

paration of a project report for petro-chemical complex is being entrusted with M/s. Engineers India Ltd. The establishment of the complex will help to diversify production at FACT, Cochin and also Hindustan insecticides. I request the Union Government to take urgent steps for sanctioning a petro-chemical complex in Kerala.

(v) RETRENCHMENT OF THE WORKERS OF SIMPLEX CONCRETE PILES (INDIA) PRIVATE LTD.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Durgapur): Sir, under rule 377, I want to mention the following matter of urgent public importance.

The workmen of Simplex Concrete Piles (India) Pvt. Ltd. are under constant repression from December, 1978. The management has unleashed a reign of terror on the workers with the direct help from Delhi Police. The management of the above Company vindictively terminated the employment of 120 workers at Okhla site and Ashok Road-Windsor Place site on 20th December 1978 even without paying them their earned wages. On 8th January 1979 they again retrenched 60 workers at the R. K. Puram site. In all these attacks perpetrated on the workers, the Delhi police directly helped the management and terrorised the workers by carrying on arrests and dismantling the houses of the workers and preventing them from carrying on their protest movement. On 28th January 1979, 70 workers were arrested by the Delhi police in their attempt to suppress the movement against the Simplex management.

I strongly condemn the role of the Delhi Police and demand of the Delhi Administration that the police force be restrained from interfering with the legitimate movement of Simplex workers and take immediate steps for their reinstatement of 180 retrenched workers. I also urge upon the Minister to effectively intervene in the matter for reinstatement of the retrenched workers.

12.55 hrs.

RAILWAY BUDGET 1979-80—
GENERAL DISCUSSION—contd.

MR. SPEAKER: We will now take up further discussion of the Railway Budget. Shri Mohanarangam will continue his speech.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM (Chengalpattu): Mr. Speaker, yesterday I was discussing the passenger amenities, especially for long distance passengers. Before dealing with the various aspects of the difficulties felt by the passengers in the Southern part of the country, I would rather like to quote the budget speech of the hon. Railway Minister, Prof. Madhu Dandavate. In the concluding portion of his budget speech, he has sought the co-operation of all sections of the House and the people for the development of our country. There he has talked about the lofty peaks of the Himalayas and the sacred shores of Kanyakumari. I appreciate his respect for the development of the country from the Himalayas to Kanyakumari and his patriotism for our country. Because, whenever he comes down the Vindhya, he talks of patriotism and of the area from Himalaya to Kanyakumari.

Yesterday an hon. Member was pointing out that when there is a will, there is a railway and when there is no will, there is survey only.

AN HON. MEMBER: It was mentioned by your voter.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: Yes, my voter, Shri O. V. Alagesan, On page 18 of the Budget speech it is stated:

"Surveys for a new broad gauge line from Karur to Madurai and gauge conversion from Madurai to Tuticorin in Tamil Nadu were approved in the supplementary grants obtained in January 1979."

[Shri Ragavalu Mohanarangam]

But, when there is no will, there is only a survey. I think our hon. Railway Minister is not having any will and that is why steps have not been taken to take up construction work on these lines. And for the past one decade we have been asking for the lines from Madurai to Tuticorin and Karur to Madurai and Madras to Erode.

MR. SPEAKER: The House stands adjourned till 2 O'Clock.

13.01 hrs.

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

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

RAILWAY BUDGET, 1979-80—
GENERAL DISCUSSION—contd.

MR. DEPUTY SPEAKER: Shri Mohanarangam; You may begin the third instalment of your speech

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: Mr. Deputy-Speaker, Sir, my speech on the Railway Budget is a very lengthy speech. I started my speech yesterday evening at 5-20 P.M. and I am still continuing my speech.

MR. DEPUTY SPEAKER: It is the third instalment of your speech.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: Yesterday, I was discussing something about the passengers, specially the passengers by long-distance trains. Today, I am going to speak something about the passengers by short-distance trains.

MR. DEPUTY SPEAKER: I suppose, your speech also will be a short one.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: I am the only member speaking on behalf of the Anna DMK party.

MR. DEPUTY SPEAKER: All right.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: I hope, what I speak will be understood by our Minister of State for Railways here. I think, he has sufficient knowledge of the language in which I am speaking at present. I will speak in such a way that my hon. friend will also understand.

I am going to speak about the Madras city and what I speak about the Madras city will be applicable to all the leading cities of our country. There is a short distance railway line from Tambaram to Madras Beach. Thousands and thousands of passengers are travelling daily from Tambaram to Madras Beach. There are about 32 to 35 electric trains which are running on that line and more than 1,25,000 monthly season ticket holders are there. If a passenger starts from Tambaram, within 35 minutes he has to reach Madras beach. Most of the passengers travel hanging around windows and there are about half a dozen accidents every month. Adding to their difficulties, the hon. Minister of Railways has enhanced the rates of monthly season tickets. In the past 25,000 used to purchase first class season tickets. I understand something about the law of diminishing returns and increasing returns. Thinking we will get more revenue by increasing the first-class rates, he has increased it by three times. But, as I have told you already, about 1,25,000 passengers are travelling from the Madras Beach to Tambaram, out of which 25,000 people will be first-class season ticket holders. If you increase the rate for the first-class season tickets, it means that this 25,000 will be reduced to 5000 to 6000 and the balance will travel only by second-class and not by first-class—while already they are hanging at the doors and windows. Most of these 25,000 will travel only by second-class

and not by first-class as the Hon. Minister had said during his speech on the Railway Budget. Not only that: even milk vendors and vegetable vendors coming from Vivipuram, Chenglepet, Tambaram etc. are now travelling by first-class even though the first-class fare is higher than that of the second-class, for the simple reason that they can carry their milk etc. safely. But now one can expect them to purchase only second-class season tickets since the rate has been increased by three to four times. I would therefore request the hon. Minister to consider this aspect and reduce the rate to the old level. Moreover, we are talking of decentralisation now: we were going to shift some urban population to the rural areas. But if the season ticket rate is doubled or trebled, nobody will go to the rural areas: they will confine themselves to the city area. Already the population here is 25 to 30 lakhs and it will double itself in 10 to 15 years. I would therefore request the Hon. Minister to reduce the rates.

Now, I have already told you, both in person and through letters to the Hon. Minister about a very important Railway Station which is considered to be the gate of South India. Just like the Gateway of India, we have a gate for the entire South India, and that is the Egmore Railway Station. It was constructed years ago and the platform is only four to five feet. Passengers get down at this Railway Station in order to go to Tiruchi, Madurai and other parts of the country. Thousands and thousands of people are getting down at Egmore Railway Station and, after getting down, it takes fifteen minutes for them just to come out. I have already asked the Hon. Minister to re-model it or repair it or construct it afresh. I do not know why the General Manager of the Railways and other officer concerned and the Railway Minister and the Deputy Railway Minister are not in a position to look after all these small, petty things.

Now, I have told you with regard to the Madras City. You may think I am always talking about Madras, but that is because I can talk only about the place I come from and represent.

The Madras City consists of two parts, the north and the south. There is a Railway gate which divides the two parts. About 15 lakh people are staying in southern Madras City and about 15 lakhs are in north Madras City, but the entire city population is dependent on north Madras because lakhs and lakhs of people are working in north Madras only. We have industries, companies and Government offices mostly in north Madras City. But this Railway gate completely divides the city into two parts, and all the people, going by car, cycle or otherwise, have to cross the railway gate to go to north Madras city. Unless and until they cross the railway gate people from south Madras cannot go to north Madras. But the people have to wait for hours together just for opening of the gates. Especially from eight to ten in the morning and during peak hours, for about one or two hours the gates are not open: they are closed, completely preventing people from going from the southern city to the northern city. It is not an exaggeration to say that there was a case of a lady in an advanced stage of pregnancy having to complete everything in the car itself because she was not in a position to cross the railway gate. I would request the hon. Railway Minister to have over-bridges and under-ground bridges constructed at least for the city area. For the past 25 years we have been representing for this. From Madras city to Guindy it is only 11 miles and from Guindy to Tambaram it is six miles; so, it is a question of only 17 miles and there are only seven or eight railway gates. If you spend Rs. 2 or 3 crores, you can easily have these seven or eight over-bridges or under-ground bridges constructed. By this, the problem of the entire city

[Shri Ragavalu Mohanaragam]
population, 35 to 40 lakhs of people, will be definitely solved.

Two or three days ago the Minister for Energy has pointed out that they have coal in abundance. Our Minister of Railways was also saying something about wagons; he was saying that he was having thousands and thousands of wagons and that if anybody wanted wagons, he could give. In Madras, the brick industry, the textile industry and the salt industry are suffering a lot because of the shortage of coal. Singareni and Chand are prepared to send 150 wagons of coal. When I asked our Railway Minister he said that he had wagons. But we have received replies stating that at present they have no wagons and that, unless and until they get the wagons, they are not in a position to send coal from Singareni and Chand to Madras area. The entire south is suffering because of this. The salt industry, the textile industry and the brick industry are depending on the coal which comes from the northern part of the country. I do not know why our Railway Minister is not in a position to give the wagons. I want to be intimated of the exact stage at which the matter stands at present with regard to wagons. I hope the Minister of State in the Ministry of Railways will give a proper reply as to why they have failed to give wagons for being sent to the southern part of this country.

I have already spoken for the travelling public, the passengers. Now, what about the railway employees? They have been asking for bonus, but the Government say that Railways is not at all an industry; it is only a government department; that is why they are not in a position to give bonus to the railway employees. What are the rules on the basis of which bonus is given to the employees of the Life Insurance Corporation? There are also some government undertak-

ings where the employees are given bonus. I would like to know why Government have failed to give bonus to the railway employees. That may be one of the reasons why accidents occur very often in the Railways.

A person who joins the Railways as a clerk has to retire only as a clerk. He is not getting promotion. 20 years before, if a father of a girl asked a boy as to where he was working and if the boy replied that he was working in the Railways, without any hesitation he was giving his daughter in marriage to the person working in the Railways. But now if anybody says that he is working in the Railways, no father of a girl would come forward to give his daughter in marriage to him, because, whatever may be his position in the Railways, once he enters the Railways in any capacity, he will retire only in the same capacity in which he entered. I know; some of my class-mates are still working as Clerks in the Southern Railway General Manager's office, in the Accounts Department; they entered as Accounts Clerk in 1958 and they are still working as Accounts Clerk. They say that they are not getting any promotion.

Mr. George Fernandes used to talk about railway employees. He was the champion of the railway strike in 1974. He was the person who was demanding that an employee, after serving continuously for ten years in a particular post, should automatically get the promotion. I can show thousands and thousands of employees who are working for the past 20 years in the same scale of pay; they are still waiting for promotion. What Mr. Fernandes said in 1974 is still in existence; the position is still the same. Prof. Madhu Dandavate and Mr. George Fernandes have not been in a position to solve this problem. So, I request the hon. Minister to do something here. After reaching a certain stage or at least the maximum, even though they may not be given

promotion, they should at least be given the next scale of pay. This should be so not only in respect of employees working in the Railways but also those working in other Central Government Departments. This request has been there for the last two years from our side of the Benches.

Next, Sir, I come to claims. 'We are just settling claims within 37 days and we are going to reduce the time lag to 2 to 3 weeks only.' This is what the Railway Minister has said. Sir, that is not the case. Settlement of claims is completely dependent upon the person's approach. There is a relationship between the persons who claim and the persons who settle the claim. If the person is somewhat an influential man, then settlement will be done within 3-4 days and if the person does not have such an influence, it will take years to settle it. So the average he can show as 37 days or 25 days or 24 days. Sir, that is the pitiable condition of our Indian Railways.

Then he talks high of the Railways. He talks about the unification of the nation and he is seeking co-operation from all sections of the community. He was pointing out something about the lofty peaks of the Himalayas and the sacred shores of the Kanyakumari. 'The entire area, the length and breadth of the nation is common to me. I am an Indian citizen. I do not belong to Gujarat or Maharashtra. I am the man who looks after the entire thing. The entire 650 million people of this country are completely dependent upon me.'—this is what the Railway Minister says. As I already told you, if you just see the railway Budget, our State of Tamil Nadu has been completely neglected. All that he is pointing out is about some surveys but there is no implementation. Where is the Madras-Trivandrum route? Where is the Madras-Tuticorin route? What about the bridges? What about new lines? He has opened only

6 new lines in the whole country. Has he given at least one new line to the southern part of the country? I come from the South. There is such a discrimination. Sir, I am not talking about the north and the south, but that may be talked about—North and South. That discrimination is shown in the railway budget. But I hope....

SHRI RAM MURTI (Bareilly): Tamil Nadu has already too many.

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: No, Sir. You are imagining impossibilities. Let us not imagine impossibilities. I come from the deep southern part of this country. I am speaking from my heart. I am not speaking from my lips. I am not speaking on the basis of regional feelings. Sentimentally I am speaking. If you come to the south, can you show me after Villupuram any broad gauge line? You cannot show....

SHRI RAM MURTI: Why do you want broad gauge?

SHRI RAGAVALU MOHANARANGAM: That is not the case. You are here only. You have not crossed the Vindhyas. You, Members, spoil the unity of the nation—not the Ministers. They just listen to me properly. I am representing 25 million people from my part of the country and it is my bounden duty to represent my constituency people. I know where to say, what to say, to whom to say and how to say. I told about the hon. Members. They are imagining impossibilities. Let not our hon. Minister imagine impossibilities. They are creating all sorts of complications. There is a hue and cry especially in the southern part of this country. The southern part has been completely neglected and even though they have included something in the Railway Budget, I hope in the Supplementary Budget they will have some new lines for the southern part of this country, especially for the place I represent; not only that, from Madras to Kanya-

[Shri Ragavalu Mohanarangam]

kumari they have to do a lot and I hope they will do it and I also hope they will double the performance.

With these words, I thank you, Sir.

AN HON. MEMBER: Any way he has made a good speech.

श्री श्री० एन० तिवारी (गोपालगंज) : रेल मंत्रियों ने बहुत प्रयत्न किया है कि रेलें ठीक से चलें, लोगों को सुविधा हो। हम ठेठे इन्होंने नई गाड़ियां चलाने का फैसला किया है और स्पॉट को बढ़ाने का भी फैसला किया है। साथ ही कहा है कि डिब्बे भी बड़ाए जाएं ताकि अधिक सख्या में यात्रियों को ले जाने की गंजाइश हो सके। यह सब होते हुए भी जो ये लोग करना चाहते हैं शायद उसको कर नहीं पाएंगे क्योंकि इनकी जो ब्यांफिटर क्लास है वह इनके माथ को प्रोप्रेट नहीं कर रही है। मैं प्राने चल कर बताना चाहता हूँ कि क्या-क्या ये करना चाहते थे लेकिन वह नहीं हो पा रहा है और मैं इनको गलत एडवाइस मिलती है।

बजट स्पीच देते हुए रेल मंत्री जी ने अपने को शायदा ही देा है कि वह तीन साल से सरप्लस बजट पेश करते आ रहे हैं। दो साल तक तो इन्होंने सरप्लस बजट पेश किया यह ठीक बात है लेकिन इस साल का बजट सरप्लस रह पाएगा यह सन्देहजनक है। अभी रेल कर्मचारी बोनस के लिए प्रयत्न कर रहे हैं और उन्होंने स्ट्राइक का नोटिस भी दे दिया है। मुश्किल हमारी सरकार में यह है कि लोगों ने यह समझना शुरू कर दिया है कि अगर उनके पास कर्जा है, अपनी बात को मनवाने की ताकत है तब तो वे सरकार को झुका सकते हैं धन्यथा नहीं। होना तो यह चाहिए कि उनकी मांग जायज है या नाजायज इसको देखा जाए और बिना को ब्यांफिट्टी और बिना कन्फ्रंटेशन के अगर उनकी मांग सही हो तो मान ली जाए और अगर जायज न हो तो उसको रिजैक्ट कर दिया जाए। लेकिन ऐसा नहीं होता है। इसका नतीजा यही होता है कि थ्रान्डीनकारी लोगों के विभाय में यह बात घर करती जा रही है कि गवर्नमेंट को अगर प्रेशराइज किया जाए तभी वह कोई चीज देती है धन्यथा नहीं देती है। मैं यह कहना कि अगर रेलवे ऐम्प्लॉईज की बोनस की मांग सही है तो उसको भीय से भीय मान लें। कन्फ्रंटेशन की बान न घाने दें। और जब ब्राप बोनस देंगे तो यह सरप्लस बजट बेनिफिट में परिणत हो जायगा। इसानिये ब्राप कम्प्लेसेंट न होयै कि ब्रापने सरप्लस बजट पेश किया है।

इन्होंने एक किताब सर्कुलेट की है इंडियन रेलवेज बुक 1978-79 उसको देखने से पता लगता है कि हर फ्रंट पर गिरावट ब्रापी है। पंचवृत्तिली गिरी है। 59 पेज पर बिया हुआ है कि पैसेजर ट्रेन्स और गुड्स ट्रेन्स की पंचवृत्तिली कम हुई है। ऐक्सीडेंट्स भी बढ़े हैं। 1977 में जो 800 कुछ ऐक्सीडेंट्स थे वह बढ़ कर 835 हो गये हैं। इसानिये ऐक्सीडेंट्स बढ़े हैं, रेलवे डेविलिज कुछ अधिक बनचैक हो गया है पहले से। 1977

में जो इन्होंने प्रयत्न किये उसके मीचे गये थे, लेकिन न मालूम क्यों, शायद इनके अधिकारी को ब्रापरेट नहीं कर रहे हैं, 1978 में सब चीजें बढ़ गई हैं—पंचवृत्तिली भी गिरी है, ऐक्सीडेंट्स भी बढ़े हैं और सुविधाओं भी कुछ कम हुई हैं। ब्राप प्रपने पेपर के पेज 59, 80, 89 को देखेंगे तो पायेंगे कि डिटीरियोरेशन हुआ है। गाड़ियां घंटो लेट चलती हैं, मिनटो ही नहीं। और रिजि-नेटिंग स्टेशन से ही नहीं, बीच में भी धा कर पता नहीं क्या हो जाता है कि उसका पहिया नहीं चलता है। पटना में गाड़ी 1 घंटा लेट आती है तो दिल्ली पहुंचते पहुंचते डार्ड घंटा लेट हो जाती है। ऐसे हर बात का जवाब हो सकता है, लेकिन पडित नेहरू कहा करते थे :
"I am not interested in explanations, I am interested in work being done".

तो ऐक्जप्लेनेशन से हमारा पेट नहीं भरेगा। हम चाहते हैं कि ब्राप ठीक से काम करे।

कुछ गुंघार हुआ है जिसमें इन्कार नहीं किया जा सकता है और उसके लिये मैंने ब्रापको बधाई दी है। लेकिन रेलवे बोर्ड का डिपेंडर ठीक नहीं है। क्योंकि रेलवे में हाइट स्टेशन बनने हैं, उनमें एक तरह की नीति नहीं बरती जाती है। कुछ प्लान्ट स्टेशन पर सरचार्ज होता है, और कुछ पर सरचार्ज नहीं होता। क्योंकि जो रेलवे अधिकारियों को लुझ कर सकते हैं, और खुश करने के माने ब्राप समझ सकते हैं, उनको सरचार्ज नहीं लगना है। और जिन स्टेशन के म्यन्सचार्पक खुश नहीं कर सके उनको सरचार्ज लगना है। मैंने एक प्रनस्टाई ब्रेक्चन के जवाब में माननीय राज्य मंत्री ने कहा था. यह ठीक है कि कुछ स्टेशनों पर जहा नफा हो रहा है वहा भी सरचार्ज लगा हुआ है, और जहां नफा नहीं हो रहा है वहा सरचार्ज नहीं है। नफा होने वाले स्टेशन पर भी सरचार्ज है। ऐसा क्यों है? जो स्टेशन कायदा दे रहा है उस पर सरचार्ज लगा दिया, उनको बर्दन कर दिया, और जो स्टेशन घाटे में चल रहे हैं उन पर सरचार्ज नहीं है। यह पेपर में उनको दे रहा है, जो जवाब दिया था, इसको देख लेंगे।

मैं एक स्टेशन का नाम लेता हूं और हाइट स्टेशन कोशिश कर के हार गया कि वहां का सरचार्ज हटा दीजिये। लेकिन नहीं हुआ है। हालांकि और हाइट मूगाका दे रहा है। तो यह कागज में इसलिये दे रहा हूं कि यह समझ लेंगे कि भैसे इनका रेलवे बोर्ड और ब्राफिटर्स एफर्टस को नाकाम करते हैं। यह इसका एक नमूना है।

दूसरी बात में यह कहूंगा कि रेलवे बोर्ड ही नहीं, इनके अनरस मैनेजर्स भी मनमाना बिहेव करते हैं। कुछ ट्रेन्स में 0.50 गोरखपुर ने रिजर्वेशन चार्ज लगा दिया, हालांकि गाड़ी में रिजर्वेशन नहीं चिया जाता है। लेकिन महीनों तक रिजर्वेशन चार्ज चिया गया। पैसेज्जर कहते हैं कि जब रिजर्वेशन होता ही नहीं तो रिजर्वेशन चार्ज क्यों? हम लोगों के पास जवाब नहीं होता। लोग यात्रियां देते थे। हमने इसके बारे में पार्लियामेंट में क्वेश्चन किया। उस क्वेश्चन पर रिजर्वेशन चार्ज हटाया गया। लेकिन मैं यह जानना चाहता हूं कि जो इन-वीयस रुपया पैसेजर्स से बचल हुआ, उसका

क्या हुआ ? जिस जी०एम० ने बगैर रेलवे बोर्ड की सहमति के रिजर्वेशन चार्ज लगाया उसका क्या हुआ ? आपके ही आफिसर्स गलती करते हैं, उसको कभी आप देखते नहीं हैं। मालूम होता है कि इस पर किसी का बस नहीं है, जो मनमानी चाहे कर सकता है।

श्री मंत्री रेलवे में एग्जिक्टिवों की ट्रेनिंग हुई। उनके बारे में तय किया गया कि रिक्त स्थानों में से 50 परसेंट इनमें से एग्जाइस्ट किया जाये। रेलवे बोर्ड का सर्फुलर हर जी०एम० के यहाँ गया और सविम कमीशन में भी गया कि 31 मार्च 1979 तक उनको बहाल करना है लेकिन वह मारे-मारे फिर रहे हैं। कोई पूछता नहीं है। उनको ट्रेनिंग तो दे दी लेकिन एग्जाइज नहीं कर रहे हैं। मैंने मिनिस्टर को चिट्ठी लिखी, लेकिन कुछ होता नहीं है। हमारी कोशिश बेकार जाती है। यह देखिये यह मैं आपको देता हूँ।

इनके यहाँ एक सुपरवाइजरी स्टाफ है, जिसके बारे में पे-कमीशन में बहुत एनोमलीज रह गई थीं। वह बेचारे कोशिश कर के हार गये, जी०एम० ने और सब ने रिक्मेंड किया, लेकिन रेलवे बोर्ड वाले मुनते ही नहीं हैं। मैं मिनिस्टर से मिला, उन्होंने कहा कि संबंधित आफिसर्स से बात कर्ह्या। उन्होंने बात किया, लेकिन फल कोई नहीं निकलता है। जब वह स्ट्राइक करेंगे, तब उनका मामला सिद्ध होगा। तो क्या आप चाहते हैं कि उनकी स्ट्राइक कराई जाये ? ट्रांसपोर्ट आफिसर्स ला-एवाइडिंग हैं, डिस्सिप्लिन्ड हैं, वह नहीं चाहते हैं कि स्ट्राइक हो, लेकिन क्या आप चाहते हैं कि वह स्ट्राइक करें ? केवल ड्राइवर्स से ही रेल का चक्का बन्द नहीं होता है और भी कर्मचारी हैं जिनसे चक्का बन्द हो सकता है। आप लोगों को कम्प्लेन न कीजिये कि वह स्ट्राइक करें। उनकी जायज मांग को मान लीजिये, नहीं तो मरता क्या न करता वाली बात हो सकती है। इसलिये मैं यह कागज भी ट्रांसपोर्ट आफिसर्स के बारे में मंत्री जी को देता हूँ, राज्य मंत्री जी उनकी मीटिंग में गये थे, इन्होंने कहा था कि जो जायज बातें होंगी, वह करेंगे। यह भी कागज इनको देता हूँ।

अब मैं आता हूँ इस बात पर कि कैसे गलत एडवाइस दिये जाते हैं। मैंने कई सालों से प्रति वर्ष बजट पर बोलते हुए कहा था कि सोनपुर में डी०एस० आफिस हो। 1977 में मैंने इस सदन में भाषण दिया था। इसका मई 1977, में क्या जवाब मिला—न तो कार्यभार के आधार पर और न ही परिचालित आवश्यकताओं के आधार पर सोनपुर में पूरे स्तर का मंडल बनने का कोई औचित्य है। मई में कहते हैं कि नहीं, क्योंकि इसको पेश करने वाले हमारे जैसे आदमी हैं जो कि आपके मिनिस्टर के दल के नहीं थे, उन्होंने पेश किया था। लेकिन कुछ हमारे सोशललिस्ट पार्टी के मित्रों ने जून में जब कहा तो आपने उनकी बात को मंजूर कर लिया और यह कार्यालय वहाँ खोल दिया। मैं जानना चाहता हूँ कि यह डिस्क्रिमिनेशन क्यों ? वहाँ दफ्तर खोलना अच्छा था, लेकिन यहाँ के मेम्बर्स और मेम्बर्स में इस तरह का डिस्क्रिमिनेशन क्यों करते हैं, क्या हमारा चेहरा ऐसा है जिससे डिस्क्रिमिनेशन किया गया है ? या मेरे चेहरे

में कोई ऐसी बात है या मेरा व्यवहार ऐसा है, जिस से आप भड़क जाते हैं और वे लोग शायद ऐसे हैं या उन के चेहरे आप को इतने प्रिय हैं कि आप उन को बात को मान लेंत हैं

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री (शिवनारायण) : खूबसूरत ह।

श्री डी० एन० तिवारी : यह चिट्ठी मैं आप को दे रहा हूँ यह। मई की लिखी हुई है और जून में आप सैकशन करते है।

श्री शिव नारायण : अब तो खोल दिया गया है।

श्री डी० एन० तिवारी : खोला गया है, लेकिन यह डिस्क्रिमिनेशन क्यों ? क्योंकि आप को गलत एडवाइस मिली।

श्री शिव नारायण : यह बात नहीं है, आपका चीफ मनिस्टर ने हिड्डेस किया था।

श्री डी० एन० तिवारी : हिड्डेस तो पीछे हुआ था, उस वक्त नहीं हुआ था।

श्री शिव नारायण : वह हम ने खुलवाया है।

श्री डी० एन० तिवारी : आप इस को देख लीजिये—मैं सब डक्यूमेन्ट्स आप को दे रहा हूँ।

अब मैं इनके जनरल मैनेजर्स के बारे में बतलाता हूँ जिस से आप को मालूम होगा कि वे लोग कितनी मनमानी करते हैं। एन०ई०आर० के छपरा स्टेशन के पास रेलवे की कुछ जमीन थी, उस का बन्दोबस्त नहीं करना चाहते थे। पहले जो बन्दोबस्त हुआ था, उस को कैम्पिल कर के उस जमीन का ले लिया गया। एक आदमी ने एप्लाई किया कि हम को वह जमीन दे दी जाय, उन को लिख दिया कि यह नहीं हो सकता है, उस जमीन को सुरक्षित रखा गया है, हम जमीन का बन्दोबस्त नहीं करेंगे। लेकिन एक ही महीने के बाद सारी जमीन का बन्दोबस्त हो गया और वह बेचारा उस के लिये एप्लाई भी नहीं कर सका। मैं समझता हूँ, आप ने उस को घोखा दिया, जनता को घोखा दिया और मनमाने ढंग से बन्दोबस्त किया। यह चिट्ठी भी आप देख लीजिये।

उपाध्यक्ष महोदय : तिवारी जी, सब चिट्ठियाँ आप इकट्ठी दे दीजिये।

श्री डी० एन० तिवारी : अगर मैं उन के बारे में कहूँगा नहीं, तो काम नहीं चलेगा। इन से ही तो पता चलता है कि ये लोग किस तरह का व्यवहार कर रहे हैं। इस में कोई शक नहीं, हमारे मंत्री लोग बहुत मेहनत करते हैं, लेकिन जब तक इन को इन के अफसरों से कोआपरेशन नहीं मिलेगा, तब तक कोई काम नहीं हो सकता है। पहले इस हाउस में अक्सर यह डिमाण्ड होती थी कि रेलवे बोर्ड को एवालिश कर दिया जाय लेकिन हम कहते थे कि नहीं, उस को रहना चाहिये, वह अच्छा काम करता है। लेकिन अब मालूम होता है कि वे लोग किस तरह से काम करते हैं, अब हम लोग

[श्री डी० एन० तिवारी]

भी यह विमाप्य करना शुरू कर देंगे कि इन को एवा-
लिश करो। जब इन के अफसर ही इन को कोषापरेशन
नहीं देंगे, तो कैसे काम चलेगा...

एक मालमीय सदस्य : ये लोग कह रहे हैं कि इन
को कोषापरेशन मिल रहा है।

श्री डी० एन० तिवारी : प्राय इन के प्राफिसर्स का
बिहेवियर देखिये—मैं एक घोर पर्चा इन को दे रहा
हूँ, पढ़ने में यह बहुत भड़ा लगेगा। प्राय के सोनपुर के
भूतपूर्व डी०एस० श्री गोरखपुर के अनरल मैनेजर
का इस में कच्चा-बिट्टा है...

श्री शिक्षाकारण्य : उन को हटा दिया है।

श्री डी० एन० तिवारी : उनको इप्टी के क्षण में
की सुरा श्री सुन्दरी की बहुत चाह रहती है—यह
पर्चा उसी सम्बन्ध में है। मैंने कहा था—यदि हिम्मत
हो तो उन पर्चा छपवाने वालों पर केम करो, लेकिन
कुछ नहीं हुआ। इन की भी प्राप देख लीजिये।

श्रव मैं कौजग्रन लवर के बारे में कहना चाहता हूँ।
मिनिसटर साहब ने घोषणा की है। मैं कुछ मांग नहीं
करता हूँ—इन से। मैं इन के यहाँ जो खामिया चन
रही हैं उन्हीं का उल्लेख कर रहा हूँ। त्रिम मे ये लोग
असर जायें, श्रयथा रेल की पट्टी कब बन्द हो जायेगी,
का कोई ठिकाना नहीं है।

SHRI P. M. SAYEED (Laksha-
dweep) Can the hon. Member pass
on papers directly to the hon. Minister?

MR DEPUTY-SPEAKER: I have
not taken cognisance of any passing
on of the paper.

श्री डी० एन० तिवारी : उपाध्यक्ष जी, कौजग्रन
लवर के सम्बन्ध में मिनिसटर साहब ने घोषणा की कि
जो बार महीने तक लगातार काम किये हैं, हम उन को
अस्थायी रूप से रेलवे में बहाल कर लेंगे—लेकिन कितने
लोगों को बहाल किया गया। वहाँ ही कहा जाता है—
इतना पैसा दो, तुम को बहाल कर देंगे, नहीं दोगे, तो
नहीं करेंगे। श्रव वह मात्र मात्र फिरना है प्राय कहीं
कोई मुनवाई नहीं होती। मैंने कई चिट्ठियाँ कई लोगों
के बारे में लिखीं।

श्री पी० एम० साहब : जवाब प्राया।

श्री डी० एन० तिवारी : जवाब प्राता है कि हम देख
रहे हैं। प्राय ही मैंने एक केस भेजा है, जिस में वह
आवदी केबुस लवर पर या श्री कमी 20 दिन, कभी
25 दिन उस ने काम किया। बार महीने उसे काम नहीं
करते हैं, बीच में बार, छः या दस दिन की माग कर
देंगे और फिर कहेंगे कि एक सप्ताह बार महीने काम नहीं

किया। पबरोता का वह केस है। उस ने बार महीने के
अधिक काम किया है लेकिन वह मात्र मात्र फिरता है।
प्राय की घोषणा के अनुसार उस को काम मिलना
चाहिए लेकिन उस को मिलता नहीं है। अघर घोषणा
के अनुसार प्राय काम नहीं कर सकते, तो घोषणा करना
बन्द कर देनी चाहिए। घोषणा कर के लोगों को घोषे
में मत रखिये। जो प्राय की नीति है, उस का कार्यान्वयन
होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्राय अधिक समय ले रहे
हैं, इसलिए श्रव प्राय समाप्त कीजिए।

श्री डी० एन० तिवारी : हमारी पार्टी का जो कोटा
है, उस में 5 मिनट का समय दे दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : अभी श्री बहुत से लोगों को
बोलना है, इसलिए श्रव प्राय समाप्त कीजिए।

श्री डी० एन० तिवारी : मैं यह कहूँगा कि मैंने
बहुत सा फट फार कन्सिडेशन दे दिया है, बहुत से कायज
प्राय को दे दिये हैं। इन पर प्राय विचार कीजिए और
यह देखिये कि प्राय को गलत मलाह न मिले। मैं राहल
मेन्शन करता हूँ और जो कायज मुझे इन तरह के मिनत
हैं, उन के बारे में अन्वयगी करना हूँ और उन को पठना
हूँ और मैं प्राय के यहाँ पेज करता हूँ। मेरा कहना यह है
कि रेलवे कर्मचारियों की मांगे न मिनत पर उतना रोक
नहीं होता जिनका गदब्यवहार के अभाव पर। होना क्या
है कि प्राय किसी के फेर में काम करना है, तो एक
सर्कुलर इस हो जाता है, एक प्रादमी के सम्बन्ध में एक
सर्कुलर इस हो जायें और जब उस का काम हो जाता
है तो वह सर्कुलर रिद्रेट हो जाता है और इन तरह से
दूसरो का काम नहीं जाना है। इस तरह का डिम्प्रीमि-
नेशन लोगों को फिर बन्दना है। जो भी होना चाहिए,
वह न्याय पर प्राधारित होना चाहिए। इस पर नहीं
होना चाहिए कि कौन क्या कहना है पर इन पर होना
चाहिए कि क्या कहा जाता है और जो कहा जाता है,
वह सही है या नहीं। मिय नारायण जी अघर कहें,
तो काम हो जायेंगा और द्वारिकानाथ तिवारी कहें, तो
नहीं होगा। जो भी हो यह गदबुद्धि में होना चाहिए।
तभी प्राय का गडमिनिसेशन ठीक से चल सकता
है इन श्रवों के साथ में समाप्त करता हूँ।

श्रीमती अहिष्वा पी० रंगभेकर (बम्बई उत्तर-
मध्य) : उपाध्यक्ष महोदय, अघर हमें भी श्री गिब
नारायण के पास बड़े हो कर भाषण करने की प्राप
इजाजत दें, तो हम भी उन को बहुत से वेपर्स दे देंगे।

श्री द्वारिकानाथ तिवारी : भा जाइए अघर।

श्रीमती अहिष्वा पी० रंगभेकर : रेलवे के बारे में
सब से बड़ा सवाल यह है कि हमें यह बोलना चाहिए
कि हमारी ये रेलवे कर्मचियल कम्पन हैं या पब्लिक
यूटीलिटी कम्पन हैं। इस के बारे में जब तक हम एक
मुनिमाली एजेंस नहीं लेंगे तब तक अघर अन्वयित
या अन्वयित, तो लोगों के अघर ही उस अन्वयित

होगा। इस के लिए एक कन्वेंशन कमेटी एपॉइन्ट की गई है और अभी तक उस की रिपोर्ट नहीं आई है। उन को यह व्याख्या देकर दिया गया है कि रेलवे कमिश्नर कन्वेंशन है या पब्लिक यूटिलिटी कन्वेंशन है। इस के बारे में कुछ सोचना चाहिए। कमेटी का जवाब अगर जल्दी आ जाएगा, तो भ्रान्ते भ्रान्ते वाले दिनों में कुछ बदल हो जाएगा और फ्रेट वार्जेज का बोझ भी लोगों पर कम हो जाएगा और कई नये सुधार हो जाएंगे। हमारे रेलवे मंत्री जो ने जो नये तरीके का नया विचार दिया है, उस में किसी को कोई भावना नहीं है और इसलिए उन्होंने जो प्रस्ताव काम किया है, उस के लिए मैं उन को धन्यवाद देती हूँ। कोकन रेलवे जैसी बहुत सारी चीजें उन्होंने की हैं और मैं उन को बोलना नहीं चाहती हूँ क्योंकि उसके लिए टाइम नहीं है। उन्होंने कहा है कि जो वाइ प्रॉविड, उस के लिए उन को 30 करोड़ रुपये खर्च करने पड़े, रेलवे एम्पलाइज को 125 करोड़ रुपये देने पड़े और 64 करोड़ रुपये को लेवी देनी पड़ी और फिर भी 38 करोड़ रुपये का सरप्लस उन्होंने बनाया है। इतना सरप्लस होते हुए भी कोई नया भार जनता के ऊपर डालने की कोशिश करना गलत है। और यत करने की जरूरत नहीं है। मैं देखती हूँ कि एक तो हमारी रेलवे इकोनॉमी स्ट्रेण्डिंग हो रही है। पिछले दस साल का हम देखते हैं कि बस साल में दस हजार किलोमीटर नयी रेलवे लाइन डालनी गयी लेकिन पिछले डेढ़ साल में केवल 73 किलोमीटर ही नयी रेलवे लाइन डाली गयी। रोड ट्रांसपोर्ट इतना बढ़ गया है लेकिन रेलवे ट्रांसपोर्ट उतना ही रह गया है। रेलवे ट्रैकिंग को भी आपकी बढ़ाना चाहिए। रेलवे इकोनॉमी में दूसरी महत्वपूर्ण बात है रॉनिंग स्टाफ का। मैं नहीं बदले जा रहे हैं। जो प्रोडक्शन कमेटी बैठे थी उस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दी है कि 1-78 तक 3 हजार 4 सौ कोचिंग बूटें हो गये हैं, और एजड हो गये हैं। हम उन कोचिंग को भी मर्यादा कर रहे हैं। इस कमेटी ने यह भी कहा है कि 74 से 80 हजार तक 6 हजार 30 कार्निज और नाकाम हो जाने वाले हैं। इन कोचिंग से हमारा इतना मुकाम हो रहा है। मे कोचिंग पुराने हो गये हैं और जब वे आप चलाते हैं तो उनसे एक्साइडेंट भी हो जाते हैं। अगर आप नये कार्निज नहीं बनवेंगे और एग्जी से काम चलायेंगे तो आपकी प्रोडक्टिविटी नयी बढ़ेगी और आपकी ग्रामदानी भी नहीं बढ़ेगा। हमारा ट्रैकिंग इतना बढ़ गया है, अगर उसे ट्रैकिंग को भीट करने के लिए आप उतनी ही सख्या में कार्निज नहीं बनाते हैं तो रेलवे में एक हाइसिस आ जाएगा। इस बात को आपकी ध्यान में रखना चाहिए।

फ्रेट कारे में आप देखिये। 50-51 से 77-78 तक 268.8 परसेंट फ्रेट किलोमीटर में बढ़ा है। इतना धीरे धीरे है लेकिन उसके मुकाबले में नेगस 90 परसेंट बढ़ी है। यह आपकी इयर बुक में दिया गया है। जब फ्रेट इतना बढ़े जाए और नेगस इतनी ही बढ़े तो आप कैसे मेकअप करेंगे। इस चीज को भी आपकी देखना चाहिए।

हम देखते हैं कि हमारी गवर्नमेंट के कोल, स्टील और रेलवे डिपार्टमेंटों में हमेशा झगड़ा रहता है।

बेगन किस को देने चाहिए, किस को नहीं देने चाहिए इस बारे में हमेशा झगड़ा चला करता है। हमारे महाराष्ट्र में कोयले की कमी के कारण घरघर स्टेनल बन्द पड़े हैं। महाराष्ट्र में इससे बहुत तकलीफ हो रही है। यह बात महाराष्ट्र में ही नहीं है और दूसरी जगह पर भी है जिसके कारण बुरा नतीजा हो रहा है। यह सब इसलिए हो रहा है कि हमारी रेलवे इकोनॉमी में स्ट्रेण्डिंग आया है।

लोकोमाटिव्स की एक कमेटी बैठी थी। उसने कहा था कि हमें स्टीम इंजन बन्द कर देना चाहिए और दूसरे इंजन लगाने चाहिए। उसने कहा है कि जब तक हम ऐसा नहीं करेंगे तब तक हमारी कंपैसिटी नहीं बढ़ेगी। इसके बारे में भी आपको सोचना चाहिए। जापान और दूसरी कन्ट्रीज में जहा डीजल और पावर नहीं है, वहाँ उन्होंने तीन हजार होर्स पावर के नये स्टीम इंजन बनाये हैं। इसके बारे में भी आपको सोचना चाहिए। हम देखते हैं कि हमारे यहाँ जो इंजन बने हैं उनमें कुछ मिर्केनिकल फाल्ट है। उसके कारण ये ज्यादा दिन नहीं चलेंगे। इसके बारे में इकवायरी होनी चाहिए और उम फाल्ट को दूर करना चाहिए।

हमारे यहाँ जा कोचिंग है उनमें हम देखते हैं कि वे जल्दी खराब हो जाते हैं। मेन को जा कोचिंग हम देते हैं उनको 1.5 परसेंट से ज्यादा बेगन महीने में दुस्त करने पड़ते हैं। इस तरह से तो जा बोझा है वह आपकी बम्पटर्स के ऊपर डालना पड़ेगा। आपका चाहिये कि आप इस तरीके को बदले। इससे नुस्मान होता है। तीन बार लाय से ज्यादा का नुस्मान होता है। इस नुस्मान को कम कर देने, टमको गलम कर देते ता आपकी ग्रामदानी बढ जाएगी और सॉजल डिस्टा के ऊपर, इन पर आपकी बोस डालना नहीं पड़ेगा। दो पर आप गम्भीरता से सोचें।

इंडस्ट्रियलस्टम को टा काटेज नहीं देते हैं। इसकी आप जांच करा कि टन बटेजर मावना न डड-स्ट्रियलस्टम का कितना मनापा मिनता है। तब तक जब तक आप उनका इन मे कसेशन देते हैं, यह जो बड़े लोगों को आप फायदा पहुंचाते हैं उनका कसेशन देते हैं इनको आप बन्द करो। इस तरह की चीजों को आपने कम किया था बन्द किया था आप देखेंगे कि आपकी ग्रामदानी बढ जाएगी और ग्राम जनता के ऊपर बोझ डालने की आपका बहुत कम जरूरत पड़ेगी। आप कहते हैं कि पैसा कहां से आएगा अगर इन दरों को न बढ़ाया जाए। मैं कहती हूँ कि यहां से पैसा आएगा और आप ठीक तरीके से देखेंगे तो आपकी पैसा मिल जाएगा। और भी बहुत से खर्चे हैं जिन को आप बन्द कर सकते हैं।

आपने फ्रेट और सॉजल डिस्टो की वरें बढ़ाई हैं। लेकिन आप यह भी देखें कि आप ने कितनी सहायियों उनके लिए मुहैया की है। 1965-66 से से कर 1977-78 तक के बाइडे आप देखें। पैसंजर इनको बढाई है 335 परसेंट यह आपकी रिपोर्ट कहती है लेकिन इसके मुकाबले में पैसंजर लेवे की भी कपडेटी

[बीचती बहिस्या पी० रांघनकर]

है इनस्पयिडिग स्टैडिंग, खड़ा रह कर भी वह खाली सतार प्रतिगत बड़ी है। क्या वेगे प्राप यात्रियों को ? बम्बई की हालत को प्राप देखें। प्रो मधु बडवते ने वहाँ रेल से यात्रा की है। यह जानते हैं। माननीय शिव नारायण की भ्रमर वहाँ ट्रेन में जाए तो इनको भन्दर बाने के लिए जगह नहीं मिलेगी, इतनी भीड़ बहाँ होती है। फस्ट क्लास में भी ये नहीं जा पाएंगे। भ्रमर किसी तरह से इनको भ्रमर जाने के लिए जगह मिल भी जाएगी तो इनको एक पाव पर खड़ा रह कर यात्रा पूरी करनी पडेगी। जब उतरना होगा तो उतरने तक को जगह नहीं मिलेगी और किसी तरह से उतर भी गए तो ऐसा हो नहीं सकता है कि बिना हाथ पाव श्रीम्बर करवाए ये उतर जाए। इस तरह से लोग बहा गाड़ियों में यात्रा करते हैं। औरतें जो यात्रा करती हैं उनकी भी इसी तरह की हालत होती है। एक औरत का मुझे मालूम है। वह आफिस जाती थी। वह चढ़ने की कोशिश कर रही थी लेकिन चढ़ नहीं सकी और गिर गई और वही ख-म हो गई। इस तरह के एक्सीडेंट बहा रोज होने रहते हैं। क्या एग्ने-टीज प्राप बहाँ यात्रियों को दते हैं। पीक प्रायजे में जितनी कैपेसिटी एक डिब्बे को हाती है उमरे फाउव टाइम्स उस में भरे होते हैं, पाव गुना लाग उस डिब्बे में होते हैं। खडा रहने तक के लिए जगह नहीं मिलती है। एक डिब्बे में 700 हाने के लिए जगह नहीं मिलती है इस वाम्ते दो डिब्बों के बीच में खडे हो कर सांग यात्रा करते हैं, बिधर्षि या के साथ लटक कर यात्रा करते हैं। छन पर बैठ कर गात्रा करते हैं और भ्रमर उनको कुछ लग जाता है ता वे मर भी जान है। बीचियों को पता नहीं होना है उनको भरासा नहीं होना है कि उनके पति जिन्दा भी वापिस घर आ गमंग या नहीं। यह हातन बहा कम्प्यूटर्स का है।

भोर भी प्राप देखें। शाम की रात बजे जब कम्प्यूटिंग स्टेशन पर आते हैं उनको कई बार छोड़े लगा हुआ मिलता है कि ट्रेन बँसल हो गई है। कई बार तो प्लेटफार्म बंदन दिया जाता है और उनको बड़ी ही कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कुछ उनको एग्नेटीज नहीं दी जाती है। सिंगन टिकटो की बरें प्रापने बढ़ा दी है।

प्राप देखें कि प्रापको प्रागदनी कहा से होती है, किस क्लास से होती है। क्लास तीन और क्लास चार को जो कर्मचारी हैं वे ज्यादातर सैकिड क्लास में यात्रा करते हैं। प्राफमर 10 24 परसेंट फस्ट क्लास में और 2 46 परसेंट सैकिड क्लास में जाते हैं। भ्रमर सब प्राप देखेंगे तो प्रापको पता चलेगा कि बकिंग क्लास, हाकर, फार्मर की सख्या कुल यात्रियों की सख्या का बम्बई में 90 37 होता है। कलकत्ता में 99 31 परसेंट, और मद्रास में 96 22 परसेंट है। इसका मतलब यह है कि रेल से जो कम्प्यूटर्स चलते हैं मैमोरीटी में यह सैकेज क्लास से जाते हैं। यहाँ प्रापने प्रागदनी दी है 1 रु. से ले कर 250 तक और 251 से ले कर 500 रु. तक जिनकी प्रागदनी है वह 75 परसेंट कम्प्यूटर्स हैं। 1 से ले कर 250 तक 19.83 परसेंट, 251 से 500 तक 46 परसेंट और जिनको कुछ नहीं मिलता है उनका 10 परसेंट है। जिसका

मतलब यह हुआ कि मैमोरीटी में 1 रु. से ले कर 500 रु. तक 75 परसेंट सैकेज क्लास से जाते हैं। प्रापने कहा है कि मालिक लोगों को कहेंगे। लेकिन इनमें से बहुत से प्रागदनीवाइज हैं, कम्प्यूटर्स में नहीं जाते हैं, कैजुअल वर्कर्स हैं, औरतें सबकी और मछली बेचने के लिये ले कर जाती हैं, उनका कोई ऐम्प्लायर नहीं है। छोटे छोटे धधे करने वाले, 1 रु. या डेढ़ रु. कमाने वाले को हैं उन पर 100 से 120 परसेंट तक प्रापने बोझ डाला है। यह धन्याय है और प्रापको इस बोझ को पूरा का पूरा वापस लेना चाहिये क्योंकि प्रापका बजट डेफिसिट बजट नहीं है। जो 88 करोड़ का सरप्लस है उसमें से भ्रमर यह बोझ प्राप पूरा वापस भी ले लेगे तो भी 36 करोड़ का फिर भी सरप्लस रहेगा। इसलिये प्रापको डेली कम्प्यूटर्स पर पड़ने वाले बोझ को पूरा वापस लेना चाहिये।

प्रापने एग्नेटीज कोई नहीं दी है। सरप्लस में कोई अर्क नहीं पड़ता है। इसमें से 20 करोड़ धकेले बम्बई का है। और बम्बई की जनता ने पूरी लाक-शाही को रक्षा के लिये माथ दिया है। लेकिन प्रापने इन्ही का गना काटा है। बम्बई, कलकत्ता और मद्रास की जनता मदा प्रागे रही है, उनका प्राप गना काट रहे हैं जो सर्वथा अनुचित है।

लेबर रिलेशन्स के बारे में प्रापको ध्यान रखना चाहिये। प्रापका जो वर्कर हैं वह सब स कमरेड टै पब्लिक ऐटरप्राइजेज में। इजीनियरिंग इडस्ट्री में 510 रु मिलता है, जूट में 475 रु बी.एच.ई.टी. में 484, सोमेट में 485, टैकमटारल म 440 रु टी में 449 रु कोन में 437 रु देनच में 308 रु मिलता है। इना ही नहीं प्रापने कुछ नये काम का बोझ रखा है, वह तो ठीक है। लेकिन नई मर्ती किस की है ? काम का बाझो पैसिज जिलोमीटर के हिसाब से प्राप तय करने हैं। लेकिन स्ट्राफ की स्ट्रैच प्रापने किनकी बढ़ायी है ? आफिसर्स ग्रुप ए, बी में 44 परसेंट और क्लास तीन ग्रुप (मी) में 20 परसेंट और क्लास चार में 3 परसेंट। इसका मतलब साफ है कि अधिकारी लोग बढ रहे हैं। इसको बचलना चाहिये और देरावे कर्मचारियों पर जो काम का बोझ बढ रहा है उनको कम कीजिये।

प्राप इतनी कम तनखाह देते हैं फिर भी बोनस नहीं देते हैं। माननीय फर्नांडीस हर 15 दिन वाद ऐलान करते हैं कि पी.एंडटी और रेल कर्मचारियों को बोनस मिलने वाला है। प्राप ऐसा ऐलान न करो। देना हो तो दो। नहीं दोगे तो लड कर ले लेंगे प्राप से। इतना ही मुझे प्रापसे कहना है।

श्री मोतीबाई आर० चौधरी (बनासकाठा) : उपप्राध्यक्ष महोदय, भारत क प्राग प्रागदनी की नजर में रखते हुए हर साल जो रेलवे बजट हथ पेश कर रहे हैं, इस के प्रति सारे देश में हर जगह पर सब लोग खुश हैं। संसद में भी सभी पक्ष के लोगों ने किसी न किसी प्रकार से इस बजट की सराहना की है। मैं भी अपनी ओर से रेल सवी की प्रण्डा बजट पेश करने के लिये धन्यावाद देता हूँ।

इतना बड़ा देस है और बहुत लम्बी रेल लाइनों में और भी बहुत सुधार की जरूरत है। समय पर गाड़ियाँ चलती नहीं हैं और सुरक्षा का प्रबन्ध करने की भी जरूरत है। पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनों के चलाने के लिये बहुत काम करना बाकी है। वह सब इन की नजर में है, फिर भी हम सब बातों में जल्दी हो और इस बारे में अच्छे से अच्छे सुधार होते रहें, ऐसा हमारे रेल मंत्री मोचते होंगे, ऐसी मैं धामा करता हूँ।

भास कर जहाँ रेलवे स्टेशनों के नजदीक बिजली है, वहाँ सभी स्टेशनों को बिजली देने का प्रावधान इस बजट में दिया है। इसलिये मैं रेल मंत्री को फिर से इस के लिये बधाई देता हूँ और धामा करता हूँ कि जिम तरह से सब स्टेशनों को बिजली देने की बात कही गई है, उसी तरह से कई रेलवे स्टेशनों पर ऊपरी पाव पुन की बहुत आवश्यकता है उस की और भी वह ध्यान देंगे। इन मामलों में होता यह है कि जब हमारी और से इस की माग होती है, तो रेल विभाग से जवाब दिया जाता है कि लोकल बाबीज या स्टेट गवर्नमेंट्स पैसा देने की तैयारी ही तो हम फुट धोवर ब्रिज बनाने की तैयारी हैं। यह बात ठीक नहीं है। हर साल सैकड़ों की संख्या में लोग मर जाते हैं रेलवे एक्सीडेंट्स में और रेल के कारण यानव्यान में ध्वरोध होता है। इसलिये इन फुट धोवर ब्रिज को बनाने पर पैसा रेलवे की और से ही खर्च होना चाहिये। कुछ हजार रेलवे स्टेशनों में से 500, 700 में ज्यादा ऐसे रेल स्टेशन नहीं होंगे जहाँ कि फुट धोवरब्रिज की जरूरत हो और एक ब्रिज पर 3, 4, 5 लाख से ज्यादा खर्च भी नहीं होगा। तो सभी स्टेशनों पर धोवरब्रिज बनाने के लिये मेरे ख्याल में 5, 10 करोड़ से ज्यादा की जरूरत नहीं होगी, रेलवे के लिये यह रकम ज्यादा नहीं है, फिर भी यह रकम इस के लिये नहीं दी जाती है। हर साल रेलवे के धोवर ब्रिज न होने में एक्सीडेंट्स होते रहते हैं और सैकड़ों की संख्या में लोग मरते रहते हैं। और इन धोवर ब्रिजों के लिये रेलवे की धोवर से एक भी पैसा नहीं दिया जाता है, यह अच्छी बात नहीं है। जिस तरह से बिजली के बारे में प्रबन्ध किया गया है; कि सब जगह पर बिजली दी जायेगी, उम्मीद तरह से जरूरी सभी रेलवे स्टेशनों पर धोवर ब्रिज के लिये भी प्रबन्ध रेलवे की और से होना चाहिये, ऐसा प्रावधान हो, इस पर मंत्री महोदय सोचें। पासनपुर स्टेशन पर फुट ब्रिज जल्दी किया जाए यही मेरी मांग है।

हर जगह रेलवे में रिजर्वेशन में छप्पाचार ब्याप्त है। लेकिन स्पेशल ट्रेन के बारे में ट्रेवलिंग एजेंट रेलवे अधिकारियों के साथ साठ-गाठ करते हैं। उसी बजह से ज्यादा छप्पाचार हो रहा है। रेल मंत्री ने किसानों को नए तीर्थ धाम जाने के लिये रेलवे में रिजर्वेशन दी है लेकिन जब स्पेशल ट्रेन में जाने के लिये साधारणों की जरूरत है तो उन को स्पेशल ट्रेन समय पर जाने की नहीं मिलती है। ट्रेवलिंग एजेंट जो होता है वह सारे बर्ष रिपार्जिट जमा कराते रहते हैं और अधिकारियों से मिल कर स्पेशल ट्रेन की सब रिजर्वेशन अपने पास ले लेते हैं। जब स्पेशल ट्रेन में किसानों को, विद्यार्थियों को, भ्रमल जरूरत होती है तब तीर्थ धाम पर जाने की तो उन को स्पेशल ट्रेन नहीं मिलता है क्योंकि ट्रेवलिंग एजेंट सब रिजर्वेशन अपने हाथ में पहले से ले रक्ते हैं। यह सब लगे अधिकारियों के साथ साठ-गाठ होने पर यह छप्पाचार

चलता है और किसान प्रसन्नी उपभोक्ता को स्पेशल ट्रेन की जरूरत होगी तो वह उस को समय पर नहीं मिलेगी। इस तरह से धोवर की और से रियायत का लाभ जो इस बजट में दिया गया है वह उन को होने वाला नहीं है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि स्पेशल ट्रेन के बारे में देखा जाये और जो विद्यार्थी और किसान शोध ऐसी ट्रेन चाहते हैं उन को समय पर मिला दिया जाना चाहिये। इस के बारे में पूरी पूरी तपास होनी चाहिये।

सब से पहली मांग मैं यह कर रहा हूँ कि कोयले की बजह से जो ट्रेन्ज बन्द हुई हैं और सभी तक चालू नहीं हुई हैं। उन को फौरन चालू किया जाय। यह हमारे लिये बड़े बर्ष की बात है। रेल मंत्री जी ने इस संसद् में धामासन दिया था कि सभी रेल गाड़ियों को जो कोयले की बजह से बन्द हुई हैं, उन को चालू किया जायेगा, लेकिन धोवर भी बहुत सी ट्रेन्ज चालू नहीं हुई हैं। इसलिये ऐसी सभी गाड़ियों को चालू किया जाये। धोवर जितना अच्छा काम कर रहे हैं, उस से यह कलंक की बात है—इसलिये इसका जल्द से जल्द निवारण होगा, ऐसी मैं धामा करता हूँ।

कई सांनों से हम ने एक नई रेलवे लाइन की धोवर से मांग की है। कांसा से मिलती लाइन का 1966 में सर्वे हुआ था, इस में सिर्फ 20 किलोमीटर का फासला है। इस लाइन के बन जाने से गुजरात और राजस्थान के साथ जोड़ने वाली एक समानान्तर लाइन मिल सकती है। इस समय जो रेलवे लाइन धूमनाबाद से धोवर, जयपुर हो कर दिल्ली जाती है — इस में बहुत ज्यादा भीड़ भाड़ होती है। जिस तरह से बड़े बाहर के साथ उस के उपनगरों से जो गाड़ियाँ जाती हैं, उन में जितनी भीड़ होती है, सोम लटकते हुए उन में यात्रा करते हैं, वही हालत इस लाइन की है। यदि धोवर इस 20 किलोमीटर की लाइन की बनाये तो यह भीड़ कम हो जायेगी और न केवल एक समानान्तर लाइन धोवर को मिल जायेगी बल्कि राजस्थान और गुजरात का पिछड़ा हुआ क्षेत्र, जैसे हमारे गुजरात का बनासबाड़ा क्षेत्र है, और राजस्थान का सांचोर और जैसलमेर जिला है वह मिल सकता है। इतना ही नहीं, डिफेंस की दृष्टि से भी यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है, क्योंकि गुजरात और राजस्थान का जो बांडेर एरिया है, जो पाकिस्तान के साथ जुड़ा हुआ है, यह लाइन उस को जोड़ने वाली है। इस दृष्टि से यह डिफेंस के लिये भी बहुत महत्वपूर्ण है। मेरा अनुरोध है कि इस के लिये जल्द से जल्द सोचा जाय।

महमदाबाद से दिल्ली की लाइन को ब्राउजेज में बदलने के लिये बहुत दिनों से सोचा जा रहा है। पिछले साल इस काम के लिये 10 लाख का प्रावधान किया गया था और इस साल कुछ अधिक प्रावधान किया गया है और दिल्ली से रिवाड़ी तक उस की बचलने की बात कही गई है। लेकिन जैसा मैं पहले निवेदन कर चुका हूँ—यह बहुत भीड़ भाड़ वाली लाइन है, साथ ही गुजरात तथा राजस्थान को मुख्य बाहरों को जोड़ने वाली लाइन है, इस लाइन के नजदीक कई सीमेंट फैक्ट्रीज बन रही हैं इस लिये इस लाइन को वीरम ब्राउजेज में बदलने की जरूरत है—लेकिन ऐसा हो नहीं रहा है, साथ ही इस बजह से इस पर बचल लाइन का काम भी नहीं हो पा रहा है, वहाँ सुपर-फास्ट

[श्री मोती भाई धार० चौधरी]

ट्रेन्च भी नहीं खलाई जा सकती है, क्योंकि लाइन की कंफैसिटी नहीं है। इस सम्बन्ध में हमारे गुजरात और राजस्थान को धोर से बहुत जोरों से मांग की गई है, मैं धाप से प्रनुरोध करता कि इस को जल्द से जल्द ब्राड गेज में बदलने का प्रावधान किया जाय। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ—जिस तरह से धाप ने दिल्ली से रिवाड़ी तक की लाइन को बदलने का प्रावधान किया है, उसी तरह से प्रहमयाबाद की धोर से भी इस काम को हाथ में लिया जाय, ताकि इस को जल्द से जल्द ब्राडगेज में बदला जा सके।

मेहसाना तक इस समय बबल-लाइन है, दूसरी तरफ कलोल से बोड़ी दूर तक ब्राड-गेज है, मैं चाहता हूँ कि मेहसाना से पालनपुर तक ब्राडगेज का काम हाथ में लिया जाय। इफको का जो कारखाना है, वहाँ तक तो ब्राडगेज धाया है, वहाँ से कलोल जंक्शन स्टेजान का कुल दो किलोमीटर का फासला है; यदि इस को बढ़ा दिया जाय, तो साबरमती में जो ट्रांशिप-प्लेट करना पड़ता है और जिस में ज्यादा समय लगता है, उस में सुविधा हो सकेगी। और कलोल जंक्शन होने की बजह से माल और रेलवे पैकेजिंग से यातायात में और सुविधा हो सकेगी। दो किलोमीटर के फासले का सवाल है। इस को जल्दी से जल्दी पूर्ण किया जाएगा, ऐसी मैं आशा रखता हूँ।

दूसरी बात हम कई सालों से यह मांग कर रहे हैं, लेकिन इस तरह ध्यान नहीं दिया जाता है, कि बीसा से पालनपुर तक जो गाड़ी चलती है, उस को राघनपुर तक लम्बाया जाए। रेल की पटरी है और वहाँ पर डिब्बे भी हैं, इंजिन भी है और कुल 28 किलोमीटर का यह फासला है। अगर इस को धाप बढ़ा देते हैं, तो मीन, चार और तहसीलों के जो लोग हैं, उन को बिला हैडक्वार्टर में धाने में सुविधा हो सकती है। दिन में चलने वाली कोई दूसरी गाड़ी नहीं है और सुबह को सिर्फ एक गाड़ी चलती है। अगर बीसा-पालनपुर बीच चलने वाली ट्रेन को धाप राघनपुर तक बढ़ा दें, तो बहुत से लोगों को इस से सुविधा मिल सकती है। इस धोर ध्यान नहीं दिया गया है। वहाँ पर रेलवे लाइन है, इंजिन भी है और डिब्बे भी हैं और राघनपुर में इंजन बदलने की सुविधा भी है। इस को पूरा किया जाए, ऐसी मैं आशा रखता हूँ।

हमारी और एक मांग बहुत सालों से चली आ रही है कि पश्चिम रेलवे का जो हैडक्वार्टर बम्बई में है, उस को वहाँ से हटा कर किसी बीच के स्थान पर ले जाया जाए। धरेजों के जमाने से वह चला आ रहा है और यह न्यायसंगत बात नहीं है। वहाँ से हैडक्वार्टर क्यों नहीं बदला जाता है। और सब प्रच्छी बातों की धारी है लेकिन इस बात की धोर सरकार की नजर नहीं जाती है। कहा यह जाता है कि वहाँ पर कर्मचारियों के रहने के लिए घर हैं और दूसरी सुविधाएँ वहाँ पर हैं। धाप जानते ही हैं कि बम्बई में बहुत भीड़-भाड़ रहती है और बीसा हमारी बहुत भीमती रंगनेकर ने बताया कि वहाँ पर लोगों को घर नहीं मिल रहे हैं और इसलिए वे उप-नगरों में जा कर छ स रहे हैं। अगर हैडक्वार्टर बीच में, गांधीनगर, बड़ीया

या रतलाम, जो भी प्रमुकूल जगह हो और वहाँ पर भी ज्यादा सुविधाएँ प्राप्त हों, ले जाया जाएगा तो इस से बम्बई में जो भीड़-भाड़ रहती है, वह खत्म हो जाएगी और लोगों को भी बहुत सुविधा होगी कर्मचारियों की सुविधाओं को देख कर चलने की बात है यह ठीक नहीं है। लोगों की सुविधा को देखना चाहिए। इनको बधामता देनी चाहिये। धाप क्या हो रहा है, वह धाप देखें। उन को दूसरी जगह भी सुविधा हो सकती है। इसलिए मैं यह कहूँगा कि पश्चिम रेलवे के हैडक्वार्टर को जो बीच के किसी स्थान पर लाने की मांग क्यों से चली आ रही है, वह बहुत न्यायसंगत है और इस पर धाप को ध्यान देना चाहिए। इस पर जल्दी से जल्दी निर्णय किया जाएगा, ऐसी मैं आशा रखता हूँ।

एक बात और कहना चाहता हूँ। छोटे उद्योगों और छोटे लोगों की धोर सरकार की नजर है। फिर भी जो छोटे लोग हैं, उन को रेलवे बेगनों की जो सुविधा मिलनी चाहिए वह उन को नहीं मिल पाती है। मैं धाप को बताऊँ कि सांतलपुर रेलवे स्टेशन है और वहाँ पर छोटे पैमाने पर बहुत से लोग नमक पका रहे हैं लेकिन रेलवे के बेगन न मिलने की बजह से उन को कोई फायदा नहीं होता है और जो दाम उन को उन के माल का मिलना चाहिए वह नहीं मिल पाता है। इस तरह के जो छोटे लोग हैं, जो नमक को पका रहे हैं, उनको जल्दी से जल्दी और पूरी मात्रा में रेलवे के बेगन मिलने चाहिए जिस से उन को पूरा लाभ मिल सके।

धाघीर में मैं एक बात और कह कर समाप्त करता हूँ। ब्राड गेज और मीटर गेज में जो दूध ले जाने के लिए रेल के टैंकर होते हैं, उन के फेट एक जैसे हैं। ब्राड गेज के एक टैंकर में 20,000 लीटर दूध ले जाया जा सकता है और मीटर गेज में केवल 10,000 लीटर ही दूध ले जाया जा सकता है और रेट समान है। इस से उन लोगों को बहुत नुकसान होता है जो दूध रेल से बेचना चाहते हैं।

माननीय उपाध्यक्ष जी, हम को ऐसा बताया जाता है कि मीटरगेज बनाने में ज्यादा खर्चा धाता है। बमित्तत ब्राडगेज बनाने के जिससे ससान रेट रखा जाता है। तो इसलिए हमारी मांग है कि धाप मीटर गेज लाइन को ब्राडगेज लाइनों में जल्दी से बदल दीजिए। मीटरगेज लाइनों पर जो दूध ले जाया जाता है उसका भी उतना ही भाड़ा लिया जाता है जितना भाड़ा ब्राडगेज लाइनों पर लिया जाता है जब कि ब्राडगेज लाइन के एक टैंकर में 20 हजार लीटर दूध धाता है और मीटरगेज लाइन के एक टैंकर में वस हजार लीटर दूध धाता है। भाड़ा दोनों लाइनों पर बराबर लिया जाता है। जब तक धाप मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में नहीं बदल देते तब तक धापकी मीटरगेज लाइन पर दूध का भाड़ा कम करना चाहिए। यह हमारी मांग है।

मैं अपने रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने बजट में धाम धाघीर के प्रति नजर रखी है। महात्मा गांधी ने हम सब को यह बताया था कि हमें धाम धाघीर की तरह नजर रखनी चाहिए। मैं रेल मंत्री जी की इसके लिए बधाई देता हूँ।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): Mr. Deputy-Speaker, Sir, first and foremost I would like to state that while everybody has been welcoming this Railway Budget and been paying compliments to the Railway Minister, I would like to say that the one thing in which the Railways have improved is in the PRO work particularly in the publicity that the Minister gets himself and that the Railways also get. But apart from that, when he is talking about surplus budget, I am rather surprised because I would like to know where is the operational efficiency, where is the report about that and where is there any mention in the Minister's speech about the action on the various recommendations of responsible committees of this Parliament, the Public Accounts Committee and the Estimates Committee.

Let me take just one point and that is with regard to pilferage. You are today wanting to raise the suburban fares though till now you yourself said it was a social burden. At the time of the strike in 1974, I would like to remind Prof. Madhu Dandavate that speaking from this side of the House he said that these social burdens should go, that Government should bear the social burden as is done in other countries. And particularly with regard to the suburban fares what did we say? Those who travel, the commuters of the suburban railways, are precisely employees of big business houses, employees of the Departments of Government, and employees of big business firms. The burden should go on those employers and not on the railways and on the tax-payers. And today what are you doing? You are going outside all limits in order to inflate your profit. You want now to place the burden precisely on those employees. Who are they? They are the hard working employee population of this country and that is why as Shrimati Ahilya Rangnekar said, today you are having trouble in Bombay, in Calcutta and

in Madras, genuine distress, genuine difficulty, genuine opposition of the commuters of the suburban railways. Therefore, first and foremost, if you want to mop up your profit, if you want to inflate your profits—and every year you say: “Here am I, Madhu Dandavate, come to the salvation of the Indian railways, giving you a surplus budget.” Somebody called it a hat-trick. Why he mixes cricket with Physics and Railways, I do not know. But any way, you want to do that. Don't do it by burdening the hardworking employees who are commuting in the crowded conditions that Shrimati Rangnekar has already described. Why is it that you cannot do face saving and have your surplus from at least checking the pilferage, from at least checking the wastage that is there by clearing the various claims that are there, as the Estimates Committee has pointed out? I would like to read what has been said:

“The Committee have already drawn the attention of the Ministry of Railways to the fact that in 45 to 49 per cent of the cases during the last 5 years Railways have been held liable for the loss and damage caused to goods while in their custody for which they had to pay a compensation of Rs. 12 to 15 crores per year.”

This Report was presented to the Lok Sabha on 25th April, 1978 and what is there in this well dressed up speech with a very poetical ending as to what you are doing about that in order to see that your surplus is maintained? Instead of that, you run after suburban commuters. Is this moral? It is a totally immoral act that the Railway Minister is trying to perpetrate on the public and on the poor commuters of the crowded suburban railways.

Since I do not have time, I cannot go further into details of performance.

The other thing is that the Minister is never tired of telling me is that he

[Shrimati Parvati Krishnan]

will make a constant endeavour to keep a constant eye on integrated transport policy. Where is that? Again, I would like to draw the attention of the Minister to what the Public Accounts Committee has said about it. And they have pointed out—it is not only one or two Members who have stated that road transport is taking away business from the Railways because they are cheaper, more efficient, this, that and the other. That is not the only reason. The reason is also because you are not courageous enough to have an integrated transport policy to see that where you have got good roads and where you have got certain goods that need to go by roads, they go by road.

Some smoke is coming from somewhere.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You continue speaking. We will take care of the smoke.

SHRI K. GOPAL (Karur): She is making a fiery speech, that is the reason.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: The Public Accounts Committee has said:

“The Committee find that there is not only lack of co-ordination at the national level between the two modes of transport but as a matter of fact there is a severe competition between the two. The road transport has certain inherent advantages over rail transport such as . . . As pointed out in paras above over the years the Railways' share of the total freight has continuously gone down and with the diversion of short distance and high profit-yielding traffic to the roads, the Railways have virtually become carriers of only bulk commodities and other long distance freight which the roads do not find profitable to transport or which cannot be conveniently transported by road.”

The two things link up—pilferage and integrated transport policy. For that, gauge conversion is necessary, and that is also recommended here. You are refusing Gauge Conversion to Tamil Nadu. We are served mainly by the metre gauge. Except for the Southwest Broad Gauge. Shri Mohanarangam and Shri Alagesan have already talked about it. I am not going to repeat it because I talked about it last year, the year before, year after year. Your pilferage on Southern Railway is tremendous because you come up to Salt Cotaurs by meter gauge, and while you are waiting for transshipment, pilferage takes place. So, on the one hand you are paying claims; on the other hand you are losing freight traffic because why should those who can send their goods by road safely send them by rail and have them pilfered?

Since the Minister my dear friend Shri Sheo Narain is sitting here I now come to catering. You state that you are going to departmentalise catering. In October I wrote to you that on the Tinsukia Mail which had departmental catering was now being given to a contractor. I have still got your reply. “I am having the matter looked into”. While you are looking into the matter the contractor is minting money. And the same thing with the Katihar Refreshment Room. A commitment was made that it would be departmentalised. What happened? It is still going on. I do not have the time to go into further details but you know them.

One thing I want to say about this PRO work. In this connection I was very pained at what happened when I earlier raised the fact that the Railway Minister or the Railway Ministry or the Railway Board or somebody there sent me something with the Railway Minister's smiling visage on it. It was in Hindi, I did not know what it was about. What did he say? He said: “Oh, you are a Member of the Language Committee.” So,

it was sent to you." But where was the English translation of the covering letter, that was my question. He did not bother to answer my question, but he gave some footling assurance, and he told everybody in the Lobby, the Speaker and everyone; why did she object, she is a Member of the Language Committee? Is this the way to treat a Member of Parliament?

May I read out what your report says about the Publicity?

"The P. R. Directorate was instrumental in the production of a documentary....During the year under review, 15 press conferences and briefings ..

—I think that beats you Mr. Vajpavee and Mr. Kaushik—

" addressed by the Minister for Railways, Chairman and other Members of the Board..

—God knows why they need a press conference.—

" ..were arranged to apprise the general public of the improvements brought about in the working of the Indian railways."

One of the press conferences was in Patna where the Railway Minister made a statement about Hindi. There was a tremendous feeling of disturbance in Tamil Nadu over it. I raised it with him, and he promised that a clarification would be given. The clarification has not come to this day in spite of 15 press conferences. Is this the way to treat the people in the South? After that, may I point out, because the Minister was so valient in defending the whole process, I am now getting letters in Hindi? I do not know what is happening to my representation. Is that right that I should get replies without a translation? Is this the way to treat us, to write to us in a language that we do not understand? Is that the way to

implement the Official Languages Act? Here I am getting replies after replies in Hindi. Why? That is because the Minister treated this issue in a shabby and shoddy manner on the floor of the House and outside in the lobby also. I take great exception to this. I am very much hurt by it also.

My last point is about the workers. Shrimati Ahilya Rangnekar was very eloquent about Mr. George Fernandes giving promises and statements, but she did not say a word about the Minister of Railways making such statements. He is the person who is responsible, he is the Minister of Railways, he has made a statement that bonus is coming, and that a sub-Committee has been appointed. I was there in Secunderabad before the parliamentary by-election, where he goes and says to the Railway Workers "Vote for Janata because we are giving you bonus in the next Budget." The Budget has come. The only bonus you have given is to yourself, a bonus by increasing the suburban fares, but no bonus has been given to the Railway workers. On the sub-Committee, Shri George Fernandes is also there, the Minister of Labour is also there. They are ear-biting the new Finance Minister, trying to brain-wash the new Finance Minister, but he has got his tilt towards the colleagues of Mr. Raj Narain and the green turbans. I do not know what is going to happen to bonus to Railway Workers.

I warn you, Mr. Minister, the workers are on the march. In spite of all the activity of the chamcha organisations that you may have, the railway worker is not going to stand by without getting his bonus. In respect of wages. I was astonished to receive a letter from the Minister of Railways, who was here on our side in 1974 when we were on strike demanding an industrial wage for the Railway workers, which reads:

"As you are aware, the wage structure of Railway employees is determined alongwith other Cen-

[Shrimati Parvathi Krishnan]

tral Government employees by pay commissions appointed by Government from time to time."

He has become more loyal than the king, more loyal than Mr. Stephen used to be when he was on that side, more loyal than many of those who are on this side were, he is becoming more loyal....

"...Consequently the question of wage structure for Railway employees alone being determined separately from other Central Government employees does not arise"

Where is my friend, Mr. Fernandes? He was there in jail saying "we want an industrial wage". I continue to say that we want industrial wage. On the top of all that he says—(he probably thought that I would not read this letter, but because it happened to be in English, I read it, thank God it was not in Hindi)-

"In addition to the wages, railway employees are also entitled to a variety of benefits, such as free medical facilities, free and concessional travel, recreation facilities, holiday homes, scholarships, etc. etc. taking into account the monetary values of these additional benefits, it cannot be said that railway employees are by any standards under-paid."

This is really a shocking statement, for Madhu Dandavate to make as the Minister of Railways. How can we expect bonus from him?

Therefore, in addition to what Shrimati Ahilya Rangnekar has said about wages, I would like to say one more thing, that this concept is the most ill-conceived one and a prehistoric concept. The stenkeys sitting in Railway Board have written this and he has signed it. I do not know why he has signed it. In Railways, the minimum scale is Rs. 196—232. The other scales

have been read out by Shrimati Ahilya Rangnekar. But what she has not pointed out was that the disparity is even sharper in respect of other categories like fitters, turners, carpenters, chargemen and foremen.

Children's educational allowance, which has been referred to in this letter has been worked out at Rs. 4 per child whereas in other public sector undertakings, it works out to Rs. 23/- per child.

The only benefit that accrues to the Railwaymen is in respect of leave and travel concessions which flow from the conditions of service. Railwaymen have been enjoying this concession as a part of their services. Airline staff—Mr. Kaushik knows—get similar concessions and they get fabulous pay scales, one must note that the cost of passes is not debited to the railway account. As regards the privilege ticket orders, the railwaymen pay one-third of the fare and the rest two-thirds is not debited to the railway account.

I wonder how Prof. Madhu Dandavate could write that letter. It was not Prof. Madhu Dandavate who wrote it. It was Prof. Madhu Dandavate, the Minister of Railways, who has written it.

Now, the Minister of Railways, Prof. Madhu Dandavate is here. I would like to repeat that the demand is that, firstly, you drop this absolutely atrocious idea of raising the suburban fares. Probably, there is some move on that he will do it. Little birds have been whispering various things. May be, the person to whom you have given this assurance will also add her voice to my request....

SHRIMATI MRINAL GORE (Bombay North): This is not fair. How does she know? I protest it. She should not say that.

MR. DEPUTY SPEAKER: How do you conclude that she was referring to you?

AN HON. MEMBER: The cat is out of the bag.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: Apparently, the shoe pinches.. (Interruptions)

SHRIMATI MRINAL GORE: Naturally, she refers to either myself or to Shrimati Ahilya Rangnekar.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Will you yield for a second?

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I can look after myself.

PROF. MADHU DANDAVATE: You referred to "she". I can give an assurance to this House that at the end of this debate, whatever I have to say, it will not be addressed to one "she" but to all the "she's".

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: Unfortunately, Shrimati Gore was not present yesterday. If she had waited for me to finish my sentence, she would have been wiser. Yesterday, Mr. Alagesan was talking about meeting his wife. I had other people's wives in mind also. That is all. There was no need for all this heat beating generated.

In conclusion, I would tell Prof. Madhu Dandavate, to kindly fulfil his promise of bonus to the railwaymen.

श्रीमती सुवाल गोरे (बम्बई उत्तर) : उपाध्यक्ष महोदय, आज के इस रेलवे बजट पर बोलते समय मेरे मन में सम्मिश्रित भावनाएँ हैं। जैसे कि एक भ्रातृ अण्डा चित्र कलाकार की तरह से देखा हो जाये, उसमें रंग संगति अच्छी है, शैल्य चित्रे सहस्राई कहते हैं वह अच्छी है, हम कहना चाहते हैं कि वह सुन्दर चित्र है लेकिन काश उस पर कोई एक इन्साही का अण्डा लग जाये, उसी तरह से रेलवे बजट में सारी बातें अच्छी रहकर भी एक बराब चीज होने वाली है।

यह रेलवे बजट कई मामलों में, जिसके बारे में लोग कह सकते हैं कि अच्छी बजट है यह कहेंगी कि 1924 से लेकर आज यहाँ की बार कीपिडल एक्सपैन्डिचर को लेकर रेलवे के बारे में मनुष्यी ने बुनियादी तौर से सोचने का काम शुरू किया है। जो एक्सपर्ट कमेटी नियुक्त की है और इसके जरिये दो बड़ी बातों का चिक्र उन्होंने अपनी स्वीच में किया था। पहली तो वह

है कि पूरी डिबीटेंड देने के लिये जो बोन्ड बनकर रेलवे से लेना पड़ा वह इसके भाते नहीं होगा।

"The accumulated interest portion of the loan liability under Revenue Reserve Fund amounting to Rs. 93.95 crore₹ will be written off."

तो यह दो चीजें बनने से हम जरूर यह अपेक्षा रखते हैं कि अब कीपिटल इन्वेस्टमेंट के लिये कुछ ज्यादा खर्च रहेगा और इसके भाते पूरे देश में अलग-अलग जो रेल की नई सुविधाएँ होनी चाहिए, उसके लिये जो इन्वेस्टमेंट चाहिये, उसके लिये रास्ता खुल जायेगा, ऐसा मैं मानती हूँ। यह 1980 का एनुअल प्लान है 650 करोड़ रुपये का। इस के बारे में मैं यह जरूर कहना चाहूँगी कि इस में जो नई लाइनों के लिए, उन के सब्सिडी के लिए और पूरी रेलवे के विकास के लिए जो धुष्टि रखी गई है, वह उद्योगों के विकास की धुष्टि नहीं बल्कि ग्राम विकास की धुष्टि है और इस देश के पिछड़े हुए जो भाग हैं, उन के लिए जो धुष्टि रखी गई है, उस के लिए मैं मंत्री की सलाहना करती हूँ। किसानों को भी सुविधाएँ दी गई हैं और कोई यह कह सकता है कि यह सिर्फ विधानों के लिए किसानों के लिए ऐसा कर रहे हैं लेकिन मैं समझती हूँ कि देश में प्रोडक्शन बढ़ाने के लिए, किसानों को एक नई धुष्टि से काम करने के लिए प्रेरित करने का एक अच्छा तरीका बचड में रखा गया है।

दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए जो सुविधाएँ दी गई हैं उन के बारे में मैं नहीं बोलूँगी क्योंकि मंत्री जो खुद उस के बारे में बोले हैं और सभी लोगों इन को जानते भी हैं। बचड में बजट की अच्छी चीजों के बारे में आपोजीशन के लोगों ने जितना कहा है और श्री अलवेसन ने बजट की अच्छी बातें जो हैं, उन के बारे में कहा है, इस कारण मैं समझती हूँ कि उन के बारे में ज्यादा बोलने की जरूरत नहीं है। क्वासलैस ट्रेन्स के बारे में कई सालों से जो नया तरीका शुरू किया है, मैं समझती हूँ कि इस से दूसरे दर्जे में जाने वाले सामान्य यात्रियों के मन में एक विश्वास पैदा करने का काम शुरू हुआ है।

रेलवे कर्मचारियों का काफ़ी काम हुआ है और 1974 की हड़ताल को से कर उस बकत के जो काफ़ी सवाल पड़े हुए हैं, उन सवालों को हल करने का काम भी शुरू हुआ है लेकिन फिर भी मैं यह बकर कहना चाहूँगी कि हम लोगों की यह उम्मीद रही है कि रेलवे के कर्मचारियों को बोन्स देने का काम जो अधूरा रहा है, उस को तुरन्त पूरा करना चाहिए। मैं जानती हूँ कि रेलवे के मंत्री महोदय अफ़से इस काम को नहीं कर सकते हैं। सब-कमेटी कॅमिनेट की इस को लिए नियुक्त हुई है और वह अच्छा होता अगर बजट के समय से पहले ही इस का फैसला कर लिया जाता। अभी भी मैं यह कहूँगी कि कच्ची से कच्ची इस का फैसला कर के रेलवे के कर्मचारियों को बोन्स देने का काम आप के जरिये से हो जायगा, ऐसी उम्मीद हम करते हैं। यह बात भी सही है कि अगर आप इस को पूरा नहीं करती तो रेलवे कर्मचारी खुप नहीं बैठे रहेंगे, वे तो इस को ले ही लेंगे। वे अडान्पन ला कर इस को ले लेंगे, इस में मुझे तक

[श्रीमती मृगाल घोरे]

नहीं है लेकिन मैं ध्राज भी यह धामा करती हूँ कि मधु बंधवते जी इस को पूरा नहीं भूल गये हैं और वे इस को बिलाने की पूरी कोशिश करेंगे।

सेफ्टी के बारे में गये दो माल में मैं देख रही थी कि काफी एक्सीडेंट्स होते रहे हैं और एक्सीडेंट्स को कम करने के लिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को कम करने का प्रच्छा काम ध्राप ने किया है। सेफ्टी ध्राटोमेटिक बालिंग सिस्टम जो रेलवे के इंजीनियर्स ने दिया है, उस पर कार्य-बाही बनने के लिए ध्राप ने तुरन्त कुछ न कुछ कदम उठाए, उस के लिए मैं ध्राप को धन्यवाद देना चाहूंगी क्योंकि कि जिस प्रकार से दो, तीन बड़े एक्सीडेंट्स हुए हैं उन को हम भूल नहीं सकते हैं। जब एक ट्रेन बूसरी ट्रेन पर चली जाती है तो किस तरह से 40, 50, 60 और 70 लोग मारे जाते हैं। किस प्रकार से बर्सेई, मलाड और मटोग में एक्सीडेंट्स हुए हैं, उन सब जगहों पर आ कर हम ने देखा है। इसलिए मैं यह कहूंगी कि सेफ्टी बालिंग के लिए जो काम ध्राप ने किया है, वह बहुत प्रच्छा है और ऐसा करना बहुत जरूरी था।

इन सब बातों के कहने के बाद, मैं उप-नगरो की रेल सेवाओं और उन के किराये के बारे में कुछ कहना चाहूंगी। इतनी प्रच्छी बातें करने के बाद ध्राप ने जो प्रसह्य बोझा डाल दिया है उप-नगरो के रेल बालियों के ऊपर, उस के लिए मैं मनी महोदय से यह कहना चाहूंगी कि बम्बई के लोगों को जो ध्राप के बजट में प्रच्छी चीजे हैं, वे दिखाई नहीं पड़ रही हैं और वे इस विचार में हैं कि यह बोझा कैसे वहन करे।

मैं यह भी कहना चाहूंगी कि बम्बई में कोई भी ध्रायमी केवल ध्रातन्व के लिए प्रवास नहीं करता है। उन्हें मजबूरी है, रोटी कमाने की मजबूरी है। इसी मजबूरी के लिए उन्हें जाना पड़ता है। बम्बई की भौगोलिक परिस्थिति ही ऐसी है कि वहा रेल से सफर करने के सिवाय दूसरा धारा नहीं है। रेल में चलने से समय भी कम लगता है इसलिए लोग रेल से चलते हैं।

मैं ध्राप से कहना चाहती हूँ कि पराजपे कमेटी ने जो ध्रांकडे दिये हैं उनके अनुसार रेलवे में सफर करने वाले बालियों में से 68 परसेंट याली 1 रुपये से 500 रुपये तक की ध्राभवनी वाले लोग हूँ। ऐसे लोगो की मधोरिटी है। इस कमेटी ने डिस्टेंस का एबरेज निकाला है वह 18 किलोमीटर एबरेज डिस्टेंस है। करीबन 38 से 40 लाख लोग हर दिन रेलों से प्रवास करते हैं।

बम्बई के बारे में मैं एक बात ध्राप से कहना चाहती हूँ कि एक जमाने म मजबूर और कष्टकारी लोग सेन्ट्रल बोम्बे में रहते थे। ध्राव ध्यावा से ध्यावा मजबूर सेन्ट्रल बोम्बे से हटा कर उपनगरो में भेज दिये गये हैं। बम्बई में जहाँ कहीं मकान गिर जाता है, बरसात के समय में ध्राकर ऐसा होता है और हजारों मकान गिर जाते हैं, उन मकानों में रहने वाले लोगों को दूर-दूर बडे उपनगरो में भेज दिया

जाता है। बिराड़ तक जा कर लोग ध्राव रहने गये हैं। वहाँ रह रहे लोगो को काम के लिए बम्बई तक ध्रापने में पहले बस का किराया देना पड़ता है, उसके उपरान्त रेल का किराया देना पड़ता है। रेल के किराये को भी ध्रापने चुगना कर दिया है। 128 फीमदी बोझा ध्रापने उन लोगो पर डाल दिया है। वे लोग इसे सहन करने की स्थिति मे नहीं है। यह बोझा उन पर ध्यावा है। उन रेलों में केवल बड़ी कम्पनियों के बडे-बडे ध्राधिकारी ही मफर नहीं करते हैं, उनमें स्माल स्कोल इडस्ट्रीज के, छोटे उद्योगो के मजदूर और हाकेस भी सफर करते हैं। वे लोग इस बोझो को सहन नहीं कर पायेंगे। कृपा करके ऐसी कल्पना न कीजिए जो व्यबधान मे न ध्राये। यह वैसी ही कल्पना है जैसा कि ध्रापने कहा था कि बम्बई शहर मे जो नये उद्योग लगायेंगे उनमें काम करने वाले मजदूरों के लिए मकान बनाने की जिम्मेदारी उनके एम्प्लायर पर होगी। ध्राज तक बम्बई में एक भी इडस्ट्री ऐसी नहीं दिखायी पड़ती जिगके एम्प्लायर ने ध्रापने बकर्स के लिए मकान बनाये हो। इस प्रकार के कानून ध्राप ध्राप बनाते हैं जिनका इम्प्लीमेटशन न हो। उसका क्या फायदा है। इस सम्बन्ध मे मेरा कहना यही है कि ध्राप इन पेशेजर्स पर धतना बोझा न डालिये जो कि ध्राप वसूल न कर सके।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ और मधु जी भी उसे प्रच्छी तरह से जानते हैं कि यह बात नहीं है कि बम्बई में सिर्फ बडे लोग ही रहते हैं, जैसा कि कई लोग कहत हैं। इकोनोमिक एण्ड पोलिटिकल रीफली में प्रो. राजकृष्ण जी ने ध्रांकडे दिये हैं कि रुरल एरियाज मे 48 परसेंट लोग बिचो पावर्टी लाइन हैं और शहरो में 41 परसेंट लोग बिचो पावर्टी लाइन हैं। बम्बई में भी काफी लोग बिचो पावर्टी लाइन रहते हैं जो रोटी कमाने के लिए रेलों से प्रवास करते हैं। ऐसे लोगो के उपर ध्राप यह बोझा डालते हैं तो यह उनके लिए ध्रासह्य होगा। ध्राप बढोतरी को देखें। 18 किलोमीटर तक का तो मैं ने ध्रापको बडा ही दिया है। ध्राव ध्राप ध्रापे देखें। 20 किलोमीटर के लिए ध्रायमी तीन महीने का पास 22 रुपये 65 पैसे में बनता है। ध्राव 51 रुपये में बनेगा। ध्रांजपे कमेटी ने जो सुझाव दिया था, उस में मनी जी ने जो स तोषन किया है, सुझाव किया है उस के बाद इतनी वृद्धि होगी। यह कहना कि ध्राय याली एबेज 18 किलोमीटर ही प्रवास करते हैं और उससे दूर जो रहते हैं उन में पचास परसेंट से ध्यावा याली ध्राय याली नहीं है ठीक नहीं होना। ध्रांवेटी के लिये 23 रुपये 40 पैसे के स्थान पर 63 रुपये का पड़ेगा। मलाड के लोगो को 28 रुपये 65 पैसे के बजाय 69 रुपये देने पड़ेंगे, बसीन के लिए 42—90 के स्थान पर 93 रुपये देने पड़ेंगे और बिरार के लिए 45 50 के स्थान पर 102 रुपये देने पड़ेंगे। मे तीन महीने के पास के हैं। बिरार से एक ध्रायमी जो ध्रातली है और ध्रा कर पचास से तक कमाता है क्या वह 55 रुपये की बढोतरी सहन कर सकता है अपने बजट में। ध्राव एक ध्राव में ध्रांसलान दो-से ध्रास रहती है। कोई बच्चा हो सकता है जिस की ध्रांजपे ध्राय

होता है और बूकि पास में कालेज नहीं है इस वास्ते उसको भी पास बनवाना पड़ता है । अस्पताल में कोई बीमार है तो अस्पताल में जाने के लिए और कोई चारा नहीं सिवाय गाड़ी से जाने के । पास ले कर ही उसको जाना पड़ता है । इस तरह से हर घर में एग्जट दो पास रहते हैं । उनके बजट में एक महीने में इस तरह से 30—35 रुपये की बढ़ोतरी प्राप कर रहे हैं । सामान्य मजदूर जो तीन चार या पांच सौ कमाता है इतना भार महन कर सकता है ? दूसरी चीजों की जो कीमतें बढ़ींगी और उस कारण से जो उस पर भार पड़ेगा वह धरकर है । प्रापने तीन महीने के पास की कुछ सलूलियत दी थी । इसको भी प्राप बापिस लना चाहते हैं । हर महीने जाकर उसका पाम बनवाने के लिए अब रूप में बढ़ा होना पड़ेगा । इस के लिए प्रापको काफी स्टाफ बढ़ाना होगा । हर महीने हर व्यक्ति भ्रमर पास बनवाने के लिए जाएगा तो काफी स्टाफ प्रापको इम काम के लिए बढ़ाना होगा । मुझे मालूम नहीं प्रापने इसका हिसाब जोड़ा है या नहीं । प्रापको तो चाहिये था कि प्राप तीन महीने के बजाय छः महीने का पास बन सके इस प्रकार की सलूलियत उसको देते । इससे हो सकता है उतने ही स्टाफ में या उससे भी कम स्टाफ में प्रापका काम हो जाता । हम रिट्रैन्समेंट के विरुद्ध हैं । हां प्रापको ज्यादा स्टाफ लगाने की जो आवश्यकता पड़ती वह नहीं पड़ेगी ।

उपनगरीय ट्रेवल में जो कठिनाइयां होती हैं उनका विवरण देने की जरूरत नहीं है । प्राप स्टैंडिंग रेक्स निकालने की सोच रहे हैं । उन में तो गाय भैस को डिब्बों में भर कर ले जाते हैं । बिरार से चर्च गेट तक जाने में पीने दो पीते लगते हैं । प्राप चाहते हैं कि सब लोग उस में खड़े हो कर जाएं । वह प्रायकी जो खड़े खड़े जाता है कचहरी में या फीकट्री में जा कर क्या काम करेगा । प्रापको चाहिये था कि बैठने की जगह कैसे बढ़ाई जा सकती है इसको प्राप देखें । उसके बजाय प्राप बैठने की जगह को निकालने की बात सोच रहे हैं । हिटलर के जमाने में हम इसकी पिक्चर देखा करते थे कि किस तरह से स्टैंडिंग रेक्स में लोगों को भर भर कर कंसेट्रेशन कैम्प में ले जाया जाता था । इन में भ्रन्वर जाने के बाद लोग बाहर नहीं आ पाएंगे । पिक पाकेटिंग प्रधिक होगी । यह बिज्जुल गलत चीज है । रेलवे यूजर्स कंसलटेंटिव कमेटी ने एक राय से इसका विरोध किया है । इसके बावजूद प्राप स्टैंडिंग रेक्स ला रहे हैं । कृपा करके इसको न जाएं नहीं तो उपनगरीय रेल पासियों को खंभे ले कर खड़ा होना पड़ेगा । कि तरह से बैठने के साथ साथ स्टैंडिंग एकमोडेशन बदरने की बात हो सकती है इसके बारे में बापिस वैगन में कामनी का एक लैटर प्रापके पास पड़ा हुआ है । उस नए तरीके से उसी डिब्बे में किस प्रकार से जगह बढ़ा सकती है यह बताया गया है । महापण्ड की स्टेट टॉपोग्रू ने सिमल डैकर के साथ इ डबल डकर कैसे लगा सकते हैं इसका पता लगाया है और इसके आडर भी चापोंडी बर्ककाप को दिए हैं और वहां काम हो रहा है । प्राप भी क्यों नहीं इस प्रकार की कोशिश करते हैं । प्रापको ऐसा उपाय करना चाहिये थाकि

स्टैंडिंग की जगह कम न हो लेकिन उसके साथ-साथ सिटिंग एकमोडेशन बढ़ जाए ।

में जानती है कि प्रापने सबरबन यूजर्स पर इतना सब कुछ बढ़ाया है लेकिन फिर भी इनको कोई नई सुविधा नहीं दी, न रनिंग टाइम के बारे में और न ही प्राय दूसरी सुविधाओं के बारे में । प्राप कहेंगे कि यह करिये, वह करिये । लेकिन उससे तुमारी हालत सुधरने वाली नहीं है । एक भी नई रेक्स नहीं प्रा रही है । 1982 तक भ्रमर प्राप चाहते हैं कि बम्बई में जिस प्रकार आज तक शालिपूर्ण जीवन चलता प्राया है उसी तरह से चले तो नुरन्त प्रापको रेक्स बढ़ाने के लिये कुछ करना चाहिये । नहीं तो प्राप भली भांति जानते हैं कि कम्प्यूटर्स जब प्रसुट हो कर भनकली हो जाते हैं तो सबसे पहले उनका गुस्सा रेलवे प्रापटी पर ही उतरता है । प्रापने 6 करोड़ रु रखा है लेकिन 1982 तक यह रेक्स प्राने वाली नहीं है । फिर प्राप बताइये कि कैसे काम चलेगा । इसलिये इस तरह रेक बढ़ाने के बारे में प्रापको नुरन्त ध्यान देना चाहिये ।

मैट्रोपालिटन ट्रांसपोर्ट के लिये प्रापने 1 करोड़ 60 लाख रु रखा है । इतनी बड़ी योजना पर इतना कम रुपया रखेंगे तो पता नहीं इस गति से हमारे पीते भी उसको देख पायेंगे कि नहीं । भंघेरी से बांधरा तक जो नई लाइन को कहा था, कबल बांधरा में प्लार्ड भोवर बनाने से क्या फायदा है ? जमीन प्रापक पाम है इसलिये नई लाइन डालने का काम प्राप नुरन्त कर सकते हैं । 25 करोड़ की योजना है । भ्रमर प्रापको पास एकदम नहीं है तो ऐम्प्लायमेंट धीरे-धीरे लेने के बजाय प्राप एक दम उनसे इकट्ठा पैसा ले कर यह काम कीजिये । ताकि बम्बई के रेल यात्रियों की तकलीफें दूर हों । उनको तकलीफों को दूर करने के लिये हम इन योजनाओं को प्रापको हाथ में लेना चाहिये । बिना इसके काम नहीं चल सकता है ।

प्रापके यहां प्रा.पी.ए. और जी.प्रा.पी. है । उनका यह हाल है कि जब कोई गुंडा पिक पाकेट करता है, हमला करता है और पुलिस वालों से कहते हैं तो प्रा.पी.ए. वाले कहते हैं कि यह उनका काम नहीं है, जी.प्रा.पी. का काम है । और जब चोरी होती है, देखते हैं पुलिस खड़ी है और छोटे-छोटे लडक़े भा कर के सामान चुराकर ले जाते हैं पुलिस खड़ी है और हम कहते हैं कि पकड़ते क्यों नहीं तो वह कहते हैं कि यह प्रा.पी.ए. का काम है तो इन दोनों में कोप्राइडेशन होना चाहिये तभी जा कर के कुछ काम होगा और चोरी से रेलवे को जो काफ़ी नुकसान होता है वह भी रहेगा । इसी तरह स्कूप डिसपोजल में काफ़ी नुकसान होता है । भ्रमर सही ढंग से डिसपोजल हो तो प्रापको काफ़ी पैसा मिल सकता है । इसलिये इस तरह प्राप ध्यान दें ।

वैसंजर ऐमेनिटीज के लिये प्रापने कुछ बवल कर दी लेकिन अभी तक नये प्लेटफार्म बनाने हैं, नए सिज बनाने हैं, नई बिन्डोक बनानी हैं, बाज बहुत कुछ ठक कर दिया है, लेकिन वह पूरा ठक नहीं हुआ है । वास्तव में जिनको ऐमेनिटीज कहा जा सकता है वह

[श्रीमती मुनास गौर]

कौन सा काम किया है, यह हमें मालूम होना चाहिये। रेलवे बजट्स और सबसेन बजट्स धर्मेतिटीव में कौन सा काम किया है इसका ठीक ङंग से बिबरण होना चाहिये। मैं सबसेन बजट्स के बारे में इतना ही कहूंगी कि आपको सबसेन बजट्स की भावनाओं का ध्यान रखना होगा, नहीं तो बहुत बड़ी लोपों की प्रतिक्रिया होगी। लोग कहते हैं कि 100, 125 व. बढ़ गया, लेकिन एक भी नई गाड़ी उनकी सुविधा के लिये नहीं बढ़ी है। तो क्या रेल मंत्री जी बम्बई को धूल सये हैं? मुझे लगता है कि आप नहीं भूलेंगे, इसको रोकसीडर करेंगे और आपने उत्तर में इसके बारे में कुछ कहेंगे। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

श्री श्री० एच० विन्ध (छिदवाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं ने रेलवे का यह बजट पढ़ा तो मुझे ऐसा लगा कि हमारे समाजवादी मंत्री श्री मधु जी सिर्फ इस बात के लिये ज्यादा प्रयत्नशील हैं कि मुनाफे का बजट बनायें। यही एक इच्छा उनकी मालूम पड़ती थी, पर यदि सन् 1978-79 के रिवाइज्ड बजट की धोर वेबें तो दिखाई पड़ेगा कि रिवाइज्ड बजट के एक्सीडेंट्स में 65.48 करोड़ की अपेक्षा 27.73 करोड़ की ही बचत होगी चाहिये। धामदनी वाले बातायात में 17 मिलियन टन की कमी हुई, यानी 120 करोड़ रुपये की कमी हुई। बाड़ के कारण 30 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ और करीब 90 करोड़ बजट की मर्यो में दिखाया ही नहीं गया था, लेकिन बर्षे हुआ, क्योंकि जनरल बजट कुछ विलम्ब से आया था।

इस प्रकार लगभग 230 करोड़ का पिछले बजट का घाटा था, वह पूरा हुआ या नहीं हुआ और मंत्री महोदय ने इस बर्षे का मुनाफे का बजट पेश कर दिया। यह कौन सा जाड़ू है, वह खुद समझें, लेकिन कुछ जाड़ू जरूर किया है।

श्री मधु बंडवले : धांके दिये हैं।

श्री श्री० एच० विन्ध : धांकों में ही तो कुछ न कुछ किया जाता है। इतना भारी घाटा भरने के लिये क्या कड़ा से धारिया, समझ में नहीं आता। यदि पिछले बर्षे का ही मुनाफे का मामला था, तो इस बर्षे 178 करोड़ ज्यादा उगाहने की जरूरत कहां पड़ गई?

[Shri N. K. SHEELWALKAR IN THE CHAIR]
16.00 hrs.

जैसा श्रीमती गौरे ने कहा सीजन टिकटधारी, जो उन्नतगरीब मंत्री हैं, उन पर इतना बड़ा बोझ डालने की क्या जरूरत थी? 50 किलोमीटर के डिस्टीबे जेपी के बासियों पर क्यों इतना बोझ डाला गया? जो कन्वेंशन पिछले करीब 20 बर्षों से दिया गया था इसकी धारने हटा दिया, इसकी भाव्यकता

कहां थी जब कि आपने पास मुनाफा आ रहा था, कृपा कर यह धारिये। इसका मतलब यह है कि जो धांके दिये हैं, इनमें कहीं न कहीं कोई ट्रिक या जाड़ूगरी है। यह आपने अपना प्रोफेसर वाला हिस्सा फिट किया।

श्री मधु बंडवले : मनेमटिक्स गलत नहीं है।

श्री श्री० एच० विन्ध : आप तो फिजिक्स वाले हैं, मैनेमेटिक्स में गलती कर सकते हैं।

सही मायनों में जो यह पिछला घाटा है, जो पिछली रकम कम हो रही है, इसको धारने धरले बर्षे के लिये टाल दिया और बजट को मुनाफे वाला बनाने के लिये जो मेन्टीनेन्स का बर्षा है धारने उसको घटा दिया। इसका मतलब यह होता है कि धरर आपका ट्रेक मेन्टेन नहीं होगा, पुल, कोषेज मेन्टेन नहीं होंगे, तो उनकी रिपेयर नहीं होगी और इससे एक्सीडेंट्स बढ़ेंगे।

धरर ही देखिये एक्सीडेंट्स की संख्या कितनी है? धारने बहुत कम बनाया है, लेकिन दरसल धारके धांके कहते हैं कि प्रतिदिन 30 एक्सीडेंट्स धारके यहां होते हैं। यह गलत नहीं है, इस किताब का पृष्ठ 3 देख लीजिये, इसमें 30 का एचरेज धरता है प्रति दिन का। धरर धार कहते हैं कि कार्ययमता बढ़ गई, लेकिन हमारे मित्रों ने कहा है कि रेलों की क्या हालत है।

रेलें सेट चलती हैं, धरिधांश ट्रेनें धारने बन्द कर दी हैं। बन्द इसलिये कर दी हैं कि कोयला धारके पास नहीं है। कोयला इसलिये नहीं है कि धारकी ट्रेनें कोयला ला रही हैं। ऊर्जा मंत्री कहते हैं कि खदानों में कोयला पड़ा हुआ है, लेकिन बैगन नहीं मिलने के कारण कोयले का उठाव नहीं हो रहा है। इसलिये ट्रेनें बन्द हैं। यह जाड़ूगरी और गोरखधन्दा कुछ तो समझाइये। धार में यह भी कहा कि मेनरेज का जो नुकसान हुआ है, वह धार के कार्यकाल में बहुत कम हो गया, धांके कहीं न कहीं गलत हैं, मैं यह कह सकता हूँ। गत बर्षे सिर्फे नार्थ ईस्टर्न जोन में ही करीब 2,000 मेनरेज का नुकसान हुआ था, धार पता लगाइए। यदि यह गलत हुआ, तो मैं अपनी गलती मंजूर कर लूंगा।

16.00 hrs.

धरिधांशर किस सीमा पर पहुंच गया है, उस के बारे में हम क्या कहें। धार कभी रेल में मंत्री का ताम-शाम छोड़ कर एक साधारण मुसाफिर बन कर पता लगाए, रैता करना जरूरी भी है। धार तो समाजवादी हैं और धार को इस तरह से सज़र भी करना चाहिए और मुनाफा चाहिए और वह सब देखना चाहिए। हम ने धार को कन्वेंशन भी दिया था कि धार हमारे यहां धार और धरे यहां था कर छोटी लाइन की गाड़ी वेब में। धार ने 'हां' कहा था, लेकिन बाब में लिख दिया कि समय नहीं है। समय होने के बाब भी समय नहीं है तो कहीं होगा कि धारते हुए भी लो रहे हो, उसे उठाया नहीं जा सकता। धरिधांशर की क्या हालत है, यह धार धाररक में था कर देखिये, लेकिन धार नहीं जाके हैं। नहां बिना दक्षिणा धिये हुए धाररकन नहीं होता है। वेबन क्यों नहीं मिल रही हैं? वेबन धरिधरिधर

लिए एकोटमेट के लिए खपया गया है। प्रायः जानते हैं और नहीं जानते, जो प्रायः को जानना चाहिए। जहाँ तक रेलवे की प्रोपर्टी का सवाल है, रेलवे के सामान के बिकने का मामला है, रेलवे का कोयला वहाँ भी बड़े स्टोकेन हैं, बड़े इन्वन्टरी से बिक रहा है और कोई रोक-टोक नहीं है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स, जिस को रेलवे पिलफरेज फोर्स कहते हैं, प्रायः भी बेसी है और वह इस पर निगाह नहीं रख रही है। प्रायः रेलवे का सामान क्लेब्राय बिक रहा है और ऐसा सगता है जैसे प्रस्टाचार और रेलवे समस्त हो गये हैं, एकरंग हो गये हैं। मुसाफिर लुट रहे हैं, डाके डाले जा रहे हैं और सामान चोरी हो जाता है, और महिलाओं की इज्जत चली जाती है। ये सब चीजें चल रही हैं।

एक सामग्रीय सवस्य : यह पहले की बात कर रहे हैं या अब की ? (अव्यवधान)

श्री जी० एल० मिश्र : पहले की नहीं, पहले प्रायः यहाँ पर नहीं थे। प्रायः की बात कर रहा हूँ।

श्री मधु बंडवते : पहली सरकार में हम नहीं थे, यह हमारा सौभाग्य रहा है।

श्री जी० एल० मिश्र : सच में सौभाग्य रहा और हमारा दुर्भाग्य यह है कि प्रायः की सरकार में प्रायः हैं।

रेलवे का एक विशेष उत्तरदायित्व है समाज के प्रति। उन नगरों में जो श्रमिक वर्ग रहता है या शहर में जो रोजी रोटी कमाने आता है और बिन चलते फिर बापस चला जाता है, उन्हें सुविधाएँ देना रेलवे की जवाबदारी है, यह उस की सामाजिक जवाबदारी है। सुनहूँ धाना और धाम को लौटन वाले लोगों की संख्या रोजाना सफर करने वाले लोगों के मुकाबले में पाँच, सात गुना है। वे लोग गाड़ियों में इस तरह से भर भर कर सफर करते हैं कि बहुत से प्रति बिन घपनी जान संवा देते हैं। इस पर उन के ऊपर आर्थिक बोझ डालने का कोई प्रीचिन्त नहीं है। 50 किलोमीटर द्वितीय श्रेणी के मुसाफिरों को जो विशेष छूट दी गई थी, उनको बन्द करना सर्वथा मलत है। सुन लीजिए ये सुविधाएँ कांग्रेस पार्टी के शासन में बीस वर्ष पहले दी थीं। प्रायः दो वर्ष में उनको छीन लिया। इसी प्रकार भ्रान्त, फटिलाइजर और जाने के तेल प्रायः के ट्रेकिंग को बार वर्ष पहले जो रेल ट्रेकिंग के रूप में मंजूर किया गया था। उसको भी प्रायः बन्द दिया। प्रायः किसानों की बात करते हैं। प्रायः फटिलाइजर पर छेद क्याथा बना दिया। उस छेद में प्रायः पाँच से दस प्रतिशत की वृद्धि कर रहे हैं। इसका धारा बोझ किसान मध्यम वर्ग और कमजोर वर्ग पर पड़ेगा। यही प्रायः की बर्बादीय सभाय होना, यही प्रायः की बर्बादीय सभाय की कल्पना है। कार्ल मार्क्स का समाजवाद का एक मज्जूर जर्नेल है। लेकिन रेल मंत्री जी ने कार्ल मार्क्स तो नहीं अपने प्रायः की रेल मार्क्स बना दिया है। जो कार्ल मार्क्स नहीं कर सके वह रेल मार्क्स ने कर दिया। प्रायःकल सन्तुर्ण बनता गाड़ी की बात कही जाती है। जनता प्रायः की

पहले भी चलती थी लेकिन अब प्रायः उनका नाम बदल दिया है। प्रायः उनको बर्बादीय कह दिया है।

जहाँ तक यूनिवर्स का सवाल है, प्रायः AIRF यूनिवर्स को तो खूब चला ही रहे हैं लेकिन जिन ईमानदार कर्मचारियों ने प्रायःका हड़ताल के समय साथ दिया था, उनकी हालत प्रायः क्या है ? उनके साथ ज्यादतियाँ हो रही हैं। प्रायः श्रमिकों के प्रति बड़ी सहानुभूति की बात करते हैं। 1974 में बीमस देने के प्रश्न पर प्रायःने बहुत कुछ कहा था। अब प्रायःको उस पर ध्यान देना चाहिए। प्रायःकल तो प्रायः का बजट भी मुनाफा दे रहा है।

साबो कर्मचारियों के पास रहने को मकान नहीं है। प्रायःने कहीं कोई ऐसा प्रोग्राम नहीं बनाया कि मास स्कूल पर प्रायः रेलवे कर्मचारियों को मकान बना कर दे सकें। यह प्रायःको करना चाहिए। यह जो प्रायः उनके प्रति लिए सिम्पेथी, जवानी प्रेम दिखाते हैं, उससे काम नहीं चलेगा। मज्जूरों के लिए प्रायः कुछ काम कीजिए।

एक बात में बंदों के बारे में कहना चाहता हूँ। प्रायःने शायद उनकी हालत को नहीं देखा होगा क्योंकि प्रायः तो एयर माइन्ड है, प्रायः तो हवाई जहाज से ही यात्रा करते हैं। कभी रेल से आकर भी देखिये।

प्रो० मधु बंडवते : मैं रेल से जाता हूँ।

श्री जी० एल० मिश्र : प्रायःके प्रायःके मैं बताऊंगा, प्रायः ज्यादातर हवाई जहाज से जाते हैं। उन बंदों के पास ठण्ड में पैरों में जूते नहीं हैं।

एक सामग्रीय सवस्य : इसके लिए प्रायःको मुबारकबाद मिलनी चाहिए।

श्री जी० एल० मिश्र : प्रायःने क्या बात कह दी, जूतों के लिए मुबारकबाद दे दी। बड़ी प्रशोन्नतीय बात प्रायःने कही है। प्रायः तो जूता समझते हैं—गरीबों की परेशानी को समझ नहीं सकते।

मैं प्रायःको बता रहा था कि उनके पास ठण्ड में गन्ने कपड़े नहीं होते, जूते नहीं होते। गन्ने पैर, सूती कपड़ों में हम उन्हें देखते हैं। बंदों को जाने का सामान प्रायः लेकर सुबह ठण्ड में बीजना पड़ता है। प्रायःने दो इंचिन वाली लम्बी लम्बी पायियाँ बना दी हैं। प्रायःको इस बात को भी सोचना चाहिए। मैं यह बात मजाक में नहीं कह रहा हूँ, बड़ी संजीवनी से कह रहा हूँ। मैं यह नहीं कहता कि यह प्रायः इन्टे-जपल्ली कर रहे हैं। यह प्रायःकी नजर से रह गया होगा। प्रायः इसे करिये।

एक बात मुझे यह कहनी है कि प्रायःकी कपनी और कपनी में बड़ा विरोधाभास है। प्रायःकी यह पुस्तिका, यह पुस्तिका जो प्रायःने हमें देना है, वह हमारे पास है।

[श्री श्री० एस० मिश्र]

इस में पहला पाठ और दूसरा पाठ नई लाइनें बिछाने और कनवर्शन का है। इस में आप कहते हैं—

"Where the new line will provide infrastructure for the economic development of the area—and

when gauge conversion is needed for providing speedy and uninterrupted means of communications to areas which have potential for growth"

वहाँ नई लाइनें या कनवर्शन आप करेंगे। लेकिन हमने और कुछ बात देखी है। पालियामेंट की दो दो कमेटियों ने सिफारिश की है, एक इनफ्रानोमिकल ब्रांच लाइन कमेटी ने 1969 में सतपुड़ा रेलवे लाइन साउथ इस्टर्न रेलवे की नैरो-गेज को ब्राड-गेज में कनवर्शन करने की और उसके बाद 1976 में नवम्बर महीने में कमेटी ग्रान रीपोर्ट में अपनी 34वीं रिपोर्ट के पृष्ठ 648 पर

"The Committee hope that the work of conversion of the narrow-gauge lines of Jabalpur Gondia section into broad-gauge will be completed by the Ministry of Railways on a priority basis within the period of four years envisaged by them."

आपके भाषण में या बजट में कही मूल से, गलती से भी इसका उल्लेख नहीं है। यह लाइन महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश दोनों ही प्रांतों में से हो कर गुजरती है। दूसरी उसकी सिफारिश यह है

"The Committee also recommend that a time bound programme may be drawn up by the Ministry of Railways (Railway Board) for conversion of the entire narrow-gauge system in the Satpura range so that the economic development of this backward and undeveloped area may be accelerated. The Committee hopes that the considerations of return on capital investment will not be the sole criteria in determining the priority of this project and the special needs of this backward region will be given due consideration in the matter."

यह आदिवासी इलाका है, आदिवासी बहुत जिलों में से हो कर यह गुजरती है। आदिवासियों के प्रति आप बड़ी सहानुभूति दिखाते हैं। इसको ध्यान कृति में भी कहीं उल्लेख नहीं है। जबकी सहानुभूति कोई भी रख सकता है। इससे कोई फायदा नहीं होता है।

नई रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं। एक आपदा है। मेरे खयाल में यह आपकी कॉन्स्टिट्यूएन्सी के कहीं भासपास है। इनफ्रानोमिकल की वहाँ कितनी जरूरत होगी? मंत्रियों की कॉन्स्टिट्यूएन्सी की चीज होती है तो सब बन जाता है और अपोजीशन—के किसी सदस्य की होती है तो कुछ नहीं बनता है और बना हुआ भी बिगड़ जाता है।

श्री० मधु बंडवले : ज्यादातर ये नान जनता गवर्नमेंट स्टेट्स में हैं। एक केरल की है, एक मैसूर की है और तीसरी बंगाल की है।

श्री श्री० एस० मिश्र : मैं सतपुड़ा की बात कर रहा हूँ।

श्री० मधु बंडवले : यह पॉलिटिकल नहीं है।

श्री श्री० एस० मिश्र : यह पॉलिटिकल नहीं है लेकिन इकोनॉमिक ट्रिक है, इसको तो आप मंजूर कर लें।

श्री० मधु बंडवले : यह सरपलम का हैट ट्रिक है।

श्री श्री० एस० मिश्र : ट्रिक है आप मंजूर करते हैं। नैरोगेज में जो यातायात होता है उन में जो आर्टिजानल कास्ट होती वह ब्राडगेज से पांच गुना अधिक होती है, इसलिए वासिस होते हैं, इस और आपका शायद ध्यान नहीं गया है। आपका ध्यान तो आपदा की तरफ था सतपुड़ा की तरफ कहां था। किसानों की सुविधा की आपने बात कही है। आप बताइये कितने किसान आपकी सुमाइमें देखने आयेंगे? यह आप संघाज बता दीजिये क्योंकि पिछला आपको मालूम होगा? कितने किसान आन्ध्रप्रान्त देखने जाते होंगे? मैंने मांग की थी कि परसिया, ग्रामना-धोमाल एक प्रथम-कम-डिग्रीयें श्रेणी स्पीयर ५५ कोच बनायी जाय। लेकिन आपने कहा कि असम्भव है क्योंकि 15 माल पहले ट्रेफिक कम था। लेकिन धाब तो यह रिपति नहीं है। आज 8 बसेज चलती हैं। इसी तरह से टिखवाड़ा साहूर में रेलवे लाइन पर चार फाटक पर रोक बिज बनना चाहिये। उसकी आप मना न कीजिये। नैरो गेज गाड़ियों की स्पीड 9, 10 मील से ज्यादा नहीं है। आप उनकी स्पीड बढ़ाइये, एक्सप्रेस गाड़ियां चलाईये। आपने नई गाड़ियां लैकडों की ताबाद में चला दीं आप जब कहते हैं कि नई गाड़ियां चला दीं। हरप्रान्त में ऐसा है कि इन गाड़ियों के अपोजीशन कई साल पहले किये गये थे और फेड प्रोग्राम में चला रहे हैं। आप बताइये कि आपने कितने अपोजीशन किये, उनका क्या हल है?

श्री० मधु बंडवले : मैंने तो रेलवे मुक करने का फैसला अपोजी में किया था।

श्री श्री० एस० मिश्र : ग्लेटफार्म और मुसफिर-जानों की बात आपको कई बों 50, 60 लाख कड़ों

बने थे। सब से पांच गुना ट्रेफिक बढ़ गया है इसको देखते हुए बढ़ मुसाफिरखाने पूरे नहीं हैं। कम से कम आप एक रात उन मुसाफिरखानों में रेल मंत्री की हैसियत से नहीं बल्कि मयू दंडवते की हैसियत से गुजारिये और देखिये वहाँ क्या हाल है। कम से कम सुबह बहों की संभास का आनन्द लीजिये और फिर बताइये कि आपने बर्ग बिहीन समाज के लिये क्या क्या किया है? फिर हम आपकी तारीफ करेंगे। संभास ही हो चाहे किसी दिन सुबह।

खाने पीने की वस्तुओं को लीजिये। यह सब है कि रेलवे बोर्ड के स्तर पर टेकें दिये गये हैं। आप टेकेंदारों की लिस्ट पेस कीजिए टेकेंदार क्या कर रहे हैं? कंट्रोलरशिप सब-कॉन्ट्रोलर, पेटी कंट्रोलर करके दी जाती है और शकरो से महीना बांध लिया जाता है। उन में खाना अच्छा नहीं मिलता है। चाय का क्या कहना? बूक ब्राड और लिपटन ब्रान्ड भ्रमण है, लेकिन रेलवे को चाय का ब्रान्ड कुछ भ्रमण ही है। इसी तरह से पीने के पानी की बात है। वह कर्तर्ड पोटेबिल नहीं है। रेल का पीने का पानी गन्दा है। आपने दो मालो में बुरी हालत कर दी है। आपने अब सुराही देंगे, लाम देंगे। हमारा तो अनुभव यह है कि जब खालियर स्टेशन पर पानी भरने को उनसे तो सुराही का ऊपर का हिस्सा हाव में और नीचे का हिस्सा जमीन पर गिर पड़ा। अब आप गाड़ी में पानी का मटका रखेंगे, और जहाँ आपकी गाड़ी बसो और चढ़ा उलट गया तो सारे डिब्बे में पानी ही पानी होगा। यह तो आपने अपने दोस्त माननीय फर्नांडीस के कहने पर किया। और वह कर रहे हैं कि बाहर के प्रोजेक्ट में वेस्ट जर्मनी से कोलेक्शन कर लीजिये वह भी आपको करना पड़ेगा। आप करेंगे।

भ्रमण में आपको चाहिए कि रेलवे पिस्करेज फोर्स जो है, जैसा कि आप पहले कहा करते थे कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स नहीं बल्कि रेलवे पिस्करेज फोर्स, उस पर बोझा अनुकूल लगा दीजिये। मैं तो उसे रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स ही कहने आया हूँ।

आज चोरी हो रही है, डाकेंजनी हो रही है और और आपका रेलों का सामान सब कुछ बाजारो में बिकता है, उस पर आप कहीं अनुकूल लगाइये मैं आप से इतना ही कहना हूँ, फिर आप देखेंगे कि आपका बजट जैसा आप चाहते हैं, जैसी आप अपेक्षा रखते हैं कि आपके आफिसर्स बनाकर दें, उससे कहीं अच्छा बनेगा, उसमें 4 बांध लग जायेंगे।

एत तारों से मैं रेल बजट का विरोध करता हूँ।

PROF. DILIP CHAKRAVARTY
(Calcutta South): I offer my thanks to
Prof. Dandavate for presenting the

railway budget for 1979-80. There are many points in this budget which deserve to be commanded. I do not agree with what my hon. friend Shrimati Parvathi Krishnan has said, I have noted down the speech of the hon. Member, to quote Prof. Dandavate, 'charming lady of this House'. She made out that on public relations Prof. Dandavate has set a new standard. What has her complaint? No complaint generally about the railways, but complaint only about receiving letters in Hindi. Then there was another remark, rather irrelevant, she made out a wrong allegation about Mr. George Fernandes, he never gave the type of assurance that she sought to make out in this House. If one glanced through her speech, one would realise that she really had very little to make out against the budget itself. I need not dilate on this. Then she said that Prof. Dandavate had held 16 press conferences. A minister or ministry holds a press conference when there is something to communicate. I do not know whether Prof. Dandavate held all these press conferences himself but ministry had definitely something to communicate, so that explains the need for all these press conferences. I need not dilate further on this point. About bonus I agree with Mrs. Parvathi Krishnan that something should be done expeditiously.

I congratulate the hon. Minister for having a 16 point development programme, particularly with regard to West Bengal. I represent an urban constituency, Calcutta South, I consider it my duty to record that the present Railway Minister took note of the various points made out from time to time by the representatives of West Bengal and has thought of possible ways to include 16 such projects, so far as West Bengal is concerned people would be happy to see me conveying my gratitude to Prof. Dandavate for taking a decision on doubling of the railways between Dum Dum junction and Barasat, 15.24 km. and in taking up the extension of the railway line from Kalyani to Kalyani township. Recently, I had visited the area and I

[Prof. Dilip Chakravarty]

had seen after enquiry that work is proceeding there according to schedule. May I make a special request to Prof. Dandavate? Let him set a target for himself, let him not announce it to the House, let him do the task. Let him complete the task at least one month earlier. I know this is his move.

PROF. MADHU DANDAVATE: We are doing it one month earlier.

PROF. DILIP CHAKRAVARTY: It is the Janata Government which met one grievance which was persisting for long 18 years to have two Railway Stations in my Constituency. So with that background I would request him now to do it at least one month earlier.

About metropolitan projects, Calcutta is having one. These are really outside the Railway plan and I have some inkling that the Planning Commission seems to be hesitant to sanction the necessary quantum of money as speedily as expected. I can tell you, all M. Ps. from West Bengal tried hard to see that this work is speedily completed. Last year there was allotment of Rs. 15 crores for the whole of the country on this head. This year there has been an increase to Rs. 18 crores. I do not think it is a welcome increase. I expected more of this Rs. 16 crores have been allotted for Calcutta and the rest for Bombay. We need more, not only for Calcutta but also for the entire country. This aspect needs special attention of the Railway Minister.

Now I would like to make a special case for the city of Calcutta. I would invite members from other parts of the country kindly to pay a visit to the city of Calcutta, a city of debris, so much so that the system of transport has been completely disrupted.

PROF. MADHU DANDAVATE: Traditional Calcutta likes underground work.

PROF. DILIP CHAKRAVARTY: Yes, Starting from 1905. So, I would like the work of the MTP in Calcutta to be speeded up. All the main roads leading to the office areas in the city of Calcutta are not communicable. Buses and trams cannot ply on many of the roads in the city. So, this requires an urgent solution, speedy solution and work must be speeded up.

I would like to point out about another part of the State of West Bengal Purulia which is a transferred territory to the State of West Bengal. It was transferred from Bihar as a result of the recommendations of the States Reorganisation Commission. I have seen the area so many times. It needs its metergauge lines to be converted between Purulia and Ranchi via Muree, which is only about 23 kilometres. Representations have been made so many times to the Minister. This conversion would result in boosting up the economy of the District. The District of Purulia contains a large percentage of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes population. Recently our Minister of State Shri Sheo Narain had been to this District. People submitted a Memorandum and he did not exactly commit, I shall not wrongly quote the Minister. But he did say that he would be considering it. The Railway Minister would be considering. I draw the attention of Prof. Madhu Dandavate to this long standing demand of the particular area in West Bengal.

I congratulate him as I have seen the promising extension of work in Bihar, Assam and other areas—conversion of Barauni-Katihar from meter gauge to broad gauge. There are many others to be converted. I am not quoting.

Assam also needs special attention from the Railway Ministry. I find that a provision has been made for additional traffic facilities on Chama-

gram—New Jalpaiguri—New Bongaigaon section. Further there has been a commitment for the construction of a new broad-gauge line from Gauhati to Burnihat. That will be nearly 28.21 kms. There has also been a commitment to have a conversion between New Bongaigaon and Gauhati. These are much awaited things which the Railway Minister has thought fit to include in his programme for the year. I congratulate him for this. I know the grievances of the people of Assam. I had been there for 14 years. So, I would like to make a special plea for the problems of the backward areas, backward regions of the State of Assam. Likewise, I would like to draw his attention to see that Arunachal Nagaland, Mizoram Sikkim including Tripura need special attention. I have seen all these areas. In Tripura, there has been a semblance, an apology for a railway connection from Cachar District to Dharamnagar. But Tripura also needs special attention from the Minister. What are the systems of communication? I have seen all these areas. These require a special consideration from Delhi including the Railway Administration.

I would point out certain general grievances of the poorer sections of the people. I would urge upon the Minister to have some facilities for reservation for return journey particularly for second class passengers from the starting station. What is the thing prevailing now? If I go from Calcutta to Bombay, I purchase a ticket from Calcutta for the same and in Bombay I have to stand in a long queue, wasting time. I am a poor man. I have to waste my time for quite a few hours to get reservation during my return journey. Let there be a quota fixed for second class passengers for return journey particularly in all long distance trains. That will save time of the passengers. Possibly it can quite easily be done. This practice prevails in Rajdhani Express. I believe there is a quota for Rajdhani Express for different parts of the

country. So, I would urge upon him to fix up a quota for second class passengers particularly for long distance journey.

I would mention a few more commendable things for the benefit of my friends, opposite. The Minister has assured that private contract system will be abolished. I welcome the assurance. Along with it, I would like to point out that I have one apprehension in my mind. Whenever good things are attempted to be done, there are officials, bureaucrats, who would come up to scuttle these things because this will take away the area of their power and jurisdiction. So, I would like to utter a word of caution to the Railway Minister and request him to announce a timebound programme with regard to the abolition of private contractors. From what I know of Prof. Dandavate, his imagination his power of execution, let us hope it will be possible for his to do this within six months.

A word about the Catering Corporation. I welcome this suggestion but at the same time, I cannot help pointing out this. This must be everybody's experience, may not be the experience of Members of Parliament but experience generally of the passengers, long distance passengers. The *khanas* which are brought from the pantry car or taken from the particular stations, are kept, deposited near the lavatory. If you once have a look at the point from which these are served to the passengers, nobody would like to have them. My friend, Shri Sheo Narain, is not here. We all appreciated him last year for introducing the *Janata Khana*. We would like to see that things are improved, qualities are well looked after and things are offered in a clean way.

Then I would suggest that when the Catering Corporation is set up, let it combine tourism within its fold. Presently, private entrepreneurs earn lakhs and lakhs of rupees as profits. If tourism is also organised under the aegis of the railways, then they will

[Prof. Dilip Chakravarty]

promote internal tourism and offer them good food and other facilities for travel, which will benefit the tourists, pilgrims, students, farmers and others. Not to speak of the licensed railway porters, who are not organised and whose problems nobody bothers about. It will benefit even this sector of the population.

I would welcome the double-engined trains that have been introduced between Madras and New Delhi. I congratulate the Minister for this. I tried to understand what problem it solves. Previously, there were 13 coaches in the Tamil Nadu Express, including two generator cars and one pantry car which left 10 bogies for passengers including first class. Now there are 21 bogies in the double engined train, giving 8 more bogies for the second-class passengers. So, more than double the number of passengers would be carried by this train. I learn, —I do not know, I speak subject to correction—that this has done away with waiting lists and the attendant corruption has also disappeared. So, I would request the Minister to consider whether such double engined trains can be introduced between Delhi-Calcutta, Delhi-Bombay and other distant areas. This will help the passengers because then they need not stand for long hours in queues for getting either tickets or reservation.

Shrimati Mrinal Gore has dealt with the structural changes in great detail. One of my friends, who is no longer here, regrets to see Professor Madhu Dandavate as the Railway Minister.

PROF. MADHU DANDAVATE: He said it in fun.

PROF. DILIP CHAKRAVARTY: Then I also say it in fun. The railways were ushered in this country in 1853. In 1924 the railway budgets were separated from the general budget. From 1924 upto 1976 nobody thought of effecting any structural

changes in the railway finances. Prof. Dandavate has started doing it. I refer to page 10 of his budget speech, which gives out five points on which this change has already been effected. That is why I started by commending the Railway Minister for presenting this budget.

I would like to point out another aspect. We all should be proud of this that the Indian Railways have started offering consultancy services abroad. It cannot be smiled away, it is a thing for which every one of us—I, you and everybody—should feel proud. Indian Railways have undertaken a complete takeover of the management of the Nigerian railway system. I consider it to be a feather in the cap of the Indian railways. (Interruptions). The Indian Railways are sending a management team to supervise the construction of 540-kilometre railway line in Iraq. We have submitted our tender for a contract to construct the railway line in Iraq, but we did not get it. Brazil got it for other extraneous considerations. But still the Indian management has been referred by the Railways in Iraq. That also adds another feather to our cap. So, I congratulate not only the Minister, but through the Minister our experts in railway management.

Suburban services improvement has been talked of. Some improvements, I appreciate, are going to be effected. I would like the Minister to consider whether frequencies of services can be introduced without any further delay.

I must add a point of criticism before I conclude. It is good that the Railway Minister has not increased the railway fares for long distance trains. It has been appreciated. But why lay all the burden for improvement in railway amenities on only the passengers who are the monthly ticket-holders?

MR. CHAIRMAN: You must conclude now.

PROF. DILIP CHAKRAVARTY: I will just take one or two minutes. Why lay the entire burden on the suburban passengers who are monthly ticket-holders? From Seidah and Howrah more than 20 lakhs of people come to the city of Calcutta every day for working in the Government Departments and in different establishments. Who are they? They do not belong to the top income brackets of the country. They are the poorer sections. My sister, Mrs. Mrinal Gore says that in Bombay city 41 per cent of the city population live below the poverty line. In Calcutta and suburbs it will be nearly 60 per cent. Is it fair to increase the fares of the monthly ticket-holders? The increase in the fares of suburban passengers in a way has been done. I could appreciate the thinking of Prof. Dandavate because he wanted some resources, he thought of giving some additional amenities and his predecessors up to the year 1976 left all these accumulated problems for him. They thought it wise to play to the gallery, and not to find out resources in order to introduce amenities. It is good that he has started thinking of amenities and he assured us of the same, but I would like him to consider by what other methods he can find out the money, not in the way he has suggested in the Budget. While saying this, I have the backing of the Chief Minister of West Bengal whom I met only this morning. He has also either sent the communication to the Railway Minister or he will do it shortly.

PROF. MADHU DANDAVATE: I met him yesterday, you met him today.

PROF. DILIP CHAKRAVARTY: Yes. He told me that he met you and talked to you. Last year while presenting the Railway Budget, Prof. Dandavate made a commitment which I communicated to the college and university teachers, a commitment of extending single fare double journey facilities to college and university teachers. But unfortunately some-

thing happened thereafter. I need not dilate on that. I would like to remind him of the necessity of extending the facilities to college and university teachers.

A lot of pressure is being brought on the Railway Minister by some friends making it appear that they are the only people who are for bonus to the railway people. It is not a fact. I would like Prof. Dandavate and other friends in the Cabinet to arrive at an equitable decision, not any decision, but a decision in favour of granting bonus to railwaymen. Do not force them to launch a movement to secure this.

Before I conclude, I would like to say that there is a lot of wastage of money year after year through pilferage and ticketless travel. There is a saying in the country that if pilferage and other loopholes can be checked, the railways can be built with gold, not to speak of steel. This may be an exaggerated statement, but if one makes a calculation, it will be in the neighbourhood of Rs. 200 crores that we lose year after year, may be more. He must be knowing more than myself, being the Minister. So, let him try to plug the loopholes and see that there is a genuine all-round improvement in the railway administration.

SHRI V. M. SUDHEERAN (Alleppey): I would like to express my hearty thanks to the hon. Railway Minister for making provision in the Budget for the construction of the Ernakulam-Alleppey railway line in Kerala, for which there has been a strong demand. It is a fulfilment of a long cherished dream. The people of Kerala as a whole welcomed the announcement of the Minister. This railway line will definitely promote all-out development of Alleppey. To the south of Alleppey there is a long belt of valuable mineral sands and proposals to exploit the deposits in a big way have been formulated. In due course, by extension of the rail-

[Shri V. M. Sudheeran]

way line from Alleppey by an industrial siding, it will give considerable advantage to the exploitation of the mineral resources. The coastal railway line will be a reality only when it is extended from Alleppey to Kayankulam. So, I request the Minister to take necessary steps for the extension of the proposed line to Kayankulam.

As far as railway development is concerned, Kerala has been neglected in the past. A State-wise study of the route K.Ms. of railway lines shows the clear discrimination in this regard. Out of a total of 60,693 route K.Ms. of railway lines at the close of 1978, Kerala's portion is only 887 K.Ms. I hope the Railway Minister will do justice to Kerala by taking up new projects, i.e., mainly the Trichur-Guruvayur-Kullippuram and the Telli-cherry-Mysore lines. Priority should be given for the construction of the coastal line connecting Mangalore with Bombay which will reduce the distance to Bombay from Kerala. Kerala's demand for electrification of railway lines has also to be taken into consideration.

The long-awaited Trivandrum Division has not come into existence. No final decision has been taken so far in this regard. I do not know why this question is being dragged by the Railway Ministry. I do not know why the Railway Ministry sticks to its prescribed length of railway line needed for a Division. Why not relax the question of the length of the railway line and take an immediate decision about the Trivandrum Division? Otherwise, the people of Kerala will genuinely suspect that it is a motivated attempt on the part of the Railway Ministry to create confusion. I would request the hon. Minister to talk to all concerned and take an immediate decision acceptable to all. I think he is visiting Kerala on 16th April. He can utilise that occasion to have detailed talks.

The general budget presented to this House by the Finance Minister is an onslaught on the middle class. The railway budget will also definitely upset the family budget of the urban middle class. The rise in the season tickets for suburban and non-suburban travel and in freight rates plus supplementary charges on the latter are enough to cause sufficient harm to the national economy.

The Minister should realise that the commuters who use season tickets will be hard hit. The increase proposed will make the monthly fares almost double. They will find it very difficult to balance their family budget. The rise in freight rates is equally bad. The prices of all essential commodities will increase as a result of it. The grains, pulses, oils, manures and allied materials that the farmer needs, petrol, coal and cement will cost more. There is a rise in prices of all essential commodities, about 10 per cent, as a result of the general budget. So, I request the Minister to withdraw these anti-people proposals.

Better catering and amenities were proposed in the past and are again proposed, but in actual practice however, they have remained on paper. Although departmental catering is preferred, unless there is strict supervision, it is bound to stagnate and even deteriorate. I do not want to question the Railway Minister's claim that the Government maintains better relations with the railway employees. But majority of the employees are not at all satisfied. The Government's commitment to give bonus for railwaymen has not been implemented so far. Some of my friends also have pleaded for this and I hope the Minister will take this aspect into consideration.

The Station Masters are not provided with suitable uniforms. I would request the hon. Minister to make on the spot study to see what kind of uniforms are supplied to them. It is not at all suitable for them. When they

wear that, they look like clowns. Last year this provoked a strike, but even now it has not been settled. I would request the hon. Minister to see that this problem is solved.

Even small problems of the employees should be heard and solved promptly. Then only better relations can be maintained. Railways should be treated as an industry. There should be a pay revision for the railway employees. The existing wage structure is unscientific and out-dated. I request the hon. Minister to appoint a separate Pay Commission exclusively for Railway employees so that they can submit a report on pay revision.

During 1977-78 alone, 172 passengers were killed and 425 passengers were injured due to railway accidents. This figure is very high compared to that of the earlier 14 years. Earnest efforts should be made so that the safety of the passengers are ensured. I hope the Minister has taken some steps in regard.

I welcome all the good proposals of the Minister to improve the efficiency of the Railways. The Minister of Railways is a Minister of good intentions. Let his good intentions be fruitful. Once again, I request him to withdraw all the anti-people proposals like rise in season tickets, freight charges, etc.

श्री आनू कुमार मास्त्री (उदयपुर) : सभापति महोदय, आज पहली बार इस रेलवे बजट पर बोलने का अवसर मिला है। मेरे मित कांग्रेस पार्टी के विरोध सदस्य ने रेलवे के विकास के बारे में जो कुछ कहा मैं यदि उस के बारे में पूरा कहना चाहूँगा तो अपनी बात नहीं कह पाऊँगा। इसलिए मैं उस के बारे में कुछ नहीं कहना चाहता। इस के बारे में नीतिगत एक एक मसौदा है :

"नौकरी यदि पगले यदि दिना

सूर्यस्य कि वृषभम्"

एक पक्षी है, दिन को उसे सूर्य नहीं दिखाई देता तो उस में सूर्य का क्या बोध है? रेलवे का जितना विकास हुआ है वह उन को कुछ दिखाई नहीं देता तो उस के बारे में क्या कहा जाय?

रेलवे बजट प्रस्तुत करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने जिस सहृदयता, कुशलता और कार्यक्षमता का परिचय दिया है, उस के लिए मैं उन्हें हार्दिक धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता। मैं एक बात कहना चाहूँगा—सरकारें झाली हैं, नये टैक्स बढ़ा कर कर, किराये बढ़ा कर, रिट्रोसेज जोड़ कर कुछ नये कार्यक्रमों का आयोजन करती हैं। लेकिन इस के साथ-साथ यह भी विचार करने की बात है कि ये सरकारें इस बात पर भी विचार करें कि हमारी कार्य-क्षमता, हमारी कार्यकुशलता पहले से बढ़ी है या कम हुई है? आज हमारी रेलों में धामवती का जो सब से अधिक खेत है, वे मुझ ट्रेन्ज हैं, मालगाड़ियाँ हैं। मैंने धाप की किताब में देखने का प्रयास किया, मुझे मिला नहीं, हो सकता है, इस में कहीं पर होगा, मालगाड़ी का एक डिब्बा, हमारे देश में लगभग 4 लाख डिब्बे हैं, एक दिन में पहले कितने चन्टे चलता था और आज कितने चन्टे चलता है। यदि हम अपनी एफिसियेंसी बढ़ा कर उस डिब्बे का चलना 5 प्रतिशत भी बढ़ा दें, तो हमारी धामवती अपने धाप बढ़ जायगी। इस का एवरेज मुझे इस किताब में मिला, लेकिन वह इस में बार कहीं पर होगा, उन से धामवती का पता लगाया जा सकता था। आज स्थिति यह है कि यदि कोई मालगाड़ी से माल मगाये, तो मान लीजिये माल से या कौचीन से कोई डिब्बा रवाना होता है तो एक महीने के बाद राजस्थान के दूसरे कोने में पहुँचता है। इस विषये मेरा अनुरोध है कि डिब्ब की गति को बढ़ा दिया जाय, तो उस से हमारी धामवती बढ़ सकती है हमारी एफिसियेंसी बढ़ सकती है और टैक्स लगाने या साधन हम को जुटाना नहीं पड़ेगा :

हमारे मंत्री महोदय ने बजट प्रस्तावों में लिखा है कि 500 किलोमीटर तक माल ढोने के कर-भार में हम 5 प्रतिशत की बढ़ोतरी करते हैं। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि 500 किलोमीटर तक तो कोई भी व्यापारी या कोई भी व्यक्ति अपना सामान रेलगाड़ी से भेजना पसन्द नहीं करेगा, वह तो लम्बी दूरी के लिये ही रेल से भेजना पसन्द करेगा। इस लिये 500 किलोमीटर तक के लिये जो धापने बढ़ाया है, मैं समझता हूँ इस से धाप को कोई ज्यादा लाभ नहीं होगा। 500 किलोमीटर तक तो साधारणतया वह रोड-ट्रांसपोर्ट से माल भेजना पसन्द करेगा, जो उस के घर से माल उठायेगी और दूसरी जगह उस के घर पर माल को पहुँचा देगी, रेल द्वारा भेजने में उसे कोई लाभ नहीं है।

एक बात मैं मीटर गेज गाड़ियों के सम्बन्ध में मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ—सारे देश में जितनी भी मीटर गेज गाड़ियाँ छाई हुई हैं, मंत्री महोदय उन के लिए एक मास्टर प्लान बनाने और उस मास्टर प्लान के आधार पर धाप योजना बनाने कि किस प्रकार से जल्द से जल्द उस उन लाइनों को ब्राड-गेज में परिवर्तित किया जाय। मुझे यह कहते हुए बड़ा संकोच होता है—जिस स्थान से मैं यहाँ आया हूँ, उस की जानकारी मैं मंत्री महोदय को देना चाहता हूँ—वह एक बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है। मेरे जिले की 18

[श्री भानु कुमार शास्त्री]

लाख आबादी में से 10 लाख बनवासी हैं। हमारे यहाँ इस प्रकार का कहीं कोई आन्दोलन प्रायः आज की शताब्दी में नहीं सुना होगा, जिन में प्रशासन के खिलाफ रेल के डिब्बे जलाई गये हों, जैसा बम्बई में एक ट्रेन के कैन्सिन हो जाने पर होता है। वहाँ पर दंगा हो जाता है, स्टेशनो को जला दिया जाता है—ऐसी स्थिति राजस्थान में कभी नहीं आई। लेकिन इस का अर्थ यह नहीं है कि हमारी उपेक्षा की जाय। हमारे रेल मंत्री महोदय की जो दृष्टि है, वह राजस्थान पर कम पड़ी है।

मैं कहना चाहता हूँ—हमारा उदयपुर मेवाड़ राज्य की राजधानी रहा है, राजस्थान का विविजनल-प्लेन है, लेकिन वहाँ से दिल्ली जाने के लिये एक भी इन्डिपेन्डेंट गाड़ी नहीं है। चेतक एक्सप्रेस चलाई गई है, लेकिन वह भी इन्डिपेन्डेंट नहीं है, उदयपुर में चित्तौड़ हो कर खण्डवा तक जाने के बाद उस के डिब्बे दूसरी गाड़ी में जोड़े जाते हैं तब जा कर हम दिल्ली पहुँचते हैं और यह गाड़ी भी ऐसी है—दो बर्षों में कभी भी ऐसा नहीं हुआ कि आधा घण्टे से लेकर 6 घण्टे तक लेट न हुई हो। मैं ने कितनी बार यात्रा की है, लेकिन कभी भी समय पर नहीं आई। इस का अर्थ है कि गाड़ी की हिताव रखने वाला नहीं है। ऐसा लगना है कि अर्थ के कार्यालय के अन्दर कोई भी इस पर विचार करने के लिये तैयार नहीं है। जो सुविधाएँ उस में शुरू में थीं, उन को भी समाप्त करने में आप लोग लगे हुए हैं। उस में एक डिब्बा ए०सी० का लगा हुआ था, मुझे आश्चर्य होता है—तामिसनाडू एक्सप्रेस और दूसरी एक्सप्रेस गाड़ियों में आप ने एअर-कण्डीशन के डिब्बे लगाये हैं

श्री० नरु शण्करांतः : दो दिन पहले मैं जयपुर गया था और आप जो कह रहे हैं, उन सारे परिचरतों का ऐलान हम ने समयबद्ध कर दिया है।

17.00 hrs.

श्री भानु कुमार शास्त्री इस के लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यावाद दूंगा कि उन्होंने यह ऐलान कर दिया है और यह जल्दी बाजू हो जाएगी लेकिन इस के बारे में मुझे यह कहना है कि गाड़ी इन्डिपेन्डेंट हो और उदयपुर से ले कर यहाँ तक जाने के लिए आप के अर्थ-कारियों ने पालम पर दो महीने पहले इस का स्टापेज किया है। पालम से दिल्ली जाने के लिए एक्सप्रेस गाड़ी की रोका जाता है। पालम से दिल्ली तो लोग बसों में आ सकते हैं, उस के लिए एक्सप्रेस गाड़ी को बहा पर रोकने की क्या आवश्यकता है। गड़ी हारररूप पर, पटौरी पर, राजगड पर रकती है तो बाकी दो बार स्टेशन छोड़ने से क्या फायदा होगा। इस को बिल्कुल पैन्शनर गाड़ी बना कर रख दिया है।

छः क्ले चल कर दूसरे दिन शाम को छः बजे दिल्ली उदयपुर से आये, तो कितना समय इस में लगता है, यह आ प देखिये। इसलिये मेरा आप से यह निवेदन है कि एक ऐसी गाड़ी चले जो कम से कम आठ

घण्टे से पहले यहाँ पहुँचे। हमारे माननीय सदस्य श्री अश्वमेध ने कहा था, "इक बेयर इज ए विल बेयर इज ए बे। इक बेयर इज को विल, देन सर्व"। आपने एक सर्व उदयपुर का दे दिया है लेकिन मैं आप को बताऊँ कि उदयपुर खनिज पदार्थों की खान है। राक फास्फेट उदयपुर के अन्दर पैदा होता है। अभी मैं दक्षिण भारत गया था, कोचीन और तमिलनाडू में जितनी राक फास्फेट पर चलने वाली कम्पनियाँ हैं, वे उदयपुर जो कि हिन्दुस्तान के अन्दर है, से राक फास्फेट नहीं मगाती हैं बल्कि वे जार्डन और मोरारको से इस को मगाती हैं। इसलिए मगाती है कि उदयपुर के अन्दर साधन नहीं है। उदयपुर में जो ट्रकों पर उन का लोडिंग अनलोडिंग करेगे, तब वह छेनेगी, फिर उदयपुर के स्टेशन पर ले जाएँगे और लोडिंग अनलोडिंग करेगे, तब छेनेगी। उस के बाद फिर रमलाम में या अहमदाबाद में उस का लोडिंग अनलोडिंग करेगे, तो फिर माख छेनेगा। इसलिए उदयपुर से राक फास्फेट का मगाना उन के लिए बहुत महंगा पड़ जाएगा और वहाँ पर हमारे लोगों के लिए जीवकोपार्जन के साधन नहीं है। हम विदेशी मुद्रा भी इस पर खर्च करते हैं और हमारे यहाँ जो खनिज पदार्थ हैं, उन का उपयोग नहीं होता। इसलिए मेरा पहलू से यह सुझाव था कि जब बड़ी लाइन डाली जाए, तो कम से कम आमार कोटरा, जो उदयपुर से 8 किलोमीटर पर है और उस के पास एक स्टेशन चार किलोमीटर पर खारवा चन्दा है, उसको उस से जोड़ दिया जाए जिस से डिब्बे सीधे आ जायेंगे। इस वकन क्या होता है कि 30, 40 मील का राउन्ड लगाना पडता है। इस में यही तो होगा कि आप को 5, 10 लाख रुपये खर्च करने पड़ेंगे लेकिन इस बक्त खारवा चन्दा जाने के लिए कोई रास्ता नहीं है और न कोई ट्रेन ही है। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि जब तक आप कोई बड़ी व्यवस्था नहीं कर सकते, छोटी व्यवस्था तो आप कर दें। इससे लोगों को बहुत लाभ होगा।

आप ने अपने प्रस्ताव में एक सर्व लाइन काटा और चित्तौड़ की रखी है सीमेंट को लोड करने के लिए वह सर्व जो आप ने दिया है, उस के लिए आप को धन्यवाद, लेकिन वह सर्व बेकार होगा जब तक आप उदयपुर से उसे नहीं जोड़ेंगे। इसलिए उस को जोड़ने का काम आप को करना चाहिए और इससे उदयपुर चित्तौड़ और कोटा का विकास होगा।

अब मैं बनवासी क्षेत्र के बारे में कुछ कहना बनवासी क्षेत्र में आप ने एक गाड़ी मारवाड़ एक्सप्रेस के नाम से दी है। इसके लिए मैं आप को धन्यवाद देना हूँ। उदयपुर एक बहुत बड़ा टूरिस्ट जेन है और एक ऐतिहासिक स्थल है। जब आप उधर गये थे, तो उसे देखने का आप को समय नहीं मिला। उदयपुर एक देखने लायक जगह है। हुआरें बाहर के विदेशी लोग वहाँ पर भ्रमण के लिए आते हैं। जो मारवाड़ एक्सप्रेस चलती है, यह शाम को 7 बजे वहाँ से चलती है और सबेरे 6 बजे पहुँचती है। अहमदाबाद से 12 बजे जाती है और साडे़ भी बजे उदयपुर पहुँचती है। उन के बीच का अन्तर कितना है? 250 किलोमीटर है।

भी मधु बँडवते : नही 300 किलोमीटर है ।

भी भानु कुमार शास्त्री : 300 किलोमीटर तो आप ने लिख रखा है और इनका वह है नही । ऐसा कर के आप डबल किराया वसूल करते है । 1962 में एक नई लाइन बनी थी ।

भी मधु बँडवते : सर्दी की वजह से कांटेक्ट हो गई होगी ।

भी भानु कुमार शास्त्री : कितनी भी वजह से हो । वह धार्मिक भाडा इसलिए लिया जाना था क्योंकि नई लाइन थी । इस के बारे में गत वर्ष मैं ने इस प्रश्न पूछा था और आप ने प्रावधान दिया था कि धार्मिक भाडा हम हटा देंगे । यह लगाने का कोई प्रौचित्य नही है । यह इवीडा किराया आप वसूल करते हैं । मैं ममझता हूँ कि यह किराया आपको उतना ही लेना चाहिए जितना कि लेने का प्रौचित्य है ।

उदयपुर से जोधपुर जाने के लिए कोई गाड़ी नही है । उदयपुर से जोधपुर जाने के लिए भारबाड जक्मन पर चार घंटे हमें रुकना पटना है । अगर वहां नही रुकेंगे तो जोधपुर नही पहुंच सकेंगे । कम से कम एक गाड़ी तो हमें आपकी जोधपुर के लिए दे देनी चाहिए । हम कोई नयी लाइन नही मांग रहे हैं, कोई नया विकास करने के लिए नही कह रहे हैं । लाइन बिछी हुई है, उस पर गाड़ी देने में आपकी क्या कठिनाई है ? केवल टाइम टेवल एडजस्ट करने में यह हो सकता है । हम यह नही कहते कि हमें दो इंजन वाली गाड़ी दे दो । हमें एक ही इंजन वाली गाड़ी आप दे दें । अगर आप यह कर देते हैं तो हमारी समस्या हल हो जाएगी । भाजकल तो लोग ऊपर बैठ कर जाते हैं । वहां ठहरने की कोई जगह नही होती है । 28 दिन की बेटिंग लिस्ट रस्ती है । इसलिए मेरा यह निवेदन करना है कि आप उदयपुर से जोधपुर के बीच एक गाड़ी हमें दे दीजिए ।

ग्रहमदाबाद के बारे में हमारे एक सहयोगी बसु ने कहा कि ग्रहमदाबाद और दिल्ली के बीच उदयपुर और राजस्थान के प्रमुख स्थान आते हैं । इन स्थानों के लिए कोई सुपरफास्ट या बोडनोज ट्रेन नही है । कोटा का विकास कैसे हुआ ? वह बाइगेज पर होने के कारण व्यवसाय में बढ़ गया, उसका विकास हो गया । अगर, आप इस लाइन को भी बोडनोज बना दें तो इन प्रमुख स्थानों का विकास भी हो जाएगा । मैं आप से निवेदन करता हूँ कि आप ग्रहमदाबाद की लाइन को वाया उदयपुर, वाया चित्तौड़गढ़, वाया मारवाड़ दिल्ली तक कर दीजिए । इससे राजस्थान का विकास होगा । इस विकास की और आपका ध्यान जाना चाहिए ।

एक बात मैं यह कहना चाहूंगा कि नाथद्वारा एक सीपस्थान है । उसके बारे में एक सर्वे हो चुका है । वह सर्वे चारमजा और झालना के बीच में हुआ है । वह सर्वे कोल्ड स्टोरेज में बना गया है । मैं चाहता हूँ कि आप उस सर्वे को क्रिस्टल स्टोरेज से निकाल कर उसका पुनरीक्षण करें । वह नाथद्वारा, चारमजा, झालना का रास्ता 40 मील का भी नही है लेकिन धूम कर

जाने में 150 किलोमीटर का अंतर था आता है । अगर आप इस सर्वे को कोल्ड स्टोरेज से निकाल कर एक लाइन बना देंगे, एक गाड़ी दे देंगे तो हमें बहुत बड़ा लाभ होगा और उस क्षेत्र के रहने वाले सभी लोग भी इससे लाभ उठा सकेंगे ।

अन्त में एक बात रिजर्वेशन के बारे में कह कर समाप्त करूंगा । मैं ने पहले भी यहां पर कहा था कि आपने इस के बारे में प्रयास किया है, प्रयास किया है, यह प्रशंसनीय है । लेकिन जितनी आपने गोकधाम की है उतना बड़ रूका नही है । मैं स्वयं अभी कलकत्ता गया था । वहां रिजर्वेशन बिम्बों के बाहर लिखा हुआ है कि रिजर्वेशन नही है । बाहर लोग खड़े हैं । उनसे कहा जाता है कि बस बस रुपये दो, तुमको टिकट मिल जाएगा । वे यह नही जानते हैं कि मैं एम. पी हूँ । मुझे थोड़ा टिकट लेने थे, मुझ से भी यह कहा गया । मैं कर्मजियल सुपरिन्टेन्डेंट के पास गया था और उसको कहा कि ये टिकट कहाँ से आते हैं, कौन उन लोगों को टिकट देता है । मुझे तो वहां रिजर्वेशन मिल गयी लेकिन खुल्लमखुल्ला कलकत्ता में बस-दस रुपये में टिकट बिकता हुआ मैंने देखा है । इस प्रकार बड़े बड़े शहरों में यह गड़बड़ी अभी भी हो रही है । हमारे यहां राजस्थान में, जयपुर में, उदयपुर में, अजमेर में मैं ने इस प्रकार की कोई शिकायत नही सुनी, इनके लिए आपका धन्यवाद । लेकिन आपको इन बड़े शहरों के बारे में भी ध्यान देना चाहिए जो इस तरह पैसा ले कर रिजर्वेशन दी जाती है ।

अब मैं अधिक न कहता हूंगा इतना कहगा कि आप ने जो सतुजिन बजट पेश किया है, उसके लिए आपका धन्यवाद ।

SHRI B. C. KAMBLE (Bombay South-Central): I consider the Railways so important that I believe that the future economic system of this country will depend upon the success or failure of the Railways. Not only that, even the nationalisation of heavy industries and bringing about a change in the social structure will depend upon its working.

Even though there are certain good things done by the hon. Minister and I welcome them, I must say that those are minor things. Taking the Budget as a whole, one can generally say that it is satisfactory. But if we look at the various committees appointed, particularly, the Paranjape Committee, I must say that the hon. Minister has started from a wrong end. I would suggest to him that as per the recommendations made by the Paranjape Committee, particularly,

[Shri B. L. Kamble]

with regard to the concessions given to the Second Class passengers commuting within 50 km. an enhancement has been made and a regular rate has been proposed. I think that the approach of the Paranjape committee is not good, is not correct and that is why there has been suggested an increase in the season ticket fares. Instead of that, what I would suggest is this. The hon. Minister wants this House to grant Rs. 25,000 crores at the rate of Rs. 2000 crores annually. Right from 1951 every year there has been an increase of Rs. 200 crores on an average and the investment is nearly 75 times when we compared it with the figure of 1951. The question is: if the Railways have increased the number of stations by one and a half times and the rolling stock also, taking the whole thing, has increased 3 times and after calculation I find that the investment is 75 times... (*Interruptions*). All right, it is 70 times. Then the question is: where is the money going? Therefore, I would suggest to the hon. Minister that as he has the great distinction of presenting a separate Budget which could act as a mini Budget, he can show the direction. Socialist as he was and I think he is still a Socialist he can show a better direction. Therefore, I would suggest first that hereafter in his report, he must tell us in what direction is going and how he is going to proceed to implement the Directive Principles of our Constitution. Or are you side-tracking that? That is the first question. Whether it is passed by the House or not, you are bound by the Directive Principles because they are accepted when they were returned back from the Rajya Sabha. Therefore, it is a double obligation. Whether it was the previous regime or this regime, this is the appropriate place and not the court, where you must give your reasons, and also say, these are the matters with regard to the State policy and to this extent we have imple-

mented. But there is not a word about it.

Secondly, the number of employees on the Railways is around 17 lakhs. All the railways are running in such a manner that here and there somebody is appointed. Right from the Railway Board downwards, every community must participate in its working including the scheduled castes and scheduled tribes people. There are numerous complaints. We had examined so many managers of different railways such as Eastern Railway, Western Railway and Central Railway and we found so many excuses. Therefore, my first submission is that the hon. Minister should look into the constitutional obligation and not dispose of these matters my merely a report in three lines. He must seek information and periodically, he must go through it and pass immediate instructions so far as implementation of the constitutional safeguards is concerned.

Now, Sir, regarding the rise in the season passes, I say that is not justified. Even though the calculation made is given and on the basis of such a calculation it is said that the rate in the season passes should be increased, what I submit is that if economic consideration is to be taken into account then you will have to categorise people accordingly. You will have to deal with different categories of people and give different concessions to different economic categories of people. Either you go by social category or you go by economic category and deal with that accordingly. Further I have to impress on one more point with regard to goods trains. There are several wagons. Whom are the railways really serving? Are they serving the masses of Indian people? So far as passengers service is concerned, only ten per cent of the revenue is from First Class, that is to say, the passenger revenue is coming from the masses and they are the masters of the situation. Now, there is no information on how the wagons, that is, the goods train services, are utilised and by

what categories of the people There are now several cooperations; there are some farmers and they want certain transport facilities. For the onions or for potatoes and so many things are lying idle. Therefore, I would suggest to the hon. Minister that you give a little more information with regard to how you are utilising these goods wagons and whether because of the use of goods wagons being utilised by the monopolists, they are getting more profits or whether you are really rendering the services to such of the sections who use the transport as cheap rate; kindly see that the transport facility is given to them at cheap rate. What I suggest is that the hon. Minister should look into these matters. There are certain other matters also like the schools. There the scheduled caste boys or scheduled tribes boys have not been given their places. They treat them in such a manner as if they are not the concerned of anybody—whether the matter is within the Education Ministry or within the Railway Ministry, and nobody knows that.

Now, Sir, finally, so far as railways are concerned, we are going to sanction Rs. 2500 crores. Let there be some method with regard to awarding of petty contracts. In the Committee when we asked whether they were giving the petty contracts to the scheduled castes at all, their reply was in the negative. They are not even prepared to give petty contracts to them I would request the hon. Minister if he has more information to satisfy the House that the people from the scheduled castes or scheduled tribes community and other backward classes are given some place in the petty contracts.

With these words even though the budget is on the whole satisfactory, still, so far as the main structure is concerned, that requires to be changed. For that implement Paranjpe Committee and other Committee's reports. But, how is it that from Rs. 200 crores, when it is now going up by 75 per cent, you are running at a loss?

These are some of my suggestions. With these few words, whatever good things the hon. Minister has done, I thank him very much for that.

डा० रामजी सिंह (भागलपुर) : सभापति महोदय, श्री श्री हमारे माननीय रेल मंत्री जी जब अनुपस्थित थे तो श्रीमती पावती कृष्ण उनको खिलाफ एक महाभियोग प्रस्तुत कर रही थी। वह महाभियोग यह था कि उनका हृदय श्रमिकों के प्रति संवेदनहीन हो गया है।

मैं अपने मंत्री जी के प्रति कुछ कहना नहीं चाहूंगा, लेकिन यदि उन्होंने 3 वर्षों में कोई एक सफलता पाई है तो वह औद्योगिक क्षेत्र में शक्ति और समन्वय की सफलता पाई है।

1974 और आज का अगर हम तुलनात्मक अध्ययन करें तो 1974 में मजदूर सम्बंध किस प्रकार से विस्फोटक थे और इस सतावदी के इतिहास में रेलवे के 15 लाख मजदूरों के साथ किस प्रकार का उपोद्बन्ध हुआ है, उसका कोई दूसरा उदाहरण नहीं है। लेकिन हम यह नहीं कहना चाहते कि हम यह नहीं करते हैं।

ठीक है, बोनस की बात कही गई थी और श्री तक वह नहीं मिला, लेकिन यह भी तो श्री तक नहीं हुआ है कि हम बोनस नहीं देंगे। सरकार में रह कर कई बातों की और ध्यान देना पड़ता है। आज के अखबार में आपने देखा होगा कि पोस्ट एंड टेलीग्राफ के मजदूरों ने भी बोनस की मांग की है। सरकार के द्वारा किसी एक के साथ पक्षपात और दूसरे के साथ विभवासपात नहीं हो सकता। इन मारे सम्बन्धों पर विचार करने के लिये मंत्रिमंडल की प्रवर समिति विचार कर रही है, इनलिये यह श्री तक नहीं हुआ है। ऐसी स्थिति में इनको संवेदनहीन कह देना किन्तु बड़ा अभियोग है और किन्तु न्यायसंगत है, यह देखने की बात है।

जैसा कि रेल कर्मचारियों का इतिहास बताया गया, 1974 में लाखों लोगों को नौकरियों से मुक्ति कर दिया गया, लेकिन जब यह सरकार आई और वासकर इस प्रापिक वर्ष में जो मजदूरों के साथ कल्याण की बातें हुई हैं, उसमें किसी को भी गौरव हो सकता है। श्री श्री 15 करोड़ रुपये मजदूरों को दक्षिण दी गई है। 1 लाख लोगों और ट्रेकिंग कर्मचारियों के लिये रजिग भत्ते की दर 20 प्रतिशत से बढ़ाकर 30 प्रतिशत की गई है। श्रेणी 4 के 50 हजार कर्मचारियों को प्रवरण सेट में उन्नति दी गई है। लिकन्दराबाद और गीहाटी में नये रेल सेवा प्रयोग की स्थापना की गई है। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के 128 अफसरों और सेट-II के 3619 लोगों को पदोन्नति दी गई है। उच्चतर सेट के 2 लाख कारीगरों को उन्नति दी गई है। कारखाने के जो कर्मचारी थे, उनको भी प्रोत्साहन बोनस मिला है जिसमें 1 लाख लोग भागान्कित होंगे। तीसरी श्रेणी के 7 हजार पदों का सेट अंचा किया गया

[डा० रामजी सिंह]

है। प्रत्येक बैठक-माल में विभिन्न ग्रेड के लिये निर्धारित प्रतिशत के वार्षिक समये की समीक्षा की जा रही है। इतने पर भी यह कहना कि इनका हृदय संवेदनहीन हुआ है, मैं तो कहूँगा कि संवेदनहीन हुआ है या संवेदनशील हुआ है इसी से सोचा जा सकता है। इतना ही नहीं कि रेलवे मजदूरों को बल्कि लाइसेंस प्राप्त कुली और खामचे वालों को भी बाइकरी और शिक्षा की सुविधाएँ प्रदान करके इन्होंने कल्याण का विस्तार किया है।

10 वर्षीय प्रधिकारियों को भी, जिनको 20 वर्षों से स्थायित्व नहीं मिला था, उन्हें स्थायित्व प्रदान किया है और श्रेणी 1 व 2 के पदों की समीक्षा की जा रही है।

यह केवल एक विषय है, जिसके सम्बन्ध में कहा जाता है कि मजदूरों और कर्मचारियों के प्रति इनका हृदय संवेदनहीन है। अगर यह संवेदनहीन होने का प्रमाण है तो मैं इसे स्वीकार करता हूँ और इस दृष्टि से मैं संवेदनहीन हूँ। कुछ वर्ष पहले जब हमारे माननीय मंत्री जी विपक्ष में थे और हनुमन्तैया जी रेलवे बजट पत्र बोल रहे थे तो उन्होंने रेलवे मंत्रालय को पंचशील का उद्देश्य दिया था। पंचशील कितना डिस्क्रेडिट हो गया है वह हम जानते हैं, इसलिए हम इन से कोई पंचशील की बात नहीं कहना चाहते हैं। हम तो इन से यह भी नहीं कहेंगे कि ये डा० लोहिया के सिप्य हैं और लोहिया जी सत्त शान्ति की बात कहते थे तो ये सत्त क्रान्ति लाए हैं। हम क्रान्ति शब्द को भी इस्तेमाल नहीं करना चाहते। मैं तो यह कहना चाहता हूँ कि अष्ट-सिद्धि उन्होंने प्रदान की है रेलवे बजट में। अगर समय रहता तो एक एक का विस्तार किया जा सकता था। लेकिन फाइनेंसियल स्ट्रक्चरिंग ग्राफ रेलवेज 125 वर्षों में आज तक नहीं हुआ और पहली बार सरकार ने यह सफल किया है कि अब हम जनरल रेवेन्यू से कुछ लेंगे नहीं, अगर कभी जरूरत पड़ेगी तो उस को लोटा देंगे। 125 वर्षों में इस प्रकार के आर्थिक दायित्व का पालन नहीं किया गया था। रेलवे का बजट जनरल बजट से 1924 में भ्रमण हुआ। लेकिन उस के बाद से बराबर एक पिछलगाया की तरह चलता रहा है। हम समझते हैं कि यह उन की एक बड़ी सिद्धि है और आने वाला हर एक रेलवे मंत्री और रेलवे मंत्रालय इस गौरवशाली परम्परा का पालन करेगा ताकि रेलवे अब बच्चों की तरह दूसरों के पीछे न रहे, बल्कि स्वावलम्बी और स्वाधी रहे।

इन्होंने केवल रेलवे की वित्तीय संरचना ही नहीं की है बल्कि और भी किया है। यह डबल सरप्लस है। लोग कहते थे कि इन्होंने सरप्लस कहाँ किया है? ठीक है, यदि सरप्लस को घाटा मानते हैं तो फिर यह घोटो का बजट है। लेकिन कोई एक वर्ष की बात नहीं है, लगातार तीन वर्षों तक सरप्लस बजट उपस्थित करने का इतिहास रेलवे के भ्रमर इस से पहले कभी नहीं रहा है। तब कहा जाता है कि यह सरप्लस तो केवल को है। यह ठीक बात है कि मधु दण्डवते या और कोई मंत्री होंगे तो वह अपनी पाकेट से नहीं देंगे। किसी से लेना होगा। लेकिन किस से लिया है और

क्या अपनी गर्मी से लिया है? कभी तक जहाँ से लिया गया है उस की छाप देखें। और अब की तो जब इस तरह की बिलकुल ऐतिहासिक बाढ़ की त्रिनाम लीला हुई तो हम सभी एक दिन पहले तक लोच रहे थे कि निम्नरूप से इस बार मधु दण्डवते जी को घोटो का बजट प्रस्तुत करना होगा। 30 करोड़ रुपये की क्षति बाढ़ से हुई और तीन महीने तक उत्तरी भारत का रेलवे प्रस्त व्यस्त रहा, 30 लाख बैग्स पैरालाइज्ड रहे। उन के बाद भी उन जादूगरों ने लगता है कि एक जादू किया है। जो घोटो का बजट होना चाहिए वह एक बड़ा घोटो के बजट के रूप में प्रस्तुत किया गया है। कोई आब इस के लिए भी उन को धन्यवाद नहीं दे ता ठीक है।

विरोधी दल की सारी भ्रालोचनाओं से हम लाभान्वित होते हैं और होते रहेंगे। लेकिन कहा जाना है कि इन्होंने बहुत मार दी है। हमारी बहन चली गई, बहन प्रहिल्या जी ने कहा और मुगल जी ने कहा कि इन्होंने सबके लोंगों को बहुत मार दी है, जो गहरों में आने वाले हैं उनको मार दी है। ममय रहता तो मैं पराजये कमेटी की रिपोर्ट और नव्य उपस्थित करना कि क्यों यह किया गया। अभी 1974-75 में पार्वती कृष्ण जी के ही सहयोगी श्री रामावतार शान्नी ने कहा था कि सबके पर 13 कराइ का घाटा हम क्यों महे? वह चीज इन्होंने दस वर्षों तक मूलनी रखी और दस वर्षों के बाद एक प्रवर समिति ने तय्या का घाकाडा दिया है, उसे प्राप्त देखें तो पना चनेगा कि क्यों यह किया गया। जो सबके चनेने वाले हैं सीजन टिकट के बे किस वर्ग के हैं, उन में कौन किस प्रतिशत में कहा पर है, यह समझना होगा। तब जा कर प्राप्त इन से इसके लिए कुछ कह सकते हैं। रेलवे टैफिक एम्बार्गो कमेटी की रेकमेन्डेशन के विषय में भ्रमरारों ने जो टिप्पणी दी है वह मैं बताना चाहता हूँ—

If the RTEC recommendations had been accepted in toto the burden on the commuters would have been heavier.

ज्यादा होना चाहिए, इस को भी पूरी मान्यता नहीं दी।

In the 10 years to 1976-77, Railways losses in the suburban concessions had risen from about 9 crores to Rs. 25 crores. Cost of monthly second class tickets=six tickets.

कितना बढ़ा है—5 या 6 दिन एक टिकट पर महीने भर तक और फास्ट क्लास में तो 3 टिकट ही महीने भर तक बढ़े हैं। उन को थोसा-सा त्याग और बलिदान करने के लिये कहा जाता है तो कहते हैं कि यह बड़ा बातक प्रहार रेलवे मंत्रालय ने किया है। सभापति महोदय, समय रहता तो मैं यह बतलाता कि इस से कौन लोग प्रभावित हुए हैं, फिर भी जितना कुछ कह सकता हूँ बतलाने का प्रयास कर रहा हूँ।

इसी विषये प्रखबारवालों ने रेल मंत्री जी के इस साहस के लिये उन को धन्यवाद दिया है। यह पापु-लिस्ट बजट नहीं है, क्योंकि हमें दायित्व लेना है — सम्पूर्ण राष्ट्र का। यह रेलवे मंत्रालय सरकार के दूसरे मंत्रालयों जैसा नहीं है, यह राष्ट्र की चीज है, इस में क्षेत्रीयवाद या पार्टीवाद नहीं भ्राना चाहिये, इस पर राष्ट्रीय दृष्टिकोण से विचार करना चाहिये।

He must be complimented for his political courage. The Railway would not have had to go in for such an increase in a single dose, but for the fact that his predecessors had all along avoided looking squarely at the sensitive issue of heavy subsidy.

यह 10 वर्षों का पाप है, जिन का भ्राज वे प्रखालन कर रहे हैं। यदि वह ऐसा माहम नहीं बटोरते तो यह पैसा कहाँ से भ्राना, क्या भ्रमरीका से कर्ण लेने की बात करते? हम जैनरल-राजस्व से वह दिन देखना चाहते हैं कि जिन दिन रेलवे को एक पैसा भी उस से न लेना पड़े। सोशल बर्डन की बात भ्राती है तो 30 करोड़ रुपए का फलड्स से नुकसान हुआ, जो चीजें बाढ़ के समय रेलवे से भेजी जाती हैं—उन पर रेलवे का 50 करोड़ रुपया हर साल लगता है, रेलवे स्कूल चलानी है, भ्रस्पनाल चलाती है, ये सब क्या हैं? सोशल बर्डन्स ही तो हैं।

सभापति महोदय, लोग सोचते हैं कि रेलवे के पास बहुत पैसा है, लेकिन छठे प्लान का जो फोर-कास्ट हुआ है, वह बड़ा ग्रिम है, बड़ा भयंकर है। भ्राज यह मरप्लस बजट है, लेकिन इस साल के बाद भ्राती के लिये बहू कहता है कि भ्राज घाटे की ही व्यवस्था होगी। ऐसे समय में भ्रगर साहसपूर्वक भ्रामदनी बढ़ाने का उपाय रेलवे नहीं करेगी तो सचमुच में भ्राती चल कर रेलवे का बीवाला निकल जायेगा। इस लिये इस बात को गम्भीरता से सोचना चाहिये और यही कारण है कि भ्राज देश के सारे प्रखबार, जो बिरोधी विचारों के प्रखबार हैं वे भी, रेल मंत्री जी के बजट के भ्रनुकूल राय दे रहे हैं। फाइनेन्स एक्सप्रेस के दिनांक 22-2-1979 के एडीटोरियल को देखिये—

"Performed the miracle of presenting a third surplus Railway budget in a row."

हिन्दुस्तान टाइम्स कहता है—

"Prof. Dandavate has justifiably claimed that improved operational efficiency and better inventory management were responsible for the surplus."

सभापति महोदय, समय नहीं है, बरना सारे राष्ट्र के प्रखबारों के विचारों को यहाँ पर पढ़ कर

सुनाता। ट्रिब्यून ने अपने एडीटोरियल में लिखा है—

"The Dandavate Touch"

इकानामिक टाइम्स भी यही लिखता है "हिन्दू" कहता है—किराये जो बढ़ाये गये हैं वे सही हैं और उचित हैं—

"Being fair on fares"—Over the last three years the financial management of the Railways has been sound enough. It is equally true that even the increases in tariff now proposed are by no means intolerable. Even the passenger fare revision relates to a heavily subsidized service in the metropolitan area.

स्टेट्समैन कहना है—

Mr. Dandavate justified the stiff budget on the ground that Railway must step up generation of internal resources to meet the cost of their development.

सभापति महोदय, इसी लिये तो मैं ने कहा है कि उन को उपलब्धिया बहुत हैं। मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, लेकिन इस बजट की 8 सिद्धिया हैं, 8 सक्सेसेज हैं—पहला—Restructuring of Railway finances. दूसरा— The budget of double surplus तीसरा— मैंने कहा था कि यह भ्राती बजट है -- People's budget.

इस में पैसेन्स के किराये में वृद्धि नहीं हुई है, जब कि पहले कभी 10 परसेन्ट, कभी 20 परसेन्ट किराये बढ़ाये गये, अनेक बार सारे देश के टैरिफ को भी बढ़ाया गया, लेकिन इस बार पैसेन्स के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। यही कारण है कि इस को हम जनता का बजट भी कह सकते हैं।

यह वर्ष दुर्घटनाओं से मुक्त वर्ष है, यह वर्ष जो रेलवे का बीवा है, इस में कोई मेजर सेमोटाज की दुर्घटना नहीं हुई है, लेकिन इस के लिये कितना प्रबन्ध रेलवे को करना पड़ा। साबद मैंने एक बार देखा था—जब राज्य सभा के माननीय सदस्य श्री प्रकाशचरि शास्त्री जी की मृत्यु हुई थी, मैं उन के डेरे पर गया था, एक घन्का लगा कि अपने घर का कोई भ्रादनी क्या क्या, इतनी चिन्ता थी। यही कारण है—भ्राज देखते हैं कि भ्राज श्री.भ्रा.पी. और भ्रा.पी.एफ. 850 ट्रेनों में चल रही है। 11,000 भ्रा.पी.एफ. गाड़ों काम कर रहे हैं और 14,000 मैपमैन काम कर रहे हैं। इसलिए यह साल दुर्घटनाओं से मुक्त वर्ष है। भारतक दूर करने के लिए यह सारा किया गया था और जनता की सहायिता के लिए 64 नई सड़कियाँ खदाई गईं, 42 बाँधों का आसन शीघ्र बनाना गया है। इस के

[श्री० रामजी सिंह]

मलाया 307 प्रतिरिक्त गाड़ियां चलाई गईं और 117 गाड़ियों का बालन क्षेत्र बढ़ाया गया। अब जनता का बजट किस को कहते हैं? इन्होंने जो नई जनता गाड़ियां चलाई हैं, उन के नाम भी धाप देखिये। एक का नाम शीताजलि है। यह नाम कितना अच्छा लगता है मानो ये एक कवि हो। शीताजलि, नवजीवन, गांधीग्राम, कोणार्क, मीनार और हिमगिरि, कितने अच्छे अच्छे नाम इन्होंने गाड़ियों के दिये हैं। इस के मलाया धाप देखें कि कई चीजें पहली बार हुई हैं।

He has many firsts to his credit.

वो मंजिली ट्रेन हिन्दुस्तान में चलाने का श्रेय भी हमारे माननीय मंत्री जी को है और गाड़ियों में पीने का पानी होगा। यह भी फर्स्ट टाइम इतिहास में धाप देखें। रेलवे के इतिहास में यह इन के द्वारा ही हो रहा है और बड़ी गाड़ियों में सस्ता और स्वादिष्ट जनता खाना भी मिलेगा। इस को जरा इम्प्रूव किया जाए।

इस के मलाया धाप यह देखें कि क्लेम्स का जहा तक सवाल है, इन्होंने यह कहा है कि छ. सप्ताह में इन का निपटारा हो जाएगा। यह पहली बार हुआ है। पहले तो छ. वर्ष में भी क्लेम्स का निपटारा नहीं होता था। पहली बार उन्होंने सदन को आश्वासन दिया है कि छ. सप्ताह में क्लेम्स का निपटारा होगा।

यह बजट किसानों का भी बजट है। धाज किसान भी घम सकता है। पहले सब लोग घमते थे लेकिन भारत मां का धामबासी किसान नहीं घम सकता था। अब 20 या उस से अधिक किसानों को भारत संघन का अवसर इस बजट में मंत्री जी ने दिया है। और अभी तक औद्योगिक विकास की दृष्टि से बजट बनाया जाता था लेकिन पहली बार 31 वर्ष के इतिहास में कृषि विकास और धाम विकास को ध्यान में रखते हुए लाइन का विस्तार किया जाएगा। मंत्री जी को धायद पता न हो रेलवे में कुल्हड़ों का प्रयोग भी होगा। मैं कल बिहार में था, तो बहरा पर लोगों ने मुझ से कहा कि यह बड़ा अच्छा काम किया है। इस से हजारों लोगों को काम मिलेगा और डाक्टरों ने भी यह कहा है कि इस से स्वास्थ्य भी अच्छा रहेगा। यह सचमुच में किसानों की और पहली नजर है।

बाल वर्ष में बच्चों को भी इन्होंने उपहार दिया है। अन्तर्राष्ट्रीय बाल वर्ष में पांच वर्ष की धाय के बच्चों का टिकट नहीं लगेगा। कुछ लोगों ने कहा कि इस को छ. वर्ष कर दिया जाए, तो अच्छा है लेकिन अगर इस को सात वर्ष भी कर दिया जाए, तो हम और राम किंकर जी उस में नहीं आ सकते ?

मैंने रेलवे के तीन, चार वर्षों के बजटों को देखा है और मैं यह देखता हूँ कि पहली बार यह कहा गया है कि क्षेत्रीय असन्तुलन जो हुआ है, डा. लोहिया के सिध होने के नाते इन्होंने उर्वसीयन का उद्धार किया है उर्वसीयन कितने कहते हैं, मेवालय, सिपुरा, प्रत्याचल, -मनीपुर, नाचालैंड, निजोरम, ये उस में धाते हैं 31 साल हो गये और उस के लिए कुछ नहीं था। वहाँ

पर बीबी आक्रमण हुआ था और धाज पहली बार 31 साल के अन्दर इस उर्वसीयन का उद्धार किया है।

प्रशासनिक क्रांति भी आई है। रेलवे बोर्ड को खत्म करने के लिए कितनी बातें पहले भी कही जाती थी लेकिन उस समय भी, जब प्रोप्रेसर दबलते विरोधी दल में थे, जब रेलवे बोर्ड की प्रालोचना होती थी, तो इन का क्या कहना था, यह मैं धाप को पढ़ कर सुनाता हूँ :

"The Member can always defend himself, but not the officials. I feel that while we should attack policies mercilessly and even the Board, we should spare the employees and officials, but our attack should be mainly on policies."

यह उस वक्त मंत्री जी ने कहा था जब वे विरोधी दल में थे और यही कारण है कि धाज न केवल कर्मचारियों का बल्कि अधिकारियों का बहुत सहयोग धाप को मिल रहा है। अब धाप रीस्ट्रक्चरिंग धाफ रेलवे बोर्ड एडमिनिस्ट्रेशन भी कर रहे हैं। जब भी ए० पी० शर्मा, धाल इडिया कांसि से थे, तो उन्होंने कहा था कि डिस्ट्रिब्यूशन होना चाहिये, विकेंद्रीकरण होना चाहिये। इन्होंने डिवीजनल मैनेजर के स्तर पर विकेंद्रीकरण का काम किया है और यह रेलवे बोर्ड जो ह्याइट एनीफेक्ट की तरह था और जो रेलवे बोर्ड के धाफिशियल धाइवरी टावर में रहते थे, वे भी नीचे जमीन पर उतर धाए हैं और यही कारण है कि ऐसी बात हो रही है।

मैंने धाट-सिद्धि की बात कही है और त्रिदोष बताने का अवसर नहीं है। धायुर्वंद में कण, पित और वाय, यह तीन त्रिदोष हैं। मैं धांसा इसके बारे में भी कहना चाहूंगा।

सभापति महोदय : अब इस को किसी और के लिए छोड़ दीजिए।

श्री० रामजी सिंह : ठीक है तो मैं दोष उनको धालय से बताना दूंगा। लेकिन मैं इतना अक्षर कहता हूँ कि हनुमन्धिया साहब ने यह कहा था कि रेलों में एक सी करोड़ रुपये की चोरी होती है और माठ करोड़ रुपये का धाटा बिना टिकट चलने से होता है। अगर धाप इसको बंद कर दें तो रेलवे का और अधिक धाटा नफे में बदल जाएगा।

इतना कह कर मैं समाप्त करता हूँ। बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI K. OBUL REDDY (Cud-dapah): Sir, the Railway Budget presented by the hon. Minister is not helpful to the backward areas of the country, as no provision has been made

to lay new railway lines in the Rayalaseema area. I am sorry to say that he has not at all taken into consideration the development of backward areas of the country.

I come from Cuddapah district of the Rayalaseema area of Andhra Pradesh which is the most backward area of the country. Rayalaseema comprises 5 districts, viz. Cuddapah, Kurnool, Anantapur, Chittoor and Ongole. Rayalaseema, in Telugu, is otherwise called as 'Rallaseema' which means an area of stones. Rainfall is scanty in this area, and there are no irrigation facilities. The area is producing a lot of minerals such as barytes, steatite, limestone, china clay, asbestos etc. Almost all the minerals are being exported to foreign countries.

Due to lack of transport facilities, the minerals produced in this area could not be transported to the harbour in time for export to honour the foreign contacts. There are thousands of wagons pending allotment since long periods. As there are no adequate railway transport facilities, ONGC's requirements are often delayed. This is the only area in the country from where the entire requirements of Barytes powder for ONGC are supplied to all their drilling sites all over the country. If adequate railway transport facilities are provided, the mining industry in Rayalaseema could be exploited fully, thereby providing work for the people of this backward area. Since a decade, there is a good foreign demand for the minerals produced in this area, as some of the mineral powders are used extensively in oil well drilling.

Two new cement factories are under construction, and they are likely to be completed and come to production by the end of this year, and next year. A big RTC workshop is set up in Cuddapah, to meet the needs of this Rayalaseema area, and a number of

other industries, big and small, have come up since a decade. Some of the products, produced in this area and in these industries, have got export markets.

In this area, huge quantities of flooring materials are produced, and some of them are also being exported. Rayalaseema also produces plenty of fruits such as mangoes, oranges, plantains and lemons, which are supplied all over the country. Agricultural crops like cotton and groundnuts are also grown in the area, if there are timely rains.

For the last 100 years, i.e. after the construction of the existing railway lines during the British raj, no new railway lines have been located in this area, in spite of our persistent efforts. When the hon. Prof. Dandavate took up this portfolio and announced a policy to give importance for the development of backward areas in laying new railway lines, we hoped that our area of 5 districts will be certainly developed. In a handbook published by the Railway Ministry, the hon. Minister has stated that construction of new railway lines and extension of the existing lines will be taken on those considerations; in the areas where there are mineral deposits which cannot be exploited without development of Railway transport and having raw materials and potential for the development of major industries like steel, cement, fertilizer and refineries, etc. which offer you substantial traffic. It is also published that the financial returns of the investment are not insisted upon in the case of laying new railway lines in backward areas of the country.

Therefore I wish to propose two already partially surveyed new lines for the development of Rayalaseema area. The first one connects Dharmavaram junction with Ongole district via Pulivendula, Proddatur and Kangiri in South Central Railway. Dharmavaram is a junction and Ongole is a dis-

[Shri K. Obul Reddy]

tract HQ and all the other towns connected are taluq HQ where there are no railway lines. The second line connects Katpadi junction with Kurnool via Rayachoti, Cuddappah, Prodatur, Jammlamadugu and Kolluntla. The first makes a direct link between Bangalore and Calcutta-Madras line in the east coast through important towns of backward districts of Anantpur, Cuddappah and Prakasam districts. The second one links Katpadi in Tamilnadu with the capital city of Andhra Pradesh through important towns and district headquarters.

Both the above lines were partially surveyed long back under the name of Krishna Pennar line and the Deccan line. Both the above lines accelerate the industrial development of Rayalaseema in a big way and also improve the employment potentialities of this backward area. If these lines are constructed this Raliaseema could be converted into Rattnalaseema. The Government it appears is only trying to develop already developed areas and not the under-developed. Any democratic government with progressive policies cannot ignore the underdeveloped areas. This area of Rayalaseema has been ignored since a long time in the matter of construction of new lines. Therefore, I earnestly request the hon. Minister of Railways to take up the construction of these two new railway lines immediately to serve the long felt needs of this backward area of Rayalaseema.

17.50 hrs.

MOTION RE: CONTEMPT OF THE HOUSE

MR. CHAIRMAN: As the House is aware, at about 12.25 P.M. today, two visitors who have disclosed their names as Swami Ananda Bharati and Shri Gururaj threw some papers from the Visitors' Gallery on the floor of

the House. The Watch and Ward Officer took them into custody immediately and interrogated them. The visitors have made written statements but not expressed regret for their action.

I bring it to the notice of the House for such action as the House may deem fit.

THE MINISTER OF PARLIAMEN-
TARY AFFAIRS AND LABOUR
(SHRI RAVINDRA VARMA): I beg
to move:

"This House resolves that the persons calling themselves Swami Ananda Bharati S/o Shri Venkannacharya and Gururaj S/o Shri Advi Rao, who threw some papers from the Visitors' Gallery on the floor of the House at about 12.25 hours today and whom the Watch and Ward Officer took into custody immediately have committed a grave offence and are guilty of the contempt of this House.

"This House further resolves that they be kept in the custody of the Watch and Ward Officer till the rising of the House today and thereafter released with a warning."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"This House resolves that the persons calling themselves Swami Ananda Bharati S/o Shri Venkannacharya and Gururaj S/o Shri Advi Rao, who threw some papers from the Visitors' Gallery on the floor of the House at about 12.25 hours today and whom the Watch and Ward Officer took into custody immediately have committed a grave offence and are guilty of the contempt of this House.

This House further resolves that they be kept in the custody of the Watch and Ward Officer till the rising of the House today and thereafter released with a warning."

The motion was adopted.