इसलिए सरकार और रेलवे मंत्रालय थोड़ा सोचें कि यह जिलना भी मीटर गेज का एरिया है वह एक जोन में रखा जाये ताकि आपस में कोअर्डिनेशन हो सके।

दूसरा निवेदन मैं आपसे यह करना चाहूंगा कि सर्वाडिनेट सर्विसेज जो रेलवेज की है वेस्टर्न जोन हो या नार्दर्न जोन हो,

[श्री शिवनाथ सिंह]

उनका पब्लिक सर्विस कमीशन का हैडक्वार्टर इलाहाबाद में है जहाँ कि मीटर गेज का कोई नेनेवेन नहीं है। मीटर गेज का अधिकतर क्षेत्र या तो राजस्थान में या गुजरात में है या और दूसरे हिस्से में है लेकिन इलाहाबाद में पब्लिक सर्विस कमीशन का हैडक्वार्टर जो रखा गया है इससे इन लोगों को सर्विस पाने में काफी दिक्कत होती है और अधिकतर लोग वहाँ पहुँच नहीं पाते हैं, फुली उसको यूटिलाइज नहीं कर पाते हैं। इसलिए इसकी तरफ भी आप ध्यान दें तो आप पब्लिक सर्विस कमीशन का ग्र फिस अजमेर में रखें जो कि नार्दनं जॉन और वेस्टर्न जॉन को मिलाने वाला प्वाइंट है ताकि लोगों को सहूलियत हो। उस क्षेत्र के लोग रेलवे की कर्मियों में बहुत कम है और इसकी वजह से उनको बहुत असन्तोष है। ये दो बातें तो मैंने पानिमी डेसीशन के सम्बन्ध में रखीं।

अब मैं राजस्थान की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। जहाँ तक राजस्थान का मवाल है चाहे वह कोई मंत्री रहे हों, लेकिन इस रेलवे मंत्रालय की तरफ से राजस्थान की पूर्ण उपेक्षा की गई है। आजादी के बाद से 15—20 मील के लिये तो नहीं कह सकता लेकिन इससे ज्यादा कोई भी रेलवे लाइन वहाँ नहीं बनी है। राजस्थान इतना बड़ा क्षेत्र है लेकिन जब हम ब्राडगेज की लाइन देखते हैं तो राजस्थान उससे बिल्कुल ही वंचित है और बड़े ही पक्षपातपूर्ण रवैये से रेल मंत्रालय ने उसको देखा है। राजस्थान के लोगों में इस बात की बड़ी टीस है। अभी यह अकाल का साल है। सम्पूर्ण राजस्थान के 26 जिलों में से 24 जिले अकाल में हैं। दूसरे प्रांतों में रेल मंत्रालय ने कई काम जारी किये हैं और प्रधान मंत्री ने भी कई घोषणायें की हैं। हम उनका स्वागत करते हैं। दूसरे प्रांतों में रेल की सुविधायें मिलें, अकाल पीड़ित लोगों को साधन मिलें, उनको अकाल से राहत मिले, हम इस का

स्वागत करते हैं। लेकिन राजस्थान जहाँ इतना भयंकर अकाल है वहाँ रेल मंत्रालय की तरफ से कोई काम जारी करने का प्रयाम नहीं हुआ है। ऐसे वक्त में राजस्थान की उपेक्षा हो रही है। जो घोषणा यहाँ की गई है कि दिल्ली से अहमदाबाद को ब्राडगेज रेलवे लाइन में जोड़ा जायेगा उसके ऊपर भी काम शुरू हुआ होता तो वहाँ के गरीब लोगों को जो अकाल से पीड़ित हैं, राहत मिलती। अजमेर से कांटा की लाइन के लिये बहुत दिनों में मांग चल रही है। बार बार उसकी हम मांग करते आ रहे हैं। उस पर भी काम शुरू होता तो लोगों को राहत मिलती। लेकिन ये सब बातें नेगलेक्ट हुई हैं और राजस्थान की पूर्ण उपेक्षा हुई है। हमसे राजस्थान के निवासियों के दिमाग में बहुत बड़ा गम्भीर असन्तोष है।

मैं आपसे निवेदन करना चाहूँगा कि कांघला पोर्ट हमने बनाया। उस पर बहुत धन हमने खर्च किया। लेकिन आज उस कांघला पोर्ट की कोई उपयोगिता नहीं रही है। कांघला पोर्ट से इन्टरग्लिक्ड स्टेट्स राजस्थान, पंजाब और हरियाणा हैं। जब तक आप कांघला पोर्ट को इन प्रांतों से नहीं जोड़ेंगे तब तक कांघला पोर्ट डेवलप नहीं हो सकता। चाहे बाहर से आने वाला माल हो या बनने वाला और बाहर जाने वाला माल हो जब तक इन स्टेट्स को इससे नहीं जोड़ेंगे तब तक कांघला पोर्ट का उपयोग नहीं हो सकता। आज राजस्थान कैनाल डेवलप हो रही है। वहाँ बहुत अच्छी रुई पैदा हो रही है, अनाज पैदा होने वाला है आगे आने वाले पांच सात सालों में, पंजाब है, हरियाणा है, ये तीन राज्य हैं, तो कांघला पोर्ट का डेवलप करने के लिये हिन्दूमलकोट गंगानगर कांघला रेलवे लाइन बीकानेर और वाडमेर के पास से हँति हुये अगर आप बना दें तो यह बहुत बड़ा काम होगा। यह रेलवे लाइन डिफेंस का भी काम देगी क्योंकि यह पाकिस्तान बोर्डर से सटा हुआ है। हमें आये दिन डिफेंस के काम के लिये आवश्यकता पडती

है और उस डेफिन्सिट एरिया को फीड करने के लिये आवश्यकता पड़ती है। इसलिये यह लाइन अग्रर बना दी जाये तो बहुत बड़ा काम होगा और उसमें आधे के करीब लाइन बनी हुई है। इसमें बहुत कम खर्चा होने वाला है और इसमें बहुत लाभ होने वाला है इसलिये इसको बनाया जाये।

दो तीन और छोटी छोटी बातों के लिये मैं निवेदन करना चाहूंगा। डावरा में खेतरी के लिये एक रेलवे लाइन आपने दी है। खेतरी हिन्दुस्तान का ही नहीं एशिया का सबसे बड़ा कापर का प्रोजेक्ट है और वहां कापर इसी साल के अन्त तक निकलने वाला है। वह कापर देश के विभिन्न हिस्सों में जायेगा। डावरा में खेतरी तक रेलवे लाइन आपने दी है और वह बन रही है। लेकिन चिंटाव होंकर इसको मादलपुर जंक्शन तक ज्वाइन कर दें तो देश के दोनों हिस्सों में इसका उपयोग हो सकता है और लोगों को इसमें सहूलियत होगी।

अब मैं अपने क्षेत्र की दो तीन समस्याओं की तरफ आपका ध्यान दिखाना चाहता हूँ जिनके लिये लोग मुझे तंग करते रहते हैं। आपको आश्चर्य होगा कि 1947 में पहले सीकर और लाहौर के बीच एक कोच चला करती थी, लेकिन बाद में वह बन्द कर दी गई। पिछले दो सालों में मैं लगातार मांग कर रहा हूँ, लेकिन रेलवे मंत्रालय से बार बार वही रटा हुआ जवाब मिलता है— 1947 में पहले एक मोटर-कोच चलती थी, आज उसकी आवश्यकता नहीं है, क्योंकि वहां ट्रैफिक नहीं है। आप देखिये— तब में अब तक कितनी पोपुलेशन बढ़ गई है, इण्डस्ट्रीज बढ़ गई हैं, व्यापार बढ़ गया है, उसके वावजूद भी उनके पास ट्रैफिक नहीं है—यह बात कह कर वह कोच को जारी नहीं करना चाहते हैं—यह बड़ी असंगत बात है।

सीकर झुनझुन डिस्ट्रिक्ट का हैडक्वार्टर है। जिसकी बहुत बड़ी संख्या कलकत्ते

में रहती है। आपको आश्चर्य होगा सीकर में लोहारू के लिये सिर्फ साय को दो ट्रेनें चलती हैं, एक तीन बजे और दूसरी आठ बजे, इनके अलावा उधर जाने के लिये कोई ट्रेन नहीं है। आप कहते हैं कि वे दोनों गाड़ियां फुली-यूटिलाइज नहीं होती हैं। आज पचासों बसें रोजाना भरी हुई चलती हैं। आपका मंत्रालय आपको सही फिगरस नहीं देता है—अगर आपको विश्वास न हो तो आप गाड़ियां चला कर देख लें। उस इलाके के लोग आपको गारन्टी देने के लिये तैयार हैं, आप दूसरी रेलों में जो कमाते हैं अगर उसमें लौम रहे तो आपको गारन्टी देने के लिये तैयार है, जब तक आप चालू नहीं करेंगे, ट्रैफिक नहीं आयेगा।

हमारे यहां आगरा-बीकानेर नेशनल हाई-वे है। उस पर रीगस जंक्शन के पास एक क्रसिंग है—इस हाई-वे पर इतना ट्रैफिक है कि अगर क्रसिंग एक घण्टे के लिये बन्द हो जाता है तो बहुत दिक्कत हो जाती है। उस समय में वहां पर तीन-चार लाइनें चलती हैं, जिसमें वह बन्द रहता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय वहां पर अण्डर ग्राउन्ड या ओवर ब्रिज बनाये। नेशनल हाई वे पर इस तरह से घंटों इन्तजार करना पड़े तो यह असंगत बात है।

हमारे यहां झुनझुन और सीकर ऐसे इलाके हैं जहां में बहुत बड़ी संख्या में मजदूर अहमदाबाद काम करने जाते हैं। इस क्षेत्र के 50-60 हजार आदमी वहां काम करते हैं। सीकर और झुनझुन के लोगों को अहमदाबाद जाने के लिए पहले रीगस बदलना पड़ता है, उसके बाद फुलैरा में गाड़ी बदलनी पड़ती है। अगर आप एक डायरेक्ट कोच जनता में लगा दें तो यह दिक्कत हल हो सकती है। लेकिन कहा जाता है कि हमारे पास केपेसिटी नहीं है। अगर केपेसिटी नहीं है तो दिल्ली से रीगस की एक कोच कम कर

[श्री शिवनाथ सिंह]

दें और उसको वहाँ जनता में लगा दें। यह उस क्षेत्र की बहुत बड़ी आवश्यकता है— मैं चाहता हूँ कि इस तरफ रेलवे मन्त्रालय ध्यान दें।

आज राजस्थान मिनरल मैप वर्ल्ड मैप पर आ गया है और वहाँ पर इतने मिनरल रिसोर्सेज डेवलप हो रहे हैं कि आज हिन्दुस्तान में टॉप पर है। इन मिनरल रिसोर्सेज को आगे आने वाले 5-10 सालों में यूटिलाइज करने के लिए ट्रांसपोर्टेशन की आवश्यकता पड़ेगी। अगर हम इस को अभी से वैसा बनाकर नहीं चलेंगे तो आगे दिक्कत आयेगी। मैं चाहता हूँ कि आप लाइन्स को इस तरह से कनेक्ट करें कि उस समय मूवमेंट की दिक्कत न हो तथा जितनी भी रेलवे लाइनें खोल सके खोलने की चेष्टा करें।

इस समय दिल्ली में ग्रहमदावाद की लाइन को ब्राड-गेज बनाने के लिए आपने निर्णय किया है, मैं चाहता हूँ कि इस काम को शीघ्र शुरू करा दें ताकि इस क्षेत्र के मूखा-पीड़ित लोगों को सहूलियत हो सके।

मैंने अभी सीकर और लोहारू के बारे में निवेदन किया था। आपके पास एक गाड़ी ऐक्स्ट्रा पड़ी हुई है, जिसको आप यूटिलाइज कर सकते हैं। वसाई माधोपुर से एक गाड़ी चार बजे आकर रुक जाती है, फिर रात को 10 बजे सवाई माधोपुर वापस जाती है उसको आप आगे सीकर तक एक्सटेंड कर दें तो वह रात को 10 बजे तक वापस आ सकती है। इस तरह से उसका उपयोग हो सकता है।

एक मोटर-कोच सीकर से लोहारू तक चला दें जो लोहारू में बीकानेर मेल से कनेक्शन दे सके तथा बीकानेर मेल वालों को सीकर तक लाया जा सके।

दो फ्लैग स्टेशनों के लिए मैं कई दफ़ा रेल मन्त्री महोदय से निवेदन कर चुका

हूँ। दोनों स्थान शादुलपुर जंक्शन के पास हैं—ये स्थान हैं—कैरतान और पहाड़मर। इस ममय लोगों को जंतों पर आना पड़ता है और बड़ी दिक्कत होती है। शादुलपुर एक बड़ी मन्डी है, लॉग जंतों और बमों में वहाँ आते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप कम से कम एक्सपैरिमेंटल स्टेज पर ही इनको फ्लैग स्टेशन बना दें, इससे लोगों को बहुत सहूलियत हो सकती है। कम से कम एक ही दे दें तो हम लोगों को कह सकेंगे कि रेलवे मन्त्रालय उदार होने की कोशिश कर रहा है।

अब मैं रिजर्वेशन सिस्टम की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ। हम रिजर्वेशन मांगने जाते हैं तो कहा जाता है कि जगह खाली नहीं है लेकिन जब गाड़ी चलने लगती है तो आधा घंटा पहले टिकट वाब रिजर्वेशन देने लगते हैं। उनके पास पूरी फीगर्स नहीं होती हैं। पचास की जगह है 25 भरते हैं, 25 को खाली रखते हैं, जिससे उनको एक्सट्रा इनकम होती है। आप दिल्ली जंक्शन पर जाकर देख लीजिए—4-6 रुपये देकर आपको रिजर्वेशन मिल जाएगी।

16.46 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the chair]

आखिर में मैं फिर सीकर-लोहारू कोच के लिए आपको प्रेस करूंगा। आपने जो आंकड़े दिए हैं, वे गलत हैं। सीकर-दिल्ली जो कोच चलती है, वह इतनी ओवर क्राउडेड चलती है कि दिल्ली जंक्शन पर उसमें बिल्कुल जगह नहीं मिलती है। मुझे हर सेटर-डे को जाना पड़ता है और लोगों का उलाहना सुनना पड़ता है, कम से कम एक कोच थर्ड क्लास में बड़ा दें।

इन शब्दों के साथ मैं इन मांगों का समर्थन करता हूँ।

*SHRI S. D. SOMASUNDARAM (Thanjavur) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to say a few words on the Demands of the Railway Ministry.

*The original speech was delivered in Tamil.

The Railway workers numbering a few lakhs have been demanding that they should be given bonus. The hon. Minister of Railways in his reply to the General Discussion on the Railway Budget stated that he has an open mind on this question of bonus to Railway workers. It is not enough that your house is kept open and you invite people to come in. There must be something in that house for the people to appreciate. It is all right to say that the Minister has an open mind. But it is of no use to the workers if that open mind is not favourably inclined towards giving bonus to the workers. What is the use of an open mind without determined intentions to do a thing? I would appeal to the hon. Minister of Railways that he should entertain in his open mind the favourable intentions to give bonus to the Railway workers, and prove to them that they can derive some benefit also from such an open mind.

In September 1972 the running staff went on strike in Southern Railway. They were low-paid workers. But cases have been launched against them and they are pending before the courts. These low-paid workers are greatly harassed and they are unable to attend to their work because they are frequently to appear in courts. I would urge upon the Railway Minister that these cases must be withdrawn forthwith.

Sir, there are thousands of casual labour on Indian Railways. They continue to be casual labour for 5, 10, 15 years. This system of casual labour is in fact obnoxious to efficient working of the Railways. They should be entrolled as regular staff on the Railways.

Madras city represents North Madras, Mambalam, Saidapet, Tambaram and such other far-flung surrounding areas. But the Railway workers in Tambaram are denied of the City Compensatory Allowance and House Rent Allowance while their counter-parts in Madras city get them. In Tambaram the prices of essential goods are as dear as they are in T'Nagar. The rents here are equally high, therefore, I would

request that the Railway workers in Tambaram also should be given the City Compensatory Allowance and the House Rent Allowance.

Every year the scrap iron is sold in auction. Since it is worth several lakhs of rupees there is widespread rumour of corruption and malpractices in such auctioning. This system of auctioning should be stopped by the Railways. The Railways can open foundries for the purpose of melting the scrap iron so that it can be used by the Railways. This has been brought to the notice of the Railway Ministry several times. I would request the hon. Minister of Railways to take necessary action in this regard.

In regard to opening of new lines, I have to point out that the Railway Ministry has been continuously neglecting the needs of Tamil Nadu. It is only a distance of 30 miles from Thanjavur to Pattukkottai. The necessity for a railway line was recognised even before our Independence by the British and cultivable land for this purpose was acquired from agriculturists. The Railway Minister for his Ministry may not even be aware of this fact because no thought has been given to laying this new line between Thanjavur and Pattukkottai. Either a new railway line should be laid on the cultivable land should be returned to the agriculturists. I would request the hon. Minister of Railways to lay a railway line between Thanjavur and Pattukkottai. Similarly, a new railway line should be laid between Thanjavur and Pudukkottai.

At present electrification of the track has been done between Madras and Villupuram. I would appeal to the Minister of Railways that electrification of track should be further extended to Tiruchirappali.

Sir, the salt industry is the mainstay of many thousands of poor people in Thanjavur District. In Abhiramapatnam and Vedaranyam huge quantities of salt are not transhipped for want of wagons. If the salt is allowed to stagnate, it naturally

[Shri S.D. Somasundaran]

affects the very livelihood of thousands of poor people. I would urge upon the Railway Minister that adequate number of wagons should be made available to this area so that the salt produced is transhipped immediately.

At the time of September 1972 strike of running staff, some trains from Mayuram to Nagappattinam, from Mayuram to Tiruthuraiipoondi, from Tiruthuraiipoondi to Vedaranyam were suspended. Though the running staff has resumed their work still these trains remain suspended. I would request the Minister of Railways to look into this matter and do the needful.

Before I conclude, I would refer to another small thing. From Mayuram to Karai. kkudi, a distance of just 100 miles, the train takes 10 hours. On account of this inordinate time taken to cover this distance, the Railways are losing the revenue on this line. Efforts like putting heavy engine should be taken immediately for the purpose of speeding up this train.

With these words, I conclude.

श्री साधु राम (फिल्लौर): डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे बजट की डिमान्ड्स पर मैंने पहले भी अर्ज किया था और अब भी गृहार्थि करता हूँ कि जो लोग अपने अपने हलके और कांस्टीट्यूएण्ड के बारे में कहते हैं उस पर ध्यान देना चाहिए। मैं फगवाड़ा का रहना वाला हूँ वहाँ पर और ब्रिज बनाने के लिए रेलवे मिनिस्ट्री को दो-तीन दफा लिखा है। फगवाड़ा में 5 कालेज हैं और तीन चार मिल्स हैं। शहर दो तरफ बटा हुआ है और दम्यान में रेल जाती है। वहाँ पर और ब्रिज बनाने के लिए स्टेट गवर्नमेन्ट भी पैसा देने के लिए तैयार है। और म्युनिसिपल कमेटी भी तैयार है। आये दिन वहाँ पर हादसे होते रहते हैं जिसमें बहुत सी जानें जाती हैं।

मेरी दूसरी डिमान्ड है कि फगवाड़ा में रिजर्वेशन आफिस होना चाहिए। शहर की काफी आबादी है और लोगों की डिमान्ड है कि क्लास फस्ट और थर्ड क्लास का रिजर्वेशन आफिस वहाँ पर होना चाहिए।

तीसरे मैंने डीलक्स के बारे में रेलवे बजट पर कहा था और अब फिर कहता हूँ, मिनिस्टर साहब उस पर ध्यान दें कि वहाँ पर डीलक्स श्रीनगर एक्सप्रेस और कश्मीर मेल आती दफा और जाती दफा ठहरायें। लोगों की यह डिमान्ड है। इस पर मैं काफी लिखा-पढ़ी कर चुका हूँ लेकिन अभी तक कोई फैसला नहीं हुआ है।

चौथी बात यह है कि फगवाड़ा स्टेशन पर रेलवे स्टाफ की बहुत शॉर्टेज है। हम देखते हैं कि मुमाफिर टिकट देने की डिमान्ड करने रहते हैं और बाबू जो होता है वह ट्रेन पाम करने पर लगा रहता है। इसके बारे में भी हमने कई दफा लिखा लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि उस पर कोई कार्यवाही क्यों नहीं की जाती है जबकि स्टाफ की इतनी शॉर्टेज है और बड़ी दफा पैसन्जर्स को इन टाइम टिकट नहीं मिलते हैं।

फिल्लौर मेरी कांस्टीट्यूएन्सी का नाम है वहाँ पर फ्लाईंग मेल की स्टापेज के लिए मैंने रेलवे बजट में कहा था और लिखा-पढ़ी भी की है। वहाँ पर बहुत से लोगों की यह डिमान्ड है कि फ्लाईंग मेल को वहाँ पर खड़ा किया जाए। लुधियाना जालंधर के बीच में यह स्टेशन पड़ता है। वहाँ पर आबादी बहुत है लेकिन डेवलपमेन्ट उतना नहीं है। कालेज के स्टूडेंट्स, नौकरपेशा और लेबर क्लास को लुधियाना जालंधर जाने में बड़ी तकलीफ होती है। वहाँ पर फ्लाईंग

मेल का स्टापेज होना चाहिए। मैं कई दफा इसके बारे में रेलवे मिनिस्ट्री को लिख चुका हूँ, मेरी इस डिमान्ड को मान लिया जाना चाहिए।

एक बात और कहना चाहता हूँ कि चन्डीगढ़ में लाईन बनाई जाए रोपड़ को, रोपड़ में आलरंडी लाइन है, रोपड़ को राहों से मिला दिया जाए। राहों से नवाशहर, नवाशहर से गढ़शंकर आलरंडी लाइन है। गढ़शंकर को हांशियारपुर से मिला दिया जाए हांशियारपुर से तलवाड़ा ले लिया जाए और वहाँ से जम्मू को मिला दिया जाए। यह लाइन बहुत फायदेमन्द होगी। बहुत देर से यह डिमान्ड पंजाब के लोगों की है। कुर्बानी देने में पंजाब कभी पीछे नहीं रहा है। डिफेंस के लिहाज से भी यह लाइन बहुत जरूरी है। पहाड़ी इलाके के जो लोग हैं वह भी इस लाइन का फायदा उठा सकते हैं। पहाड़ी लोग ज्यादातर फौज में होते हैं तो इस लाइन को ले जाने से डिफेंस भी मजबूत होता भी बहुत जरूरी है क्योंकि वह एक बार्डर स्टेट है। साथ-साथ दूसरे लोगों की राहत के लिए भी यह लाइन जरूरी है।

रेलवे क्वार्टरिंग का जो सिस्टम है उसके लिये मैंने लिखा था कि कोऑपरेटिव सोसायटीज को दिया जाये। रेलवे ने एक दफा एनाउन्स-मेंट भी किया कि कोऑपरेटिव सोसायटीज को प्रेफरेंस देंगे लेकिन वह दिया नहीं जा रहा है। इससे अनएम्पलायमेंट घटेगा और गरीब लोगों को काम मिलेगा इसलिए कोऑपरेटिव सोसायटीज को प्रेफरेंस जरूर मिलना चाहिए।

अब मैं ब्यास रेलवे स्टेशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इसकी इम्प्रूवमेंट तथा डिबेलेपमेंट के लिए मैं बराबर कहता आ रहा हूँ और इसके बारे में मैंने लिखापढ़ी भी की है। जो यात्री वहाँ जाते हैं उनको बहुत तकलीफ होती है। इसको मद्देनजर

रखने हुए फीरोजपुर डिवीजन से उसका सर्वे भी एक दो बार कराया गया है। लेकिन उस पर अमल नहीं हुआ। यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी की मॉटियों से भी इसको मंजूर करवाया है लेकिन उस पर भी अमल दरामद नहीं हुआ। मैं अर्ज करूँगा कि आप उस तरफ भी ध्यान दें।

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Member may continue tomorrow. We will not take up the Calling Attention Motion.

17 hrs.

CALLING ATTENTION TO
MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE—Contd.

REPORTED POLICE INACTION IN APPREHENDING CULPRITS HARASSING INMATES OF MIRANDA HOUSE HOSTEL—Contd.

श्री शशि भूषण (दक्षिण दिल्ली)
मैं अतिमहत्वपूर्ण लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की और गृहमंत्री जी का ध्यान दिवाना हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें:

“मिरांडा हाउस होस्टल की छात्राओं को तंग करने वाले अपराधियों को पकड़ने में पुलिस की अकर्मण्यता तथा कथित मंदिर व्यक्तिओं के विरुद्ध होस्टल निवाशियों द्वारा सीधी कार्रवाई की जाने से उत्पन्न स्थिति”

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI K. C. PANT): On the 7th March, 1973, a girl was sitting in a car outside the rear gate of Miranda House. Three persons came in a taxi and tried to pull out the girl and abused her. On an alarm being raised by the girl, these persons ran away after damaging a window pane of the car. The three persons were arrested the same night and the taxi was also seized. A case was filed in the court and the court has since discharged the accused.