

[Shri Mohan Dharia]

India. This has been done with the specific objective of encouraging the industrial development of Nepal. The industries that are to be encouraged would be primarily based on Nepalese and Indian raw materials. As hitherto we shall continue to meet to the extent feasible the requirements for essential commodities of Nepal. Hon'ble Members are aware that one of the features of our relations with Nepal has been the free convertibility of our currencies. In implementation of this principle bilateral trade between the two countries would continue to be conducted in Indian rupees.

The Treaty of Transit and its related Protocol provide enhanced facilities for Nepal's "traffic-in-transit" through India. This should go a long way in assisting Nepal's international trade and should encourage its economic development.

Hon'ble Members are aware of the long and open common border shared by India and Nepal which permits of free movement of persons and goods. It is a unique feature and benefits our two countries in numerous ways. At the same time it places a responsibility on both Governments to cooperate in their efforts to control unauthorised trade and to remove any inducements to the conduct of operations which are injurious to each other's economies. The Agreement also specifies that the two Governments will cooperate effectively with each other to prevent infringement and circumvention of the laws and rules and regulations of either country in regard to matters relating to Customs, foreign exchange and foreign trade. With the political will on both sides to ensure that there is no unauthorised trade, it is hoped that this problem which in the past has been the cause of some misunderstanding shall no longer remain an issue.

In order to ensure that the Treaties are harmoniously and effectively implemented both countries have agreed to meet at the official level on an *ad hoc* basis as and when the need may arise. It has also been agreed that there shall be an Inter-governmental Committee consisting of senior officials of the two countries whose primary duty would be to promote trade, facilitate transit and control unauthorised trade between our two countries and also consider such matters as may remain unresolved at the meetings of the *ad-hoc* official groups. The Inter-Governmental Committee would meet on a regular basis every six months in the capital of the two countries alternately.

Hon'ble Members would have noted the relaxation of the atmosphere in the Sub-Continent and the promotion of goodwill and friendship among the countries of the Sub-Continent over the past year. This atmosphere calls for greater economic cooperation and trade among the countries of the area. In order to help Nepal to develop its bilateral trade with Bangladesh and also its overseas trade to and through Bangladesh we have agreed to provide Nepal an overland route to Bangladesh, when the arrangements for such purpose have been worked out between India and Bangladesh.

The new Treaties and the Agreement not only replace an old arrangement but also mark the beginning of a new chapter in the history of our relations. We look forward to speedier economic development of Nepal, as, in the ultimate analysis a stable and economically strong Nepal is the best guarantee of peace and stability in our region. The Treaties and the Agreement now concluded are a definite contribution in that process and I take this opportunity to assure His Majesty's Government of Nepal that India's cooperation to her economic development would always be available because we have nothing but goodwill for the government and the people of Nepal.

14.10 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1978-79—contd

MR. SPEAKER: Now we shall take up further discussion on Demands for Grants (Railways). Mr. Mirdha, you kindly confine yourself within 10 minutes.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): I have to make one submission regarding the discussion on the railway budget. The Appropriation Bill is going to be taken up in the Rajya Sabha tomorrow. Since there is no item on the agenda, it is better that we must sit for longer time to complete the entire subject this afternoon only.

MR. SPEAKER: Is it the pleasure of the House to take up Appropriation Bill and pass it so that it may go to the Rajya Sabha tomorrow?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

SHRI VAYALAR RAVI (Chiyankil): We agree, but the Ruling party must give us more time.

MR. SPEAKER: No, we have already distributed it.

SHRI VAYALAR RAVI: We should get our share.

PROF. MADHU DANDAVATE: Then I shall cut down my reply.

श्री भाषू राव सिर्वा (भागीर) : मैंने कुछ मुद्दे रेल मंत्री जी के सामने रखे थे और चन्द बाते और आपके माध्यम से उनके सामने रखना चाहता हूँ। हमारे यहां राजस्थान में साम्भर झील में बहुत पानी भर जाता है जिस की वजह से साम्भर और कुचामन के बीच रेलवे के डाइवर्सन का काम चल रहा है। इस काम को आप जल्दी पूरा कर दें। बरसात फिर शुरू हो जागी तो पानी भर जाएगा। इस काम के लिए जहा तक मेरी जानकारी है पाच छ करोड़ ही काफी होंगे। इन काम को आप कब तक पूरा करवा सकेंगे इसके बारे में राजस्थान के लोगों को आप कुछ बता सकें तो उनका सन्तोष हो सकेगा। इन डाइवर्सन के काम को कब तक पूरा आप करेंगे इसको आप हमें बता दें।

वाट्टेक्टर्ज जां लेबर गगेज करते हैं उनका बहुत एक्सप्लायटेशन होता है और उसकी काफी शिकायतें हैं। और उनके बारे में आप थोड़ा डिटेल् में देखिए कि वहा पर लेबर को सिर्फं टाई-टाई, बो-बो, और तीन-तीन रुपये ग्रथ वर्क के देते हैं। मैं समझता हूँ कि आज के जमाने में यह बहुत भारी एक्सप्लायटेशन है। यह भी देखें कि वहा के ठेकेदारों के क्या रट्स हैं और वह कितना कम मजदूरी को देते हैं। मजदूरों की इसमें बहुत शिकायत है।

मैं ब्राडगेज के बारे में आप से जिक्र कर रहा था। राजस्थान में ब्राडगेज का माइलेज बहुत कम है। थोड़ा गगानगर और थोड़ा इधर अलवर और जयपुर होते हुए जो मेन लाइन ग्रहमदाबाद जाती है, जिसके बारे में 5, 6 बरसों से कह रहे हैं कि सर्वे हो चुका है, सर्वे पूरा हो गया है, लेकिन अभी तक भी आपने सिर्फं 1 हजार रुपये का टोकन

प्रावीजन इसके लिए किया है। राजस्थान में जब तक इस ब्राडगेज को आप नहीं बनायेंगे, जो कि मेन ग्रहमदाबाद वाली लाइन है, तब तक सर्वाई माधोपुर से जयपुर जो बहुत छोटा सा टुकड़ा है, सर्वाई माधोपुर ब्राडगेज है, इसको अगर आप जोड़ दें और फिर मारवाड जंक्शन से जोधपुर को जोड़ दें तो इससे राजस्थान का काफी काम हो जायेगा। राजस्थान के बारे में मैं इसलिए जोर देना चाहता हूँ कि यहा बड़ा भारी मिनरल पोर्टेशियल है और इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट हुआ है और आगे होने की बहुत ज्यादा गुंजाइश है। जब तक ब्राडगेज का यह मेन लिंक नहीं बने, तब तक सर्वाई माधोपुर और मारवाड जंक्शन से जोधपुर जोड़ने का सवाल खड़ा नहीं होता।

छटी योजना आप शुरू करने जा रहे हैं, पाचवी योजना इन साल खत्म हो जायेगी। 3 बजट आप और पेश करेंगे, मेरा निवेदन है कि इस मेन लाइन पर ज्यादा वर्क कर के आने वाले छठे प्लान में अगर आप राजस्थान की ब्राडगेज की पर्युचर प्लान को कुछ अच्छा स्वरूप दे सकें तो बड़ा अच्छा हो। इसको मैं बहुत जरूरी समझता हूँ क्योंकि इससे राजस्थान का एग्जीक्यूटिव प्रोडक्शन बढ़ेगा और इंडस्ट्रियल बेस मजबूत होगा। अगर यह थोड़ा ब्राडगेज लिंक बन जाये तो राजस्थान में बाकी लाइनों के मीटरगेज का होते हुए भी राजस्थान का पूरा हिन्दुस्तान के साथ लिंक जड़ जायेगा। इसीलिए मैं जोर देना चाहता हूँ कि ब्राडगेज बनाने के बारे में इस लाइन को आपकी प्रायर्टी मिलनी चाहिए।

इसके साथ ही साथ मैं एक दो और ट्रेनों के बारे में भी निवेदन करना चाहता हूँ। जोधपुर से मेडतारोड तक एक ट्रेन आती है और बीकानेर से मेडतारोड तक एक ट्रेन आती है, फिर दोनों आधी-आधी मिलकर

जयपुर के लिए एक ट्रेन बनकर जाती है। राजस्थान में गर्मियों के दिनों में लोग काफी गंगाजी तथा तीर्थों को जाते हैं जिससे बड़ा रश हो जाता है और लोगों को कई कई दिन तक रेल में जगह नहीं मिलती है। आपने यह निर्णय कर लिया था कि बीकानेर से डायरेक्ट एक ट्रेन जयपुर के लिए जोधपुर की अलग और बीकानेर से मेड़नारोड, नागौर होकर एक ट्रेन चालू कर दी जाये। लेकिन इस निर्णय के बाद भी शायद कुछ लोग आपसे मिले और कहने लगे कि इस ट्रेन को मत चलाइये। इस ट्रेन को बीकानेर से चुड़ और सीकर के वास्ते चलाईये। वह आप चलायें, मुझे इसमें कोई एनराज नहीं है लेकिन रेलवे बोर्ड तक जब एक रफे इस ट्रेन की मंजूरी हो गई, फिर भी उसका इम्प्लीमेंटेशन नहीं हुआ, यह आश्चर्य की बात है। मुझे उम्मीद है कि मेरी इस बात को सुनकर तो आप कम-से-कम इस ट्रेन को चलायेंगे, क्योंकि बहुत भारी रश यहां हो जाता है और लोगों को खास तौर पर गर्मियों के दिनों में बहुत परेशानी होती है। अगर यह आप कर सकें, तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। जो फैसला आपका हो चुका है, उसी को इम्प्लीमेंट करने की बात मैं आपसे कह रहा हूँ।

रेलवे में हिन्दी के प्रयोग के बारे में प्रगति देख कर मुझे बहुत खुशी हुई है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हिन्दी के जो स्टैनो-ग्राफर्स और टाइपिस्ट्स हैं, उनकी कुछ कठिनाइयाँ हैं। उनके मैमोरेडम भी गये हैं, मैं ज्यादा डिटेल्स पें नहीं जाना चाहता, लेकिन मैं निवेदन करूंगा कि अगर उनकी तरफ ध्यान दें तो रात-दिन जनता के काम में आने वाला जो यह डिपार्टमेंट है, उसमें सही तरीके से देश की नीति और कानून के अनुसार हिन्दी के फैलाव करने में जो रेलवे विभाग की दिलचस्पी है, उसको और भी प्रोत्साहन मिलेगा। इसलिए

उनकी मुसौबतों और कठिनाइयों का मामला मैं आपके सामने रख रहा हूँ।

एमजैसी के दिनों में ट्रेनों में सफाई का काम बहुत बढ़िया होता था, लेकिन आज कम वह बात नहीं है। मेरे ख्याल से स्टाफ वैसे का वैसे ही है, बल्कि प्रोब्लम स्टाफ है। पंचगुलिटी तो काफी चली है, एक्सीडेंट्स पहले तो कुछ हुए, लेकिन उसमें काफी सतर्कता बरती जा रही है, उसमें कुछ सुधार भी हुआ है, लेकिन रेलवे में सफाई के अभियान की ओर अगर ज्यादा ध्यान दें तो अच्छा होगा। जैसे सीकंड क्लास के गरीब यात्रियों को रेलवे ने फॅसिलिटीज दी हैं, मैं इसे ठीक समझता हूँ और यह आपका अच्छा प्रोग्राम है, लेकिन इस सफाई के काम पर भी अगर स्टेशनों पर रेलों के टाइम पर ज्यादा ध्यान दिया जाये तो इससे रेलवे की खूबसूरती भी रहेगी, रेलवे के अन्दर जरा लोगों को भी आराम मिलेगा और देखने वालों की आँखों को कुछ सुख मिलेगा। मैं इम प्वाइंट पर जोर देना चाहता हूँ। खाने के बारे में कुछ कमियाँ हैं, उनको ठीक किया जा सकता है, फॅसिलिटीज के बारे में आप ने बहुत से प्रावधान रखे हैं, जितना करें उतना थोड़ा है। जो कुछ भी आप ने अच्छा किया वह ठीक है। आगे आप और सतर्कता बरतें क्योंकि देश के हालात काफी गंभीर हैं। आगे भी इन तमाम चीजों में आप सावधानी बरतें और इन को देखें। इनका ही मेरा निवेदन है। समय की कमी है, मैं इन्हीं चन्द बातों को कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI JAGANNATH SHARMA  
(Garhwal): Sir, till now Rs. 6,400 crores have been spent by the Railways for the developmental programmes. In the First Five Year Plan the outlay was Rs. 500 crores, in the Second Plan it was

Rs. 1100 crores, in the third, it was Rs. 1325 crores and a like amount was provided in the Fourth Plan, and in the Fifth Plan it was Rs. 2150 crores. Last year total outlay was Rs. 480 crores; this year it is 535 point something and Rs. 29 crores have been provided for construction of new lines.

It appears that the entire Himalayan region does not exist in the Railway map of this country. The Himalayan border which extends from Kashmir to Assam is 2500 kilometres, but it appears that the Railway Administration have not even thought of the need of railway communication for the entire Himalayas.

I wanted to congratulate the Hon. Minister for the awareness he has shown in tackling the various problems facing this vast organisation: I wanted to appreciate him for the amenities he has provided like the Janata 'Khana' and various other facilities, the Staff and its Service conditions, safety and security, wages and employment etc., but my disappointment is slightly greater because he has not said a word about the hilly region of Uttar Pradesh which is lagging so much behind with regard to railway communications. So, I would like to postpone my congratulations for a year or two till the Hon'ble Minister has effected changes necessary for this region, which abounds in natural wealth. (Interruptions). The Railway Budget is a really good budget; I do not deny that. But, after all, the railways exist for the whole country. This principle should be borne in mind by the high and mighty officials of the Railway Board. The Members of the Railway Board should understand and realise the urgent and emergent need of the hill people there. They should not be so callous and treat the country as a whole. I hope the Hon. Minister would rise superior to his administrative surroundings and initiate changes considering the country as a whole for balanced development.

Sir, it is well-known fact that the Britishers were not interested in the development and planning of this country, much less to talk of the hills. But the question is as to what prompted the foreign rulers to construct the Rishikesh-Karna Prayag Railway leading to Badrinath. It must be in the Railway records; there must be cogent reasons. Even today there are pillars marked RKR alongside the bank of Alakhnanda from Rishikesh to Karna Prayag. That is my constituency also. It is absolutely neglected. The hidden wealth of that Himalayan region has not seen the light of day. It is also a known fact that in that locality are situated

the famous shrines of Badrinath and Kedarnath where lakhs of pilgrims from all over the country go for salvation.

It is also a fact that it is that locality where Rookkund, Hemkund, Gaurikund and Gobind Ghat are situated. This is the place where world famous valley of flowers is situated. I do not understand, how it has not drawn the attention of the Railway Board and they have not thought of providing the required facilities for 8-10 lakh of pilgrims going to Badrinath every year. With this background, I would urge upon the Railway Minister that the Railways must give top priority to the construction of Rishikesh-Karna Prayag railway line leading to the foothills of Badrinath. This is easy specially when the blueprint is there, the survey is there. It is only the survey and the blueprint which are time consuming. The expertise needed for right alignment and easy gradient is also there. What is the difficulty in constructing that railway line which leads to this beautiful place of this country.

In the present context, it is absolutely a backward region and for its economic development, it is necessary that the railway lines should be given top priority there. At present, foodgrains, all the essential commodities, cloth, edible oils, sugar, bidis, tobacco etc. are transported to Badrinath and other hilly regions by trucks and consequently these cost more to the people there. If the railway lines are constructed in the region, the consumers would be benefited a lot in this respect.

So far as mineral resources and ores are concerned, these can never be exploited unless there is a cheap mode of transport available and that can only be provided by the railways. This also needs to be considered from that point of view as well.

Lastly, this area is a border area. The borders can be effectively administered and guarded only if there is a proper railway linkage to the foothills. I do not want to dilate too much on that. In addition to this, if you just connect Karna Prayag to the interior of Almora, and Almora to Nainital and Nainital to Ramnagar, the whole system would come within the vortex of the national railway hook-up. But probably, the Railway Administration has never thought of this at all and have never visited the area.

The other thing which I would like to emphasise is with regard to a direct train from Delhi to Kotdwar. A few days ago, I got a reply to my question from the Hon. Minister on the 28th February, 1978 that only 246 passengers are available by train from Delhi to Kotdwar. How fantastic, unrealistic and imaginary these

figures are when Kotdwar connects divisional headquarters of the entire Garhwal region, is the district headquarter of Pauri and it feeds a population of eight to ten lakhs. Kotdwar and Haridwar are two 'dwars' for going to Badrinath and the entire Uttarakhand. Even if you assume that only half of the pilgrims go to Badrinath via Kotdwar the figure would come to as many as five lakhs; they say, it is 246 passengers per day.

In addition, Garhwal feeds fourteen battalions of Garhwal rifles. The Headquarters of Garhwal rifles, i.e. Lansdowne, is 30 to 40 miles away from Kotdwar. Then, in that area, there are many other Border Organizations and they say that the total passengers travelling daily from Delhi to Kotdwar are 246 only. It is really surprising.

There was a request from the UP Government some ten-fifteen years back to connect Kashipur to Kalagarh. A beautiful dam has since been constructed at Kalagarh, but it is without a railway line. There was a demand for extension of Dehra Dun railway line to Kalsi, because a cement factory was to be located there. A survey had been carried out by the Railways, but nothing more has been done so far. I would also request that there should be a direct train from Dehra Dun to Allahabad and the Sangam Express should be extended to Saharanpur instead of terminating at Meerut.

In the end, I would earnestly plead with the Railway Minister to start work on the Rishikesh-Karanprayag railway line immediately and start a direct tram from Delhi to Kotdwar.

Now, a word about the hill concessions. Certain hill concessions have been announced by the hon. Railway Minister. It is surprising that those students and people who want to go to Badrinath have to go to Dehra Dun, first, then come back to Haridwar and then go to Badrinath and it is only then that they would be able to avail of the hill concession.

It is very strange that they cannot go directly. First they have to go to Dehra Dun and then they have to come back to Rishikesh and then go to Badrinath. But these are minor matters and I am sure the hon. Minister would kindly look into them.

There is a railway crossing near Mokhampur in Dehra Dun—a rickshaw bullock cart road existing for the last 80 years. It was previously open for traffic for 24 hours. Now it has been reduced to 12 hours though the traffic

has increased. A word, Sir, about Kotdwar railway station—I had been there on the 8th of December 1977—there was not even a drop of drinking water. I asked the railway officials and the reply I got was that water supply had been disconnected because the dues and charges for water were not paid. Today though we are in 1978, we seem to be still living in the 19th century. There is no overhead tank, no telephone facility at Kotdwar railway station and even after taking up the matter with the higher authorities, I have received no reply so far....

MR. SPEAKER: The hon. Members' time is over.

SHRI JAGANNATH SHARMA: As you have rung the bell, I will reserve my further observations to some other occasion.

श्री एच० एस० पी० मिश्रा (जहानाबाद):

अध्यक्ष महोदय, मदन के समने जा रेलवे का बजट लाया गया है, मैं उस का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अध्यक्ष जी, मैं विचार के गया जिले में आना है। गया जिले में बौद्ध-गया का मन्दिर मार्गे दुनिया में विश्राम है, जहाँ प्रति वर्ष लाखों व्यक्ति वर्षों, ग्राम, लाल, चीन और जापान से आया करते हैं। जब स्वर्गीय जलिन बाबू रेल मंत्री थे, उन्होंने वायदा किया था कि गया से बाढ़-गया तक, जिन की केवल गान मील की दूरी है, रेलवे लाइन बिछा दी जायेगी। म यह निवेदन कर रहा गया है प्रति वर्ष त्रि-युद्ध का मेला लगता है, जहाँ लाखों आत्मी तीर्थ यात्रा के लिए आया करते हैं—यदि इस रेल लाइन को व्यवस्था हो जाये, तो इससे यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ यदि प्रायः इस मात्र मील की दूरी में, गया से बाढ़-गया तक रेल लाइन बिछा दें, तो आप का नाम इतिहास में अमर हो जायेगा।

इसी तरह राजगीर भी एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, यदि इस को रेल लाइन द्वारा गया से जोड़ दिया जाये, तो इस से भ्राने-जाने वालों को बहुत सुविधा मिलेगी ।

बरसात के दिनों में दिल्ली में टावड़ा जाने वाली गाड़ियों की गति जब प्रवृद्ध हो जाती है, तो वे गया में पटना हो कर हावड़ा जाती हैं । गया में पटना तक केवल तीन स्टेशनों के बीच डबल-लाइन करना बाकी रह गया है । मैं माननीय मंत्री जी में अनुरोध करता— यदि पटना से गया तक डबल लाइन कर दी जाये, तो आवागमन की दृष्टि में रेलवे विभाग को बहुत सुविधा मिलेगी ।

जहाँ तक उत्तर-बिहार की बात है, उत्तर-बिहार में रेलवे लाइनों का काफी अभाव है, हमारे पार्लियामेंट के मेम्बरों को भी उत्तर-बिहार से भ्राने है, उन्हें पटना भ्राना पड़ता है और वहाँ से गाड़ी पकड़ कर वे दिल्ली भ्राने हैं । पटना से दिल्ली की तरफ भ्रानेको गाड़ियाँ भ्रानी हैं, लेकिन गया की तरफ से भ्राने के लिए बहुत बठिनाई है । मेरा मन्त्री महोदय में अनुरोध है कि जयन्ती-जनता एक्सप्रेस को यदि दिल्ली-गया वाया पटना होते हुए, मुजफ्फरपुर की तरफ चलाने की व्यवस्था कर दे तो इस से गया वालों को काफी सुविधा मिल सकेगी ।

राजधानी गम्भिरस गया हो कर जाती है । गया, जैसा मैं पहले कह चुका हूँ, एक पवित्र तीर्थ स्थान है । वहाँ के नागरिकों की माँग है कि इस गाड़ी को कम से कम पाच मिनट के लिए गया में रोक दिया जाये, तो इस से वहाँ के लोगों को काफी सुविधा मिल सकेगी ।

अध्यक्ष जी, जहाँ तक रेलवे में सुरक्षा की बात है, एमजैसी में सचमुच रेलवे में

बहुत सुधार हुआ था, लेकिन एमजैसी के बाव गया-पटना लाइन में बीसों डकैतियाँ हुई हैं और रेलवे विभाग की ओर से जो सुरक्षा यात्रियों को दी जानी चाहिए थी, वह नहीं मिल पा रही है । इसलिए मेरा निवेदन है कि उस लाइन में कम से कम सी० आर०पी० या रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के नौजवानों को लगाने की व्यवस्था करे, ताकि लोगों की जान मान और इज्जत की सुरक्षा हो सके ।

रेलवे में अष्टाचार फैल रहा है । खास कर दानापुर डिवीजन के अन्तर्गत जो कर्मचारी या स्टेशन मास्टर या टिकट कलेक्टर हैं—वे क्या करते हैं—जैसे मान लीजिए—जहानाबाद और पटना की दूरी 30 मील है, जो टिकट मुद्र जहानाबाद में बिकते हैं, वे पुन पटना से पापत कर के फिर से जहानाबाद में रोसेल कर बिये जाते हैं । उय अोर मैं रेल मन्त्री जी का ध्यान आर्वापन करना चाहता हूँ । इस अष्टाचार को रोकने के लिए वे कोई व्यवस्था कर, ऐसी मेरी उन में पार्थना है ।

एक चीज है और बटना चाहता हूँ । दानापुर में एक हरिजन जाति के कुली की बहाली हुई थी लेकिन जो एपाइण्ट करने वाले लोग हैं उन्होंने उस में घाघली की । वहाँ पर हेडक्वर्क में उस हरिजन को बहाली न कर के एक दूसरे आदमी की उम जगह पर बहाली कर दी और वह हरिजन वहाँ पर चक्कर काटना हो रहा । माननीय स्टेट मिनिस्टर से मैंने इस सम्बन्ध में पत्राचार किया है लेकिन आज तक उस का कोई जवाब मुझे नहीं मिला है । यह गरीब हरिजनों की बात है और उन की समस्या पर ध्यान देना चाहिए ।

एक बात मैं डिवीजन के सम्बन्ध में भी कहना चाहूंगा । गया जो जिला है उस को काट कर मुगलसराय डिवीजन

में मिला दिया गया, जो सर्वथा अनुचित तौर से दानापुर के साथ भ्रष्टाचार किया गया है। दानापुर डिवीजन में बहुरहना चाहिए और दिल्ली से दौलताबाद और दौलताबाद से दिल्ली वाली बात नहीं होनी चाहिए। इसलिए मैं ऐसा समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी मेरे इस मुद्दा पर ध्यान देंगे और दानापुर डिवीजन से उसे रखेंगे।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं रेलवे मंत्री जी को उनके बजट के लिए हृदय से धन्यवाद देता हूँ।

**श्री हलपत सिंह परस्ते (गुड्डोल) :** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से रेलवे मंत्री जी को आग्रह करना चाहता हूँ कि जिस क्षेत्र में मैं आता हूँ, वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वहाँ पर रेलों की ठीक व्यवस्था होनी चाहिए।

मेरा क्षेत्र गुड्डोल डिस्ट्रिक्ट है और वह मध्य प्रदेश में है। वहाँ पर कोममाइन्स की खदानें बहुत हैं, जिनसे राष्ट्र को बहुत ही लाभ होता है लेकिन दुर्भाग्य उम जिले का यह है कि अभी तक इन 30 वर्षों के दौरान वहाँ कुछ जगह आजादी की गणनी तक नहीं पहुँच पाई है। जब वहाँ पर सूखा पड़ जाता है, तो लोग दाने दाने के लिए मौहताज हो जाते हैं।

अध्यक्ष महोदय, हमारे क्षेत्र में आवश्यक वस्तुओं और अन्य सामान को पहुँचाने का एक मात्र साधन रेल है। लेकिन क्षेत्र में पुलों की संख्या नगण्य है। हमारा क्षेत्र वह क्षेत्र है जिनमें बहुत से लोगों ने नौ अभी तक रेल को देखा ही नहीं है। उम क्षेत्र में रेलों के पुलों की बहुत आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में मैं दो बार रेल मंत्री जी को आवेदन पत्र दे चुका हूँ, कि 6 पुलों का निर्माण शीघ्र आवश्यक है। इसलिए अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से पुनः रेल

मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि उत इलाके में घोबर ब्रिज, झण्डर ब्रिज और कालिज फाटकों का निर्माण करें। गुड्डोल जिला रेलवे लाइन के द्वारा दो भागों में बंट जाता है। एक तरफ तो शहर अस्पताल, स्कूल, कालिज है और दूसरी तरफ शहर तथा सैकड़ों गांव है। इस रेल लाइन पर पांच पांच मिनट में रेलों का आवागमन होता है जिनके कारण वहाँ के लोगों को एक तरफ से दूसरी तरफ जाने आने में बड़ी असुविधा होती है। घंटों रिकशा सवारी तथा अन्य वाहन खड़े रहते हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वहाँ घोबर ब्रिज या झण्डर ब्रिज बनवाने की कृपा करें, उनकी बड़ी सहायता होगी।

दूसरे मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि वे दुर्ग से ले कर बनारस रेल चलाये जिनमें कि छत्तीसगढ़ के लोगों को काशी आने जाने में सुविधा हो। उम क्षेत्र के लोगों से प्राप्त वेतन बचाने, रेल के अभाव में, न जाने कितना पैसा ऐंठते हैं जिनका किसी को कोई पता नहीं लग पाता। यहाँ तक कि लोग ट्रकों में भर कर यात्रा करते हैं। इसलिए वहाँ के लोगों को काशी की यात्रा कराने के लिए एक रेल गाड़ी की बहुत ही आवश्यकता है। आजकल वहाँ के लोगों को इसके न होने में बड़ी कठिनाई होती है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से, रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि गुड्डोल एक बहुत ही पिछड़ा जिला है। अगर आप इसकी उन्नति करना चाहते हैं तो इस जिले से जितनी संपत्ति राष्ट्र को प्राप्त होगी है, उसी के हिसाब से इस आदिवासी और हरिजन जिले की उन्नति के लिए साधन दिये जाने चाहिए। अन्यथा यह जिला पिछड़ा का पिछड़ा रह जाएगा।

### [श्री बलपत सिंह परस्ते]

वहाँ सदियों से राजा-महाराजाओं का राज रहा है और वहाँ के हरिजनों और आदिवासियों को पैरों के नीचे कुचला गया है। वहाँ के लोगों को कभी भी भागे बढ़ने का मौका नहीं दिया गया। अपने शासन काल में राजा-महाराजा साफ-सुधरे कपड़े पहन कर थोड़ी-पर मवार हरिजन आदिवासी निकला कर-बे नो उन्हें बुला कर मांग करते थे। अब वह तो है कि राजकल आदिवासी हरिजन आजादी की मांग ले रहे हैं। लेकिन राजकल के शासन में जितना धन उस क्षेत्र की उन्नति के लिए मिनना चाहिए था वह अभी तक नहीं मिल पाया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि जितने भी प्राधिक से अधिक माघन उस जिले को दिये जा सकते हैं, उनसे माघन उम जिले को दिए जाएं।

आपके माध्यम से मैं कहना चाहता हूँ कि जहाँ तक मध्य प्रदेश में आरक्षण का सवाल है हम लोगों को रेलवे में नीकरियां नहीं दी जाती है, हमारी भरती के मामले में उपेक्षा की जाती है। यदि लोग मिल भी जाते हैं तो उनको अयोग्य कह कर भगा दिया जाता है। पहले तो यह कहा जाता है कि योग्य उम्मीदवार नहीं मिलते हैं और अगर मिलते भी हैं तो उनको अयोग्य कह कर भगा दिया जाता है। जिन लोगों के पास खाने के लिए भोजन नहीं है, पहनने के लिए कपड़ा नहीं है ऐसे लोग कैसे अच्छी शिक्षा प्राप्त कर सकते हैं यह आप ही बताएं। हम लोगों को आप उनके मुकाबले में खड़ा कर दें हैं जो सदियों से हम लोगों से सम्पन्न हैं, जिन में क्षमता है, कैसे मुकाबला कर सकते हैं। मैं आदिवासी हूँ। मैं जानता हूँ कि मैं किस हालात में पढ़ करके यहाँ आया हूँ। मैं गरीब घराने के किमान का लड़का

हूँ। यही सभी आदिवासियों की हालत है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि अधिक से अधिक संख्या में मध्य प्रदेश के हरिजनों और आदिवासियों को रेलवे में भरती किया जाए ताकि उन लोगों का उद्धार हो सके, वे भी भागे बढ़ सकें। साथ ही जहाँ पर कभी आबादी आदिवासियों की है वहाँ पर अवश्य ही रेलवे लाइन डाली जाय ताकि उन लोगों को आने जाने में सुविधा हो सके और उनका स्तर थोड़ा ऊपर उठ सके।

इतना ही कह कर मैं आरको घन्यवाद देता हूँ और अपना भावण समाप्त करता हूँ।

श्री राम बेनी राम (पलाम) : मंत्री महोदय ने जो अनुदान की मांग रखी है उनका समर्थन करते हुए दो तीन बातों की ओर मैं आपके द्वारा मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूँ। पिछले सरकार के समय बिग हाउसेज से जिन के जिम्मे डैमरेज और प्लारफेज का हजारों नहीं बल्कि लाखों करोड़ों खर्चा बकाया रह जाता था उनको बसूल नहीं करती थी। मैं कहना चाहता हूँ कि आज भी यही स्थिति है। डैमरेज और प्लारफेज का करोड़ों खर्चा एक एक आदमी के यहाँ बाकी है। जहाँ तक मेरा जानकारी है एक कम्पनी के पास पांच करोड़ बाकी है। मुझे जानकारी यह भी है कि ए सी सी एस बौरह उक्त बकाया बसूल करने के बहाने उनकी गाड़ों में चढ़ कर सैर करते हैं तथा मुर्गमोसलम का भोजन करके उनसे माल पानी ले कर चले आते हैं और पैसा बसूल करने की कोशिश नहीं करते हैं। बरसों तक हम तरह से उनके यहाँ करोड़ों खर्चा बाकी रह जाता है। एक तरह मंत्री महोदय कहते हैं कि रैले का कनो की बजह से हम रेलवे लाइन का डिजेलपेमेंट नहीं कर पा रहे हैं लेकिन दूसरी तरफ यह खर्चा जो बकाया पड़ा हुआ है, उसको बसूल करने

की कोशिश नहीं होती है। मैंने बिल मंत्री जी से कहा है कि हमारे रेल मंत्री को जो स्पीड है काम करने की उनको देखो हुए उनको ज्यादा पैसा मिनना चाहिए लेकिन साथ साथ मैं मंत्री जी से भी यह कहना चाहना है कि यह पैसा जो आज तक वसूल नहीं किया गया है इसको अब वसूल करे जिनके पास खर्चा बताया है इसको वसूल करने के लिए आप समय किता कर दें और उन मंत्र के अन्दर इनको धारा वसूल करें।

क्लास 1 और क्लास 2 मं जिन लोगों की रेल विभाग में बड़ लिया होता है उनका प्रोन्नति के लिए कोई सिर्क्युलर फुन्डी वारह की जरूरत नहीं नमस्को जाती है लेकिन क्लास 3 में जो अच्छे अच्छे अफसर है, जो वेल क्वालिफाइड है उनको ग्रेड नरु शर्ती दिया जाता है और न उनको प्रोन्नत किया जाता है। जहां तक मेरी जानकारी है उन्हें क्लास 2 में प्रोमोशन नहीं देने के लिए मीन्स से आदेश है और खासकर हरिजन कर्म-चारिया के लिए। यदि मेरी यह जानकारी गलत है तो आप मुझे बताएं। मंत्री महोदय बताये कि 1977 से आज तक कुन कितने आदिवासी एवं हरिजनों का प्रोमोशन हुआ है। जहां तक मेरी जानकारी है पूरे देश में एक भी आदिवासी का प्रोमोशन नहीं किया गया है।

दानापुर डिजीन में 1975 में क्लास फोर से फायरमैन ग्रेड वन पोस्ट के लिए 59 व्यक्ति को मिलेक्ट किया गया, जिन में से अधिकतर हरिजन थे। उन्हें ट्रेनिंग

दे कर काम पर लगाया गया और साल, डेढ़ साल तक सफ़्त काम भी कराया गया। लेकिन बाद में मंत्री महोदय को बड़े अफसरों ने यह समझाया कि इन लोगों ने पिछली गवर्नमेंट के समय में ट्रेनिंग प्राप्त की है और उसी के कारण गलती से उन्हें प्रोमोशन मिला है, इसलिए उन्हें डिमोट कर दिया जाये। उन्हें डिमोट कर दिया गया परन्तु फ़ैक्ट यह था कि उन लोगों में से अधिकतर हरिजन थे। उन्होंने डेढ़ साल तक काम किया और फिर उन्हें डिमोट कर दिया गया यह कहा का न्याय है। एक मासिग के तहत पिछली सरकार का नाम ले कर उन हरिजनों को विक्टिमाइज किया गया है।

हम लोग विध्य रेज छोटा नागपुर के पठारी इलाके के रहने वाले हैं। मैं पिछले साल से बरवाडा-चिरीजी (चिरमि) लाइन के लिए लगा हुआ ह। मंत्री महोदय कहते हैं कि मैंने इस लाइन को सर्वे करने के लिए इनक्लूड कर लिया है। लेकिन हम लोग केवल सर्वे के नाम पर वोटों को कैसे सतोष दिला सकते हैं? इस के अलावा सिर्फ वोटों को खुश करने का सबाल नहीं है। उम बैकवर्ड और आदिवासी एरिया को डेवेलप करना एक नेशनल प्राबलम को हल करता है। वह क्षेत्र मिनरलम से भरा हुआ है। सैकड़ों वार्ड वार में वह लाइन करोड-करोड कम्पलीशन के स्टेज तक पहुंच गई थी। अगर थोड़ा सा पैसा खर्च कर दिया जाय तो यह लाइन बन जायेगी तथा उम अन्डेवेलप, आदिवासी पहाड़ी एरिया का डेवेलपमेंट हो जायेगा। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस काम में

केजी भा कर एक दो लाख मे उस लाइन पर गाड़ियां चला दी जायें ।

टाटा-भ्रमत्सर मेल एक दिन छोड़ कर बसाई जाता है । गांव के यात्रियों को पता नहीं लगता है कि वह गाड़ी किस दिन प्राती है और किस दिन नहीं । इस लिए वे उसे मिस कर जाते हैं । यह गाड़ी लीस पर नहीं चल रही है, क्योंकि काफी पैसेजर्न उस पर यात्रा करने लगे है । मेरा भ्रनुरोध है कि उस गाड़ी को डेली कर दिया जाये ।

टाटा-भ्रमत्सर मेल रातेहार और गढवा दो सब-डिविजन से पास करती है । उस के बाद वह नगर उछटारी जाती है, जहा बसीधर का मन्दिर है, जो तीर्थस्थान डिक्लेयर कर दिया गया है, और उस के नज्दिक बैस्ट लाइनस्टोन पाया जाता है । परन्तु मंत्री महोदय ने कहा है कि समय की कमी के कारण यह गाड़ी इन स्थानों पर नहीं रुक सकती है । रेहला जश्न पर यह गाड़ी पंद्रह मिनट के लिए रुकती है । मेरा भ्रनुरोध है कि उस समय में स पांच छ मिनट निकाल कर लातेहार, गढवा और नगर उछटारी पर इसे दो दो मिनट के लिए रुकवा दिया जाय ।

जह तक मेरी जानकारी है, रेलवे विभाग में हरिजनो और आदिवासियों का कोटा न पूरा होने के कारण बहुत वैकनाग पडा हुआ है । क्लाम वन और टू मे तो उन का प्रतिनिधित्व नहीं के बराबर है । इस लिए मेरा भ्रनुरोध है कि बैकलाग पूरा करे तथा क्लाम 3 के अक्रमरो मे मे क्लाम टू मे प्रोषति दी जाय ।

अन्त मे, मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हू, वैसे उन को अधिक जानकारी भी पकती है रेलवे में रेलवे मन्स फंडरेशन और जितनी यूनियन है उन मे कास्ट हिन्दूष और बडे लोगो का आधिकार है । उन की तरफ से हरिजन और आदिवासियों को सुरक्षा

नहीं मिलती है । इसलिए मैं आपसे धनुरोध करूंगा कि सेड्युल्ड कास्ट एंड सेड्युल्ड ट्राइब्ज की सस्या को भी आप मान्यता दें . . (अबबाल ) . . .

एक माननीय सवस्य : प्रेसीडेंट क्या मंत्री महोदय एवाइट करेंगे ?

श्री राम बेबी राम : देश भर में इनकी भी सस्या है । इनके हित के लिए वैरेलस एसोसिएशन रहनी चाहिए । आप देश के पैमाने पर देख लें, कही भी हरिजन आदिवासी सेटिस्फाइड नहीं है । कलकत्ता तथा दूसरी जगहो मे भी जा कर मीने देखा है उन्हें न्याय नहीं मिलता है । इसलिए इन की सस्या को भी मान्यता दी जाय । इन्ही शर्धों के साथ मे अपनी बात समाप्त करता हू ।

SHRI R. VENKAIARAMAN (Madras South) : Mr Speaker, Sir, I rise to emphasise the two cut motions which I have given cut motions Nos 199 and 200 Here I wish to urge on the need for constructing a broad gauge line to the major port of Tuticorn which is under construction now. Actually there is going to be an inner and outer harbour in Tuticorn and it is expected that a lot of goods will be exported through the harbour, particularly those produced in the hinterland like cement etc. At the moment we are exporting cement through that area but the bottleneck of the metre gauge makes transport difficult as well as costly. There is also under erection in Tuticorn a power station of 400 MW for which enormous quantities of coal are required. This coal has again to come through the broad gauge up to Madras and then go through the marshalling yard and brought over to Tuticorn in the metre gauge. All these add to the cost and also to the delay in the supply of materials. At the time when the major port of Tuticorn was contemplated it was expected that it would serve as an outlet for all the South East Asia region Sri Lanka, Singapore and other areas. Therefore, I would like to emphasise that along with the construction of the major port, a broad gauge line to Tuticorn harbour is an absolute necessity. If the broad gauge line is not established, the port itself will not become

viable and people who sanctioned the port would be criticised for having sanctioned the port which is not economically viable.

There are a number of industries in that area, the Madras Cements and Alangulam Cements which is a State enterprise, and these enterprises are not able to transport their goods easily and in bulk because of the lack of a broad gauge line.

I may also mention that at a time when industrial development was not of the order of the present day, when industrial units were of a smaller size, Madurai began to industrialise faster. But after the size of these units became bigger, Madurai has stagnated and no major industries have developed in that area. If a broad gauge line is established from Trichinopoly to Tuticorin because we have a broad gauge line from Erode to Trichinopoly, then it will take care not only of the industrial development of that area, the southern part of Tamil Nadu, but also help to make the Tuticorin port viable. There was some survey about connecting Karur with Dindigul. That was before the major port of Tuticorin was conceived and sanctioned. Therefore, my suggestion to the Railway Minister is that he may take up this scheme of the construction of a broad-gauge line from Trichinopoly to Tuticorin. Then he may be able to connect Tirunelveli to Trivandrum via Kanyakumari line. For the development of industries in the south, particularly in the Madurai region, this broad-gauge line is absolutely necessary and it should be given the highest priority.

15.00 hrs.

My cut motion No. 200 deals with the electrification of the suburban areas around Madras. In spite of 2.7 million people inhabiting the city, Madras still continues to be a spread-out city without much pollution, because the city has spread on the north upto Ennore, on the West upto Avadi, in the south upto Tambaram and so on. Thanks to the South Indian Railway, which has a private enterprise, in the thirties electrification was carried up to Tambaram. The result was, instead of the city becoming crowded and multi-storied buildings coming up, the city extended southwards right upto Tambaram.

It has been the demand of the people of Madras for a long time that there should be electrification of the line from Madras, if not upto Arkonam, at least up to Tiruval-

ur, a distance of 90 miles and from Madras to Gudur or Nellore in the Calcutta line. If that is done, it will relieve the congestion in the city. Electric trains with frequent service will help to spread the population. By this process, we can eliminate all the difficulties which arise out of congestion and help reurbanisation, that is, urbanisation of the rural areas.

These are the two points which I want to urge. These suggestions have been before the Railway Board for a number of years, but no action has been taken. I would request the Minister at least to give some reaction to these proposals. I hope the Railway Minister will give its serious consideration to these proposals.

SHRI A. K. SAHA (Vishnupur) : Mr. Deputy Speaker, Sir, with your permission I will speak in Bengali.

\*The Railway Minister has presented the demands of the Ministry of Railways which is being discussed in this House. While going through the provisions of the Railway Budget one would concede that there has been no increase in the fare or freight charges of the railways and even though some benefits have also been given to the Class II passengers, yet, in my opinion there is nothing radical in the Budget. Sir, I would like to remind the House that in 1974 the railway employees had gone on a nation wide strike and they had demanded two things in particular, i.e., minimum needbased wages and payment of bonus. Members will also recall that the present Railway Minister Prof. Madhu Dandawate, seated on this side of the House had supported the demand but I do not find any mention of these items in the budget nor any indication in his speech. I would, therefore, urge upon the Railway Minister to kindly take necessary steps to ensure payment of needbased minimum wages to the Railway Employees and also consider sympathetically the demands for payment of bonus.

I would now like to say a few words about the development of backward areas but nothing has been done for such areas in this budget. It has been repeatedly said that Government would pay urgent attention for the development of the backward areas. I come from Bankura in West Bengal which is a backward area. Adjoining to it lies Purulia which also comes under the category of backward areas. It is too well known Sir, that the economic development of an area, to a great extent, depends on development of railway line. Because of lack of adequate rail facilities in this area, both Bankura, and Purulia could not

\* The Original speech was delivered in Bengali.

prosper whereas places little beyond, are industrially well developed because these regions are well connected with railway line. The situation in Bankura and Purulia is so deplorable that it takes nearly 12½ hours to reach Howrah. I would therefore urge upon the Railway Minister to kindly sanction an express train which will start from Purulia and reach Howrah via Bankura in the morning and come back to Purulia in the night starting from Howrah in the evening. Such a train when provided to a long way to relieve the difficulties of the people of this region. I would take this opportunity to impress upon the Railway Minister the necessity of converting the narrow gauge line to broad gauge of Bankura Damodar railway line for which survey has already been done and also to create a new line that will connect Mejia and Haldia. I make this demand on the basis of the fact that recently rich deposits of coal have been found in Mejia and if the place can be linked with Haldia, it will immensely help the region through proper exploitation of coal in the area apart from facilitating easy movements of passengers and goods.

A few words about the Bankura-Damodar Railways. I have been continuously speaking on this issue, given cut motions & met the Minister but nothing has been done. This section of the railway line needs to be converted from narrow gauge to broad gauge along with this I would request him to kindly connect it with Tarakeshwar by extending the line from Reuna. If this is done, it would shorten the journey time to Howrah and it will take only 3¼ hours to reach Howrah. I would now come to Adra Division. Apart from being located to the backward area, Adra is a big railway junction. There are many staff quarters in the Chandrakona Station in Adra Division, S.E. Railway but the House will be surprised to learn that arrangements for supply of water is very pitiable. I would therefore urge upon the Railway Minister to provide a well or a deep tubewell for supply of water to the Staff quarters located in Chandra Kona Station as it is the minimum necessary thing for keeping and leading a healthy life. In the Garbeta Station in Adra Division, the employees are suffering from lack of medical facilities. It is very necessary that a health Centre should be provided at this place. There is also a crying need for primary school in the Adra Division. I would also demand that electricity should be provided in all railway quarters. I would now like to touch upon the question of promotional avenues for railway employees. 7 posts of Station Masters are lying vacant in the Adra Division since June, 1977. Under the plea that the Railways are currently

over staffed, these posts are not being filled and as a result frustration is being caused to senior employees who have put in long years of service and are eligible for promotion. Similarly posts of 8 Cabin men from Indrabal to Godaplesal in Adra Division, are lying vacant. These are very junior posts and when filled will only help some Class IV railway employees. I see no justification for not filling up these vacancies. In this connection, I would like to say it very clearly that despite clear Government directive about recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes candidates in railways the administrative authorities do not show zeal to fill up such vacancies and as a result the directive and frequent assurances remain unfulfilled. Something urgent and drastic should be done in this regard. There is also a need to upgrade the Bishnupur and Garbeta railway station.

The construction of a double line between Sealdah-Barasat is hanging fire for long. We have drawn the attention of the Railway Minister to this issue on many occasions. Our Chief Minister had also urged the Railway Minister and discussions were also held with Shri Lakdawalla of the Planning Commission. I would therefore urge upon him that something needs to be done and sooner the better.

Agartala is a land locked area. The Chief Minister of Tripura has also pleaded for a Railway line from Dharamnagar to Agartala. There was also Tripura Bandh to focus the need for railway link with Tripura. We are happy that the Railway Minister has said something about it but I would say that it should be followed up with early action and then only aspirations of the people will be met.

Lastly I would say a word about my constituency Bishnupur. Recently I was there. People and the Railway employees have been complaining about the behaviour of one Shri B. Bhattacharja LR/ASM. This gentleman treats the railway employees shabbily and our leader Shri Samar Mukerjee has already taken up the issue with the Railway Minister. I hope and trust that suitable action would be taken in this regard also.

With these words I conclude.

श्री रामदास सिंह (गिरिडीह) :  
 उपरोक्त महोदय, ये रेलवे के अनुदाओं की  
 जो अनुपूरक मार्ग हैं इस के जो माहटम

है, उन में वारें तो बहुत झण्टी लिखी हुई हैं लेकिन मैं वो, तान विषयों के बारे में प्वाइण्ट आउट करना चाहता हूँ।

जहाँ तक रेलवे कर्मचारियों की सुविधाओं का प्रश्न है, उन की पेंशन आदि का प्रश्न है, उन के बारे में जो व्यवस्था है, उस में प्रबन्ध का काम बहुत ही ला है। मैं आप को यह बताऊँ कि गिरिधीह में जो कर्मचारी 1970-71 में रिटायर हुए थे, उन को आज तक पेंशन नहीं मिली है। प्राइम मिनिस्टर से मैं कर रेलवे मिनिस्टर तक उन्होंने एप्लीकेशन दी हैं और उन के पास 15, 15 एप्लीकेशन हैं जिन को ले कर वे यहाँ आए हुए हैं लेकिन 7 वर्ष के अन्दर उन की पेंशन के बारे में आज तक फंसला नहीं हुआ है।

दूसरी बात यह है कि बजट में अस्पष्ट रूप से इस बात का उल्लेख है कि जो पहाड़ों जगहों हैं, हिली एरियाज हैं उन में हम सुविधा देंगे लेकिन 1969 से वहाँ के लोग मांग करते चले आ रहे हैं कि गोमो से बडकाफाना तक एक शटल ट्रेन चलाई जाए और 1971 में रेल मंत्रालय ने जवाब दिया था कि दोहरी लाइन डालने के बाद वह शटल ट्रेन चलाई जाएगी लेकिन आज जब हम 1978 में इस बारे में पूछते हैं, तब हमें वही जवाब मिलता है जो 1973 में जवाब मिला था। 1976 में रेलवे लाइन बिछाने का जो काम था वह पूरा हो गया है। हम लोगों ने पता लगाया कि चन्द्रपुर से गोमो हो कर बडकाफाना तक रेल चल सकती है या नहीं तो समाज जगहों के स्टेशनों के स्टाफ से यह पता लगा कि गाड़ों आसानी से चलाई जा सकती है। 11 बजे दिन में चाहे कलकत्ता की तरफ से या दिल्ली की तरफ से कोई पैसेन्जर आता है, तो गोमो में उसे दिन भर और रात भर पड़ा रहना पड़ता है क्योंकि उस को अगले दिन ही गाड़ों मिलने

वाला होता है और बीच में कोई पाड़ी नहीं है। यह कहा जाता है कि भाव गाड़ों चलता है, इसलिए दूसरी गाड़ी बना मुश्किल है। मालगाड़ी के चलने से लाईन बूला नहीं रहता है जब कि वहाँ के लोकल अधिकारी यह बात स्वीकार करते हैं कि वहाँ से आसानी से सुबह गाड़ों चलायी जा सकती है जब कि तान धंटों में गोमो जंक्शन पहुँच सकता है और वहाँ से दूसरी गाड़ों मिल सकता है। यह वहाँ के लोगों की बहुत दिनों से मांग रही है।

तीसरी बात मैं बडकाखाना में जो रेलवे की जमीन है जिस पर कि लोगों ने 1925-30 से मकान बनाए हुए हैं और उनमें रहते हैं उस जमीन को भ्रम छीना जा रहा है: उनके घरों को गिराया जा रहा है: हमने आपके रेलवे विभाग के चौधरी साहब से जब इस बारे में कहा कि क्या रेलवे को इस जमीन की जरूरत है तो उन्होंने कहा कि नहीं इस जमीन की रेलवे को जरूरत नहीं है। उसके बाद उस जमीन को बेच दिया गया। हमने इसके बारे में रेल मंत्री जी को लिखा तो हमें बताया गया कि हमारा आरोप गलत है, मैं उस जमीन की जो रजिस्ट्री हुई है, उसको ले कर भ्रामा हूँ जिससे यह मासूम होगा कि वहाँ के अधिकारियों ने उस जमीन को बेचा है। मैं कल सभा पटल पर उस रजिस्ट्री को रख दूँगा। वहाँ लोगों ने छोटे-मोटे घर बना लिए हैं और तीस-चालीस सालों से वहाँ पर रह रहे हैं। वे उस जमीन का किराया भी देने को तैयार हैं लेकिन रेल अधिकारी लेते नहीं हैं और कह देते हैं कि वे लोग किराया नहीं देते। हम स्वयं वहाँ गये और उन्होंने हम से कहा कि लीजिए आप किराया में लीजिए। इस सबको कहने का करण मतलब यही है कि इस बजट में मंत्री जी ने रेलवे की व्यवस्था को सुधारने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया।

रेलवे में कोयले की बुराई के सम्बन्ध में एक नया सिस्टम चला है। चन्द्रपुरा से बड़काबाना तक जो कोयला सादा जाता है वह बोरो में भर कर डिब्बों में लादने का सिस्टम शुरू किया गया है। 56 टन की केपेसिटी वाले डिब्बे में केवल 28-30 टन कोयला लादा जाता है और डिब्बे में दस-बारह बोरो कोयले के सादे जाते हैं बाकी बैसे ही भरा जाता है। इस तरह की अव्यवस्था भी रेलवे में चली आ रही है। इस सब को भी ठीक करने की जरूरत है।

इस अनुदान मांगों का तो हम समर्थन करते हैं लेकिन हम मंत्री जी से प्रार्थना करते हैं कि रेलवे में जो इस प्रकार की बुराईयां हैं उनको दूर करें और रेलवे की व्यवस्था में इस प्रकार का सुधार लायें जिससे ये बुराईयां फिर न पनपें। हम मंत्री महोदय को पत्र लिखते हैं। वह कलकत्ता में जनरल मैनेजर के पास तो जाता है लेकिन धनवाद में जो रेलवे का रीजनल आफिस है वहां तक हम लोगों की बात पहुंचती ही नहीं है। पुराना जो सर्वे हुआ था, जो कि 65-70 में हुआ था उसी सर्वे के आधार पर हमें जवाब मिल जाता है। जो जवाब हमें 1973 में मिला था वही जवाब अब भी मिल जाता है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि छोटा नागपुर का एक जंगली और पहाड़ी इलाका है। हजारीबाग एक प्रमुख और व्यावसायिक शहर है। वहां आज तक रेलवे लाइन की सुविधा नहीं पहुंचाई गई। उसके बारे में एक बार नहीं पांच-पांच बार प्रयोजन बने लेकिन वहां रेल लाइन नहीं आ सकी। हजारीबाग कमिश्नरी है। वहां के लोगों की बहुत दिनों से यह मांग रही है कि वहां रेलवे लाइन बिछाई जाए। वह एक बैकवर्ड और जंगली इलाका है। बजट में तो यह दर्शाया जाता है कि हम पिछड़े इलाकों के लिए इतना खर्चा रख

रहे हैं जब कि रेलवे लाइनें उन्हीं इलाकों में बनती हैं जहां पर कि पहले से इनकी सुविधा है। मैं आप से कहता हूँ कि गिरीडीह जिले, हजारीबाग जिले में रांची से ले कर कोई भी ऐसी रेलवे लाइन नहीं है जिससे कि लोग यात्रा करके जा सकें। वहां बाहर से आ कर पचास हजार लोग नौकरी करते हैं। उनके परिवार मिला कर उनकी चार लाख आबादी हो जाती है। लेकिन उनके लिए ट्रेन की कोई सुविधा नहीं है। उन्हें ऐसी ट्रेन दी जाए जिससे सफर कर पूर्व और पश्चिम जाने वाली गाड़ियों को पकड़ सकें। उसी तरह से दस बजे दिन में उतरने के बाद दूसरे दिन तक गोमो स्टेशन पर उनको ठहरना पड़ता है तब पांच बजे सुबह उनको एक ट्रेन वहां मिलती है। मेरा निवेदन है कि जो वहां की व्यवस्था में बुराई चली आ रही है और जो वहां कर्मचारियों तक के पास बहुत दिनों से काम पड़ा हुआ है उसकी व्यवस्था को सुधारने का आप प्रयत्न करें। जंगलों और पहाड़ी एरिया में लाइन बिछाने के लिए भी आप विशेष व्यवस्था करें। हजारीबाग से होते हुए एक लाइन आप दें और गोमो से भड़का के बीच में रेलवे चलाने की व्यवस्था करें।

इन्ही शब्दों के साथ मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान इन चीजों की ओर खींचना चाहता था। जहां तक इन अनुदानों का सम्बन्ध है उनका हम सामर्थन करते हैं, इन को स्वीकार करने में हमें कोई एतराज नहीं है।

श्री० हरी राम मन्नासर गोदार (बीकानेर): आपने सूरतगढ़ और पटिडा के बीच में एक नई लाइन बनाई है। लेकिन बीच में आप ने कोई फ्रांसिंग नहीं दिया है। सब जगहें आपने बन्द कर रखी

[श्री० हरी राम मल्कासर रगोदार]

है। इसका नतीजा यह होता है कि लोगों को, किसानों को जिनके खेत भास पास होते हैं उनको चार चार और पांच पांच मील का चक्कर काट कर भ्राना जाना पड़ता है, अपनी फसल वगैरह को ले जाना पड़ता है। इस कारण से बहुत सी दुर्घटनायें भी हो जाती है। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि आप बीच में जगह जगह पर क्रासिंग दें ताकि लोग भा जा सकें और अपना माल ले जा सक और ला सकें।

हनुमानगढ़ जंक्शन के पास एक ब्रिज होना चाहिये। वहाँ पर चार सड़कें गुजरती है और तीन रेलवे लाइनें, गंगानगर, बीकानेर और साहूलपुर की गुजरती। लेकिन वहाँ पर कोई पुल की व्यवस्था आपने नहीं की है। मेरी आप से प्रार्थना है कि आप हनुमानगढ़ में पुल बनाने की व्यवस्था करें।

बीकानेर की चार लाख की जन संख्या है। वहाँ पर रेलवे लाइन बीच में से गुजरती है। उस कारण से वहाँ भी बहुत सी दुर्घटनाएँ हो जाती हैं। मंत्री महोदय का पत्र भ्राया है कि 21 किलोमीटर लम्बे रास्ते का खर्चा राजस्थान सरकार बे। आप ही बताएं कि राजस्थान सरकार इतना खर्चा कहाँ से दे सकती है। इसका खर्चा आपको देना चाहिये और रेलवे ही इस काम को अपने खर्च से करे।

अनूपगढ़ में फालीदा तक वाया कोला यत छोटी लाइन होनी चाहिये। वहाँ नए नए विकास के काम हो रहे हैं। वहाँ पर पचास पचास मील तक कोई लाइन नहीं है। वहाँ के लोगों को राहत मिल सके और उनका भी भला हो सके। इस बास्ते वहाँ एक छोटी लाइन आपको देनी चाहिये।

सिन्दरी का खाय कारखाना बड़ी लाइन पर है। बीकानेर से सूरतगढ़ तक की लाइन को भी बड़ी लाइन कर दिया जाए ताकि वहाँ का कच्चा माल जो सिन्दरी जाता है वह सीधा चला जाए और बीच में ट्रांसशिपमेंट की जरूरत न पड़े। यह कच्चा माल वहाँ तथा दूसरे स्थानों में भी इस तरह से आसानी से जा सकता है। इस और भी आपको ध्यान जाना चाहिये।

जनता सरकार ने यह वायदा किया था कि रेलवे लाइन के धार-धार चकों के पुराने रास्ते दे दिये जायेंगे। आज स्थिति यह है कि लोगों को वे रास्ते नसीब नहीं है। कांग्रेस सरकार ने भी इस बारे में कुछ नहीं किया। मुझे आशा है कि जनता सरकार इन रास्तों के बारे में कदम उठायेगी।

रेलवे लाइन के नीचे से वाटर कोस गुजरते हैं, जिस में ढाई, तीन ब्यूसेक पानी गुजरता है। उन की मरम्मत के बहाने किसानों से सालाना चार, पांच सौ रुपये की लेवी ले ली जाती है। मैं कहना चाहता हूँ कि वाटर कोस का खर्चा रेलवे विभाग को देना चाहिए और इस लेवी को बन्द करना चाहिये। कांग्रेस सरकार ने तो इस तरह कोई ध्यान नहीं दिया, लेकिन अब जनता सरकार को यह काम करना चाहिए।

रेलवे लाइन की दूसरी साइड पर चार पांच हजार एकड़ जमीन है। हजारों ग्रामों को इस की वजह से बहुत परेशानी का सामना करना पड़ा रहा है और लोगों में हाहाकार मचा हुआ है। उन्हें अपना माल ले जाने के लिए आठ बस मील का चक्कर काटना पड़ता है। जनता सरकार को इस की तरफ ध्यान देना चाहिये। अगर मंत्री महोदय,

यह काम करेंगे, तो लोगों को संतोष होगा।

**PROF. P. G. MAVALANKAR:** (Gandhinagar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, in the morning today the House paid its tributes to the late Speaker, Shri Anantassayanam Iyengar. I was, unavoidably, absent at that time; therefore, I would start by paying my tributes to him. I am reminded of the many occasions when he as Deputy-Speaker and as a Member of this House used to speak on several subjects, including Railways; with a tremendous speed, good sense and good humour he would go on making points one after another—at a terrific speed, almost at the Rajadhani Express speed, if I may put it that way; I recall those occasions having listened to those speeches from the Speaker's Gallery above in this House. Therefore, I do wish to begin my brief intervention on the discussion of the Demands for Grants in respect of Railways by paying very warm tributes to him. He was Deputy-Speaker when my father was the Speaker, and after my father's demise, he became the Speaker. Naturally I knew him very well, and my affection and regards for him grew very much.

I have already moved 18 cut Motions, Nos. 1 to 18, List No. 1, to these Railway Demands. I do not want to repeat the subjects which are included in those Cut Motions; I hope the Minister will answer to those Cut Motions as well, in the same manner in which he has promised that he would answer to the other points we made in our speeches on the Budget earlier in this Session.

I want to start by referring to the railway administration and the railway finances; although they are now under the very able and dynamic Minister, my friend, Prof. Madhu Dandavate, I would like him to go deep into the whole problem and find out whether he cannot devise some urgent means to streamline the financial operations of the Railways, first, by having effective economics and, secondly, by reorganizing the structure and the administration in such a way that the limited resources—although the resources are large, they are all the same limited—are spent in a more intelligible and just manner for the whole country.

I do also wish to tell him—because I come from Ahmedabad and Gandhinagar which I have the honour to represent—that he should come to Ahmedabad and Gandhinagar as early as he can and look into some of the pressing problems. A few days ago, his colleague, the

Minister of State, Mr. Shoo Narain, went there; if only he had informed me, I would have accompanied him and given him a cup of tea in my house and would have taken with him a cup of tea at the railway station and then he would have found the difference between the two.

Anyway, an important point is that I want the Railway Minister Prof. Dandavate to come to Ahmedabad and Gandhinagar districts and find out for himself whether these two important cities—one is of course an important city and the other is the Capital city, now, of Gujerat—are really properly served by the Railway Administration in terms of facilities, railway whether the passengers have the necessary facilities for travel between Ahmedabad and Gandhinagar, within the district of Ahmedabad and within the district of Gandhinagar and between Ahmedabad and Baroda and back again from Baroda to Ahmedabad. All these are good and potential possibilities now, because of the electrification that has taken place. When this electrification has taken place, I do not know why the Railway Minister is not going ahead in the direction of doing these things.

You will recall that we had a very distinguished Independent Member, whom I have the honour of having succeeded, in this very House. I am referring to late Shri Indula Yajnik. When, to the previous Railway Minister I made a request, he had agreed and now I am making this request for the first time to the new Railway Minister, namely that he should go ahead with the changing of the name of Nampur Station—which is near Mahemdavad and not far from Ahmedabad—into Indula Yajniknagar. I had already made this proposal and I hope the Railway Minister will agree to it and that he will persuade the Home Minister also to agree to such a name.

**PROF. MADHU DANDAVATE:** This is completely within the jurisdiction of the State.

**PROF. P. G. MAVALANKAR:** My friend says it is completely within the jurisdiction of the State and the State says it is within the jurisdiction of the Central Government.

**PROF. MADHU DANDAVATE:** If I may clarify the position, the provision is that the State Government makes a recommendation and ultimately the Railways accept the name in consultation with the Union Home Ministry.

**PROF. P. G. MAVALANKAR:** I am glad he has now clarified the position.

[Prof. P. G. Mavalankar]

I have done the first two parts: I have got the confirmation of the State Administration and I also wrote to the previous Minister of Railways, who agreed to it. I hope he will also now tell the Railways to get sanction for this.....

PROF. MADHU DANDAVATE: No name of a leader is given to a railway station.

PROF. P. G. MAVALANKAR: I can point out any number of railway stations in India named after individual leaders. I do not want to take up the time of the House by giving you a list of them, but I cannot accept this point when he says that no leaders' names are given to railway stations. I can point out any number of stations—Gandhinagar, Patel Nagar, Rajendranagar, to begin with, and I can cite many more. But I will not enter into a dispute about this as I have some more important points to make.

Now, about railway lines, I want him to urgently go into the question of Bhavnagar—Tarapur railway line. When everything is settled, I do not know why the Railways are delaying this project. And what is the reply given in regard to Modasa-Kapadvanj line? It should be started as early as possible.

Also, about conversion, will he not tell us when the conversion will start? His stock reply—and his sincere, stark reply—is that the Planning Commission is not giving the allocation. Well, we are prepared to support you in your demand for more allocation from the Planning Commission, but do not give us the same excuse and the same reason again and again. Please try to see to it that these railway lines which have already been sanctioned, for which engineering survey has been made and for which the State Government is prepared to pay some percentage of the deficit, are expedited. If you go on delaying, the cost will increase. If the same railway lines, instead of being started now are started ten years later, it will run into several hundreds of crores more. Is that what the Railway Ministry wants? Is that what the Planning Commission wants?

Only three more points, and I have done. One is regarding the State Transport in Gujarat. After all, the various States in India have a nationalised State transport which has been working well—I think the State Transport authorities give 66% and 33% comes from the Central allocation. The ratio is 2:1 but I think the Railways have not paid large amounts to the Gujarat State Transport on this account. The Railways were paying the dues regularly till about 1970-71 (Interruptions)

PROF. MADHU DANDAVATE: I have already replied to that point in this House.

PROF. P. G. MAVALANKAR: I want you to consider this matter again a fresh. Your reply is again the same answer that the Planning Commission does not give us more money and therefore we cannot give more money. But if the State Transport Authority has already paid 66% of the amount, the Railways have to pay the promised one-third. The figure is now staggering. The figure now is that the Railway Ministry of the Government of India have to pay to the Gujarat Government or the State Transport Authority an amount of capital contribution of nearly Rs. 362.60 lakhs. This is a huge amount. When that amount is not available, a result is that the Gujarat State Road Transport Corporation, which wants to buy more buses, for example they want to buy one thousand bus chassis, but without these new buses, they are not able to extend their operations, particularly to the rural areas. This is because they are not in a position to buy buses. I know, in my State, even in my constituency in the Gandhinagar and Ahmedabad districts, there are areas where the State Road Transport cannot go because the buses are not available in good number. I want the hon. Minister to expedite this matter of giving the arrears to the Gujarat State Transport as early as possible.

Two more points and I have done. The Railway Minister, as a matter of fact, the Janata Government in general, are very sincerely and keenly suggesting that they want to go into the question of employment and rural development and also development of backward areas, and Adivasi areas I would like to make one suggestion to the hon. Minister; I would not be able to give all the details at this stage. The hon. Minister knows that in Dahod in Panchmahals district, vast land is available to the railways. It is a huge Western railway centre and it is on the border of Gujarat, Rajasthan and Madhya Pradesh and connects various trunk lines. There is a locoshed in Ahmedabad and in Bombay, Parel; these are over-crowded beyond capacity. Why not use the facilities at Dahod and examine the possibility of additional construction of loco shed in dahod? If it is properly done and the details are worked out, it will perhaps give employment to several hundreds of Bhils and Adivasis of that area. There are a number of skilled and unskilled Bhils and Adivasis in Panchmahal district. If the Railway Minister takes up this project—and I would earnestly request him to do this—perhaps four to five thousand Adivasis

who are forced to go out of their respective areas to distant places for employment etc. would not go out. Once they go out, they spend more money, they are away from their families and they fall in bad habits of drinking etc. If we are really interested in the uplift of the rural and backward areas, I hope, the Railway Minister will look into this question of a locoshed at Dahod.

Finally, I find that the railways are often very very late in sanctioning special trains for students and other institutional organisations. I have a concrete case of Gujarat State Balkan-Ji-Bari. Like them, the other State Balkan-Ji-Bari organisations are also celebrating the 50th anniversary of the foundation of this association. I am a member of the Advisory Board of the Balkan-Ji-Bari in Gujarat State. I know that most of the children who are members of the Balkan-Ji-Bari organisation belong to the scheduled caste and backward classes. They have no money and have no opportunities to go out at all. Now, they want a special train to go to Kashmir as a part of the celebration of the 50th anniversary. The stock reply of the Railways has been: Pay the deposit in time, do this and do that. But even after you have done everything, they say: We cannot guarantee you that a special train would be made available. How can you finalise the arrangements in such a case?

PROF. MADHU DANDAVATE: Without guarantee, it will be made available.

PROF. P. G. MAVALANKAR: I am very happy; it is very nice of him. He himself is a professor and I am not surprised for this concern of his for students. I hope, that not only the Balkan-Ji-Bari, but whenever people are able to apply in time and pay the deposit in time and meet other requirements, and ask for railway assistance, this would be made available without any delay. I can understand their saying one or two coaches less, or it would take one or two weeks more, but how can we organise the whole trip of students and other people, if we do not know until the last minute, whether the train would be available or not? Then, this last minute business means corruption. Let me tell that also to the Minister. You have organised a tour, you cannot wait; you have to go ahead somehow or the other, pay something to somebody get the sanction and go ahead. I, therefore, want the Railway Minister to look into this question also carefully.

Prof. Dandavate may not like the point, I am making now in the end, because he has already replied in one of the

answers to my question, that it is not possible to shift the Western Railway headquarters from Bombay to Gujarat. He has given many reasons and I see the force of his arguments also. But I do not want the hon. Minister to have a closed mind on this question, let him have an open mind. He is an experienced man and as all the professors are generally with an open mind, let him have an open mind on this question.

PROF. MADHU DANDAVATE: My mind is so open that your thoughts enter my mind and they go away immediately.

15-00 hrs.

[SHRI RAM MURTI in the Chair]

PROF. P. G. MAVALANKAR: That is my difficulty. I know that he is too open I want him to be open and not too open and not also open on both sides. Therefore, let him go into this question of practicability and feasibility. When all the Western Railway operations are mostly in Gujarat, I do not know why the headquarters should be in Bombay. Perhaps it is because of the historical background and past precedent, etc. that it is continued in Bombay. I hope he will consider the matter in the new light that I have tried to put before him.

श्री हरिकेश बहदुर (गोरखपुर) :  
मान्यवर, रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर बोलने का आपने जो मौका मुझे दिया है, सब से पहले मैं उस के लिये आपकी धन्यवाद देना चाहता हूँ। रेल बजट पर बहस के समय मुझे मौका नहीं मिला था, लेकिन आज अनुदान की मांगों पर बोलने का मुझे मौका मिला है, इस लिये मैं यह कहना प्रावश्यक समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने जो बजट पेश किया था, वह सचमुच में प्रशासनीय बजट था, तारीफ़-के-कानिल बजट था। लेकिन कुछ बातों में जरूर कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने इस बजट को पेश करके देश की जनता को काफी सुविधायें देने का प्रयास किया है और इस से देश की जनता को प्रबन्ध लाभ पहुँचेगा, लेकिन कुछ बातों ऐसी हैं, जिन पर उन को विशेष ध्यान देना चाहिये।

सब से पहली बात तो यह है कि ट्रेन्च को समय पर चलाने के लिए मंत्री जी को अपने विभाग में कुछ अधिक सख्ती करनी पड़ेगी। खास तौर से पिछड़े हुए हिस्सों में जो गाड़ियां चलती हैं या जो पहाड़ी इलाकों की तरफ जाने वाली गाड़ियां हैं, वहां के लोगों की धाम तौर पर यह शिकायत रहती है कि वहां पर गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस दिशा में ध्यान दें और गाड़ियों को समय से चलाने के लिये अपने विभाग को उचित निर्देश दें।

इस सदन में कई बार रिजर्वेशन में झप्टाचार की बातें आई हैं। माननीय मंत्री जी ने जो जवाब दिये हैं, वे भी काफ़ी संतोषजनक रहे हैं, मैं उन की भी तारीफ़ करना चाहता हूँ। लेकिन इस बात को मजबूती के साथ देखना होगा कि जो भी नियम इस के लिये लागू किये जाते हैं, उन का सही ढंग से पालन होता है या नहीं। यदि इस दिशा में सरकार ने उचित कदम उठाये तो मझे विश्वास है कि जनता का बहुत बड़ा सहयोग रेल विभाग को चलाने में मंत्री जी प्राप्त कर सकते हैं।

माननीय मंत्री जी ने रेल के अफसरों के लिये यह कहा था कि यदि अब वे कहीं जायेंगे, मेरा तात्पर्य है कि झूटी पर जायेंगे, तो पहले उन के परिवार के सभी लोगों को उन के साथ जाने की इजाजत दी, अब उस सुविधा में कमी कर दी गई है, अब उन के बच्चे उन के साथ नहीं जा सकते। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि वे झूटी पर जाते हैं, तो उन को अकेले जाने की इजाजत होनी चाहिये, किसी अन्य को उन के साथ जाने की इजाजत न दी जाये, क्योंकि मैं समझता हूँ कि इस की कोई आवश्यकता नहीं है ..

...

श्री कंबर लाल गुप्ता ( विल्ली सरवर ) : इस में धाप को क्यों एतराज है ?

श्री हरिकेश बहादुर : मंत्री जी ने ट्रेन में एकोमोडेशन देने की दृष्टि से ऐसा कहा था। लोग पहले झूटी पर जाते थे, तो पूरे परिवार को ले कर जाते थे, इस लिये इस तरह से पूरे परिवार को ले जाने की इजाजत देना या अन्य लोगों को ले जाने की इजाजत देना उचित नहीं है, इस में कमी की जानी चाहिये।

श्री कंबर लाल गुप्ता : मंत्री जी की तो शाम को अपने घरवालों के पास जाते हैं।

श्री हरिकेश बहादुर : ठीक है, तो गवर्नमेंट आफ इण्डिया भी अपने सभी विभागों के अफसरों को ऐसी इजाजत दे दे, तब तो ठीक है, लेकिन रेल्वे के अधिकारियों को ही इस तरह की इजाजत दी जाय—इस से मैं सहमत नहीं हूँ।

बोनस का मसला भी बहुत गम्भीर और महम है। भूतलियम कमेटी बैठती हुई है, उस की रिपोर्ट आने के बाद मंत्री जी उस रिपोर्ट पर सहानभूति पूर्वक विचार करेंगे। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह रेल्वे कर्मचारियों की बहुत पुरानी मांग है, इस को मानने की कोशिश की जानी चाहिये, क्योंकि यह ऐसी मांग है जिस के साथ जनता पार्टी के नेताओं के सेन्टीमेंट्स जुड़े हुए हैं, देश के तमाम लोगों के सेन्टीमेंट्स जुड़े हुए हैं।

अब मैं कुछ लोकल समस्याओं के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ—नार्थ ईस्टर्न रेल्वे में बाराबंकी से गोरखपुर मीटर गेज को ब्राड-गेज में कन्वर्ट करने का प्रयास चल रहा है। इस काम को शीघ्रतापूर्वक

कराने की कृपा करें, ताकि जनता को अच्छी सुविधा प्राप्त हो सके।

मैंने कई बार मंत्री जी से बाग की है कि मोरक्कपुर के सहजनवा स्टेशन पर ध्वज-तिरहुत मेल गाड़ी रोकी जाती थी, इस से बहा के लोगों को बहुत सुविधा थी। मैंने इस सवाल को माननीय मंत्री जी के सामने उठाया था और उन्होंने तमाम तरह की कठिनाइयों का जिक्र किया था लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूँगा कि उस स्थान पर जो सुविधाएं पहले से उन लोगों को मिली हुई थीं अगर उन सुविधाओं को वर्तमान सरकार छीन लेगी, तो इस से जनता में नाराजगी होना स्वाभाविक है। माननीय मंत्री जी ने मुझ से व्यक्तिगत रूप से बात करते हुए इस बात का आश्वासन दिया था कि अप्रैल के महीने में जो नया टाइम टेबल लागू होगा, उस में विशेष रूप से इस बात का प्रयास करेंगे कि वह ट्रेन सहजनवा पर रोकी जाए। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी अपने उस आश्वासन को कार्य रूप में परिणत करेंगे।

अन्तिम बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जो कुछ समय पहले एक्सिडेंट्स हो रहे थे, वे पहले काफ़ी संख्या में हुए थे और यह एक बहुत गम्भीर बात थी, क्योंकि इस के कारण कभी-कभी लोग ट्रेनों में सफर करने में अक्षम होते थे लेकिन सरकार ने जो कदम उठाए हैं उन से लोगों को सहास मिला है और लोगों का साहस बढ़ा है। मैं ऐसा समझता हूँ कि जो कुछ भी कदम उठाये गये हैं उन को प्रभावशाली ढंग से कार्यान्वित करने का प्रयास रेलवे विभाग करेगा।

इन शब्दों के साथ मैं अनुदान मागों का समर्थन करता हूँ और पुनः रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

\*SHRI A. ASOKARAJ (Perambalur):  
Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving an opportunity to say a few words on the Railway Demands on behalf of my party, the All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam.

Sir, I would like to recall the Railway Minister's assurance he gave to this House last year that it would be his prime endeavour to open up the backward areas of the country by having railway lines. I wonder how he is going to keep up his social commitment to the nation through his second Railway Budget. I need not tell him that railway communication alone will remove the stigma of backwardness from many parts of our country. The Railway Minister, who is a Socialist of international reputation, knows that the Railways, like the rainbow, connects the horizons of backwardness and progress. I am sure that he will be true to his conviction that and sanction new railway lines for backward areas of the country. The Railways, being the biggest and the only public sector undertaking, is primarily a social utility service and profit motive cannot rear its ugly head here.

I will now come to particular problems. In my constituency, Perambalur, there is a sugar mill in Eraiyur. A sugar mill can survive only if there is adequate arrangement for transportation of the end-product. It is an imperative necessity that Eraiyur and Pennadam should be connected by a railway line and Eraiyur and Perambalur should also have a rail link. Similarly, from Ariyalur there should be a railway line to Athur via Perambalur and Thuraiyur.

I have to regretfully point out that 35 square miles around Perambalur there

\*The original speech was delivered in Tamil.

is no railway line. The youngsters can understand what is a Railway line or a Railway engine by only seeing the picture. Besides serving movement of people from one place to another, the Railways are the mainstay of all business and trading activities. The agriculturists and the rural trade are greatly handicapped for lack of transport facilities like the Railways. Again I have to reiterate that the industrialists do not like to go to rural areas because they are to face the hardship of transportation of their products. That is how I am repeating that in my constituency these areas must be served by a railway line at the earliest.

Sir, the track between Villupuram and Tirchirappalli must be electrified. In the absence of mass rapid transport system in the metropolitan city of Madras, electrification of railway lines around the city of Madras must be taken up on a war-footing. Otherwise, the transportation and traffic inside Madras city is going to come to standstill. For example, I am unable to understand the delay in the electrification of Madras-Trivellore line sanctioned in 1973. I agree that so many hundreds of crores of rupees would be required for the mass rapid transport system in Madras. But the electrification of railway lines around the city of Madras will not need such huge investment. If the growing population of Madras city is to be taken out of the city limits, then they must have quick transportation facility for coming to their places of work. I humbly appeal to the Railway Minister that he must order the electrification of all railwaylines around the City of Madras, besides the present electric trains. The State of Tamil Nadu is served only by metre-gauge track. Madras being the port town should be easily and quickly accessible for the trades people and businessmen.

In my constituency, there is an unmanned gate near Mathur and Sendurai. This remains closed most of the time, causing great hardship and bottleneck for road transport. This unmanned gate should be converted into a manned gate, so that this problem is removed for the road traffic.

Sir, the Egmore Station at Madras is becoming fast an architectural monument. There is immediate necessity for taking up repairs work, if it is to be saved from further dilapidation. I am sure that the Railway Minister has seen the present condition of Egmore Station and I hope that he will do the needful in this matter.

The hon. Railway Minister, I hope, has not changed his attitude towards the Railway Workers, whose cause was so dear to him when he was sitting on these

benches. He was with them when they struck work in 1974 for Bonus. His Colleague, Shri George Fernandes, also was with them. Now, I do not think that along with their changing role they have changed their commitment of bonus to the Railway workers. Though this Budget has satisfied a section of the population, especially the section which will benefit by no increase in freight, this has disappointed the Railway Workers who have not been given bonus by their owner Leader-Minister.

When Railway Advertisements come, we find that that there is a proviso "if suitable" Scheduled Caste and Scheduled Tribes candidates are not available, these posts will be filled up by others." I want to say that this gives an impression of foreclosing the issue. If you do not get suitable candidates, you are at liberty to fill up these posts by other candidates. There is no need to have this rider even in the advertisement, which in fact, has a dampening effect. I request the Hon. Minister to remove this rider from the Railway Advertisements.

Similarly, the Railway employees in Class IV and Class III can never become economically self-sufficient in the present circumstances of spiralling prices. I demand that that they should get 25% reservation for promotions to higher posts. All these Class IV and Class III posts must be exclusively reserved for Scheduled Caste and Scheduled Tribes.

The Railway Board has ordered that Compulsory Deposit payment must be made without delay. I am sorry that this order has not yet been implemented and while the Railway employees are facing great hardships, it must be ensured that this order for the repayment of Compulsory Deposit is implemented forthwith.

Sir, the employees engaged in signalling and other allied jobs in D.S.T.E./W/T.E.M., S. Rly. are working as temporary hands for the past three to ten years. They have also submitted memorandum to the Hon'ble Minister. They must be immediately confirmed. They are spending sleepless nights because of the Democles' sword of suspense hanging over their heads.

In many of the stations, the Railway Officers respect people according to their status in life. If they know that I am an M.P., immediately I am shown all kindness and courtesies. In fact, all the Railway passengers should get equal respect and courtesy. I request that the hon. Minister should have re-orientation courses for the railway staff so that the railway passengers are not treated like cattle. Similarly, the

Railway stations must be kept clean; they should not be centres of communicable diseases.

With these words I conclude my speech.

श्री चतुर्भुज : (शालावाड) : अध्यक्ष महोदय, एक वर्ष के अन्दर, आज पहली बार मुझे अवसर प्रदान किया गया है। बजट पर बोलने का तो मुझे अवसर नहीं दिया गया था। यह मुझे पहला अवसर दिया गया है जिस के लिए मैं आपका आभारी हूँ और साथ में मंत्री जी का भी आभारी हूँ। (स्वबध्दान)

रेलवे का 1883 में प्रारम्भ हुआ था। क्या जनता पार्टी की सरकार के माध्यम से रेलवे की शताब्दी मनायी जाएगी? अंग्रेजों के बाद से देश में जो रेलवे का विस्तार हुआ, वह चक्काचौध करने वाला था लेकिन कांग्रेस के शासन से ऐसा दिखायी देता था कि रेलवे की जितनी भी सुविधाएँ प्रदान की जा रही हैं वे सब कांग्रेसियों को ही खुश करने के लिए प्रदान की जा रही हैं। रेलवे के जितने रेस्टोरेण्ट और टी स्टाल आदि हैं वे सब के सब उपभोक्ताओं के लाभ के लिए रखे जाते हैं। एमरजेंसी के दौरान कुछ को अपने चित्तरे भाइयों को दे दिया गया था और उन रेस्टोरेण्ट्स को जहाँ पर यह समझा जाता था कि ये लोग विरोधी दलों के समर्थक हैं, उनसे छीन लिया गया था, उनको हटा दिया गया था। ऐसे व्यक्ति जो एमरजेंसी के अन्दर उनको चला रहे थे लेकिन जिनको हटा दिया गया था और अपने चित्तरे भाइयों को उनको दे दिया गया था, मैं माग करता हूँ कि वे उनको दुबारा दिलाए जाएँ और उन लोगों के साथ एमरजेंसी में जो ज्यादती हुई थी, उसको दूर किया जाए, उनको गृह्यत दिलाई जाए।

कांग्रेस की सरकार तीन साल तक रही। उसने कुछ नहीं किया। जनता पार्टी की सरकार ने मैं समझता हूँ कि जनता की आकांक्षाओं की पूर्ति जो बजट करता है ऐसा बजट प्रस्तुत किया है। यह बजट अपने आप में विशेषता लिए हुए है। यह बजट जिन आकांक्षाओं की पूर्ति करने वाला बजट है। क्या रेल कर्मचारियों और क्या रेल उपभोक्ताओं दोनों को यह सुविधा और राहत प्रदान करता है। बोनस के नाम पर कांग्रेस की सरकार ने रेल कर्मचारियों को जेलों में दूँस दिया था। जनता सरकार ने उन कर्मचारियों को दुबारा बहाल किया और कर्मचारियों के विलो में विश्वास की भावना पैदा की। जनता पार्टी की सरकार कर्मचारियों के साथ किसी भी प्रकार का अन्याय नहीं करना चाहती है। उसने भूतलिंगम कमेटी का निर्माण किया है और जो विषय उसने उसके विचारार्थ रखे हैं उससे कर्मचारियों की आशयें जमी हैं। रेलवे में जो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी काम करते हैं उनके अन्दर भी आशा जगी है। कुल मिला कर इस बजट को जनता पार्टी का एक बढ़िया बजट कहा जा सकता है, ऐसा बजट कहा जा सकता है जो जन आकांक्षाओं की पूर्ति करता है और जनता पार्टी की सरकार अपना सिर ऊँचा करके जनता के बीच में जा सकता है। |

मैं एक निवेदन छोटा मा करना चाहता हूँ। मैं शालावाड से चुन कर आया हूँ। शालावाड और शालावाड मुख्यालय के बीच अठारह किलोमीटर का फासला है। यहाँ पर केवल तीन करोड़ रुपये का ही खर्च बैठता है। इनके पैसे में इन दोनों को रेल से जोड़ा जा सकता है। यह इलाका बैकवर्ड और आदिवासी इलाका है। पिछड़ा

हुआ है। राजा महाराजाधियों के जमाने में यह पिछड़ा बना था रहा है। कांग्रेस सरकार ने इस की ओर कोई ध्यान नहीं दिया। अब लोगों की आशाएँ जगी हैं और वे समझते हैं कि उनको कुछ राहत प्रदान की जाएगी। मैं इस वक्त आप से यहाँ रेलवे लाइन की माँग नहीं कर रहा हूँ। मैं केवल मात्र आपसे यही आश्वासन चाहता हूँ कि इस लाइन का आप सर्वे इस साल में अवश्य करवा लेंगे। इस से वहाँ जनता को संतोष हो जाएगा।

कोटा से बारा एक गटल जाती है। इस के बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। इस में आपका खर्चा बिल्कुल नहीं बढ़ेगा। आपको अपने कर्मचारियों की संख्या को भी बढ़ाना नहीं पड़ेगा। लोगों को सुविधा भी हो जाएगी। इस लाइन को अगर गुना तक बढ़ा दिया जाए तो लोगों को बहुत अधिक संख्या में राहत मिल सकती है। इस में आप का कोई खर्च नहीं आएगा। न कर्मचारियों और न ही अफसरों की संख्या में आपको वृद्धि करनी पड़ेगी। मैं चाहता हूँ कि इसके बारे में आप चिन्तन करें।

मैं यह भी समझता हूँ कि रेलों को सुचारू रूप से चलाने के लिए गम्भीर चिन्तन भी होना चाहिये। ऐसा अगर किया जाए तो लोगों को बहुत राहत मिल सकती है। इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अधिकारियों और कर्मचारियों में नैशनल करेक्टर पैदा करने की जरूरत है। इसकी कमी दिखाई देती है। मैं एक छोटी सी मिसाल देता हूँ। इंजनों का उत्पादन आप करते हैं। उसके कारखाने आपने लगाए हैं। 1966-67 में जितने इंजन बनते थे 1976-77 में उनकी संख्या घटी है। इसकी आप जाँच कराएं। क्यों इनका उत्पादन कम हुआ है इसका पता आप लगाएं। आप

अफसरों तथा कर्मचारियों को अच्छी तन्बाहें दें रहे हैं, उनकी सुख सुविधा का ध्यान रख रहे हैं—तो क्या कारण है कि इनका उत्पादन कम हुआ है। मैं समझता हूँ कि नैशनल करेक्टर की कमी के कारण ऐसा हुआ है फिर बाह्य वह अधिकारी या कर्मचारी वर्ग हो। जन नेताओं में भी मैं समझता हूँ कि कमी आई है। इस कमी को दूर करने के उपाय होने चाहिये। इसके बारे में भी चिन्तन होना चाहिये। नैशनल करेक्टर को ज़रूर उठाए वगैर राष्ट्र निर्माण के काम पूरे नहीं हो सकते हैं।

16.00 hrs.

अगर झालावाड़ को वाया बारापुरी से मिला दिया जाये, तो मध्य प्रदेश और राजस्थान के विकास और समृद्धि का मार्ग प्रशस्त हो जायेगा, जो इस समय अंधकार में रह रहे हैं। वह सारा आदिवासी और जंगली क्षेत्र है। अगर मंत्री महोदय इस लाइन का सर्वे कराने के बाद उपयुक्त समझें, तो वह इस रेलवे लाइन को बिछाने की व्यवस्था करें। अगर रेलवे का सर्वे विभाग इस लाइन को उपयुक्त नहीं समझेगा, तो मैं इस बारे में आग्रह नहीं करूँगा।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश और राजस्थान को जोड़ने के लिए झालावाड़ से भोपाल रेलवे लाइन बनाई जाये। वह आदिवासी और जंगली क्षेत्र है, जो खनिज सम्पदा से भरा हुआ है। इन दो लाइनों को बनाने से उसका विकास होगा। यदि सरकार बड़े बड़े उद्योगों के क्षेत्र में ही रेलवे लाइन बनाती जायेगी तो उन क्षेत्रों का तो विकास हो जायेगा, लेकिन जो बहुत पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, जहाँ आशा की एक किरण भी नहीं है, अगर वहाँ पर भी रेलवे लाइनों के द्वारा आवागमन के साधन उपलब्ध न किये

वधे, तो उनका विकास नहीं हो पायेगा, और इस सरकार ने देश के गाँवों से लेकर दिल्ली तक एककृपता स्थापित कर के राष्ट्रीयता का जो स्वरूप बनाने का संकल्प किया है, वह नहीं बन पायेगा। यदि सरकार बदरीनारायण से रामेश्वरम् और इारिका से जगदीश, इन चारों धारों को मिलाते हुए काश्मीर को भी जोड़ने के लिए पग उठायेगी, और अगर रेलवे विभाग देश में एक सुन्दर संचार व्यवस्था उपलब्ध करेगा, तो बहुत न गति की आशा की जा सकती है।

मंत्री महोदय ने दिल्ली से अहमदाबाद बड़ी लाइन के बारे में आश्वासन दिया है। इस लाइन पर 97 लाख रुपये खर्च होंगे, लेकिन इनके लिए केवल पांच लाख रुपये दिखाये गये हैं। ऐसा मानना होता है कि यह एक आश्वासन मात्र रहेगा। मंत्री महोदय को इस लाइन की ओर उचित ध्यान देना चाहिए।

मवाई माधोपुर ने जयपुर तक बड़ी लाइन की व्यवस्था करने से लाखों लोगों को फायदा होगा। जयपुर हमारे प्रदेश की राजधानी है। इसलिए कोटा-सवाई माधोपुर-जयपुर रेलवे लाइन का बनाना बहुत आवश्यक है।

मेरा यह भी सुझाव है कि कोटा-चित्तौड़-बूंदी लाइन और कोटा-बूंदी-अजमेर लाइन का भी निर्माण किया जाये। इन तीनों इलाकों में बड़े बड़े कारखाने हैं। वहाँ होने वाली आमदनी से रेलवे का खर्च पूरा हो सकता है।

मैं मानता हूँ कि रेलवे में अनुशासन आया है, प्रशासन की सजगता से एक्सिडेंट कम हुए हैं, चोरियाँ भी कम हुई हैं और चोर पकड़े भी जाने लगे हैं। लेकिन मैं इस सम्बन्ध में अपना उदाहरण देना चाहता हूँ। मंत्री महोदय, श्री के० के० गोयल, और मैं फ्रंट क्लास में सोये हुए थे। चोरों

ने हमें भी नहीं बचसा। वहाँ जो कंडक्टर बैठा हुआ था, उसने कहा कि यहाँ से कोई नहीं गया है। इससे साफ़ बाहिर होता है कि रेलवे विभाग चोरों और चकियों से मिला हुआ है। इसलिए रेलवे की सुरक्षा व्यवस्था में सुधार किया जाना चाहिए। दिल्ली के बुकिंग ऑफिस में जहाँ माल लदान होता है, अगर वहाँ बुकिंग कराई जाये, तो चोरों को पकड़ा जा सकता है। मंत्री महोदय स्वयं प्राईवेट तीर पर बुकिंग करवा कर देखें कि चोर पकड़ में आते या नहीं।

अगर मंत्री महोदय इन मुद्दों को ध्यान में रखकर, तो अभी तक उन्हें जो सफलता मिली है, उसमें चार चांद लथ जायेंगे और उनके माध्यम से जनता सरकार को भी चार चांद लग जायेंगे, और जनता की आकांक्षायें भी पूरी होंगी।

श्री उपसेन (देवरिया)। सभापति महोदय, सब से पहले मैं यह प्रगतिशील और जन-कल्याणकारी बजट और अनुदानों की माँगों को लाने के लिए मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ। वह आजाद भारत के पहले रेल मंत्री हैं, जिन्होंने लगातार दो बजट ऐसे पेश किये हैं, जिनमें न तो माल-भाड़ा में और न यात्री-फिराये में एक पैसे की भी वृद्धि हुई है। इसलिए वह बधाई के पात्र हैं। मैं रेलवे के उन मजदूरों और कर्मचारियों को भी बधाई देना चाहता हूँ, जिनकी मेहनत से बिना इमर्जेंसी के, और सारे जनताधिकार देने के बाद भी, पहले वर्ष में 35 करोड़ रुपये और दूसरे वर्ष में 89 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ दिखाया गया है। इस के लिए मंत्री महोदय और रेल कर्मचारी दोनों बधाई के पात्र हैं।

1974 में जो रेल हड़ताल हुई थी, उसके समर्पण में हम भी खड़े थे और मंत्री महोदय भी खड़े थे। आल-इंडिया रेलवे मैन्स फेडरेशन ने जो छः-सूती कार्यक्रम रखा था, उसमें मुख्य बातें ये थीं। बोनस, वैज्ञानिक आधार पर बेतनों का निर्धारण और घाठ घण्टे का दिन। मैं मंत्री महोदय से अप्रार्थ करना चाहता हूँ कि वह इस बजट में इन बातों को लायू करें। कम से कम घाठ घण्टे का दिन रेलवे में हो, इस में तो किसी को एतराज होना ही नहीं चाहिए। विदेशों में जो बहुत प्रगतिशील देश कहे जाते हैं उन के यहाँ भागे चल कर 6 घण्टे के दिन की कल्पना की जाती है तो कोई वजह नहीं है कि मंत्री महोदय के विभाग में 6, 7 या 8 घण्टे का दिन न हो। इसलिए मैं उन से कहूँगा कि वह अपने यहाँ 8 घण्टे का दिन कर दें।

रह गई बोनस की बात। उस के लिए हमारी सरकार ने बूथनिम कमेटी बनाई है। वह कमेटी उस पर विचार कर रही है, क्या करेगी मैं नहीं जानता, लेकिन रेल के मजदूर इस पर बहुत आन्दोलन कर रहे हैं। मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहूँगा कि एक लाख मजदूर आल इंडिया रेलवे मैन्स फेडरेशन के झण्डे के नीचे यहाँ इनी वोट क्लब में इकट्ठे हुए और मैंने तो उनके बीच में भाषण दिया। मैंने उन से कहा कि अपने मार्च-आते-आते आप को बोनस मिल जायगा। यह बोनस कोई उनको पुरस्कार नहीं है, यह तो उनकी स्थायित्व की हुई मजदूरी है जो उनको मिलनी ही चाहिए। एक तर्क यह दिया जाता है कि डिफेंस के मजदूरों को क्यों न मिले, पी एंड टी को क्यों न मिले? मिले, सबको मिले लेकिन अगर रेल के मजदूर इमकी मांग कर रहे हैं तो देने का निश्चयना चालू किया जाय और रेल के मजदूरों में इमे चालू किया जाय। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी का इधर ध्यान है, मैं इस बात को अच्छी तरह से जानता हूँ।

एक बात के लिए मैं मंत्री जी को और बधाई दूँगा। मंत्री जी ने कहा कि भ्रष्ट लोग ब्यूटी पर जाएंगे तो अपने बच्चों को नहीं ले जायेंगे। अभी गोरखपुर के संसद सदस्य हरिकेश बहादुर ने कहा कि वे अपने बच्चों को न ले जायें। अच्छा है, भ्रष्टे जायें। हम लोग भ्रष्टे बसते हैं और सबिस ड्रेन से चले जायें। इस के प्रलाभ जहाँ जायें वहाँ उनकी जिम्मेदारी फिसल कर दी जाय। उनको जिम्मेदारी दे दी जाये और अगर वे अपनी जिम्मेदारी से चूक जाते हैं तो इस के लिए उनको सजा होनी चाहिए। मगर क्या बताएं? इनके लिए गेस्ट हाउस है। सबसे तकलीफ की बात यह है कि सेलून के लिए मंत्री जी ने कहा कि सेलून निरीक्षण-यान बना दिए जाएंगे और ये भ्रष्ट निरीक्षण यान की तरह काम करेंगे। लेकिन ये सेलून में ठहर जाते हैं। इनके लिए रेस्टरूम है, उस में टेलीविजन है, सारे एशो आराम के सामान इन के लिए मुहैया कर दिए जाते हैं लेकिन फिर भी ये सेलून में ठहर जाते हैं। मैं सुझाव देता हूँ भ्रामवनी बड़ाने का। जो ये सेलून है इन को आज बदल दीजिए। आप बारात के लिए जो डिब्बे देते हैं रिजर्व करके उस के लिए इन कैरिजेज को बना दीजिए और उस से पैसा कमाइए। लेकिन अभी मैंने देखा गोरखपुर के जनरल मेनेजर साहब का सेलून परसों चौथे दिन लखनऊ में खड़ा था और वे सेलून में ठहरे थे। सत्रे उठ कर गोल्फ खेलने चले गये। मैं आप को बताता हूँ लोक नायक जयप्रकाश जी के कहने से मैंने आल इंडिया रेलवे मैन्स फेडरेशन में सन् 50 से काम करना शुरू किया। एन ई रेलवे के हेडक्वार्टर की सारी लड़ाई हम लोगों ने शासन के साथ लड़ी। उन दिनों हम भाषण किया करते थे कि भ्रष्टे राज सब जगह से चला गया लेकिन रेलवे में नहीं गया। मैं आज भी वह कहना चाहता हूँ

कि अभी भी रेलवे में नौकरशाही है। उसके लिए हम मांग किया करते थे कि रेलवे बोर्ड को तोड़ दिया जाय। भाल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन की यह मांग थी और हमारे मंत्री भायगर साहब थे। अभी रेलवे बोर्ड ने सुधार हुआ है लेकिन इस सुधार से काम नहीं होगा। भाजप को मैं इसी राय का हूँ कि रेलवे बोर्ड को हटा देना चाहिए और उसकी जगह एक जानदार डेमोक्रेटिक सेट अप का इन्स्टीच्यूशन खड़ा करना चाहिए। उस में रेलवे मेन फेडरेशन के प्रतिनिधियों को भी जगह मिलनी चाहिए। तब जा कर जनतात्मिक पद्धति आ सकती है। रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में मैं एक मोर अर्ज करना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड के लागू बहुत भ्रष्टे भावनी हैं। बहुत लागू हमारे निम्न थे किसी जमाने में, भ्रष्टे लोग हैं लेकिन उनके लिए यह मोर अर्ज है —

“साहित्य के तमाशाई भफसोम तो करते हैं, पर डूबने वालों की हमदाद नहीं करते हैं।”

ये रेलवे बोर्ड के लोग सारी चीजा का समझते हैं लेकिन मेरे पास बड़े बड़े सवालालात है, मैं रेलवे में बीसो साल से काम कर रहा हूँ, मुझे जानकारी है कि जिनको तरक्की हानी चाहिए, उन की तनज्जुली हो गई। दुख की बात यह है कि हमारे पूर्वी इलाके के जब रेल मंत्री थे तो रेल के कर्मचारियों का ज्यादा कल्ले भ्राम हुआ। मेरे मुख लोहिया जी कहने थे कि भयर प्रधान मंत्री और राष्ट्रपति दक्षिण के हो जाय तो उत्तर का भला हो जायगा। सयोग से प्रधान मंत्री और राष्ट्रपति दक्षिण के हो गए और रेल मंत्री भी दक्षिण के हो गये तो भ्रम पूर्वांचल का और पूर्वी उत्तर-प्रदेश का, उत्तरी इलाके का भला होना चाहिए। मुझे पूरी उम्मीद है कि पूर्वांचल के गोरखपुर, बलिया, देवरिया, झाजमखंड, बस्ती आदि के जिले जो “पूर्वोत्तर रेलवे में पड़ते

हैं उन के अन्दर बड़ी लाइन फैल जायगी। मैंने खुद देखा है कि सोनपुर तक बड़ी लाइन गई हुई है। उसको पहलेजा घाट तक बढ़ाए और गोरखपुर से मिला दीजिए। फिर 30 डायन मेल जो दिल्ली से चलती है वह सीधे सोनपुर समस्तीपुर जा कर निकलेगी बोगांब से गीहाटी तक मैंने देखा है वहाँ भी रेल लाइन बिछाने का काम हो रहा है। तो हम दिल्ली से बँटें और जा कर गीहाटी उतरे तो भजा आ जायगा।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि रेल उद्योग के लिए एक स्वतन्त्र स्वायत्तता-प्राप्त नियम बना दिया जाये और उसमें कर्मचारियों के प्रतिनिधि रख जायें। उस स्थिति में जितना प्रोडक्शन होता है वह सही मायने में भागे बढ सकेगा।

जहा तक रेलवेमेन यूनियनो का सवाल है, भाय एक यूनियन को जन्म दीजिए। भाल इंडिया रेलवेमेन्स फेडरेशन और उससे सम्बन्धित जितनी यूनियन हैं, हम जनतात्मिक आधार पर उसका प्रतिनिधित्व करने वाले हैं। अभी एक मित्र कह रहे थे कि हरिजनो को यूनियन बना दी जाए लेकिन मैं समझता हूँ यूनियन में जाति बिरादरी नहीं देखनी चाहिए। रेल मजदूरों की मांगो का समर्थन करते हुए मैं उम्मीद करता हूँ कि जब भ्रगला रेल बजट प्रायेगा तो उस में रेल मजदूरों को बानस दिया जायेगा और सन् 1974 के निकाले हुए मजदूरों को रखा जायेगा तथा रेलवे बोर्ड, रेल सगटन का जो डिसेप्टलाइज-जेशन हुआ है—वह जनतात्मिक आधार पर प्रतिस्थापित होगा।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेलवे के अनुदानों की मांगो का समर्थन करता हूँ।

**SHRI VAYALAR RAVI** (Chirayinkil): Mr. Chairman, Sir, I think the Railway Minister generally gets both bouquets and brickbats. I hope I can give him more bouquets than brickbats.

First of all, I disagree with the hon. Member Mr. Ugrasen who expressed the view that the Railway Board should be scrapped. I am afraid the hon. Member is guided by certain misgivings in regard to the Railway Board. I was one of those who criticised the Railway Board in the forum of the House. Even I called it a white elephant once upon a time. But I feel that the Railway Board officials are not outsiders. When I have a close look, I find that they are technical people who have come from the bottom and every member of the Railway Board is fully equipped with the problems of the Railways and if any body comes from IAS or any other cadre, it is objectionable. The Railways is one of the first and the biggest public sector undertakings in this country and it works as an independent authority. So it is not wise to plead for scrapping of the Railway Board, but if he says about restructuring, modification and more efficiency, I will appreciate. I feel that this slogan-mongering for scrapping the Railway Board is not fair. But I am afraid there is a tendency on the part of the Government to bring people from outside into the Railway Board. This tendency has already started in the P.&T. Board. The Chairman of the P.&T. Board is always a technical man who come from the Posts & Telegraphs itself. Today the latest development is that the IAS cadre man who does not know the ABC of Posts & Telegraphs becomes the Chairman of the Board. It is an unfortunate development. I know your opinion about it is the same as mine because of the same reason. So, this tendency of bringing IAS cadre people to the P&T Board has a demoralising effect and it should not be there in the Railway Board. Its functioning should be kept as it is and should be made more efficient.

The important thing in the railways is efficiency, but more important is the safety and security of the passengers. I do not want to blame the hon. Minister directly for this. Of course, he has the main responsibility. The increasing accidents have created panic among the people. They have lost the confidence in the railways in regard to safety and security. Naturally it has affected the whole of railways. The Indian people who are travelling frequently in the trains need always safety and security. Even recently, a few days ago, the Jayanti Janata Express in which a friend of mine was travelling met with

an accident. Then, from Kerala, a lot of telephone calls came to me about his safety. We did not know what happened. Fortunately he survived. Whenever I go to different areas, people ask me: "Can you travel in train?" So, I appeal to the Minister—I do not criticise him—to please remove this fear complex of the people. I know there are certain forces working in this country. It may be true. You please expose them. If anybody is deliberately attempting to create chaos or if anybody is attempting to create a feeling of insecurity, it is your duty to expose him. It is not my duty. Since the Minister has made a public statement that certain elements are working against the interests of the railways, please come in the forum of Parliament and expose them before the Indian people, saying these are the people who are creating a crisis.

Many members have referred to the *janata* food. This is something which was introduced earlier. Please improve the food which you are already giving, especially in the fast trains.

Coming to thefts in trains, of late it has increased very greatly, particularly in the long distance trains. One reason is that in some of the long-distance trains there is no conductor. Further, when a compartment has only long distance passengers, say booked from Kerala to Delhi, why do you open the door at every station and allow people from intermediate stations to get in? Many passengers coming by Kerala-Karnataka Express have complained to me that many passengers get into the train at Nagpur, take away the luggage of other people when they are sleeping, and get down at Bhopal. So, there is no security for the luggage of the passengers. Now it has become a regular occurrence in the KK express and Jayanti Janata and the police is not co-operating with the passengers even when a complaint is made. I would say that the long distance passengers should be given all the facilities. Merely providing them with a pillow or a cushioned seat is not enough. You have to devise a method by which people getting into the trains at the intermediate stations in the case of long distance trains are given a separate compartment and not seats in the compartments fully booked from Trivendrum or Ernakulam to New Delhi. Further, a conductor must be there throughout to ensure that other passengers do not get into such compartments. I hope the Minister will not put me to the necessity of repeating these things next time but will take necessary steps.

There is one serious case which I want to bring to the notice of the Railway Minister. A boy named Job Joseph travelled from Bombay to Delhi by first class, for which he had reservation, and came here on the 10th March. As soon as he got down at the railway station, the police picked him and said that he is a ticketless traveller and took away Rs. 2000 from him. Even though he protested and pleaded with the police, it was of no avail. Finally, the police forced him to plead guilty and he was sentenced to imprisonment for ten days. Such incidents are happening. It is a conspiracy by a few officers of the railways and the police to give a bad name to the railways. This is happening at the railway station and it is a very serious matter. This kind of framing false charges, fabricating cases and putting innocent passengers in jail should be stopped forthwith.

Coming to electrification of trains, we have always been pleading for electrification of trains in Kerala because it will give them more capacity and also cheap availability of electricity. The Trivendrum-Mangalore line is one of the busiest lines. Yet, only for half the route the trains are dieselised. Either it should be fully dieselised or, alternatively, one more train should be introduced.

In the budget speech there is no mention of the Alleppey-Ernakulam line. I appeal that it must be given priority.

In most of the stations in Kerala, particularly in Quilon, the stations are overcrowded. The whole platform is full of goods and there is no moving space. Though I have made a complaint, it has not been looked into. Now the whole goods are kept in the platform. Please see that something is done to avoid overcrowding at the platform with these goods.

There are occasionally lightning strikes on the railways which affect the passengers. Please find out some method so that the passengers are not affected on such occasions.

There is one railway station called Perunguzhi in my constituency. The building has been completed. Please instal the machines and make it a full halt station.

**DR. HENRY AUSTIN (Ernakulam) :** I am very thankful to you for giving me a few minutes. I wish to highlight one or two points which largely concern my constituency and my state.

The people of Kerala are very thankful to the hon. Minister for having promised in his last year's Budget the Ernakulam-Alleppey railway line, but in the

present Budget no provision has been made. It is rumoured that it is because of the Planning Commission's reluctance to sanction the amount. This has created a lot of confusion in Kerala. People are thinking that it will not come about at all. So, I would appeal to the hon. Minister who knows the situation there to assuage their feelings and assure them that this will after all come about. There is no point in saying that Government want to take it up but the Planning Commission is not sanctioning the money. The better thing would be to get the Planning Commission's sanction and then announce it. Otherwise it is a reflection on the good intentions of the Railway Minister.

**PROF. MADHU DANDAVATE :** Even in the last year's Budget I had specifically said that these were the lines that had been referred to the Planning Commission for clearance.

**DR. HENRY AUSTIN :** But you know that our people take it that it is going to come. So, kindly try to expedite the matter which is pending with the Planning Commission and see that it is taken up.

The hon. Minister for Petroleum and Chemicals has announced that prospecting of oil in Kerala State would start in a couple of months from now and that the preliminary surveys have shown that there is very good scope for prospecting oil there. If that comes about, Cochin is likely to become a major harbour, an oil town. This revives the demand of the people for a railway connection from Madura to Cochin. To go to Madura now they have to take a circuitous route via Coimbatore or Quilon. Of course, there are certain difficulties, the terrain is bad, but nevertheless the connection with the hinterland of Tamil Nadu has been a long-felt need. I hope the Minister will bestow some attention on this.

I am very thankful to the Minister for the assurance that the class IV employees, particularly the caterers who are working on commission, will be absorbed on a regular basis. Most of them are from my State and on their behalf I want to convey to him their happiness at his promise. This is a very good thing. I congratulate the Minister.

In Kerala we are building a number of hydel projects, particularly the world famous Idukki project, which is one of the biggest in Asia. In view of the near completion of these projects and the availability of surplus electricity, there is a demand in Kerala for the electrification of trains. Suggestions have already been made that at least the major cities like Cochin, Trivandrum and Calicut should be connected by electric trains. There is

also insistent demand for circular railway. In Cochin, my constituency, we have got the Greater Cochin Development Authority. They have passed several resolutions to have circular railways in its jurisdiction. The Idukki project is in the neighbouring district.

**SHRI VINODBHAI B. SHETH** (Jamnagar): In Idukki, three turbines are still to be commissioned.

**SHRI VAYALAR RAVI**: Yes, they want Rs. 10 crores more for that.

**DR. HENRY AUSTIN**: Reference has been made by my hon. friend Shri Vayalar Ravi to the inconvenience experienced by long-distance passengers. There seems to be a proposal to ask the officers of the long distance trains such as KK Express to terminate their duty at a certain wayside station or on the boundary of a particular zonal railway. That means, every now and then, some new officers will come and disturb the passengers. The long distance passengers want that they may not be disturbed every now and then. The officers are also wondering as to what will happen to them. This is a very serious matter. I hope, the Minister will look into the matter. There may be some vested interest behind it.

When the Afghan delegation came to India, they had discussed the problem of inland transport with our government. We are cultivating friendly relations with Iran. If we have a railway link with Iran and Afghanistan, that would further consolidate our relations with Iran and Afghanistan. Our relations with Pakistan are also getting normalised. Our Railways should look outward also. If there is a railway line from Delhi to Iran via Pakistan and Afghanistan, naturally there will be connection to Western Europe also.

**PROF. MADHU DANDAVATE**: But not at the cost of Alleppey—Ernakulam line!

**DR. HENRY AUSTIN**: The main purpose of my brief intervention is this debate was only to request the Minister to do something about the Alleppy-Ernakulam Railway line. I hope, the Minister will look into it.

**श्री कंबर लाल शुक्ल (दिल्ली सदर)** : अध्यक्ष महोदय, मुझ केवल तीन-चार बातें कहनी हैं। एक तो यह है कि जिल्ले

मेट्रोपोलिटन सिटीज हैं, उनके लिए मंत्री महोदय ने झण्डरप्राऊण्ड रेलवे का प्रावधान किया था और उसके लिए इस सदन में भी कहा था। कलकत्ता और दूसरी जगहों पर तो झण्डरप्राऊण्ड रेलवेज बन रही हैं लेकिन दिल्ली में झण्डरप्राऊण्ड रेलवे का काम समाप्त करके कोई दूसरी योजना लायी जा रही है : दिल्ली के लिए एक कमेटी बिठाई गई है जिसमें ट्रांसपोर्ट, रेलवे और वक्सें हाऊसिंग मिनिस्ट्री के लोग हैं और उसने कोई रिपोर्ट भी दी है। उस सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय को लिखा था कि जो रिपोर्ट बन रही है उसके बारे में दिल्ली के पार्लियामेंट के मेम्बरो से भी बात की जाए। लेकिन उनसे कोई बात नहीं की गई।

दिल्ली में काफ़ी कालोनीज हैं और बड़ी बड़ी कालोनीज है। यह मैं मानता हूँ कि यहा पर झण्डर ग्राउण्ड रेलवे नहीं बन सकती है, क्योंकि इतने साधन नहीं हैं। फिर प्राप रिंग रेलवे बनाइये जिसका मैं स्वागत करता हूँ : इस के साथ ही दूसरी कालोनीज है—जैसे रमेशानगर, कीर्तनगर, जनकपुरी, आदि—जिनकी आवादी दो-दो लाख है। अगर उनको निक नहीं करेगे तो वहा के लिए भी एक समस्या उत्पन्न हो जाएगी। अगर प्राप उन्हें केवल बसों से ही निक करते है तो प्रापके पास रोड केपेसिटी इतनी नहीं है कि उन कालोनीज की आवश्यकताएं पूरी हो सकें। प्रापके पास निमिटड रोड्स है जिन पर ट्रैफिक जाम होगा। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि जो योजना दिल्ली के लिए बनाई जाए उसमें यहाँ के संसद् सदस्यों से भी विचार-विमर्श किया जाए और फिर जो भी करना हो वह करें।

दूसरे, मैं यह कहना चाहता हूँ कि दिल्ली में रेलवे यातायात बढ़ता जा रहा है। जिससे यहाँ पर क्राफिक की समस्या है, प्लटफार्म्स की समस्या है, मोडिंग और

अनलॉडिंग की समस्या है। दिल्ली में पेट्रोलियम अंशमान पर इतना कंजेशन रहता है कि उन्हें दूर करना बहुत आवश्यक है। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में दिल्ली के लिए आप एक मास्टर प्लान बनाइये जिसके अधीन यह सब हो कि यहाँ के स्टेशनों पर कितने पेट्रोलिंग स्टेशन आते-जाते हैं, यहाँ पर कितने प्लेटफार्मों की जरूरत है, कितने रेस्ट हाऊसिंग की जरूरत है, किन-किन स्टेशनों पर कितना-कितना सामान उतरता-चढ़ता है। मैं चाहता हूँ कि जो गुड्स ट्रेस है वे दिल्ली और नई दिल्ली स्टेशनों को छोड़ कर आसपास के स्टेशनों पर लॉडिंग और अनलॉडिंग करे। अगर आप इस तरह की व्यवस्था कर सकें तो हमसे दिल्ली की कंजेशन कम होगी। प्लेटफार्मों पर जो कंजेशन रहता है, सफाई नहीं रहती है उसकी भी जांच मंत्री महादय करें। मास्टर प्लान दिल्ली के बारे में आप बनाए। इसको आप अभी करें। पाच दस मान के बाद दिल्ली में रियल एस्टेट आप बनाने की कांशिस करेगे ता आप नई बना पाएंगे क्योंकि दिल्ली कीपिटल दुनिया के सब कंपिटल के सबाने में प्रापार्शनटली ज्यादा तेजी में आगे बढ़ रहा है, इसकी आबादी बहुत तेजी में बढ़ती जा रही है। इस काम में आप प्रगति जाए।

हरियाणा के बारे में एक बात मैं कहना चाहता हूँ। वह बहुत बिकवर्ड ग य है। उसके बहुत थोड़े हिस्से में रेलों की सुविधा आपने प्रदान की है। हरियाणा का भी सब आपका करवाना चाहिए और पता चलाना चाहिए कि कहा-कहा रेलवे लाइनों की बहा आवश्यकता है।

जितनी भी आपकी स्कीम है, जैसे इलेक्ट्रिकेशन की स्कीम है तथा दूसरी है उनको आपको विदिन टाइम खत्म करवाना चाहिए। ऐसा आप नहीं करते है तो उसका परिणाम यह होता है कि जितने रुपये की स्कीम होती है उस पर उससे

कहीं ज्यादा पैसा खर्च हो जाता है और बीच भी देरी में होती है।

आपने अफसरों की कुछ सुविधाएँ काट दी हैं। ये रेलों में पहले से मिलती आ रही थी। आई ए सी आदि में जो काम करते हैं उनको कुछ विशेष सुविधायें मिलती हैं जो दूसरों को नहीं मिलती। कुछ रेलवे वालों को मिलती है और दूसरों को नहीं मिलती है। मेरी राय यह है कि हार्ट बनिंग हो न हो इसके लिए यह जरूरी है कि गवर्नमेंट आप इधिया एक कमेटी बनाए जो देखे कि रेल वालों को क्या सुविधायें मिलती है, हवाई जहाज वालों का क्या मिलती है और बाकी जो अफसर आदि हैं उनको क्या मिलती है और क्या मिलनी चाहिए और कितनी किम की जरूरत है। उसके बाद आप कुछ करेगे तो ठीक होगा। पापुलर स्लॉगन के सहारे ही आप चलेगे ता बहुत ज्यादा लाभ मिलने वाला नहीं है। उसके बारे में भी आप विचार करें।

श्री सूर प्रताप शांडी (जमशेदपुर) -  
रेलवे बजट वास्तव में बहुत बढ़िया बजट है। मदन में और मदन के बाहर भी इस की बहुत प्रशंसा हुई है। इस के लिए मंत्री महोदय बधाई के पात्र हैं।

लेकिन आज हमारे जो रेल कर्मचारी है इस बजट पर उन को क्या प्रतिक्रिया है इस चीज को भी हम लोगों का नजरअंदाज नहीं करना चाहिये। ऐसा हम ने किया तो यह हमारे लिए एक गलत बात होगी। रेल कर्मचारी इस बजट से खुश नहीं है। इस में बोनस के बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया है। 1974 में बोनस के मामले को लेकर हम लोगों ने कर्मचारियों से इडताल करवाई थी। हमारे मंत्री महोदय इसके भ्रगुभा थे, हम लोग भी भ्रगुभा थे। वह बहुत बड़ी इडताल हुई थी। अगर हम उन की इस मांग के बारे में फंसला नहीं करते

[श्री शत्रु प्रताप वाडगी]

हैं तो क्या यह नहीं कहा जायेगा कि राजनीतिक लाभ उठाने के लिए हमने उन को हड़ताल पर जाने के लिए उकसाया था। ऐसी भावना पैदा हो गई तो यह हमारे लिए अच्छा नहीं होगा। अगर हम बोनस के बारे में फँसला नहीं करते हैं तो हम इसकी सफाई नहीं दे सकेंगे कि वह हड़ताल हम लोगों ने क्यों करवाई थी। भूतलिंगम कमेटी स्थापित हुई। यह कहा जाता है कि उस कमेटी की रिपोर्ट आने के बाद उस पर विचार किया जाएगा और बान की जाएगी। मैं जानना चाहता हूँ कि अगर उम कमेटी ने यह कह दिया कि बोनस नहीं देना चाहिये तब आप क्या करेंगे? क्या तब आप नहीं देंगे? इस वास्ते यह भावना पैदा नहीं होनी देनी चाहिये कि राजनीतिक लाभ उठाने के लिए हमने इस मांग को उठाया था और हड़ताल करवाई थी। अगर राजनीतिक लाभ के लिए यह चीज की गई थी तो भविष्य में यह अच्छी बान नहीं होगी। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूँगा कि बोनस के बारे में जब पहल की थी तो आज हमको ईमानदारी के साथ विचार करना चाहिये क्योंकि जा आज कराडो ४० का लाभ रेलवे को हुआ है ता कर्मचारियों की मेहनत से ही हुआ है।

एक बात और है जिसका बजट में कोई वर्णन नहीं है और वह यह कि रेलवे कर्मचारी 30, 35 साल की नौकरी के बाद रिटायर होते हैं लेकिन उस के लडके को रेलवे विभाग में लिया जाय ऐसा कोई प्रावधान हमारे नियमों में नहीं है। मैं एक सवाल मन्त्री जी से पूछना चाहता हूँ कि एक प्रादमी जिसने 30, 35 साल नौकरी की है, उस के पत्नी और एक ही लडका हो तो बुढ़ापे में अगर आप उस के एक मात्र लडके को नौकरी नहीं देंगे तो उसकी

रोटी का प्रबन्ध कौन करेगा? इसलिये जिस तरह और प्राइवेट कम्पनियों में है कि इतने साल नौकरी करने के बाद जब रिटायर होगा तो उस के लडके को नौकरी दी जाती है, उसी तरह रेलवे में भी व्यवस्था होनी चाहिये। क्योंकि जो रेल कर्मचारी ईमानदारी से काम करते हैं अगर हम उनको इतनी सुविधा भी नहीं दे सके तो हो सकता है कि वह ईमानदारी से काम न करे जो हमारे लिए भविष्य में खराब होगा।

इस बजट में आज रेल अधिकारियों द्वारा जो कर्मचारियों पर जुल्म और अत्यचार हो रहे हैं उस पर अक्षुण्ण लगाने का आपने कोई संकेत नहीं किया। मैं वालटेयर की बात कहना चाहता हूँ जिस बात को ले कर हम 3 एम०पी० आप से मिले थे और बनाया था कि जी०एम०एस०ई० रेलवे के अधिकारी ने गलत कह कर हमको गुमराह किया है। मेरे पास वहा से पेटिशन आयी हुई है, मैं आप से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप उस पेटिशन को पढ लें और ईमानदारी से जांच करवा लें। और अगर यह गलत निकले तो मैं सदन से त्याग पत्र दे दूँगा, अन्यथा जिम ने गुमराह किया है आप जी०एम० को सजा दें। अगर इस तरह गलत बात कर के एम०पी० को गुमराह करेंगे तो यह बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात होगी।

आज वालटेयर डिबीजन के सिरकाकुलम क्षेत्र में 179 आदिमियों को निकाल दिया गया, इस बात को लेकर वह हड़ताल पर हैं। इनको छत्तरपुर ले जाया गया। यह कैबिनेट लेबर है, जब कि नियमानुसार उनका ट्रांसफर नहीं होता है। और छत्तरपुर का काम खत्म होने के बाद उनको बैठा दिया गया, जब कि सिरकाकुलम में काम है

धीर हो रहा है और वहाँ अधिकाधिकारियों ने अपने लोगों को रख लिया है। यह जो आपके पी० डब्लू० आई०, और आई० ओ० डब्लू० विभाग है जहाँ कि चार हजार से ज्यादा लेबर काम करता है। आप देखेंगे कि यह लोग अधिकाधिकारियों के धरो पर काम करते हैं, उनके कपड़े धोते हैं, रोटी बनाते हैं, बच्चों को स्कूल लाते और ले जाते हैं लेकिन अगर वह यह काम करने से इनकार करते हैं तो उनको निराल दिया जाता है इसलिए कि वह कैजुअल है। उनकी बात न आप सुनते हैं और न ही सुना पाते हैं।

इसी तरह से 179 कैजुअल लेबर को डी० ई० एन०, खुर्दा ने 1-2-1978 को निकाल दिया। वह अनशन किए हुए है, इसकी मर्यादा की आप जाच करे। मैं यह पत्र आप को दे दूंगा आप इसकी सत्यता का पता लगायें और अगर यह सत्य है कि रुपया लेने के लिये नये धादमी भर्ती किये गये हैं तो आई० ओ० डब्लू० के लोगों ने जो रुपया लेकर ऐसा किया है, उनके लिये आप उचित कार्यवाही अवश्य करेंगे, ऐसा हमको विश्वास है।

इसी तरह से बालटेयर में श्री प्रार० महापात्र, जो प्रार० पी० ऐफ० के है, जिनकी 14 साल की नौकरी हो गई है, उनको भी नौकरी से निकाल दिया गया।

रेल मंत्री (श्री० मधु बंडवले) : इंडियन प्रोडक्शन कमन्सिन्ट आप लिख कर दे दीजिये।

श्री छत्र प्रताप बाबंगी : मैं आपको लिख कर दे दूंगा। यह बेचारा महापात्र छुट्टी में घर गया था वहाँ घर के लोगों को चेक निकल आयी जिस में उसके पिता का देहान्त हो गया और उनके क्रिया कर्म के लिये उसको वहाँ 10, 12 दिन रहना पड़ा। उसके बाद वह खुर्दा रौंड गया।

उसने दरखास्त दे कर उस, बारह दिन की छुट्टी के लिये आवेदन किया। लेकिन उसको नौकरी से निकाल दिया गया है। तेरह, चौदह साल की नौकरी को खत्म कर देना, यह देख कर मुझे तो लगता है कि रेलवे में कोई कानून नियम नहीं चलता है, बल्कि जो अफसर चाहते हैं, वह करा लेते हैं।

खुर्दा रौंड में डी० पी० ओ० के चीफ क्लर्क, श्री एम० प्रार० पटनायक, की 40 बरस की नौकरी हा गई है, वह डिप्लोमन के सीनियर मोस्ट चीफ क्लर्क है और इस मई का रिटायर करेगे। उन को दोष यह है कि उन्होंने डी० पी० ओ०, जिपाठी के खिलाफ भ्रष्टाचार का आरोप लगाया।

श्री० मधु बंडवले : सभापति महोदय, इस सदन में यह प्रथा रही है कि चर्चा में हम किसी मुलाजिम या अधिकािकारी का नाम नहीं लेते हैं, क्योंकि उन्हें इस सदन में आ कर अपनी बात कहने का अधिकार नहीं होता है। इस लिए मेरा निवेदन है कि माननीय सदस्य हमारा नाम ले, लेकिन वह अधिकािकारियों का नाम न लें।

सभापति महोदय : सब जगह यही परम्परा है।

श्री छत्र प्रताप बाबंगी : रेल मंत्री 9-9-78 को खुर्दा रौंड गये थे, तो उस चीफ क्लर्क ने उन्हें डी० पी० ओ० के बिरुद्ध भ्रष्टाचार के बारे में आवेदनपत्र दिया था। माननीय मंत्री ने उस आवेदनपत्र को एनक्वायरी करने के लिए ए० पी० ओ० को भेज दिया। इतनी बड़ा बुद्धिमान का काम किया कि डी० पी० ओ० के बारे में एनक्वायरी करने के लिए आवेदनपत्र को ए० पी० ओ० खुर्दा रौंड, को भेज दिया। इसी लिए श्री पटनायक को चीफ क्लर्क के पद से हटा कर हीड क्लर्क बना दिया गया।

**[श्री छत्र प्रताप बाबंणी]**

आर० पी० एफ० टाटानगर के श्री पी० के० राव की नौकरी इमर्जेंसी में खत्म कर दी गई थी। रेल मंत्री महोदय की तरफ से इत बारे में जवाब धाया या कि विभागीय जांच के बाद उनको निकाल दिया गया था, हालांकि वास्तव में जांच नहीं हुई थी।

**रेल मंत्रालय में राज मंत्री ( श्री शिव नारायण) :** इस बारे में लिख कर दे दीजिए।

**श्री छत्र प्रताप बाबंणी :** हम ने हजारों पत्र दिये हैं, लेकिन कुछ नहीं होता है। अफसर जो कुछ लिख कर देते हैं, वही हमें भेज दिया जाता है। इस से हमें कोई फायदा नहीं होता है।

हाजीपुर में इस सरकार के समाजवाद का बहुत परिचय दिया गया है। बीम पञ्चीस बरस में छोटे छोटे गरीब बैडर फल-फूल बेचते थे। जनता पार्टी की सरकार की तरफ से गरीबों का बहुत डबोरा पीटा जाता है, कहा जाता है कि समाजवाद की ओर बढ़ रहे हैं। लेकिन जब जनता पार्टी की सरकार आई, तो उन बेचारे वैडरों का ठेका खत्म कर के एक लखपति का दे दिया गया। यह समाजवाद का कितना बड़ा परिचय है। अगर सरकार इसी नीति पर चलती रहेगी, तो लोग समाजवाद से डरने लग जायेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट और डिमांड का समर्थन करता हूँ। मैं निवेदन करूंगा कि कम से कम रेलवे में बोनस दिया जाये। शिव नारायण जो तो राखी हो ही गये हैं। अगर श्री मधु दंडवते भी राखी हो जायें, तो रेलवे में रेल कर्मचारियों को बोनस मिल जायेगा।

**श्री स्वामलाल शुर्वा (मंडला) :** समापति महोदय, मैं रेलवे मंत्री महोदय द्वारा रखी गई अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। इस के साथ ही मैं अपने पिछड़े हुए जिले के बारे में जानकारी देते हुए कुछ मांग भी करना चाहूंगा। मध्य प्रदेश में वह जिला है मांडला। देश में सब से पिछड़ा हुआ प्रदेश मध्य प्रदेश है, और मध्य प्रदेश में सब से पिछड़ा हुआ जिला मांडला है, जो आदिवासी-बहुल है। इमर्जेंसी पीरियड में पांच छः महीने के अन्दर मंडला जिले में चालीस हजार नसबदियां हुईं। वहां पर केवल आदिवासी गीड जनता रहती है। वह बहुत भोली-भाली जनता है। वे लोंग पद्रह पद्रह दिन तक जंगलो में भागते रहे, लेकिन, इस के बाद भी नहीं बच सके। नसबन्दी के कारण सैकड़ों लोगों की वहा मृत्यु हुई है। इस में आप का मालूम होगा कि वास्तव में वह कितना पिछड़ा हुआ हिस्सा है। मध्य प्रदेश वास्तव में देश का मध्य है। उस का हम देश का हृदय स्थल भी कह सकते हैं। जैसे शरीर का हृदय स्थल मध्य में होता है इसी प्रकार से यह मध्य प्रदेश देश के मध्य में है। यहा इतनी वन-सम्पदा, इतना खनिज पदार्थ भरा हुआ है लेकिन इसके बाद भी रेलवे लाइन के अभाव में यह प्रदेश पिछड़ा हुआ है। सही रेलवे लाइन न डालने के कारण वहा पर उद्योग नहीं डाले जा सके। तांबे का भंडार वालाघाट और वैहर में है जिस से सैकड़ों वर्ष तक काम चल सकता है। लोहे का भण्डार मध्य प्रदेश के ही वस्तर जिले में है। हीरे का भंडार पन्ना जिले में है और कोयले का भंडार छिदवाड़ा, राहडोल और मंडला आदि जिलों में है। इस के अलावा बीकनाइट का भण्डार खास हमारे मंडला जिले में है। इसके बाद भी वहां पर कोई

[श्री श्याम लाल घुष] ]

कारखाना नहीं खोला गया। हमें बड़ी आशा थी कि गत सरकार तो आदिवासियों के लिए निर्णय लेना करती थी कि हम आदिवासियों के लिए यह करने जा रहे हैं, वह करने जा रहे हैं, गरीबी मिटाने जा रहे हैं लेकिन जनता की गरीबी तो मिटी नहीं, गरीब लोग ही मिटा दिए गए, यह एम.जैती पीरिब्रड के अन्तर्गत हुआ मगर हम उम्मीद करते थे कि हमारी जनता सरकार अवश्य उन के लिए काम करेगी। मुझे तो बड़ी आशा थी कि इस बजट सत्र में हमारे आदिवासी मंडला जिले को प्रधानता व मान्यता दे कर मंत्री जी वहाँ के लिए रेलवे लाइन देंगे जहाँ इतनी वन-सम्पदा भरी हुई है। हरा गोद, सालबीज और बौक्साइट का वहाँ भण्डार है, सफेद सीमेंट के पत्थर का भण्डार भरा हुआ है। इस तरह से नाना प्रकार के खनिज पदार्थ का भण्डार वहाँ भरा हुआ है लेकिन सरकार की ओर से फिर भी कोई उद्योग वहाँ नहीं खोला गया है। और न दूसरे व्यक्ति ही रेल के अभाव में उद्योग खोलते हैं। मुझे बड़ी आशा थी कि हमारी जनता सरकार हम आदिवासी पिछड़े जिले को प्राथमिकता देकर वहाँ रेलवे लाइन बिछायेगी। लेकिन मेरी आशाओं पर यानी फेर दिया गया। फिर भी मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि आगामी बजट में इस को प्राथमिकता दे कर नैनपुर से मांडला, मांडला से डिबोरी, करंजा, अमरकण्ठक हो कर पेण्ड्रा तक रेलवे लाइन बिछाने की अवश्य स्वीकृति प्रदान करेंगे। अगर नैनपुर से मांडला और मांडला से पैडी तक रेलवे लाइन बिछायी जाय तो कोई बहुत लम्बा मार्ग नहीं होगा, सवा सौ मील का टुकड़ा यह होगा। अगर इस को जोड़ देते हैं तो वहाँ बहुत से उद्योग लग सकते हैं क्योंकि सालबीज का भी वहाँ बहुत भण्डार है, कोयले का भी भण्डार है, लौह का भी भण्डार है और सफेद सीमेंट

के पत्थर का भी भण्डार भरा पड़ा है। अगर यह रेलवे लाइन वहाँ डाल दी जायेगी तो वहाँ जो मिश्रित बेरोजगार हैं, आदिवासी और जो दूसरे पिछड़े लोग हैं उन को काम मिल सकेगा और उस जिले का उद्धार हो सकेगा। रेलवे लाइन डाल देने से और साधन उपलब्ध होने से वहाँ शासकीय उद्योग भी डाले जा सकेंगे और प्राइवेट उद्योगपति भी वहाँ अपना उद्योग डालने के लिए तैयार हो सकेंगे। आज यातायात के साधन के अभाव में कोई वहाँ उद्योग डालने के लिए तैयार नहीं होता। वहाँ इतना माल है, इतनी वन सम्पदा है, इस के बाद भी वह बाहर ले जाया जाता है। मेरे जिले में बॉक्साइट का भण्डार है लेकिन कारखाना बिलासपुर के कोरवा में खोला गया है केवल यातायात का साधन न होने के कारण। अभी हमारे राज्य मंत्री श्री धनिक लाल मंडल हमारे जिले के दौरे पर गए थे। उन्होंने देखा और बड़ा दुःख प्रकट किया कि वास्तव में वहाँ इतना खनिज पदार्थ और इतनी वन सम्पदा है, फिर भी इस जिले की उपेक्षा की गई है। मेरी मांग को उन्होंने भी स्वीकार किया और कहा कि मैं इस मांग को गैसन में रखूंगा। तो मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी आगामी बजट में मेरे जिले को मान्यता और प्राथमिकता दे कर वहाँ अवश्य रेलवे लाइन बिछाने की कृपा करेंगे और मध्य प्रदेश, जो रेल की दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ है, उसका रेल की दृष्टि से पिछड़ापन दूर होगा। अगर वहाँ रेलवे लाइन बिछ जायेगी तो मेरे जिले का उद्धार हो जायेगा। वहाँ की ब्रिटा दूर हो जाएगी। इन्हीं शब्दों के साथ जो बजट पेश किया गया है उस का मैं समर्थन करता हूँ।

DR. BIJOY MONDAL (Bankura) :  
Mr. Chairman, Sir, I rise to congratulate the Railway Minister for presenting a very colourful budget, but at the same time, I am very sorry to say that it has not taken care of the under-developed areas like Bankura and Purulia in West Bengal, i.e. my constituency. In that way, it is a colourless budget. These two districts

are the poorest districts in the whole of India there is no industry in that area; there are four to five lakhs of people who are landless and have no job throughout the year except the harvesting season. The area has no link with the northern bank of river Damodar where all the industries exist. I would, therefore, urge that there must be a rail-cum-road bridge over the Damodar river via Mazia at Raniganj and at Diserghar ghat in Sanktoria, and conversion of narrow gauge to broad gauge from Purulia to Kotahilla.

Coal deposits have been found at Mazia in Bankura district. A survey was made regarding the construction of a new line from Bankura to Mazia. The construction of that line should have been included in this budget proposal, but that has not been done. The metergauge line from Bankura to Rainia also needs to be converted into a broad-gauge line. That also needs to be taken up immediately.

I would also request the hon. Minister to consider the electrification of the entire railway line from Adra to Kharagpur and it should be done immediately, if possible. One fast moving train also needs to be introduced from Purulia to Howrah.

I would also like to mention that nothing has been done for the railway employees in this budget. I would join with the other hon. Members that the demand of the railway employees for payment of bonus to them should have been considered in this budget. That has not been done. No proper provision for other amenities to the railway workers has been made. Proper attention has not been paid to the education of their children, provision of accommodation at different stations etc. There are no adequate health facilities for the employees.

The employment facilities for the wards of the retired railway employees have also been withdrawn, the retired employees have been denied this facility. This was being done during the previous years. I suggest that at least one of the wards, son, daughter or any relative of the retired employee, must be provided with some sort of employment, so that this right is restored to them and they are not deprived of this.

Now, a word about the railway employees unions. There still exist certain unions, who had supported the earlier regime of dictatorship. They are being treated at par with the other unions. The bureaucrats are in collusion with those unions and are unnecessary harassing the employees. As was pointed out by an hon. Member, suitable action should be taken in this regard.

With these words I am concluding. I again support the Railway Budget presented by the Railway Minister and I congratulate him and request him to kindly look into the matter regarding the employees because he is a man who is rather very, very sympathetic to the employees and take a decision which will prevent the recurrence of such things that harass the employees.

SHRI CHITTA BASU (Barasat) : I rise only to draw the attention of the Railway Minister..

PROF. MADHU DANDAVATE : I can tell you what you are going to say.

SHRI CHITTA BASU: That is very good. I know the dynamism of the hon. Minister and I hope he will not forget the interests of West Bengal.

My purpose is only to ascertain information regarding the doubling of Barasat-Sealdah-Bangan section of the Eastern Railway. There was a techno-economic survey and a project for Rs. 11 crore was also estimated and it has been referred to the Planning Commission and the Finance Ministry. On the ground that the line is not remunerative again the Planning Commission requested the Government of West Bengal to identify the priority and because the priority was not being identified by the State Government. I was told the matter could not be cleared. Very recently the West Bengal Chief Minister has cleared it. ....

PROF MADHU DANDAVATE : You please excuse me. I have made a specific reference to this issue while giving the 55 minute reply to the main debate in the first stage.

SHRI CHITTA BASU: And in spite of the fact that the West Bengal Government has given it the topmost priority having in view the miseries of the people of that area, it has not yet been included in the Annual Plan of 1978-79 although the Railway Board Chairman, Mr. Rajan was pleased to write to me that the Railway Ministry was willing to include this particular project in the Annual Plan of 1978-79.

In this connection may I also draw the attention of the Minister himself that although he has assured that the matter is before the Public Investment Committee, may I request him on this occasion to really have a sympathetic view and clear it so that the people of that area can be relieved of the miseries they have been subjected to.

Incidentally I would like to mention another matter. That is about broad-

gauging Kowda-Purulia line which is very important. As I am given only two minutes, I am not touching other important points which I would very much like to.

I once again request you to kindly see that these two projects are cleared at the earliest possible time. In this connection I want to make a comment that the Planning Commission could not sit in judgment over the performance of the Railways.

MR. CHAIRMAN: Shri Sakti Kumar Sarkar—not here.  
Then Shri Pradhan.

SHRI PABITRA MOHAN PRADHAN (Deogarh): Everybody is much concerned about the railway accidents. The matter was raised in the Consultative Committee also and the Railway Ministry was kind enough to give facts and figures regarding incidents for the last 15 years consecutively and from that it has been proved that the number of accidents this year under this Janata Ministry is less than the number of accidents that took place in the previous 14 years barring only in one year. So I say that the Railway Ministry, nay, the country should not only be much concerned about the railway accidents but also they should also be very cautious about the accidents so that in future so many frequent accidents do not occur.

17:00 hrs.

I know come to Orissa.

If you look at the railway map of India, you will find that through Orissa only two Railways pass i.e. Calcutta-Madras and Calcutta-Bombay and no other Railway. Other Railways pass a few miles here and there only and, therefore, I demand that the Ministry of Railways should give due attention to construct railway link linking Talcher Sambalpur, Talcher Bimlagarh, Khurda Road Balangir, Berampur Raigarh so that Orissa should get justice from the Government of India.

Other hon. members desire that the Railway Board should be abolished. I am not in favour of that. The Railway Board should be there. If there is anybody who is doing something bad, he may be removed. But the Railway Board instead of being abolished may be reconstituted and it should be made active so that the lacuna in the Railway Deptt. should not be there.

With these words I again reiterate my demands about Talcher Bimlagarh, Talcher Sambalpur links and other links which I stated earlier.

With these words, I support the Budget.

\*SHRI GANANATH PRADHAN (Sambalpur): Sir, I have been much disappointed by this Railway Budget as I expected much from the Railway Minister so far as the allocation of new railway lines to backward states like Rajasthan and Orissa is concerned. The people of Orissa have been much disappointed by the meagre amount that has been allocated to my State in this year's Railway Budget, although 63% of the South Eastern Railway lines pass through Orissa. The people of Orissa have been deliberately neglected in the sphere of giving jobs to the people of the State. The statistics say that only 19% Oriyas have been absorbed in Class I jobs and 61% Class II and 3.4% in Class IV. Sir, you are aware that a great number of people are below the poverty line in the State of Orissa. The destitution of the poorer sections of the people in Orissa is further aggravated when they are deprived of the rightful quota of jobs in the Railways. The Railway Minister allocated only 1 crore 12 lakh rupees both for Jakkbura and Banspani rail lines and Talchaler Sambalpur rail lines. Although Orissa is the only state in the country which is endowed with 54% of the country's entire mineral wealth, the total mileage of railway lines falls far short of its requirements. I demand that immediate steps should be taken to allot more funds for construction of new rail lines Talchar and Bimlagarh. I further demand that there should be direct express train from Titlagarh to Bombay and Calcutta through Sambalpur. I finally urge the Minister of Railways to declare on the floor of the House that the legitimate demands of the people of Orissa would be met without further loss of time.

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Sir, in my reply to the Debate at the first stage, I had already covered many important points which some of the Hon. Members have raised here. Sir, it is generally customary that those issues which are raised in the Debate at the first stage are not repeated during the Debate on the Demands. But many Hon. Members have raised the same issues. I do not blame them. Some of them might have been absent during my hour-long speech when most of the issues were covered. I will not therefore try to venture to go into such issues, but I will make only a cursory reference to them.

Sir, the common theme of almost all the Members has been introduction of certain new lines. I wish to make it very clear that as far as new lines are concerned

\* The original speech was delivered in Oriya.

the position is that we conduct the surveys, work out the cost aspect, and then the matter is referred to the Planning Commission. I do not blame the Planning Commission at all because, they have to take an overall view of the entire economy of the country. They have to see how much allocations are to be made to the Railways, and how much for the other projects etc. They have to weigh various claims. Naturally, we expected that there will be tremendous financial constraints and that the Planning Commission could permit only a few lines and decide on the finalisation of the schemes. We know that this is not at all a super-Cabinet or a Super Government, but, it is their duty which the Planning Commission is performing on behalf of the entire Government and for the general welfare of the economy. Because, if the give more attention to the Railways other projects would suffer for want of finances. For example, if power projects and other project do not get adequate finances, as a result of which you find inadequate generation of power in the country and soon, ultimately it would be the Railways, as well as the other sections who are likely to suffer. Therefore, I do not blame the Planning Commission at all. I am not trying to pass on the baby to the Planning Commission. We always discuss such matters with the Planning Commission. We try to establish the priority of certain lines. Mr. Mavalankar referred to the Tarapore line. I would tell him that when one particular project in Gujarat has already been cleared, (and that is to be started in the month of April), one cannot expect that the same State will be given yet another project. That is not likely to happen. So, these are the constraints. But I can assure Hon. Members that I have found out a *via media*. We are already exploring the proposal with the Finance Ministry and the Planning Commission. To-day, our difficulty is this. In the present financial year we expect to mop up a surplus of Rs. 80 crores. Even in the next financial year we expect a surplus of Rs. 65 crores. Naturally you may raise the question : When such an amount of surplus has been mopped up, why is it that a substantial portion is not diverted for the construction of lines ? To this, my answer is that because of the past failures, there have been tremendous backlogs of debts in the past which have been created, because, the previous Administration failed to meet the dividend obligation to the General Revenues. As a result of that, Sir, more than Rs. 360 crores of debts are there.

17:08 hrs.

[SHRI DHRIENDRANATH BASU *in the Chair*]

So, whenever we mopped up certain surpluses, they are all utilised only for

eliminating or for repaying a part of the backlog of debts. Therefore, on the first of April, we begin with a *scro*. Now, that is the difficulty, though you may feel that our surplus is of the order of Rs. 80 crores and not a pie out of that Rs. 80 crores is available for the construction of new lines. I have already explored the possibility of having a new deal of financing and we are suggesting to the Finance Ministry that the following two things can be taken up.

17:09 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

Firstly, it should be possible for us to convert these 'debts' into 'capital-at-charge'. On this 'capital-at-charge' we can pay six per cent dividend. This is one possibility, Sir. The second possibility is that from our surpluses we should be allowed to build up development fund and from that Development Fund, a definite proportion should be made available for the new lines. In the case of new lines that are to be constructed, at least a major portion of them can be taken up in most of the important provinces.

AN HON. MEMBER : What about Eastern UP ?

PROF. MADHU DANDAVAT : I am going to that. If you will carefully go through my pointed speech you will find that there are four types of works— (1) there are certain number of works which are to be accelerated; (2) new lines are to be undertaken, (3) some surveys are to be conducted and (4) certain conversion projects are to be taken up.

If you go through my budget speech, you will find that all the provinces like Assam, Orissa, U.P. Bihar, Tamilnadu, Gujarat and Maharashtra have been covered. To some places, we have given conversion projects and, at other places, we have taken up the extension of project and at some other place construction of new lines. And in some places, we have taken up new surveys in the backward—*adivasi*—areas. That is how we have spread the net. I can assure you that if the new policy which we are enunciating and which we are discussing with the Finance Ministry and also with the Planning Commission ultimately comes through, then it will be possible for us to devote greater amount for the construction/Conversion activities.

SHRI NATHU RAM MIRDHA : (Nagaur) : But, what about Rajasthan ?

PROF. MADHU DANDAVATE : I am coming to that. Our friends have forgotten that one of the schemes which is under investigation and examination about which we are having a favourable outlook is the conversion of the gauge which passes through Rajasthan and goes to Ahmedabad. You have already made a reference to it.

SHRI NATHU RAM MIRDHA : Six years have passed. We are getting the same reply.

PROF. MADHU DANDAVATE : At least see what has happened in these six years ?

SHRI NATHU RAM MIRDHA : Survei has been done. You have to provide for that.

PROF. MADHU DANDAVATE : Probably you were not present when I replied to the budget debate. At that time I had indicated that already all these schemes are being considered. I can assure you Sir, that we are already considering one of the projects of conversion. Therefore, I do not want to go into details of the individual problems that are raised.

During my last reply on the general demands and during the last budget session, I introduced the practice of dealing with the basic policy issues during the debate and when local issues are raised by Members of Parliament during the debate I write elaborately replies to the individual Members giving our responses to the specific schemes that are suggested and various grievances that have been raised. I can also assure all the hon. Members that the individual issues that have been raised by them will all be replied to and we will try to meet their arguments at least half-way.

I am sure this will satisfy most of the Members. A number of Members have also raised the question of unmanned crossings. I am very happy to announce that so far, whenever I wrote to the individual Members, I had to point out to them that, according to the existing provisions, the entire burden of working expenditure regarding manning of unmanned gate has to be undertaken by the local authority or the State Government. In my budget speech I have already announced that the railways would like to undertake hundred per cent. responsibility of manning the unamanned gates. To that extent, I am sure that accidents may be reduced to the barest possible minimum. (Interruptions) I have already mentioned in my last speech that there are 22,000 unmanned gates. As far as the utilisation of wagons is concerned, I have already

replied in the course of the debate last time—I would like to point that out again—that as far as distribution and allocation of wagons is concerned, to-day the difficulty is not about the inadequacy of wagons. We have about 4 lakhs of wagons. Actually, the difficulty is about equitable distribution and allocation of wagons to various sectors. Our difficulty is that there are a number of stations where the wagons are not actually emptied immediately and therefore the turnaround decreases. To that extent there is a greater degree of inefficiency. When they are spread to different areas, we do not get the correct information at the Data Centre very quickly. It may take ten to fifteen days. Therefore, I am trying to introduce a new system. We are trying to have an integrated computer programme with the help of which, from all the areas, the data will be fed by the computer to the Centre and, within twentyfour hours, this information will be available to the Central Data Centre and then the allocation of wagons can be made in a better way.

Therefore, we will have a better utilisation or optimum utilisation of all the wagons and if that is done, a lot of our problems will be solved. I am very happy to tell you that the railways are already placing before the Planning Commission, as also before the Finance Ministry, a scheme in regard to development of three captive plants. We are trying to improve the installed capacity of the fourth plant. If we are able to have three captive plants—of course I do not want to go into details of it, because I have given them in the Rajya Sabha—each captive plant having 220 m.w. energy—and if that is done, to a very great extent, we will be able to meet the internal requirements on our railways.

Many friends have referred to the question of abolition of Railway Board. Sir, even when I was in the opposition I never demanded the abolition of the Railway Board. What is needed is not the abolition of the Railway Board but re-structuring, rationalisation and streamlining of the Railway Board. The Railway Board is a machinery or functional organisation and we find that there are five important disciplines which are covered by the Railway Board. The Members are from the Operating and Commercial category, Mechanical Engineering, Civil Engineering and Signalling, Finance and Accounts and also the Personnel Department. They come from the bottom—first they are the technicians, engineers and then they become the General Managers and only senior among the General Managers are picked up and brought to Railway Board. Therefore, the Railway Board is not an organisation of bureaucrats. It is an organisation which is a functional organisation of various disciplines and that

particular structure should be retained. All we need is not re-structuring in terms of size but in terms of devaluation of power. I do not want to go into details. I have already said about it in an elaborate manner. We have already worked out the devolution and delegation of powers in terms of administrative powers and financial powers. We have taken them to the divisional level and will be able to give good results.

Sir, reference has been made to arrears in demurrage amount. Someone pointed out that it is the big industrial houses that are accumulating large arrears. Unfortunately, our own experience shows that there are a number of public sector undertakings which have not been able to pay the demurrage amount. We have taken up this issue.

Sir, I will end my speech by making a cursory mention about the underground projects. Suggestion was made for taking up the under-ground project in Delhi, Bombay and Madras. I can tell you the experience of Calcutta. We have already spent over Rs. 31 crores and the total expenditure will be Rs. 230 crores. As such, in Calcutta we will go ahead. Already Bombay Corporation has said that they do not want the white elephant of underground project as that will destroy all their small schemes. Therefore, I can assure my friends from Delhi not to hanker after the mirage of under-ground schemes. It is better to have rationalised surface transport which will be able to get better results.

Mr. Speaker, Sir, it is the second stage of the debate. Still we have to deal with supplementary demands and excess grants and appropriation bills and, as such, I will not take more time of the House. In conclusion I want to assure all the Members that all the individual complaints that have been made on the Floor of the House will be replied to in detail before the end of the Budget Session showing our response to the concrete suggestions that have been made.

MR. SPEAKER : Before we proceed further, I want to call the Home Minister to make a statement.

SHRI VAYALAR RAVI : Sir, I rise on a point of order. The statement of the Home Minister is about the incident in the vicinity of the U.P. legislature.

MR. SPEAKER : It is about Mizoram.

17.30 hrs.

#### STATEMENT RE MIZORAM

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI CHARAN SINGH) : Sir, the House is aware that in pursuance of a desire expressed by Shri Laldenga, the President of the Mizo National Front, that he was anxious to assist in the process of complete restoration of peace in the Union Territory of Mizoram, the Government of India has been having continuous discussions with him during the last two years. A delegation of the Mizo National Front led by Shri Laldenga entered into an agreement on February 18, 1976 with the representatives of the Government of India, wherein they clearly acknowledged that Mizoram is an integral part of India and conveyed to the Government of India their decision to accept the settlement of the problem in Mizoram within the framework of the Constitution of India. The delegation requested the Government of India to provide them facilities to meet their other colleagues to obtain a clear mandate and to get full authority to make an early and final settlement. The delegation further agreed that the step shall be taken forthwith to collect all underground personnel with their arms and ammunition inside mutually agreed camps and to hand over the arms and ammunition, so collected, within one month of the delegation meeting their other colleagues. Accordingly, a meeting was held in March, 1976. As a result of the meeting, Shri Laldenga stood fully authorised to implement the agreement. But contrary to expectations, he did not take any practical steps in that regard. He was also insisting that his agreement should be kept secret.

When the Government expressed their unhappiness over the delay, he agreed to the issue of a joint press communique on July 1, 1976, reiterating the salient features of the February agreement. But even thereafter without taking any steps to implement the agreement, he started indulging in clandestine propaganda to the contrary and no progress was made.

When the present Government took office, one of the first tasks they addressed themselves to was the problem of Mizoram. At Laldenga's request a dialogue was resumed with him at official level. He was also given opportunity to meet the Prime Minister twice. He has also met me several times. During our discussions with Laldenga we impressed upon him the urgent need to bring out underground arms and ammunition and stop insurgent