

man-Sheel are trying to make profit out of this misery. There is no proper distribution. Kerosene is not available Diesel is not available. In some cases, the peasants have to invade the bunkers and bring pressure on the bunk-owners to supply diesel oil to them. It is rumoured that the bunk-owners are keeping the supplies away and selling them in black market at very high prices.

This has created a very serious crisis for agriculture and small scale industry in Tamil Nadu. I request the hon Minister of Petroleum and Chemicals to examine this question and make a statement in the House.

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI D. K. BOROOAH): There has been no shortage of supplies as such, but two factors have contributed to the difficulties. Owing to the heavy power-cut, the rate of loading has been affected and consequently despatches have been low. A request has been made to the Tamil Nadu Government to restore the power cut for the pumps and for loading oil products.

Secondly, a very large number of diesel generating sets have been pressed into service. It has created problems of distribution which are being overcome on the highest priority. The Madras Refinery is operating satisfactorily and can meet all the requirements of the region. But the new pressure on diesel oil has put a strain on supplies as well as on distribution. We are looking into that. I assure the hon. member that with the help of the Tamil Nadu Government; we hope to be able to sort out this problem as early as possible.

13.49 hrs.

INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT)
BILL*

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): On behalf of Shri L. N. Mishra, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890.

MR SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890."

The motion was adopted.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I introduce the Bill.

श्री मुकमल चन्द कछवाय (मुरेना):
मध्यम महोदय, मध्य प्रदेश में सूखा पड़ा हुआ है, प्रकाल की स्थिति है, राहत कार्यों के लिए मध्य प्रदेश को सहायता नहीं मिल रही है।

मध्यम महोदय : नोटिस देते नहीं हैं और उन्हें ही जाते हैं। एक दम यह कैसे हो जाता है।

14.50 hrs.

THE RAILWAY BUDGET 1973-74—
GENERAL DISCUSSION—contd.

श्री बिभूति मिश्र (मोतीहारी) :
कल मैं यह कह रहा था कि देश में जिसका मीटर गेज है और नैरोगेज है इस सब को ब्राडगेज में परिवर्तित कर दिया जाना चाहिये। ब्राड गेज होने से देश के एक भाग से दूसरे भाग में घाने जाने और सामान लाने ले जाने में सहूलियत होगी। उत्तर बिहार से जो सामान भेजा जाता है या कलकत्ते से जो सामान उत्तर बिहार में जाता है उसका बरेली में लोडिंग और अनलोडिंग होता है। इससे खर्चा बढ़ जाता है और खोरी होने का खर्चा भी बढ़ता है। सामान

[श्री बिजूति मिश्र]

के पहुँचने में देर भी होती है। सारे देश में इस वास्ते एक तरह का सिस्टम लागू किया जाना चाहिये और मैं चाहता हूँ कि जितनी नैरो और मीटर गेज की लाइनें हैं उन सब को ब्राड गेज में परिवर्तित कर दिया जाए।

आपने जमींदारियाँ समाप्त कर दीं। समाजवाद की बात भी आप करते हैं। लेकिन रेलवे में ही आप देखें तो ए एच व्हीलर को आपने एक तरह से मीनोपोली दे रखी है। देश में बेकारी है। अगर एक स्टेशन आप एक आदमी को दे तो बेकारी दूर करने में सहायता मिल सकती है और उमकी तथा उसके बाल बच्चों की रोजी रोटी का प्रतजाम हो सकता है। हजारों स्टेशन ऐसे हैं जहाँ आप इस तरह के लोगों को रोजगार दे सकते हैं। एक एक दुकान एक एक ग्रेजुएट को, एम ए को, बी ए को, इंजीनियर को या अन्य पढे लिखे बेकारों को आप दे सकते हैं। आपने एक ही आदमी को इस वक्त मीनोपोली दे रखी है और यह बरसों से चली आ रही है।

14 52 hrs

[MR DEPUTY-SPECKER in the Chair]

शक पैदा होता है कि एक ही आदमी को मीनोपोली आपने क्यों दे रखी है, सन्देह पैदा होना स्वाभाविक है कि हम में किसी का इटरेस्ट इनवाल्ड है। पढे लिखे बेकारों को आप किताबें बेचने की इजाजत दें, स्टाल दें ताकि किताबें बेच कर वे अपनी जीविका चला सकें।

टाइम टेबल बनता है। उसके लिए आपने एक टाइम टेबल कमेटी बना रखी है। उस में शायद कोई एम पी भी रहता है। मेरा सुझाव है कि टाइम टेबल बनाते वक्त जिस इलाके के लिए वह बनाया जा रहा हो आप उस इलाके के सभी एम पीज़ को रखिये।

थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया गया है। ज्यादा तो वह नहीं बढ़ाया गया और बढ़ाना भी नहीं चाहिये था। लेकिन मैं कहूँगा कि थर्ड क्लास का किराया कम होना चाहिये। आज जो आपने किराया बढ़ाया है इससे असन्तोष जनता में है।

मोतिहारी, बेंतिया, घोडा सहन हमारे जिले में स्टेशन हैं। यहाँ पर लोगों को सहूलियत नहीं है। सफाई का प्रबन्ध नहीं है स्टाफ़ काफी नहीं है। यह होना चाहिये। मोतिहारी और बेंतिया में रिटायरिंग रूम नहीं है वे होने चाहिये।

फौर्थ क्लाम की नौकरियाँ भी आप लोकल आदमियों को न दे कर बाहर के लोगों को दे देते हैं। दूसरी तो आप देते ही हैं लेकिन ये भी दे देने हैं। नतीजा यह होता है कि जो बाहर के आदमी होते हैं वे लोकल आदमियों के साथ अच्छा व्यवहार नहीं करते हैं। बंगला देश अलग हो गया है रेलवे में जहाँ तक मुझे जानकारी है जो बिहार के थोड़े बहुत लोग हैं जो रेलवे में काम करते हैं उनके साथ बाहर वाले अच्छा व्यवहार नहीं करते हैं। यही हालत रही तो मैं चेतावनी देना चाहता हूँ कि बिहार में असन्तोष फैलेगा और बिहारी बहेगें कि हम हिन्दुस्तान में नहीं रहेंगे। मैं फुल सैस आफ रिसपासिबिलिटी के साथ यह बात कह रहा हूँ। इस वास्ते आप अभी अपने डिपार्टमेंट को हिदायत करें कि आपके डिपार्टमेंट में जो बिहारी नौकर हैं उनके साथ अच्छा व्यवहार व करें।

गंगा पर आप रोड ब्रिज बना रहे हैं। इसको आप रेल कम रोड ब्रिज बनाएँ। पटना बिहार की राजधानी है। अठ्ठाई करोड़ उत्तर बिहार की आबादी है। पटना अपने के लिए कोई ज़रिया नहीं है। स्टीमर कभी नदी में रूँ जाता है कभी इधर और

कभी उधर रह जाता है । जो रोड बिजु आप स्टेट गर्वनमेंट की मदद से बना रहे हैं इसको मैं चाहता हूँ कि रेल कम रोड बिजु आप बनाएं और अर्धई करोड़ आबादी के साथ न्याय करें । दूसरी स्टेट्स में आप इस तरह का अन्याय करते जिम तरह का अन्याय आप उत्तर बिहार के साथ कर रहे हैं तो नाना प्रकार के हंगामे होते । लेकिन हम लोग ईमानदारी से सेंट्रल गर्वनमेंट के साथ कोओप्रेट करते हैं । इसका यह मतलब नहीं है कि आप हमारे साथ अन्याय करें ।

असम मेल जो बरौनी तक जाती है उसको मेल करके आप समस्तीपुर तक ले जाएं ताकि लोगों को सहूलियत हो । राजधानी जो आपरेशनल कामों के लिए मुगलसराय में जा कर रुकती है वहां पर चढ़ने और उतरने की महूलियत प्रदान की जानी चाहिये ।

सोनपुर में डी एस का दफ्तर था । उसको आपने हटा दिया है । सोनपुर मेन लाइन पर है । वहां पर डी एस का दफ्तर आप फिर खोलें ।

टिकटलैम ट्रेवल ज्यादातर पेसेंजर ट्रेन में होता है । इसलिये उन्हें एक्सप्रेस करें । हम लोग जो उत्तर बिहार में हैं उनके लिए आप अधिक से अधिक एक्सप्रेस गाड़ियां दें कटिहार से बगहा तक और लखनऊ से बगहा वाया मुजफ्फर पुर गाड़ी ले जाई जाए । ये एक्सप्रेस ट्रेज हों ताकि उत्तर बिहार को देश के दूसरे हिस्सों से जोड़ा जा सके और आने जाने की सुविधा लोगों को प्राप्त हो ।

रकसोल में तीन चार लाख रुपये प्रति एकड़ जमीन बिकती है । वहां लोगों ने जमीन पर कब्जा कर रखा है । उस जमीन को सरकार के कर इकानें बर्हा बनवाए

तो मैं समझता हूँ कि सरकार को हजारों रुपए महीने की आमदनी हो सकती है ।

खाने पीने की सुविधायें उपलब्ध करने की ओर आपका विशेष ध्यान जाना चाहिये । जो बैजीटोरियन है उनको बड़ी तकलीफ का सामना करना पड़ता है । उनके वास्ते आप खाने का इंतजाम अलग करें और नान-बैजीटोरियन के लिए अलग करें ।

श्री रामकंवर (टोंक) : उपाध्यक्ष महोदय, सन् 1973-74 की रेलवे की मांगों के सम्बन्ध में मैं रेल मंत्री महोदय से कुछ निवेदन करना चाहूंगा । आज तो वर्तमान हमारे देश की परिस्थिति चल रही है, अकाल, भुखमरी, अनाज का न होना और बारिश का न होना, जिस से गरीब जनता बहुत त्रस्त है, उस का कोई ह्याल न रखते हुए मंत्री महोदय ने तीसरे दर्जे के यात्रियों पर जो भाड़ा बढ़ा दिया है वह किसी तरह भी मुनासिब नहीं है । तीसरे दर्जे के यात्रियों की कठिनाइयों को मंत्री महोदय कभी अपनी बेधभूषा बदल कर देखते तो आज यह किराया वह उन के ऊपर न बढ़ाते । आज तीसरे दर्जे के यात्री रेल के डिब्बों में भर कर और यहां तक कि बाथरूम में खड़े हो कर अपनी याता पूरी करते हैं । और इस बक्त सारे देश में अकाल की स्थिति होने से गरीब लोग इधर उधर रोजगार के लिए इन रेलवे लाइनों से ज्यादा सफर कर रहे हैं । उन्हीं लोगों के ऊपर इस का ज्यादा भार पड़ेगा । राजस्थान के अखबार में मैंने पढ़ा कि एक महिला जो बिना रोजगार की थी, किसी दूसरे रोजगार वाले स्थान पर जा रही थी । उस स्थान पर पहुंचने के लिए पैसा उस के पास में न होने के कारण रास्ते में ही उस की मृत्यु हो गई । इस तरह की समस्या को देखते हुए मैं निवेदन करूंगा कि तीसरे दर्जे के यात्रियों

[श्री दत्त कंबर]

पर जो किराया आपने बढ़ाया है उसे आप वापस ले लें तो गरीब लोगों के लिए और विशेष कर मजदूरों के लिए वह लाभकारी होगा।

आज रेलों में जहा भी देखते हैं जगह नहीं मिलती। लेकिन फिर भी काटे का बजट पेश किया जाता है, यह समझ में नहीं आता है कि आखिर ये पैसे जाते कहा है? मैं मध्य प्रदेश, राजस्थान और महाराष्ट्र इन में घूमा हूँ। अनुसूचित जाति और आदिम जाति के लोगों का आज उच्च जाति के लोगों द्वारा बड़ा भारी शोषण हो रहा है। उन को प्रमोशन नहीं दिया जाता है। बहुत काफी योग्य होने पर भी उन्हें इधर उधर भेजा जाता है और अन्य स्थानों पर थोड़े ही दिनों में उनका ट्रांसफर कर दिया जाता है। मैं उन का ध्यान इस ओर दिलाऊंगा कि वह विशेष रूप से उन की सुरक्षा का ध्यान रखें।

दूसरा निवेदन मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र टोक के सम्बन्ध में करना चाहता हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में 5 लाख जनता है और अब इन दो सालों में और भी ज्यादा आबादी बढ़ गई है। एक चर्म उद्योग का कारखाना भी वहाँ चालू हो गया है। मैं जब से लोक सभा में आया तब से बराबर टोक की रेलवे लाइन को जोड़ने के लिए प्रार्थना करता आ रहा हूँ लेकिन सवी जी ध्यान नहीं दे रहे हैं। टोक एक पिछड़ा क्षेत्र है। पिछड़े इलाके में उस को घोषित किया गया है। इसलिए उस में रेलवे लाइन जोड़ना बहुत ही जरूरी है। वहाँ की जनता में बड़ी निराशा पैदा हो रही है रेल के अभाव में और बार-बार उस के लिये मांग हो रही है। पिछले साल तो मध्य परिवहन की मीटिंग में जिला कार्यालय से

एक ऐसा अस्ताव पास कर के राजस्थान सरकार को भेज दिया गया है। भारत सरकार को भी वह भेजा गया होगा। सवी महोदय ने अपने बजट भाषण में जो कहा है मैंने उसे पढ़ा है, उन्होंने दिल्ली से ग्रहमदाबाद की लाइन को छोटी से बड़ी लाइन बनाने की बात कही है तो इस का भी उल्लेख होना चाहिए कि यह कितने दिनों में हो जायगा। इस बक्त अकाल की स्थिति में वहाँ के लोग बड़े दुखी और बेरोजगार हैं। अगर टोक से रेलवे लाइन निकालेंगे तो बोडे खर्च में ही उन गरीब लोगों को काम मिल जाएगा। इसलिए आप टोक से रेलवे लाइन जोड़ने का विशेष प्रबन्ध करें। जब बाबू जगजीवनराम जी रेल मंत्री थे तो वह सुभाष चन्द्र बोस की मूर्ति का अनावरण करने के लिए टोक गए थे। उस समय टोक की जनता ने बाबू जी को टोक में रेलवे लाइन के लिए ज्ञापन दिया था और बाबू जी ने टोक की जनता को पूरा पूरा आश्वासन दिया था। लेकिन आज तक रेलवे लाइन वहाँ नहीं बिछाई गई।

कोटा से अजमेर के लिए एक रेलवे लाइन बिछाने की स्कीम थी। सन् 1899 में उस पर मिट्टी भी गिर गई थी, कहीं कहीं उस के निशान आज भी दिखाई देते हैं। लेकिन पता नहीं यह रेलवे लाइन क्यों नहीं बनाई गई। यह बहुत ही जरूरी लाइन थी और वहाँ काफी दूर तक कोई रेलवे लाइन नहीं है।

एक और रेलवे लाइन कोटा से अजमेर बाया देवली और केकडी के लिए सन् 1942 में सर्वे हो कर मिट्टी डाली गई थी। केकडी एक बहुत बड़ी मंडी है और देवली में सबवेमेट की छावनी है। वहाँ मिनराली भी क्लेय गए हैं। इसलिए यह रेलवे लाइन बहुत ही जरूरी है।

जयपुर से टोडा रायसिंह लाइन घाटे में चल रही है। इसका कारण यह है कि कुछ स्टेशनो से रेलवे का स्टाफ उठाना गया। वहाँ होता क्या है कि वहाँ के लिए जितने यात्री बैठते थे उतने ही अब भी बैठते हैं, लेकिन टिकट काटने वाले कुछ टिकट उन को दे कर बाकी के पैसे अपनी जेब में रखते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि वह रेलवे लाइन कुछ दिनों में बन्द हो जायगी। लेकिन हम में वहाँ की जनता का कोई कसूर नहीं है क्योंकि वहाँ ऐसा ही रहा है। इसलिए आप इसकी ओर विशेष रूप से ध्यान दें। जयपुर से टोडा रायसिंह वाली लाइन को कोटा से मिला दे तो उस में घाटा नहीं होगा। दूसरी बात यह है कि कोटा से अजमेर जो लाइन निकलेगी उस में चार जिलों के मजदूरों को काम मिलेगा। कोटा जिले के मजदूरों को, बूंदी के, टोक के और अजमेर जिले के मजदूरों और गरीबों को उस से काम मिलेगा। गरीबी खत्म करने के लक्ष्य की भी इस से पूर्ति होगी। अकाल के इस समय में मजदूरों को काम मिलेगा और वहाँ के लोगों को नई रेलवे लाइन मिलेगी। इसलिए मंत्री महोदय इसका अपने वक्तव्य में उल्लेख करें। एक और मेरे क्षेत्र की विशेष समस्या है। पर्वतसर जिला नागौर से किशनगढ़ तक रेलवे लाइन बाधा रूपनगढ़ बहुत ही आवश्यक है। पञ्चायत समिति से उसके लिए प्रस्ताव पास होकर जिला परिषद् में प्रस्तुत किया है। सरकाराने से जो कीमती पैसे मध्य प्रदेश और दूसरे स्थानों की

सप्लाई होने में आज कठिनाई होती है वह कठिनाई इस लाइन को बना देने से दूर जायेगी। इससे कई जिलों में मजदूरों को काम मिलेगा। मेरे निर्वाचित क्षेत्र की इन चार पाँच लाइनों पर मंत्री महोदय विशेष ध्यान देंगे और उनको जल्दी से जल्दी चालू कराएंगे ताकि वहाँ की जनता को काम मिल सके और नहीं तो गांव के गांव खाली हो चुके हैं, चन्द लोग वहाँ रह गये हैं, उनको काम दिलाने की दृष्टि से इन लाइनों के बारे में आप अपने भाषण में अवश्य उल्लेख करें।

श्री टी०डी० काबले (लापुर) उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट को हमने नए सिरे से देखा है। रेल मंत्री नए हैं। उन्होंने नई तरह का बजट इस साल पेश किया है। उन्होंने कोशीश की है कि रेलवे में कुछ की मुताफेगु जाइश रखी जाय। रेलवे हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा और सबसे महत्वपूर्ण विभाग है। भारत की सौंस्कृतिक एकता को जोड़ने वाला, यह मकटकाल में साथ देने वाला रक्षा के समय ब्राने वाला, यह सबसे महत्वपूर्ण विभाग है जिस में पंद्रह लाख कर्मचारी काम करते हैं और लाखों यात्री रोज रेलों से यात्रा करते हैं। लेकिन यह डिपार्टमेंट हमारा घाटे में जा रहा है तो इस घाटे की वजह देखी जाए कि क्या है क्योंकि इसमें हजारों करोड़ रुपये के मुनाफे की गुंजाइश है जो हिन्दुस्तान के भविष्य के निर्माण के काम में आ सकता है। गेटे की वजह उन्होंने बताई है कहाँ है कि तोड़-फोड़ की कई कारवाइयाँ हो रही हैं जगह जगह होने वाले भ्रान्धोलनों का भी परिणाम हुआ है, चोरियाँ होनी हैं बिना टिकट लोग चलते हैं। इस तरह के कई कारण बताए हैं। इनको कैसे

[श्री टी० डी० कानले]

दूर किया जाए इसको मंत्री महोदय सोचें तो ज्यादा अच्छा होगा। चोरी का मान बाजार में बढा जाता है। मैं चाहता हूँ कि जो माल आग्रा किया जाता है उसको आकेशन न किया जाय बल्कि उसको गलाकर लोहा बनवा दिया जाय। इससे यह लाभ होगा कि चोरी का जो माल बाजार में बिकने जायगा उसे सरलता से पकडा जा सकता है।

माल को रेल द्वारा भेजने के लिए अब लोग कम आने हैं। रेल द्वारा भेजने में काच का सामान बिजली का सामान टूट जाता है। इस कारण लाग रेल द्वारा भेजने की हिम्मत नहीं करते हैं। सारा माल ट्रक और रोडवेज से जाता है और रेलवे को बहुत घाटा होता है। अगर मान की सुरक्षा की व्यवस्था कर दी जाय तो रेल द्वारा ज्यादा माल भेजने के लिए मिल सकता है और हमसे रेलवे को मुनाफा हो सकता है।

तोसरो चीज—आप ने अपने भाषण में कहा है कि जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं उनको प्रोत्साहन देने के लिए नई नई लाइनों का सर्वेक्षण किया जा रहा है। आप ने पैरा 43 में बताया है कि आप ने कुछ ऐसी रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण आरम्भ किया है जिसमें कुछ पिछड़े हुए क्षेत्रों का विकास हो सकेगा। यह बहुत अच्छा प्रयास है वरना रेलवे बोर्ड तो हमेशा यह सोचता रहता है कि जहाँ पर उद्योग धर्म है माल मिल सकता है प्रगति की ज्यादा आशा उनको वही पर नजर आती है वही पर रेलवे लाइने बिछाई जाती है। उपाध्यक्ष महोदय यह एक ऐसा विषय चक्र है कि जहाँ प्रगति नहीं होती वहाँ रेलवे लाइन नहीं जाती है और जहाँ रेल लाइन नहीं जाती है वहाँ प्रगति नहीं होती। इस लिए आप के इस प्रयास लिए मैं धन्यवाद देता हूँ।

आप ने इन पिछड़े इलाकों के लिए—खास कर महाराष्ट्र के लिए चार लाइने इस में दी हैं। मैं इस अवसर पर प्रधान मंत्री जी को विशेष रूप में धन्यवाद दे देता हूँ जिन्होंने उस इलाके को देखा जो आज सूखे से पीड़ित है। आज इस योजना से हजारों-लाखों लोगों को रोजी मिल रही है। अगर यह काम न होना तो लोग भूखे मरते। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह टम्पेरी न रहे बल्कि स्थायी रूप में चले।

मैं प्रधान मंत्री जी और मंत्री महोदय को पुन धन्यवाद देता हूँ—जिन चार लाइनों की आपने घोषणा की है उन में उस पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास होगा और ताल-मेल की दृष्टि से उन एरिया को आगे बढने का मौका मिलेगा। आप ने जिन लाइनों का जिक्र किया है—वे हैं—

1. वनी-चनाका लाइन
2. मनमाड से पुर्ली वैजनाथ—मीटर लाइन का बडी लाइन में बदलाव।
3. मिरज में लटूर—छोटी लाइन का बडी लाइन में बदलाव।
4. मैंगलूर—आप्टा लाइन।

ये चारो लाइन ऐसे क्षेत्र में गुजरेगी जो बहुत बैकवर्ड हैं। आज यदि आप नक्शों पर देखें तो उत्तरी हिन्दुस्तान और दक्षिणी हिन्दुस्तान के कुछ हिस्सों में बहुत लाइन नजर आयगी उन्ही क्षेत्रों में आज प्रगति नजर आती है लेकिन जो क्षेत्र हिन्दुस्तान के बीच में हैं जैसे मध्य प्रदेश का हिस्सा, मराठवाडा का हिस्सा, तेलंगाना का हिस्सा, राजस्थान का हिस्सा इन में बहुत कम लाइन हैं और इसी लिए वे क्षेत्र पिछड़े नजर आते हैं। इन क्षेत्रों में लाइनों का बिछाना बहुत जरूरी है। इस लिए

आप ने जिन चार लाइनों का काम अपने हाथ में लिया है वह बहुत अच्छा काम है। लेकिन इस में कुछ स्पष्टीकरण की आवश्यकता है।

जब प्रधान मंत्री जी हमारे इलाके में आई थी और उन्होंने वहाँ के सूखा ग्रस्त क्षेत्रों को देख कर इन लाइनों की स्वीकृति दी तो हमारे कुछ माननीय सदस्य कल कहने लगे थे कि ये लाइन गिफ्ट में दी गई हैं। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारी यह मांग आज की मांग नहीं है 20 सालो से हम इन लाइनों की मांग करते रहे हैं और 1962 जब से मैं इस सदन में आया हूँ। बराबर इन लाइनों की मांग करता रहा हूँ। इस लिए बहुत दिनों की मांग के बाद ये लाइन इस पिछड़े क्षेत्र को मिल रही हैं। लेकिन इस में कुछ स्पष्टीकरण की आवश्यकता है—कुछ दिन हुए महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री जी ने कहा था कि मनमाड से मुदखड लाइन दी जाने वाली है लेकिन इस में उस का जिक्र नहीं है। इस में तो मनमाड को पूर्वी तक जोड़ने के लिए कहा गया है क्या वजह है कि मुदखड तक जोड़ने की स्वीकृति नहीं दी गई है। इस लाइन को क्यों कम किया गया है? नान्देड के लोगों की बहुत दिनों से मांग है कि ब्राड-गेज किया जाय इस लाइन के देने से भाग चल कर आदिलाबाद से भागे की बड़ी लाइन से जोड़ा जा सकता है।

मिरज से लटर की लाइन 100 साल पुरानी है जो बहुत निकम्मी हो गई है। उस को बदलने के लिए हम बहुत दिनों से कहते आ रहे हैं। आप ने इस को लिया है, यह बहुत अच्छा काम किया है, लेकिन इस को लटर रोड तक जोड़ा जाना चाहिए। आप के इस बयान में कहा गया है कि इस लाइन पर मिट्टी डालने की स्वीकृति दे दी गई है, मैं चाहता हूँ कि इस को लटर

रोड तक ले जाया जाय, जिस में केवल 20 मील का अन्तर है। इस के जोड़ देने से हैदराबाद के लिए नया रास्ता खुल जाता है। इस वक्तव्य में यह भी स्पष्ट नहीं किया गया है कि ये लाइनें कब तक पूरी होगी। इन लाइनों के सम्बन्ध में वक्तव्य में केवल इतना कहा गया है—

“वानी से बनाका तक बड़ी लाइन के निर्माण और मनमाड से पुरबी बैजनाथ तक की मीटर लाइन के अमान परिवर्तन की मंजूरी दे दी है। इन दोनों परियोजनाओं पर मिट्टी सम्बन्धी काम तत्काल शुरू कर दिया जायगा। जहाँ तक महाराष्ट्र की अन्य दो परियोजनाओं का सम्बन्ध है उन पर साधनों की उपलब्धता, पांचवीं योजना में संभावित यातायात की दुलाई सम्बन्धी आवश्यकताओं और विकास सम्बन्धी ऐसे निर्माण कार्यों की पारस्परिक अग्रता के आधार पर विचार किया जा रहा है।”

मैं जानना चाहता हूँ कि यह काम कब तक पूरा होगा। जो काम आप ने अपने हाथ में लिया है, उसको पूरा कीजिए, कब करने वाले हैं इस का आश्वासन दीजिए ताकि निश्चित रूप से वह काम पूरा हो सके।

मराठवाड़ा एक बैकवर्ड एरिया है—यह बात मैं ही नहीं कहता हूँ बल्कि बहुत से लोग जो सर्वेक्षण लिए वहाँ गये उन्होंने भी कहा है कि मराठवाड़ा के पांच जिले बहुत बैकवर्ड हैं—इसलिए वहाँ पर रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है। इस के दो जिले तो ऐसे हैं जहाँ लोगों ने रेल देखी ही नहीं है। बीड और उसमानाबाद में तो किसी भी रेल लाइन का प्रबन्ध नहीं है। मराठवाड़ा विकास योजना समिति ने यह मांग रखी थी कि नासिकपुर से मनमाड की बड़ी लाइन से

[श्री टी० डी० काम्बेल]

जोड़ा जाय। मराठवाडा में जो रेल लाइन है उस को एक दूसरे से जोड़ने से पूरा क्षेत्र रेल लाइन में आ जायगा और उस को आगे बढ़ने का मौका मिलेगा।

एक नई रेलवे लाइन बनने जा रही है— शायद उस का सबक्षण हो चुका है या हो रहा है जो दक्षिण और उत्तर को जोड़ेगी। कन्याकुमारी से बगलौर, बगलौर से गुलबर्गा, गुलबर्गा से उदगीर उदगीर में नान्देड, नान्देड से अमरावती, अमरावती में वेतूल को बड़ी लाइन से जोड़ा दिया जायगा, इस से 60 किलोमीटर की बमी हा जायगी तथा 20 घण्टे बच जायेंगे। इस लाइन को शीघ्र से शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

रेलवे बोर्ड प्रायः ऐसे कामों में बीच में आ जाता है। मुझे उस वं चयन या किसी व्यक्ति के विरुद्ध कुछ नहीं कहना है, लेकिन यह बात मत्त है कि रेलवे बोर्ड बीच में आता है। इस बोर्ड का कितना अधिकार है तथा रेल मंत्रालय का कितना अधिकार है, कुछ समझ में नहीं आता है। जब जब हम कोई डिमाण्ड करते हैं, रेलवे बोर्ड से उत्तर आ जाता है कि उन्होंने मन्जूरी नहीं दी है। यह इतना पावरफुल बोर्ड है कि मंत्रालय उस के कामों में हस्तक्षेप नहीं कर सकता। उन के रूज अग्रेजों के जमाने के हैं। मुझे डर इस बात का है कि कहीं तेलगाना के मुल्की रूज जैसी हालत पैदा न हो जाय।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की एक बात कह कर समाप्त करता हूँ। परली-बीदड - विकाराबाद लाइन ब्राड गेज लाइन है जो मेरे क्षेत्र से गुजरती है। उस की व्यवस्था इतनी अस्त-व्यस्त है कि उस को देखना बहुत जरूरी है। वहाँ पर 10 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चलती है

तथा उदगीर से हैदराबाद को जाती है। मोटर द्वारा जाने में चार घण्टे लगते हैं लेकिन रेल द्वारा जाने में 10 घण्टे लगते हैं, इस लिए कोई भी रेल से जाना पसन्द नहीं करता। यही कारण है कि रेलवे को इस में घाटा होता है। टूटे फूटे इंजिन टूटे फूटे डिब्बे उस में लगाये जाते हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि बीदड से परली तक की लाइन को चैक किया जाय—कितने लोग इस में बिना टिकट चलते हैं, कितनी बार जजीर खीची जाती है लेकिन कोई पकड़ने वाला नहीं है। मुझे परसां दिल्ली आने के लिए लातूर रोड पर रुकना पड़ा गाड़ी तीन घंटे नेट हो गई। फिर वहाँ से वापस हैदराबाद जाना पड़ा। मैं चाहता हूँ कि इस चीज की तरफ आप देखें।

इन गलतियों के साथ में मैं बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री सरजू पाडे (गाजीपुर)
उपाध्यक्ष जी मैं अपने मापण उर्दू के एक शेर में शुरू करना चाहता हूँ। एक उर्दू के शायर ने लिखा है

खुश हुए थे तोड़कर अपने कफस की
तीलिया,

हाय बरके रह गय टटे हुए पर देख
कर।

1971 में चुनाव के बाद हमने सोचा था कि हमारे देश में जो बजट आयेगा उसमें कुछ नयी बात होगी। (व्यवधान) आपने जो अच्छे काम किए हैं उनको हमने सपोर्ट किया है और आज भी अच्छे काम को सपोर्ट करते हैं। लेकिन हमें अफसोस है रेलवे बजट जो आया है उसमें कोई नयी बात नहीं है। इस रेलवे बजट में हिन्दुस्तान की करोड़ों करोड़ों गरीब जनता के लिए

कोई व्यवस्था नहीं है उल्टे उनके किराए बढ़ाए गए हैं। यही नहीं, इस बजट में उन करोड़ों लोगों के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है जो कि पटरियों पर और छतों पर बैठ कर चलते हैं, नाना प्रकार से जिनकी दुर्दशा होती है। इसमें यह भी नहीं कहा गया है कि करोड़ों लोग जो रेलवे में काम करते हैं, मुख्य रूप से छोटे कर्मचारी जिनकी दशा बड़ी दयनीय है उनके लिए कोई प्राविधान किया जायेगा। किस प्रकार से मालूम हो कि यह एक नया बजट है। किसी मामले में भी इस बजट से यह नहीं मालूम हो रहा है कि जो पुराने बजट होते थे उनसे इसमें कोई भिन्नता है। इस बजट में भ्रष्टाचार मिटाने का कोई प्रोग्राम नहीं है और न इस बजट के आने से यही पता चलता है कि रेलवे में कुछ नयी सुविधायें दी जायेंगी। इस बजट में कुछ नयी रेल लाइनों का जिक्र किया गया है लेकिन देश के जिस भाग में हम रहते हैं, बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश का हिस्सा, वहाँ के लिए एक भी बड़ी लाइन रेलवे का प्राविधान नहीं किया गया है। उसी तरह से पश्चिम में शाहादरा-सहारनपुर, एस एस लाइट रेलवे के बारे में यहाँ पर बहुत धार कहा गया, काँग्रेस के मेम्बरों ने भी कहा लेकिन उसके लिए भी कोई व्यवस्था नहीं की गई है। रेलवे बोर्ड जो एक सफेद हाथी आपने बांध रखा है वह आपको खा जायेगा और इस मुल्क को खा जायेगा। मैं रेलवे बोर्ड के मेम्बर श्री वेंरी बॉकि यहाँ पर बैठे हुए हैं, पर एग्जिगेशन लगाना चाहता हूँ और अक्षर कहा जाये तो बता सकता हूँ कि किस कदर भ्रष्टाचार किया है लेकिन उन के ऊपर कोई इन्कवायरी नहीं हुई।

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is not a parliamentary procedure to mention the name of any individual here.

श्री सरजू पांडे : यह हमारा हक है कि जो बात हम को मालूम है उस को यहाँ पर कहें।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am only pointing out to the parliamentary procedure.

श्री सरजू पांडे : सारे के सारे रेलवे बोर्ड के मेम्बर यहाँ बैठे हुए हैं, इस देश में कोई भी काम नहीं करना चाहता और ये सैलून लेकर व्याह करने जाते हैं। एक तरफ इस देश के करोड़ों आदमी भूखों मरते हैं और दूसरी तरफ इस देश के यह मगरमच्छ पूरे देश को खा रहे हैं। समझ में नहीं आता रेलवे बोर्ड को क्या काम है। तमाम जनरल मैनेजर इस माल दिल्ली में एक प्राइवेट फंक्शन में आए थे परन्तु उन लोगों ने टी० ए०, डी० ए०, चार्ज किया। यह कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट है जिस में कहा गया है कि बड़ा भ्रष्टाचार है। पिछले मिनिस्टर श्री हनुमन्तैया साहब ने कहा था कि आप लोग हमारी इस में मदद कीजिए। जिन चीरियों को पकड़ कर दिया गया उसमें उल्टे उन लोगों की सजा हो गई जिन्होंने उन को बताया था। गोरखपुर के डी० एम० ने पूरी मोटर की मरम्मत कानपुर लोको शेड में कराई। और उसे 10 रुपये में बुक कराकर गोरखपुर ले जाना चाहते थे। एक एम्प्लोई ने बुक करने से इन्कार कर दिया तो उसको निकाल दिया और आज वह पागलखाने में बन्द है। अह बेचारा पागल ही हो गया। रेलवे बोर्ड में ऐसे चीरों को छिपाने के लिए अफसर बैठे हुए हैं। यह कहते हैं खर्चा बढ़ गया है इसलिए किराया बढ़ाने की जरूरत है। पैसा लेकर उन अफसरों के लिए नाचघर बनाए जाते हैं। गोरखपुर में भी नाचघर बना हुआ है। वहाँ पर रेलवे के खर्च पर बड़े बड़े मेले लगते हैं, उस में डांस किया जाता है तमाम बुनिया भर की औरतों को जमा

[श्री सरजू पाठे]

करके , (व्यवधान) .. में छप्पाचार
की एक मिसाल देना चाहूंगा । ..
..... (व्यवधान)
इन्होंने रेलवे में किसी की जान की रक्षा
नहीं की । रेलगाडी में आप सफर करते
हैं तो आप कहा मारे जायें इसका कोई
ठिकाना नहीं है । यह कहते हैं यह तो
स्टेट की जिम्मेदारी है और स्टेट गवर्नमेंट
कहती है कि यह सेन्टर की जिम्मेदारी
है । इन दोनों के चकर में बेचारे इन्सान
मारे जाते हैं । श्रीरती की इज्जत तक सुरक्षित
नहीं है । मुझे मालूम है बहुत सारे
स्टेशन पर, जो बेचारी लड़किया सफर
करती हैं उन के साथ दुर्व्यवहार किया
गया है । आज कोई भला आदमी रेलवे
से चल नहीं सकता है और कोई
ब्यापारी अपना माल रेलवे से बुक कराना
नहीं चाहता है । बुक करते हैं ग्राम,
तो निकलते हैं पत्थर । इस सदन के सदस्यों
को भी इस बात का तजुर्बा है कि ग्राम बुक
हुए लेकिन जब वहां पहुंचे तो पता चला कि
महादेव जी की पिंडी है । कोई भी नहीं
कह सकता कि रेलवे से जितना माल
बुक कराया जाता है वह पहुंचेगा भी
या नहीं ।

मिथा जी ने राज्य सभा में जाकर के
कहा कि हम मंत्रिमंडल में बर्कस को
पाटिनिवेशन दिया है लेकिन सिर्फ दो
आदमियों का पाटिनिवेशन हुआ है,
ए० पी० हार्मा का और गुप्त जी का । यह
दोनों जिन यूनियनों के प्रतिनिधि हैं वह दोनों
चापलूस यूनियन हैं । अध्यक्ष महोदय,
आप को जानकर साज्जुब होगा कि रेलवे के
अधिकारी लोक सभा के मेम्बरों से बातचीत
करने से भी इनकार करते हैं और कहते हैं
हैं कि आपकी रिकग्नाइज्ड यूनियन नहीं है ।
गोरखपुर के जनरल मैनेजर ने मुझ से मिलने
से इनकार कर दिया और बात करने से
इनकार कर दिया । इन लोगों ने डाय-

रेक्शन दे रखी है कि किसी भी आदमी
से मत बात करो जिसकी रिकग्नाइज्ड
यूनियन नहीं है । लेकिन रिकग्नाइज्ड
करने से कोई यूनियन रिकग्नाइज्ड
होगी । गोरखपुर में रिकग्नाइज्ड
यूनियन के जो पदाधिकारी
हैं वह अफसरों की चापलूसी करते हैं,
उन को बूस देते हैं, और इसलिए उस का
कभी ट्रान्स्फर नहीं होता । पदाधिकारी
बनाने के लिए बाकायदा पैसा लेती हैं
यूनियन । दफ्तर में उनका नाम लिखा
रहता है और शहर में दबा बेचते हैं ।
बोर्ड के अफसरों ने डायरेक्शन दे रखा है कि
किसी से मत मिलो तो फिर हम
रिप्रेजेन्टेटिव कैसे मिल सकते हैं ? हम
कहते हैं कि मत किसी यूनियन को रिकग्नाइज्ड
कीजिए लेकिन जो आपको यहां
मिलने प्राये उस से बात तो कीजिए । जो
भी रेलवे कर्मचारी पासवान जनरल मैनेजर
को रिप्रेजेन्टेशन देने गए तो जनरल
मैनेजर ने रिप्रेजेन्टेशन लेने से इनकार
कर दिया और इस अपराध में उन्हें
नौकरी से निकाल दिया गया है ।
मैं कहता हूँ रेलवे बोर्ड के मगरमच्छ जो हैं
वही सब से ज्यादा इस देश में लूट और
करोड़ों का भ्रष्टाचार करते हैं । शास्त्रीजी
यहां बैठे हैं, यह रेलवे कन्वेंशन
कमेटी की रिपोर्ट है इसको पढ़कर देखें
कि चोरी के अंशु कहा कहा हैं ।
ईस्टर्न रेलवे में मुगलसराय, आसनसोल,
बंडाल—यह सब रिपोर्ट में लिखा हुआ
है । इसी प्रकार से नार्थ ईस्टर्न रेलवे में
गरहरा हैं । शास्त्री जी हैं, एक
रेलवे अफसर को चोरी का माल ले जाते
हुए गिरफ्तार किया लेकिन उसके खिलाफ
कोई कार्यवाही नहीं हुई बल्कि वे लोक
निकाल दिए गए जिन्होंने सूचना दी थी ।
फिर वह चोरिया बच कैसे हो सकती हैं ?
इस रेलवे में कितना छप्पाचार मचा रखा
है उसका साफ विवरण इस में दिया
हुआ है—मैं उसको बताना नहीं चाहता हूँ ।

कल आजाद जी ने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का यहां पर जिक्र किया । 12 लाख रुपया खर्च हो रहा है लेकिन इसके फायदान क्या है ... (व्यवधान) ... हां ठीक है, बीस करोड़ रुपया खर्च होता है । सिवाय चोरो की मदद करने के और उनका काम नहीं है । जिन्होंने चोरिया पकड़ने की हिम्मत भी की उनको ट्रांसफर कर दिया गया, उनको सजाये दी गई और मुअ्तल कर दिया गया । भला अष्टाचार कैसे बन्द हो सकता है ? मंत्री जी ने इस को खुद एडमिट किया है ।

आपको जानकर ताज्जुब होगा कि गोरखपुर एजंटनगर में जो रेलवे के कारखाने है वहां पर 12-12 साल से जो स्किल्ड लेबर काम करते हैं उन को अन-स्किल्ड लेबर की तनख्वाह दी जाती है । काडर का रेव्यू नहीं हुआ, उन के प्रमोशन नहीं होते । लगातार आज 6 महीने से टूल डाउन स्ट्राइक चल रही है । मैंने मंत्री जी से कहा , शफी साहब से कहा कि इस में इन्टरवीन कीजिए लेकिन कुछ नहीं हो रहा है । सारा प्रोडक्शन गिर कर आपकी रेलवे का नुकसान हो रहा है । यही नहीं आपको जानकर ताज्जुब होगा कि सियालवा स्टेशन से जो इलेक्ट्रिक ट्रेन चलती है वह बुरी दशा में आज भी वह पड़ी हुई है कारखाने में, लगातार कहा गया है मरम्मत करानी चाहिए लेकिन आज तक मरम्मत नहीं हुई । मंत्री जी बड़ी बड़ी बातें करते हैं बड़े रेल मंत्री जी सदन में अभी नहीं हैं । वह नये आदमी हैं, मैं समझता हूँ शायद कुछ करेंगे लेकिन विश्वास नहीं होता कि कुछ कर सकेंगे भान्यबर आज भी, आप को जानकर ताज्जुब होगा कि नार्थ इस्टर्न रेलवे में ऐसी यूनिनन रिफ्रनाइज्ड की है जि सका रजिस्ट्रेशन नहीं है, और रेलवे फोर्ड के एक मेबर साहब जो पूरी दौलत गपेल कर बैठे हैं वह कहते हैं कि

हम तो एक सैट आफ बर्कस को डील करने के लिये यहां बैठे हैं । जिस के पीछे एक आदमी नहीं है ऐसी यूनिनन वह रिफ्रनाइज्ड कर बैठे हैं । उन्होंने उड़ीसा में एक लाइन बनलाई गई 9 करोड़ रुपये के ठेके को 15 करोड़ ६० का किया गया, ठेकेदार ने मुकदमा किया , और जंत्र केस आदालत में पहुंचा तो उस इंस्पेक्टर जिसने इन की चोरी बतायी थी उस को इस्तीफा दिला दिया गया ताकि महोदय की चोरी का पता न लगे । जब ऐसे अधिकारी आप के यहां मौजूद हैं, कैसे देश का भला होगा ।

माननीय रेल मंत्री जी कहते हैं कि तीसरे दर्जे का किराया थोड़ा ही बढ़ा है, जब इस देश की 20, 22 करोड़ जनता की आमदनी 20 रुपये है उस पर भाड़ा बढ़ाने का कोई नैतिक अधिकार सरकार को नहीं है । आप भाड़ा बढ़ाइये, जनता ने भी अपना रास्ता निकाल लिया है, सारे के सारे बिना टिकट चलेंगे , टी० टी० लोगों की हिम्मत नहीं जो उन से टिकट के बारे में पूछ सके, ऐसी मरम्मत करते हैं कि तबियत हरी हो जाती है । तो ऐसे नियम बनाने से क्या फायदा जिन का कोई इम्प्लीमेंटेशन नहीं होता । मैं पूछता हूँ कि एयर कंडीशन्ड गाड़ियों की क्या जरूरत है जब कि उन का किराया हवाई जहाज के बराबर है ? जिस के पास पैसा है वह हवाई जहाज से जायगा । क्या जरूरत कि मद्रास से ले कर दिल्ली तक खींचा जाय पावर की तरह से । कौन उस गाड़ी में बैठेगा ? जितने आदमी इस देश में रेल से सफर करते हैं पहले आप उन को तीसरे दर्जे डिब्बे दीजिए ताकि आराम से सफर सकें, उस के बाद अगर पैसा बचे तो एयर कंडीशन्ड गाड़ियाँ बनाइये

श्री सरजू पाण्डे

अब जब आप ने एयर कडीशन्ड गाड़ियों का किराया हवाई जहाज के बगबर कर दिया है तो कौन आदमी उस में जायेगा ? अगर आप को एयर कडीशन्ड बनानी है तो थर्ड क्लास के बाद बनाइये ताकि करोड़ों लोगों को सफर करने के लिए जगह मिल सके । लेकिन यहा उल्टी बात हा रही है । कुछ पौलीसी निर्धारित कीजिये ।

ममाजवाद रट न से नही आयेगा, और अब तो इतना बदनाम कर दिया ममाजवाद को कि इस के नाम से ही बू आने लगी है लोगों को । जहा आपन हाथ रखा उस को आग लग जाती है । सामजवाद का पहला क्राइटेरिया यह है कि रेलवे बोर्ड को अबालिश किया जाय और बड़े बड़े अधिकारियों की तनख्वाह घटाइये । एक तरफ आप के यहा 60 रु० का कर्मचारी है और दूसरी तरफ रेलवे बोर्ड के मैम्बरन को 3,500 रु० माहवार तनख्वाह मिलती है । हम को तो जीवन में एक बार भी इतना रुपया मिल जाय तो जिन्दगी भर उस को गिनते ही रहें । इन लोगों को सलून की सुविधा, आफिम फ्री , भोजन फ्री, सारी दुनिया के आनन्द यह लोग सूटते है मुम्कराते रहते है । अगर आप इस बारे में कोई कदम नही उठायेगे तो देश आप को माफ नही करेगा । अगर रेलवे बोर्ड का एटीट्यूड नही बदला, अगर कर्मचारियों के साथ अन्याय करते रहें तो इन के खिलाफ विराट आन्दोलन होगा और इन की सारी की सारी बदमाशिया बन्द कर दी जायेगी । इसलिए आप इन में कहिए यह मुल्क समाजवादी आशाओं का है यहा गरीब लोग रहते है इस लिए अपना रबैया बदलो । ब्यूरोक्रेटिक तरीका न रखे कि कोई मिलने चला जाये तो मिलते नही और कहते है कि आप रिकग्नाइज्ड यूनियन की तरफ में नही आये इस लिए हम नही मिलेगे । अगर इन अधिकारियों का रबैया नही बदला गया तो यह अफसर आप को खा

डालेगे । आप की नीयत चाहे कितनी अच्छी हो मगर अफसर इरादा कर के बैठे है, वह बहस करते है , हम लोगो से कहते है कि सोशलिज्म बोगस है । आप कानून बनाते हो कि ईमानदार रहो लेकिन यह खुले आम कहते है कि मिनिस्टर घूस लेते है उन को हम क्यों नही कहते । हमारी जबान बन्द हो जाती है । तो आप अपनी ब्यूरोक्रेसी को समझाइये और मेहरबानी कर के तीमरे दर्जे का किराया वापस लीजिये । इस से कोई आमदनी आप को नही होगी , लोग बिना टिकट चलेगे । हम किसी को बिना टिकट चलने के लिए नही कहेगे, मगर लोग नानेगे नही, इसलिए मेरी राय में तीसरे दर्जे का किराया बढ़ाने का कोई भारल जस्टीफिकेशन नही है क्यों कि उन को आप कोई सुविधा नही देने । इस लिए इस को वापस लीजिये ।

कल एक मैम्बर ने कहा कि टी०टी० रनिंग स्टाफ में नही है । गार्ड रनिंग स्टाफ में शामिल है, ड्राइवर शामिल है लेकिन टी०टी० नही है । क्या लौजिक है इस के पीछे, समझ में नही आता । उस को आप रनिंग स्टाफ में क्यों नही मानते ।

जहा यूनियन बिजनेस का सवाल है मेरा निवेदन है कि या तो आप यूनियन के लिए कानून बना दीजिए, सीक्रेट बैलट कगटये और जिस को अधिक समर्थन मिले उस को आप रिकग्नाइज कीजिये । अगर नही मानना है तो किसी भी यूनियन को रिकग्नाइज नही काजिये ताकि यूनियन के नाम पर जो भ्रष्टाचार फैला हुआ है वह बन्द हो सके । या तो आप सब को डी-रिकग्नाइज कीजिये, या फिर सीक्रेट बैलट चलाइये और जिस के पीछे मजदूर हो उस यूनियन को रिकग्नाइज कीजिये ।

मैंने स्टाफ मेम्बर के बारे में यहां कहा है, मैं किसी का नाम नहीं ले रहा हूँ, मगर मैं कहना चाहता हूँ कि मने लिख कर भी दिया लेकिन आज तक एक आदमी की इनक्वायरी नहीं हुई। अगर यही लिख कर आ जाता कि आप ने जो चार्ज लगाये थे वह माफ़ित नहीं हो सके तो भी मुझे संतोष होता। लेकिन कोई कार्यवाही उस पर नहीं हुई।

MR DEPUTY SPEAKER: You may pass on the name to Minister.

श्री सरजू पांडे : अगर मंत्री महोदय हमारे जवाब नहीं देते तो हम क्या करें। मैंने लिख कर दिया लेकिन किसी एक आदमी की इनक्वायरी नहीं हुई। मैं इन के ऊपर क्लियर एनीमेशन लगाना हूँ कि यह जो बोर्ड के मेम्बर हैं ट्रान्सफर तक मैं पैसे लेते हैं मेरे पास इस का सबूत है और कहिये तो मैं लिख कर दूँ।

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): The hon. Member has made a serious allegation. He has said that he has got proof for saying this, that the Members of the Railway Board are taking money for transfers. I would like the hon. Member to substantiate this allegation by passing on the information which he has with him.

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is what I say. You pass it on.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: If it is not proved, he should withdraw it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may pass on the information to the Minister

SHRI SARJOO PANDEY: I will do it.

MR DEPUTY-SPEAKER: Please try to conclude.

श्री सरजू पांडे : जो आप ने सबूत देने की बात कही है, मैं सारी करस्पोंडेंस ला कर पढ़ दूँगा, कहिए तो आपको भेज दूँगा। चार बार लखनऊ में बगलो की मरम्मत हुई, झूठे पैसे वसूल किये गये और गलत बिल बनाये गये। यह भी सबूत दूँगा। मेरी आप से कोई दुश्मनी नहीं है, जो भी मैं कह रहा हूँ नेक इरादे से कह रहा हूँ। मेरा निवेदन है कि आप इस ब्यूरोक्रेसी को ठीक कीजिये।

बिहार में नागयणी नदी पर एक पुल था जो टट गया है और आज तक वह पुल नहीं बना मेरी मांग है कि उस को बनाया जाय। और रिकनीशन बिजनेसको समाप्त किया जाय। या तो सब को रिकम्पाइज कीजिये या फिर किसी को नहीं। और सीक्रेट बैलट से तय कीजिये कि किस यूनिन का बहुमत है।

अन्त में मैं निवेदन करता कि देश के लिए, तमाम रेलवे की मलाई के लिए अपने अधिकारियों का रबैया बदलिये। दूसरे बरेली और इज्जतनगर में टूल डाउन स्ट्राइक चल रही है, कर्मचारियों का जो हैरासमेंट हो रहा है उस को बन्द कराइये और उन काडर रिज्व कर दीजिये, हम आप का समर्थन करेंगे। जो भ्रष्टाचार फैला हुआ है उस को बन्द कीजिये नहीं तो देश की जनता माफ नहीं करेगी और रेलवे बोर्ड के सारे अफसरान को दुरस्त कर के रख देगी।

अन्त में मैं एक शेर कह कर अपना भाषण समाप्त करता हूँ :

मैम्बर पर आ गई है घटा,
शेख अब तो पी, ईमान लौट आयेगा,
मौसम न आयेगा।

[श्री सरजू दाण्डे]

यह दशा नहीं होगी, चाहिए। आप देश की सेवा कीजिये तभी आप का प्रेर देश का भला होगा।

SHRI K GOPAL (Karur) Mr Deputy-Speaker, Sir, I rise to welcome the Budget which has been presented by the hon Railway Minister. I really congratulate him, for, he has not touched the essential commodities like foodgrains, pulses, salt and kerosene, even though the current losses are estimated to be of the order of Rs 26 crores.

There were certain criticisms. This is bound to be so because there are some who just want to criticise for the sake of criticising the Government. We need not take a serious notice of it.

My hon friend Shri Tha Kiruttinan from the DMK while he expressed his views on the budget had tried hard to pick up some bombastic words to describe it. I only wish that he could have said that this budget was like the budget presented by the Chief Minister of Madras in the Tamil Nadu Assembly last month.

My hon friend Shri Hukam Chand Kachwal had levelled certain criticisms against the Chairman of the Railway Board, Shri Bahga. He said that his son was employed in the Railways. I only wish

MR DEPUTY-SPEAKER I would request the hon Member to bear one thing in mind. I am trying to point out the parliamentary procedure. Let us not bring this House to the level of mentioning officers. He may mention the cases, but let him not mention names. It is not that we are doing a disservice to the officers, but we should not bring down the dignity of the House.

SHRI K GOPAL Coming to the criticism regarding the rise in third class fares, I would only say that it is rather unfounded because hon Members who had levelled this criticism, if only they had gone through

the budget more carefully, would have found that the rise was rather negligible. For, from Delhi to Lucknow, the rise is going to be only 30p between New Delhi and Bhopal 60p between Delhi and Patna 70p, and between Delhi and Nagpur 75 p and so on. On only one thing, I would agree with them because the hon Minister had said that an amount of Rs 150 will be charged extra on super-express trains like the GT Express whereas on trains like the Janata Express the fares have been kept at the same level. Even though the fare has been put up by Rs 150 in the case of the superfast trains, the Janata Express takes 12 hours more in transit time and arrives at an odd time and so the passengers have to incur more expenditure on food and even on transport from the station at that dead hour. So I would have welcomed if the Janata Express trains had been treated as fast passenger trains. That is the only submission that I would like to make regarding third class.

There is power cut in our country, and I only wish that the railways with their plans to electrify most of the long distance trains in the near future have their own generating system for the railways.

Regarding the availability of waggons, demand and supply are not balancing. This needs long-term planning, and I am sure the Railway Board will prepare accordingly.

As regards goods traffic, since road transport is a potential danger to rail transport we shall have to go into the basic problem behind this. When we book goods by the railways, we should see what time is taken by the railways, as compared with what time is taken by road transport; further, we shall also have to consider the safe-delivery factor involved in rail transport as compared with road transport. If we want to attract goods from road transport to rail transport, then the railways will have to offer a lot of incentives. When they accept goods for booking, they should

say that within so many days, the goods would be delivered at the destination, and if not, they would give a rebate. I do not know how far this will be workable, but this is one of the suggestions to attract the people who are using road transport to rail transport.

Coming to ticketless travel, this is a phenomenon which cannot be solved only by having more checking staff. It is a social phenomenon and also a social problem. Overcrowding and the poor facilities that we are affording to the ordinary low class passengers account for this. In 1968-69, the loss on this account has been estimated at Rs. 20 to 25 crores, representing about 10 per cent of the total revenue earned by passenger traffic, and in 1971-72, the loss is put at Rs. 12 crores, which represents three to four per cent of the revenues earned from passenger traffic. I think that this figure is arbitrary and the loss will be much more. To have ticketless travelling checked effectively, we shall have to increase the number of trains, and we shall have to see that overcrowding is not there. This is the only way by which ticketless travel can be avoided.

Coming to thefts and pilferages, the Railway Protection Force, on which we are incurring about Rs. 12 crores, has been described by many as Railway Pilferage Force. You will have to streamline the entire force. The increase in the number of thefts in 1971-72 is 415 per cent as compared to 1968-69. As for the value of the items, the increase is 15 per cent over 1970-71 and 252 per cent over 1968-69.

Why do these thefts take place? It is because the personnel of the RPF are in collusion with the thieves. I do not say that everyone does it, but there are some elements among them which do this.

You will have to give more powers to the RPF. You have to declare all the marshalling yards and stations just as defence establishments which will thus become out of bounds. Whoever enters should have a valid pass. Otherwise, you cannot control entry to these places. Without a valid pass, anyone who enters can be challenged by the RPF.

Coming to the Miabhoj Award on the working conditions of railway employees, I hope the Railway administration will implement the recommendations made in the award.

As for settlement of claims of compensation, there is inordinate delay on the part of the railways. There are cases where more than two years have lapsed since the claims were filed.

MR. DEPUTY-SPEAKER: This should be your last point.

SHRI K. GOPAL: Coming to the problem of the suburban railways at metropolitan centres, underground railways are planned for Calcutta. I think it is going to be implemented very soon. I am sure that for Bombay also work is going to be taken up very shortly. We are going to import foreign consultants for these two projects. In our central design organisation, we have got brilliant engineers. I only wish that technical know-how is not imported for the projects that are going to be taken up in Madras and Delhi.

Finally, coming to the most important part of my observations, that is, lines in my own constituency.....

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have left it to the last.

SHRI K. GOPAL: There has been a long-pending demand for a railway line between Salem and Tutukudi. A huge steel complex is coming up at Salem and a fertiliser complex at Tuticorin. I do not say that it should be taken up because the area is backward, though of course it is one of the

[Shri K. Gopal]

factors. We want that the Karur-Dindigal line, survey for which was undertaken a number of years back, should be taken up immediately.

The Salem-Tiruchi line should also be taken up. Lest I may appear parochial—I am not parochial; I am broad-minded in my approach—I would also request the Minister to take up the Nangal Dam-Talwara line in Northern Punjab. 33 MPs have in a memorandum to the Prime Minister asked for the construction of this line. It is being considered on defence considerations. I would request the Railway Minister to have this line laid very soon.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Mohanty.

श्रीमती सहोदरा बाई राय (सागर) :
उपाध्यक्ष महोदय, हम को भी बोलने का मौका दिया जाये ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Mohanty.

SHRI SURENDRA MOHANTY (Kendrapara): Unless I am protected, how can I start?

MR. DEPUTY SPEAKER: You should protect yourself. You are strong enough. You cannot protect yourself against the hon. lady? (*Interruptions*).

SHRI SURENDRA MOHANTY: Before I offer my comments on some of the financial aspects of the Railway Budget, I wish to invite the attention of the hon. Deputy Minister and the House to the problem of railways *vis-a-vis* Orissa. Orissa fares very unfavourably in the matter of railways compared to other States of the Indian Union. The State has at present 1,375 kms. of railway line which works out, according to me, to 12.02 kms. for every 1000 sq. kms. areas as against 18.4 kms. for every 1,000 sq. kms. in India.

This will emphasise the discontent, the anger and the anguish that the people of Orissa have been entertaining against the Indian railways. In other words, for every one lakh of

population in Orissa, only 8.6 km. of railways are available, whereas the all-India average is 11.39 km. For the exploitation of the rich mineral deposits which we find in Orissa, as also for the development of the essential infra-structure, it is necessary that the railways should have given a higher priority to the under-developed States like Orissa instead of devoting its attention to the metropolitan railways and to some very favourably situated States in the Indian Union.

Against this background, the State Government since 1965, has been asking for the following three railway lines: (1) Jakhapura-Banspani; (2) Barabil-Kriburu-Koira valley; and (3) Talcher-Bimlagarh. The Cuttack-Paradip rail link which was due to be completed by the end of 1972 is now anybody's guess as to when it is going to be completed. Therefore, I am not taking that rail link into account. But even then, that rail link has to be extended up to Daitari if it is going to serve a meaningful purpose in Orissa's economy as also in developing Paradip's hinterland.

I committed a mistake in congratulating the hon. Minister for this Banspani-Jakhapura railway line, because I thought that the line had been sanctioned. But when I went through his speech, I found it was a cruel joke; only a survey will be undertaken for the Banaspani-Jakhapura railway line. For the enlightenment of the hon. Deputy Minister, I would invite his attention to the history of the Banspani-Jakhapura rail link which is almost ironical. The Orissa Mining Corporation had requested the railways to undertake the construction of the Jakhapura-Daitari rail link which is only 45 km. and which would ultimately form part of the Jakhapura-Banspani rail link. The MMTC had supported this proposal, and for the information of the hon. Railway Minister, I shall here quote the letter number. The MMTC's letter No. D.O./5(32)/70-MTC dated 6th March, 1971, signed by the Joint Secretary of the Mines Department of

the Government of India. The Mines Department of the Government of India had already recommended to the railways for undertaking this line, but the proverbial, habitual stepmotherly treatment of the Centre towards Orissa got it scotched and nipped it in the bud.

The provision of the missing rail link between Bauspani and Jakhapura would not only have additional traffic on the rail link itself, but it would be optimise utilisation of the rail link from Jakhapura to Cuttack and the rail link under construction from Cuttack to Paradip. Considering the above facts, the Orissa Mining Corporation had even guaranteed the requisite financial return on the railway's investment on the proposed rail link on the basis of six and a half per cent as was required by the Chairman of the Railway Board. The Chairman of the Railway Board wanted this return and the Orissa Mining Corporation had assured, guaranteed this six and a half per cent of return. But even then, that was not listened to, even though in Maharashtra, two railway lines are being constructed without examining the aspect of financial return. Here was a case where the financial return had been guaranteed, yet it had been turned down.

The earthwork has been undertaken, I am happy, for two railway lines in Maharashtra. But what about Orissa? For the information of the hon. Railway Minister, I say the district through which this railway lines would be straggling across, is Keonjhar district in which a thousand persons died last year of starvation due to the drought and famine situation which is obtaining in Orissa. I challenge any Member from Orissa who is present here to deny this fact. I ask them why the Government have not provided even for this earth work in Keonjhar district, for Bauspani-Jhakpura line whereas the Government have provided for such work in Maharashtra.

Now I come to the financial aspects of the Railway Budget.

The disquieting features of the Budget are: (a) Successive increases in fares over the years have left the passengers with very little manoeuvrability; (b) Even a token rise will cause severe strain on the passengers because of the cumulative effect of fare rise over the years; (c) the decision to abolish the passenger fare tax is a fraud on the gullible public of India inasmuch as it will now be added permanently with the fare structure with further additions to it; and (d) revision of freight structure though apparently classified in esoteric gimmickry, which I have not been able to understand and which nobody in this House has been able to understand, is going to give a further boost to the price increase. This is what Mr. A.R. Kanoria, President, Merchants' Chamber of Commerce says in a statement: "The enhancement in freight rates in respect of items like oil cake, sugarcane, chemical manure, cement, urea and paper would adversely affect the common man by pushing up the cost of agricultural inputs and other essentials". The increase in the freight of coal was also ill-advised, according to him. A spokesman of the Indian Chamber of Commerce said that 8 per cent increase in freight rate in several items would release a chain reaction ultimately affecting the consumers. When it is the declared objective of the Government of India, to bring down prices I venture to submit that the railways have been contributing for its further augmentation which will make the life of the common man more miserable than ever before.

The Budget that has been presented is an exercise in gimmickry and I hope the hon. Minister of Railways would try to explain to us that gimmickry. The Budget for 71-72 showed a deficit of 6.87 crores but it ended with surplus of 17.84 crores. Such metamorphosis of deficits into surpluses are a regular feature of the Railway Budget, and they provide the *raison detre* to justify higher fares and freights. You can see this feature in the present Budget also. This year's Budget leaves a gap of 8.65 crores and I am sure the revised estimates when

[Shri Surendra Mohanty] presented will show a surplus notwithstanding the uncovered deficits I would submit that the Railway Minister should not indulge in this kind of gimmickry but should give the correct picture

The working expenses are going on increasing and even though the railways are earning about 32 crores more their working expenses have gone up by 67 crores. The hon Steel Minister is not here. You were present during the question hour, Sir, and he was bold enough to say that on 97 per cent of coal or coke which was used by major consumers the price has not been increased. But from the Railway Budget you will find that it is the Steel Ministry which is making the maximum contribution to the enhancement of the working cost of the railways. It has been admitted in the Railway Budget that the price of coal, diesel, steel, everything has gone up, contributing to the rise of working cost. It has increased the spiral of the working expenditure of the Railways 16 hrs.

Before I conclude, to sum up, my submission would be to remove the tax on third class passengers, reduce the working expenditure and pay undivided attention, sincere attention not a gimmickry, to the demands of the under-developed States like Orissa for developing the Railways which is an essential input for development. Thank you.

श्रीमती सहोबराबाई राव (सागर) -
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया। वास्तव में दूसरी पार्टी वाले ज्यादा मौका ले जाते हैं, कुछ इधर के भाई भी ज्यादा ले जाते हैं, लेकिन जो सीधे-सादे हैं उनका मौका नहीं मिलता।

रेलवे मंत्री जी ने जो बजट रखा है, मैं उस का स्वागत करती हूँ। लेकिन इस में

कुछ कटिया भी हैं। जहाँ जिस का ज्यादा दबाव पड़ता है, वहाँ ज्यादा काम होता है, लेकिन जो सीधे-सादे मेम्बर हैं उनका काम नहीं होता। मैं मध्य प्रदेश से आती हूँ। कई बार मैंने कुरेशी सहब से भी कहा था और उन के पहले मिनिस्टर श्री हनुमैया जी से भी कहा था कि हमारा सागर जिला बहुत पिछड़ा हुआ है। वहाँ कई क्षेत्रों में सूखा पड़ा हुआ है। वहाँ रेलवे लाइन की बहुत ज़रूरत है लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। मैंने कई बार कहा है कि सागर-साहागढ़-हीरापुर-छतरपुर होने हुए हरपालपुर रेलवे लाइन से मिलाया जाय। वह डकीती एरिया है, काम घन्घा नहीं है, इस के होने से लोगों को काम मिलेगा तथा सुविधा हो जायेगी।

दूसरी बात—हम ने आप से माग की हुई है कि सागर से बड़ी-देवगी-नर्बंदा वतरमान होते हुए करेली तक लाइन बिछाई जाय। यह हमारी बड़ी पुरानी माग है, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती। काम बड़ा होता है जहाँ दबाव पड़ता है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहती हूँ कि हमारे सागर का विकास किया जाय, क्योंकि वहाँ कमिश्नरी खुल गई है, इस लिए रेलवे लाइन की ज्यादा जरूरत है। वहाँ बीडी के कारखाने हैं, लकड़ी लदान होती है, कोयला लदान होता है, भूसा लदान होता है लेकिन समय पर डिब्बे नहीं मिलते तथा माल पड़ा रहता है। आप इस के लिए जल्द से जल्द सुनवाई करें।

रेलवे लाइन के पास रेलवे की जो जमीन है, उस को आप कुछ लोगों को देते हैं, मैं जानना चाहती हूँ कि आप कैसे देते हैं। एक साल के लिए आप उस को देते हैं, जब वह मेहनत कर के उस बंजर भूमि को अच्छा बनाता है तो दूसरे साल दूसरे को दे देते हैं। मैं चाहती हूँ कि उस जमीन को पांच सालों के लिए दिया जाय।

कई कारणवश हमारे अफसरों का व्यवहार हरिजनों और गरीब रेलवे कर्मचारियों के साथ अच्छा नहीं होता है, वे उन को ज्यादा दबाते हैं। जहां तक भ्रष्टाचार का सवाल है, मैं उस के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहना चाहती, उस में बहुत से रहस्य हैं, विरोधी लोग तो कहते हैं, हमें नहीं कहना चाहिए। आज गरीब लोगों का रहना मुश्किल हो गया है। उन को सस्पेंड कर देते हैं, फिर उन को भरती नहीं करते हैं। बड़े स्टेशनों पर एक-एक अफसर आठ-आठ दस-दस साल से बैठे हुए हैं उन का ट्रांसफर क्यों नहीं करते हैं। अफसर लोग गरीब आदमियों का ट्रांसफर फौन करवा देते हैं, लेकिन अफसर बैठे रहते हैं, मनमानी करते हैं और उन का ट्रांसफर नहीं होता है।

श्री रामसहाय पांडे: (राजनदगांव) :
मिनिस्टर साहब का ट्रांसफर कराओ, पांच साल हो गये हैं।

श्रीमती सहोबरा बाई राय: मिनिस्टर साहब का तबादला नहीं हो सकता। आप क्या बात कर रहे हैं—आप बम्बई में रहते तो कोई नहीं जानता, मध्य प्रदेश में भा गये तो चुन लिये गये, बम्बई में कोई पूछने वाला नहीं है। ... (व्यवधान) ...

मैंने कई बार आप से मांग की है—
बीना-कोटा लाइन पर चौकी और सेमरखेड़ी स्टेशन को बनाना चाहिए। वह डकैती एरिया है, वहां टिकट नहीं मिलते हैं, लोग बिना टिकट चलते हैं तो उन को बन्द कर दिया जाता है दमोह में ईश्वरबाड़ा स्टेशन है, वहां टिकट नहीं मिलते हैं, जनता में लड़ाई होती है। गणेश गंज के पास डांगीदार स्टेशन है जो मेरे क्षेत्र में है, उस को बन्द करना चाहिए। मेरे क्षेत्र की जनता जान जाती है कि तुम मांग नहीं करती।

पथारिया से दमोह-कटनी तक डबल लाइन बन रही है, रेलवे वाले वहां मजदूरों को मजदूरी नहीं देने हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order, Order. It is against Parliamentary practice for any hon. member to come between the speaker and the Chair. Just now it happened. I would like this to be kept in mind.

श्रीमती सहोबरा बाई राय : मैं आप की तरफ बोल रही हूँ मिनिस्टर की तरफ नहीं बोल रही हूँ, आप क्यों बबराते हैं. (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय मैं तो भोली भाली हूँ, हंसी मजाक नहीं जानती हूँ। इस लिये मिनिस्टर साहब से कहती हूँ—डिप्टी मिनिस्टर या बड़े मिनिस्टर में कोई अन्तर नहीं है, डिप्टी मिनिस्टर भी उस काम को कर सकते हैं, इस में मिनिस्टर की जरूरत क्या है। जब राजा होते थे तो मंत्री जी कहते थे, राजा मान लेते थे, आप भी उस को कर सकते हैं।

बैं कह रही थी कि पथारिया स्टेशन से दमोह तक डबल लाइन बन रही है, वहां पर मजदूरों को कम पैसा दिया जाता है। मेरे पास कई पत्र आये हैं, मजदूरों को पैसा नहीं मिलता है, भूखे मर रहे हैं। आपको इसके बारे में मालूम करना चाहिये और इस की व्यवस्था करनी चाहिये।

उत्कल गाड़ी दिल्ली से भुवनेश्वर के लिये चलती है, लेकिन वह चार दिन चलती है, प्रतिदिन क्यों नहीं चलाई जाती। इस से सरकार को आमदनी होगी। पैसेन्जर गाड़ियां चलती हैं जिन में जगह नहीं मिलती है, इन में और डिब्बे बढ़ाये जायें। महिलाओं के लिये भी और ज्यादा डिब्बे जोड़े जायें। महिलाओं की इन गाड़ियों में बुरी दशा होती है।

[श्रीमती महोदर' बाई राय]

महिलाओं के नाम में एक ताजमहल गाड़ी चलती है। मैं चाहती हूँ कि महिलाओं के नाम में और ज्यादा गाड़ियाँ चलाई जाय। जैसे झांसी की रानी, कस्तूरबा, प्रधान मंत्री जी के नाम से गाड़ियाँ चलानी चाहिये जो महिलाओं के लिये हो। पटी लिखी लडकियाँ ज्यादा चलती हैं, उनको जगह नहीं मिलती है।

हरिजन आदिवासियों को नौकरी में ज्यादा सख्या में लेना चाहिये वे लोग पढ-लिख कर निकलते हैं, लेकिन उनको नौकरी नहीं मिलती। हरिजन-आदिवासी लेबर का काम करते हैं, बोझा उठाते हैं, जो बड़े आदमी नहीं कर सकते। इस लिये उनको नौकरियों में ज्यादा स्थान मिलना चाहिये।

हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब बहुत व्यस्त रहते हैं। जब हम लोग कोई दरखास्त या मामला जल्दी निबटाने के लिये उनके पास भेजते हैं तो वह उनके बन्तों में ही पड़ा रहता है लेकिन विराधियाँ का काम जल्दी हो जाता है। हमारा नाम प्रब्वारों में भी नहीं आता है हमारे अखबारवाले भाई भी ऐसे हैं जो अग्रेजी पढे लिखे लोगों का नाम लिखते हैं। जब हम अपने क्षेत्र में जाते हैं तो हमारे विरोधी कहते हैं कि ये तो पार्लियामेंट में मुह भी नहीं खोलती। जब हमारे यहाँ बोटिंग होता है तो बड़ी दिक्कत आती है। इस लिये मैं प्रार्थना करती हूँ कि जिन बातों को मैंने आप के सामने रखा है उन पर जल्दी कदम उठाइये और गरीबों की मदद कीजिये। अगर आप नहीं ध्यान देंगे तो दो साल के बाद जब चुनाव होगा तो बड़ी दिक्कत आयगी, इस लिये हमारे क्षेत्र का काम पहले करे, बाद में इनका करे।

श्री शिव कुमार शास्त्री (अलीगढ़) :
उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मुझे यह कहना है कि यहाँ पर जो सदस्य बड़ी नज़रता और

बिनय से अपने कर्नबय का पालन करते हैं और शांत रहते हैं आप उनकी शान्ति का अर्थ उसकी अयोग्यता से लगते हैं। इसमें परिवर्तन होना चाहिए नहीं ती सभी लोग शोर मचाने लगेगे।

अब मैं यहाँ पर कोई भाषण न करके रेलवे मंत्री को मुसाफिरो की कठिनाईयों के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। सबसे पहली बात यह है कि थ्री टीयर और टू टीयर में जो मुसाफिर चलते हैं उनके रिजर्वेशन का जो चार्ट लगाया जाता है वह पैसिल स लिखा जाता है। उसमें जो काट छाट होती है उसे भी उसके ऊपर लिख देना है। नतीजा यह होता है कि कोई अच्छा पड़ा लिखा समझदार आदमी भी आध घंटे में पहले अपना नाम तलाश नहीं कर सकता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि उनका चार्ट टाइप हुआ होना चाहिए और साफ साफ हाना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि जो रिजर्वेशन चार्ट लगता है उसके साथ साथ मुसाफिरो को जगह बताने के लिए कि आप की सीट फला जगह पर है, पहल में ही एक बावू की ड्यूटी लगानी चाहिए। मैंने देखा है अपनी आखों से कि जिन की ड्यूटी होती है वे छिपे हुए बैठे रहते हैं और जब गाड़ी चलने वाली होती है तब दौड़ कर आते हैं। इससे लोगों को बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है। इसलिए पहले से सबसे ट्रेन प्लेटफार्म पर लगे, एक बावू की ड्यूटी होनी चाहिए जोकि मुसाफिरो को बता सके कि आपकी सीट फलानी जगह पर है वहाँ जाइये।

मेमरा तीसरा निवेदन यह है कि कुलियों का निरीक्षण करने के लिए भी एक अफसर की ड्यूटी होनी चाहिए। आप रेट बढ़ा दीजिए जितना बढ़ाना चाहते हैं लेकिन रेट से ज्यादा जो कुली मागता है उसको दण्ड मिलना चाहिए। मैंने सभ्य लोगों को,

अच्छे मुसाफिरो को कुलियो से झगडते हुए देखा है और कुलियो को बर्दमाशी से व्यवहार करते देखा है । जिस मुसाफिर के पास जितना अधिक सामान होता है उसको उतना ही अधिक परेशान किया जाता है । इसलिए इसका इलाज होना चाहिए । इसके लिए प्लेटफार्म पर एक आदमी होना चाहिए जिससे कि शिकायत की जा सके ।

नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर 9 साठे 9 के बीच एक फनाइग मेल आता है और लखनऊ को गाडिया जाने के लिए तैयार होती है उम समय पर उतरने और जाने वालो की जो भीड भाड होती है । उम समय जिके पाम ज्यादा मामान होता है उमकी तरफ कुली जाते है और जिसके पाम मामान कम होता है उमकी तरफ कुली जाने ही नही है । इम कष्ट को दूर करने का यत्न किया जाना चाहिए ।

इसके साथ साथ रिजर्वेशन सम्बन्धी कठिनाइयो के लिए मैने देखा है अब एक व्यवस्था हई है लेकिन उसमे भी जो कुशलता आनी चाहिए वह नही है । उसमे भी और कुशलता लाने का प्रयत्न होना चाहिए ।

चौथी बात यह है कि रिजर्वेशन की बहुत गडबड हो गई है । आप जाने कि कैसे हैं । यहा तक कि कई लोगो को आप तक पहुंचना पडता है । एक बार मैं ने भी आपको कष्ट दिया था कि जगह नही मिल रही है । तो यह बात क्यो उत्तरोत्तर बढती चली जाती है यह तो आप ही ज्यादा बता सकते है लेकिन यह कठिनाई बहुत आ गई है ।

हनुमन्तैया जी को कोई श्रेय मिला हो या नही परन्तु जब तक वे रूटे गाडियां समय पर चलती रही । यह उनका एक एक एतिहासिक श्रेय है और मैं समझता हूं इसके लिए आप के मन मे रश्क होना चाहिए

कि जो प्रथा उन्होने डाली वह चले । यदि उसी शिथिलता आ रही है तो क्या उपाय उन्होने बरते थे जो आप नही बरत सकते ।

अन्त मे दो तीन बाते अपने क्षेत्र से सबधित कहना चाहता हू । अलीगढ एक मुख्य नगर है, एक विश्वविद्यालय वहा पर है और वहा के ताले ससार मे प्रसिद्ध है, एक्सपोर्ट एम्पोर्ट के लिए बहुत सामान वहा पर आता है इमलिए प्रत्येक गाडी मे वहा से रिजर्वेशन की व्यवस्था होनी चाहिए जोकि अब तक नही है । इसके साथ ही एक बार मैंने मिनिस्टर को भी लिखा और उमके बाद कहता भी रहा हूं डिबेट मे कि अलीगढ मे दिल्ली आने के लिए कोई मुविधाजनक गाडी नही है इसलिए कालका मेल मे अलीगढ से दिल्ली आने के लिए थर्ड क्लास मे बैठने की अनुमति होनी चाहिए । इसके सम्बन्ध मे जो उत्तर मन्त्रालय से आया उम मे कहा गया कि भीडे भाड की वजह से हम इस महत्वपूर्ण गाडी मे व्यवस्था नही कर सकते तो आप वहा जाने के लिए मत कीजिए लेकिन जो वहा से आ रहे है उन के लिए कर सकते है क्योकि उम तरफ लोगो के उतरने से भीड कम हो जाती है । इमलिए मेरी माग है कि अलीगढ से दिल्ली आने के लिए तीसरी श्रेणी के यात्रियो को कालका मेल मे बैठने की अनुमति मिलनी चाहिए ।

आठ वर्ष मुझे कहते हुए हो गए कि अलीगढ से हाथरस की तरफ चले तो जो पहला रेलवे का फाटक आता है उस पर ओवर ब्रिज या अन्डर ब्रिज की नितान्त आवश्यकता है । वहा पर वर्ष मे दो तीन आदमी कट कर मर जाते है । वहां पर लडकियो का कालेज है और गांधी आई हास्पिटल और फाटक पोर कर के लोगो को जाना पडता है । इसलिए वहा पर ब्रिज बनना बहुत आवश्यक है ।

[श्री शिव कुमार शास्त्री]

अंतिम बात यह है कि चर्दीसी को जो अलीगढ़ से ब्राच लाइन है उस पर तीसरा या चौथा स्टेशन गोधा है। वहां कोई सड़क नहीं है इसलिए आने जाने का माध्यम केवल रेलवे ही है। वहां का जो प्लेटफार्म है वह बहुत नीचा है जिससे गर्भवती स्त्रियों और बीमारों को चढ़ने में बड़ी कठिनाई होती है। मैंने इस प्लेटफार्म को ऊंचा करने के लिए कहा था और डा० रामसुभग सिंह ने अपने टाइम में मुझे आश्वासन भी दिया था कि ऊंचा करा देंगे। लेकिन आपके मन्त्रालय ने उत्तर दिया है कि वहां पर इतने टिकट नहीं बिकते कि प्लेटफार्म को ऊंचा किया जा सके। परन्तु इसके उत्तर में मैं कहना चाहता हूँ कि धर्मपुर रेलवे स्टेशन उससे भी छोटा है, उससे भी कम टिकट वहां बिकती हैं लेकिन उसका प्लेटफार्म ऊंचा है इसलिए उस प्लेटफार्म को भी ऊंचा करना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

*SHRI RAMACHANDRAN KADANNAPPALLI (Kasergod) Mr Deputy Speaker Sir, I support and welcome the Budget presented by the new Railway Minister. In this new Budget the passenger fare has only been slightly increased and the Minister has not imposed any burden on the people. Therefore, I congratulate him. As far as passengers from Kerala are concerned those who go to Delhi and other towns in North India have to pay a little more. I request that this increase should be withdrawn.

Every year Kerala is neglected in the matter of railways and other fields. We have raised this point in this House many times. Kerala has been perpetually neglected and this will become very clear when we ex-

amine this budget. Sir, after Independence not a single new railway line has been laid in Kerala. It is very unfortunate. Due to pressure from all sides recently the Government had to agree to undertake the work of conversion into broad gauge the line from Ernakulam to Trivandrum. I request that this work should be expedited.

As far as the Keralites are concerned they consider railway property as national property. In other parts of India whenever there is some agitation first the railway property is damaged. That is not the case in Kerala. The people of Kerala railways try to protect the railway property. Therefore the Railway Ministry should put an end to this attitude of neglect and discrimination that is being shown to Kerala.

16 15 hrs

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

Sir, railways are regarding as the basic factor for promotion of national integration and industrial progress. Therefore, more railway lines should be provided in the backward areas of our country. Our complaint is that we have not been given proper facilities in the matter of railways. Kerala is industrially backward and therefore the Railway Ministry should give more attention for developing railway facilities in Kerala. The needs of a particular State should be taken into consideration by the Government. This is the major industrial undertaking in our country and only through this we can increase the prosperity of our country. I am sorry to say that the approach of the Railway Ministry to this problem is far from satisfactory.

This attitude should change. I can mention many examples to prove my point. One example is that the Railway Maintenance Depot is going to be shifted from Canannore. When the depot of Cabinet was abolished in 1964, engine maintenance was brought to Canannore considering the fact that Canannore is situated just in the

centre of 200 miles section of Shornur to Managalore. If this Depot is shifted from Cannanore for all engine troubles, engine failure, etc., in this section, men and materials will have to be moved from Shornur upto Managalore which will cause much inconvenience, delay and hardship to the public who use our Railways. The local people feel that this is nothing but mere discrimination towards the industrially backward district of Cannanore in Kerala State. Besides, this view all changes of employment like casual labour, etc., to the local deserving hands. The Railway should take all these things into consideration and avoid creating unnecessary problems for the people.

In the new Budget I find that some facilities are provided for the students to have a Bharat Darshan. I welcome this. I also welcome the decision to withdraw the Bangla Desh levy. It is good that the fare by air-conditioned coach is going to be equated with air fare. As I said earlier, railways have a major role to play in industrial and commercial development. I am sorry to mention that this attitude has not been shown by the Railways as far as backward areas in our country are concerned. States like Kerala should be given more attention by the Railway Ministry.

The Malayalees living in Delhi and other major cities find it difficult to get their reservations done when they want to go to Kerala. The reservation facilities should therefore, be increased. Recently the Railways started the Jayanti Janata from Delhi to Mangalore. Due to the agitation in Andhra this train was stopped. This should be re-started immediately. As has been pointed out in the past, the Railways should start a Bombay-Cochin through train.

As far as my constituency is concerned— Kasergod— Kanjangad — Pazhayangadi area—which has a

number of fishing centres more railway facilities should be made available. Similarly, agricultural products, Plywood, China clay and other articles are being exported from Cannanore Paygour, Nileswar and Telicherry. But due to shortage of wagons these areas are finding it difficult to progress. More wagons should be made available to this area so that the export trade there will prosper. I hope the Railways will ensure industrial prosperity in our State and show a more realistic attitude towards this.

With these words, Sir, I once again support this Budget.

श्री विश्वनाथ राय (देवरिया) :
माननीय सभापति जी, रेलवे मन्त्रालय देश का सब में बड़ा उद्योग है, उसकी सफलता या असफलता देश के सार्वजनिक क्षेत्र की सफलता या असफलता है। हो सकता है कि बजट में कोई नवीनता हो या न हो, और हर साल नवीनता की आशा करना उचित भी नहीं है। लेकिन यह अवश्य है कि जितनी आशा आय की जाती थी उतनी नहीं हुई है। उस के कई कारण हैं। एक कारण यह है कि देश में यातायात के जो साधन बढ़ रहे हैं, उनके बढ़ रही हैं, उन में भी माल आने जाने लगा है। व्यापारियों का यह ख्याल हो रहा है कि ट्रक से माल भेजने में समय भी कम लगता है और चोरी भी कम होती है। मैंने स्वयं देखा है कि दिल्ली से असम तक का माल ट्रक से आता जाता है और रेल से जो माल डोया जाता है वह कम हो रहा है।

दो तीन साल पहले मैंने बताया था कि रेल रोड़ कम्पैटीशन बढ़ेगा और इससे रेलों के काम पर असर पड़ेगा, वह चीज सामने आ रही है। उस का कारण यह है कि बड़ी लाइन से छोटी लाइन पर और छोटी लाइन में बड़ी लाइन पर माल पहुंचाया जाता है उस में काफी चोरी होती है, माल

[विश्व नाथ राय]

दूटता है। इस बजह से व्यापारी अपना माल बरबाद कराना नहीं चाहता और अपना माल ट्रक से भोजना पसन्द करता है जिससे रेलवे का नुकसान होता है और लोग रोड़ की तरफ ज्यादा जाते हैं। यह आशा की जाती है कि कम से कम नुकसान हो, उस की तरफ रेलवे मंत्रालय ने कदम बढ़ाया है, वह एक नवीनता है। वह नवीनता यह है कि जो मीटर गेज हैं उन को ब्रांड गेज में बदल रहे हैं। खुशी की बात है कि उत्तरी भारत में भी बाराबंकी से समस्तीपुर तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्यक्रम चालू हो गया है। यह कार्यक्रम पिछले साल बना और जब सर्वे हुआ था तब यह डर था कि करीब 8 वर्ष से भी ज्यादा समय लगेगा। लेकिन पिछले साल दो बार इस के बारे में मंत्रालय का ध्यान आकर्षित किया गया, उत्तर मिला कि पांच वर्ष में वह कार्यक्रम पूरा हो जायगा। लेकिन इस बार बजट देखने से मालूम होता है कि जितना धन उस के लिए दिया जाना चाहिए उतना नहीं दिया गया है, फंड्स का अलोकेशन कम है और इस हिसाब से अगर पैसा दिया जायेगा तो 10, 12 साल का समय लगेगा। यह आवश्यक है कि इस कार्यक्रम का लाभ होगा। बाराबंकी से समस्तीपुर और भटनी से भड़माडीह, इन दो लाइनों के सर्वे का काम शुरु हुआ था और ऐस्टीमेट भी बना। एक लाइन के बारे में तो काम शुरु हुआ है, यानी बाराबंकी से समस्तीपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम शुरु हो गया है। मरुआडीह में बड़ी लाइन से छोटी लाइन पर माल ढोने का एक बहुत बड़ा सेंटर है जहां काफी माल का नुकसान ट्रांसशिपमेंट की बजह से होता है, वह थोड़ी दूर का फासला है। अगर भटनी से मरुआडीह तक की रेल लाइन को भी ब्राडगेज कर दिया जाय तो उत्तरी भारत के व्यापारियों को जो नुकसान हो

रहा है वह कम हो जायगा और इससे रेलवे का लाभ होगा व्यापारियों को भी लाभ होगा।

दो साल पहले रेलवे की टाइमिंग में बहुत सुधार हुआ था लेकिन अब फिर उधर धीमापन आ रहा है। कुछ रेलवे कर्मचारियों को यह भी कहते सुना गया कि श्री हनुमन्तैया के हटने से उन्हें खुशी हुई और वह इसलिए कि उन्होंने कर्मचारियों को कसा था कि जिससे रेलवे के प्रशासन में सुधार हुआ था। लेकिन अब यह फिर ढीला पड़ रहा है। मैं नये रेल मंत्री को सुझाव दूंगा कि वह कड़ाई रखें ताकि यात्रियों को असुविधा न हो और शासन की आमदनी के लिए जो काम होते हैं उस में ढिलाई न हो। कर्मचारी वर्ग राष्ट्र का मालिक न बन जाय बल्कि सेवक रहे।

तीसरे दर्जे का किराया बढ़ा है मैं कहना चाहता हूं कि कभी कभी किराया बढ़ाना जरूरी होता है। लेकिन एक जिले के अन्दर जो आने जाने वाले लोग हैं, कम से कम 50 किलोमीटर तक का किराया नहीं बढ़ना चाहिए क्योंकि वे प्रायः वही लोग होते हैं जो जिला हैडक्वार्टर पर काम से आते हैं या माल खरीदने के लिये आते हैं। अगर इस वर्ष नहीं तो अगले साल किराये में कमी कर दी जायेगी, ऐसा मेरा निवेदन है। और 50 किलोमीटर तक तीसरे दर्जे का किराया न बढ़े इस पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे।

SHRI SHANKERRAO SAVANT (Kolaba): I rise to support the Budget presented by the Railway Minister with some important reservations.

Railway is the oldest and, by far, the biggest public sector concern in our country. Apart from its huge turnover and its tremendous employment potential, its real national importance lies in its ability to carry the message of modernity to far-flung

areas and to serve the interests of common man with comparatively cheaper and quicker mode of transport. The Railway thus plays an important role in the economic and cultural transformation of the nation and is closely associated with the weal of the common man.

I am firmly of the opinion that the rise in fares and freights and in wharfage and demurrage rates, proposed by the Railway Minister, is moderate and justifiable in view of the rising prices and in view of the needs of further development.

I should, however, like to sound a note of caution in respect of the Air-Conditioned Class fares. By raising them to the level of air fare, as is proposed in the Budget, we will only lose that traffic. Who would like to go in for a 24-hour journey in a rattling railway compartment from Bombay to Delhi, when the same journey could very well be finished in less than two hours in a Boeing when the charges for both the journeys are the same? The result will be that the Air-Conditioned Coaches will go practically empty and we would be sustaining a huge loss on these coaches. The best way would be to do away with the Air-Conditioned Coach and add a Third Class coach instead which would be a boon to Third Class passengers.

The controversial paras in the Budget speech are paras 41 and 42.

I first take up para 41. Here the Railway Minister has indulged in some incomprehensible intellectual acrobatic feats. He admits that, for the development of backward regions, a new approach has to be made, that "the classical concept of traditional economic viability needs to be readapted in the light of the historical experience". And yet he lays down a formula which negatives the very basis of a benign approach.

In para 41 he lays down four conditions for starting work in a backward area. The first one is purely a matter between the Railway Ministry and the Finance Ministry and I have nothing to say about it. The second condition is not very wholesome. I would like to point out that in the past no State Government was called upon to share any burden. In special circumstances, however, this condition may be permitted. It should be noted that non-feasible tracks have been taken up in the past without the participation of the State Government. The third and the fourth conditions are highly objectionable. These two conditions are absolutely unjustifiable. Under these conditions the people in the backward areas will be called upon to pay higher fares and higher freights. To call them backward and to ask them to pay higher fares and higher freights is a contradiction in terms—*Vadato Vyaghataha*, are they call it in Sanskrit and this cannot be justified by any standards of socialistic or capitalistic economy. It is a clear device of unashamed exploitation of the poor. At least a socialist Government should not advocate it.

There is a fifth proposition which is equally unwholesome, that is, taking up tracks in instalments of 60 km. each time. At that rate, the West Coast Railway will take 15 years for completion which will be a cruel joke

Now, I would come to para 42. This is much more puzzling than para 41. It completely overlooks the assurance given by the Prime Minister on 7th January 1973 during her tour of the scarcity-hit areas of Maharashtra. It likewise poohpoohs the attempted inauguration of the West Coast Railway by the then Railway Minister, Mr. Pai, on 5th February 1973. This is the most obnoxious para in the whole speech. The mischief wrought by it, however, has to some extent been rectified by the Railway Minister's statement on 28th February, 1973 and his replies to my starred question No. 105 of 27th February, 1973.

[Shri Shankerrao Savant]

Some seven lines are mentioned in this para which will be governed by the formula laid down in para 41. Out of these seven lines, five are for conversion and only two are new lines.

MR CHAIRMAN If you go on reading your speech, that will take a long time. You speak on your points. If you want to read your speech, then better place it on the Table of the House.

SHRI SHANKERRAO SAVANT Sir, it is the declared policy of the Government that all metre gauge lines should be converted into broad gauge lines. If that is so, I cannot understand why the State Governments should be converted into broad gauge. The contribution towards acquisition cost and labour cost of these concession lines. In accordance with their policy the conversion lines should be taken up by the Railways at their own cost.

As a result of this assurance, I may point out (*Interruptions*) The Prime Minister gave an assurance on 7th and I have got several press cuttings, for want of time I do not want to go into them. *Hindustan Times*, 8th January, 1973—'Maharashtra gets relief gift of four railway lines'—

"Prime Minister Mrs. Indira Gandhi, today talked to a cross-section of the drought-hit people of Maharashtra and also announced a 'relief gift'—Central clearance of the Konkan Railway and three other railway projects."

Then, on the 9th January, *Hindustan Times* wrote in its editorial

'Four railway projects, including the long sought after Konkan railway, have been announced by Mrs Gandhi. "

MR CHAIRMAN Now, please be brief

SHRI SHANKERRAO SAVANT Again the *Economic Times* wrote on 8th January, that Central clearance was given to four railway projects in Maharashtra including the Konkan Railway.

MR CHAIRMAN Please conclude

SHRI SHANKERRAO SAVANT I am concluding, Sir

Now, I want to say how the cost of this railway line has been inflated from time to time with some ulterior purpose. I would refer here that I wrote a letter to Mr Hanumanthaya, the then Railway Minister in May 1971 and he gave me a reply wherein he has clearly stated

After the surveys are completed, the Survey Reports will be examined to assess the traffic justification and economic viability of the project. The project may cost anything up to Rs 100 crores.

That means Rs 100 crores was the outer limit. This is that was said in the Railway Board's note which he sent me. Thereafter I wrote a letter to his successor, Mr Pai who has also clearly stated in his reply dated 23rd September 1972, that

'According to the survey reports furnished by the Central Railway which are presently under the examination of the Railway Board, the line would be 909 kms long and may cost about Rs 214 crores.

MR CHAIRMAN Now what do you want?

SHRI SHANKERRAO SAVANT I want to say that the cost being inflated from day to day. The present Railway Minister in his statement on 26th February put it at Rs 225 crores including rolling stock and interest, and then from Rs 225 crores to Rs 325 crores within 24 hours on 27th February. This is simply impossible. As a matter of fact interest is never included in cost. This is done with

the ulterior purpose of frightening away Mrs. Indira Gandhi who is sympathetic towards backward areas. She has given an assurance. The Railway Board probably wants to tell her that is a costly affair and 'even if you have given a word, you should not take it up.' The Railway Board inflated this figure from 100 to Rs. 325 crores. An answer was given on the floor of the House to the effect that the total cost including interest and rolling stock would be Rs. 225 crores but the very next day the figure was inflated to Rs. 325 crores. This inflation is with the ulterior motive of frightening away Mrs. Indira Gandhi. Mr. Pai gave an assurance in January, 1973 that the work would be started at Ratnagiri on 5th February but now we are told that this matter is under active consideration only and priorities will have to be looked up before the sanction is given. This means that attempt is being made to put back the hands of the clock. The Railway Minister should look into the matter himself. He is an independent man. He should not be guided by the Railway Board which is against this proposal for the last so many years.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA): I tell you, it is not fair.

SHRI SHANKERRAO SAVANT: As a matter of fact the time has come when the Railway Act should be amended. The Railway Board should be abolished altogether which has, by its sobbery and inefficiency, earned a bad name.

Then, a word about the Deccan Queen. All the seats are proposed to be reserved. This will cause hardship to travellers and commuters. They will not get accommodation. There should be an additional third-class compartment so that casual passengers may be able to travel by this train. The traffic is very heavy from Bombay to Poona and this suggestion of

mine should be accepted by the hon. Minister.

With these words I close.

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय (मंदसौर): सभापति महोदय, मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण के दौरान नए टैक्स के साथ कुछ सम्भावनाओं पर भी अपना मत प्रकट किया है। उन्होंने बताया है कि यदि पे कमिशन की रिपोर्ट आती है और उसके कारण कर्मचारियों का वेतन बढ़ता है तो नए टैक्स लगाने को उनको बाध्य होना पड़ सकता है। उन्होंने कहा है कि इसके लिए हमें तैयार रहना चाहिये। यात्री किराये और माल भाड़े में जो वृद्धि हुई है उस में और वृद्धि की सम्भावना हो सकती है और वह बहुत बड़ी वृद्धि होगी ऐसा अनुमान है। गरीब मध्यवर्ग की परेशानियां इससे बढ़ेंगी। तीभरे दर्जे के यात्रियों की यात्रा मंहगी होगी। रेलों की जो क्षमता है उस में वृद्धि जो होगी वह माल भाड़े में वृद्धि जो की गई है वह उसके अनुपात में है, ऐसा नहीं कहा जा सकता है आज रेलवे की कार्य प्रणाली में भी सुधार लाए जाने की आवश्यकता है। समय की पाबन्दी भी होनी चाहिये। इस में रेले काफी पीछे हैं। रेल प्रशासन में न एफिसियेंसी है न पंक्चुरलिटी है। रेलो मे यात्रा करने के बजाय यात्री बसों में बैठ कर यात्रा करना अधिक पसन्द करते हैं। रेलवे से माल भेजने के बजाय लोग ट्रकों द्वारा माल भेजना अधिक पसन्द करते हैं। हमें बजट संबंधी साहित्य दिया गया है उस में मंत्री महोदय ने भी स्वीकार किया है महत्वपूर्ण तथ्य और प्रमुख समस्यायें, इसके पेज 2 पर उन्होंने स्वीकार किया है कि माल डिब्बों का पूंजीकरण फर्जी भी होता है। इसी के अन्दर आगे उन्होंने कहा है कि रिजर्वेशन के बारे में काफी शिकायतें मिली हैं और उसके बारे में किसी समिति का गठन किया गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलों के अन्दर पंक्चुरलिटी पर जोर दिया जाना चाहिये

[डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय]

निर्धारित समय पर गाडिया चले और निर्धारित समय घर पहुंचे। निर्धारित समय में माल भ्रगर पहुंचाने की व्यवस्था कर दी जाए तो रेलों को बहुत बड़ी आमदनी हो सकती है। माल भेजने वाले आज माल डिब्बों की मांग करते हैं किन्तु उन्हें मिलते नहीं। मैंने इस प्रकार की कई शिकायतें जो पश्चिम रेलवे क्षेत्र मदसौर, नीमच, शामगढ, जावरा व रतलाम की हैं माननीय मंत्री जी को भेजी हैं अतः इस बारे में ठोस कदम उठाये जावें। आज स्थिति यह है कि एक स्थान में दूसरे स्थान तक माल पहुंचने में रेलों को दो महीने या उस से भी अधिक समय लग जाता है। मिनिमम समय 60 दिन का है जबकि माल ट्रकों से भेजने में केवल पाच या सात दिन लगते हैं। इसी प्रकार में यात्रियों के सबध में भी बात है। यही कारण है कि रेलों के अन्दर घाटा आ रहा है। ट्रांसिपमेंट के बारे में भी काफी शिकायतें हैं। उमें सुधारने की आवश्यकता है।

दूसरी तरफ जो रेलों के छोटे कर्मचारी हैं उन की तरफ भी हमारी सरकार किसी तरह का ध्यान नहीं देती है। एक साधारण सा स्टेशन पर काम करने वाला सहायक स्टेशन मास्टर या स्टेशन मास्टर जिन्दगी भर प्रतीक्षा करता रहता है कि शायद उसका बेटन बड़ेगा। लेकिन बाई सौ रुपये पर ही वह रिटायरमेंट लेकर चला जाता है। उस की कोई सुनवाई नहीं होती। ठीक इसी प्रकार से दूसरे छोटे कर्मचारियों की और भी रेलवे प्रशासन का ध्यान नहीं जाता। रेल के केज्युअल लेबर की समस्या के बारे में कई बार सदन में कहा गया है।

आज हमारे पास जो आकड़े हैं उनके अनुसार 1970-71 में रेलों के अदर 724 ऐक्सीडेंट्स हुए हैं जिनमें से 473 ऐसे हैं जिनमें रेलमैन की गलती बताई गई है और 112 के अन्दर मैकेनिकल डिफैक्ट्स बताए गए हैं। मंत्री जी कह सकते हैं कि रेलवे के छोटे

कर्मचारियों की गलती है लेकिन क्या छोटे कर्मचारियों को जो सामान्य सुविधाएं उपलब्ध हो सकती हैं वह सुविधा उन्हें आप ने उपलब्ध कराई है? क्या उन के लिए यात्रा की सुविधा है? क्या उनके बच्चों की शिक्षा की उचित व्यवस्था है? आपका कहना है कि वे फूट्टेड रहते हैं और इसी कारण इतने मारे ऐक्सीडेंट्स बगैरा होते हैं। यह सही नहीं है आप उनकी दशा सुधारें इन ऐक्सीडेंट्स में 17 बड़े गम्भीर ऐक्सीडेंट्स हुए हैं और 9 साधारण ऐक्सीडेंट्स हैं इनमें लगभग डेढ़ दो करोड़ रुपये की हानि रेल मंत्रालय की हुई है। रेल मंत्रालय अग्रर थोड़ा सा ध्यान इन छोटे कर्मचारियों की तरफ ध्यान दें तो इस हानि से बचा जा सकता है। छोटे कर्मचारियों की जहा विभिन्न कठिनाईया हैं वहा मंत्री महोदय को मालूम होगा कि उनके बड़े बड़े अधिकारियों के पास बगला प्यूस है। मेरी मसन्न में नहीं आता कि इन बगलों प्यूस का क्या अर्थ है? इन के ऊपर लगभग 1 करोड़ रुपये का खर्च हो रहा है यदि कुछ काम ज्यादा हो तो आप बताएं कि कितना खर्च हो रहा है? अग्रर उन को बगलों प्यूस रखने हैं तो अपने निजी खर्च से रखें। बगलों प्यून प्रोवाइड करने की क्या जरूरत है?

इसी तरह से स्टाफ कार के ऊपर भी 70-80 लाख रुपये प्रति वर्ष का खर्च आता है। इन स्टाफ कारों का उपयोग अधिकारी लोग अपने मौज के लिए करते हैं और इधर उधर उनमें घूमते हैं। अग्रर इन केवल दो चीजों के ऊपर ध्यान दिया जाय तो काफी कमी खर्च में हो सकती है। इसी प्रकार दूसरी प्रकार के भी बचत के ढंग हो सकते हैं। पश्चिम रेलवे क्षेत्र की दो तीन बातों की और ध्यान दिलाना चाहूंगा? अजमेर और सडवा के बीच से भीलवाडा में, चितौड में, निम्बाहैन्डा में और उदयपुर में चार चार सीमेंट फीन्ट्रिया हैं। उन का लोहा इतना ज्यादा रहता है कि आवागमन

में बड़ी दिक्कत रहती है। यात्री गाड़ी को घंटे घंटे और दो दो घंटे अनेक स्थानों पर पड़े रहना पड़ता है। यात्री को 100 मील की यात्रा करने में 7-8 घंटे लग जाते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ इस यूजफुल लाइन को क्या आप बड़ी लाइन में कन्वर्ट करना चाहते हैं? अगर इस को आप बड़ी लाइन में कन्वर्ट कर दें तो बहुत उत्तम होगा और जब तक यह न हो एंडीशनल सुविधा मेल ट्रेन की यात्रियों के लिए दे तो वहां की यह समस्या हल हो सकती है। मेल ट्रेन के बारे में इस स्टेशन में चढ़े इसकी मांग बहुत दिनों से चली आ रही है।

इन्दौर दाहौद लाइन के बारे में मैंने एक प्रश्न पूछा था तो मंत्री जी ने कहा था कि हमारे पाम फंडम की अवैलेबिलिटी नहीं है, इस कारण हम इन्दौर दाहौद लाइन का काम नहीं करना चाहते। लेकिन दूसरी लाइनो पर काम हो रहा है। इन्दौर से दाहौद की लाइन बने तो उसके अन्दर काफी पिछड़े क्षेत्रों का विकास हो सकता है। अगर यह सुविधा दी जाय तो झबुआ जिले का और धार जिले का तथा मध्य प्रदेश के उस भाग का जहां आदिवासी रहने हैं काफी विकास हो सकता है। इस के ऊपर मंत्री महोदय ध्यान देंगे तो एक बहुत बड़े क्षेत्र का काफी विकास हो सकेगा। इससे मध्य प्रदेश का सीधा सम्बन्ध गुजरात से होगा। बड़ा रेलवे को भी काफी आर्थिक लाभ होगा। गुना मक्की लाइन अधूरी है उसे आप शीघ्र पूरा करें।

कई स्थानों पर छोटी छोटी मांगें कर्मचारियों की है यह भी पूरी नहीं हुई है। अभी भोपाल के पास एक स्टेशन है जहां प्रसिस्टेंट स्टेशन मास्टर को रहने के लिए स्थान नहीं मिला। आपका इतना बड़ा संगठन जिस के 50 डिबिजन हैडक्वार्टर्स हों, 9 जूनियर आफिसर हों, उस के बाद भी कर्मचारियों को रहने के लिए

ठीक से स्थान न मिले यह सोचने की बात है। आज टीज की क्या दशा है? उन्हें रनिंग स्टाफ में न लेने का क्या कारण है। उन्हें रनिंग स्टाफ में लें यह मेरी मांग है। जो गार्ड्स की क्या दशा है। खामकर माल गाड़ी के गार्ड्स को बरसात में भीगते हुए जाना पड़ता है। उम के लिए ठीक से बैठने की व्यवस्था भी नहीं है। उनके कैंबिन में रोशनी का प्रबन्ध नहीं, मैं समझता हूँ मंत्री महोदय इन में भी सुधार लायेंगे।

छोटी गाड़ी अर्थात् मीटर गेज में चलने वाली गाड़ी में जो आपके जो स्लीपर कोचेज थी टायर के डिब्बे हैं वह इतने खराब और बेढंगे हैं कि उनमें यदि आप उचित परिवर्तन करें तो बहुत अच्छा होगा। आज यदि कोई आदमी अपने पैर लम्बे करके उन में सोना चाहे तो नहीं सो सकता है। उसे इस तरह जाना पड़ता है जैसे पिंजरे में बन्द कर दिया गया हो यात्री भाड़ा बढ़ाने के साथ आपने कभी इन सुविधाओं पर ध्यान नहीं दिया यदि इन नई व्यवस्थाओं के साथ आप उस को भी ठीक करने का प्रयत्न करें तो मैं समझता हूँ जो आप ने इस दिशा में कार्य शुरू किया है उम के अंदर काफी सुधार हो पाएगा। अन्यथा आज का यात्री और परेशान होगा उसके सकट बढ़ेंगे। आज कई स्टेशनों पर शेड्स नहीं हैं, विजनी नहीं है इनकी व्यवस्था हो।

रतलाम डीजल शैंड और नीमच लोको शैंड के कर्मचारी अपनी कुछ मांगों को लेकर अधिकारियों से मिलते रहे हैं लेकिन उन की मांगें आज तक मानी नहीं गई हैं। उन को हर तरफ से दबाया गया है। रतलाम डीजल शैंड के कर्मचारी परेशान हैं, दुखी हैं, जैसे कि कई माननीय सदस्यों ने अपने विचार व्यक्त किए आप उन से दबाव से कहना चाहते हैं कि किसी निश्चित संगठन के साथ जिसे आप चाहते हैं, वह आये, लेकिन उस संगठन के साथ वह अपना हित नहीं समझते हैं तो उन को जिस संगठन के साथ वह रहना

[डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय]

चाहें उस के साथ रहने की स्वतन्त्रता दनी चाहिए और इस सगठन के माध्यम से या निजी तौर से भी उन की मांगों को आप सुनेंगे तो उन की कठिनाइयां दूर होगी। केवल आपके इशारे वाले सगठन से कर्मचारियों का हित नहीं है। उन्हें किसी भी सगठन के साथ रहने की आजादी होनी चाहिए।

रतलाम के डीजन शॉट के विग्नार की बात स्वीकार की जा चुकी है लेकिन विग्नार का काम कुछ भी नहीं हुआ है। उसी तरह नीमच के लोको शेड के विग्नार की बात भी नहीं गई है। वह भी पूरी ही है। मध्य प्रदेश जो एक पिछड़ा हुआ राज्य है उसके अंदर कई स्थानों पर रेलवे लाइन की मांग है जिस के लिए मैंने कटौती के प्रस्तावों द्वारा मांग रखी है। उन को आप देखेंगे और उन की तरफ ध्यान देंगे तो मैं समझता हूँ कि रेल विभाग की दिशा में काफी काम कर सकेंगे। अंत में इस निवेदन के साथ कि रेल कर्मचारियों की बोनस की मांग स्वीकार करे और तृतीय श्रेणी के यात्रियों पर बढ़ाया गया किराया व सामान्य जनता पर अन्य वृद्धि म बढ़ाने वाले बोझ स्वरूप वृद्धि को वापिस लें।

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे (खलीलाबाद) सर्व प्रथम मैं अपने नए रेल मंत्री को हार्दिक तथा देता हूँ। उन से देश को, जनता को और रेलवे कर्मचारियों को बड़ी बड़ी आशा है। मैं चाहता हूँ कि उनकी आशाएं पूरी हों।

बाराबकी से ममस्तीपुर तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग बहुत दिनों से चली आ रही है बड़ी खुशी की बात है, पिछले दो सालों से रेल मंत्रालय ने उस मांग को स्वीकार कर लिया है परन्तु जब रेलवे बजट को मैंने देखा तो उसमें मुझे बड़ा ही दुःख हुआ और बड़ा ही शोच हुआ कि दो तीन प्रदेशों को जोड़ने वाली यह बड़ी लाइन जिस का आश्वासन सदन में दिया

जा चुका है उसका बजट शून्य के समान है उस बजट को देखते हुए यह अनुमान लगाया जा सकता है कि बाराबकी के ममस्तीपुर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने में लगभग पचास साल लग जाएंगे।

भटनी में मडुवाडीह छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का सर्वेक्षण इस लाइन के साथ ही हुआ था। परन्तु उस के बाद जो सर्वेक्षण किए गए वे बड़ी लाइन में परिवर्तित हो गए और भटनी में मडुवाडीह का सर्वेक्षण पता नहीं कहा किस टोकरी में पड़ा नहै, भगवान जानें। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि उस पिछड़े हुए प्रदेश की ओर ध्यान दें और उस गरीब इलाके के ऊपर ऋणा कर जिन में वृद्धि की जनता भी इस देश में उन्नति कर सके।

रेल विभाग में हिन्दी की बड़ी उपेक्षा हुई है। नौ रेल मंत्री जी में हिन्दी भाषियों को बहुत बड़ी आशा है। रेलवे में एक हिन्दी विभाग खोला गया था और गृह मंत्रालय से एक कर्मचारी वहाँ नियुक्त हुए थे। अब पता चल रहा है कि उस कर्मचारी का इस नाते निकालने की कोशिश की जा रही है कि वह रेलवे का कर्मचारी नहीं है, गृह मंत्रालय द्वारा नियुक्त है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि गोरखपुर वर्कशॉप का और अधिक विस्तार किया जाना चाहिए जिन किया जाना चाहिए जिस से वहाँ के स्कूलों के निकलने वाले गरीब पढ़े लिखे विद्यार्थियों को सेवा का अवसर दिया जा सके। गोरखपुर के सिगनल वर्कशॉप का विस्तार करने का आश्वासन इस सदन में दिया गया है। हमें आशा है कि उस का विस्तार किया जाएगा।

रेलवे के अन्दर एक ही विभाग में एक ही स्थान पर क्लास वन के अधिकारी दस वर्ष से भी अधिक दिनों से काम कर रहे हैं जिससे

क्लास थी और क्लास फोर के कर्मचारियों को नाना प्रकार से वह परेशान किया करते हैं। मैं मंत्री महोदय से अपील करना हूँ कि ऐसे कर्मचारी जो दम माल में अधिक दिनों से एक ही स्थान पर एक ही रेलवे में काम करते हुए हैं उनका स्थानान्तरण किया जाना चाहिए, जिस से रेलवे की व्यवस्था, नियम और कानून सब कायम रहे।

एक महत्वपूर्ण माग मेरी यह है कि रेलवे विभाग में स्वास्थ्य की सुविधाएँ बहुत कम हैं। स्वास्थ्य को सुविधाएँ और अधिक म अधिक उपलब्ध की जानी चाहिए और यह भी देखा जाना चाहिए कि डाक्टर लोग दवा को बेच तो नहीं दे रहे हैं। डाक्टर दवा का दुस्प्रयोग तो नहीं कर रहे हैं, इस पर भी ध्यान देना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि रेलवे में अच्छे खिलाड़ियों को स्थान दिया जाता रहा है और उनको सेवा करने का अवसर दिया जाता रहा है। पिछले दिनों में इसका महत्व कम हो गया है। मैं चाहता हूँ कि इस पर भी मंत्री महोदय ध्यान दें।

एक सब से महत्वपूर्ण माग यह है कि रेलवे इन्फार्मल कन्सल्टेटिव कमिटी की मीटिंग से जो 24 नवम्बर 1972 को हुई थी मैंने माग की थी और उससे पहले भी दो रेल मंत्रियों से—श्री हनुमत्तैया जी और श्री पाई जी—माग कर चुका—कि मेरे यहाँ खलीलाबाद स्टेशन का प्लेटफार्म दक्षिण की तरफ है उसको उत्तर की तरफ कर दिया

जाय। लेकिन मुझे आश्चर्य के साथ कहता पड़ता है जो एम० रेलवे मुझे जवाब देते हैं कि खलीलाबाद के दक्षिण की तरफ विधियानी और बनियावारी गांव है इस लिए प्लेटफार्म दक्षिण की तरफ रहना चाहिए। मैंने स्टेशन पर पता लगाया कि क्या कोई अधिकारी वहाँ जाच करने के लिए आये तो मालूम हुआ कि कोई नहीं आये। मैं आप में अपील करना चाहता हूँ कि पूरा खलीलाबाद कस्बा, बैंक तहसील ब्लाक सारे कालिज, मार्केट, एप्रोच रोड, सब उत्तर की तरफ है लेकिन रेलवे प्लेटफार्म दक्षिण की तरफ है। इस पर ध्यान देना चाहिए और शीघ्र कार्यवाही करनी चाहिए।

खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पूर्वांचल का एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। यह पूर्वांचल का एक बहुत महत्वपूर्ण औद्योगिक स्थान है। मैंने माग की थी कि 1 अप्रैल और 2 डाउन वहाँ रुक जाय तो यात्रियों को दिन में वहाँ उतरने की सुविधा हो सके। इससे उम क्षेत्र का बहुत कल्याण होगा।

एक महत्वपूर्ण माग यह है जिसे हमारे भूतपूर्व समूह सदस्य ने हमारे भूतपूर्व प्रधान मंत्री माननीय लालबहादुर शास्त्रीजी से भी की थी मालवे रेलवे स्टेशन होते हुए बखिरा मैदावल, माथा बावामी डुमरियागज होते हुए एक रेल लाइन नौगढ़ तक बिछाई जाए। इस सम्बन्ध में मैंने रेलवे बोर्ड को एक पत्र लिखा था, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री जो इस पर ध्यान दें।

एक अन्य रेलवे लाइन, जो पूर्वांचल की सबसे महत्वपूर्ण माग है सहजनवा से पीपरीली, कंडीराम, बढहलगज होते हुए साहगज तक बड़ाई जानी चाहिए।

एक और महत्वपूर्ण माग है—इसी सदन में पिछले 28 अगस्त को हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था और पूरे

[श्री कृष्ण चन्द्र पाठे]

उत्तर प्रदेश के समद सदस्या ने उस का हादिक स्वागत किया था कि शाहदरा—सहारनपुर रेलवे लाइन को उखाड़ा नहीं जाएगा। परन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है उस आशवासन के बावजूद भी उस रेलवे लाइन को उखाड़ा जा रहा है जिसमें तमाम माननीय समद सदस्य परेशान हैं सारा उत्तर प्रदेश परेशान है जनता परेशान है, उत्तर प्रदेश की सरकार परेशान है। मैं अपील करना चाहता हू कि डम तरफ विशेष ध्यान दिया जाय जिससे उस क्षेत्र की जनता का कल्याण हो सके

एक महत्वपूर्ण माग यह है कि रेलवे की जो जमीन बेकार पड़ी हुई है उस को गरीबों में बांटना चाहिए और उनका दी जाना चाहिए जो रेलवे कर्मचारी हैं और भूमिहीन हैं यद्यपि दिल्ली के आस पास बड़े तगर में मुना गया है कि लोगो ने जबर्दस्ती ऐसी जमीन पर कब्जा कर लिया है। मैं अपील करना चाहता हू कि उस को रेलवे विभाग जट्ट स जट्ट अपने हाथ में ले ले।

पंजाब और हिमाचल प्रदेश का जोड़ने वाली एक लाइन के लिए 80 मसद सदस्या ने लिखकर रेल मंत्री जी से अपील की थी। नागल डैम में तलवाड़ा तक एक रेल लाइन शीघ्र बनाई जाय। मैं चाहता हू कि मंत्री महोदय डम तरफ शीघ्र ध्यान दें।

मस्य नहीं है डम लिये मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हू कि इन मागों की ओर वे विशेष ध्यान दें तथा गरीबों को जमीन बांटने के लिए शीघ्र व्यवस्था करें। इन शब्दों के साथ मैं डम बजट का हादिक स्वागत करता हू।

SHRI N K SANGHI (Jalore). Whenever the Budget is presented the teeming millions of the country are watching two things, whether the fares and freights are going up and whether the railway administration is going to provide better amenities. These are the two aspects that the average man in the country is concerned with. What we find is that the fares and freights are going up in some way or the other and the facilities that are needed by the common man are not coming up. I have the good fortune of being elected to this House since 1967. During the period of last six years I have seen six Union Ministers taking charge of the Railway Board. We had Shri C M Poonacha, followed by Shri Ram Subhag Singh and then Shri Gulzarilal Nanda came and then Shri Hanumanthiah and then Shri T A Pai for a short time. I welcome Mr Mishra, who is now holding this portfolio and I hope he will give some new directions and show some new way to the railways in the country. Whenever any Minister took charge, he was thinking of the railway administration in a particular manner. Shri Nandaji emphasised on such matters as savings in coal and fuel saving from thefts, stoppage of pilferage in Mughalsara Yard and better association of social workers and legislators with the railways. When Shri Nandaji took charge of this Ministry there was a parallel organisation that has been created in the Railway Board to look after these arrangements which Shri Hanumanthiah had come to the conclusion that the railways were slack because they were having so many gauges, narrow, metre-gauge and broad gauge. He had taken a policy decision to have one gauge and that was the new direction he gave. Immediately he went ahead with the work of conversion of the Guntakkal-Bangalore line from metre gauge to broad gauge. We are 55 crores of people and when we find that a particular Minister takes up a new work in his own State list, we have some doubts. That is why we

feel that an over all system of having a consistency has been lacking what we want to know is whether any new light, any new direction has been given to the management in restructuring the administration of Railways?

Rajasthan and Gujarat have about 10,000 km of M.G. line out of a total of 25,000 kilometres of metre gauge railway line in India. Rajasthan and Gujarat have been divided in two separate zones, the Western and Northern railway zones. Because of the two metre gauge lines falling in two different zones a lot of bottle-necks at junctions of zonal railways are created and we should see how we can avoid them. I do not say that we should not have new lines. An average man in this House and outside would agree that in case the lines of one gauge are brought into one zone it will add to efficiency and economics and there will be less of bottlenecks. Secondly whenever these matters relating to metre gauge lines are discussed, it is usually the General Managers, who discuss things at their level, it is not the divisional Managers. The General Managers of the zonal railways are always observed with the idea that they must look after the broad gauge problems because that is the basic or major outlay in their zonal organisation. That is one basic reason why the metre gauge railways suffer. The Railway Minister should consider whether it will lead to efficiency if practically one third of the total railways in India, the metre gauge railways are brought into a separate zone.

In the Budget we have been told that the railways are suffering losses because there is of uneconomic line and they have said that as many as 77 such uneconomic lines are there. For the last five or six years we have been told that the railways were losing on uneconomic lines. I quite visualise we must have some alibis and we must put some responsibility somewhere for the continuing losses. I tabled a question asking the Railway Minister whether Government are

considering the question of closure of certain Branch Railway Lines as they are considered uneconomic and that the States which are served by these Branch Lines have been asked to convey their views on the subject. The hon. Minister replied that three uneconomic branch lines that are being considered for closure and for which references were made to the State Governments for their views are Lata-guri-Rafasnal on North East Frontier Railway, Kunkavav-Derdi on Western Railway and Gwalior-Shivpuri on Central Railway.

17 hrs.

Further, Sir, they have said that these Railway lines have been closed. Basic important answer they have given is that for determining the financial viability of a Branch line the following elements are considered:

- (i) Earning of the Branch Line proper.
- (ii) Additional earnings accruing to the Main Line on account of Branch Line minus any loss due to short circuiting or diversion of traffic.
- (iii) Expenses of the Branch Line proper.
- (iv) Additional expenses for carriage of new traffic generated on Main Line.

I think it is a bogey that has been created that uneconomic lines are losing heavily.

On page 11 of The Economy Survey it has been said, the basic reasons for the expenditure on the particular Section consist of three parts:

1. Expenses which have been identified directly on the Section—salaries of staff cost of living, etc.
2. Cost of maintenance of wagons and coaches, etc.
3. Overheads which are incurred by the Railways or the Divisions or as a whole, i.e. salaries of General Managers,

[Shri N. K. SANGHI]

Heads of Departments and all these things.

You have working expenses, direct expenses and supervisory expenses and you say that these lines are un-economic. May I ask, if these un-economic Railways are closed, will it help? Will the overhead expenses be removed? Certainly not. These overhead expenses cannot be reduced. Constitutional guarantees are there for the employment of supervisory staff. These over-heads will not be reduced by closing these un-economic lines.

As an example, I may give the figures of Rohtak-Sohana line:

Earnings of Branch-line (1970-71)—Rs. 4,70,000.

Expenses of Branch—Rs. 2,66,000.

Net earnings of the Branch—Rs. 1,50,000.

On the top of it Over-head expenses are—Rs. 17,00,000.

I am sure Government will give a thoughtful idea to this matter. The over-head expenses cannot be reduced. They may not be appreciating that these Branch lines are also the life-line of the backward areas.

MR. CHAIRMAN: Please be brief. I have to see the time.

SHRI N. K. SANGHI: Sir, the Railway Minister in his Budget speech has said that the Amta-Howrah lines are being revived. Un-economic lines had to be closed and we find because of the agitation of the people we have to re-open and re-consideration of this matter has to be given.

In his Budget speech it has been said by the Hon. Minister that Howrah-Shoakhah and Shahdra-Saharanpur Railway lines are being opened up. These are also un-economic lines. The companies were running these lines. But since they were un-economic, they were sold out. Now due to the pressure of people, Government has given a new thought to have these new lines in the broad-

gauge. This is an example. What is the result of once closing the un-economic lines and re-opening them?

In the light of this, the Railways should give a look to the continuation of the uneconomic lines and not to close it because ultimately it will not be of any benefit. On the contrary, the development of these areas will be deterred.

I would like to draw your attention to another important point. Railways have always told that they are suffering heavy losses because of carrying low rated traffic like gypsum, sand, stone. I have taken help from professionals who are involved in the Railways and are working economics of the low-rated traffic and the high rated traffic. The figures conclusively prove that the low rated traffic brings better revenue to the Railways than the high rated traffic. Loadability of the low rated goods is—much higher in the wagon than the capacity of the high rated traffic. Though the freight charges of low rated goods like coal, gypsum, is much low, the loadability is higher and in turn the freight charges accruing to the Railways are much higher. For example for beeris, matches, wool loose, the minimum weight chargeable is 60 quintals. The freight rate is 2.48 2.82 per quintal. The freight accruing to the Railways on 1,000 k.m. run is 645, 807 and 807 rupees. Similarly, in the low rated freight we have example of coal, gypsum and salt. The minimum loadability is 22 tonnes, 24 tonnes. For coal at the freight rate of Rs. 8.72 per tonne, the freight received is Rs. 621 and for Gypsum is Rs. 1154 and for Salt it is Rs. 1038. It is for a distance of 1,000 k.m.s. Thus you will observe the freight received from low rated commodities is much higher than the high rated commodities. In fact the Railways are making more money on the low rated commodities and in case they do not take care to retain this traffic, the Railways will really suffer more loss,

I would like to say to the Minister as to what has happened to the Delhi third terminal?

MR. CHAIRMAN: Some times we behave in the same manner as opposition behaves.

SHRI N. K. SANGHI: The Metropolitan Survey Team was given the task for fixing the third terminal. Lakhs of rupees have been spent in the last two years. But still no decision has been taken. First they said Safdarjung, then Brar, then Nizamuddin, then Jaypatnagar and so on. Even the Lt. Governor of Delhi, the Chairman of the Railway Board and the Chairman of the Metropolitan Council have been consulted and they have looked into the matter personally. But still no decision has been taken about the location of the third terminal. I want that an early decision should be taken by the railways in this matter. These are matters of future planning. We expect a better response and a better working from the railways. We are here to tell them what we feel. It is for the minister to give a reply to all the points we have raised.

*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem): Mr. Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me an opportunity to say a few words on the Railway Budget, 1973-74.

Sir, I have been elected from Salem constituency in which you know, Sir, that with a capital outlay of Rs. 375 crores the Steel Plant is coming up. Adjacent to Salem, there is the Mettur Electricity Scheme which has helped in the establishment of many industries in this area. In fact, the infra-structure for the industries in this area is so strong that there is vast potential yet to be tapped. With the laying of New Salem—Bangalore line, the products of Central Defence establishments, and other public and

private sector units in Bangalore are transported to Kerala and south-west parts of Mysore State through Salem. From Neiveli the lignite has to reach the Salem Steel Plant. At present, the Divisional Headquarters of Southern Railway is located in Olavakkot, which is not a central place. In consequence, there is the possibility of bottlenecks being created in industrial growth in and around Salem and even now there is inordinate delay in resolving many transport problems. Many times in the past the necessity for having Divisional Headquarters in Salem has been brought home to the Ministry of Railways. The people of this area are prepared to give whatever land is required for this purpose near Salem Junction. As early as 1956 the decision to locate the Divisional Headquarters in Salem was taken but for reasons unknown to me this decision has not yet been implemented. The Olavakkot Division covers a distance of 686 kms. from Jolarpet to Mangalore and proper control and supervision is not being exercised in view of the unwieldy jurisdiction. I would urge upon the Ministry of Railways that immediate and earnest efforts must be made to locate the Divisional Headquarters in Salem.

Near Salem Junction, there is a level crossing of about 300 yards connecting Old Suramangalam and New Suramangalam. On account of transport congestion in this railway track, the people of the area are greatly handicapped in their movement. I would request the hon. Minister of Railways to have an overbridge in this area at the earliest.

In Dharmapuri District in no place the West Coast Express halts and the people of this district are to trek a long way to catch the train. The West Coast Express must halt at least for a minute in Morappur. There is also urgent need for an overbridge in Morappur.

*The Original speech was delivered in Tamil.

[SHRI E. R. KRISHNAN]

Recently, the Prime Minister laid the foundation stone for a tube-railway in Calcutta at an expenditure of Rs. 140 crores. The surveys for metropolitan tube-railways in Delhi, Bombay and Madras are also being undertaken. The people of Madras are anxiously awaiting the implementation of this scheme, which will go a long way in solving their transport problems. At this juncture, I came to know that a senior Railway official of the Southern Railway, Shri Hari Sinha, has expressed some doubts about the feasibility of this scheme in Madras. This might not be true, but still it has created some serious misgivings in the minds of the people of Madras city. It has created discontentment among them. In order to remove this discontentment and also to solve their day to day transport problems, the Railway Ministry should implement this metropolitan tube railway scheme as early as possible.

I am proud to say that Indian Railways is the biggest in Asia and occupies fourth place in the whole of the world, employing 17 lakhs of people in 700 categories. As compared to 1950-51, in the year 1972-73, there is 88 per cent increase in wagons, 83 per cent increase in passenger coaches, 140 per cent increase in freight revenue, 238 per cent increase in passenger-fare revenue. While this is to be complimented, it is really regrettable that murder on the railways during the past three years has gone up by 90 per cent, dacoity by 69 per cent, theft of things belonging to the passengers by 71 per cent. In 1973-74 a sum of Rs. 19.82 crores has been allocated for Railway protection force. But last year a sum of Rs. 13.5 crores had been given as compensation in settlement of the claims for the loss or damage to goods sent through Railways. While the railway property has been stolen in 1971-72 to the tune of Rs. 62.04 lakhs, the theft of goods belonging to general public has

been of the value of Rs. 1.73 crores. Even 2 per cent of the culprits has not been arrested by the R.P.F. Some effective measures are to be taken including strengthening of RPF and also the removal of undesirable elements in the RPF itself. The casual labour of 3,30,000 out of the total of 17,00,000 must become a permanent labour force of the Railways.

While paying my humble tribute to the performance of the Railways, I request the hon. Minister to take some concrete steps on the points I have made.

With these words, I conclude.

SHRI S. B. GIRI (Warangal): Sir, the railways is the biggest public sector undertaking in our country, employing more than 12 lakh people. Even after 25 years of independence, though it is supposed to be a nationalised industry, it cannot be called so in the real sense of the term unless the workers are participating in the administration of the railways at all levels. Being a government undertaking, it must be a model employer. Yet, while we are all talking about socialism, it is a fact that the workers are completely denied the right of administration in the railways. I hope the Railway Minister, while replying to the debate, will definitely give an indication that the workers will also be participating in the administration of the railways at all levels very soon.

The railways should be treated as an industry and not as a government department. Unless that is done, the efficiency of the railways will not improve. The railways is a commercial organisation and an industry. So, the service conditions of the railway employees should be quite different from that of the Central Government employees. I do not understand why the service conditions of the employees of an industry should be linked with that of the Central Government. This is one of the demands of the recognised labour in the railways for

which they have been agitating. I support that demand and I hope that the Railway Minister will agree to it.

There are two recognised unions in the railways. When we are talking of one union in one industry, I do not understand why two unions should be recognised in the railways. When there are two unions, there will always be trouble, because when one union makes one demand the other union will try to sabotage it. Therefore, in the interest of good industrial relations, there should be only one recognised union, and that should be decided on the basis of secret ballot. Otherwise, it will be against the spirit of the Industrial Relations code of Discipline and the present policy of the Government of India.

This is an industry where there are employees who have been working continuously for the last 5 to 20 years and yet they have been treated as casual labour. They work for more than 8 hours and they are paid less than an unskilled worker in the railways. This is naked exploitation of the poor workers. I thought that after the mid-term elections of 1971, with its special emphasis on *garibi hatao*, these casual workers will be absorbed permanently, but nothing has been done so far. If you want to do justice, if you want that these workers should be treated as human beings, they should be paid at least the minimum amount—the amount that an unskilled permanent worker is getting in the Railways.

I would like to mention another thing. In the Railways, which is the biggest nationalised industry, the workers must be treated as human beings. Some friends were mentioning that the Railway Board officials—I do not blame all of them—at least some bureaucrats do not have any sympathy as far as human beings are concerned. They are treated only on bureaucratic lines—This should be put an end to...I have not even completed.

MR. CHAIRMAN: You have taken 5 minutes. You have only two minutes more.

SIIRI S. B. GIRI: I suggest to the Railway Minister and the Government of India that the old bureaucratic officials who are still there in the Railway administration and on the Railway Board or on the different Zonal Railways should be given training as to how they should treat and behave with the workers. This is a very important thing. I think, unless this is done, there will not be efficiency in the administration and the workers will have no confidence in the administration or in the Government. I once again repeat that there should be a training programme for these officials. The railway officials from top to bottom should be trained. There should be some training schemes and programmes for these officials.

Now, I would like to mention some problems with regarding to the South Central Railway. In 1960, in the Secunderabad Division of the South Central Railways, 30 workers were removed and their only crime was that they participated in the 1960 general strike. Only about a year ago, because of constant representations by the Unions and other leaders, 21 workers were taken back on duty and they were re-employed. Some 5 workers are still to be re-employed. I, therefore, submit—I have represented to the Railway Minister and also to the Railway Board officials,—that these 5 workers should also be re-employed; there should be no discrimination. When you decided on a policy to take back all the workers and to re-employ them, then, this should be adhered to. So, the remaining 5 workers in the Secunderabad Division of the South Central Railways should be immediately re-employed. At least for the purpose of retirement benefits, the workers who were re-employed in 1971, must get all the benefits. I appeal to the Railway Minister to see that these workers when they retire—they will be

[SHRI S B Giri]

retiring within six months or one year—get all the benefits like continuous service etc

There is another point, to which I would like to refer. I have made a representation to the Railway Minister on this point. There were criminal cases against a number of workers, because, they went on strike in 1960. All these workers were acquitted and some of them were given full pay. But, some of them, about 40 workers were treated in a different way. This discrimination must be removed. This is my submission.

There is also another problem. A number of senior employees are being denied promotion. I will quote one example.

“While on all the Zones, the post of Compilation Officer is operated in the Statistical Departments, the South Central Railway has lapsed the post for no obvious reason there by depriving the senior-most Class-III staff of the only channel of promotion. The present incumbent of Office Superintendent of the Statistical Branch, South Central Railway is an ex N S Railway employee with 30 years of service in the supervisory ranks. There is no justification for denying this post to him.”

I have just given this example, so far as the question of promotion is concerned. When the Third Pay Commission gives some benefits to employees, the cases of the ex NS, railway employees should be considered. I have certain other submissions to make.

MR CHAIRMAN You can send it to the Railway Minister, and after that, you can have a talk with him also.

SHRI S P GIRI I would like to mention one thing about my constituency. Warangal city is the biggest marketing centre in the Telengana Region. Work on the construction of

the over-bridge was about to be started, when there was a stay application. Now, the stay has been vacated. The construction work on the over-bridge should be immediately taken up, because, there is lot of congestion. Once the railway gates are closed there is traffic jam. So, this work should be taken up immediately.

My second suggestion is that Warangal being a very big marketing centre in the Telengana area, the railway station should be re-modelled.

I thank you very much for the opportunity given to me to speak on the Railway Budget.

श्री मनी राम गोबरा (हिसार)

मुझ से पहले बहुत से मंत्रियों ने इस बजट की नुकताचीनी भी की है और कई तरह के सुझाव भी दिए हैं। लेकिन मैं ज्यादा कुछ नहीं कहूँगा क्योंकि नुकताचीनी वाली बातें पिछले साल भी बही गई हैं, उससे पिछले साल भी आर दस माल पहल भी बही गई। हरियाणा के मामले में एक बात मैं जरूर कहूँगा। कुछ मंत्रियों ने कहा है कि उनके हलका के बहुत से लोग न रेल गाड़ी देखी भी नहीं हैं। अगर मैं यह कहूँ कि हरियाणा के अन्दर लोग न रेल गाड़िया देखी जरूर हैं लेकिन रेल गाड़ी पर वे चढे नहीं हैं तो आपको यह बात बहुत अजीब लगेगी। लेकिन यह सच बात है जितनी भी गाड़िया हरियाणा में से गुजरती हैं वे दनदनाती हुई गुजर जाती हैं लेकिन लोग उन से चढ नहीं पाते हैं। कोई पश्चिम में, कोई पूर्व में, कोई उत्तर में और कोई दक्षिण में सीधी निकल जाती है। हरियाणा के किसी आदमी को उन पर चढने का मौका नहीं मिलता है। एम सी ब्राच लाइन बहा नहीं है। परीदाबाद से दिल्ली और सोनीपत से दिल्ली और गुडगाव से दिल्ली लोग आते जाते हैं लेकिन मैं यह समझता हूँ कि

ये लाइनें और ये गाडियां दिल्ली वालों के लिए हैं, हरियाणा वालों के लिए नहीं। हरियाणा वाले इनमें चढ़ने नहीं हैं। यहां जो नौकरी करने वाले हैं या जो बिजनेसमैन हैं वे ही उन में चढ़ने होंगे। एक स्टेट के अन्दर जहां बहुत सी लाइनें निकलती हैं एक्सप्रेस और मेल ट्रेज दौड़ती हैं उसी स्टेट के किसी बाशिन्दे को उन में चढ़ने का मौका न मिले और उस ने उन में चढ़ कर न देखा हो तो यह कितनी अजीब बात है। लेकिन है यह सच बात।

मैं जानता हूं कि जितनी रेलवे लाइनें अंग्रेजों ने बनाई वे फौजी यूनिट को आसान बनाने के लिए और उसको जारी रखने के लिए बनाईं. और जनता की भलाई उनके दिमाग में कभी नहीं रही। लेकिन आज देश में प्लानिंग और डिबलेपमेंट का काम हो रहा है। और हरियाणा में भी हो रहा है। आप अंदाजा लगाएं कि पच्चीस लाख टन अनाज हमने हरियाणा से पिछली बार सेंटर के पूल में दिया। इस साल तीस लाख टन हम दे रहे हैं और जिस तरह से हरियाणा का डिबलेपमेंट हो रहा है मैं उस हिसाब से आपको विश्वास दिलाता हूं कि अगले चार साल के अन्दर अन्दर हरियाणा साठ लाख टन अनाज देश को देगा। जिस स्टेट के अन्दर 70 और 80 के बीच में बड़ी बड़ी नई मंडियां बनी हों उन मंडियों को ब्रांच लाइनों से कतई न जोड़ा जाए तो सारी की सारी पैदावार किस तरह से एक जगह से दूसरी जगह लाई ले जाई जा सकती है, इसका आप अंदाजा लगा सकते हैं। ट्रकों से उसको लाया जाए तो महंगा किराया देना पड़ता है। इस तरह से अगर उसको देश के किसी भाग से भेजा जाता है, जहां अनाज की कमी है, वहां

भेजा जाता है तो जिन लोगों को आप अनाज पहुंचाना चाहते हैं उनको सस्ता अनाज कैसे मिलेगा, यह आप स्वयं हमें बताएं। हरियाणा में एक मील की भी ब्रांच लाइन नहीं है। सभी और लाइनें जाती हैं लेकिन हरियाणा के बाशिन्दों के वास्ते या उनके माल को ले जाने के लिए वे नहीं हैं और हरियाणा वाले उन से फायदा नहीं उठा सकते हैं। इसलिए जरूरी है वहां पर ब्रांच लाइनें बनें ताकि जो ज्यादा पैदावार हो उसको आसानी से भेजा जा सके और लोगों को फायदा हो।

हरियाणा की पैदावार को देश के दूसरे भागों में पहुंचाने के लिए मैं कुछ नई लाइनें, ब्रांच लाइनों का सुझाव देना चाहता हूं और प्रार्थना करता हूं कि उनको जल्दी से जल्दी खोला जाए।

रोहतक से भिवानी के लिए एक ब्राड गेज लाइन खोली जाए। भिवानी आज में पंद्रह बीस साल पहले राजस्थान का दरवाजा था कामर्स की दृष्टि से। कामर्स की दृष्टि से जितना काम राजस्थान में होता था भिवानी की मार्फत होता था। आज वह नार्दन ईंडिया का बहुत बड़ा कर्मागियल सेंटर इसलिए नहीं है और उजड़ चुका कि वहां पर ब्राड गेज लाइन नहीं है। वहां का सारा बिजनेस ठप्प हो गया है। मैं प्रार्थना करूंगा कि रोहतक से भिवानी तक एक ब्राड गेज लाइन होनी चाहिये।

जींद, उकलाना, फतेहबाद, सिरसा, यह भी एक नई ब्राड गेज लाइन होनी चाहिये। भाखड़ा नहर जब बनी थी उस वक्त एक बात कही गई थी कि भाखड़ा कम्प्लेक्स के अन्दर इतनी ज्यादा पैदावार होगी कि उसको इधर उधर ले जाने के लिए नई मंडियां और नई

[श्री मन्त्री राम गोदरा]

ब्राच लाइनें खोलनी पड़ेगी। सिरसा, उकलाना, फतेहबाद, जीद का जो इलाका है उसके अन्दर सब से ज्यादा अच्छी स्टेपल की काटन होती है और उस काटन को सारे देश के अन्दर जहाँ भी बड़ी बड़ी मिले हैं, ले जाया जाता है। उसको ट्रकों के जरिये ले जाया जाता है। इसके लिए यह बहुत जरूरी है कि इस नई ब्राडगेज लाइन को बनाया जाए ताकि इस उच्च कोटी की स्टेपल काटन को सारे देश के कारखानों में मामानी से पहुँचाया जा सके।

1942 के पहले रोहता से गाहाना, पानीपत रेलवे लाइन चलती थी। पचास साल से यह चलती आ रही थी। 1942 में एमरजेंसी के कारण अग्रेजों ने और साथ ही साथ इकोनीमी के कारण अग्रेजों ने उस लाइन को बन्द कर दिया। उन्होंने उस वक्त इसको जरूरी नहीं समझा। आप भी शायद जरूरी नहीं समझते हैं कि इसको बहाल किया जाए लेकिन यह बहुत जरूरी लाइन है। रोहतक से पानीपत वाया गोहाना जो लाइन जाती है, इसको मैं प्रार्थना करत हूँ कि रेस्टोर किया जाए।

रिवाड़ी से रोहतक एक नई ब्राडगेज लाइन को भी मैं बहुत जरूरी समझता हूँ। इसकी और भी आपका ध्यान जाना चाहिये। इसी तरह से जगाधरी चडीगढ़ एक नई ब्राडगेज लाइन भी बननी चाहिये।

एक लाइन जो चाहे मेरे इलाके में नहीं है हरियाणा में भी नहीं है लेकिन जिसको मैं जरूरी समझता हूँ उस पर भी मैं जोर देना चाहूँगा। जब देश पर संकट आता है तो उस समय उससे निपटने के लिए यह लाइन बहुत जरूरी है और उस में मैं हरियाणा को भी शामिल करता हूँ। यह लाइन नगल

तलवाड़ा लाइन है। जो इलाका देश की हिफाजत के लिए सब से ज्यादा जवान देता है उस इलाके का ध्यान रखने हुए इस लाइन पर मैं खास तौर से जोर देना चाहूँगा।

एक पैसा भी 20-25 साल के दौरान हरियाणा के अन्दर ब्राच लाइनें खोलने के वास्ते नहीं लगाया गया है। यह स्टेट के हाथ की बात भी नहीं है। नेशनल हाईवे, सड़कें और लिंक रोड्स तो बन गई हैं लेकिन जहाँ तक ब्राच लाइनों का सम्बन्ध है वे तो आप ही बना सकते हैं। इस वास्ते मैं प्रार्थना करता हूँ कि जो तजवीजे मैंने पेश की हैं उन पर गौर किया जाए और उनको पूरा किया जाए।

श्री श्रीकृष्ण मादों (सीकर)
राजस्थान में आजादी के पहले राजा महाराजाओं के जमाने में 5307 किलोमीटर लाइनें बनी थी। 1947 के बाद आज तक वहाँ 1749 किलोमीटर लाइनें ही बनाई गई हैं। ये तीस साल में बनी हैं। राजस्थान के पिछड़ेपन को देखते हुए, वहाँ के सूखे की स्थिति को देखते हुए, वहाँ की आबादी को देखते हुए, उसकी लम्बाई को देखते हुए यह बहुत ही असन्तोषजनक है। इस वास्ते मैं निवेदन करूँगा कि वहाँ लाइनें बढ़ाने की ओर विशेष ध्यान दिया जाए और तेजी से काम किए जाए और जो बैकवर्ड इलाके हैं, वहाँ ज्यादा काम किए जाए। मैं निवेदन करूँगा कि इस दृष्टि से लोकल, डिडवाना, रिंगस, दातारामगढ़ लाइन को बनाया जाए। इससे जोधपुर की दूरी अस्सी किलोमीटर कम हो जाएगी। रक्षा की दृष्टि से यह बहुत जरूरी है। यहाँ खनिज पदार्थों का उत्पादन बहुत अधिक होता है और अगर इस लाइन को बना दिया गया तो इस इलाके के पिछड़ेपन को दूर करने में भी आपको मदद मिलेगी।

पिछले साल भी मैंने निवेदन किया था और अब फिर करता हूँ कि वांसवाड़ा डिस्ट्रिक्ट बहुत पिछड़ा हुआ है। वहाँ पर लाइन बनाना इसलिए जरूरी है कि कांडला वहाँ से बहुत नजदीक पड़ता है। इस बास्ते खनिज पदार्थों के एक्सपोर्ट से हमें बहुत पैसा मिल सकता है। इस बात को मद्देनजर रखने हुए वहाँ पर लाइन बनाना बहुत जरूरी है। पिछले समय में मैंने एक निवेदन किया था कि कम से कम वांसवाड़े को जो 55 किलोमीटर है वहाँ पर और सुविधा कुछ नहीं दे रहे हैं तो एक सुविधा यह तो दीजिए कि वांसवाड़े का जो फिनिश प्राइवेट है उसका लदान करने के लिए कम से कम वहाँ एक साइडिंग तो दीजिए। आप ने जवाब दिया था कि 7 बैगन का कुल पर मन्थ का हिसाब लोडिंग का है। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह बहुत बढ़ गया है और अब तो 70-80 बैगन पर मन्थ तक पहुँच गया है। आप जल्दी से जल्दी साइडिंग देगे तो डेढ़ सौ, दो सौ बैगन पर मन्थ तक की वहाँ पर क्षमता है। लोडिंग के बारे में मैं निवेदन करूँगा कि आप बैगन की सुविधा दें तो महंगाई किसी हद तक दूर हो सकती है। आप को यह कहना ही पड़ेगा कि कितने दिनों में, पाँच साल में या दस साल में हिन्दुस्तान के एक कोने से अगर कोई भी माल लोड करना चाहता है किसी कोने को भी तो आप 24 घंटे में बैगन उसे देंगे। यह विश्वास आप को दिलाना ही पड़ेगा।

एक सुझाव मैं देना चाहूँगा। ट्रांशिपमेंट प्लानेट पर जब आप की मीटर गेज की गाड़ियाँ जाती है तो ब्राडगेज की गाड़ियों में जब ट्रांशिपमेंट होता है तो 6 टन का फर्क रहता है। वह ब्राडगेज की गाड़ी 22 टन के बजाय 16 टन माल लेकर जाती है। इसी तरह ब्राडगेज की

गाड़ी जब जाती है तो 22 टन के बजाय मीटर गेज के 32 टन के अंदर उस का ट्रांशिपमेंट होता है। इस तरह से दस टन यह फालतू जाता है। मैं समझता हूँ कि यह 35 प्रतिशत आप की लोडिंग बचायी जा सकती है अगर आप के इंजीनियर यह कर दें कि मीटर गेज और ब्राड गेज की लोडिंग कैपेसिटी एक हो। किसी तरह से एक ही दशा में वह घा जायं तो यह समस्या हल हो सकती है।

दूसरा निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि स्माल स्केल इंडस्ट्री का माल ई प्रायरीटी में बुक होता है। यह एक अन्याय है। जब कि हम स्माल स्केल इंडस्ट्री को बढ़ावा देना चाहते हैं तो उसके फिनिश प्रोडक्ट्स जो हैं जैसे और इंडस्ट्री को आप ने सुविधा दे रखी है, उसी तरह से उन के लिए भी दें। उन का भी माल वी प्रायरीटी में लोड होना चाहिए।

अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। हम लोगों के क्षेत्र की समस्याएं हल नहीं होती हैं तो हमारी भी कुछ जिम्मेदारियाँ हैं। हम चुन कर के आने हैं। इसलिए हमें भी जनता के सामने जवाब देना पड़ता है। उन की समस्याएं होती है और उन के ऊपर जो आप जवाब देते हैं वह एक रेड टैपिज्म के तौर पर दे देते हैं। उदाहरण के लिए सीकर के 195 नम्बर गेट पर बघेला स्टेशन पर एक गेट के लिए मैंने निवेदन किया कि वहाँ की जनता को उस के लिए बड़ा रोष है। वहाँ की जनता को असुविधा होती है और आप ने यह जवाब दे दिया कि हम गेट नहीं खोल सकते हैं। 4 सौ रुपये महीने का खर्चा कुल है। तो यह इतनी छोटी सी प्राबलम हल नहीं हो सकती है, इस में क्या दिक्कत धार रही है, यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है।

[श्री श्रीकिशन मोदी]

इसी तरह हमारे माननीय संसद सदस्य पार्टी के सेक्रेटरी श्री नवल किशोर शर्मा अपनी कांस्टीट्यूएन्सी में एक भाषण में कह कर आए थे कि नीम के थाने की शटल ट्रेन जो निजामपुर से रिगस तक चलनी चाहिए उस के बारे में वह पूरा पूरा प्रयत्न करेंगे। वह शटल ट्रेन चलाने में आप को कोई दिक्कत नहीं होनी चाहिए। थोड़ा बहुत अगर आप को नुकसान होता है तो भी जनता के हित में आप को यह कर देना चाहिए।

फतेहपुर चुरू के अंदर हमारे यहां इयीड़ा किराया लिया जा रहा है। वह समाजवाद में एक अन्याय है। एक जगह एक स्टेशन पर आप सिंगल किराया लेते हैं, दूसरे स्टेशन पर इयीड़ा किराया लेते हैं, यह उचित नहीं है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आज समाजवाद की स्थिति में के अंदर यह इयीड़ा किराया फौरन बन्द होना चाहिए।

इसके साथ साथ एक छोटी सी बात और मैं कहना चाहता हूँ कि आप के यहां बदाल स्टेशन के ऊपर जो रिवाड़ी फुलेरा के ऊपर है 17 साल से वहां पर जनता ठहरती है और अब की आप ने नवम्बर में उसे बन्द कर दिया। वहां के लोगों ने हड़ताल की, गोलियां चलीं। मैं नहीं समझता कि दो मिनट के लिए ट्रेन रोकने के ऊपर ये समस्याएं ऐसी छोटी छोटी क्यों पैदा की जाती हैं ?

ससेवीपुरा एक स्टेशन है जहां पर छोटे छोटे लोग दस एकड़ में नमक का काम करते हैं। उस स्टेशन को लोडिंग के लिए बन्द कर रखा है। मैं प्रार्थना करूंगा कि उस को खोला जाय।

अंत में मैं उन लोगों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जो रेलवे के अंदर रात

दिन काम करते हैं, मैम्बर्स को और आफिसर्स को जिन की कि हावी भी यही है कि रेलवे की तरक्की हो। मैं उन मजदूरों को खास तौर से धन्यवाद देना चाहता हूँ जो कि रात दिन काम करते हैं और मिश्रा जी से वह कहना चाहता हूँ कि वह भी बैकवर्ड एरिया से आ रहे हैं और राजस्थान भी बैकवर्ड इलाका है, इसलिए बिहार के साथ साथ वह राजस्थान के भी पिछड़ेपन को दूर करेंगे।

*SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur): Mr. Chairman, Sir, I cannot support the Budget that has been presented by the Railway Minister in this House. Every time a budget is presented in this House, it is claimed by the Ministers that it is a Socialistic budget but when we look at it we cannot discern any element of Socialism in it nor any reflexion of that outlook either. Far from giving relief to the travelling passengers, the present budget has imposed heavy burden on them. Not only this, Sir, the Budget even does not make any mention of the facts that have been incorporated in the approach paper of the Railways and Railway Convention Committee. There are many backward areas in the country which should have been provided with new railway lines for their economic development but excepting a few we find that all these areas have been ignored. It is very often said that the steam engines are slow moving but if it be so, there should have been some reference about augmentation of diesellisation or electrification of the routes, but we find that the budget does not make any mention of that. We can never deliver the goods and improve the working of the railways with a top heavy administration. For a successful operation of the railways it is necessary that the workers who actually run the train and man its services are associated with its administration. We must instill in them

a feeling that they are a part and parcel of the railway organisation. Not by bureaucratisation but by democratisation the railways can run efficiently.

Coming to the problems of my constituency, Sir, I would like to say that it is necessary to convert the Bankura-Damodar Railways into a Broad gauge line. Sir, I must say in this connection that a former Railway Minister, Shri Parimal Ghosh, had assured for a new line between Bishnupur and Tarakeshwar but the assurance has not been implemented nor any provision has been made in the present budget for the same. The South of Bankura is a mineral rich area. If we can introduce a line running through this area connecting it with Tatanagar and Durgapur, then the whole area will prosper and the resources can be fully utilised. There should also be a line from Krishna Nagar to Shikarpur via Karimpur. This line would have great strategic importance. Along with this I would suggest that the Chakradharpur-Gomoh Passenger train should be converted into an express train.

Sir, many hawkers who are in occupation of railway land are now being evicted from Bethnadahari, Debagram, Plassey and many other Stations of the Ronughat-Lalgola section, ER and they have been served with notices. I must urge upon the hon. Minister to make arrangements for their proper rehabilitation. The unused railway line should be distributed among the landless labourers.

In this House the question of reopening the Martin Burn Railways has been raised many a times not only by the members of the opposition parties but also by the Congress Members. Even the Prime Minister in the course of her election speeches in 1971 had given some assurances for the reopening of this line, but nothing has been done so far in this respect. This is causing great suffering to the people.

The Calcutta Tube Railway project is being utilised by the Government simply as a propaganda stunt. Rs. 10 crores were sanctioned for this project but only two crores and 30 lakhs of rupees have been spent so far and practically no progress has been achieved in this regard. I would like to know how long it will take to complete this tube railway.

I hope that the hon. Minister during the course of his reply will give categorical replies to all the points that I have raised. With these words Sir, I conclude my speech.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): As the number of speakers on this side of the House is large, and it is the desire to give opportunities to as many Members as possible, I have consulted the leaders of the Opposition groups here, and the Hon. Speaker, and they have no objection, and, therefore, I suggest that we sit till 7 P.M. today and give opportunities to as many Members as possible.

SHRI NAWAL KISHORE SHARMA (Dausa): We support the suggestion.

MR. CHAIRMAN: If it is the desire of the Minister of Parliamentary Affairs and the House and the Hon. Speaker, I have no objection..

AN HON. MEMBER: And the Opposition also.

MR CHAIRMAN: Yes, and of the Opposition also. But how much extension of time does the hon. Minister want?

SHRI K. RAGHU RAMAIAH: TILL 7 P.M.

SHRI K. RAMAKRISHNA REDDY (Nalgonda): It may be extended till 8 P.M.

MR CHAIRMAN No, once it has been agreed to that we sit till 7 p m we cannot extend it again

श्री मणि भूषण (दिल्ली-दक्षिण)
सभापति महोदय, मैं केवल एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ—दिल्ली की रिम-रेलवे कब तक चालू करेंगे। मंत्री महोदय जब जवाब दें तो इस के बारे में बतला दें।

SHRI P R SHENOY (Udipi) AS
I am expected to be very brief, I shall only narrate a few points which are uppermost in my mind without attempting to explain them in detail. It is a matter of grave concern that the railways are losing heavily in terms of crores of rupees every year due to the wanton destruction of railway property theft etc

The remedy is not the Railway protection Force or the proposed police force, but the remedy lies in the active co-operation between the railways and the concerned State Governments

17.43 hrs.

[DR SARADISH ROY in the Chair]

Just as the railways contribute to the general revenues at the Centre there must be a programme for the contribution by the railways to the general revenues of all the State Governments, and it shall be the responsibility of the State Governments to preserve law and order in the regions through which the railway lines pass in their States

It is also stated that there is heavy loss in the suburban railway system. This can be avoided by forming a separate corporation for the suburban railway system. The limited resources of the railways can be best used for the maximum benefit of the maximum number of people serving the needs of the hitherto neglected areas if Government accept the following five principle (1) Priority should be given to new lines in preference to doubling existing lines and converting gauges (2) Dieseli-

sation should be preferred to electrification and the existing steam engines should be diverted to less important places where there is no heavy traffic for the time being (3) The new railway stations to be constructed by the railways should be only functional and should not be unnecessarily decorative or expensive (4) The railways should not consider that they are a world by themselves and should not think in terms of self-reliance as against the rest of the country in other words they should not think of constructing separate hospitals, separate schools and colleges, separate playgrounds, separate telephone system, separate thermal stations etc They should try to co-operate with the other sectors working in these fields in the country (5) Whenever land is acquired for laying railway lines if it belongs to a State Government, that Government should give it free of cost to the railways, whenever a private land is involved the compensation to be paid should be only 50 per cent of the market value in view of the development that will take place around the property to be required. If necessary, necessary legislation should be brought for this purpose

One of the neglected and backward regions in our country is Konkan Pradesh. It is the only backward region in the coastal area of the country and this backwardness is mainly due to the fact that there is no railway line at all in this region. The Prime Minister has recently announced that there will be a railway line shortly between Mangalore and Apta passing through the Konkan region. There is a reference to this line in the budget speech of the new Railway Minister. He has stated that active consideration will be given to this line. In fact, from Apta to Dasgaon, the earth work has already been sanctioned. It is said that the estimated cost of this line is about Rs 330 crores, formerly it was only Rs 180 crores. But if the railways

do not take into consideration the cost of wagons and the rolling stock etc., this line can be constructed within Rs. 200 crores. It is a national line and therefore very important.

At present, there is only one line linking north and south, passing through Andhra Pradesh. There is no alternate line. If something goes wrong in Andhra, the north is cut off from the south. So this line passing through Mysore State and the west coast is important from the national point of view. It is also important from the defence point of view. The line from Apta to Mangalore should be sanctioned immediately. It should be accepted in principle and survey taken up so that the work may commence in the next five year plan period.

There is another line that is important from the defence point of view—the Nangal Dam-Talwara line. It should also be taken up.

With these remarks, I welcome the new railway budget and also the new Railway Minister.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: (Cooch-Behar): Mr, Chairman, Sir, I do not know how to proceed with the subject in the course of my discussion on this railway budget. But I will give you only some of the points for the better appreciation of the hon. Railway Minister.

MR. CHAIRMAN: Only five minutes. (*Interruptions*).

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: I know that it is only for five minutes. I will make it that short. But the only difficulty is that even though I have to make a speech within a short span of five minutes, the hon. Ministers are not hearing me properly.

Sir, I have gone through the budget papers submitted by the hon. Minister for Railways. I must congratulate the Minister for having presented this gigantic budget paper,

having so many pages within the short time of his taking up office. But in the budget paper—I think it covers about 39 pages—if one goes through them very meticulously, goes through the details of this, then one will come to this understanding that in the railways' planning, there is no serious thinking as to how we should improve the railway finances. As a matter of fact, as I had been looking into these budget papers for the last few years, my own impression is that it is not possible to improve the railway finances unless there is a serious thinking regarding its reorganisation and planning as a whole.

The first thing that I would submit to the hon. Minister is whether it would be further possible to negotiate with the Government of India, in order to improve the railway finances, and get rid of the system of dividend and interest being paid to the general revenues. No doubt, the railways' property is now to the extent of nearly Rs. 3,400 crores or thereabouts. But what we find is that the railway finances are almost in the red, and this redness will never turn to green or any other colour, any other encouraging colour, unless the railway finances in general are improved.

One of the measures that I have been mentioning is that the payment of dividend and interest to the general revenues, this system, should be got rid of. First of all, it should be decided whether the railway is a 'Public Utility Service or it is a branch of the Government or it is a Commercial Organisation'. What we find is, that the Government have also invested hundreds of thousands of crores of rupees in bigger public sector undertakings, but there, we do not have this system of dividend and interest being paid to the general revenues whether they are in the red or green or whatever colour.

Now, the plea that is coming out or the apology that is made by the hon. Minister is that because of the high

[Shri B. K. Daschowdhury]

administrative cost, the high rate of administrative cost—DA and all these things—the working expenditure is going up. But I would submit to the hon. Minister whether they have made any particular study of this subject, to what extent there is fuel efficiency in the railway administration. The expenditure on fuel is going up, but have they made a study as to how it should be checked and whether there is scope for it. It may be to our good that with the introduction of more and more diesel locomotives we may get rid of the fuel cost, if not altogether, at least keep it up to a certain limit or to an appreciable limit.

Over and above this, what about coal supplies? Is it not possible to minimise on this coal supply also and to check whether there is any pilferage in the coal supplies? We have seen that in the Railway Convention Committee report it has been clearly mentioned that the account and the report submitted by the railways is not very much explanatory nor is it satisfactory? I do not like to go into all the wordings of the Railway Convention Committee. But they have said that in regard to claims, proper accounts have not been kept. If one calculates the claims that have been paid as compensation for loss of goods in transit, it is about two per cent, or a little less than that, of the total goods traffic earnings. If that be so, why these claims, though a little bit, have been increasing from year to year? Is it not possible to minimise that cost also so that the two per cent may come down to one per cent?

Then again there are certain forces that are working in the railway administration. Very recently, for the signalling or electronic machines and other things, one of the foreign companies, a sterling company, has been given this order. I do not like to mention the company I have infor-

mation that one of the retired I.C.S. officials of the Government of India, a retired Secretary had his connection with that particular firm and was lobbying and pleading with the railway administration so that that particular foreign firm could get this order for the manufacture of electronic signalling system I request the hon. Minister to go into this matter why people with such vested interests are working like this instead of placing this order with indigenous manufacturers, Indian manufacturers.

Mr. Chairman, as you say that my time is up I will be concluding in a few minutes. The expenditure at the head quarters of the Railway Board and zonal railways is going on and it is high time that the hon. Minister took steps to stop this huge expansion that is going on from one year to other year. In conclusion I would mention only two points about my constituency. The hon. Railway Minister has mentioned that in the current year Rs 23 85 crores had been provided in the revised estimate for restoring and repairing the flood and cyclone affected railway lines. Out of that amount Rs. 3.59 crores is to be spent in the eastern sector. Since 1968 after the great flood, the deluge that took place in West Bengal in Jalpaiguri in North Bengal, the whole country knows that, I have been moving heaven and earth pleading with the Railway Ministry to restore that railway line Jalpaiguri-Haldibari, and Lataguru-Changrabandha in the N.F. Railway. I was pleading with the Railway Ministers and they said that it would be done. But I have not come across any instance, though all the Ministers have been saying that the flood affected railway lines would be restored, where anything has been done. So many pleas were taken for not doing it, they said the technical committee would submit its report. I have come to know that the technical committee report has been submitted a few years back and other details and

clarifications necessary from the State Government had been sent to the Railway Ministry. I would like to know specifically from the Railway Minister in the course of his reply tomorrow or some days later whether it will be done within this year, whether the hon. Minister will announce here that the flood affected railway lines will be restored. I hope the Railway Minister will come out with very specific reply to this point

*SHRI B. N. REDDY (Niryalguda): Mr. Chairman, Sir, I rise to mention about the taking up of only one railway line in the State of Andhra Pradesh. This is the line between Bibi Nagar and Nadiguda. A survey has been conducted on this line during the Fourth Plan period. This line has not been sanctioned so far. I stand up to express the anguish and regret of the 4½ crores of Andhra people for not taking up this line earlier. I request that this line should be taken up immediately.

I would like to mention a few points in favour of this line. This line connects the regions of Andhra and Telegana and I am sure would play a great role in reducing the political tensions of the day by bringing the peoples of both the regions closer. I would also add that it would provide employment opportunities for at least 15,000 people. Taking into consideration the backwardness of the region through which it runs this line merits a careful consideration. This line extends to a distance of 130 KM in Telengana and 20 KM in the Andhra regions. One more point in favour of this line is that it will reduce the distance not only between Bombay and Madras but also Hyderabad and Madras. Several representations were made by Members of Parliament of both the regions to the then Railway Minister Shri Pai to take up construction of this line.

I conclude by hoping that at least the present Railway Minister will

accede to the request for construction of this line in the immediate future along with other construction projects they may take up.

18 hrs.

SHRI SHYAM SUNDER MOHA-PATRA (Balasore): Sir, I take this opportunity to bring before you the fact that South Eastern Railway and Eastern Railway carry about 60 per cent of the tonnage carried by the Indian Railways. It is very unfortunate that the demand of the people of Orissa to shift the headquarters of S. E. Railway from Howrah to Khurda Road has been totally ignored. I quite appreciate the sentiments of the people of West Bengal who will find it difficult to come from Howrah to Khurda Road. But at least chunk of the headquarters, some important departments, should be transferred to Khurda Road so that the people of Orissa, through which the S. E. Railway passes may be happy.

Though it carries almost 40 per cent of the total tonnage, there is not much improvement about expansion of railway lines in Orissa. So, I submit that the Bimlagarh-Talcher line should be constructed as quickly as possible. Also, the Jagpura-Baspani line should also be constructed as quickly as possible so that the sentiments of the people of Orissa may be satisfied. There is another proposal which the people of North Orissa have submitted, i.e. for a line from Jagpura to Jajpur and to Akhandalmani and Chandbali, where a small port is coming up. This also should be considered quickly.

With all these things in the background, I would like to narrate certain tragic incidents which happened within a range of 20 days culminating in the deaths of more than 8 persons. I hold the RFP responsible for certain incidents. When there were linguistic disturbances in West Ben-

*The original speech was delivered in Telugu.

[Shri B. N. Reddy]

gal and Orissa, the railway officers were not careful. A special train was run between Howrah and Jaleswar to carry the Bengali population from Orissa to West Bengal. I want to know what had happened in Orissa to warrant the railway authorities sending this special train? Was there such a situation that the Bengali population had to flee from Orissa? Within 48 hours of some stray incidents, who was that higher up in S.E. Railway who ordered this special train, which created panic? I hold him guilty of certain charges which the people will never condone. Another officer in Khurda Road zone tried to run a special train from Puri to Howrah carrying the Bengali population from Orissa to West Bengal. These bureaucrats, stiff-necked officers, do not understand the repercussions which will come afterwards. They create a situation which the Government is forced to face and we have to explain to the people that this thing and that thing happened. On the 16th evening, when the special train came to Jaleswar, there were certain students who were creating certain trouble. The RPF fired at them. They even aimed at the son of the local MLA but fortunately the boy was saved. Without caring for the Additional District Magistrate and the Assistant Superintendent of Police, the RPF carried away the wounded students in a special train to West Bengal. It creates tension. How could a small constable of the Railway Protection Force have the check, despite the order of the Additional District Magistrate, to act like this? It was a scene on the platform, with the Additional District Magistrate clinging to the wounded boy and the RPF carrying the boy all the way to the train.

I want to bring to the notice of the House another incident that took place in Hemagiri. The General Manager of the South Eastern Railways was going in a train. The wor-

kers came to represent some of their grievances before him. When the Railway Minister goes to a place, the workers generally see him to represent some of their grievances. So, what was wrong in these workers coming to see him so that they could place their grievances before him? After all, this is a democratic country. The workers are illiterate and they do not have sufficient brains. Certainly, they were emotional on some point. When the General Manager saw the crowd of workers, he requisitioned the police. What did the police do? The police people, the wooden-headed people, the wooden-hearted people, fired on the workers, killing two of them on the spot. Could the Government not have taken a decision to suspend the General Manager of the South Eastern Railways, which would have created history in the railways? One such instance would have streamlined the process of the administration. If you can suspend or dismiss the workers for indiscipline, when the workers were killed, for this gross injustice or recklessness or whatever it is, could you not take some action against the General Manager?

Finally, the survey of the Nangal-Talwara railway line in Himachal Pradesh is almost complete. In view of its strategic importance, it should be taken up and completed at an early date.

These are some of the points which I wanted to place before the Railway Minister.

श्री हीरा लाल डोडा (बांसवाड़ा) :
मान्यवर, मैं इसे अपना सौभाग्य समझता हूँ कि मुझे रेलवे की भांगों पर अपने विचार संवाद के सामने रखने का आप ने अवसर दिया। मंत्री महोदय ने रेलवे बजट बनाते समय नीचे और गरीब वर्ग के लोगों का ध्यान रखा है और तीसरे दर्जे के यात्रियों के भाड़े में अपेक्षा कृत कम वृद्धि की गयी है, वह सराहनीय है।

देश के विभिन्न भागों में रेलवे का विकास हुआ है जो घघा और फैंक्ट्रियों के निर्माण में सराहनीय रहा है। रेल का विस्तार किया जा रहा है, जहाँ आवागमन के साधन नहीं है वहाँ नई रेलवे लाइनें खोली जा रही हैं, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जा रहा है। समय की बचत के लिये माडियों की रफ्तार तेज की जा रही है जिस से यात्रियों को कम समय में एक जगह से दूसरी जगह पहुँचने में सुविधा हो सके। मडी महोदय ने देश के विभिन्न भागों में कुछ रेलवे लाइनों को छोटी लाइन में बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की घोषणा अपने भाषण में की है। मैं ने रेलवे मंत्री जी के बजट भाषण को अच्छी तरह से सुना और पढा है। मैं देख रहा हूँ कि देश के हर पिछड़े एव अकालग्रस्त इलाकों में सूखे और अकाल राहत कार्य के अन्तर्गत रेलवे लाइनें बनाने का कार्य शुरू किया जा रहा है। मगर दुर्भाग्य है कि राजस्थान की तरफ जग भी ध्यान नहीं दिया गया है, जब कि राजस्थान प्रान्त सब से यदि पिछड़ा है एव सूखाग्रस्त है। पहाड़ों, जंगलों एव रेगिस्तान में अलग अलग भागों में बसने वाले लाखों लोग आवागमन के साधनों से वञ्चित हैं, उन की स्थिति बही है जो 25 वर्ष पूर्व थी। वहाँ पर आने जाने के लिये कोई रेलवे लाइन बिछाने की योजना नहीं है। उस क्षेत्र के लोगों के लिये रेलवे की माग करते हुए 25 साल गुजर गये मगर

सदा यही कहा जाता है कि रेलवे बजट में घाटा है।

सरकार योजना बनाती है कि पिछड़े अविकसित क्षेत्रों में उद्योग घघे खोले जायेंगे ताकि उन इलाकों के गरीब लोग ऊपर उठ सकें, मगर देखने में यह आता है कि उद्योग घघे वही खोले जाते हैं जहाँ बड़े बड़े शहर हैं। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि कच्चा माल कहाँ से आता है? क्या खनिज पदार्थ शहरों में निकलते हैं, क्या कपास शहरों में पैदा होता है, चावल शहरों में पैदा होता है?

अगर शहरों से नहीं होती है तो फिर फैंक्ट्रियाँ और कारखाने शहरों में क्यों खोले जाते हैं। इसी प्रकार रेलवे लाइनें और सड़कें आदि भी वहाँ पर बनाई जाती हैं जहाँ पर पहले से होती है या जहाँ पर लाइनें होती हैं और उनका डबल लाइनें बना दिया जाता है। इस में स्पष्ट होता है कि पिछड़े और अविकसित क्षेत्रों की अग्रगण्यता की जा रही है उनके लिए रेलों की माग आती है तो रुपये का अभाव बता दिया जाता है। जहाँ की जनता जागरूक है हल्ला मचा सकती है एजीटेशन कर सकती है वहाँ रेलवे लाइन खोल दी जाती है लेकिन पिछड़े प्रांत गरीब इलाकों में रेलवे लाइनें नहीं खोली जाती हैं। नेतागण अपने भाषणों में तो कहते हैं कि गाँव में सड़कों का निर्माण किया जाएगा, रेलें बिछाई जाएंगी, जल्दी बिछा दी जाएगी लेकिन रेजो आश्वासन होते हैं इनकी पूर्ति नहीं होती है। साफ जाहिर है कि हमारी सरकार राजस्थान के साथ सीतेला व्यवहार कर रही है। देश के विभिन्न भागों में करोड़ों रुपये की लागत के अर्थ शुरू किए जा रहे हैं मगर राजस्थान को कटौत से सहायता मिल रही है। महाराष्ट्र में सूखे की स्थिति भयंकर थी तो हमारी प्रधान यन्त्री जी ने नई रेलवे परियोजना चालू करा दी। कई कई लाइनों में कार्य शुरू हो गया मगर हमारी

[श्री हीरा लाल डोडा]

मागो की तरफ सरकार का ध्यान नहीं गया है इसके क्या कारण है? रतलाम बासवाडा रेलवे लाइन की माग करने करते आज 25 वर्ष गुजर गये मगर इधर ध्यान नहीं दिया गया। क्या कारण है? क्या यह सूखाग्रस्त नहीं है? पहाड़ो एव जंगलो मे बमने वाले आदिवासियो की स्थिति भयकर है। इस प्रदेश मे हर साल अकाल पडता है। इस माल अरु भारत सरकार न ध्यान नहीं दिया तो जंगलो पहाडो मे रहते वाले गरीब भूख मे मरेगे और समाचार पत्रो मे आप पढेगे कि लाग भूख से मर गा। बासवाडा सलुम्बर धरियावद डुगरपुर का इलाका पहाटी है। यहा पर अनाज पहुचते की आज दिक्कत है। आज इस पिछडे इलाके मे अनाज की अत्याधिक कमी है। यह सब आवागमन के साधनो के अभाव मे है इस क्षेत्र मे कई खनिजो की खाने है, मगर वे बंद पडी है। फ्लोराइट सब स्टोन मैगनेसाइट वुनेराइट लाइम स्टोन बहा है। रेलवे लाइन बनाने से यहा इस इलाके मे कल कारखाने फैक्ट्रिया लग सकती हैं जिससे पिछडे वर्ग को अपने उत्थान मे और गरीबी दूर करने मे सहायता और अवसर मिल सकता है। अत मंत्री जी से मैं निवेदन करता हू कि रतलाम से बासवाडा डुगरपुर लाइन को सूखाग्रस्त राहत कार्य मे ले और मर्वे करा कर कार्य शुरू कराए ताकि अकाल से तरसती गरीब जनता मजदूरी कर अपने बाल बच्चो का पालन पोषण कर सकें और अपनी स्थिति ठीक कर सकें। मैं आशा करता हू कि इस पिछडे सूखे इलाके को मद्देनजर रखते हुए मंत्री महोदय रेलवे लाइन को अपने हाथ मे ले। यह योजना हमारी प्रधान मंत्री जी के सिद्धांतो के अनुसार है। उन्होंने हमेशा दुहराया है कि पिछडे इलाको की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाए। आपने अपने बजट भाषण मे पैरा न० 40 और 41 मे यह कहा है कि जहा हालत ज्यादा खराब हो बहा लाभ को न देखते हुए सूखा अकाल राहत कार्य मे रेलवे

लाइनो का निर्माण कायशुरू किया जाएगा। मेरा मुभाव वास्तविक है। वहा की स्थिति का सर्वे कराया जाए। ऐसे बीहड एव आवागमन के साधनो से रहित क्षत्रो मे आज हमारी पहुच नहीं है न वहा का नकशा सरकार के सामने है। कारण कि जो अध्ययन दल प्राप्तो म जाता है वह शहरो एव पक्की सडको से घूम कर अनी रिपोर्ट सरकार को पेश कर देता है और उमी रिपोर्ट के आधार तर सरकार चलती है। मैं फिर दोहराना चाहता हू कि बडे बडे शहरो म जो कन कारखाने लगते है उन रोका जाए और गरीबी हटाओ नारे को मार्थक करने के लिए पिछडे इलाको मे रेलो को लाइने बिछाई जाए और वहा उद्योग धधे, कल कारखाने, फैट्रिया लगाई जाए ताकि देश का पिछडा वर्ग अपना सिर ऊचा करके चल सके और कपने को इस राष्ट्र का नातिक कहन म सोभाग्य अनुभव कर सक एव सरकार की नीति पर गर्व कर मके और आनन्द उठा सके।

मेरी दूसरी माग रेलवे की यह है कि दिल्ली मराय रोहिला से चेनक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है जो जयपुर अजमेर होती हुई उदयपुर पहुचती है। चेनक एक्सप्रेस दिल्ली से उदयपुर 23 घटे मे पहुचती है। कारण की यह गाड़ी दिल्ली से अजमेर तक एक्सप्रेस चलती है और अजमेर मे लोकल होजाती है जिससे समय ज्यादा लगता है। मेरा निवेदन है कि इस गाडी को दिल्ली से उदयपुर तक एक्सप्रेस किया जाए ताकि समय की बचन हो। जाने जाने वाले मुमाहिरो को इससे मुविधा होगी। दूसरी बात यह है कि जयपुर से उदयपुर और उदयपुर से जयपुर तक इन गाडी मे काफ़ी भीड रहती है। अत इस गाडी मे मुविधा के अनुसार डिब्बे बढ़ाए जाने चाहिए। साथ ही यह गाड़ी मराय रोहिला न रुककर दिल्ली जक्सन तक आनी चाहिए क्योंकि दिल्ली से मराय रोहिला पहुचने मे यात्रियो को अनेक कठिनाइयो क

सामना करना पड़ता है जिसमें कुलियों की समस्या भी प्रमुख है।

मेरी तीसरी मांग है कि उदयपुर से हिम्मतनगर मेवाड़ सवारी गाड़ी चलती है जो कभी कभी चेतक एक्सप्रेस के पहुंचने से पहले रवाना हो जाती है जिस के कारण दिल्ली जयपुर से सीधी अहमदाबाद जाने वाली सवारियां मुसीबत में पड़ती है उनकी कठिनाई को देखते हुए मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इन दोनों ट्रेनों का समय मिलाया जाए।

मेवाड़ सवारी गाड़ी जो उदयपुर से अहमदाबाद चलती है वह बहुत धीमी चाल में चलती है। उदयपुर से अहमदाबाद 16 घंटे में पहुंचती है। अतः इसकी गति तेज की जाए जैसा कि पैरा नं० 40 में कहा गया है। रफ्तार बहुत कम होने से मुसाफिर अधिकांशतया बसों द्वारा अहमदाबाद पहुंचने का प्रयत्न करते हैं जो 9 घंटे में पहुंचती है। मगर बसें भी उदयपुर से सुविधाजनक उपलब्ध नहीं होती है। इन सब मुसीबतों को मद्देनजर रखते हुए मेवाड़ सवारी गाड़ी की गति तेज की जाए और इस गाड़ी को अहमदाबाद में डुंगरपुर उदयपुर चित्तौड़ तक कर दिया जाए ताकि बीच के क्षेत्र से लोकल चलने वाले यात्रियों को यह गाड़ी सुविधा प्रदान कर सके। कारण कि चेतक एक्सप्रेस ही जाने से हम इलाके के लिए एक लोकल ट्रेन की आवश्यकता रहती ही है और यह ट्रेन उदयपुर पड़ी रहती है। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय जनता की कठिनाइयों और वास्तविकताओं पर गौर करे और मेरी तीसरी मांग को कार्यान्वित कर जनता के भ्रमों को दूर करे।

श्री भारत सिंह चौहान (धार) सभापति महोदय, जब भी रेलवे बजट आता है उसको चांटे का बताया जाता है और रेलवे फेयर और फ्रंट को बढ़ाया जाता है मैं समझता हूँ कि जो यह भारत का इतना बड़ा

पब्लिक सैक्टर है यह देश को चमन बना सकता है लेकिन देखा जाता है कि जो इसका संचालन कर रहे हैं उनमें बेफ़कली बहुत बड़ी तादाद में है, उसी की सामग्री भरी हुई है।

मैं समझता हूँ कि रेलों के जरिये हम भारत को एक बहुत समृद्धिशीली देश बना सकते हैं और जनता को सुविधा प्रदान कर सकते हैं। लेकिन मुझे ऐसा मालूम देता है कि जो इसका संचालन करने हैं उनमें सोचने की ताकत नहीं है।

कम्युनिकेशन और ट्रांसपोर्ट और साथ साथ शिपिंग बसों और ट्रकों का ट्रांसपोर्ट, विमानों के जरिये ट्रांसपोर्ट इन सब में समन्वय होना चाहिये, इन सब में कोओर्डिनेशन होना चाहिये ताकि भारत का नक्शा बदल सके। लेकिन जहां तक इन सब में समन्वय का सम्बन्ध है, उनमें अभाव की स्थिति ही दिखाई पड़ती है। आज तक किसी ने इस दिशा में मोचा नहीं है, यह दुख की बात है।

दूसरी बात यह है कि जो मापदंड होना चाहिये, रेलवे कहा होनी चाहिये और कहा नहीं होनी चाहिये, मुझे याद है कि भूतपूर्व रेल मंत्री श्री लाल बहादूर शास्त्री ने इसका एक क्राइटीरिया रखा था और उनके अनुसार प्लान बनाया था लेकिन आज इम बजट में इसका भी कोई व्यौरा नहीं है। यह भी दुख की बात है। इस क्राइटीरिया पर ध्यान दिया गया हो ऐसा प्रतीत नहीं होता है।

जहां तक पिछड़े हुए इलाकों और प्रांतों की बात है, वह एक बहुत बड़ी दुखभरी कहानी बताती है। वह एक ऐसी लम्बी चौड़ी कहानी है कि अगर उसको लिखा जाए तो पूरा महाभारत लिखा जा सकता है। पिछड़े हुए इलाकों को रेल मार्गों से वंचित रखा गया है। मैं पिछले पच्चीस साल से पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए रेल मार्गों के लिए प्रयत्न करता आ रहा हूँ लेकिन जिन

[श्री भारत सिंह चौहान]

के लिए मैंने प्रयत्न किए हैं वहां रेल मार्ग नहीं बने हैं। इंदौर से दोहद और दोहद से खडवा और इंदौर से बड़ोदा के वास्ते रेल मार्ग की कहानी बड़ी दुखभरी कहानी है। इस इलाके के साथ बड़ा अन्याय किया गया है और इस अन्याय का वर्णन करना बड़ा कठिन काम है। मैं चाहता हूँ कि इस पिछड़े हुए आदिवासी क्षेत्र की ओर मंत्री जी का ध्यान जाए और आदिवासी क्षेत्रों में रेल मार्ग बनाने के काम को वह प्राथमिकता दे। इस ओर अभी तक उनका ध्यान नहीं गया है। अब जाए, यही मेरी उन से प्रार्थना है।

गुना और मक्खी लाइन अधूरी पड़ी हुई है। उसको अभी तक पूरा नहीं किया गया है। करोड़ों रुपया उस में खर्च हा चुका है। ऐसे प्लानिंग का क्या लाभ कि खर्च भी कर दिया जाए और जनता को फायदा भी न हो।

अजमेर और खडुआ लाइन को ब्राडगेज लाइन करने की आवश्यकता है।

भोपाल से इंदौर ब्राडगेज लाइन है। उसका ऐक्सटेंशन करना चाहिए। कमिश्नल प्लाइट से भी आप इस पर विचार करेंगे तो आप देखें कि इससे लाभ ही होगा। इसको आप दोहद तक ब्राड गेज करें ताकि आदिवासी एरिया को लाभ हो सके। उस इलाके में राहत कार्य आप को हमेशा करने पड़ते हैं। तो राहत कार्य की दृष्टि से भी उस योजना को हाथ में लेने की आवश्यकता है।

इसी तरह से रतलाम और दोहद की लाइन पर भी आप का ध्यान नहीं गया है।

समय समय पर उस की मांग की है।
(स्थलवाक्य)

मैं आगे बिनट से खत्म कर दूंगा। रेलवे की परीक्षाओं में हिन्दी को प्राथमिकता नहीं दी जाती है। यह बड़े दुख की बात है। 40 परसेंट मार्क्स उन के अंग्रेजी में होंगे तभी उनको परीक्षा में पास किया जाता है। तो इस रवैये को बदलें और राष्ट्र की भाषा हिन्दी को अपना कर उस को प्रोत्साहन दें। इतना ही मैं कहना चाहता हूँ।

SHRI GIRIDHAR GOMANGO
(Koraput) I rise to support the Railway Budget as well as I want to put some problems of my State of Orissa before this august House

Whether Orissa stands favourably or unfavourably in the matter of railways compared with other States, I shall only place the figures before this House Orissa has at present got approximately 1000 route km of the railway line which works out to 12 km per 1000 km areas as against the all India figure of 184 km per 1000 km For every one lakh of population Orissa has only 86 km of the railways while the all India average is 1139 km

Then the railway line in the coastal districts of Orissa cannot be said to serve the whole State Whatever railway line there is in Orissa, it was laid by the British Government which wanted to connect Madras with Calcutta and Calcutta with Bombay There is no new line laid by our Government and now, the Government have sanctioned a new line from Paradeep to Cuttack That is only 60 miles

Now, I want to place the problems of my constituency which my predecessors time and again placed before this august Parliament, still I have not seen a single development in my constituency

I request the hon. Minister to sanction an over-bridge at Rayagada which is the central place of my district.

There is a narrow gauge line which runs from Naupura to Gunupur and a survey has been made. The Un-economic Branch Lines Committee has recommended that the track and rolling stock should be rehabilitated so that trains can run at a maximum speed of 50 km per hour. This recommendation should be immediately implemented as the same committee held the view that there is considerable passenger traffic by rail and this is bound to improve if the speed of the trains is improved.

Thirdly, the same committee has said that extension of the line to Rayagada is not likely to be justified purely on commercial grounds. Fourthly, the committee has suggested that the proposition may be examined by the Railway if the agencies concerned with the development of the tribal areas are prepared to give necessary financial assistance. The committee did not consider conversion of the line to broad gauge justified. The committee suggested to the State Government that iron-ore should move on the line to give additional revenue. If you look at it only from the commercial point of view, then how will you improve the lot of the people in tribal areas and the backward people and the tribal people here are very much affected due to drought and other natural calamities which occur in Orissa every succeeding year. Here, I want to request the hon. Minister that at least he should consider our grievances which are there for a long time and sanction these new railway works in our State.

श्री विश्वेश्वर नाथ भार्गव (भजनेर):
सभापति महोदय हमारे देश की आर्थिक

व्यवस्था में रेलवे का बहुत ही मौलिक और महत्वपूर्ण स्थान है। रेलवे हमारे राष्ट्र का सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा राष्ट्रीय उपक्रम है। इसमें राष्ट्र की लगभग 35 सौ करोड़ रुपये की पूंजी लगी हुई है और उम की व्यवस्था एक सुसंगठित ढंग से की जाती है। मेरे में पूर्व कई बकनाओं ने खास तौर से जो हमारा रेलवे बोर्ड है उसकी आलोचना की है। उसमें काफी कमियां हो सकती हैं इसमें कोई शक की बात नहीं। हमें यह जो हमारे राष्ट्र का सबसे बड़ा उपक्रम है उम की व्यवस्था के लिए यह सोचना होगा कि उम में कमियां हैं वह दूर करें। मगर उम के साथ-साथ चाहे सामान्य रूप में लीजिए जिस प्रकार मैं वह अपने आर्थिक ढांचे की देखरेख के साथ कुछ सामाजिक दायित्व भी अपने पूरे करने हैं और खास तौर पर जब राष्ट्र पर आपत्ति आती है चाहे वह युद्ध के समय की हो चाहे भयंकर अकाल के समय की हो चाहे बाढ़ के समय की हो उम समय अपने दायित्व को वह सहायनीय ढंग में निभाने में कारगर हुए हैं। हम के लिए जा इसके मजबूत महोदय है और जो अफसर हैं और साथ ही जो उममें कार्य करने वाले हमारे मजदूर और कर्मचारी हैं वे सभी बधाई के पात्र हैं।

में इसमें और ज्यादा न जाते हुए जो रेलवे मंत्री नं 73-74 का बजट प्रस्तुत किया है उसके बारे में कुछ अपने विचार रखना चाहता हूँ। उसमें उन्होंने कुछ रेल भाड़े में बढोत्तरी की है और उम के बाद भी 8 करोड़ 65 लाख का घाटा है जिसकी पूर्ति आय की वृद्धि करके और उसके साथ-साथ बेहतर परिचालन कुशलता के द्वारा करने या आश्वासन दिया है। मैं उनसे बड़ी नम्रता से निवेदन करना चाहूंगा। यह बात ठीक है कि

[श्री विश्वेश्वर भार्गव]

उन्होंने अपने बजट भाषण में अपनी विवशता दिखाते हुए और इच्छा न रहते हुए तीसरे दर्जे के किगये में जो वृद्धि की है वह विवशता के कारण ही है पर मैं उन से बड़ी नम्रता में निवेदन करना चाहता हूँ यह ठीक है कि आखिर में जितना ज्यादा घाटा होता है उम का असर सामान्य राजस्व पर और सामान्य बजट पर पड़ता है परन्तु उस के साथ मैं आग्रह पूर्वक निवेदन करना चाहता हूँ कि जो उन्होंने छूट केवल 15 किलोमीटर तक दी है इम को कुछ ज्यादा बढ़ा दे तो मैं समझता हूँ कि जो छोटे छोटे मार्गों के यात्री हैं उन को सुविधा होगी और उम में ज्यादातर लोग मजदूर और छोटे तबके के होते हैं। इसलिए इस पर वह कुछ पुनर्विचार करने की कृपा करेंगे। इसी प्रकार मैं जा सीजन टिकट के सम्बन्ध में केवल 5 स्पय तक के टिकटों पर सुविधा दी है उम का भी वह थोड़ा बढ़ा दे।

अब मैं कुछ अपन क्षेत्र की समस्याओं की ओर ध्यान दिलाऊंगा। मेरे क्षेत्र की बहुत बड़ी गंभीर समस्या है। रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में रेल परिवहन की नीति में ग्रामूल चूल परिवर्तन सोचने के तरीके में किए जान की जो घोषणा की है उस का मैं हार्दिक स्वागत करता हूँ। उस के साथ साथ मैं एक चीजू की ओर उन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि अजमेर से कोटा तक की लाइन 1899 के अकाल के अन्दर सिट्टी डाल कर शुरू की गई थी। उस के बाद उस का सर्वे किया गया। सर्वे में उस लाइन को अलाभकारी वह कर आज तक उस को नहीं लिया गया। यह सब पहली लाइन है जो शुरू हुई और 74 वर्ष हो जाने के बाद भी उस काम को आज तक पूरा नहीं किया गया। इस-

लिए आज जब कि राजस्थान एक भयंकर अकाल में अग्रन है और राजस्थान सरकार की आर्थिक स्थिति ठीक नहीं है वहां पर लोगों को रोजगार की भी प्रशंसा व्यवस्था नहीं है। उन्होंने अपनी नीति में परिवर्तन की घोषणा की है लेकिन उस के आधार पर अगर कोई लाइन सबसे सर्वोच्च प्राथमिकता पाने की अधिकारी है तो मैं बड़ी नम्रता के साथ निवेदन करना चाहता हूँ—वह अजमेर से कोटा लाइन है जिस में साग क्षेत्र अकाल में अग्रमित है। यह बात ठीक है जहां पर माल के ज्यादा ढोने की गुंजाइश है जहां पर 30 लाख टन माल उपलब्ध होता है वही पर लाभदायक लाइन हो सकती है लेकिन मेरा अनुरोध है कि जो अविकसित क्षेत्र है जहां क्षेत्रीय असन्तुलन है वहां प्राथमिकता दी जाय। इस लिए मैं खाम तौर से डिप्टी मिनिस्टर साहब में प्रार्थना करूंगा कि अजमेर शरीफ का जरूर ध्यान रखे तथा अजमेर से कोटा लाइन का जल्द में जल्द निर्माण कराये।

अजमेर का विकास अजमेर के कारखाना पर निर्भर है। वहां पर 1961 में माल के डिब्बा का निर्माण किया जाता था। उस समय डिब्बों का निर्माण उस क्षेत्र के विकास के लिए प्रोत्साहन की नीति को ध्यान में रख कर मजदूरों को काम देने की दृष्टि से किया गया था। लेकिन अब उस को 1972 में बन्द कर दिया गया और करीब 700 मजदूर बेकार हो गये हैं। मैं आप से भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जब से अजमेर का राजस्थान में विलीनीकरण हुआ है तब से वहां का विकास रुक गया है। मैं चाहता हूँ कि माल के डिब्बों के निर्माण के काम

को फिर से शुरू किया जाय। हमारी भ्रगली पच वर्षीय योजना में 10 करोड़ टन माल ढोने के लिए काफी डिब्बों की आवश्यकता होगी, इस बात को ध्यान में रख कर उम निर्माण कार्य को जल्द से जल्द चालू कगने की वृपा करें।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और आप का बहुत आभारी हूँ आप ने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना)
सभापति जी, बिहार बहुत पिछड़े हुए राज्यों में है। बिहार के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए रेलवे की क्या भूमिका हो सकती है—आप अच्छी तरह से जानते हैं। इस बात को ध्यान में रख कर मैं चाहूंगा कि पटना में गंगा नदी पर जो सड़क का पुल बन रहा है कृपा कर उस को रेल-कम-रोड ब्रिज बनाने की व्यवस्था कर ताकि दक्षिण और उत्तर बिहार का विकास हो सके और लोगों की स्थिति में सुधार आ सके।

18 34 hrs.

|SHRI K N TIWARY in the Chair. |

दूसरी बात—पटना शहर का विकास रेलवे लाइन के दक्षिण की तरफ हो रहा है। वहा की आबादी लगभग एक लाख पहुच चुकी है और उधर ही उस का विकास होना है। इसलिए मैं चाहूंगा कि पटना के दक्षिण के नागरिकों की सुविधा को देखते हुए उधर के यात्रियों की सुविधा को देखते हुए, दक्षिणी इलाके में एक बुकिंग आफिस खोला जाय। दक्षिण और उत्तर के लोग एक-दूसरे की तरफ आसानी से आ-जा सकें। इस के लिए एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाय ताकि लोगों को आसानी हो।

सभापति जी इस बात की माग वहा बार-बार उठ रही है और सभी दलों के लोग उठा रहे हैं कि पटना या दीनापुर में रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन का दफतर खोला जाय। अभी वहा कोई दफतर नहीं है जिम की वजह से सरकारी नौकरी चाहने वालों को इन्टरव्यू के लिए कलकत्ता जाना पड़ता है, इसाहाबाद जाना पड़ता है। बिहार के लोग गरीब हैं, इतना खर्चा करने में अममर्थ हैं।

आज पूरे देश की रेलवे नौ बान्ध में बटी हुई हैं, इन में मे चार जगह रेलवे सर्विस कमीशन है, जो आठ रेलवे में विभाजित है। लेकिन एन-एफ रेलवे जो बहुत महत्वपूर्ण रेलवे है हमारे देश की रखा करने में समर्थ होती है, उस रेलवे का किसी भी रेलवे सर्विस कमीशन से सम्बन्ध नहीं रखा गया है। वहा की बहाली तीन आदमियों की एक कमेटी करती है। मैं चाहूंगा कि उम रेलवे का भी रेलवे-सर्विस-कमीशन बनाया जाय और उस का मदर-मुकाम कटिहार में रखा जाय।

विभागीय भोजनालयों का काम मजालय देखता है। इन की रिपोर्ट पढने से मालूम हुआ है कि कैंटीन्ज्ज की ज्यादातर व्यवस्था निजी लोगों के साथ में है जिस से बहुत गड़बडी हो रही है। खास तौर से कटिहार जकशन पर जो अग्रवाल एण्ड कम्पनी है, वह जितनी धाधली कर रहे हैं आप जानते हैं। इस के बारे में आप को खबर दी जा चुकी है। मैं अभी कुछ उधर से धूम कर आ रहा हूँ—वे किस तरह से लोगों को तग करते हैं—आप को विदित हैं, लेकिन फिर भी उन्हें स्टेशन में प्रमुख स्थान दिया गया है। विभागीय कैंटरिंग व्यवस्था को दूर

[श्री रामावतार शास्त्री]

जगह दी गई है जिम की वजह से उस का इस्तेमाल कम होता है। अग्रवाल साहब तरह तरह की गडबडी करने हे। मैं चाहूंगा कि आप कंटेरिंग व्यवस्था को अपने हाथ मे ले। इन की दर्जनां बुकाने हैं—इस लिए इस तरफ मैं आप का ध्यान दिला रहा हू। आप रेल-गाडियो से कंटेरिंग को हटा रहे है यह ठीक नही है। आप फर्ट क्लास को कम कर दीजिए, एअर-कण्डीशन का हटा दीजिए, लेकिन जनना की सहूलियन के लिए जो डाइनिंग कार्स है उन्हे उठाना उचित नही होगा। ऐसी करना जनता के प्रति, यात्रियों के प्रति अन्याय होगा। मैं चाहूंगा कि इस तरफ आप का ध्यान जाना चाहिए और आप ज्यादा से ज्यादा भोजनालय सरकार की तरफ म चलाने की व्यवस्था करे।

श्री रामशंखर प्रसाद सिंह (छपरा)
सभापति जी इस के पहले कि मैं अपनी बात कहू हमारे सदन के माननीय सदस्य श्री गेदासिंह जी, जो आजकल बीमार है उनकी बात आप के समक्ष रखना चाहता हू। यह बात आप से भी सम्बन्ध रखती है—बगहा-छितीनो के बीच म जब बी० एन० डब्लू० रेलवे थी उस समय गण्डक पर एक पुल था जा 1924 मे टूट गया था, उस के न रहने स उत्तर प्रदेश और बिहार के उत्तरी भाग से ख़ास कर आप के जिले से सम्बन्ध टूट गया है और जिन लोगो को नैपाल और कटिहार तक जाना पडना है उन को कठिनाई हाती है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान विशेष रूप से इस तरफ दिलाना चाहता हू चूकि हमारे माननीय सदस्य श्री गेदा सिंह जी ने कहा है कि इस बात की याद आप को दिलाऊ। इस के ऊपर माननीय मंत्री जी को विशेष रूप से अपने विचार व्यक्त करने चाहिए। यह पुल जो 1924

मे टूट गया था कब तक बनाने की व्यवस्था की जायगी। इस विषय से आप का भी सम्बन्ध है इस से आप के क्षेत्र के लोगो को भी लाभ हो सकेगा।

भारत सरकार का जितने विभागो स सम्बन्ध रहता है उन मे रेल विभाग एक ऐसा महकमा है जिस से साधारण व्यक्ति का सीधा सम्पर्क होता है। देश मे कोई भी ऐसा परिवार नही होगा जिस के किसी न किसी व्यक्ति को रेल विभाग मे फायदा न उठाना पडता हा। अभी हमारे मित्र शास्त्री जी ने कहा है कि रेल विभाग के माध्यम स हम जो सेवा करते है उस से साधारण जनता का हमारे काम का अनुभव होता है। उसी से वह हमारे कामा का अन्दाजा लगा सकती है। अभी शास्त्री जी ने बिहार के लिए रेलवे सर्विस कमीशन का जिक्र किया। बहुत वर्षो मे जब मे मै इस सदन मे आया हू बराबर इस सदन मे इस बात पर जोर दिया जाता रहा है कि बिहार के लिए रेलवे सर्विस कमीशन बनाया जाना चाहिए। मे उम्मीद करता हू हमारे माननीय मंत्री जी हमारे ललित बाबू जा लाकप्रिय मंत्री है, जिनकी अभी पदोन्नति भी हुई है और अपनी प्रशासनिक योग्यता, परिश्रम और सेवा के बलबूते पर उन्होने यह पद प्राप्त किया है वह इस काम को कर सकेगे। उन्हे किसी फ्रस्ट्रेटेड पोलिटीशियन कि क्रिटिसिज्म से हतोत्साहित होने की आवश्यकता नही है। उनका स्थान आज बिहार म उसी प्रकार का है जैसा कि कमी राजेन्द्र बाबू का था।

मैं फिर आपको उसी जगह पर पहुंचाना चाहता हू जहा से आप जाते है।

रेलवे विभाग 9 जोन्स में बटा हुआ है। जोन के बाद इसका काम डिवीजन के सिस्टम से चलता है। 9 जोन्स में तो प्रत्येक जोन में पहले से ही डिवीजन बन चुके थे लेकिन एन० ई० रेलवे, एन० एफ० रेलवे में पहली मई 1969 में डिवीजन का काम चालू किया गया। जब डिवीजन बनाए गए तो जितने भी पुगने जिले थे उसमें एन० एफ० रेलवे में उसे 4 जिला स्तर के डिवीजन में पदोन्नत दिया गया है। एन० ई० रेलवे में 5 जिला स्तर का कार्यालय थे और उन 5 में 3 को आपने पदोन्नत किया, एजटनगर को, बनारस को, गोडा के बदले में आपने लखनऊ को डिविजन बना दिया और फिर समस्तीपुर को केवल एक सोनपुर को पदोन्नत नहीं किया गया। सोनपुर एक ऐतिहासिक स्थान है। भौगोलिक दृष्टि से पटना के ठीक उत्तर में पड़ता है जोकि उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को सम्बद्ध करता है। वैशाली जिले का एक हेडक्वार्टर हाजीपुर उसके बगल में है। वी० एन० डब्लू० के समय में जब तक पश्चिम कटिहार जिला नहीं बना था तो सोनपुर हिन्दुस्तान से भारतीय रेलवे में सबसे बड़ा जिला माना जाता था। उस समय सोनपुर के अधीन कटिहार से लेकर गोरखपुर तक के सभी स्थान थे। आज यदि किलोमीटर की दृष्टि में भी देखेंगे तो 5 हजार किलोमीटर में लगभग एन० ई० रेलवे चलती है जिसमें तीन हजार किलोमीटर का एरिया य० पी० में पड़ता है और लगभग 2 हजार किलोमीटर का एरिया बिहार में लेकिन बहा बिहार में केवल एक डिवीजन बना है समस्तीपुर में जबकि 3 हजार किलोमीटर के क्षेत्र में आपने तीन डिवीजन बनाये। इस लिहाज से भी सोनपुर का डिवीजन बनना है। इसके अलावा भी आप जानते हैं आज समस्तीपुर इतना बड़ा डिविजन बन गया है कि इससे सारा क्षेत्र कन्ट्रोल नहीं हो पाता है। गाड़ी समय पर नहीं आती है।

लोगों को अपने माल को चढाने उतारने में दिक्कत होती है। उसको देखते हुए मैं चाहूंगा माननीय मन्त्री जी इस और ध्यान दें और अपने बजट के उत्तर में हम बात की घोषणा करें जैसे कि एन० एफ० रेलवे में आपने 4 के बदले में रगिया में डिविजन बनाकर 5 कर दिया। बहा पहले चार जिला स्तर पर आपने डिवीजन बनाया और बाद में 5 कर दिया। उधर तो 500 किलोमीटर पर एक डिवीजन है और बिहार में 1900 किलोमीटर पर एक ही डिवीजन है। मैं माननीय मन्त्री जी में निवेदन करूंगा कि इस विषय में शीघ्र से शीघ्र अपनी घोषणा यहां पर करें।

एक बात और है जो आप सभी लोगों में सम्बन्धित है। अभी माननीय सदस्य जो अलीगढ़ के हैं वे अपने भाषण में कह रहे थे जिसे आप सभी लोग जानते हैं कि रिजर्वेशन चार्ट जो होता है नयी दिल्ली या पुरानी दिल्ली स्टेशन पर वह हम तरीके से लिखा रहता है कि साधारण सदस्य उसको पढ़ भी नहीं पाते हैं और कोई भी व्यक्ति बहा बताने वाला नहीं रहता है, ऐसी स्थिति में जो आदमी रिजर्व करवाकर कहीं जाना चाहता है थर्ड क्लास के टू टायर में या थ्री टायर में उनको काफी कठिनाई होती है। मैं निवेदन करूंगा पसेन्जर्स गाइड या पसेन्जर्स को बताने के लिए आप कोई व्यवस्था करें और एक विशेष अधिकारी रखें जोकि सभी लोगों को बताया करे कि किस कम्पार्टमेंट में किस जगह पर उनका स्थान सुरक्षित है तो लोगों को बड़ी सुविधा हो जायेगी।

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) सभा-पति महोदय, पूर्वं इसके कि मैं रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करू, मैं रेल मंत्री

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

श्री मिश्र जी का हार्दिक अभिनन्दन करता चाहूंगा। रेल मंत्री महोदय ने 5 फरवरी को ही इस विभाग का चार्ज लिया और मात्र 15 दिनों के अन्दर उन्होंने इस सदन में 1973-74 का बजट पेश कर जो अपनी विलक्षण सूक्ष्म-बुद्ध, दूरदर्शिता एवं व्यावहारिकता का परिचय दिया है उससे वे हमारे धन्यवाद के पात्र हैं।

44.35 करोड़ रुपए की अतिरिक्त होने वाली आय में तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से मात्र 9.25 करोड़ रुपए की प्राप्ति की व्यवस्था है। 15 किलोमीटर तक कोई वृद्धि नहीं की गई है। साधारण ट्रेनों में यात्रा करने से बेशी से बेशी 25 पैसे की वृद्धि भाड़े में होगी। एक्सप्रेस और मेल में सफर करने पर ज्यादा से ज्यादा 95 पैसे की वृद्धि होगी। तीसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकट में 5 रुपए तक कोई वृद्धि नहीं होगी। प्रथम श्रेणी तथा ए० सी० सी० के भाड़े में वृद्धि हुई है। इससे यह स्पष्ट है कि मंत्री महोदय ने साधारण जनता के हित का खयाल रखा है और वृद्धि का भार समाज के उन वर्गों के कंधों पर रखा है जो उसे वहन करने के योग्य हैं। इसी तरह से फूडप्रेन्स, साल्ट, पल्सेज और किरोसिन के माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है जबकि रेलवे को फूडप्रेन्स और पल्सेज पर 26 करोड़ रुपए का घाटा है। कोयले पर सिर्फ 3 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इसपर रेलवे को 12 करोड़ का घाटा है।

इसी प्रकार से नयी ट्रेन और डीजल ट्रेन चलाकर गाड़ी में भीड़ पर नियन्त्रण करने की व्यवस्था की गई है। स्टेशनों की

सफाई एवं सुंदरता की योजना है। छात्रों तथा युवकों का खयाल रखा गया है जिससे वे अल्प खर्च में देश भ्रमण कर सकें तथा उनके ज्ञान में वृद्धि हो सके। पिछड़े क्षेत्रों के सामयिक विकास के लिए नयी लाइनें बिछाने की व्यवस्था है तथा पुरानी लाइनों के जीर्णोद्धार का आश्वासन है। पिछड़े तथा आवश्यक स्थानों में 60 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने में रुपया बाधक न हो उसके कार्यान्वयन की योजना है। यह सारी बातें प्रशंसनीय है।

अब में कुछ समस्याओं की चर्चा कर्हंगा और मुझे आशा है मंत्री महोदय उनके निराकरण की व्यवस्था करेंगे। सबसे पहले मैं मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट कर्हंगा कि रेल के संचालन में एक चैलेंज के रूप में जो बातें आती रही हैं वह हैं बिना टिकट यात्रा, अनियमित गाड़ियों का आना जाना, रेलवे सामानों की बर्बादी एवं चोरी तथा ट्रेन में जान-माल की असुरक्षता। यदि इन बातों का निराकरण हो जाये तो मैं समझता हूँ रेलवे के संचालन में बहुत क्रान्तिकारी परिवर्तन आयेगा और मंत्री महोदय अवश्य ही बधाई के पात्र होंगे। मुझे संतोष है कि उन्होंने इस दिशा में कारगर कदम भी उठा लिए हैं जिसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं।

रेलवे में एक वर्ग है जिसे कहते हैं ट्रेन कन्ट्रोलर। यह एक ऐसा वर्ग है जो आज तक उपेक्षित रहा है। उसे उचित वेतन नहीं मिलता है। उसके रहने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है और उनकी भांगों पर आज तक कोई सुनवाई नहीं की गई है। इस सदन के डिप्टी स्पीकर महोदय ने उनके बारे में लिखा है:

"It was an extremely important factor that the Administration look to the health, peaceful atmos-

phere and other rejuvenating factor for the betterment of this category."

इस पर ध्यान अवश्य जाना चाहिए ।

इसके अतिरिक्त मेरी मांग है कि डीलक्स ट्रेन्स कम से कम 5 मिनट के लिए मोकामा में ठहरें । राजेन्द्र पुल और सिमरिया स्टेशन के बीच पुल के नजदीक एक स्टेशन बने जहां सभी गाड़ियां ठहरें । दरभंगा से पहलेजा और पहलेजा से दरभंगा तक दिन में एकमप्रेस ट्रेन आने जाने की व्यवस्था रहे । पटना में प्रस्तावित गंगा पुल सिर्फ रोड ब्रिज न होकर रेल कम रोड ब्रिज बने । पटना में रेलवे मविम कमिशन का दफ्तर खुले । समस्तीपुर से वैद्यनाथ घाम, धनबाद रांची तथा बम्बई जाने के लिए थ्रू कोच की व्यवस्था रहे । निर्मली से महरसा जाने के लिए अतिरिक्त ट्रेन की व्यवस्था रहे । उसके कारण तो बहुत हैं लेकिन समय के अभाव के कारण उनमें मैं नहीं जाऊंगा, केवल प्वाइंटम की ही चर्चा करूंगा ।

अब मैं समस्तीपुर डिवीजन के सम्बन्ध में भी कुछ शब्द निवेदन करना चाहूंगा । इस डिवीजन की आबादी करीब दो करोड़ हैं जो सम्पूर्ण देश की आबादी का चार प्रतिशत है । रेलवे के नियमों के अनुसार 10 लाख आबादी पर 160 किलोमीटर रेलवे लाइन होनी चाहिए । इस आधार पर समस्तीपुर प्रमण्डल में 3500 किलोमीटर लाइन होनी चाहिए जबकि वहां 1500 किलोमीटर रेलवे लाइन ही है । पिछले 10 वर्षों में मुसाफिर तथा माल-गाड़ियों से आमदनी 80 प्रतिशत बढ़ी है और लाइन केवल 10 प्रतिशत ही पड़ी है । 1930 में समस्तीपुर डिवीजन में रेलवे लाइन बढ़ने की अपेक्षा घटी है जबकि आमदनी करीब 4 सौ प्रतिशत बढ़ी है । इसलिए मंत्री महोदय से मैं बहुत विनीत शब्दों में प्रार्थना करूंगा कि

वे निर्मली से सारायगढ़, बंझापुर से लौकहा, हसनपुर से सकरी रेलवे लाइन बिछाने का शीघ्र प्रबन्ध करें । साथ ही समस्तीपुर से रकसौल वाया दरभंगा की लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित करने पर गम्भीरता से विचार करें ।

श्रीमन्, एक रेलवे नियम है कि अगर किसी स्थान में हाल्ट बने तो 6 महीने में उसका दर्जा बढ़ा दिया जाये । मेरे क्षेत्र में चिकना एक हाल्ट है जो 15 वर्ष से कार्यरत है लेकिन आज तक वह उसी हालत में है, उस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है । इसलिये मैं मंत्री महोदय से अप्रार्थ करूंगा कि वह उस स्टेशन को पूरा स्टेशन का नहीं तो कम से कम फुल स्टेशन का दर्जा दे दे । मंत्री महोदय ने जिस आशा से रेलवे मंत्रालय की कार्यवाही को अपने हाथ से लिया है उस में जनता उन का सहयोग करे, यह हम सब चाहते हैं । लेकिन साथ ही मेरा जनता से निवेदन है कि वह रेलवे को राष्ट्र की सम्पत्ति मान कर उस की तोड़ फोड़ न करें ।

इन शब्दों के साथ मैं अनुदानों का समर्थन करता हूँ ।

SHRI INDER J. MALHOTRA (Jammu): Sir, it is my pleasant duty to congratulate the minister on two accounts—firstly on his appointment as a full Cabinet Minister. I wish him all success and I am sure with his administrative experience and the amount of interest he takes in public welfare projects he will make earnest efforts to improve the working of the railways. Secondly, I would like to congratulate the Railway Ministry on the extension of the railway line from Kathua to Jammu. I am glad now the State of Jammu and Kashmir has also been put on the railway map of India.

{Shri Inder J Malhotra}

There are, however, a few problems to which I would like to draw attention. The Deputy Minister, at the inauguration ceremony at Jammu railway station assured us that he would look into those problems immediately. The construction of the platform at Jammu Station as well as the other building complex is yet to be completed. I would request the minister to see that this work is expedited.

Kathua is the headquarters of that district and I have already requested the railway authorities to allot quota, for first class as well as third class sleeper between Kathua and Delhi. When Mr. Poonacha was Railway Minister, he visited Kathua and promised that a new approach road will be built between the Kathua station and the Kathua town. I hope the ministry will give it due consideration.

I am very glad the other day the Deputy Minister announced that steps are being taken to construct a railway line in the Kashmir Valley between Kazigund and Baramulla. The people of Kashmir Valley as well as the State Government have been urging for this line for a number of years and assurances have been given. I would appeal to the minister to expedite this project so that the people may be benefited.

The hon. Minister has made proposals for increasing the fares and freights. The argument given is that since operating costs have gone up, he has to increase the fares and freights. It has become a normal feature of the railway budget to propose increase in the freight and fare every year. Here I would like to remind the Railway Minister that the Indian railways enjoy certain privileges. They do not pay many of the State taxes, corporate taxes and they enjoy some other privileges. So, he should

try to make the performance of the Indian railways better.

It is high time that he should try to give attention to the problems of the staffing pattern of the Indian railways. To give one instance, during the last 20 years you have increased your railway strength by 7,000 km while your staff has jumped from 9,14,000 in 1950-51 to 13,91,000 in 1971-72. According to my information most of the staff has been put on the clerical job. The result is that as far as the divisional operations are concerned they are facing difficulties because of under-staffing. That is why today in our country the performance of the railways is not to the extent to which we would like it to be. So it is high time that a high-powered body either in the shape of a commission or a parliamentary committee is appointed to review the entire working of the Indian railways and to make recommendations to improve the staffing pattern and other matters.

In the end, I would say that we are all one with the Railway Minister in giving better service to the people all over the country. As far as the new projects in the backward areas are concerned, I would appeal to him that those projects must be given priority and they should try to see that those projects are completed in scheduled time.

श्री यमुना प्रसाद बंडल (समस्तीपुर) :
सभापति महोदय, सारे भारत के लोगो ने वर्तमान रेल मंत्री के बजट को देख कर बड़ी बड़ी आशायें लगायी है, और वह सही भी हैं, क्योंकि उन्होंने खासकर पिछड़े वर्गों के लिये पिछड़े क्षेत्रों के लिये जी बार्ते नहीं हैं उन को कार्यरूप देने के लिये रेल मंत्री महोदय ने निश्चय कर लिया है और कहा है कि

“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”

और इसी अधिकार पर चल कर हम समझते हैं 60 किलोमीटर के बजाय 60 मील अग्र कर सकें, अर्थात् 96 किलोमीटर कर दें तो उस हिस्से में बसने वाले लोगों की काफी उन्नति होगी, और यह एक नई चीज रेलवे इतिहास में उन्होंने दिखाई है। उन्होंने यहाँ तक कहा है कि

“Without viewing this expenditure too closely in terms of prospects of immediate return on investment”

इन सब बातों को देखते हुए हम समझते हैं कि रेलवे के इतिहास में नई चीजें लायी जायेगी और पिछड़े हिस्से को जो अब तक उपेक्षित रह है उन की ओर काफी ध्यान दिया जायगा।

जनता क्लास के लिये आप ने 15 किलोमीटर तक की यात्रा भाड़ा में छूट दी है और उस के बाद केवल पाच पैसा है जो मेरी राय में कोई ज्यादा नहीं है, और मैं समझता हूँ कि लोग पैसे देंगे। मगर केवल एक काम किया जाय कि उसे तीसरे दर्जे के यात्री न कहा जाय, बल्कि जनता वर्ग का नाम दिया जाय। आज के समाजवाद में वर्ग भेद प्रकट करने वाले शब्द अच्छे नहीं लगते।

19 hrs.

दूसरी बात उन्होंने जनसहयोग के सम्बन्ध में भारत को राष्ट्रीय स्तर पर एक नये ढंग में बड़े बड़े प्रोजेक्ट्स में बताया हैं ठकेदारी प्रथा से देश का बड़ा अहित हुआ है। मेरा सुझाव है कि उस के स्थान पर कोई कौरपोरेशन रेलवे ग्रन्डरटेकिंग का हो तो ज्यादा अच्छा हो ताकि ठकेदारी प्रथा से जो नुकसान होता है, अर्थ का अनर्थ होता है वह सब बच सकेगा।

पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर के बारे में अभी मर मित्र ने कहा है। यह क्षेत्र मेरे ससदीय निर्वाचन क्षेत्र में आता है। यह दो करोड़ लोगों का क्षेत्र है। इस क्षेत्र में डिविजनल हैडक्वार्टर भी है। वहाँ रेल मंत्रालय की ओर स ओवरब्रिज बनाने की बात है। कई बरस से यह चीज पडी हुई है। कारण यह है कि स्टेट गवर्नमेन्ट की हालत ऐसी नहीं है कि वह एप्रोच रोडज के लिए पैसा दे सके। मैं चाहता हूँ कि एक बार मंत्री महादय वहाँ चले जाए, बात कर लें और वहाँ का प्रश्न हल हो जाएगा।

दो हान्ट स्टेशन का भी मैं जिक्र करता आ रहा हूँ। ब्राड गेज लाइन कनवरशन प्रोग्राम में हाजीपुर से बछवारा तक को आपने अलग रख छाड़ा है। इसको आप नक्शों में नहीं लाए हैं। सोनपुर, हाजीपुर, मुजफ्फरपुर होते हुए समस्तीपुर तक कनवरशन का ता प्रोग्राम है। वरौनी तक तो है। लेकिन कार्ड लाइन को आपने बीच में छोड़ दिया है। इससे बहुत सी कठिनाइया पैदा होगी। हाजीपुर स शाहपुर पटोरी—बछवारा तक कोई लाइन है। यह 71 किलोमीटर लम्बी है। मैं चाहता हूँ कि डमका आप ब्याल रखें।

मुहीउद्दीन नगर और शाहपुर-पटोरी के बीच में लगूनीया में हान्ट स्टेशन होना चाहिये। बहुत देर से यह भाग चली आ रही है। इसी तरह से शाहपुर पटोरी और माहनार रोड के बीच वासदेवपुर चन्दले में हान्ट स्टेशन होना चाहिये।

मैं यह भी चाहूँगा कि रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए काफी स्कूल खोले जाए, उनके लिये बैलफेयर के काम किए जाए, बर्करो और उनके बच्चों के बैलफेयर की ओर ध्यान दिया जाए।

श्री रामचन्द्र बिकल (बागपत) : मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि इस महत्वपूर्ण बजट पर बोलने का आपने मुझे अवसर दिया है। मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि आपके सभापतित्व में 28 अगस्त, 1972 को इसी सदन में शाहदरा-सहारनपुर रेलवे चलाए जाने के लिए हमारे उप मंत्री श्री कुरशी जी ने आश्वासन दिया था।

रेल मंत्री (श्री एल० एन० मिश्र) : चला देंगे।

श्री राम चन्द्र बिकल : इस रेलवे लाइन की बजट भाषण में चर्चा जरूर है लेकिन उस पर एक पाई भी खर्च की जाएगी, यह कहीं कहीं मुझे ढूंढने पर नहीं मिला। मेरे इलाके की जनता काफी पीड़ित है। तीन वर्ष से यह लाइन बन्द पड़ी है। इस घोषणा के बाद उस में आशा को किरण का उदय हुआ था। सात महीने के बाद आज केवल बजट भाषण में उसकी चर्चा आ जाना काफी नहीं है। कुछ रुपया भी उसके लिए नहीं रखा गया है। लोगों की आशा निराशा में बदल रही है। लोक सभा के अनेक सदस्यों ने तीन वर्षों से बरब र इस सवाल को उठा रखा है। पीटीशंस कमेट्री की सिफारिश भी इसके हक में हुई है। इस पर बहस की आपने यहां दी। आपकी उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री से संतोषजनक बात हुई है या नहीं, हमें मालूम नहीं है। घोषणा में कहा गया था कि उत्तर प्रदेश की

सरकार और केन्द्रीय सरकार मिल कर इस रेलवे लाइन को चलाएंगे। दोनों सरकारों में हुई बातचीत के बारे में हमें कुछ मालूम नहीं है। कौन उसको चलाएगा, कैसे चलाएगा कुछ मालूम नहीं है। बजट में आपने कुछ इसके लिए रखा नहीं है। उस लाइन को उखाड़ा जा रहा है, वहां लाखों रुपये के पेड़ काट दिए गए हैं, पुल तोड़े जा रहे हैं, स्टेशन उजाड़ दिए गए हैं। इस सब को डुबारा बनाने में कितना ही खर्च होगा। विनाश के बाद क्या आप फिर से निर्माण करेंगे? यह समझ में आने वाली बात नहीं है। आपने कुछ इसके बारे में कहा नहीं है—

श्री एल० एन० मिश्र : कल कह देंगे।

श्री राम चन्द्र बिकल : तब मुझे इस के बारे में कुछ कहना नहीं है।

श्री महेंद्र सिंह गिल (फिरोजपुर) : श्री एल० एन० मिश्र ने जो रेलवे बजट रखा है मुझ खुशी है कि उनको कैबिनेट मिनिस्टर बना दिया गया है। इससे रेल मंत्रालय में सुधार आएगा और इस में फुर्ती आएगी ऐसा मैं समझता हूँ। जब से हिन्दुस्तान आजाद हुआ है—

सभापति महोदय : आप कल अपना भाषण जारी रखें।

The House stands adjourned to meet tomorrow at 11.00 a.m.

19.06 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 9, 1973/Phalgun 18, 1894 (Saka).