

Yesterday afternoon the Air-India Officers Association and the Air-Corporation Employees Union in Air-India went on an indefinite strike, and the ACEU has asked its members in Indian Airlines to follow suit from the 12th honourable Members will agree that such an action on their part is most deplorable. It is to prevent any possibility of victimization, and also to get at the entire facts of this disturbing affair, so that the fine reputation Air-India enjoy the world over should not suffer, that we are appointing a sitting Judge of the Bombay High Court to enquire into the matter and have requested an officer of the Central Bureau of Investigation to assist him in the enquiries.

Any stoppages of air services, whether in Air-India or Indian Airlines, cannot but cause acute inconvenience to the travelling public at home and abroad. It will also have a very adverse financial impact, not only on the Airlines themselves which are already facing difficulties, but on the national economy as a whole, a luxury we can ill-afford. When the country is passing through a very difficult economic situation. Tourist traffic and consequent foreign exchange earning will also be badly hit. I am sure, therefore, that I am voicing the feelings of the entire House when I appeal to the employees of Air-India to resume duty immediately.

13.18 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1973-74—
GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. SPEAKER: We resume General discussion on the Railway Budget. The debate will end today; the hon. Minister will reply on Monday. Shri Mohinder Singh Gill.

श्री महेश्वर सिंह गिल (फिरोजपुर):
अध्यक्ष महोदय, कल मैं ने कहा था कि जो रेलवे का नया बजट मिश्रा जी ने पेश किया

है उस से कुछ उम्मीद है कि रेलवे मंत्रालय में सुधार आएगा क्योंकि मिश्रा जी फारेन ट्रेड में रहे और फारेन ट्रेड में बड़े कामयाब मिनिस्टर वह थे। मुझे खुशी है कि आज रेलवे मंत्रालय को जो जोड़ी है मिश्रा जी और कुरेशी जी की वह रेलवे मंत्रालय में सुधार लाएगी क्योंकि यह जोड़ी ऐसी है कि एक बोर्डर स्टेट का है और एक बिहार से है जहां गुरु गोविंद सिंह महाराज ने जन्म लिया था। मुझे आशा है कि जो पंजाब के साथ जब से हिन्दुस्तान आजाद हुआ है बेइसाफी होती रही है वह दूर होगी। पंजाब के साथ किसी रेलवे मंत्री ने इसाफ़ नहीं किया क्योंकि जब से हिन्दुस्तान आजाद हुआ है उस के बाद से सारे पंजाब में एक किलोमीटर भी नहीं लाइन नहीं बिछाई गई। वह वह सूबा है पंजाब का जो सारे हिन्दुस्तान का अन्नदाता है, सारे हिन्दुस्तान को अन्न देता है। अन्न भी पंजाब 50 लाख टन अनाज हिन्दुस्तान के अन्न के भंडार को भरने के लिए देगा। मैं रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि हिन्दुस्तान में बम्बई को कलकत्ता को उन्होंने राजधानी एक्सप्रेस चलाई है नई गाड़ियां चलाई हैं लेकिन पंजाब के लिए उन्होंने कोई नई रेल गाड़ी राजधानी एक्सप्रेस नहीं चलाई। इन को चाहिये कि दिल्ली से अमृतसर तक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाय ताकि जो पंजाब के मुसाफिर हैं उन को ज्यादा दिक्कत न हो।

मुझे खुशी है कि श्रीनगर एक्सप्रेस और काश्मीर मेल पठानकोट से जम्मू तक जाने लगी है। यह हिन्दुस्तान के लिए फख्र की बात है—पंजाब, हिमाचल प्रदेश

और जम्मू-काश्मीर में इस की बड़ी प्रशंसा हो रही है ।

चण्डीगढ़ हिन्दुस्तान का सब से सुन्दर शहर है, बल्कि मैं तो यह कहूँगा—संसार में मैं जहाँ जहाँ हो कर आया हूँ, अमरीका, मास्को बर्तानिया चण्डीगढ़ हिन्दुस्तान की सुन्दरता का चिन्ह है लेकिन वहाँ का जो रेलवे स्टेशन है, मैं दाबे के साथ कह सकता हूँ सब से घटिया है । उस रेलवे स्टेशन को बड़ा बनाना चाहिये ताकि संसार के लोग जो चण्डीगढ़ देखने आते हैं, रेलवे स्टेशन को देख कर यह महसूस न करें कि मिनिस्ट्री ने इसे अच्छा क्यों नहीं बनाया ।

पंजाब की यह बहुत पुरानी मांग है कि लुधियाना से चण्डीगढ़ तक रेलवे लाइन बिछाई जाय । लुधियाना से बरास्ता खरड, भौरण्डा समराला होते हुए चण्डीगढ़ तक इस लाइन के बिछाने से हम इलाके का सीधा ताल्लुक पंजाब की राजधानी में हो जायगा । आज जो लोग लुधियाना से जालन्धर हो कर जाते हैं फिर वह सन्ते दामो में आ-जा सकेंगे ।

इसी तरह से दीनानगर से बठुआ बरास्ता तारागढ, नरोठ, जयमलसिंह, के लिये लाइन बिछाई जाय । यह एक छोटी सी लाइन है, इस से बार्डर एरिया का जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उम को तरक्की मिलेगी । इसी तरह से फीरोजपुर और पट्टी को रेल लाइन से जोड़ा जाय । यह पाकिस्तान के साथ मिला हुआ बार्डर का इलाका है और पट्टी तो स्पीकर साहब आप की कास्टी-

कुश्नती के है । फीरोजपुर से पट्टी तक हरिके-पतन का पुल है उस से रेलगाडी को जोड़ा जा सकता है, पहले लाहौर से गाडी इधर चला करती है, लेकिन इस लाइन के बनने से यह दूरी का रास्ता नब्दीक बन जायगा ।

शाहकोट से धर्मकोट उस के आगे मोघा तक रेलवे बिछाई जाय तो इस से धर्मकोट से पिछड़े हुए इलाके को उन्नति का मौका मिलेगा ।

नागल से तलवाडा वाया ऊना रेलवे लाइन बिछाई जाय, इस से भी पंजाब को बहुत लाभ होगा और हिमाचल प्रदेश का भी बहुत सा इलाका उम के अन्दर आ जायगा ।

रापड स होशियारपुर वाया बलाचौर, माहलपुर रेलवे लाइन बिछाई जाय तो ता उस स उस पिछड़े हुए इलाका का तरक्की मिलेगी । पटियाला-नामाना-जाखन रेलवे लाइन बिछाई जाय । यह मरं भाई कपूर साहब की वास्टीचुएन्सी है और यहाँ पर अनाज की बहुत बड़ी मंडिया है ।

माननीय उप-मंत्री जी ने मुझे जबानी विश्वास दिलाया था कि फीरोजपुर जो बिलकुल बार्डर के पास है कोई ऐसा शहर हिन्दुस्तान में नहीं है जहाँ से सिर्फ 3 किलोमीटर की दूरी पर हमारा पाकिस्तान के साथ बार्डर लगता है । उस के सिलसिले में मैंने उप-मंत्री जी से विनती की थी वहाँ से डिवीजनल हेडक्वार्टर को न हटाया जाय । पिछले दिनों कुछ बर्नाकुलर, के

अखबारों में निकला था कि उस को वहां से हटा कर जालन्धर से जाया जायगा, जालन्धर में तो पहले ही काफ़ी रौनक है। फ़ीरोज़पुर में रेल मंत्रालय की बहुत सी बिल्डिंगें हैं, इसलिये डिबीजनल हैड क्वार्टर्स को वहां से बिलकुल नहीं हटाना चाहिये ताकि वहां की रौनक कम न हो।

मोगा पर रेलवे पुल बनाने की बहुत दिनों से चर्चा है। उम के टैण्डर भी हो चुके हैं लेकिन रेल मंत्रालय का काम बहुत धीरे चलता है। मुझे आशा है कि मिश्रा जी के आने से इम में मुधार होगा। मोगा के रेलवे क्रॉसिंग पुल को जल्द से जल्द बनाना चाहिये ताकि वहां की जनता की तकलीफ़ दूर हो सके और उन को इन्साफ़ मिल सके।

पलाइंग मेल गाड़ी पंजाब जाती है। पिछले दिनों में फिल्लौर गया था, वहां के लोगों ने मांग की है कि यह गाड़ी दो-तीन मिनट फिल्लौर रोक़ी जाय, इस से वहां की जनता को लाभ होगा।

जो फाटक रेलवे क्रॉसिंग के बनते हैं, शहरों में तो आटोमेटिक होते हैं, लेकिन गांवों में इन के बनने में दो-दो तीन-तीन साल लग जाते हैं। पहले डिप्टी कमिश्नर से एप्रूवल लेनी होती है, फिर इन के अफसरों से एप्रूवल लेनी पड़ती है—इस में दो तीन साल का वक्त लग जाता है। मैं रेल मंत्री जी से बिनती करूंगा कि फाटकों का मसला जल्द से जल्द हल होना चाहिये। अगर कोई एम० पी० रिक्मेण्ड करे तो उस के बाद डी० सी० से एप्रूव करा लें, लेकिन जल्द से

जल्द होना चाहिये। इस के लिये तीन महीने का पीरियड मुकर्रर होना चाहिये।

आखिर में मैं यही कहूंगा कि पंजाब के साथ रेल मंत्रालय इन्साफ़ नहीं कर रहा है। आप को उस के साथ इन्साफ़ करना चाहिये, क्योंकि पंजाब ऐसा प्रान्त है जो न सिर्फ़ हिन्दुस्तान का बार्डर स्टेट है, बल्कि सारे हिन्दुस्तान का अन्नदाता है।

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): Mr. Speaker, Sir while congratulating the new Railway Minister, may I hope that he will be in his post for some time, for there have been far too many Railway Ministers in the last few years and it would be better if a big national organisation like the railways have, for some time at least, one person at the helm of affairs.

Our railways is a truly national institution. Its organisation is vast, budget huge and machinery very complex. There are several achievements to the credit of the railways and I think there are some achievements of which we can legitimately be proud. The importance of the railways in regard to the general development of the country, with regard to the communication channels being made available and with particular regard to planning is obvious and needs no further stressing. I should also like to say a word of congratulations and gratitude to the railways for the excellent job they have done with regard to defence requirements, especially at the time of the Bangladesh crisis; both in regard to the troop movements and also in regard to the movement of refugees, our railways have done a good job and I wish to put on record the gratitude of the House to the railways in this connection. I was also glad to learn that the railways did this job of troop movement with the utmost secrecy throughout the operations.

[Shri P G Mavalankar]

Now, in the very limited time at my disposal, I do not wish to go at any length into the matter of reviewing or criticising or making suggestions about this vast organisation of railways. I shall, therefore, be very brief and shall pinpoint only a few areas.

13.25 hrs.

[Mr DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

Being a developing democracy, as we are, there is a natural demand from all parts of the country either for construction of new lines or for converting narrow and metre-gauge lines into broad gauge. I would request the hon Railway Minister to consider this matter with more seriousness and urgency.

I would request the Railway Minister to look into the question of more wages and better living conditions for the innumerable people who are working in the railways day and night. I am sure that their legitimate demands will be looked into with sympathy.

Now may I take a minute or two deal with the problems of my State of Gujarat. I hope the house knows that Gujarat being a border State, requires more special attention in the matter of swifter communication. I need not go into the details because they are known to the Railway Minister.

I hope the conversion of the Ahmedabad-Delhi line from metre-gauge into broad-gauge will be speeded up. Then, the electrification between Virar and Ahmedabad, which is already in progress, should be speeded up. I want the Railway Minister to see to it that the electric trains for passenger as well as goods traffic run between Ahmedabad and Baroda, to begin with, on an experimental basis, because it will help the industrial complex which is coming up there, which in turn would be helpful to the development of the economy. To give one example, there is a station near Ahmedabad, at Vatwa, where there are no facilities of sheds. In the absence of proper sheds and platforms for the vast industrial complex, the progress of the development of that area will be retarded.

Much has already been said about the railway line between Tarapore and Bhavnagar. I understand that the Gujarat Government is ready to meet the deficit which, in any case, is very negligible. I do not know why the Railway Minister should be hesitant about the speeding up of the construction of this line, particularly when the demand for this is made by all principal commercial organisations of Gujarat and Saurashtra.

Similarly, I feel, the district of Sabarkantha in Gujarat needs to be nourished in terms of railway facilities. The Kapadvanj Modasa railway line should be constructed early. The Baroda-Chhota Udepur line should be converted from narrow gauge to broad-gauge. This should be done quickly, because there are Adivasis in this backward area and, if you have a broad gauge line it will link up with Madhya Pradesh.

Then I shall only refer to some of the problems and challenges faced by our railways. The first and foremost is the question of overcrowding. It is pathetic to see countless number of passengers being huddled into our trains on the roof tops and on the foot-boards. Sometimes one wonders whether they are being treated as human-beings and often they are treated much worse than even the animals and cattle. I would, therefore, urge upon the hon Minister to be more attentive to the demands of the passengers belonging to Third Class who bring in huge revenues to the public exchequer.

Here, I would like to quote the late Professor Harold J Laski. In this book, "A Grammar of Politics", he has written

"There must be sufficiency for all, before there is superfluity for some."

Unless these passengers going in Third Class are attended to properly, I do not understand why more facilities should be given to the privileged few. I would like the Railway Minister to give more attention to the weaker sections of the population.

I would like to touch on two points more and those also very brief

There is a fast train, the Rajdhani Express. It runs at a speed of 130 Km. per hour. For the Rajdhani Express, the railway track is strengthened at a tremendous cost. The reports say that it is very popular. So far so good. But I want that more and more passenger trains of local variety should be speeded up by which a large number of people and workers go for their jobs and students to their colleges. These trains are going very slow. These trains should be speeded up.

Lastly, I join with the hon. Railway Minister in appealing to the people, particularly those who are agitating for something or the other, that they do not make railways the target of their attack. There should be no destruction of railway property. Railways are our property. We must inculcate a sense of national responsibility and see to it that the national property is not destroyed in a suicidal manner.

MR. DEPUTY-SPEAKER : At 3 o'Clock we take up Private Members' business. That gives us 1½ hours. There are 14 speakers more from the Congress Benches. Even if I give 5 minutes each, that makes it 70 minutes. One or two speakers from the Opposition may also be there. So, I would request the Members from the Congress Benches to confine themselves to 5 minutes each. I will go strictly by the list given to me by their Whip.

SHRI S. M. SIDDAYYA (Chamarajanagar) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, as the time at my disposal is very limited, I would only make two or three points.

So far, the Railway administration has pursued a particular policy regarding the construction of new lines. For the construction of new lines, 3 million tonnes of freight annually is the basis prescribed. The existing lines give a return of only 5.5 per cent whereas, in the case of new lines, the return is about 6.75 per cent. This was a

very unrealistic approach. I am happy that the new Railway Minister has given an entirely new approach to the problem. He has stated in this Budget Speech that the backward regions will be taken care of so far as the construction of new lines is concerned.

Secondly, with regard to the conversion of metre-gauge into broad-gauge line also the policy was very rigid. That way, my impression is that the policy pursued by the Railway Board was coming in the way of development of the country. Since the last 20 years, how many new lines has been constructed and how many metre-gauge lines have been converted into broad-gauge lines? In the last 20 years, 7100 Km. of track has been doubled; only 5927 Km. of new lines have been constructed; 795 Km. of lines have been converted from metre-gauge into broad-gauge. So, wherever there were already old lines, they were doubled. In the case of construction of new lines, very little has been done. I would urge upon the hon. Minister to take this point into consideration, as he has already stated in his Budget Speech, so that at least 50 per cent new lines are located in backward districts of the country. I am very happy that our Prime Minister, when she visited the drought-affected areas of Maharashtra, gave permission to take up four new lines in Maharashtra. It is a very good thing and I am happy about it. Similarly, in the case of Mysore also, there are areas which are very much affected by drought conditions, and the Government of Mysore has already recommended some new lines. Before I take them up, I would refer to one important line which has been under consideration by the Railway Board for the last so many years. The demand for Satyamangala-Chamarajanagar line has been pending for the last 81 years. The Madras Government and the Mysore Government has been recommending in all these four Five-Year Plans that this should be taken up. It is only a question of 61 miles from Satyamangala to Chamarajanagar; it is a missing link and if this missing link is connected, it will facilitate both goods traffic as well as passenger traffic to a very great extent. Therefore, I

with the Minister that this line should be taken up as early as possible

Regarding conversion of metre gauge into broad gauge line, Mysore district has been industrially backward and in order to help growth of industries there, the metre gauge line from Bangalore to Chamarañanagar has to be converted into broad gauge, otherwise there is no question of any industry coming up there. Therefore, conversion of this line into broad gauge needs to be taken up immediately.

The Government of Mysore has also recommended conversion into broad gauge of Miraj-Hubli-Hospet, Sholapur-Hubli line Bellary-Gulbarga via Siruguppa, Sindhanpur, Langa-sugur, Sholapur and Sirpur, Miraj-Gulbarga via Bijapur and Sindgi, and Kodli-Raichur line. This area actually comes under drought affected areas and, therefore, it is very necessary, in the interest of giving employment to the people there who are now without employment, that these lines, for conversion, should be taken up.

Then, Hubli-Karwar line is also very important. Bangalore-Bombay line also will have to be considered.

So far as expansion of Mysore workshop is concerned, the matter has been pending before the Railway Board for a long time. I am told that some amount was sanctioned, but the work has not been taken up. I appeal to the Minister of Railways to take it up seriously and see that the workshop is expanded early.

SHRI A P SHARMA (Buxar) Mr Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Budget proposals for the year 1973-74 presented to this House by the Railway Minister. While supporting the Budget proposals, I would like to make certain observations both in regard to the working of the railways as well as in regard to the salary and emoluments and also facilities given to the railway workers in this country.

Sir, today, the position in India is that the rates and fares of the Indian Railways are the lowest compared to many countries in the

world. There has been increase in the cost of working of the railways, there has been increase in the cost of the materials that are used for the working of the railways. Therefore, to say that the major portion of the expenditure of railways is incurred on the salaries and allowances of the railway employees is not correct. Compared to the salaries and allowances and other facilities that even the lowest paid worker got in other organized private sector or public sector undertakings like steel, cement, mines, or any other industry, the railway workers are the lowest paid. Therefore, to say every now and then that the railway employees are a pampered class of people amongst government servants or employees is absolutely incorrect.

Coming to the working of the Railways, the financial arrangement of the railways is a peculiar one. It is not only defective, but, I say, it is a peculiar one. If the railway is taken to be a public utility service, then, whether the railway runs in loss or earns profit, it has to run. If it is taken to be a commercial undertaking of the Government of India then, in that case, no doubt the question of profitability or earning profit by the railways does come in picture and in that respect also, the financial arrangement is such that dividend is charged even on the earning of those railways which are perpetually running in deficit and cannot earn any profit. Take the North Eastern Railway, the North Eastern Frontier Railway and the Southern Railway—which, of course, may run in course of time in profit, but, to me, I am quite sure that North Eastern Frontier Railway will never run in profit. Therefore, if the commercial aspect of the railways is taken into account, I would plead with the Railway Ministry that their financial arrangement must change. They should not charge dividend, as the Minister has given a hint, during a certain period of construction and also for some period for the new lines. They should not charge dividend on such railways which are not expected to earn profit for some time.

Another important point I would like to make is

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member's time is up.

SHRI A. P. SHARMA : You have given a warning. So, within the short time at my disposal, I would like to make some important points.

I must say something about the criticisms made about the working of the Railways and also about trade unions which some hon. Member have made. So far as the working of our railways is concerned, no doubt, in an industry like the railways or any industry for that matter, one should never be satisfied that one has reached the highest standard of efficiency. There is always scope for improvement. But if we only look back to the condition of our railways when the country became independent and if we look to the condition of the working of the railways to-day and also compare it with the working of the railways in other countries, I can say without any fear of contribution that to-day the Indian Railways is one of the best. I can tell you that on the basis of facts and also on the basis of my studies in various countries...

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am afraid your time is up.

SHRI A. P. SHARMA : Another thing that I wanted to say is that to-day in the railways there is a cry of shortage of wagons. Why? Because these wagons are indefinitely detained by certain people and they are used as godowns and warehouses. My suggestion to the Railway Minister would be that instead of charging a demurrage which is a very small amount, people detaining these wagons should be charged the actual freight for the mileage these wagons would have uncovered during that detention period.

Another thing and I have finished. Some of the Opposition Party Members have criticised the working of the trade unions. Some Members have gone to the extent of saying that recognised or organized federations or unions have become ineffective and of course

they have accused the Railway Ministry also with ineffectiveness. So far as the Railway Ministry is concerned, I am quite sure the Railway Minister, while replying to the debate, will definitely made out a point. But, so far as trade unions are concerned, I want to reveal a very important factor regarding the working of the trade unions in this country. There are trade unions, mushroom trade unions and unorganised ones. The criteria to judge the strength of the trade unions seems to be the number of catcall strikes, how many sporadic strikes or demonstrations they arrange and from that, the strength of a trade union is judged. But, so far as the constitutional working of the trade unions is concerned, if that is adopted and which the government has accepted as a means for the redressal of the grievances and problems of the workers, then, in that case I would definitely say that whatever criticism they make with regard to the working of the trade unions is absolutely incorrect. As a matter of fact we invite them to join hands with us and work in a constructive way. Of course, it is foreign to them, as they have never been trained in that manner. They do not work according to those methods.

There is one more point regarding my State which I wish to mention before I conclude my speech. This is regarding the setting up of the Railway Service Commission for which Members of Parliament from all the parties from Bihar have been making a persistent demand. This Railways Service Commission Office should be located somewhere in Bihar either at Patna or at Danapur. There is no difficulty about that. But, perhaps there is some catch somewhere in it on account of which this has been delayed. I request the hon. Minister that he should look into this problem and see that immediately this Railway Service Commission office is established at Patna or Danapur.

The De-Luxe train that runs through Patna twice a week is rendering a very useful service to the people of that area. I suggest that instead of twice a week, it should run thrice a week through Patna. Thank you.

SHRI PATTABHI RAMA RAO (Rajamundry) Mr Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget. I congratulate the Minister for presenting a sound Budget without much increase in third class and other fares being used by the commonman.

At the outset, I would like to mention a few proposals with reference to Andhra Pradesh.

As you are aware, Sir, the State is the biggest in South India in respect of both area and population. It serves as a clasp between the north and the south. With the growth of industries both in the public and the private sectors and the progress of major projects like Nagarjunasagar, Pochampad and Srisaïlam, the passenger and goods traffic has considerably increased in the State in recent years.

Sir, though more new lines and conversion of the present Metre-gauge into Broad-gauge lines are necessities, I am not going into them because other friends have covered some of those points. However, I feel that the efficiency of the present running of trains could be improved, so that they may be able to give more benefit to the travelling public.

The Howrah-Hyderabad Express No 45/No 46 runs between the State Capital and Calcutta which is an important industrial city in the East Coast. The distance between these two cities is 1590 Kms and the journey time is 36 hours.

Similarly, the Hyderabad-Madras Express (No 53/No 54) connects the State Capitals of Andhra Pradesh and Tamil Nadu. The distance of 790 Kms between these two cities is being covered in 19 hours. I am sorry to state that the trains on these long distance and important routes are being run without diesel engines. I brought this matter to the notice of the Government at the meeting of the Informal Consultative Committee of Members of Parliament. They have sent me a reply recently which, I should

say, is more 'amusing' than 'informatory'. I understand that on certain short journey routes like Bangalore to Mysore where the distance is only of 128 Kms dieselisation has been introduced. I would only request the present Railway Minister that the distance, more than anything else, should be taken into consideration for the dieselisation of the passenger traffic. Hyderabad-Howrah and Hyderabad-Madras lines must be dieselised as early as possible. 43 T n /44 Up Madras-Kakinada Capsircars express covers a distance of 697 Kms in 18 hrs 20 minutes and 19 hrs respectively. The train passes through important commercial towns like Rajamundry, Tanuku, Bheemavaram, Gudri-nada, Vijayawada, Guntur, Ongole, Nellor and Gudur. The present journey time is too long and steps should be taken to reduce the time by running trains and introduction of diesel engines, if possible. I wish to suggest that this train be started earlier than the Howrah Mail which starts from Madras so that the congestion may be relieved in the Madras-Howrah Mail. I had made the suggestion at the informal consultative Committee meeting earlier in this regard but I have received a reply saying that administrative difficulties have come in the way to make this possible.

The Dakshin Express which runs between New Delhi and Hyderabad takes about 36 hours to reach the destination. Here also the journey time could be reduced by advancing the departure timings and making the hauls as minimum as possible. I suggest that one more train be started from Vizag which is fast developing. There is no direct train at present between Visakhapatnam and Bombay. A fast train may be introduced between Visakhapatnam and Bombay via Hyderabad and dieselised.

SHRI P. M. MEHTA (Bhavnagar) Mr. Deputy Speaker, Sir, I will confine myself to two or three important points. Firstly, I will deal with the general character of the Railway Budget. Sir, this budget is a budget of the routine nature and it does not reflect any progressive policy of the railways.

[Shri P.M. Mehta]

or the government. This budget will adversely affect the economy of the common man and it will also affect the general economy of the country. The Minister has not even spared the third-class passengers and has increased the fare of all the classes as well as the freight rate also. But for this I would not blame the Minister because he was transferred to Railways only at the eve of the Budget. Such frequent transfers of Ministers do hamper Administration and sometimes create difficulties for the Administration also.

So, I shall not blame the hon. Minister for this budget.

Freight rise will result in general price rise. After the presentation of this budget, the prices have gone up by 6 per cent, and they will further rise in April or May. So, this budget is by no means of a progressive character.

Now, I come to a very important point regarding the project for construction of the Bhavanagar-Tarapur railway line. Somehow or other, the railways have been neglecting this line for long. In 1967, orders were issued for a fresh survey, and that survey was made, and the finding of the survey is such that the railways cannot neglect it any further. In spite of that, the railways are neglecting this project.

This project is certainly important for the State of Gujarat, but it is very important and useful for the whole of the country, because it directly links the eastern part of the country with the western most part of the country on the broad gauge structure, without going further in the north. This is an economically viable project. At the commencement of the sixth year, according to the survey, the return is 5.97 per cent and it is only less by 0.78 per cent to meet the necessary criteria. The State Government have given since long the first priority to this line.

The State Government have also assured the railways that in case of deficit of 0.78

per cent at the commencement of the sixth year, they will meet this deficit. So, there is no reason why the railways should not implement this very important project which is economically viable.

When the hon. Prime Minister went on a eleven-hour tour of five districts of Maharashtra, she announced the clearance of four railway lines for that State. I welcome it. It should be done, in these days of scarcity, but it should be applied equally to all States. Gujarat is also a State which is hard-hit by drought. Therefore, I would request the hon. Minister to implement this project without any further delay.

All commercial organisations of the major cities in Gujarat, namely Ahmedabad, Baroda, Bhavanagar, Rajkot etc. have demanded the implementation of this project as early as possible, and all political parties have also demanded this.

That was the only point that I wanted to make, and I am sure the hon. Railway Minister will give due attention to it.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hāmīrpur) : I rise to support the Demands presented to the House by the Railway Minister. There are a few salient features, which require special attention. One of the very important high lights printed in the budget speech is that there are 6170 Km. covered by the Indian Railways and there are 10900 trains running every day. I want to point out that these facts are quite okay and they may be important high lights, but we want to see in next year's report highlights regarding construction of new railway lines, because there are regions which are waiting for the railways to touch them and bring in an era of prosperity and affluence because they have been neglected for centuries and also because there are some region which are important from the defence point of view.

14.00 Hrs.

In the Annual Report of the Defence Ministry for year 1971-72, an important disclosure was made which wa

very much shocking to the MPs from north-western India. That was that our troop mobilisation was not as easy as that of the Pak army, and as a result we were at a disadvantage. Because of this difficulty, our troop mobilisation was vulnerable and theirs was not because their cantonments lay near the border with India. So Pakistan was able to fortify its position very easily in a very short interval of time.

Moved by this consideration, 33 MPs from north-western India approached the Hon. Prime Minister and later on the Defence Minister and Railway Minister—who at the time was Shri Hanumanthaiya and Shri Qureshi, to give topmost priority to the construction of a second line of defence communication which would connect Ambala with Pathankot *via* Nangal and Talwara to be linked by the Nangal Dam-Talwara line.

I am happy that the Railway Minister in paragraph 43 of his speech has mentioned that the survey is on and the line would be taken up for construction as soon as the survey report is available. I do not know what the survey report would be. But the defence and development of the country is the prime concern of every citizen, very much so the people of those States which have to bear the brunt of Pakistani aggression. We, who live in north-western India know that whenever there is a war, it is these areas, the States of J & K, Himachal, Punjab, Haryana, Rajasthan and Gujarat which have to suffer for the whole country. We are happy that we have to pay a price for being on the border but we also require immediate and urgent attention being given by the Railway Minister and Defence Minister in this direction.

I do not know what is the feeling of the army officers on this. One of the Senior army officers from my area, Maj. Gen. Bireshwar Nath, who was in Nagaland at the time of the Chinese aggression told me that the line of defence communication must be perpendicular to the line of the

border with the enemy. The line we have suggested is exactly perpendicular to the Indo-Pakistan border right from Leh to Ferozepur.

Therefore, we would say that this line which has been supported by no less than 10 other members from different States, namely, Shri. R. P. Yadev, Convenor of the Railway Standing Committee of the Congress Party, Shri K Gopal from Tamil Nadu, Shri Shenoy from Mysore, Shri Mohapatra from Orissa, Shri K. C. Pande from UP, Shri Sadhu Ram and Shri M. S. Gill from Punjab and my colleague from Himachal, Shri Mahajan.....

DR. KAILAS (Bombay South) : I also support it.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR : I am thankful to Dr. Kailas and all these Hon. members for their support. I was saying that this line should be given topmost priority.

There are one or two other problems to which I would invite immediate attention given. Upto 1970, there were 16 Regional Committees of MPs who were allowed to hold consultation with regional managers. But now a trick has been played so that the number of these zonal committees has been made equal to the number of railways. There are 9 committees now. For the region covered by the Northern Railway which caters to UP, Punjab, Haryana, J&K, Himachal Pradesh, Rajasthan, Chandigarh and Delhi, there are more than 200 Members of Parliament to sit at this meeting. As a result, one member hardly gets a minute to put his view points. I would request the Hon. Minister to see that a proper discussion is held and for that the old Regional Committees, 16 in number are restored. Unless a purposeful discussion takes place, there is no use in having a meeting. We are not going there to see either the Regional Manager or the Minister or his Deputy—we see them every day. So the previous arrangement should be restored.

Secondly, Sardar Darbara Singh and I have to request the Minister for a very important thing. Now, that K.V. Railway line in Himachal Pradesh is being submerged under the waters of the Pong Dam, we are going to close down the railway line and it is causing much suffering to us. We therefore want an immediate construction of the alternate route. I request the Hon. Railway Minister to order three shifts so that that alternate line is constructed quickly and till that time, a new direct mail train is introduced from Delhi to Hoshiarpur via Jullundur, so that the soldiers are not put to great distress. Until this is done, a first class direct coach could be attached to the Kashmir Mail and the existing third-class direct coach should be attached to the earlier train No. 4 JH so that the passengers may not have to wait at the station. Otherwise, if the whole economy of Himachal Pradesh is allowed to be ruined for two years, it cannot be revived afterwards, and you cannot make it flourish again.

There is one more thing which I want to suggest.

MR. DEPUTY-SPEAKER : This should be the last point ;

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR : Only two minutes, Sir. In the annual report of the Railway Board, there is a reference to the distinguished railwaymen who have been awarded the Shaurya Chakra, Vir Chakra and Padma Shri for their excellent contribution to the success of the Indo-Pakistan war of 1971. I would have been very happy if the Chairman of the Railway Board and other Members had seen to it that their names could be mentioned, so that the country could know that these were the gallant railwaymen who were working under great hardship and difficulties for their honour and their country's honour. I would request the authorities to see that whenever there is such a mention of bravery, their names should also be included.

Lastly, I would say that there are only three intermediate Colleges in the railway where are 50 high and higher secondary

schools, but only three intermediate colleges. It is a very sad commentary on the railways that their entire educational structure does not contain even a single degree college or a post-graduate college. So I request the hon. Minister to see that during the next year at least one degree college, Arts and Science, is opened for the dependants of the railwaymen.

In conclusion, I would like to say that I support the budget. We have high hopes from the new Railway Minister, Shree L.N. Mishra, and let me hope that the green signal from Bihar would lead the rest of the country to prosperity.

श्री गेदा सिंह (पदरीन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने इस सदन का मूल्यवान समय, लेने की जरूरत इस लिए समझी है जिस मामले का मैं जिक्र करना चाहत हू वह मेरा नहीं, बल्कि करोड़ी आदमियों का मामला है। बड़ी गंडक पर जो पुल अंग्रेजों ने बनाया था, वह 1924 में टूट गया। चूंकि उस वक्त तक अंग्रेज चम्पारन में जा चुके थे, इस लिए चम्पारन में उनका कोई इन्स्ट्रस्ट नहीं था। इस स्थिति में उन्होंने उस पुल को बनाना छोड़ दिया। कहते हैं कि एक बार उन्होंने शुरू किया था, लेकिन वह सिर्फ एक बहाना था। गांधीजी ने अंग्रेजों को चम्पारन से निकाल रखा था, इस लिए रेलवे ने—उस जमाने में वी० एन० डब्ल्यू० रेलवे एक अंग्रेजी कंपनी थी—चम्पारन को दुनिया से अलग-थलग रखा। जब पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तर बिहार में अंग्रेजों का स्वार्थ सिद्ध नहीं हुआ, तो बदला लेने की गर्ज से उन्होंने उस पुल को छोड़ दिया। 1924 से आज तक न मालूम कितने नये पुल बने कितनी नई प्राजेक्ट्स बनी हैं और हिन्दुस्तान कहां से कहां पहुंच गया है, लेकिन उस पुल को नहीं छुड़ा गया है। उस पुल के बारे में बही चिसा-पिट्टा जबाब दे दिया जाता है, जो 1924 में लिखा गया था।

[श्री बेंबा सिंह]

चम्पारन हमारे देश को गांधी जी की बड़ी भारी देन है। चम्पारन ने हिन्दुस्तान में स्वराज्य की बुनियाद डाली। लेकिन चम्पारन को यह सज़ा मिली कि जब वह पुल टूट गया तो उस को नहीं बनाया गया। हम चाहते हैं कि वह सज़ा खत्म की जाये और वह पुल श्री ललित नारायण मिश्र क हायास बनाया जाय, जो बिहार के वारिस है—बिहार के रहने वाले है। चाहे हजार दिक्कतें हो उन का मुकाबला कर के गांधी जी के नाम और इकबाल को कायम रखने के लिए यह पुल जल्दी से जल्दी बनाया जाना चाहिए। मेरा मिर्फ यही कहना है। और छोटी मोटी बात मैं नहीं कहूंगा। बड़ बड़े काम रेलवे में ही रहे हैं। कराडा स्पय खर्च किए जा रहे हैं। हमारा ख्यान है कि यह कराड का नहीं होगा। कराड से कम का ही प्रोजेक्ट हो सकता है। पुल बड़ा है। ऐसी जगह पर पुन बनाने को कहा जा रहा है जहा 500 पी० और बिहार य दोनों मिलगे और नेपाल को भी उस से लाभ होगा। सब का लाभ उम में हो सकता है। उस को बनाया जाय।

श्री राम भगत पासवान (रोमेरा)
उपाध्यक्ष महोदय मैं सर्व प्रथम रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने समाजवादी ढांचे पर रेलवे बजट का निर्माण कर रेलवे विकास तथा रेलवे प्रशासन की स्वच्छता के कार्य में एक नया कदम उठाने का प्रयास किया है। रेलवे हमारे राष्ट्र की रीठ है और हमारे हर विकास का आधार स्तम्भ है। अतः सरकार के मेरा अनुरोध है कि इस के विकास के लिए अधिक से अधिक धन दिया जाय।

जहाँ तक उत्तर बिहार का प्रश्न है उत्तर बिहार हर दृष्टिकोण से पिछड़ा हुआ

है। आज तक रेलवे विकास का एक भी कार्य वहा नहीं किया गया है। पुरानी लाइनों पर नये नये स्टेशनों का निर्माण अवश्य हुआ है। लेकिन नई लाइन के निर्माण का कार्य आज तक उत्तर बिहार में नहीं होने पाया है। उत्तर बिहार का वह पिछड़ा इलाका जहा कई कई मील चल कर के लोगो को ट्रेन पकडने के लिए आना पडता है, चार मील की दूरी तय करने के लिये 40 मील का चक्कर लगाना पडता है वहा आज तक रेलवे लाइन के नव-निर्माण के लिए कोई भी कार्य नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि उम इलाक में रेलवे लाइन का होना बहुत ही आवश्यक है। यह बहुत ही सौभाग्य का त्रिपय है कि हमारे रेल मंत्री महोदय न उम पिछड़े इलाके के विकास के लिए ध्यान दिया है और हमनपुर में सक्की तथा झझरपुर से लौकहा बाजार तक नई रेलवे लाइन बिछाने का निर्णय आप न लिया है। इस से वहा की जनता का नई जिन्दगी मिलेगी। हम उन से आग्रह करना चाहते हैं कि इस रेलवे लाइन के बनाने का कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ कर दिया जाय। हमारे उत्तर बिहार में अकाल की स्थिति है क्योंकि दो फमलो की बरबादी में मजदूरा की हालत बहुत ही कष्ट में है। अगर इस रेलवे का काम इस समय प्रारम्भ कर दिया जाता है तो लाखों मजदूरा का रोजी रोटी मिलेगी और इस दुःख से राहत पा सकेंगे।

इस के साथ ही मैं यह निवेदन करूंगा कि बहुत दिनों से एक मांग यह चली आ रही है कि समस्तीपुर से जयनगर तक ब्राडगेज लाइन बनाई जाय जिस का सर्वे भी हो चुका है। मेरी प्रार्थना है कि यह काम भी प्रारम्भ कर दिया जाय।

[श्री राम भगन पात्रबाण]

बैद्यनाथ घाम हिन्दुप्रो का बहुत बड़ा नीर्य-स्थान है। हर साल लाखों यात्री वहाँ जाते हैं। उत्तर बिहार के भी बहुत काफी यात्रा, वहाँ जाते हैं। इसलिए समस्तीपुर से बैद्यनाथ घाम तक डायरेक्ट ट्रेन होनी चाहिए जिस में यात्रियों को सहूलियत हो सके।

रोमेरा एक मब-डिवीजनल टाउन हो गया है। इसलिए वहाँ हर गाड़ी रुकनी चाहिए। एक जी० एन० ट्रेन है जिम के लिए आग्रवागन भी दिया गया लेकिन अभी तक वहाँ गाड़ी वहाँ नहीं रुकनी है। मेरी प्रार्थना है कि यह जी० एन० ट्रेन रोमेरा में रुकनी चाहिए क्योंकि वहाँ अब मब-डिवीजनल हेडक्वार्टर हो गया है।

बार्थ ईस्टर्न रेलवे और ईस्टर्न रेलवे में समय की पाबन्दी नाम की कोई चीज़ नहीं है। अधिकांश गाड़ियाँ 1 घंटे में ले कर चार पांच घंटे तक लट चला करनी है। हम आशा करने हैं कि यह त्रुटि दूर की जाएगी।

कहीं कहीं रेलवे स्टेशनो पर जो दुर्घटनाएँ होती हैं उनमें के बारे में अधिकांश स्टेशन मास्टर यह शिकायत करते हैं कि समय पर आर० पी० एफ० वाले बुलाने पर नहीं आते हैं क्योंकि उनका अलग विभाग है और हमारा अलग विभाग है। इसलिए आर० पी० एफ० का सहयोग स्टेशन मास्टर को हर बन्धन मिले और समय पर मिले ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए। इस के लिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ।

द्वितीय और तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती में यह देखा गया है कि कहीं कहीं

हरिजन उम्मीदारों के साथ न्याय में त्रुटि की जाती है। उनका कोटा रहने हुए भी दूसरे को रख लिया जाता है। कैंडीडेट प्रवेलेबल होते हुए भी यह कह दिया जाता है कि काम्पिट नहीं कर सके इसलिए दूसरों को रख लिया गया। यह घाघली नहीं होनी चाहिए इस के लिए मैं खास तौर से मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ।

पटना में जो गंगा पर पुल बन रहा है वह रेल-कम-रोड पुल बनना चाहिए। यह भी मेरी प्रार्थना मंत्री महोदय से है।

एक माग मैं और करना चाहता हूँ कि बिहार में एक रेलवे मॉबिल कमीशन की स्थापना होनी चाहिए। उस के साथ ही मिमरियाघाट के बाग में मैं निवेदन करूँगा कि लाखों यात्री वहाँ पर आते हैं। स्टेशन वहाँ से 4 मील की दूरी पर है। यात्रियों को चार मील की दूरी पर उतार दिया जाता है जिम से उन्हें घाट पर आने में असुविधा होनी है। कमल्टेटिव कमेटी में कहा गया था कि घाट के नजदीक स्टेशन बना दिया जायगा लेकिन अभी तक वह नहीं बनाया गया। इसलिए वहाँ स्टेशन निर्माण का काम किया जाय यही मेरी माग है।

SHRI DHAMANKAR (Bhivandri):
Mr. Deputy Speaker, Sir I, rise to support the Railway Budget. I congratulate our new Railway Minister for preparing this Budget within a short period of two weeks. It has his own thinking and outlook. Immediately after he took over there was some confusion and misunderstanding about the announcement of new railway lines as announced by the Prime Minister. But we are grateful to him for the statement made in this House that has cleared the atmosphere and some earth work has already been taken in hand on these lines.

New lines in the underdeveloped areas are giving opening to the people of those areas thus creating the desired infra-structure to increase the trade, commerce and industry and to add to the national wealth. So, I would plead that new Railway lines in any part of the country should be welcome to every Member of this hon. House.

Secondly, the freight income of goods transport is dwindling every year. The Public Accounts Committee has shown great concern about this. I feel this is due to the two reasons—one is the shortage of wagons and secondly due to the mishandling and mis-allocation of wagons. We should step up production of wagons in Railway Workshops, and there are private companies also who manufacture these wagons. But if we look to the chart about the progress of these companies for the last five years, we find that with the exception of one or two, the production of all these concerns is stepping down every year, not only because of shortage of steel, but because they want to avoid the obligations of payment of labour dues and taxes. I will quote one instance—K.T. Steel Industries of Ambarnath. There was a strike last year there. Labour was demanding their dues which were unpaid and there was firing and precious human lives were lost and the production of wagons went down. The production was put down deliberately. I would suggest that if you cannot nationalise these concerns, you should take over the management of those concerns whose production is dwindling every year and thus we should increase the production of wagons in this country.

About the Railway crossings, in the Fifth Five Year Plan Railways have asked for 50 crores for constructing over-bridges over the railway crossings. The Railway crossings hamper the speedy transport. I would suggest that if it is not possible to construct the over-bridges immediately, where electrification has been completed, automatic gates should be installed in place of ordinary gates. The automatic gates installed at Ambarnath and Shahad have given a great relief. All

these railway crossings should have automatic gates. From Bombay to Karjat and Kasara and Church Gate to Vapi all the crossings should have automatic gates.

About the ticketless travellers I may say that Railways are losing a great revenue due to this ticketless travel. Deterrent penalty has never been envisaged. I would request the Railway Minister to examine the proposal and see that deterrent measures do not result in misuse by corrupt officers, otherwise there would be harassment to the people and revenue will be lost to Railways. I would suggest that long distance trains should have one conductor per bogie so that evasion can be fully met with.

About the third class fares, the Railway Minister has been kind to the common man i.e. the third class traveller. I would request him if this distance of 15 kilometres exemption is increased to 30 k.ms, it will be a relief especially to the suburban passengers. Suburban passengers from Bombay, Calcutta, Madras—these people travel daily. They travel not because they like to travel but because they stay far away from the place of business—30, 40 or 50 miles away for want of accommodation. Nearly 75 percent people travel standing in the trains, which are very overcrowded. I would request that instead of the present 6 bogies in these local trains, there should be 9 bogies. That will remove the congestion to some extent.

Lastly, regarding the proposal of reserving all the seats in the Deccan Queen from Bombay to Poona, it is a welcome proposal, but that should not cause harassment to the season-ticket holders who travel from Bombay to Poona for business, commerce or office work. There should be two bogies reserved for them as it was before, and no extra charge should be levied on them.

श्री नवल किशोर सिन्हा (मुजफ्फरपुर):
माननीय उपाध्यक्ष महोदय, अपनी पदोन्नति पर और रेल मंत्रालय का प्रभार ग्रहण करने पर मैं नये रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ। मुझे विश्वास है कि

अपनी प्रशासनिक क्षमता, बुद्धिमत्ता तथा दूरदर्शिता का उपयोग कर वे निश्चय ही उन कमियों को दूर करेंगे जिन से यह मंत्रालय ग्रसित रहा है। अभी हमारे सदन में जो बहस हुई है उस बहस में बहुत सी मांगें रखी गईं और आलोचना भी काफ़ी हुई है, लेकिन रेलवे के सम्बन्ध में जो दो-तीन ज़रूरी बातें हैं, मैं उन की ओर ही आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

एक सज्जन ने कहा कि इस बजट भाषण में कोई कल्पनाशीलता नहीं है, कोई नयापन नहीं है, समय होता तो मैं डिटेन में जा कर बतलाता

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would like to remind hon. members that they should not come between the speaker and the Chair. That is against parliamentary etiquette.

श्री नवल किशोर सिन्हा : इस समय मैं आपका ध्यान अंग्रेजी के बजट भाषण के पृष्ठ 17 के इस वाक्य की ओर ही दिलाना चाहता हूँ—मुझे याद नहीं है कि किसी भी रेल मंत्री के भाषण में यह वाक्य पहले आया हो—

“The principle that transportation infra-structure must evolve along the pattern determined by pre-existing economic viability needs to be modified to the extent that very often the creation of infra-structure themselves lead to additional demand and increased commercial prospects. In selected areas the calculus of short term economic returns must yield place to the long-term benefits through a policy of deliberate developmental expenditure.”

मैं जानना चाहता हूँ—अगर इसमें कल्पनाशीलता नहीं है, नया नेतृत्व नहीं है, नई बात नहीं है तो नई बात और क्या

होती है। हमारे रेल मंत्री, सारा देश जानता है, एक प्रगतिशील विचारों के व्यक्ति है। इन्हें रेलों में कुछ दर बढ़ानी पड़ी है, उन दरों के लिये यहाँ पर काफ़ी आलोचना हुई है। इस तरह से सरकार द्वारा बढ़ाये गये हर कर की आलोचना करना, मेरे ख्याल में हमारी लोकशाही के लिये बहुत अच्छी बात नहीं है। जो दर बढ़े हैं—इसमें दिल्ली से मद्रास जाने वाले थर्ड क्लास के यात्री को सिर्फ 90 पैसे अधिक देने होंगे, एक रुपया भी नहीं। इस तरह से अगर कर की दर बढ़ाई जाय और उस की भी आलोचना हो तो मुझे भय है, उपाध्यक्ष महोदय, हम एक संसद् सदस्य की हैसियत से शायद अपने कर्तव्य का पालन नहीं कर रहे हैं।

रेलवे को जिन कठिनाइयों में काम करना पड़ता है, उस की तरफ़ ध्यान देना चाहिये। रेलवे में 3,380 करोड़ रुपये का कैपिटल-एट-लार्ज लगा हुआ है। पिछले 20 वर्षों में यह कैपिटल तीन गुना बढ़ा है, लेकिन डिबिडेंड की दर चौगुनी बढ़ी है। क्या कोई पब्लिक सैक्टर ऐसा है जिस ने इस ज़माने में इतना अच्छा काम कर के दिखाया हो। हम को यह भी याद रखना चाहिये—जितना सोशल बर्डन रेलवे पर है, वह दूसरे पब्लिक सैक्टर अप्रदरेकिंग पर नहीं है। अगर समय होता तो इस सोशल बर्डन का बैक-अप आप को बतलाता, लेकिन इतना अवश्य समझ लीजिये, कि 130 करोड़ रुपए का घाटा रेलवे इस लिये उठाती है कि इस को कुछ सामाजिक सुविधायें देनी हैं, कुछ घाटा सहकर आपके सामान को ठो देना है, इसके बावजूद भी जो कर बढ़ा है, उस में न सबर्बन रेलवे टिकिट्स पर बढ़ा है, न फूड ग्रेन्ड पर, न साल्ट पर बढ़ा है। लेकिन उस के बाद भी फ़्रेट के रेट की जो आलोचना होती है, मैं उस को बहुत स्वस्थ लक्षण नहीं मानता हूँ।

[श्री नवल किशोर सिन्हा]

यह भी कहा गया कि आपरेशनल एफिशियन्सी को बढ़ाने की कोशिश नहीं की जाती है। मैं मानता हूँ रेलवे में आपरेशनल एफिशियन्सी बढ़ाने की बहुत गुंजाइश है, उस को बढ़ाना चाहिये। लेकिन मुझे खुशी है इस बात की—कि आपरेशनल एफिशियन्सी बढ़ाने के लिये रेलवे में एक सैल बना है, जिस ने काम शुरू कर दिया है

रेलवे बोर्ड के सदस्यों की बड़ी आलोचना होती है। व्यक्तिगत रूप से किसी की आलोचना हो, कोई उन से नाराज हो, मुझे उस के बारे में कुछ नहीं कहना है, लेकिन हमारा जो रेलवे बोर्ड है, उस के जो पदाधिकारी हैं, वे सारे सभार में अपना स्थान रखते हैं। मैं कोई बहुत-बड़ा-चढ़ा कर बात नहीं कर रहा हूँ—आज हम डम हालत में हैं कि अपनी एक्सपोर्ट्स को एक्सपोर्ट करते हैं, बटून से देशों के प्रतिनिधि यहाँ आते हैं और अपनी रेलों का विस्तार करने के लिए हमारी रेलवे से मदद चाहते हैं। मैं जाम्बिया का नाम ले सकता हूँ और भी अनेक देशों का नाम ले सकता हूँ।

यहाँ सब तरफ घाटा हो रहा है — ऐसा कहा गया है। यह भी कहा गया है कि हमने अपने लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया है। पेराम्बूर का नाम लिया गया है। हमारी इन्टीग्रल कोच फैक्टरी बहा है। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि यह वह फैक्टरी है जिसने अपनी टारगेट को पूरा किया है। अगर हम इस तरह से अपने काम करने वालों के मनोबल को तोड़ेंगे तो उस से काम नहीं चल सकता। आज हम वैगन्ड एक्सपोर्ट कर रहे हैं, इलैक्ट्रिक इन्जिन्स और रेलवे कोयले को एक्सपोर्ट कर रहे हैं, 20 साल से हिन्दुस्तान को इस हालत में ले आना कोई मामूली बात नहीं है। क्या इस के लिये रेलवे को बचाई नहीं मिलनी चाहिये ?

मैं इसी सम्बन्ध में एक और पहलू आप के सामने रखना चाहता हूँ। रेलवे में फैंट की प्राय गिरने की बहुत चर्चा की गई है। सदन को मालूम होना चाहिये, जब रेलवे को दूसरे मन्त्रालय यह कहते हैं कि हमारे मन्त्रालय की उत्पादन इकाइयों के उत्पादन का यह लक्ष्यक है। उत्पादन होगा, उसका इतना भार रेलवे को वहन करना है और रेलवे उसी अनुपात से अपनी कैपेसिटी क्रिएट कर लेती है, बाद में उन मन्त्रालयों की उत्पादन इकाइयों के लक्ष्यक पूरे नहीं होते हैं। और रेलवे की कैपेसिटी अन-यूटिलाइज्ड रह जाती है तो डम में रेलवे का क्या टोष है ?

एक सज्जन ने कहा —आप कैपेसिटी क्यों बढ़ाना चाहते हैं ? क्या आप इतना सामान ढो सकेंगे ? 51,000 करोड़ रुपये की पाचवी पंच वर्षीय योजना बनने जा रही है तब रेलवे को डम के लिए तैयार नहीं होना चाहिए, अपनी कैपेसिटी को नहीं बढ़ाना चाहिए। इतनी बड़ी रकम में माल का जो उत्पादन बढ़ेगा, उस भार को वहन करने के लिए यदि वह अपनी कैपेसिटी बढ़ाती है तो इस में आप क्या आपत्ति करते हैं ?

यहाँ पर, उपाध्यक्ष महोदय, धमकी के स्वर में एक सदस्य ने एक बात कह दी, जो अच्छी नहीं लगी। कौन नहीं चाहता कि उस के शहर में हो कर, उस के घर से हो कर फास्ट ट्रेन चले। मैं जब अपने घर से बम्बई और कलकत्ता जाते हुए जहाजों को देखता हूँ तो मन में यह भाव उठना स्वाभाविक है कि यहीं पर लैण्डिंग प्राउण्ड होता तो यहीं से चढ़ कर चले जाते। लेकिन इस के लिए कोई ससद् सदस्य यह कहे कि आप इस ट्रेन को यहाँ नहीं रोकेंगे तो हम ऐसा करेंगे वैसे करेंगे और धमकी के स्वर में बात करे तो यह कोई अच्छा नेतृत्व देना नहीं

[श्री नवल किशोर सिन्हा]

है, हम अपने कर्तव्यों का पालन नहीं कर रहे हैं।

इस समय सारे उत्तर भारत में सिर्फ एक ही कन्वेंशन का प्लान चल रहा है और वह है समस्तीपुर से बाराबंकी। उस योजना का पहला स्टेज 56 किलोमीटर का 1974 में पूरा होना चाहिए—ऐसा हम लोगों से कहा गया है। मैं यह अनुरोध करूंगा कि जो भ्रवधि निश्चित की गई है वह उम भ्रवधि में जरूर पूरा कर देना चाहिए।

दूसरी बात—गण्डक योजना 29 लाख एकड़ जमीन की सिंचाई की योजना है। दो साल के अन्दर 29 लाख एकड़ जमीन उत्तर बिहार में पटने वाली है। रेलवे के लिए यह बहुत बड़ा काम है—उस क्षेत्र में माल ढोने के लिए पहले में इन्तजाम कर के रखे। अगर आज कोई काम शुरू होगा तो 8-9 सालों से पहले पूरा नहीं हो सकता। इस लिए मैं चाहता हूँ कि हाजीपुर में सुगौली तक का रेल की लाइन का जो प्रस्ताव रेलवे के मामले में, उम पर रेल मंत्री जी विशेष ध्यान दें। सर्वे अभी से शुरू करा दें और समय आने पर उस लाइन को बनाने की कृपा करें।

श्री अम्बेश (फिरोजाबाद)
उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का अनुमोदन करता हूँ परन्तु साथ ही मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी के सामने कुछ कमियाँ भी रखना चाहता हूँ। बाबजूद इसके कि जनता का प्रकोप चाहे मुल्क कानून नेचर का हो, चाहे पंजाब के विद्यार्थियों का आन्दोलन हो और चाहे आसाम का भाषा का आन्दोलन हो, हम जानते हैं सभी का गुस्ता रेलवे पर उतरता है और उसका

परिणाम यह होता है कि रेलवे की क्षति होती है, रेलवे की व्यवस्था में कमी आती है। इसके बावजूद भी रेलवे में कुछ कमियाँ हैं जिनकी तरफ मैं चाहूँगा माननीय मंत्री महोदय ध्यान दें।

थर्ड क्लॉस पैसेजर्स का जो हाल है वह किसी में छिपा हुआ नहीं है। टिकट खरीदना, आरक्षण और उसके बाद डाकगाड़ी में चढ़ना—यह सब थर्ड क्लॉस पैसेजर्स के लिए इतनी बड़ी समस्या है जिसका कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता है। इसके साथ ही वैगन्स न मिलने की एक बहुत बड़ी परेशानी है। व्यापारियों को वैगन्स मिलते नहीं। कोई न कोई बात का बहाना बना कर कह दिया जाता है कि वैगन्स उपलब्ध नहीं है। आज कोयले की परेशानी का मुख्य कारण यही है कि वैगन्स नहीं मिलते हैं। इसी प्रकार से एक और बात है। फास्ट कम पैसेजर्स ट्रेन चलती है जिनका किराया डाकगाड़ी के बराबर कर दिया गया है। जब वह गाड़ी चलती है तो यह पता नहीं चलता कि दिल्ली से आगरा तक कितना समय लग जायेगा परन्तु उसका भी किराया डाकगाड़ी के बराबर होता है।

एक बात और समझ में नहीं आती। आपने एक दो ट्रेन्स फास्ट ट्रेन्स चलाई हैं जैसे राजधानी एक्सप्रेस है या दूसरी कुछ ट्रेन्स हैं। उसमें 6 डिब्बे पैसेजर्स के होते हैं। मैं नहीं समझता आज के इस युग में भी हम ऐसी फास्ट ट्रेन्स को चलायें जिनके लिए पटरियों के आयुर्विहीनकरण पर हम इतना अधिक खर्चा करते हैं परन्तु वह केवल 6 डिब्बों के लिए। हम क्यों नहीं ऐसी ट्रेन्स चलाते जिसमें 12-13 सवारी के डिब्बे लगते हो या 18 डिब्बे लगते हो जिसमें कि अधिक यात्रियों को हम ढो सकें। लेकिन आज

[श्री अश्वेश]

थोड़े से लोगों की आराम देने के लिए हम ऐसी फास्ट गाड़िया चला रहे हैं और उसके लिए पटरियों की क्षमता बढ़ाने के लिए लाखों रुपये व्यय कर रहे हैं। मैं नहीं समझता भारत जैसे देश के लिए यह कोई न्यायोचित और न्यायसंगत बात हो सकती है।

एक बात और है। हर साल रेलवे बजट में कुछ पैसा बढ़ाया जाता है माल ढोने के नाम पर। इस बार इन्होंने कहा है कि 95 लाख टन माल हम ले जायेंगे लेकिन मैं उम्मीद करता हूँ यह 50 लाख टन से ज्यादा माल ढोने में समर्थ नहीं हो सकेंगे। लेकिन इसके बाद भी हर साल उसके नाम पर बजट में यह पैसा बढ़ा लेते हैं। एक बात और है परेशानी की कि रेलवे में बैगन्स का दुरुपयोग होता है और वह रेलवे के आदमियों के द्वारा होता है। हर इम्पार्टेंट स्टेशन पर दो चार दिन यदि बैगन्स पड़े रहे तो उसमें कोई अतिशयोक्ति की बात नहीं होगी। इसके अतिरिक्त लोको शेड्स में कोयला और दूसरा माल उतारने में 20 और 24 घंटे तक लग जाते हैं। रेलवे कन्ट्रैक्टर्स की एक और तमाशे की बात है। कभी कभी बैगन्स को राख भर कर इसलिए मूव कर दिया जाता है कि कहीं कोई यह न कह सके कि यह रोक कैसे दिया गया। रात भर में उसको इस प्रकार से मूव कर दिया जाता है जब कि आज उद्योगों के लिए कोयले की आवश्यकता है, सीमेंट को ढोने के लिए बैगन्स की आवश्यकता है उस समय राख भर कर बैगन्स को मूव करा दिया जाता है। इसी प्रकार से पी डब्लू आई और आई ओ डब्ल्यू भी बैगन्स को बहुत समय तक खाली नहीं करते हैं। इसी तरह से कन्ट्रैक्टर्स की और भी बातें हैं। भोखला में धारफेज की जो दर है वह प्रशोका होटल के

किराये से भी ज्यादा होगी। है मैं इस बात को मानता हूँ कि जल्दी से जल्दी बैगन्स को खाली कराया जाये परन्तु साथ ही इस विभाग में कुछ ऐसी कमिया है जिनकी वजह से बैगन्स मूव नहीं होते। इसलिए जो कमिया है पहले उनको दुरुस्त करने का प्रयत्न किया जाता चाहिए।

कहा जाता है कि बैगन्स के जो इन्डेन्ट्स लगे रहते हैं वह कभी कभी झूठे इण्डेन्ट्स लगा दिए जाते हैं। मैं नहीं कहता कि झूठे इण्डेन्ट्स नहीं लगते हैं परन्तु एक और बात है कि झूठे इण्डेन्ट्स लगने की प्रथा इस कारण में चली कि बैगन्स मिलते नहीं जिसमें व्यापारियों को परेशानी होती है। वे सोचते हैं दस लिखेंगे तो दो मिल जायेंगे। कभी कभी सौ सौ बैगन्स का इण्डेन्ट किया जाता है परन्तु मैं नहीं समझता कौन प्रादमी इतने बैगन्स एक साथ प्रयोग में ला सकेगा।

आगरा दाल और तेल की सप्लाई करता है। दाल साउथ में जाती है और तेल ईस्ट में जाता है लेकिन महीने इस बात की परेशानी रहती है कि बैगन्स नहीं मिलते। यह जो खाने की चीजें हैं वह बड़ी आवश्यक है और उनके न मिलने पर लोगों को बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है। मैं समझता हूँ कि यदि इन बैगन्स की ठीक से परवाह की जाये दो सौ दो सौ बैगन्स रोज रेलवे को अधिक उपलब्ध हो सकते हैं।

डिब्बों की मरम्मत के लिए प्रति वर्ष 10-15 करोड़ रुपये बढ़ जाते हैं। यह तो आप जानते हैं कि हमें हर साल बैगन्स की शिकायत रहती है और हम चाहते हैं कि अधिक बैगन्स आये लेकिन अधिक बैगन्स इसलिए नहीं ला सकते क्योंकि टर्म्स पर चलाने की अधिक क्षमता नहीं है परन्तु फिर भी हर साल मरम्मत

[श्री अम्बेश]

के लिए 10-15 करोड़ रुपये बढ़ जाते हैं। तो हर साल यह रुपया बढ़ने का क्या कारण है? एक तरफ तो ट्रेक्स की क्षमता नहीं है, अधिक बैगन्स चल नहीं सकने लेकिन दूसरी तरफ हर माल मरम्मत के लिए रुपया बढ़ जाता है। इस वर्ष रिवाइज्ड बजट में 25 करोड़ की बढ़ोत्तरी की गई है। 1971-72 में 298 करोड़, 1972-73 में 309 करोड़ रिवाइज्ड 333 करोड़ और 1973-74 में 364 करोड़ कर दिया गया है। मैं नहीं समझता जब बैगन्स नहीं बढ़ रहे हैं, इंजन नहीं बढ़ रहे हैं, नई लाइनें नहीं बढ़ रही हैं फिर भी कैसे दो सालों में 68 करोड़ बढ़ गया तब कैसे 20 परसेन्ट की इन्क्रीज हो गई? मैं चाहूंगा कि मन्त्री जी इसकी जांच करवायें कि यह कैसे हो गया। मैं समझता हूँ कि यदि इस मद में बचत कर ली जाये तो जो किराये में 40-45 करोड़ की बढ़ोत्तरी की गई है उसको बचाया जासकता है।

मैं एक दो बातें और कहना चाहूंगा। फारेन कन्ट्रीज में रेलवे के कुछ परमानेण्ट एडवाइजर्स रहते हैं जैसे कि फ्रांस है, अमरीका, जर्मनी और रूस आदि। आपका आयात 10 परसेन्ट से भी कम रह गया है। (व्यवधान)। जब हमारी इम्पोर्ट पिछले सालों के मुकाबले बहुत कम रह गई है, 80 परसेन्ट से 10 परसेन्ट रह गई है फिर क्या वजह है कि फुल टाइमर एडवाइजर्स वहां रखे जायें। मैं समझता हूँ कि उनकी कोई आवश्यकता नहीं है। (व्यवधान) इसी प्रकार से सर्वे के नाम पर हर साल लाखों रुपया खर्च होता है। अब भी साउथ में एक एक सर्वे पर 15-15 लाख खर्चा हो रहा है मीटर गेज की ब्रॉड गेज में कन्वर्ट करने के मिलसिले में। लेकिन मैं समझता हूँ देश में आवश्यकता इस बात की है कि नयी लाइनें बिछाई जायें बजाये इसके कि

उनका कन्वर्जन किया जाय। यदि उस पर पैसा खर्च किया जाये तो ज्यादा अच्छा होगा।

श्री पन्ना लाल बाबूपाल (गगानगर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया सबसे पहले मैं डम बजट का समर्थन करना चाहता हूँ।

श्री लालजी भाई उदयपुर
उपाध्यक्ष महोदय, मद में गणपूर्ति नहीं है।

MR. DEPUTY SPEAKER: The bell being rung.....now there is quorum.

श्री पन्नालाल बाबूपाल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि आज रेलवे के अन्दर जिस तरह की बातें कही जाती हैं उसके जिम्मेदार यूनियन के नेता हैं। डिमाण्ड तो बढ़ती गई लेकिन लोग अपने कर्तव्य को भूल गये। लोग काम चोर हो गये हैं, अपनी जिम्मेदारी को नहीं निभाते हैं और जब उन के बारे में कोई बात कही जाती है तो लेफंडा रेलवे मंत्री, चैयरमैन, रेलवे बोर्ड के पीछे लग जाते हैं, तो इन को ईमानदारी से रहना चाहिए और एक मनुष्य को कम से कम 8 घंटे तक जम कर काम करना चाहिये पूरा काम अगर कर्मचारी करेंगे तो रेलवे का और देश का भला होगा।

जहां तक बैगन की कमी का प्रश्न है यह बात सही है। मेरे पास कई तार आये हैं मेरे इलाके से, आज वहां अकाल पड़ा हुआ है लोग मजदूरी करते हैं, ईंटों के भट्टे के लिए कोयले की खरबत पड़ती है जो बैगन की कमी के कारण सप्लाई नहीं हो पाता है। मेरा क्षेत्र कृषि प्रधान है, वहां से अनाज बाहर

[श्री पद्मा लाल बाहूपाल]

निकालने के लिए बैगन चाहिए। उधर से अनाज भेजे और आते वक्त मे कोयला भेज दे तो दोनों समस्याओं का समाधान हो सकता है। 20, 22 वर्ष से मैं जनता की शिकायतें आप के सामने रख रहा हूँ, जो मेरा कर्तव्य है, और आशा करता हूँ कि मंत्री जी और चेयरमैन साहब उम पर ध्यान देंगे।

चेतक गाड़ी जब से मरायरोहिला से चली है तब से वहाँ काम काफी बढ़ गया है। 11 बजे वहाँ से गाड़ी चलती है लेकिन धूप से बचने का वहाँ कोई प्रबन्ध नहीं है, न पानी से बचने का और न सर्दी से बचने का कोई स्थान है। कोई शैड वहाँ नहीं है। अगर किसी आदमी को प्यास लगती है तो उस को पानी लेने के लिए अन्दर प्लेठकार्म पर आना पड़ता है और कभी कभी ऐसा भी होता है कि वह लोग पकड़े जाते हैं और बिना टिकट यात्री समझ कर उन पर जुर्माना किया जाता है। तो जब विभाग की आमदनी बढ़ गई है काम बढ़ने से, उसी हिसाब से आप को कर्मचारी भी बढ़ाने चाहिए ताकि जनता को सुविधायें मिल सकें। आप को बाहर शैड की व्यवस्था करनी चाहिए, लोगों के शौच आदि जाने की तथा पानी की व्यवस्था करनी चाहिए।

हमारे यहाँ बीकानेर स्टेट रेलवे चलती थी। वह जब इंडियन रेलवे से मर्ज हुई तो महाराजा गंगा सिंह द्वारा बनाया गया वर्कशाप जो वहाँ था वह भी रेलवे के अधीन आ गया और जो एग्जीक्यूटिव हुआ उस में यह था कि इस के अन्दर नियुक्तियाँ करते समय बीकानेरियों का ख्याल रखा जायगा। वहाँ और कोई घधा नहीं है सिवाय इस वर्कशाप के, इसलिए मेरी मांग है कि चतुर्थ श्रेणी के

कर्मचारियों में बीकानेर के ही लोगों को लिया जाय।

जहाँ तक रेलवे क्रीसिंग की बात है, मेरा निवेदन है कि वह आज से 20, 25 साल पहले के बने हुए हैं लेकिन रेलवे मंत्रालय के इंजीनियरों ने यह कभी नहीं सोचा कि यहाँ का यातायात भी बढ़ेगा। इसलिए मैं चाहूँगा कि रेलवे क्रीसिंग को या तो लाइन के नीचे से निकाला जाये या ऊपर से निकाला जाये।

हरिजन और आदिवासियों की स्थिति 20, 25 वर्ष बाद भी वही है। उनका कोई भी आदमी आज तक न सी० पी० ओ० है और न ही इंजीनियर है। जितने भी अच्छे पद हैं वहाँ कोई भी हरिजन नहीं है। अगर हरिजन इन स्थानों पर हो तो वह अपने लोगों का भ्रवश्य ध्यान रखेंगे। मेरी शिकायत है कि हरिजनों को समुचित प्रबन्ध देने की दिशा में कुछ नहीं किया गया है। आशा है नये रेल मंत्री जी इस और विशेष ध्यान देंगे।

अब देश में डीजल इंजन बनने हैं और धीरे धीरे उन का प्रयोग भारतीय रेलवे में बढ़ता जा रहा है। मेरी मांग है कि इंजन चाहे जहाँ बने लेकिन उस के छोटे पुर्जे बनाने की क्षमता बीकानेर वर्कशाप में है। अगर डीजल इंजन के छोटे पुर्जे बड़ा बनाये जाय तो बीकानेर में चार, पांच सौ आदिमियों को काम मिल सकता है।

अन्त में, चूँकि समय कम है और आप भी थोड़ी बजा रहे हैं, मैं इतना ही कह कर अपनी बात समाप्त करता हूँ लोग थोड़ा ईमानदारी से काम करें और रेलवे विभाग में जो छपटाचार फैला हुआ है उसको दूर किया जाय।

श्री उमेश सिंह राठिया (रायगढ) उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्रालय के बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मध्य प्रदेश के पूर्वी भागों में वन सम्पदा और खनिज पदार्थ भरे पड़े हैं। यह क्षेत्र पहले राजा महाराजाओं के अधीन रहा, स्वतन्त्र हुए 25 साल ीत गये हैं फिर भी उस पूर्वी क्षेत्र की तरफ रेलवे विभाग का या सड़क विभाग का विशेष ध्यान नहीं गया है। मैं बिलामपुर सम्भाग के रायगढ जिले से चुन कर आया हूँ, उस के बारे में ज़न्द बाते कहना चाहना हूँ। बिलासपुर सम्भाग में कोरवा बड़ा भारी बिजली का उत्पादन केन्द्र है और कोरवा में धर्मजयगढ, जमपुर तहसील होते हुए रेलवे लाइन को राबड़ी (बिहार) में जोड़ दिया जाय। रायगढ जिले के अन्दर जमपुर तहसील में बड़ा भारी बैरल का भंडार है, सोने का पत्थर का भंडार है, यूरियम और थोरियम है। उन भंडारों से राष्ट्र को पर्याप्त मात्रा में लाभ मिल सकता है।

इसी तरह से मध्य प्रदेश के सारगुजा जिले के मामरी क्षेत्र एवं मेनगाट क्षेत्र में बौक्साइट का भंडार है, प्रतापपुर क्षेत्र में यूरियम का भंडार है तथा पश्चिमी क्षेत्र में थोरियम का भंडार है, मीथाथान क्षेत्र में सेमी कोकिंग कोल का भंडार भरा हुआ है जो देश की आवश्यकता को पूरा कर सकता है। सरगुजा, विश्रामपुर तक रेलवे लाइन गई है इसे अम्बिकापुर, सीतापुर, पत्थलगव लैनुगा होते हुए रायगढ में नागपुर-हावडा लाइन में जोड़ दिया जाय। उपर्युक्त खदानों के खुल जाने से अभावग्रस्त क्षेत्र में जो भूखमरी है, सूखा पड़ा है बहुत से गरीब किसानों को और मजदूरों को काम मिल सकता है। इस क्षेत्र में बिजली का फैलाव पूर्ण हो चुका है। मैं समझता हूँ कि रेलवे विभाग को रेल लाइन के जाने में कोई तकलीफ नहीं होगी।

श्री सावराम (फिनलौर) उपाध्यक्ष महोदय, आपने बड़ी मेहरबानी की जो मुझे अपनी बात कहने का मौका दिया। जो बजट रेल मंत्री ने पेश किया है उसका मैं तर्हेदिल से समर्थन करता हूँ। यह बजट बहुत अच्छा है, लेकिन कुछ तकलीफें हैं जिनकी तरफ रेल मंत्री का ध्यान दिलाना जरूरी समझता हूँ। मैं जालधर जिले में फगवाडा का रहने वाला हूँ। वहां पर डीलक्स गाड़ी खड़ी करने के लिए कई चिट्ठियां लिखी हैं, कंसल्टेंटिव कमेटी की मीटिंग में भी बहुत दफा कहा लेकिन उस बारे में अभी तक कुछ नहीं हो सका। काश्मीर मेल दिल्ली से जाते हुए फगवाडे में खड़ी होनी है लेकिन आते हुए खड़ी नहीं होती है। फगवाडा के वेटिंग रूम के बारे में भी मैंने लिखा है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। अस्सी हजार लोगों का वह शहर है। वहां पांच कालेज हैं और चार पांच भिखे हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि वह काश्मीर मेल को आते हुए भी खड़ा किया जाए और डी लक्स को भी खड़ा किया जाए। इससे मेरा खयाल है कि बारह लाख लोगों को फायदा होगा। फगवाडा में नबाशहर अगर जाए तो आगे पहाड़ आ जाता है और वेट का दरिया आ जाता है। वहां बहुत तकलीफ है। बहुत बार इसके बारे में अर्जें किया है। अब फिर मैं इसलिए कह रहा हूँ कि मिनिस्टर साहब के कानों तक मैं इस बात को पहुंचा दूँ ताकि वह खुद इसके बारे में फैसला कर सके।

जालधर और अमृतसर के बीच में एक व्यास स्टेशन है। वहां राधा स्वामी मठ का डेरा है। लाखों यात्री वहां जाते हैं। उसकी इम्प्रूवमेंट के लिए कई बार लिखा है और कंसल्टेंटिव कमेटी में भी इसको उठाया है लेकिन कुछ हुआ नहीं है। इसके बारे में मैं तपसील से

[श्री साधू राम]

लिख दूंगा और चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर भी विचार करें।

फिलौर एक छोटा सा शहर है जो मेरे हलके में है। लुधियाना और जालंधर के बीच में यह स्टेशन है। वहां कोई बहुत बड़ी इडस्ट्री नहीं है। वहां फ्लाइंग मेल को खड़ा करने के लिए मैंने बहुत कोशिश की है, लिखा है और कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंगों में भी कहा है।

छ हजार आदमियों को फिलौर से लुधियाना और जालंधर मजदूरी करने के लिए रोज़ भ्राना जाना पड़ता है। वहां कालेज नहीं है और स्टूडेंट्स को, लड़कियों को जालंधर और लुधियाना पढ़ने के लिए जाना पड़ता है। लेकिन फ्लाइंग मेल को वहां खड़ा नहीं किया जाता है। अगर इसको खड़ा नहीं किया जा सकता है तो कोई ट्रेन आप ऐसी दे ताकि उनको सुविधा हो सके।

राहो का स्टेशन मेरे हलके में एक टर्मिनल स्टेशन है। नवाशहर के आगे दरिया की बेट में वह है। पांच छ लाख की उसकी आबादी है। वह बहुत बैकवर्ड इलाका है। वहां के लिए मैंने दो तीन बार नई गाड़ी चलाए जाने के बारे में लिखा है और कहा है लेकिन अभी तक वह भी नहीं हुआ है। उन लोगों की तकलीफों को देखते हुए मैं चाहता हूँ कि मिनिस्टर साहब धर भी ध्यान दें।

चडीगढ़ पंजाब की राजधानी है और इस वक्त हरियाणा की भी है। उसको मेन लाइन पर लाया जाना चाहिए। रोपड़ तक तो मेन लाइन है। चडीगढ़ और रोपड़ को मिला दें और राहो और नवाशहर ले जाए तो उसके बाद लाइन होशियारपुर में चली जाती है जो कि बहुत

बैकवर्ड एरिया है। इससे उस सारे इलाके को फायदा होगा। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आप ध्यान दें।

पंजाब को नई लाइन न दे कर उसके साथ बहुत बैकसाफी की गई है। जब पाकिस्तान के साथ लड़ाई होती है या हुई थी तब क्या पंजाब ने कम कुर्बानियां दी थी। पंजाब के डिबलेपमेन्ट के लिए रेलवे मिनिस्टर को जरूर ध्यान देना चाहिए। हरियाणा, पंजाब और राजस्थान में नई लाइन बनाई जाती है तो मेरा ख्याल है कि लड़ाई के वक्त जो दिक्कत पेश आती हैं वे नहीं आएंगी। फौजी और एम्प्लॉयशन लाने से जाने में आपको आसानी होगी। मैं चाहता हूँ कि मिनिस्टर साहब चडीगढ़ को जरूर होशियारपुर से तलवाड़ा तक मेन लाइन पर ला कर मिला दें।

थर्ड क्लास का फेयर बढ़ाया गया है। मैं चाहता हूँ कि पचास किलोमीटर तक इसको न बढ़ाया जाए।

शैड्यूल्ड कास्ट एम्प्लॉयीज की बहुत बार शिकायतें आपके नोटिस में लाई जाती हैं। उनके साथ इसाफ नहीं किया जाता है। जो अवेलेबल बेकेंसीज होती हैं उन में भी उनको नहीं लिया जाता टालमटोल की जाती है। प्रमोशन के मामले में भी ऐसा होता है। ये जो सब बातें हैं इनकी तरफ मिनिस्टर साहब को ध्यान देना चाहिए।

श्री नाथूराम अहिरावर (टीकमगढ़) मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। ऐसा मालूम देता है कि सरकार ने तय कर लिया है कि पिछड़े हुए इलाकों के बारे में उसने कुछ नहीं करना है। लेकिन हम ज पिछड़े हुए इलाकों के लोग हैं उन्होंने भी तय कर लिया है कि हम अपनी आवाज

बुलन्द करते रहेंगे और आवाज बन्द नहीं करेंगे। मेरा निवेदन है कि पिछड़े हुए इलाकों और प्रदेशों की ओर यहां आज कम ध्यान दिया जा रहा है वहां बुन्देलखंड के पिछड़े हुए इलाके की ओर बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है। वहां ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना होते हुए सतना तक लाइन की मांग बहुत देर से चली आ रही है। वहां पर हमारी लकड़ी, चूना, सिमेंट और गल्ला तथा मछली, हरी सब्जियां बहुत अधिक पैदा होती है। ट्रकों से ये चीजें बाहर भेजी जाती हैं। हाल में मैं उस क्षेत्र के दौरे पर गया था। वहां पर तीन फुट मोटी लेयर की अठारह किलो मीटर क्षेत्र में मंगेनीज और निकली है। यह सर्वेक्षण के परिणामस्वरूप हुआ है। और भी खनिज पदार्थ वहां निकलने वाले हैं। उस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि बुन्देलखण्ड के इलाके की ओर आप ध्यान दें।

झांसी और मानकपुर के बीच एक पैसेंजर गाड़ी चलती है। हम मांग करते हैं कि एक एक्सप्रेस गाड़ी झांसी से इलाहाबाद तक दे दी जाए। पैसेंजर गाड़ी बारह घंटे में एक ही जाती है। मैं चाहता हूँ कि झांसी से इलाहाबाद तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए।

लखनऊ से बम्बई के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी भी चलाई जानी चाहिए।

खजुराहो एक बहुत बड़ा टूरिस्ट सेंटर है। ताज एक्सप्रेस आगरा तक जाती है। इसको आप झांसी तक बढ़ा दें और वहां से टूरिस्ट्स को खजुराहो जाने के लिए बस मिल जाएगी और उनको बहुत सुविधा होगी।

ललितपुर एक ऐसा स्टेशन है जहां पर उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के एम० एल० ए०

आ कर उतरते हैं। दक्षिण एक्सप्रेस का ललितपुर में स्टापेज नहीं है। वहां स्टापेज बनाया जाए और लोगों को टिकट दिये जाएं। दक्षिण एक्सप्रेस मद्रास से आती है। केटरिंग स्टाफ बदलने के लिए वह ललितपुर में दो मिनट के लिए रुकती है। मैं चाहता हूँ कि वहां इसका स्टापेज बनाया जाए और टिकट बांटे जायें।

झांसी में जो रेल कारखाना है उसका कुछ हिस्सा बम्बई चला गया था। उसको वापिस झांसी लाय जाए, यह भी मेरी आप से प्रार्थना है।

हमारे पास बराबर शिकायतें आती हैं कि जहां पर शीड्यूल्ड कास्ट्स की प्रमोशन का सवाल आता है उनके साथ भेदभाव किया जाता है और उनको प्रमोशन नहीं दिया जाता है। उनको लिस्ट में से कोई कारण बता कर हटा दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर आप विशेष ध्यान दें और उनकी तकलीफों को दूर करें। साथ ही रिजर्वेशन का भी बराबर आप ध्यान रखें। चाहे प्रमोशन हो या रिजर्वमेंट हो उनका विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए।

सर्विस कमिशन की बिहार के वास्ते मांग की जा रही है। बम्बई में सर्विस कमिशन है। देखा गया है कि जितने लोगों को भरती किया जाता है सब महाराष्ट्रियन होते हैं। वहीं के लोगों को रखा जाता है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि एग्जि-मिनेशन सेंटर अलग अलग जगह बनाए जाएं, बुन्देलखण्ड का झांसी में बनाया जाए, मध्य प्रदेश का भोपाल में बनाया जाय और इसी तरह से दूसरी जगह बनाए जाएं और वहीं से अलग अलग उम्मीदवारों का चयन किया जाए। एक ही जगह से चयन न किया जाए।

SHRI R. N. BARMAN (Balurghat) I rise to speak on the Railway Budget, but I apprehend that I may have to reiterate the old demand which in fact is the demand of the people whom I represent here and who are pressing this for the last two decades. I mean the Railway link between Balurghat and Malda via Gajal.

Mr. Deputy Speaker, Sir, I consider, in this Parliament, probably the assurance on my subject, which I will explain within a few minutes....

MR. DEPUTY-SPEAKER : Not few minutes, but only two minutes.

SHRI R. N. BARMAN is the only long-standing assurance of the Government which has not yet been implemented since Independence. Not to speak of only one, but all the Ministers who came to the Railway Ministry, not only assured but also committed in terms for the installation or laying of the railway link from Balurghat to Hilly from any convenient line either from old Malda via Gajal or from Kaliaganj of the N.F. Railway. Every time the people of that area question about the fate of the assurance given by Government, it is not less than a pity to inform you that the Member of Parliament from that constituency is not able to explain to the people what really the meaning of assurances or commitments is. Very recently....

MR. DEPUTY-SPEAKER : Why not hand over the speech to the hon. Minister ?

SHRI NAWAL KISHORE SHARMA : His is a maiden speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER : But I am bound by the time allotted.

SHRI R. N. BARMAN : Recently, survey work has been taken up, but unfortunately the same record which has been playing since Independence has again been put into motion. I do not know when the survey work is going to be completed. I do not find a word about the time-limit for this project. I would be happy the Railway Minister could say a

few words about it, and I am sure the present Railway Minister will, instead of merely giving us the assurance, actually give use the railway line.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now, the hon. Member should conclude.

SHRI R. N. BARMAN : In conclusion I would like to inform you, Sir, that in this 25th anniversary of our Independence, possibly this is the only biggest headquarters of the district which remains without a railway link in our advanced civilisation. Mine is a backward area and most of the inhabitants are Scheduled Castes or Scheduled Tribes. To fulfil the promise of Garibi Hatao envisaged by our Prime Minister, I request the hon. Minister of Railways to give this top priority so that the down-trodden Scheduled Castes and Scheduled Tribes of this backward area could relish the fruits of freedom in the real sense..

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now he should conclude. The hon. Minister of Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA) : Sir, I am indeed grateful....

MR. DEPUTY-SPEAKER : He may continue on Monday.

Now, Shri Jagannathrao Joshi to move for leave to withdraw the Hindu Succession (Amendment) Bill—he is absent.

CONSTITUTION (AMENDMENT) BILL —Contd.

(Amendment of articles 19, 22, etc.)

by Shri A. K. Gopalan

MR. DEPUTY-SPEAKER : We take up further consideration of the following motion moved by Shri A. K. Gopalan on the 23rd February 1973.

“That the Bill further to amend the Constitution of India, be taken into consideration”.