

हो जाए। अतः सरकार से मागह है कि
 अधिकतर इन पर उचित कार्रवाई वह
 करे।

14.25 hrs.

**RAILWAY BUDGET, 1978-79—GEN-
 ERAL DISCUSSION**

MR. CHAIRMAN: Now we take up
 general discussion on the Railway
 Budget. Mr. Qureshi.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI
 (Anantnag): Madam Chairman, I am
 really in a fix whether I should con-
 gratulate the hon. Minister for Rail-
 ways for presenting the Budget, but
 I have to be realistic. I have to give
 him bouquets for the good work he
 has done and not brickbats for the
 bad work he is doing.

I am now drawing his attention to
 the last page of his speech wherein
 he has stated discussing about the pro-
 gress he has made in the working of
 the Railways:

"This has been possible by the hard
 work put in by all categories of
 Railwaymen and their unstinted co-
 operation in improving railway opera-
 tions. The commendable perfor-
 mance of the Railwaymen during
 the current financial year, has ex-
 ploded the myth that only enforced
 discipline of the Emergency Era
 could achieve better results."

I think, he has not been very fair to
 the previous Government on what he
 inherited from that Government. I
 would like to refresh his memory
 from his own document. Here is the
 Annual Report & Accounts for 1976-
 77 where it is said:

"Railways' performance during
 1976-77, both physical and financial,
 was far better when compared to

the previous year. A significant in-
 crease in both traffic hauled and
 passengers booked, aided by better
 efficiency and tighter expenditure
 control enabled the Railways to
 close the year with a sizeable sur-
 plus of Rs. 87.24 crores."

I think, this is the period, when he
 had hardly taken over the Ministry.

In the same booklet it is said fur-
 ther:

"The performance of the Railways
 during the year was a testimony to
 the high calibre of the men and
 women employed at all levels and
 their unflinching commitment to the
 tasks assigned to them."

I think, it is high time that he came
 out from the hangover of the Emer-
 gency and gave Parliament the correct
 assessment of things, as to what he
 took over from the previous Govern-
 ment.

I would like to remind him—he
 knows that the year 1976-77 was
 really a turning point for the Rail-
 ways. What was happening in 1974-
 75, I will go into when I discuss the
 problems of labour and the Unions in
 the Railways. But in 1976-77, the
 gross traffic receipt rose by 12.5 per
 cent, and the railway freight traffic
 touched a record high in 1976-77. The
 total revenue-earning freight traf-
 fic amounted to 212.27 million tonnes,
 which was 15.48 million tonnes more
 than in the previous year and 6.27
 million tonnes above the target which
 was fixed for 1976-77. I would re-
 mind the hon. Minister that, while
 taking credit for the good job he is
 doing now, he should not forget that
 the legacy left by the previous Gov-
 ernment was really something which
 was very very remarkable. It is
 hopped from the hon. Minister that he
 will maintain the efficiency and the
 progress of the Railways as he in-
 herited it from the previous Govern-
 ment....

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF MADHU DANDAVATE):
Lest you start on the wrong assumption, I want to make it clear that I have in fact, in that very paragraph conceded that, during the Emergency, the progress was good, but we have explained the myth that only under the enforced discipline of the Emergency can results be produced

SHRI MOHD SHAFI QURESHI
That is my contention. It was not enforced discipline.

AN HON MEMBER It was a self-imposed discipline.

SHRI MOHD SHAFI QURESHI If discipline means catching people travelling without tickets and catching people who are selling tickets outside the Railway Station and looting people fair enough yes. You must take it that Emergency to that extent was good. It did a tremendous good to the country. But the question is you should not mix up everything. Every thing about the Emergency was not bad.

Then Madam, both the suburban and the non-suburban passenger traffic rose by 9.17 per cent and 13.16 per cent respectively in the year as compared with 1975-76. Consequently the Indian Railways which have been running a string of deficits since 1973-74 turned the corner in 1976-77.

But Madam, all the achievements of the Minister during the year are not completely washed away, but partly washed away by the record he has set also in the rate of accidents that have taken place during his one year's term. The rate of accidents during 1977-78 has doubled as compared to 1976-77 and I think this is something about which the Minister should have made a mention in the Budget Speech. But, instead of making any reference to this gruesome situation in the Indian Railways, he tried to skip it over by simply saying that he is spending a lac of rupees

per day on petrolling the track. But, it is the primary duty of the Railways to see that the passengers carried in the trains are safely taken to their destination. People want faster travel: fair enough. But they want safer travel also. I am sorry the Minister has not made any mention of the rate of accidents and the mode of accidents which have taken place. He has only said there have been cases of sabotage and it is due to sabotage that rail accidents have taken place. It would have been more appropriate for the Minister to have taken the Parliament into confidence in stating as to what were the areas in which sabotage was taking place. But, looking at the figures for 1976-77 so far his Ministry has been also to classify under 'sabotage' only two accidents out of 442 accidents reported so far. I think that it is not enough to say and to blame every railway accident as an act of sabotage. He has to go deeper into the whole problem. And I am sure it is also no remedy that he goes and spends a lakh of rupees on petrolling the entire track. He cannot because I think more than 6500 kilometres of Indian Railway lines are spread like arteries in the human body and it is physically impossible for the Government to petrol every kilometre of the railway track. So what is required is in certain areas which had been identified earlier and which might have been identified now the organisational set-up and the Administration has to be tightened up.

I am sorry to point out that his Budget does not reveal very bold initiative so far as restructuring of the Railway Administration is concerned. He has made much of the restructuring of the Railway Board and it can please people outside but, looking at the financial aspect or savings, if he looks at the Demands for Grants, for expenditure on the Central Govern-

ment Railways for 1977-78, the first page shows the expenditure on the Railway Board. In 1976-77 the expenditure was Rs. 43,67,000 and in the Budget Estimates for 1977-78 it has gone up to Rs. 46,68,000 and in the Budget Estimates for 1978-79 the expenditure will go further up to Rs. 47,45,000. What has been done is that the recommendations of the Administrative Reforms Commission have been accepted. But I would request the Hon. Minister to say in all sincerity whether he is satisfied with this type of arrangement. What has been done is, the number of Members of the Railway Board is the same. I am not for abolition of the Railway Board. I am in favour of retaining the Railway Board, because it has been functioning very nicely so far. My only submission is that the Railway Board is a very conscious horse, it knows the rider. If the rider is weak and jittery he is bound to be thrown over and if the rider knows his job well and he knows how to tackle the situation, I am sure, he will be able to set right this horse and run on the track. But what has been done is that the posts of the Additional Members, Railway Board, have been reduced on the one hand, but they have been designated as Advisers. In terms of expenditure, it has gone up, it has not come down. Previously also, it was the Railway Board, which was taking decisions, today also it continues to have the same functions. To make a big show that the Minister has made very huge savings by restructuring the Railway Board is not correct, I think, much needs to be done about it.

In the same context, he talked about the delegation of powers. I quite agree that the powers have to be delegated from the Minister to the Railway Board and from the Railway Board to the various zones. But you must assure that even in zones these powers go down the line and they are not concentrated in one person. It is no use taking powers from the Minister and keeping it with the Railway Board, or taking powers from the Railway

Board and keeping it with the Zonal Managers. The Zonal Manager must give these powers further down the line. I would request the Minister now that he has got more money to spend and more time to devote to railways, he must strengthen the organization at the divisional level, because the divisional superintendent is the kingpin of the entire railway administration. It is here that his status has to be raised. I am sure that the hon. Minister will give due thought to my suggestion.

The hon. Minister has also been talking about the social burdens which he has to carry to the tune of about Rs. 170 crores. Out of this, Rs. 69 crores are accounted for carrying low-freighted traffic which benefits trade and industry. I would request the hon. Minister to tell us whether any exercise has been done or is being carried out to find out whether those industries which are getting this benefit and getting the material at below cost price are also reducing the price of the commodities that they are producing for the consumers. This is because there has to be a link between the two. If the trade and industry is getting certain raw material at a low cost, low freight, then it must reflect in the cost of production of that particular commodity, so that the ultimate aim to help the consumer, to benefit the consumer is achieved. This is where I would request the hon. Minister to take necessary action. He has now appointed a Committee; he has not done a very wise thing. He could have taken a decision himself with his experience of over one year and with his background of a professor. He would have called all the officers and discussed the matter with them threadbare and taken a decision within three months. He has now appointed a Committee under a judge of the High Court to go into the whole gamut of freight traffic. They are going to submit a report, but that report will never see the light of day. It would have been much better if the

[Shri Mohd Shafi Qureshi]

decision had been taken at his own level and then he would have been able to justify the appointment of the Committee. To my mind, it appears that the appointment of the Committee would delay matters, but this is a very important issue to which you have to give your concentrated energy and effort.

Now I am coming to another point and that is what we are thinking of the rail transport in the country we have also to consider coordination among various modes of transport like the road transport sea transport railway transport air transport and inland water transport. We have seen that upto now crores of rupees have been invested by the Railways in various State Road Transport Corporations primarily with a view to regulate rail-road coordination in various States but I am sorry to point out that no substantial result has been achieved so far. Even though the railways are getting adequate return on their investment in the form of fixed rate of interest yet the aim of rail-road coordination has not been achieved. The main reason is that the representatives of the Railway Board who are on the Board of Directors of these Corporations, do not play an effective role in these Boards because they are junior officers. They are nominated as Directors there whereas the State Boards have got people of higher status. So it becomes very difficult for these junior officers to make any worthwhile contribution in the rail-road co-ordination. I think crores of rupees have been spent so far without achieving any results. What is happening is that instead of achieving rail-road co-ordination there is rail-road competition. The State Governments are issuing road permits for various reasons with the result that rail communication in that area becomes uneconomic. I am of the

view that where road transport can haul passengers and goods in a more satisfactory way we should yield the ground to road transport. But, where railways can function in a better and more efficient way the Railway should be the main means of transport in that area so that co-ordination between road and rail transport is achieved.

I would also point out to the railway Minister one or two things. Now, I take up our production units—the CLW, DLW and the ICF. Although the cost of production of the locomotives and the coaches may not be comparable to similar locomotives and coaches imported earlier, attempts should be made to find out as to what is the actual cost of production of these locomotives and coaches which are produced in these units. This is important from two angles. One is that first of all we must know as to within our own units what is the real cost of production. Secondly, when we are thinking in terms of exports we may not live in a sheltered market and we are having a fierce competition in the world market where price and quality of the goods count. A country like Pakistan is now exporting wagons and coaches to Bangladesh. Possibly we are better people to supply them because we have got all the technical knowhow. Likewise, when we talk of collaborations, sometimes we must see whether the collaborators are producing similar locomotives in their own country and what is their cost of production because this cost comparison is very important. It is not only that you utilise your capacity fully to reduce the cost of production but you have also to see that the cost of production remains within reasonable limits so that when we go into the export market we can compete in the world market.

I am also happy that indigenous components and spares are now being produced which is a very good step and this was taken up in 1975 when a decl-

sion was taken under the 20-point programme to become self-reliant and that was one of the reasons why the railways have to go in for indigenisation.

I am happy that the railways are saving quite a lot of money and he made a reference to the savings in his speech also. It is a fact that our import content has come down and we are less dependent on foreign countries for imports. But may I draw the attention of the railway Minister to one fact. What is the reason that you are having an organization of Railway Adviser to the High Commissioner of India in UK as also in Berne, Paris and an Indian Mission in Japan and a Railway Adviser to the High Commissioner of India in Dacca. On the one hand your purchases from foreign countries are coming down but your postings of certain close ones—these are very favourite postings—remain. What are you doing from Berne? What are you doing from Switzerland, these world health resorts? May I know? When you are talking of curtailing the expenditure on railways, you are spending more than 17 lakhs of rupees in maintaining these various offices. When we have got in the USA an India Purchase Mission and we have got with every Ambassador, an officer attached what is the purpose of having these Advisers? Would you make an inquiry from your Ministry as to how many officers were sent from your Railway Ministry and from the various zones to go there and get these foreign components and spares in time? If this study is made, you will find something revealing. There are certain areas where you are really effect economy.

Then another area where you can effect economy is the Railway Rates Tribunal. Now the expenditure on this body is Rs. 4 lakhs. It is surprising and possibly revealing to the hon. Minister also, that in the last five years this Railways Rate Tribunal has taken up only 4 cases. They are not deciding it, because once it is deci-

ded they are left with no work. Because some judge of the High Court has to be maintained one way or the other therefore this Railway Rates Tribunal is continuing.

AN HON. MEMBER: It was your failure.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am very sorry for it. If it was, I tried to throw him out, if I could. Therefore, I am seeking the help of my friend. After all we are to work for the country. Therefore, I tell him that he should kindly look into the that he should kindly look into the Railway Rates Tribunal. He has already got a Committee to look into the freight structure of the Railways. Let the Committee do this work. Side by side he has got the Railway Rates Tribunal.

Nobody goes there. Suppose a man in Delhi has some grievance against certain freight structure of the Railways, would he go all the way to Madras to file the petition before the Commission which does not give any decisions in time? If it gives decisions then it will be without work.

These are certain areas where he could really effect some economy.

Then there is some sort of Railway Conference going on. I do not know what it is. Will you look into these various organisations because these are spread so vast and so thin that the hon. minister may not be able to fully realise the spread and utility of these organisations?

Another point which I would like to make is about the pensioners. This pension scheme was introduced on the Indian Railways as a social security measure on 16th November, 1957. All railway servants who joined service on or after that date are governed compulsorily by the pension scheme. Others were given option upto 21st October, 1972 either to retain the retirement benefit under the Contributory Provident Fund Scheme or to come over to pension scheme.

[Shri Mohd Shafi Qureshi]

As the pension scheme offers better security to the employees and their families the date of option may further be extended and that the scheme may be explained to the Railway staff in greater detail

I would request the hon Minister to consider the extension of this date further because we have seen a large number of employees never knew that they were to give an option and that they could get pension They are still in the dark This thing was not circulated properly all over the Railways with the result that very few people get the benefit of this scheme I think it is high time as he is looking into the staffing pattern to give them an opportunity of option, may be that opportunity of option may be the last opportunity for them so that Railway employees get the benefit of pension Contributory Provident fund is frittered away by them in no time If you go in for pension it will help the employees to a great extent

One point which possibly he has not touched in the Budget is about the railway electrification Railways should reduce the consumption of diesel oil by mobilising comparatively small sum of Rs 35 to 40 crores every year from the plan allocations and carry out the projected rate of electrification from the Railways Fifth Plan outlay which is Rs 2350 crores

The Ministry could also revise priority of various projects of accelerating pace of electrification As the rate of return is as high as 15 to 20 per cent on the electrification routes I think Railway electrification should in this way get top priority Even countries with huge oil resources like Poland USSR USA Iran and Iraq realise the usefulness of electrification of Railways and they are going in for it I am sure hon minister will give due thought to this electrification Along with this I will mention about the new line which he is trying to create—I will not say that

he has started from his home town, which is very good, which is already there on the map from Apta to Mangalore,—I would appeal to the hon Minister that the expansion of the Railways in the backward areas is something which is very, very important

Madam, the expansion of Railways in the sphere of construction of new railway lines has been far from uniform throughout the country during the last 25 years with the result that certain hilly, backward and underdeveloped regions and States have been totally neglected while certain areas have been given some consideration

It is seen that in States like H P Nagaland, Meghalaya, Manipur Arunachal, Mizoram and Tripura—and I will include my State also Jammu and Kashmir—and other backward States there has been practically no construction or addition to route-kilometrage during the last 20 years or it has only been negligible

Although the Planning Commission has extended some concessions to hilly areas, backward and under developed areas to augment growth yet the extension of railway lines even if it were not economical initially should be taken into consideration Because if you go with your yardstick if you listen to your officers they will give you the formula of economic viability But if you really want to develop the area then the old concept that the line must be economically viable has to be given up Because these areas will never develop unless you open up these areas for development

The proportion of expenditure on new railway lines to the total expenditure of the railways is steadily declining It is another dangerous trend which you will have to take note of In 1948-49, the ratio of expenditure on new lines to the total expenditure of the Railways ranged between 11 per cent to 13 per cent

From the year 1966-67, this percentage has steadily gone down. During 1972-73 and 1973-74 the expenditure on the construction of new railway lines was only 4.3 per cent to 4.8 per cent respectively of the total expenditure on the Railways. This also is a very depressing feature. And, I am sure, the hon. Minister will kindly look into this matter also.

There is one more thing about the Metropolitan Rail Transport Projects which I wish to mention. It is very important. The amount allotted so far for the project is about Rs. 50 crores for the five year period. That means, 10 crores for Calcutta, Bombay, Madras and Delhi. I had requested the hon. Minister in the previous session that he should make a very bold statement about the Metropolitan Rail Transport Project of Delhi, Madras and Bombay, because, it means hundreds and thousands of crores of rupees and God knows wherefrom he will get the money.

PROF. MADHU DANDAVATE: I have made that statement already.

SHRI MOHD SHAH QURESHI: And now he is giving for this Calcutta project Rs 10 crores. Each year out of Rs. 10 crores, these projects will get hardly Rs. 8 crores Rs 2 crores will be fanned out to other projects because you have to pay salary and allowances of the officers and the staff there who are doing absolutely no work there

Now this project which was costing originally Rs 120 crores will now cost Rs 240 crores. They have spent already Rs. 33 crores on it. Additional Rs 8 crores per year is there. It means, this project will be completed within a period of 20 years. And, 20 years would mean another price escalation. The allotment of funds is Rs. 240 crores. Rs 74 crores is the total amount and Rs 33 crores has already been spent. Rs 41 crores will be spent by them now in another 5 years. That means, Rs. 166 crores

will have to be spent. According to the Minister's assurance, he hopes to open this up in 1986. At the rate of allotment of funds of Rs. 8 crores a year it will be completed in 20 years. And the cost escalation by that time will be Rs. 480 crores. To spend Rs. 480 crores for a sixteen k.m. stretch from Tollygunj to Dum Dum would have really revolutionised the transport system in the entire country right from Cape Comorin to Kashmir; we would have a railwayline in the western coast also. We would have to go in for a net work of railway lines from one end to other of the country and not get bogged down to small area like Calcutta. (Interruptions).

Madam, I am concluding Calcutta must of course be developed. But, at what cost? Therefore, I would request the hon Minister to consider this question by not making it a prestige issue. Otherwise we can never take up that project. If we take Delhi project, it will cost more than Rs. 60 crores. Where is the money to come from? You know Government is considering sale of gold to make up the deficit. Tomorrow you will sell Indian Parliament and Rashtrapathi Bhavan to make up the deficit on the Indian Railways! That is not the way to meet a particular situation. Therefore, I say that the hon. Minister will have to look into the various aspects. I am very happy that he has not burdened the people so much but, one, thing, I must make clear. It has been brought to my notice that corruption in the railways again is raising its ugly head and many people have told me that it is impossible for them to get a ticket. So, what they do is that with the reservation slip, they attach Rs. 20 or 10/- note and they tell that this has the first priority from the Railway Board and the clerk there sees that the first priority would be in the shape of monetary benefits. He accepts it. He says 'please sit down. You will get the ticket.' This is what has happened to two or three of my

[Shri Mohd Shafi Qureshi]
 friends. But, the question is that if this is the type of corruption in broad day-light, it does not help anyone. (Interruptions). The hon. lady Member is sometimes with you and sometimes with us!

I would like to request him to consider strenghtening his vigilance department. He has of course got his own other departments to look after that. One thing at least he can do. That is those who have put in more than two years in a booking window, for God's sake, let him not keep them for a long time because they may develop vested interests and then the corruption starts. (Interruptions). I think he has got a proposal now to put in ladies. With due respect to you, Madam, ladies are lessprone to corruption. Maybe, but if they are put in an atmosphere where there are other corrupt elements, then I do not think they will be able to do much. I must appreciate the gesture of the Minister of State for Railways, Shri Sheo Narain for one thing. He has been an old friend and colleague of mine. He has now taken up the job of looking after the catering arrangement. Every day he takes his food in the Railway Canteen. It is doing wonderfully well. To that extent, in Parliament House, Members are getting good food. Would you kindly request him to move out of the Parliament House and to go to various stations and taste food there? I am told that there has been some deterioration in the quality of food that is being served. You have taken credit, I am prepared to concede it, for introducing this one rupee khana. But, the whole trouble is that you do not read your own book. It is again in 1976-77 survey that a mention is made about it. It says:

"Since all passengers cannot afford thali meal or ready to serve meal, the sale of comparatively low priced packed meal costing Re. 1/- to 1.25 consisting of six puries, vegetable and pickels was extended to 204 stations".

This is nothing new, that you have introduced in the railways. It was done in 1976-77. It was introduced at 204 stations. But the human memory is so short and the press memory is still shorter because they have headlined that 'Prof. Dandavate gives janata food for one rupee to the country'.

Therefore, you should also accept this, at least admit these things that we have set up certain good precedents. I hope that you will maintain those precedents because, after all, you are a Minister and I am in the Opposition. We have all to work for the good of the country. And I am sure that towards the railway system to-day everybody looks with high hopes. You will not disappoint the people and you will maintain the high standards of providing efficient service.

15 hrs.

श्री बिनायक प्रसाद यादव (सहरसा) :
 सभापति महोदया, रेल बजट का समर्थन करते हुए, सब से पहले मैं रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं की यद्यपि इन को कई वायदों को पूरा करना पड़ा और कई तरह की आर्थिक देन वहन करना पड़ा है। आयात स्थिति हटाने के बाद भी रेल विभाग में थोड़ी बहुत चुस्तता है और गाड़ियों क्रमोन्नत समय पर चलती हैं। इसके लिए भी मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ। कुछ गाड़ियाँ भी इन्होंने बढ़ाई हैं और उस में जैसा यह कहते हैं दूसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधा के लिए भी काफ़ी सुधार करेंगे। इन के लिए भी मंत्री महोदय मुबारकबाद के पात्र हैं, लेकिन जहाँ तक रेल के विस्तार और रेस्टोरेशन का सवाल है, उस के लिए मुझे बहुत खेद और उदासी है। सभापति महोदया, क्या स्थिति है रेल के इतिहास की धँदकी राज में, कांग्रेसी राज में और जनता राज में,

यह धाप देखें। 16 अप्रैल, 1953 को रेल चलना शुरू हुई थी इस देश में और 1936-37 तक अप्रैलों में 43,128 मील लम्बी रेल बिछाई थी यानी लगभग 70 हजार किलोमीटर। उससमय 8 अरब 61 करोड़ और 55 लाख रुपये की पूजी लगी हुई थी, 2 अरब 94 करोड़ 14 लाख रुपये की सालाना ग्रामदनी होती थी, 2 अरब 27 करोड़ 59 लाख रुपये खर्च होता था रेल चलाने में और सिर्फ 66 करोड़ 55 लाख रुपये की बचत होती थी। धाप जानती है कि उसी बचत से ग्रंथों ने इस देश में रेल की लाइने बिछानी शुरू की और प्रति दिन कम से कम डेढ़ किलोमीटर लाइन ग्रंथों के समय में बिछती थी। कांग्रेस के विगत 30 साल में उन्होंने प्रति दिन धाधा किलोमीटर से कुछ कम लाइन बिछाई और अब जो दडवते साहब का बजट है, उस में हिसाब लगा कर हम देखते हैं तो शायद एक चौथाई किलोमीटर भी इन के राज्य में प्रति दिन रेल नहीं बिछनी जबकि ग्रामदनी की जो स्थिति है, वह ग्रामों का पता है। सभापति महोदया, जैसा मैंने पहले कहा है कि सिर्फ 66 करोड़ 55 लाख रुपये की बचत थी ग्रंथों के जमाने में जब वे जा रहे थे और उस समय उन्होंने रेलों को इतना बढ़ाया। ग्रंथों दडवते साहब ने जो बजट पेश किया है, उसमें 22 अरब 20 करोड़ रुपये की ग्रामदनी है, रेल चलाने में खर्चा है 18 अरब 1 करोड़ रुपया और इन की बचत होती है 5 अरब 9 करोड़ रुपया और रेल बिछाने का अगर इन्होंने यही प्रोग्राम रखा तो एक दिन में एक-चौथाई किलोमीटर से भी कम बैठता है।

अब सभापति महोदया, जहाँ तक रेलों के विस्तार का सवाल है, रेल के विस्तार और ग्रामान-परिवर्तन को लें तो हम ने रेल मंत्री जी का भाषण बहुत गौर से

पढ़ा है। इन के भाषण के 23-24 पैरा-ग्राफ को धाप देखें। इन के भाषण को जब हमने पढ़ा तो हमने बिस्वरूपीय जवाहरलाल नेहरू जी का जो वसियतनामा है, उस की भाव धा गई। उसमें पहली चीज तो यह मिलती है कि उन्होंने राख छिटकवाया समुचे भारत माता की छाती पर और दूसरी बात वसियतनामा में यह थी कि जवाहरलाल अपने छुट्टियों में बाट दो। इन दोनों पैराग्राफ को पढ़ कर मुझे जवाहरलाल नेहरू के वसियतनामा की धाव धा गई। पैरा 23 में मंत्री जी कहते हैं :

सनद म रलो पर हान वाला प्रत्येक बहम म माननीय सदस्यो न अपने अपने पिछडे क्षेत्रो म रेल सुविधाओं के ग्रामाव के विषय में चिन्ता व्यक्त की है। इस सम्बन्ध में उनकी तरह में भी चिन्तित हू। सरकार विधेय रूप से पिछडे इलाको में ग्रधिक से ग्रधिक नई रेल लाइने बनाने के लिए उत्सुक है।'

चौबीसवें पैरा में देखिए —

"जब तक कि नई रेल लाइनों के निर्माण से सम्बन्धित समग्र नीति निर्धारित हो जाये तब तक रेल मन्त्रालय अगले वित्त वर्ष से निम्नलिखित रेल लाइनों के निर्माण का काम शुरू करने का विचार रखता है:—

(1) धाप्ता से मंगलूर तक प्रस्तावित वेस्ट कोस्ट कोकण रेलवे के प्रथम चरण के रूप में धाप्ता से रोहा तक एक नई रेल लाइन, जिससे महाराष्ट्र, गोधा और कर्नाटक धापस में जुड जायेंगे तथा केरल और तमिलनाडु के बीच सीधा सम्पर्क कायम हो जायेंगा ;

[श्री विनायक प्रसाद यादव]

(2) पश्चिमी बंगाल में कल्याणी से कल्याणी टाउनशिप तक सर्कल लाइन और

(1) गुजरात में कपडवज के रास्ते नखियाद मोड़ाला बड़ी लाइन।”

सभापति महोदया इन्होंने पिछड़े इलाकों के बारे में बड़ी चिंता व्यक्त की है और धासू बहाये है लेकिन रेल बिछाने का काम सब चला गया महाराष्ट्र और अन्य विकसित राज्यों का। महाराष्ट्र इस देश का सब से डवलप्ड एरिया है। इसीलिए मुझे इनके भाषण व सम्बन्ध में जवाहरलाल जी का बसीयतनामा याद आ जाता है कि हीरे जवाहरात तो बाट दिए अपने कुटुम्ब को और राख दे दी देश का।

प्राकसर साहब हमारे श्रेय्य रह चुके हैं। श्रेय्य मैं इसलिए कहता हूँ कि य हमारी पार्टी के बड़े नेता रहे हैं। जवाहरलाल जी का बसायतनामे की तरह य भी सारी रेल लाइन अपने यहां ले गये। मुझे यह सब देख कर के बड़ी तकलीफ हुई है। इनके प्रति आदर की भावना कुछ घटी है।

सभापति महोदया जहां तक छोटी रेल लाइनों को बड़ी लाइनों में कवचन का प्रश्न है इसमें भी हमारे साथ यानी पिछड़े इलाकों के साथ न्याय नहीं किया गया है। पिछड़े इलाकों के कवचन व बारे में मैं बताना चाहता हूँ कि यह कहा कहा हो रहा है। सभी मामलों में बताने का साथ क्रम भी इन्होंने अपने क्षेत्र और विविध राज्यों में किया है। य अपने बजट भाषण में फरमाते हैं —

इस समय हमारा परिवहन को तरफ परियोजनाओं पर काम हो रहा है। इस मामले में भी हम एक साथ सभी परियोजनाओं को ध्यान रखने की बजाय कुछ पर-

योजनाओं को पूरा करने की ओर ध्यान दे रहे हैं। इस नीति के परिणामस्वरूप, केवल में एनिकुलम-सिक्वन्सपुरम् प्रधान परिवर्तन परियोजना को पूरा करना संभव हो सका है। राजस्थान और पंजाब में सुरतगढ़ बटिडा परियोजना भी पूरी होने वाली है। महाराष्ट्र के मराठवाडा क्षेत्र में मनमाड-पुर्ली बैबनाथ परियोजना पर भी काम शुरू किया जाएगा।”

सभापति महोदया, अब मैं इनका ध्यान पिछड़े हुए इलाकों की तरफ ले जाना चाहता हूँ। इस के सम्बन्ध में पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की 77-78 की रिपोर्ट में कहा गया है (ब्यवधान)

इसका सारा श्रेय तो पहले वाला को जाता है।

सभापति महोदया, मैं माननीय मंत्री जी की बहुत इज्जत करता हूँ। लेकिन मैं इनका ध्यान बिहार की तरफ ले जाना चाहता हूँ जो कि देश का सब से पिछड़ा इलाका मन्बर दो पर आता है। वहां पर आज तक रेल लाइनों के सम्बन्ध में विकास का कोई काम नहीं किया गया है। यहां के मेरे क्षेत्र के एक पिछड़ा इलाके के बारे में कहा गया है। यह मैं पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट में बता रहा हूँ —

21 The north eastern region of Bihar (part of Saharsa and Purnea Districts) was served by metre gauge rail links—Supaul Bhaupiahi now Saragarh (27.2 kms) Bhaupiahi Nirmal (16 kms) Bhaupiahi Pratapganj Kanwaghat (38 kms) Ancharaghat Forbegganj (about 26 kms*) and Pratapganj-Bhimanaga. (19.2 kms)

These links to be gradually abandoned between 1904 and 1938 (the last one immediately after

completion in 1911) because of the ravages caused by floods and changes in the course of river Kosi."

संसारित महोदय, उररोक्त इलाका इस्तिर् भो राष्ट्रीय महत्त्व का है कि यह भारत-नेपाल सीमा पर अवस्थित है और इमनिष्ठ धरोहरों ने यहा रेल की पटरिया शुरू म हो विद्यवाही की ।

संसारित महोदय, इस पत्रिक प्रकाशित कमेटी की रिपोर्ट मे ध्यान देखेंगे कि रेलवे बोर्ड ने क्या कहा है —

"Another urgency certificate with an abstract estimate for Rs 72 lakhs for the restoration of Raghopur-Pratapganj section (12 kms) was also sent to the Railway Board on 3rd May, 1973

The Railway Board also suggested that the above Project should be linked suitably with two other projects under contemplation viz

- (a) construction of a metre gauge line between Bhumannagar, involving conversion of the dead narrow gauge line belonging to Kosi Project authorities, and
- (b) restoration of the Pratapganj-Bhumannagar line" और इतना ही महत्वपूर्ण है "

"Restoration of the Nirmali-Bhaptahi line"

यह रेलवे बोर्ड की रिपोर्टमें है । ये जो सारी रिपोर्ट है या रिपोर्टमें है जो कि पिछड़े हुए इलाके के बारे में की गई है इसकी रही की टोकरी में फेंक दिया गया है और माननीय मंत्री जो की महाराष्ट्र सूचना है, अपना खेज सूझा है

त्रिस्त विषय को हमने सुनाया है जो कि 5-6 हैं उनके तरफ ध्यान नहीं दिया गया है । 1904 और 1911 में ही उररोक्त लाइनों खत्म हो गई थी कोसी डिविजन के चलने खत्म हो गया है । आधारी के बाद कोसी बरेज बना है । करोड़ों खपया उस पर खर्च हुआ है । फलत यह इलाका हरा भरा हो गया है । हिन्दुस्तान में जो जूट पैदा होता है सब में ज्यादा यही पैदा होता है, लाखों मन उस इलाके में अब जूट पैदा होना शुरू हुआ गया है । लेकिन वहा कोई ट्रांसपोर्टेशन का इन्जाम नहीं है । हम श्री ललित नारायण मिश्र की बहुत आलोचना किया करने थे । लेकिन हम कहेंगे कि जब श्री ललित नारायण मिश्र थे तब उनके सामने अपनी कस्टिड्युएसी का कोई बिचार नहीं था । वह दरभंगा से चुन कर जाय थे । लेकिन फिर भी कोसी के इलाके का डिविजन उन के सामने था और इस कारण से उन्होंने वहा कुछ काम शुरू किया था । उनके मरने के बाद आज मालूम पडता है कि उन इलाके की किस प्रकार में उपेक्षा हानी शुरू हो गई है । ऐमा मानूम पडता है कि जनता पार्टी से उन इलाके का कोई ताल्लुक ही नहीं है । उस जिले से दो तीन एम पीज चुन कर आए है और सभी जनता पार्टी की टिकट पर चुन कर आए है । हा 15-20 असेम्बली कस्टिड्युएमीज है और सभी पर जनता पार्टी जीती है । लेकिन रेल मंत्री महोदय इसके बावजूद भी उन इलाके में नाराज है । पता नहीं क्यों नाराज है ? मैं निवेदन करना चाहता हू कि नाराज होने का कोई मबाल पैदा नहीं होना चाहिए । कोनी के इलाके में कोसी बाध बना हुआ है । वहा काफी प्रगति हुई है, खेती काफी सुधरी है । लाखों करोड़ों मन धनाज

[श्री विनायक प्रसाद यादव]

वेदा हाता है, जूट वेदा होता है। रेलवे बोर्ड का जो मतव्य था और जो उस इलाके की जरूरतें हैं उनको पूरा किया जाना चाहिए और उन सब लाइनों का प्रबलम्ब बालू किया जाना चाहिए।

अब मैं रेलवे बोर्ड के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। कुछ लोग इन्का सफेद हाथी की सजा दिया करते हैं, एम पीज दिया करते हैं। लेकिन मैं मंत्री महादय के भाषण से जब वह मंत्री नहीं थे, एम पी थे, जो उन्होंने रेलवे बोर्ड के बारे में कहा था कुछ पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ —

"But I want to criticise the Railway Board as an institution its structure, its method of functioning and the wasteful expenditure in which the Railway Board is indulging. If you ask me, I would say that the Railway Board has really become a Government and what about the Ministry? It has merely become a foot board of the Railway Board. I think that would be the apt description of the Railway Ministry and the Administration"

यह उनका भाषण है। अब इन्होंने यह भाषण किया था? उस समय किया था जब श्री ललित नारायण मिश्र रेल मंत्री थे और जिन के व्यवहार से रेलवे बोर्ड और रेलवे के प्रफसर कापत थे डरते थे और वह जानते थे कि रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड का क्या रिश्ता का है। उस वकत इन्होंने यह भाषण किया था। अब इनकी स्थिति क्या है? जब मैं मे एम पी बन कर आया तू कम से कम मसूर पत्र में इनको लिख दूँ। एक भी पत्र में किसी की ट्रान्सफर या किसी प्रफसर की सिकायत नहीं लिखी है। उन पत्रों में मैं यही लिखा है कि कहा रेमें सक्ती चाहिये, कहा पर क्या सुधार होना चाहिए, कहा पर बिस्तार प्रायि होना चाहिए। इनाका जो जबाब आया है उसमें इन्होंने कहा है कि आपका

पल मिला और इनको प्रफसर के यहा भेजा जा रहा है और जब जबाब आ जाएगा तो आपको खबर करदी जाएगी। आज तक सतर में से एक का भी उत्तर मुझे इनका नहीं आया है।

आपको जानकर मनापति महादय, अश्चर्य होगा

समापति महोदय आप 15 मिनट में चुके हैं, अब खरम बोजिए।

श्री विनायक प्रसाद यादव 1 मिनट में नहीं हो सकेगा। हमने चिटटी लिखी। हमारे यहा एक नहर है जो 3 4 साल से अपूरी पडी हुई है उसको रेलवे लाइन का पचगछिया-बुरुधारी में क्रीस करना है। रेलवे अधिकारी ने नहर विभाग से 25 हजार र० जमा करवा लिया लेकिन आज तक वह काम नहीं हुआ। जब मैं एम०पी० बना तो एक चिटटी लिखी। लेकिन आज तक वह नहर नह बन सकी है जिसका बजट से किसानों को बड़ी परेशानी है क्योंकि उस नहर में पानी नहीं आता है।

रेलवे बोर्ड में इन्होंने कुछ सुधार किया है। लेकिन क्या सुधार है? 5 मम्बर पहले भी रहते थे वह अब भी है। उसका डेमोन्स्ट्रेशन करना चाहिए। जो रेलवे बोर्ड है सय वारा मालिक है और हमारा अनुभव तो यही है कि जो रेलवे का साधारण पदाधिकारी भी है उस के हाथ में मंत्री जी की टिब बने हुए हैं और उदाहरण देना चाहता हूँ माननीय बी० पी० मडल जो इस मदन के मदन्य हैं की हड्डो टूट गई थी यहाँ पर सरकार ने एक बोर्ड बनाया था उसके आपरेशन के लिए और उनको बम्बई जाना था। हमने उनसे निवेदन

किया था कि उनके परिवार के लोग भी जायेंगे इसलिए जो चर्च गेट पर रेलवे का गेस्ट हाउस है वह उनके लिए 10, 15 दिन के लिए रिजर्व कर दिया जाय। हमसे मंत्री जी ने वादा किया, लेकिन जब अफसर्गे ने इन्हे उल्टा समझाया तो इन्होंने बिट्टो लिख दी कि एम० पी० उसमें नहीं रुक सकते हैं, वह अफसर्गे के लिये है। कितनी शमनाक बात है। हम समझते हैं कि यह प्रिविलेज का मामला इन पर होना चाहिए। कौन ऐसा गेस्ट हाउस या सर्किट हाउस है जिसमें एम०पी० नहीं ठहर सकता और अफसर रह सकते हैं? यह अफसरशाही की मनोवृत्ति है जिसके मंत्री जी गुलाम हैं।

ऐक्सीडेंट का जहा तर मवान है, कितने हुए हैं कहने की बात नहीं है। जहा तक कम्पेन्सेशन देने का सवाल है उनके बारे में मैं वर्तमान रेलवे मंत्री के भाषण में स दो लाइन पढ़ कर सुनाता हूँ जो उन्होंने एम० पी० की हर्षयत से दिया था

"Today we are putting a premium on death by a particular mode"

"Nowadays I always travel by air in the hope that in case some accident takes place, since we are not able to earn that much amount in our life time, at least after our death our family members would get Rs 1 lakh"

यह उन्होंने कहा था। प्रोफेसर साहब हमारे नेता हैं, बहुत कमाये होंगे। एम० पी० भी बहुत दिन तक रहे तो एयर से जर्नी कर सकते हैं, और यदि हवाई जहाज के ऐक्सीडेंट में कोई मरता है तो मरने वाले के परिवार के लोगों को एक लाख रुपया कम्पेन्सेशन मिलता है। लेकिन जिनको आपकी मिनिस्ट्री ने मार दिया उनके बारे में आपने कभी सोचा है? इसलिए मैं मंत्री महोदय से उम्मीद करता हूँ कि

रेलवे ऐक्सीडेंट्स में जितने लोग मरे हैं आपके मंत्रित्व काल में एक, एक लाख रु० मुआवजा के तौर पर आपको हर परिवार को देना चाहिए। कयनी और करनी का मेल तो कभी होना चाहिए। रेल दुर्घटना में मरे व्यक्ति के परिवार को एक लाख रुपया देना आपको नैतिक जिम्मेवारी है।

मैंने पहले ही आपसे कहा था कि हम इनका बहुत धादर करते हैं, लेकिन हमारा जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उसके साथ जो इनका गुस्ता है, वह नहीं होना चाहिए। हमसे अगर कोई गलती हुई हो तो वह हमको पीनालाइज करे, लेकिन उम पिछड़े हुए इलाके की जनता को पीनालाइज करने का इनका कोई अधिकार नहीं है। जनता को कोई पीनालाइज नहीं कर सकता है, जनता सब को पीनालाइज कर सकती है। प्रोफेसर साहब यह बात हमसे ज्यादा जानते हैं।

दमलिंग में निवेदन करूँगा कि सरायगढ़ (भरपटियाही) से निमलो और प्रतापगढ़ से भीमनगर वाली लाइन पर अखिलम्ब काम शुरू करना चाहिए। साथ ही हमारे यहा एक मिमगी, वांस्तयारपुर से बिहारोगढ़ सहरमा से महिषी माधपुरा से मिश्रवर पिपरा होते हुए राधापुर और बिहपुर से भीमनगर या बीरपुर तक नई लाइन का विस्तार का कार्य अखिलम्ब शुरू किया जाना चाहिये। पहली सरकार ने इनका सर्वे किया हुआ है, अब इनका अर्जेन्सी सर्वे करारकर काम हाथ में लेना चाहिए। मानसो से लेकर सहरमा सुपीम होते हुए फारबिसगढ़ तक की लाइन का भी कन्वर्जन किया जाना चाहिए यानी बड़ी लाइन बिछानी चाहिए। बगैनी में कटिहार तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट करने का जो इन्होंने इसमें इन्क्लूड किया है, हालाँकि यह पहली सरकार का किया हुआ है,

[श्री विनायक प्रसाद यादव]

लेकिन काम शुरू करने का जो इन्होंने निर्णय किया है, इसके लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि यातायात के अभाव में सारा इलाका अर्ध-ईबलप नहीं हो रहा है। वह इस धोर पूरा ध्यान दे कर यहाँ की लाइनों पर जल्दी से काम करने की व्यवस्था करें और जवाहरलाल जी ने जो अपनी बत्तीयत में लिखा है कि उनकी राख सारे देश में फैला दें, उस बात को वह बदल दें। इतना कह कर मैं इनसे माफी चाहता हूँ और समापति महोदयों को धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बतल दिया।

MR. CHAIRMAN: The first two speakers have taken an hour. One hon. Member was the originator of the debate, and the other was the originator on the Government side. But I am afraid we will have to stick to 10 minutes, if we are to finish the list of speakers before me. Now, Mr. Samar Mukherjee.

SHRI SAMAR MUKHERJEE (Howrah): The time allotted is according to the strength of the parties. You cannot arbitrarily cut my party's time.

MR. CHAIRMAN: I am afraid there is no list showing time. You have 26 minutes for your party. You can go ahead.

SHRI SAMAR MUKHERJEE: Madam Chairman: the Railway Budget presented by the Minister is one which has come after one full year of Janata rule. The various aspects of the budget are to be considered as reflecting the policy of the Janata Party Government.

15.24 hrs.

[SHRI DEHENDRANATH BASU in the Chair].

If I view this as reflecting the policy of the Janata Government, I am dis-

appointed, because though the passenger fare has not been increased and there have been some surplus and some good performances in freight and passenger traffic and though some amenities have been given to passengers and some concessions to railwaymen, the present budget is, on the whole, a continuation of the old policy. I don't find any basic change in this budget. Because Professor Dandavate, who holds progressive views, happens to be the Railway Minister, we expected that there will be complete re-orientation in the railway budget. But we find to our dismay that this budget reflects the same old heritage of the colonial railway budget and still the railways are carrying on the burden in the name of 'social burdens'. The result is that the industrialists are getting the benefit at the cost of both the passengers and the railway employees.

This budget has shown some surplus, but at the cost of whom? It is at the cost of railway passengers as well as employees. Credit has been taken that substantial dividend has been paid to the Government. We objected to this from the very beginning on the ground that the railway have to be treated as a service organisation. It has been mentioned in the budget also, but in practice it is not treated as a service organisation. Government is more interested in getting dividends out of railway funds. That is why the budget has reduced the amount allotted for Plan purposes. Last time the Plan allocation was Rs. 600 crores and odd, which has now been reduced to Rs. 535.30 crores. This shows that the Government or the Planning Commission is not interested in the problems of the railways but is interested only in reducing the amount sanctioned to the railways.

The demand for new railway lines is voiced with so much emphasis by people in various areas. But what we notice, as Shri Qureshi has just now pointed out, is that the percentage of money allotted for extension of exist-

ing lines or construction of new lines is gradually being reduced. This shows that the problems of the underdeveloped areas, the difficulties which the people in those areas are facing, are not getting priority in the hands of the Government. I am not blaming personally the Railway Minister. The fact has been that he has been working within the old framework and he has not succeeded in breaking the existing framework. It must be broken. Otherwise, there can be no fundamental or basic change in the railway administration and there will be no further amenities to the passengers or improvement in the conditions of work of the railway employees.

The Minister in this speech has said that this is a budget for the fulfilment of commitments. Some of the commitments have been fulfilled, but that is within the framework of the existing set up. That does not give credit to the Janata Party, as pointed out by Shri Qureshi quite rightly, because the whole background was created by the Railway Board under the previous Government. Now a surplus has been shown here but, at the cost of whom? Production has increased, which means heavy workload has been imposed on the railway workers. In the earlier budgets also so much surplus has been shown, and that was also due to the imposition of heavy workload. When a series of accidents took place and people were so much agitated, there was so much discussion on the subject and Government had to admit, and even in the course of the budget speech it has been admitted, that one of the main reasons for these accidents is exhaustion of the railway employees. Now in order to reduce their burden, some steps have been taken in this budget. It has been suggested that 2,700 persons have to be recruited for the full implementation of 10 hours duty for the loco running staff. They have also decided to implement the Miabhoy tribunal's recommendations. Even though this award was given 8 years before, it was kept in cold storage. It is only the public agitation on the accidents that

has opened the eyes of the railway administration. I was present during one of the discussions where all sections of the MPs also admitted that the workers have to work under heavy strain. So, one of the factors behind these accidents is exhaustion.

In his Budget speech also, the hon. Minister has appreciated the service rendered by the railwaymen. He has also mentioned how the productivity has increased in the workshops, but the figure for the other services has surprisingly disappeared from this year's Year Book. In the past in the year Books increase in productivity used to be recorded, and on the basis of that the railway employees demanded wage increase because they were giving more production without getting an adequate return. So, now this year we see the complete absence of this chart of increased productivity, but from the hon. Minister's speech it is quite clear that the workload has heavily increased. That is why discontent is growing among the railwaymen despite some benefits and some increments which have been announced.

My point is that the old set-up must be basically changed. That requires that the railways should be mainly service-oriented and that the income of the railways should be primarily spent on the improvement of the railways, improvement of the conditions of the employees, passenger amenities and creation of new railway lines. A part may go to the Government, but that should not be the primary condition. The social burdens must also be borne by the Government, and not the railways. Bearing the social burdens by the railways means that the workers and employees have to suffer and that the passengers have to pay a higher fare. So, this must change.

The Minister tried to give some pro-employee and pro-second class passengers orientation. That is good, we appreciate it, but unless the basic structure is thoroughly changed, this orientation will not lead to any basic reliefs or amenities.

[Shri Samar Mukherjee]

High appreciation has been expressed by the Minister in his Budget speech of the role of the workers and employees, but the issues which led the railway workers to the general strike in 1974 have not been settled. They are very vital, basic issues. The railways should be considered as industry. This has not been discussed with the railway leaders. The NCCRS which was the united platform of that struggle has not been called and consulted. I do not know why the Minister is avoiding it. Railwaymen are very much apprehensive that in order to patronise some particular union or some sections, the Minister is avoiding it. I think this avoidance is not helpful at all because it is generating discontent among the railwaymen.

There is no mention about bonus in the Budget speech, though the Minister had in the past, when faced with this question, said that Government had not rejected this proposal of bonus but had only referred it to the Bhoothalingam Committee. But you know that Bhoothalingam Committee has been boycotted by all the central trade unions, and they had taken a unanimous decision. According to them, the purpose of setting up this committee was only to introduce wage freeze. This goes against the interests of the workers and the employees, but Government, on principle, had long ago accepted that the workers and employees, even agricultural labourers, should get a need based minimum wage. Prof. Dandavate was with us in raising the same demand before he became a Minister. Now he is in the Government. So, it is his moral responsibility as a trade unionist to see that Government is, more or less, obliged to implement this principle of need-based minimum. Before elections, commitments were made that the Janata Party would introduce fair wages for all the workers and employees.

The need-based minimum is the crying demand and that was one of the

issues of the 1974 strike. When this commitment is not being honoured, slight concessions can satisfy neither the workers nor the employees. That is why, I say that this 'new deal' which the Minister has claimed, is not new deal; it is an old deal. He has just given some concessions under a new name or under a new cover. That is why, I request the Minister to give serious thought to this question.

He has stated in his Budget speech that all those victims of the 1974 strike have been taken back. Not all of them have been taken back. Most of them have been taken back. But there are persons who, even after repeated representations—I have cited particular concrete cases also—are not being taken back on some plea or the other by the local bureaucracy. They are resisting. I do not complain against the Minister as a person. He is willing to take them. The local bureaucracy is not implementing the orders even of the Railway Board. Now, new victimisations are taking place. Those who were compulsorily retired, some are not being taken back. Even where High Courts have given judgments in favour of the workers and the employees, those judgments of the High Courts are not being honoured. In some cases, full wages are not being given. I have brought copies of the judgments of the High Courts but I have no time and I do not want to waste time on reading them out. This is in the knowledge of the Minister. But the Minister is not capable of showing justice because of resistance from some quarters. That resistance must be fought. Otherwise, you cannot win the confidence of the railway employees. The talk of involving the workers in the management will remain an empty talk when in real practice the situation remains the same as it was before. In this context, the restructuring of the Railway Board, in no way, will help to improve the relations between the employees and the management because the same bureaucracy remains

as it is. There is only some division of power or decentralisation but it is not democratisation for which the Minister repeatedly says that he wants democratisation. Some more authority has been given to the General Manager and then to the Divisional Superintendents. It will not improve relations between the workers and the administration. More or less, it is my experience—I am connected with some of the trade union activities that the conflict is bigger in the lower level. Even some Railway Board circulars were not being implemented by the local officials because they did not like some particular trade union leaders or activists. So false cases are manufactured against them and they are prevented from joining their jobs even though they were victimised during Emergency or in 1974 or for trade union activities. So, the fact is that all the commitments have not been fulfilled though apparently the victims of the 1974 railway strike or the cases of victimisation during the Emergency largely have been taken back. There are so many cases which still remain, and new victimisations are going on. The other day, Shri Somnath Chatterjee raised the question of dismissal of 111 casual labourers in Kharagpur. He raised it under 377. The Minister knows this fact. The Minister was not present at that time. Arbitrarily, they were dismissed. This is not one case. In various other zonal railways also, similar complaints are coming. The process of penal transfers has not stopped. To prevent trade union activity, the bureaucrats are using the old methods of penal transfers, demotions, forced retirements, etc. All these things are going on. A large number of cases are being accumulated.

Another thing is about the channel of negotiation. The Minister knows that the Loco running Staff Association has a very big grievance and their case has been represented repeatedly. There was an agreement that they should be given a channel of negotiation. Uptill now there is no channel of negotiation given to them. They

have now decided to go on some direct action.

For the introduction of 10-hour duty, 2700 additional hands will be taken. That has been announced. The day it was announced, the leaders were on hunger-strike at the Boat Club. After hearing the announcement, I met them and told them that the Minister had announced it and that it was a concession to them. They said "It is true. But the old circulars remain as they are. The loco-running staff has to work for 14 hours, 16 hours and even 24 hours." They have mentioned one case in their memorandum —I can give a copy to the Minister -- of 24-hours working at a stretch. Though 10-hour duty decision has been taken by the Government, this benefit is not going to the loco-running staff. That is why, I say, all the old circulars regarding duty hours must be withdrawn immediately. I have mentioned this to the Minister so many times. But it has not been done.

Then, the Minister has said that 50,000 Class IV workers have been given new avenues of promotions. Here, also, I have got a complaint that though the decision has been announced, this benefit has not gone down to Class IV staff. As to when it will be implemented, how it will be implemented, nobody knows.

Regarding the loco staff, they had various other demands. There was an agreement that all those issues would be settled by the Government. The Government had given a promise that all past agreements in favour of workers will be honoured. This is one of their main grievances. Those agreements are not being implemented. Those agreements had taken place in 1973 and now it is 1978. Uptill now, they have not been implemented.

These are some of the questions which must be given a serious thought. Unless the present machinery

[Shri Samar Mukherjee]

serv is thoroughly overhauled and the employees the workers are given a channel of direct negotiation not only with the Minister but also with the officials no real improvement is going to take place. The Minister does a very good thing. When he goes to any place he meets the unions. But it is not so in the case of officials. That is the main complaint. By meeting the Minister the jobs are not being done. The persons who can deliver the jobs are officials. They refuse to accept their representations because they are not recognised unions. That is why the Government should see to it that the old pattern of bureaucratic functioning must change under the new condition. The mood of the workers is not the old mood because they are also feeling that under the new Government the democratic atmosphere must be restored in the railways. The old type of bureaucratic atmosphere will be very much harmful for the functioning of the railway administration.

The economy of the railways with a surplus budget which the Minister has shown is going to be eroded by the new budget proposals made by the Finance Minister Mr H M Patel a few days before because with the price of coal rising with the price of petrol rising with the price of power rising these proposals will affect the railway budget very much. So the surplus shown by the railway budget is going to be completely eroded.

In the budget the Minister had admitted that as against the estimated rise of 11 per cent in passenger earnings and 6 per cent in freight earnings in 1977-78 the present budget for 1978-79 provides a rise of 5 per cent and 4 per cent. Already the percentage is reduced. So the railway freight and income is directly linked up with the economy of the country—its growth and stagnation. So this type of presentation of the budget does not signify that in future

this budget will not be faced with another crisis. The plan allocation has been reduced. The freight earning and the passenger earning has already been less as compared to last year. This shows that the health of the railway economy, as the Minister tries to show is not the real position. The position is just the opposite. That is why, my main point is that the Minister should see the reality.

I want to draw the attention of the hon Minister to another thing that is the figures that have been given in the Year Book regarding the wages of the railway employees. It is mentioned there that the wages of the railway employees have increased more than the increase in the cost of living index. I do not know whether you have read that or not. It has been pictured in a wrong way in a distorted way because the salary of the officers as well as the Class III and Class IV employees have been clubbed together. The number of officers has been increased four times.

PROF MADHU DANDAVATE
Aggregate

SHRI SAMAR MUKHERJEE Aggregate means that this gives false picture. This Railway Board the drafting authority is now very much expert in manipulating the data. The Railway Board has manipulated statistical data to show that the real wages of railway workers have gone up substantially during the last 25 years. They have made a claim that the real wages since 1950-51 to 1976-77 have showed a considerable rise despite increase in the prices of essential commodities. The average cost per employee however includes the cost of the first and second class officers also which I just now explained. The National Commission on Labour which studied the wage cost for Railway employees has shown that the real wages of the Railway employees in Class IV category has actually gone

down since 1861. This is the report of the National Commission on labour. After the publication of the Report of the National Labour Commission the only rise which the Railway employees received was the increase awarded by the Third Pay Commission. But it also recommended neutralisation of the rise in prices at the lowest level of earnings and it did not give any increase in the real wages to the workers.

* The Miyabhoj Tribunal Award though gave wage rise to certain categories of employees the rise was marginal and did not substantially alter the position for the Railway employees. I would request the Railway Minister to study the wages of the Railway employees in the manner in which they were studied by the National Labour Commission separately—not lump sum. Moreover the study of the Railway Ministry is based on the Consumer Price Index numbers which are fraudulent and they highly underestimate the extent of rise in prices. Wherever there is a fraud, we have been repeatedly complaining about that.

SHRI DINEN BHATTACHARYA (Scrapore). A committee has been set up also.

SHRI SAMAR MUKHERJEE. A committee has been set up to find out the fraud. The committee has found out the fraud and recommended that the workers should be given back the wages cut which was by showing fraudulent price index. The Committee appointed by the Labour Ministry has already gone into the aspect and noted some glaring deficiencies in the compilation of index. If this error is taken into account then the real wages of the Railway employees will be seen either stationary or on the decline during the last ten years.

On the question of railway accidents, this time, this Year Book has shown that the accidents have been reduced. Already Shri Mohd Sh-

Qureshi has read out something about it saying that actually the accidents have increased, and in the Year Book, only the consequential accidents have been mentioned. The Railway Board, it seems has decided to mention only the consequential accidents and not the general accidents that have taken place. I have read the Year-Book and the pamphlet on accidents. Actually the number of total accidents has been on the increase. That has to be taken into consideration. If you read the Year-Book, you get the idea that the number of accidents is being reduced whereas actually in the experience of the people, the number has been increasing.

Therefore, this type of giving a false picture must be stopped—giving a false image about accidents, about incomes of the employees and workers and about the question of productivity.

I want to raise some more points to which I want the Minister to give his replies. One is regarding the railway line in Tripura. He knows the problem. Some reply must be given here.

The Arrah-Sasram Light Railway has been closed. The Minister had made some statement in the House that, if the Agreement was terminated, he would absorb those people in our Railways. They want a categorical assurance—now that the Light Railway has been closed and the Agreement has been terminated that they will be absorbed in the Railways.

The third is about the canteen workers at Kharagpur. I made a representation about it. There was a High Court judgement in favour of the workers—given by the Calcutta High Court. The Railway Board went in for an appeal and a Special Bench gave them the permission. We have repeatedly told them about this. When the High Court has given a judgement in favour of the workers, why should the Railway Board go to

[Shri Samar Mukherjee]

the Supreme Court? This is an unnecessary harassment of the workers. Everybody knows that the workers' capacity to go to the court is absolutely nil. And the Railway Board is going to the Supreme Court when the High Court has given the judgement in favour of the workers! This should be made a categorical or cardinal principle that the High Court Judgements must be honoured by the Railway administration if the judgements go in favour of the workers and employees, because, in case the Supreme Court gives a judgement in favour of the High Court judgement, a big amount have been wasted. You know what happened in the case of LIC. Repeatedly we appealed to the Finance Minister to accept the Bonus Agreement, but they went to the Supreme Court, and the Supreme Court totally rejected the Government's stand. Therefore—by not going to the Supreme Court—you can prevent further wastage of money. The employees also can be saved from further harassment.

The loyal workers are still given special preference. I have got a case grant of advance increment to the CPO, South-Eastern Railway, Mr N. Dutt, he has been allotted a special amount, I have got a copy of the order, he is being given special money—Rs 2,260—Rs 2,500—for his service during the railway strike. This is happening under the very nose of the Minister especially when the Minister has given a categorical assurance that preferential treatment will be stopped completely.

I now come to apprentices, casual workers, and contract workers. The question of casual workers has been raised repeatedly. How long will they have to remain as casual workers? This problem has been coming up again and again. There is no record of their services. We have sent 3 memoranda repeatedly to the Government. I want to read some of their demands to catch the eye of the Minister. It has been said that where

the work is of a permanent nature, casual workers should not be employed there; a Service Card should be issued to all casual labourers—so long as they are not absorbed as permanent staff, this rule must be followed—and in that Service Card, their service particulars, nature of the job, etc., should be recorded, a seniority list should be maintained under each supervisory unit and the junior-most should be retrenched when the job is over. Secondly, it is said that when new work is undertaken, persons should be recruited in the order of seniority. Again, there should be no artificial breaks in the service of Casual Labour. (This is one of the malpractices generally indulged in)

SHRI DINEN BHATTACHARYA
They change the name and number

SHRI SAMAR MUKHERJEE Any casual labourer who serves for more than six months at a stretch would be granted temporary status and treated like temporary employees in the Railways. Again, it says 20 per cent of the vacancies in Class IV category in the Division should be reserved for Casual Labour and that the entire Division should be treated as one unit and anyone finally retrenched from service should be paid retrenchment compensation as admissible under the Industrial Disputes Act.

At least these things for the protection of their services should be done as the minimum.

Regarding apprentices they are surrounding me frequently.

PROF. MADHU DANDAVAT
What is the Trade Union's attitude?

SHRI SAMAR MUKHERJEE No, not the Trade Unions. Some compensation must be given by you.

Regarding Apprentices and contract labour, their cases have been repeatedly raised. I hope now, because you

are the Minister, you will give serious thought to this section of the people. Generally casual and contract labour comes from the lowest category of the people: they should get a fair treatment.

Regarding this Kharagpur (?) Canteen, they have sent mass signatures again with a copy of the judgement of the High Court. This, I had represented to you several times. I think you should immediately honour the judgement of the High Court and absorb them as regular staff.

About Howrah—Amta Railway and Sheakhala—Amta, you are doing nothing. For Howrah—Amta, only Rs. 40 lakhs have been sanctioned this year whereas the total to be allotted is Rs. 10 crores. Howrah—Amta and Sheakhala also is a highly populated area and this cannot be delayed in this way. Why I am raising this is because it is already under your consideration: it is not a new Section. The only thing is that it should be expedited as early as possible. The allotment of only Rs. 40 lakhs this year does not mean expediting the work of the line

श्री लक्ष्मी नारयण नायक (खजुराहो)
रेल मंत्री श्री मधु दंडवते माहब ने जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया है उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने मुनाफे का बजट पेश किया है और यात्री कर नहीं बढ़ाया और न ही भाटे की दरों को बढ़ाया है। इसके बावजूद उन्होंने मुनाफे का बजट पेश किया है जिस के लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

उन्होंने कुछ परिवर्तन किए हैं। उन पर मैं बाद में आऊंगा। कुछ ऐसे परिवर्तन किए हैं जो प्रशंसनीय भी हैं। अभी कुर्शी माहब ने कहा कि दुर्घटनाएं ज्यादा हुई हैं और उन को रोकने के लिए चौकीदार रखे जा रहे हैं और उन पर खर्च किया जा रहा है। माननीय सदस्य और देश

की जनता चाहती है कि रेल दुर्घटनाएं न हों, इसके उपाय होने चाहियें। उसके लिए रेल मंत्री द्वारा प्रयास किया गया है और उसके नतीजे भी अच्छे निकलने शुरू हो गए हैं। वर्तमान में उन दुर्घटनाओं में कमी हुई है। और वातावरण भी ठीक किया गया है। जो प्रसामाजिक तत्व थे उन पर भी धनुष लगाया गया, कुछ विरप्लारियां हुई हैं और जो मुरक्षा का पबन्ध किया गया है उसकी वजह से रेलवे दुर्घटनाएँ कम हुई हैं। लेकिन यह कह कर कि इतना खर्च क्यों किया गया इसके महत्त्व को कम नहीं करना चाहिए। जो वाजिब खर्च था वह किया गया और तभी रेल दुर्घटनाएँ कम हुई हैं।

16 hrs.

कहा गया कि पहले समय में नई रेलवे लाइनें डालने के लिए ज्यादा खर्च किया जाता था, लेकिन अब कम किया गया है। लेकिन आप देखें कि टम वर्ष 180 करोड़ २० नई रेलवे लाइनें बिछाने के लिए, सर्वे के लिए रखा गया है ताकि जिन क्षेत्रों में रेलवे लाइन नहीं है वहां डाली जाय। इस देश में कई इलाके बहुत पिछड़े हैं। मैं मानता हूँ कि बिहार बहुत पिछड़ा हुआ है। लेकिन और भी प्रदेश हैं, जैसे मध्य प्रदेश उगोसा जहां पर बहुत पिछड़ापन है। रेलवे लाइन तगकी करने में सबसे ज्यादा महायक बनती है और देश में एकता लाने में भी काफी महायक होती है। इसलिए उस काम में अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश में वस्त्र और विद्युत प्रयोग के इलाके ऐसे हैं कि वहां लागू ठीक म वस्त्र भी नहीं पहनने के मा, वगैरे अपना तन ठीक से नहीं डक सकती है। इसलिए ऐसे इलाकों में रेलवे लाइन डाली जाय। और मैं धन्यवाद देता हूँ मंत्री जी को उत्तर प्रदेश

[श्री लक्ष्मी नारायण नायक]

से मध्य प्रदेश को जोड़ने के लिए ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर, खजुराहो, पन्ना, सतना रीवा से सिंगरौली, जहा कोयले का अपार भंडार है, 200 वर्ष तक हमको कोयला मिलेगा ऐसी रेलवे लाइन का सर्वे करने के लिए आपकी योजना है। कुछ प्रयास किये गये हैं जिससे नई रेलवे लाइनें बिलेंगी। अभी जबलपुर में लेकर सतना ठोकर के दिग्गो तक के लिए जो नर्मदा ऐक्सप्रेस चलाने की घोषणा की गई, वह स्वागत योग्य है। इसी में मुगलसराय का बुदेल्खण्ड ऐक्सप्रेस चलनी है लेकिन मानिकपुर तक वह मैनेजर ट्रेन के रूप में चलती है। मने कई बार कहा कि इसको मानिकपुर तक ऐक्सप्रेस कर देना चाहिए ताकि यात्री थोड़ा समय में पत्र च मके।

रिजर्वेशन व वार्ड मंत्री शिकायत है। पिछले समय में काफी शिकायतें रहीं। 30 वर्ष तक काप्रेस गाजर रहा मने देखा कि काफी धांधली होती थी। इसी बात का ध्यान हम मंत्री मन्दीय में रखा है कि रिजर्वेशन में मतिवादा का रूढ़ी क्योंकि वह शोल् जाती है और अट्टाचार नहीं करती है। मध्य बात का मानना है। हमारे विरुद्ध पत्र लिखा का मानना चाहिए कि रिजर्वेशन में अट्टाचार पहल में कम हुआ है। लेकिन फिर भी जहां कुछ गड़बड़ी है वह दूर जाना चाहिए।

कहा गया कि आपातकाल में रेलें समय पर चली जमना हमेशा आपातकाल रहना चाहिए। में पृथका चाहता है कि आजकल ता आपातकाल नहीं है, फिर भी रेलें समय में चल रही है। ऐसा क्यों है? मेरा कहना है कि भय और आतंक से जो भी काम किया जाय वह ठीक नहीं होता है। जो स्वतन्त्र मन्दीय से आदमी काम करता है वह स्याई और ठीक होता है। इसलिए बिना भय के भी आज रेलें समय पर चल रही है। हा, अगर

कहीं गड़बड़ी है तो मंत्री मन्दीय इसकी देखें और जहां दिखाई हो उसकी जांच हो तब बोपी लोगों को दंड मिले जिससे रेलें समय पर चलती रहें।

प्रथम श्रेणी की समाप्ति हो, यह अच्छी बात है क्योंकि हमारा एरादा है समाजवाद की ओर बढ़ने का। इसलिए मैकेण्ड बनास के यात्रियों को सुविधा मिले। अभी आप देखें कि हर गाड़ी में मैकेण्ड बनास एक्सप्रेसों में बधा हाइडा होता है, लोग गाड़ी में चढ़ नहीं पाते हैं। इसका कारण यह है कि मैकेण्ड बनास के टिके कम होते हैं। इसलिए मंत्र का परावर करना चाहिए और जैसे रथम श्रेणी का लिए कटौत होना है यद बनाने के लिए रानी कि मोट कहा है जो नरद में में चाहता है कि उठे बड़े स्टेशनो पर मैकेण्ड बनास के यात्रियों को मदद करने के लिए भी काइकर करने चाहिए। परद स्टेशन पर कम-कम एक ऐसा निम्नकार्य प्रतिकारी जरूर जाना चाहिए जो अगर कहीं जगडा हा रहा है फाटी खिचकी नहीं खान रहा है। ना उस दवे प्रो वही अपनी व्यवस्था में डिजिनर प्रो रोजनल मैनेजमें को जो उन्होंने अधिकार दिए हुए हैं, उनमें काम नहीं आया। कम बार्तियों की जो समस्याएं हैं, उनका सुधार नहीं होगा जब उनके प्रतिनिधियों का ममितियों में रखा जाय। कुछ नागरिक ममितिया भी बननी चाहियें, जिनमें कहा, कौमी कठिनाइया है, समाधियों और दूसरे लोगों की कठिनाइयों का वह देख मके और उनके बारे में अपने मुझाव दे मके।

हिन्दी में काम करने का ज्यादा प्रयास होना चाहिए क्योंकि इससे सम्पर्क बनता है। रेलों विभाग एक छोटे में दूसरे छोटे तक सारे देश का सम्पर्क बनाता है। राष्ट्रीय एकता के लिए बहुत जरूरी

है कि काम, वही रा हिन्दी में होने चाहियें। कई जगह धमी भी कुछ कामें अंग्रेजी में ही हैं।

एक रुपय का भोजन भी कर दिया गया है, जो कि अच्छी बात है लेकिन कटे जगहों पर भोजन की व्यवस्था में गड़बड़ी है। उसका टेका उन्हीं लोगों को दिया हुआ है, जो कि पुराने लोग हैं, उसको बदलना चाहिए। टी स्टालों का भी टेका कई जगहों पर एक ही आदमी के हाथों में है जिसको समाप्त किया जाना चाहिए। यंत्र भांगोपनी समाप्त की जानी चाहिए। इसका विकेन्द्रीकरण किया जाना चाहिए जिनमें दूसरी को भी धुंधला मिले। पुराने पीन के मामले में कई मैनेजर गड़बड़ी करते हैं, इनका दुरुस्त किया जाना चाहिए।

एक स्थान ज्वीनर पउ म्पनी के हाथों में पुर है। यह मानोपनी शीघ्र समाप्त हो। उसमें देखा जाना चाहिए कि किस तरह की पुस्तकें होती हैं। कुछ लागू कहते हैं कि समय काटने के लिए किताबें चाहिए। लेकिन सच किताबें उा स्थानों पर नहीं होनी चाहिए जिसमें चरित्र पर बुरा प्रभाव पड़ता है। सरकारों स्थानों पर अच्छी किताबें हानी चाहिये। छाटी मन-बहलाने वाली किताबें हानी चाहिये लेकिन सच किताबें नहीं होनी चाहिये। एक ही आदमी के हाथ में इसकी भी भांगोपनी नहीं होनी चाहिए।

अभी जैसा श्री समर मुखर्जी ने कहा, मैं भी चाहता हूँ कि जिन बातों को उमने पहले कहा है, उनका जल्द मुधार करना चाहिए। कर्मचारियों को बोनस देना चाहिए। आपातकाल के समय जिन कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार हुआ है, जिनको नोकरी से निकाल दिया गया था, अभिकार

लोग नोकरी पर रख लिये गये हैं, लेकिन अभी भी कुछ बचे हुए हैं, कई केबेज हैं, कुछ झूठे मुकदमे हैं। इसी डिवीजन में कई लोगों पर मुकदमे चलाये गये। हम चाहते हैं कि उन सब को निरटाया जाना चाहिए और कर्मचारियों को गहत मिलनी चाहिए।

कटिन्जैमी की बात के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि इसके लिए समय की कोई सीमा होनी चाहिए। एक व्यक्ति को, जिसको किसी काम पर रखा है, चाहे वह छोटे से छोटा हो लेकिन उसको भी कुछ समय के बाद मुस्तकिल करना चाहिए चाहे वह समय 6 महीने हो या एक महीना हो। नहीं तो वह बड़े अधिकारियों के शिकार होने लगते हैं। इसमें छीना-सपटी होती रहती है और पैसे का भी दुरुपयोग होता है। कटिन्जैमी बहुत समय तक नहीं रहनी चाहिए कर्मचारियों को मुस्तकिल किया जाना चाहिए। चाहे कर्मचारी हो या इन्जिनियर हो, कोई भी हो, भारत के हर आदमी का जीवन निरिच्छनता का जीवन होना चाहिए। अगर कोई मसला है कि कल निकाल दिया जाएगा, खाने-पीने और परिवार के लिए क्या होगा ता इस अनिच्छनता की स्थिति को समाप्त किया जाना चाहिए।

हमारे रेल मंत्री ने कहा है कि कई स्थानों पर समपाग (रेलवे प्रासिंग) को प्रांतीय सरकार बनावे। लेकिन हमारा कहना यह है कि राष्ट्रीय सरकार को इस समपाग का बनाना चाहिए। जब रेलवे विभाग में करोड़ों रुपया खर्च होता है तो श्रमीणों की मुविधा के लिए समपाग जिनमें ज्यादा खर्च की जरूरत नहीं है, चार-छ हजार में काम हो सकता है, उसको करना चाहिए। कई रेलवे में लोहे की पटरिया पड़ी रहती हैं, बेकार पड़ी रहती हैं, जिनकी कोई जरूरत नहीं होती, किसान मिट्टी डालने से निर नैर हैं, लेकिन लोहे की

[श्री लक्ष्मी नारायण नायक]

पटरी और खम्बे भादि सामान की व्यवस्था और समपार बनाने का काम रेलवे विभाग को करना चाहिए।

छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन का काम जरूर होना चाहिए, लेकिन इस काम में भले ही कुछ देरी हो जाये, मगर जहाँ रेलवे लाइन है ही नहीं, जहाँ की जनता इस के लिए बहुत उत्सुक है, वहाँ रेलवे लाइन बिछाने का काम पहले होना चाहिए, ताकि लोग यह समझें कि सरकार उन के क्षेत्र के विकास की ओर ध्यान दे रही है। जिस क्षेत्र से रेलवे लाइन निकल जाती है, वहाँ की जनता के जीवन में एक परिवर्तन हो जाता है, उस क्षेत्र का विकास होना है। यात्रा के लिए तो रेलें जरूरी हैं ही, लेकिन उन से विकास भी होता है, और मान के होने तथा एक दूसरे से मिलने में मृत्विधा होती है। इसलिए इस ओर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देना चाहिए।

रेलों का काम चलाने में लाखों आदमी लगे हुए हैं। हम चाहते हैं कि देश की जनता तथा चौकीदार से लेकर बड़े से बड़े मैनेजर तक सब कर्मचारी रेलों को अपनी राष्ट्र की सम्पत्ति समझें। अभी भी रेलवे की सम्पत्ति का दुरुपयोग होता है। इस की बारीकी में जांच होनी चाहिए। स्टेशनों पर रेलवे की सम्पत्ति की रक्षा के लिए जो सैनिक रहते हैं, वे सही द्यूटी नहीं देते हैं। मैंने कई बार देखा है कि जब भोपाल से झांसी पैसेंजर गाड़ी आती है, तो लोग उम के लट्टू और शोले निकाल कर ले जाते हैं। वे लोग यह नहीं समझते कि रेलों की सम्पत्ति राष्ट्रीय सम्पत्ति है। देश में इस तरह का आनाबरण बनना चाहिए कि लोग यह समझें कि रेलों की सम्पत्ति राष्ट्र की सम्पत्ति है। रेल कर्मचारियों को स्वयं भी रेलों की सम्पत्ति को राष्ट्र की सम्पत्ति समझ कर उम की

रक्षा करनी चाहिए और इस सम्बन्ध में देश की जनता का भी सहयोग लेना चाहिए।

रेलों का केवल राष्ट्रीयकरण ही पर्याप्त नहीं है। हम चाहते हैं कि उन का समाजीकरण हो। देश की जनता यह समझे कि रेलें हमारी हैं, वे हमारे हित और हमारे फायदे के लिए हैं। रेलों का लक्ष्य केवल मुनाफ़ा कमाना ही नहीं होना चाहिए। मुनाफ़ा कमाने के लिए तो बहुत सी प्राइवेट बमें ग्रादि चलती हैं। लेकिन रेलें हमारी सम्पत्ति हैं, वे हमारे हित और तरक्की के लिए हैं, देश की जनता इस बात को तभी अनुभव करेगी, जब कि रेलों में काम करने वाले छोटे से लेकर बड़े सभी कर्मचारी सेवक के नाने काम करें। वे अपने आप को सेवक समझें, न कि भ्रक्षर। वे आज नवाब बन कर काम नहीं चलेगा। अगर सभी कर्मचारी सेवक के नाने काम करें, तभी रेलों को रक्षा हो सकती है।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री के कार्य की बहुत प्रशंसा करता हूँ और चाहता हूँ कि आगे भी वह इसी तरह से काम करें, ताकि देश की जनता को ज्यादा से ज्यादा लाभ हो।

SHRI G. BHUVARAHAN (Cuddalore): Mr. Chairman, for want of time I do not want to go into the details because our side the former Minister Shri Mohd. Shafi Quresi pointed some of the failures of the Railway Department and the also gave some suggestions for improvement of the Railway Department.

I want to say something about my State and my constituency. In 1950, 1955 and 1957 survey was made of Chinnasalem to Changalpet via Kalakurchi, Sangrapuram, Mongle Dhuraidpet, Trivinamalai and Changalpet and also for conversion of metergauge

to broad gauge Kadalur to Salem and Kanur to Dindukal (new line). In those days there was no industry at all. Now they have developed some textile industry, sugar industry and also there is a copper mine on the way.

Sir, everybody agrees that transport and communication is one of the infra-structures for the entire development and the economic needs of the country. We are everytime saying about these things. We want to do something to develop the backward areas and the backward districts.

My district, namely, South Arcot district in Tamil Nadu is one of the backward districts. Kallakurichi taluka is one of the backward talukas there in South Arcot. From the treasury benches we noticed that every allotment of the Railway Budget related only to Maharashtra. I don't want to complain about these things. I was going through our Railway Minister's speech earlier. I was going through the earlier debates in the last Lok Sabha. He always mentioned about the new lines. He always wanted the Government find out some finance to form those new lines. Now when he became Minister he has introduced this new line to develop that area which is backward.

So, may I request the Minister about this? Why can not you consider this line also, to develop these areas? The survey is over. I don't know why it was not taken up. Was it because of finance? I know, it was included in the Third Five-year Plan and the Fourth Five-year Plan. Somehow or other, it was left out. The same thing is to be said about metre gauge conversion into broad gauge from Cuddalore to Salem. I know that the Minister is aware of the implications of the line because now they have sanctioned Salem Steel Plant and also the Neyveli Second Mine-cut. There is the development of Cuddalore Port. They spent more than Rs. 2 crores for the Cuddalore port but they

have not utilised it. For the past 2 years there is no shipment. This main line a metre gauge line. The chord line is also metre gauge from Cuddalore to Salem. I request the Minister to look into this and develop this area as this area will get more benefit out of this. He should convert this metre gauge line into broad gauge line between Cuddalore and Salem, which is very necessary. It connects Neyveli and Salem. Also, the survey is over for the Karur-Dindigul section. I am told this is kept in cold storage. I don't know why I am unable to understand they it should be kept like this Sir, in Southern Railway, there is lot of scope for creating more new lines. But, somehow or the other, such things are not brought out in the present budget.

They created a new Division for Guntakal and also they created a Trivandrum Division. There were lot of demand even before the formation of the Guntakal and Trivandrum divisions. They wanted a Salem Division. Why was it not considered? If at all they wanted to form a division, even before Trivandrum and Guntakal, they have to take up Salem division. There was lot of grievance among the Madurai division workers because most of the workers do not want to go to Trivandrum because they had settled there already for the past 20 or 25 years. Now they do not want to go to Trivandrum. But even in Guntakal division also the same difficulty are being faced by the Railway people. Some of the officers they could appoint. But what about the clerical staff and Class III and Class IV staff? They don't want to go to Guntakal because they are settled there for so many years. I request the Minister to see that only those who are willing to go to the newly formed divisions should be allowed to go and settle there.

But, instead of sticking to one division—Madurai Division—when people want to go to Trivandrum Division or any other division, why can't

[Shri G. Bhuvarahan]

you give the opportunity to almost all the divisions so that the people who want to go to any newly formed division, they can go.

While considering Trivandrum Division, they can consider Salem Division also. From Olavakkot station upto Jalarpet that comes under Olavakkot Division. Why can't they consider other division to be formed. Whenever you present the next budget or in the near future, you will consider Salem Division also so as to help the labour people in the railways. Also you may consider introducing conversion of electrification all along. People have asked for the same from Madras to Arkonam because there is long industrial belt there and most of the workers are coming from Arkonam to Madras. Hon. Minister has given electrification upto Thiruvellur. Why can't he extend this facility to Arkonam? There is already some facility from Madras to Villupuram. There is electrification. There is already survey made and also some allocation was made to the extension of the electrification from Villupuram to Trichy. But somehow, it was stopped. If at all he wants to do something to Southern Railways, in his term of office, he can consider these sections of electrification from Villupuram to Tiruchy and also from Madras to Arkonam.

Like that, I want to say something about this road overbridge. I find that fortyseven road bridges were sanctioned. The road overbridge is also under construction, I do not know how many of them have been given to Southern Railways? For want of time I only want to mention particularly about the Southern Railways. You know about a national highway at Ulundurpet, there is already a proposal to construct a road overbridge. A survey was also undertaken. But it was not included. At the same time, from Madras to Kumbakonam and from Panruti to Nellikupam road there are two road overbridges for which a sur-

vey was undertaken. But, I was told that the allocation of fund was also given. So far, you have not given any contract for the same. Tiruppapuliur Junction Manjakuppam are two towns. There is also a Municipality who had asked for some overbridge. But, they have not been given anything so far. The municipality is ready to pay their contribution. Also the Tamilnadu Government is willing to give their help. As regards Chidambaram, the Minister is aware of the importance of it—there is a Nataraja temple. Besides, there is also Annamalai University where more than 5,000 students are studying. I am an old student of the Annamalai University. In those days, for the past 25 years or so, everybody was asking me about the overbridge. So far, it has not yet materialised.

I request the Hon. Minister that in view of the importance of the bridge, he would kindly consider and give top priority for this road overbridge at Chidambaram.

As regards some of the retiring rooms in Southern Railways, the Minister is aware of Tiruchy, one of the divisions. There is a retiring room there. I had asked the local officials as to when it was repaired. They said that that was about two years back. Anybody who visited that retiring room would find that even in drizzlings, it is leaking. I do not know when it was repaired and how much amount was spent. The condition of these retiring rooms is the worst. There are seven or eight retiring rooms. Out of these three or four are kept by the officers for their use. The rest are meant for the public. I do not know the condition of those retiring rooms used by the officers but the rest are in the worst condition. The same is the situation at Villupuram. Proper attention is not paid towards their repair.

Now, I will say a few words about the railway quarters meant for use by the staff of the Southern Railway. The total strength of the railway staff

today is more than 17 lakh. The railways have provided quarters for one-third of their staff. Out of these only ten to twenty per cent are electrified. Further, Sir, on most of the way-side stations the bathrooms and the latrines are away from the quarters. While the Station Master is away at the Railway Station, most of the time the children and the ladies are not able to make use of the lavatory as it is far away from the quarter. I have asked some railway officials as to why they could not put the lavatory and bathroom attached to the quarters. They have told me it is because of the paucity of funds. The Railway Minister is known for his sympathetic attitude towards the labour problems and also some facilities being provided to the staff. I hope he will accede to my suggestion that lavatory and bathroom should be attached to the quarters at the way-side stations.

Then, Sir, there is lot of grievance among the Divisional staff about their promotion. Everybody is thinking of the running staff and not of the personnel staff at the Division level. They have got very meagre chances for promotion. They have to put in twenty to twenty-five years of service to get next promotion. I would request the hon'ble Minister to look into this grievance.

Now, Sir, I would like to say a word about bonus. When Mr. Dandavate was on his side of the House, he was always emphasising about the claim of the Railway workers for bonus. Earlier we were always told that the Railways were losing but this year there is a surplus budget to the tune of Rs. 90 crores. So, why can't you give some bonus! Why can't you consider sympathetically this aspect of the railway employees request. It is a long pending request. The Minister is very well aware of this.

Sir, a mention was made about the corruption at the booking counters. At Egmore and Central Station of the Southern Railway we cannot get a

ticket unless we pay Rs. 10 or Rs. 20 extra. This is happening not for all trains but for Express trains. Most of the Express trains are very popular in the South. Everybody wants to travel in Express trains only. But ordinary people are not able to get tickets for express trains. Whenever they approach the Railway Booking Clerks they get the reply from them "No vacancy in the Express trains." They would say that there were already 30 or 40 persons in the waiting list. But as soon as one enters the compartments of express trains, one would find that more of the seats are vacant and some time before the departure of the train the compartments get filled to the required capacity. I do not know how they manipulate to get the tickets without their names being put in the waiting list. I would therefore request the hon. Minister to kindly look into this problem.

There was a news item regarding the expansion of Central Station at Madras. The railway authorities wanted to purchase the land in the Zoo area from the Madras Corporation and the Madras Government and they agreed to give that land. They wanted to shift the Zoo somewhere to the outskirts of Madras City. It is high time that the Railways purchased the land and expanded the Central Station so that more facilities are provided to the travelling public in the Southern region.

Some hon. Members had mentioned about the metropolitan transport project. I had also put a question in this connection. It was mentioned that Rs. 168 crores were sanctioned for this project. Every time they are spending Rs. 5.0 lakhs only. So far they have spent Rs. 1.0 crores for the purpose of survey only. Every time they are undertaking new survey. I do not know when they are going to take up this project in hand. Instead of going in for this project, we can think of some alternate transport system. Now, for the Madras Central

[Shri G. Bhuvarehan]

Station some more money may be sanctioned so that the land in the Madras Zoo area can be acquired for the expansion of Madras Central Station. Some kind of circular railway or some other kind of railway system may be introduced so that in and around the area of Madras City may be provided with better and cheaper transport system. The general public living in the Madras City and its adjoining areas may thus be benefited from better and cheap transport facilities. Moreover in the Southern Railway system construction of new lines may be taken up and electrification of some important railway lines may also be considered. There is always a talk about the disparity in the development of regions. Many hon. Members have spoken about the regional imbalances. I have also mentioned about the regional imbalances and disparity in so far as the Railways, particularly in the Southern region are concerned. So I have gone through the budget and I find that there are some regional imbalances and disparity in the Southern Railway system. I would request the hon. Minister to kindly look into this and try to remove the imbalances and do some thing for the Southern Railway also.

कुवारी मणिबेन बल्लभभाई पटेल (मेहसाणा) मभापति महोदय मैंने मन्त्री जी का भाषण बहुत गौर से सुना है। मैं कुछ बातों की तरफ उन का ध्यान खींचना चाहती हूँ जिन का सम्बन्ध सामान्य लोगों में है।

एक चीज तो मैं यह देखती हूँ कि चन्नी टन में म बाहरी भर भर के कचरा फका जाता है और स्लेशना पर वहन सा रखा पका रहता है। जग याधा खाना खाता है और भाधा छोड़ देता है। वह मत्र कचरा कुछ स्लेशना पर जमा करना चाहिये। उस को वहा में उठाने का काम होना चाहिए और उस स ख़ाद बनाने

चाहिए। यह एक ऐसी चीज है जोकि मन्त्री जी को सोचनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि मैंने चार पाच जगहों पर देखा है कि बाड़ें लगे हुए हैं। यह एक अच्छी बात है लेकिन उन के अक्षर ऐसे तो हो जो पटे जा सके। इतने छोट छोट अक्षर होते हैं कि उन का पढ़ना मुश्किल है। मेरा मुझाब यह है कि बाड़ों पर अक्षर माटे और बने बने निखे जाने चाहिए।

आप न रगन र अपमरा और उन क वरुचो के लिय सैलून में जाने के लिए किया है परन्तु आप का मानस है कि सरकार क जा मुटे बटे अपमर है मयटरा है व मार कम्पार्टमेंट्स का राक तत है और अपन रिग रिजर्वेशन नहीं। रात र नाम भी नहीं लिखाया कि किस क निय रिजर्व कराया है। मारा रम्पार्टमेंट राक तत है। यह सब मुविधा उन कमचारिया का रानी रानी चाहिए। यह मैंने खरूँ अनु र किया है बाड़ मुनी हूँ वात नहीं। र जा रिजर्वेशन करा कर रगन र अमर नवा बाड़ रानी राता है ता व दूसरा का द दत है और रहते हैं कि हमन आपन लिय रख दा है आप पर परापकार किया है। कमचारिया क निय यह मुविधा नहीं होनी चाहिए। उमरा दखने र निय भी मैं आपका ध्यान दिवानी र।

स्टेशनो पर शोचानय भी माप रगन चाहिए। उनको बार बार माप रगन की जरूरत होती है।

महिनाभो की बागिया में गुरप घुस जात है। खास कर क छोट छोट स्टेशनो पर—महमदाबाद अणद बड़ोद—का वीच र छोट छोट स्टेशनो पर—स्कूल जाने समय और वहा में लौटते समय मुबह शाम लडके

बुझ जाते हैं। प्रगर स्टेशन मास्टर से कहो तो वे डरते हैं और कहते हैं कि हमें मारेंगे, हम क्या करें। इस डर से वे कोई एक्शन नहीं लेते हैं। इसको भी आपको देखना चाहिए।

पश्चिम रेलवे का हेडक्वार्टर बम्बई में है। पश्चिम रेलवे बम्बई से अजमेर तक गयी है। बीच में अहमदाबाद और गाधीनगर हैं। इस हेडक्वार्टर को आपको बम्बई में हटाना चाहिए। एक गरीब आदमी को बम्बई तक जाने में बड़ी तकलीफ होती है। इससे उसकी तकलीफ कम होगी। यह ठीक है कि इसको बम्बई में हटाने में आपको दूसरी जगह वैग्री मीज नहीं मिलेगी मगर गरीब का खर्चा कम आयेगा। अहमदाबाद या गाधीनगर भी बम्बई जैसा शहर है, वह माना कि उतना बड़ा नहीं है। इसलिए, मैं चाहती हूँ कि आप बम्बई में इस हेडक्वार्टर को हटाने के बारे में भी सोचें।

उदालाडजर फ़ैक्टरी में बंगाल और दक्षिण के काफी लोग काम करते हैं। इसलिए, मेरा आपको मुझसे है कि अहमदाबाद या बीरमगाव से मद्रास तक, बेगलूर से मिफन्दराबाद तक आपको एक बोगी जोरनी चाहिए, जिसमें कि लोगों को आने-जाने में सुविधा हो। काफी लोग तकलीफ पाने हैं। आपके यहाँ के लोग ही बहा जा कर काम करते हैं। मेरे पास पटना में, राबि से भी बिट्टी आयी है कि राबि और पटना से भी बोगी जोड़ी जाय। इसलिए, आपको ऐसा बन्दोबस्त करना चाहिए।

मेरा एक आपको मुझसे है कि आपको हर प्रदेश में जाना चाहिए और देखना चाहिए कि छोटे-छोटे स्टेशनों पर मुसाफ़रों का क्या क्या तकलीफ है। प्रगर आपको बिट्टी लिखी जाएगी तो आप उसको नीचे भेज देंगे और नीचे से जो जवाब आयेगा उसको आपको भेजना पड़ेगा। इसलिए,

मेरा आपको मुझसे है कि आपको समय निकाल कर हर जगह जाना चाहिए और देखना चाहिए कि वहाँ क्या क्या तकलीफें लोगों को हैं। इससे लोगों को संतोष होगा और आपको जानकारी होगी। हरेक प्रांत में एक दिन या दो दिन आपको देने चाहिए। इससे आपको ख्याल होगा कि लोगों को क्या क्या मुसीबतें हैं ?

हीलक्स ट्रेन में जो चिन्नर कार होती है, उसमें लोग पैमेज में ही सामान रख देते हैं और रात को वहाँ सो जाते हैं। इससे आने-जाने में बड़ी तकलीफ होती है। कोई नहीं देखता। आपका कंडक्टर एक बार देख कर चला जाता है। उसको भी आने-जाने में कठिनाई होती है। इतना सामान रख देते हैं और खुद सो जाते हैं। यह मेरा मुझसे है, इसको आप कार्यान्वित कर मकेगे या नहीं मुझे मालूम नहीं है। लेकिन इसका कुछ न कुछ बन्दोबस्त या टलाज तो करना ही होगा। किस तरह से कर मकेगे, किस तरह से उन कम्पाटमेंट्स का बन्दूकगन होगा मैं नहीं कह सकती। ब्रेक में सामान रखा जाए तो उस में गैर निफालने में समय लग जाएगा। इसलिए, जायद वह भी न हो सके। कुछ इसके बारे में भी आपको सोचना चाहिये।

मेरे आग्रह को रेलवे बांड मानता नहीं है। मैं बराबर कहती रही हूँ कि राजधानी की मथुरा के बाद स्पीड कम हो जाती है। वह आ कर [मटो] रोड स्टेशन के आगे पीछे खड़ी रहती है। वहाँ में पैमेजर उतर जाते हैं। इसको आप निजामुद्दीन खड़ी रख सकते हैं। जिस प्रकार में डी गवस को आप बहा खड़ी करते हैं वह वहा रकनी है और लोग उतर जाते हैं उसी तरह से उसको भी वहाँ आप चार पाच मिनट खड़ी रखें ताकि लोग उतर जाए। दो मिनट या पाच मिनट जिस तरह से आप डी गवस को रोकते हैं उसी तरह

[कुमारी मणिवेन बल्लभ भाई पटेल]

से इसको भी जो बन्दई से आती है आप वहां खड़ी करें, रोकें।

जब ट्रेन यार्ड में जाएं तो उसकी वारियां दरवाजे ठीक से देखे जाने चाहियें। डी लक्स में मैंने देखा है कि उस में डबल शीशे होते हैं। शीशे ठीक तरह से बन्द नहीं होते हैं। ऐसी अवस्था में डबल शीशे का लाभ क्या है। आइडनरी दूसरे दर्जे की जो वारियां होती हैं उस में लकड़ी के या शीशे जो दरवाजों पर लगे होते हैं वे ठीक से पूरे बन्द नहीं होते हैं और इसका नतीजा यह होता है कि बरसात के दिनों में पानी सब अन्दर आता है। सारा कम्पार्टमेंट भीग जाता है और जो बैठा होता है वह भी भीग जाता है। रेलवे यार्ड में जब ट्रेन जाती है उसकी सफाई जरा अच्छी तरह से होनी चाहिये और वारियां और दरवाजे पूरे बन्द होते हैं या नहीं इसको भी अच्छी तरह से देख लिया जाना चाहिये।

मैं अहमदाबाद से आईं तो मुझे बताया गया और मैंने देखा भी कि बांगी आधी मे ज्यादा खाली रहती है। जब कोई जाता था तो उसको कह दिया जाता था कि सीट नहीं है। मैंने भी अपनी आंखों में देखा है।

लोगों ने भी मुझे बताया है कि पांच दम या पन्द्रह रुपये जब दे दिए जाते हैं तो सीट दे दी जाती है। यह चीज किस तरह हल हो सकती है, कह नहीं सकती। अब इसका रास्ता क्या है यह मुझे सूझता नहीं है। नैतिक स्तर बहुत नीचा चला गया है। लेकिन कुछ रास्ता आपको निकालना चाहिये। हर एक कंडक्टर अपने कोट पर लेबल तो लगाता है लेकिन उस पर उसका नाम लिखा रहता है या नहीं मुझे मालूम नहीं है। मैं समझती हूँ कि नाम भी उसका लिखा रहना चाहिये। मैं जानती हूँ कि हर कोई शिकायत करने की हिम्मत नहीं कर सकता है। लेकिन कोई न कोई ऐसा भी हो सकता है जो हिम्मत करे और

लिख कर दे कि इस गाड़ी में इस समय हर उसने यह देखा है। मेरे पास गाड़ी से उतरने के बाद शिकायतें आती हैं कि इस तरह से पैसा लिया जाता है। इस पर भी आपको मोचना चाहिये। बांगीज जो गाड़ियों में लगती हैं उनकी संख्या बढ़ गई है। स्टेशन छोटे पड़ते हैं। गाड़ी प्लेटफार्म से बाहर निकल जाती है। इसके बारे में भी आपको कुछ करना चाहिये। श्री लाल बहादुर शास्त्री ने इसका एक रास्ता निकाला था। उन्होंने कहा था कि अग्रे बर्क लोग कर दें और उनका विभाग सिमेट का काम और फिनिशिंग आदि का काम कर देगा। इस तरह से काफी प्लेटफार्म का विस्तार हो गया है। आप भी सोचें और इसके बारे में कुछ करें। ये ऐसी बातें हैं जिन्हें के बारे में सोच विचार कर अगर कुछ हो सके तो आपको करना चाहिये। स्टेशनों की संख्या बढ़ रही है, सफर करने वालों की संख्या भी बढ़ रही है और जो स्टेशन हैं उन पर बैठने की जो व्यवस्था है वह कम पड़ रही है। बैठने की सुविधा यात्रियों को हो सके इसको भी आपको देखना चाहिये। और इसका भी आपको कुछ प्रबन्ध करना चाहिये। बड़ोदरा स्टेशन पर मैंने देखा कि बीच आप रखें भी तो कहां रखें, इतनी भीड़ वहां रहती है। ऐसा ही हर एक स्टेशन पर होता होगा। अहमदाबाद बड़ोदरा में भी ऐसा ही होगा। लेकिन आप इसके बारे में भी कुछ सोचें।

ये चन्द बातें थीं जो मैं मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहती थी। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

श्री सुबराज (कटिहार) : सभापति जी, रेलवे इस देश में सबसे बड़ा सार्वजनिक प्रतिष्ठान है इसलिए इसमें लगे हुए कर्म-चारियों में हम ऐसी भावना पैदा करें कि जिससे उनकी कार्यकुशलता बढ़ सके। इस

देश की धर्म-व्यवस्था में रेलवे का बहुत ही योगदान रहा है। आमतौर से यह बजट स्वाभाविक योग्य है। पिछले दो सालों से रेल का बजट बचत का रहा है और अपने वाले वर्ष में भी लगभग 70 करोड़ ६० की बचत होने की आशा है। लेकिन आज के वैज्ञानिक युग में जहाँ इतनी तेजी से लोग एक जगह से दूसरी जगह पहुँच जाते हैं ऐसी स्थिति में हम देखेंगे कि जो हमारा हाई प्रीफ़िट ईलिंग फ़ैक्ट है, जो सामान एक जगह से दूसरी जगह ले जाने है, जो कर्मस्थल और इन्डस्ट्रियल वेस है ऐसी जगहों पर नये मूविंग ट्रेन्स है और इसीलिए इसका आइवर्जन रोड ट्रांसपोर्टेशन की तरफ हो रहा है। रेलवे बोर्ड की जो मारकेटिंग और नेल्स आर्गेनाइजेशन है हाल ही में उसने इस बात पर चिन्ता प्रकट की है कि हाई प्रीफ़िट ईलिंग फ़ैक्ट का आइवर्जन रोड की तरफ हो रहा है। तो हम सोचना पड़ेगा कि जो हाई प्रीफ़िट ईलिंग नेट्स हैं और जो ग्रीन्ड ईयर्स में फ़ैक्ट सर्विसेज इंटीग्रियुस हुई है इसका इम्पूव करना चाहिये। मेरा मतलब बिजक सर्विस और कनटेनर सर्विस में है, ताकि हमारी बचत ज्यादा हो सके और इस बड़े प्रतिष्ठान में जितने 17 लाख मजदूर लगे हुए हैं उनमें जीवन स्तर को ऊँचा उठा सकें। आप देखेंगे कि चौथी श्रेणी में जा कर्मचारी है उनको कितनी नजरबाना मिलती है, वह किम तरह से रहते हैं, उनमें साथ कैसा व्यवहार होता है। इसलिये जब तक इतने जीवन का स्तर, बेतन मान, और उनकी वृद्धि नहीं होगी तब तक हम सतोष नहीं हो सकता। उनकी खुशहाली ही हमारी ऐंजीनियरी का सबसे बड़ा मानदंड है। यह नहीं कि कुछ पैसे बच गये, या कुछ गाड़िया बड़ गईं। बल्कि प्रतिष्ठान में काम करने वाले जो सबसे नीचे तबने के मजदूर हैं उनके लिये हम क्या कर पाते हैं ?

जो बड़े अफसर हैं उनकी भी जरूरत है। यह एक टेकनीकल प्रतिष्ठान है, कोई साधारण

प्रतिष्ठान नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि जो हमने 1974 में स्टाफिंग दिया था कि हम बोनस देंगे और हमने उसकी प्रगुवार्ड की थी इस आन्दोलन की उसमें पीछे जा रहे हैं। आज हम बोनस देने में अपने को असमर्थ पाते हैं। अगर घाटा होता, जैसा कि दो वर्ष पूर्व होता था तब तो बात ठीक थी और हम बोनस देने में इन्कार कर सकते थे। लेकिन जब मुनाफ़ा है फिर बोनस न देना मेरी समझ में नहीं आता। मैं मानता हूँ कि यह जिम्मेदारी कॅबिनेट की है, क्लेक्टिव रेस्पॉसिबिलिटी है, केवल रेल मंत्री जी के चाहने में नहीं होगा, लेकिन हम कितनी दूर तक पहल करने हैं मजदूरों के लिये यह हमारी ईमानदारी का परिचायक होगा।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे में लॉडिंग और अनलोडिंग, जो स्टोरेज है इसमें इनफ्रा-स्ट्रक्चर की कमी है, और जब तक टर्मिनल फेसिलिटीज नहीं होगी और जो डिनेड क्लियरेंस है जब तक दूर नहीं होगी तब तक रेलवे की ऐंजीनियरी नहीं बढ़ सकेगी। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आज भूपर एक्सप्रेस गुडज ट्रेन इन्टीग्रियुस करनी पड़ेगी जिससे लोगों का माल, असबाब तैजो के साथ ठीक जगहों पर पहुँच जाये। आज देखिये, रेलों की क्या स्थिति है ? 60, 70 हजार किलोमीटर में रेलें फेली हुई हैं। दिल्ली जैसी भीड़ की जगह है, बम्बई, मद्रास और कलकत्ता जैसी जगहों में इलेक्ट्रिक की शक्ति से कई रेलें चलती हैं, लेकिन 60, 70 हजार किलोमीटर में मुल 47 सी किलोमीटर में ही विद्युत् के महाने रेलें चलती हैं। इस इलेक्ट्रिकिजेशन को हम बढ़ाने की जरूरत है।

सबसे बड़ी बात यह है कि हम लोग श्वील सैट बाहर से मंगाते हैं। 2 साल पहले

[श्री युव राज]

1975-76 में फ्रैंच फर्म से यह सैट मंगवाये गये और फिर जापान की फर्म से मंगवाये गये। दोनों में कितना फर्क है? जो फ्रैंच फर्म से श्वील सैट मंगवाये गये उसमें बोर्ड न कितना रुपया दिया। फ्रैंच फर्म ने 9,144 श्वील सैट मंगवाये जिसमें 9700 रुपये प्रति सैट दिया गया, और जापान से जो 9144 सैट मंगवाये गये उसमें 11,620 रुपये प्रति सैट दिया गया एच०एस०एल० और टिस्को ने कहा कि हमें माजिनल इन्फ्लेक्शन दे दो, 3500 रुपये से 4 हजार या साठे 4 हजार दे दो लेकिन इनको 450 श्वील सैट प्रति माह देने के अलावा और घाटें नहीं दिया गया जब कि प्लानिंग कमिशन ने हमारी रिक्वायरमेंट की जितनी स्वीकृति दी थी उससे ज्यादा सैट इन्होंने बाहर से मंगवाये। जिससे हमारे देश को काफी नुकसान हुआ। हमारा रेलवे पर जो टोटल एक्सपेंडीचर होना है उसमें अगर 2 प्रतिशत भी कटौती कर दी जाये तो 33 करोड़ रुपया बच जायेगा। हम मिर्फ 50, 55 करोड़ रुपया ही बोनस का देना है। मजदूर टम प्रतिष्ठान के अभिन्न अंग है उन्ही के काम करने से इसका लाभ होगा। कार्यकुशलता के लिये उनका विश्वास जीतना होगा और यह भी विश्वास पैदा करना होगा कि रेल की आमदनी में आपका हिस्सा है। यह ठीक है कि कुछ एमेनिटीज में बेलफेयर के मामों में हमने 10, 15 करोड़ रुपया दिया है, यह अपर्याप्त है। टमलिये बोनस की माग को स्वीकार किया जाना चाहिये, इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर के काम करने वाले 17, 18 लाख लोगों को बोनस देने की दिशा में हमें पहल करनी चाहिये। मत्ता आती है, जाती है, लेकिन जो व्यक्ति मन्निगण्डल में रहकर शोधितों और पीछितों के लिये ईमानदारी से काम करने की कोशिश करेगा, इस इतिहास में उसका नाम स्वर्णशिरों में लिखा जायेगा हमारा जीवन दर्शन समाजवाद

रहा है हम नमता के लिये लड़ते रहे हैं। हमारे उच्च श्रेणी के जो अफसर हैं, हम उनका भी धाँवर करते हैं, लेकिन गैंगमैनो और अपरेटिव स्टाफ को भी नहीं भुला सकते हैं। इनके लिये हमें बहुत लड़ना पड़ेगा। इनके जीवन-स्तर, शिक्षा और स्टैडेंट को बढ़ाने के लिये हमें लड़कर इनकी समस्याओं का हल करना होगा। ये लोग 200, 250 रुपये माहवार पर छोटे-छोटे बच्चों और अपने परिवार का पालन करते हैं, उनको बहुत कठिनाई होती है।

बिहार की विधान-सभा ने 6 साल पहले सर्वसम्मति से एक प्रस्ताव पारित किया था कि एन०ई० रेलवे और एन०एफ० रेलवे का जोन काफी बड़ा है टमलिये बिहार में एक और जोनल आफिस कायम किया जाय, लेकिन आज तक उस दिशा में कुछ सोचा नहीं गया। मयनमगय में एक डिविजन बना। किस माध्यम पर बना, में नहीं कहना चाहता हूँ। माहिदगज का हेड आफिस बनकर है। माहिदगज में जो कुछ मान हज़ार रेलवे कर्मचारी हैं, उन का पंगार बनता में है। अब माहिदगज में ते कर कुछ दूर तक के टिम में दानापुर में और दानापुर के कुछ टिम का हाट कर मयनमगय में मिलाना चाहते हैं। ऐसा करने में माहिदगज में रेलवे कर्मचारियों का बहुत कठिनाई होगी।

गंगा और कोसी नदियों के विनागर जहा जहा रेल चलती है, बहा रेलवे की स्टीमर फेरी भी चलती है। बिहार के सबसे बड़े अदमा, बाबू बच्चासिंह, की फेरी अग्रजों के जमाने में सिगापुर में हिन्दु-तान से दूसरे छोर तक चलती थी। आज भी उन की फेरी माल में लाबो रुपये कमाती है, जबकि रेलवे की फेरी को घाटा होता है। मनिहारी घाट-मकरी और महादेवपुर-बरारी में दोनों की फेरी चलती है, लेकिन रेलवे की फेरी महीनों तक बंद रही। रेलवे ने छोटे

ड्राफ्ट वाले स्टीमर तो बेच दिये और बड़े स्टीमर के बारे में कहा जाता है कि पानी घटने से वह नहीं चल सकता है। कलकत्ता से आसाम तक जो रेलवे जाती है, उस में मनिहारी घाट फेरी ही सेतु का काम करती है। लेकिन रेलवे के पास बीच में आने जाने के लिए कोई मोटर लांच नहीं है। इसलिए जबरत इस बात की है कि नये छोटे मोटर लांच खरीदे जायें, जिस से घाटा न हो, यात्रियों को इस पार में उस पार जाने में सुविधा हो।

हाल ही में बोर्ड के मेम्बरों की मीटिंग हुई थी और कलकत्ता के जनरल मैनेजर भी साहिबगंज आये थे। इस के बावजूद रेलवे की फेरी दिन में दूसरी बार नहीं चल पाई है।

जब फरवका बीरेज नहीं बना था तो कलकत्ता से आसाम के लिए मनिहारी घाट ही रास्ता था। बिहार की सरकार ने कहा कि हम ने सिंचाई के लिए जो तटबंध बनाया है हम उसे दे देते हैं। बिहार सरकार के मिचार्डी मंत्री, श्री मन्चिदानन्द सिंह, ने श्री दंडवत को पत्र लिखा है कि हम दस मील लम्बे तटबंध को दे देते हैं। यह तटबंध बंगाल की सीमा तक बना जाता है—यानी बिहार के प्रतिम छोड़, चौकिया पहाड़पुर से तेज-नारायणपुर तक। यह रतवा घाटा और मालवा से सटा हुआ है। हाल ही में जनरल मैनेजर बहा गये थे। केवल लोहे की लाइन और लकड़ी के स्लीपर से ही ट्रेच गांव तक ले जानी है, जहां कोई सड़क नहीं है ताकि मालवा और रतवा के देहाती क्षेत्र के लोगों का कटिहार शहर से सम्पर्क स्थापित हो सके, और बाजार, कालेज, अस्पताल आदि जनता के लिए भी आवश्यक स्थानों से उन का सम्बन्ध स्थापित हो सके।

आज हमारी रेलगाड़ियों की क्या स्थिति है? तीसरे दर्जे या दूसरे दर्जे की गाड़ियों में

पाखाना गंदा होता है, कभी माऊ नहीं लगता है, टूटे हुए डिब्बे होते हैं। हम लोगों के लिए, जो पहली श्रेणी में सफर करते हैं, कई लोग वहां सीजूद रहते हैं। लेकिन जो लोग 30 की जगह 100 एक डिब्बे में बैठते हैं, छाछिर हम उन के लिए क्या इन्तजाम कर पाये है? मंत्री महोदय ने हमसे दर्जे के यात्रियों को रियायत दी है। उन्होंने जनता भोजन देन की भी घोषणा की है। उन्होंने दूर तक जाने वाली गाड़ियों में स्नीगर चार्ज को घटा कर पांच रुपये कर दिया है। इन्हीं कारणों से आसाम देश में रेलवे बजट के प्रति एक सहानु-भूति है।

लेकिन गरीबों का रेखा से नीचे रहने वाले लोगों के लिए क्या इन्तजाम किया गया है? अगर माधारण और गरीब यात्रियों के किराये में दो पाई की भी कमी होती, जिन में पिछले पंद्रह बरसों में ढाई तीन गुना वृद्धि हुई है, तो वे लोग गहन की साम लेने। इस बात की जम्मत थी कि हम उस मोर्चे पर भी प्रहार करें। लेकिन ऐसा नहीं किया गया। हम अपनी 61,000 की रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर 35 करोड़ रुपय खर्च करते हैं, लेकिन फिर भी चोरी और गिलफेच होती है। फिर भी बंगाल कमांडमेंट और फ्रांटलेट क्लेम रेलवे में होने रहते हैं और हम 25 करोड़ रुप साल उस के कम्पेंसेशन में चुकाने रहते हैं। इसके लिए हम ने कौन मा उपाय किया?

17 hrs.

दिल्ली से आसाम तक जो गाड़ी जाती है मीटर गेज लाइन पर, उसमें कटिहार की सब से ज्यादा आमदनी है लेकिन आप चले जाएं वहां पर दूसरे दर्जे में सफर करने वाले यात्रियों के ठहरने की कोई जगह नहीं है। वही श्रेणियों के बक्त का बना हुआ

[श्री युव राज]

प्लैटफार्म है। उस से धागे किसानगज तक चले जाइए जो बिहार का सब से अन्तिम इलाका है और वहा से जोधनी तक चले जाइए, कोई ट्रेन नहीं है। आज जरूरत इस बात की है कि नेपाल हिन्दुस्तान के बोर्डर पर जहा न कोई मोटर जाती है न ट्रेन जाती है उस सीम क्षेत्र म कम स कम एक रेलवे लइन न जायी जाये जिस से उस क्षेत्र की जनता को एक राहत मिल सके।

आप चले जाइए साउथ बिहार म छोटा नागपुर मे, सथाल परगना मे ऐसा लगता नहीं कि बिास की गध उस इलाके को छू गयी है। हम आप स कहना चाहेंगे कि आप उस इलाके का देखें जिस इलाके म कोई आने जाने की व्यवस्था नहो है। वहा लाहुर-दामा मे बरवाडीह तक अगल लाइन बना दी जाये तो मीधे राची मे पलामू तक सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा और मध्य प्रदेश और बिहार का सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा। फिर जहा बोससाइट और इस्पात की खाने है वहा मे हम वह खनिज पदार्थ अपने इंडस्ट्रियल बेन्ट मे ले जा सकेंगे।

नार्थ बिहार का सब से पिछडा इलाका माकरी हुसनपुर है वहा कोई रेलवे लाइन नहीं गई है। आज दरभंगा के उस इलाके म जहा मे भतपूब स्वर्गीय रेल मंत्री जी आत थे वहा तो रेलवे लाइन बिछ गई लेकिन हुसनपुर के उस इलाके म नयी रेलवे लाइन नहीं बन सकी। नतीजा यह है कि उस पिछडे इलाके का तमाम मजदूर और किसान बीसों मील पैदल आ कर तब बस या ट्रेन पकड़त है। आज जरूरत इस बात की है कि केवल नफे पर हम रेलवे का विकास न करे। हम जनता की सुविधा के लिए और पिछडे क्षेत्रा क विकास को ध्यान म रख कर रेलवे लाइनों का निर्माण करने की जरूरत है। जहा की जनता गरीबी को रेखा के नीचे जीती है, जहा मजदूर और खेतिहर मजदूर रहते है, छोट छोट कारखानो मे मजदूरी करने वाले

रहन हैं जिन ५ घर वहा मे कोनो दूर पडन हैं वे कैसे वहा मे आ जा सकत हैं। शहरो मे तो जो रेले है वहा उद्योग है कारखाने है इसलिए वहा उन से रेवेन्यू आता है लेकिन सारा काम हम को केवल रेवेन्यू के लिए नहीं करना है। हमारा काम तो वेल्फेयर के लिए भी होना चाहिए। आज मे 13 साल पहले मे बिहार की असम्बली मे था तो हमारे नेता थे पूणिया क फणी बाबू। उस समय पंडित नेहरू प्रधान मंत्री थे ता उन्हां वहा था कि मनिहारी घाट जा आमाम और कलकत्ता क बीच म एक रूडी क रूप म है वहा एक पुन बना दिया जाये। उस पर चर्चा हुई लेकिन उस के बाद मनिहारी घाट पर पुल बनाने की योजना खटाई म डाल दी गई। मैं आप्रह करुंगा कि एक बैकलॉग माग क रूप म मनिहारी घाट को डम्पूब करने की जरूरत है और वहा एक पुल बनाने की जरूरत है।

कटिहार म एन एफ रेलव र तीन हार्ड स्कूल है जिन म दस हजार र्लवे कर्म चारिया क बच्च पढत है लेकिन एक भी मकान इन स्कूला क लिए र्लवे की तरफ म नहीं बनाया गया है। दो स्कूला का मीडियम बगला है एक म हिन्दी म बच्च पढत है। किसी भी स्कूल का अपना अछला घर नहीं है। वहा क रेलव क कर्मचारी बन्दा इकट्टा कर २ मकान बनाकर हार्डस्कूल म अपने बच्चा को पढात है। जरूरत इस बात की है कि जिन तरह से विभाग ने आमाम म लिया जिस तरह से बगाल म लिया और जिन तरह से दूसरी जगहो पर लिया उसी प्रकार कटिहार म दस हजार र्लवे कर्मचारियों के बच्चा की शिक्षा के लिए तमाम स्कूला को ले कर उन के भवन आदि ठीक से बनाय जात।

इन्ही शब्दो के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हू।

श्री राज बोल्लर कोलूर (रायचूर) : सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे जो बोलने का अवसर दिया उस के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। हमारे रेल मंत्री, श्री मधु षण्डवले ने दो बार सक्सेसफुली इस सदन में सरप्लस रेल बजट पेश किया है जिस के लिए मैं उन को बधाई देता हूँ। सरप्लस बजट के बारे में जब हम मुनते हैं तो बड़ा भ्रच्छा लगता है और मैं समझता हूँ देश का हर नागरिक खुशी महसूस करता है कि हमारा देश तरक्की की ओर जा रहा है। लेकिन रेल बजट को देखने के बाद ऐसा लगता है कि बचत की खुशी शायद कुछ देर के लिए ही रहेगी। इस सदन में यह ऐसा मौका है जब हम ने राष्ट्रपति के अभिभाषण पर विचार किया, जनरल बजट पर विचार करेंगे और रेल बजट पर विचार कर रहे हैं। यदि हम इन तीनों को एक नजर से देखें तो यह एक दूसरे में कभी नहीं मिलती। ऐसा लगता है कि हर डिपार्टमेंट अपनी नजर से अलग अलग काम कर रहा है जिसकी वजह से कहीं बचत की आशा की जाती है और कहीं पर बड़ा भागी घाटा बता दिया जाता है। रेलवे का बजट एकाउंटिंग बजट है लेकिन मैं इनको उचित नहीं मानता। रेल के फेयेज वरीरह नहीं बडे यह बड़ी खुशी की बात है लेकिन रेल कोयले, डीजल और पेट्रोलियम प्राइक्ट्स से चलती है, और इन सभी चीजों पर जनरल बजट पर टैक्स बढ़ाया गया है। इस बहीवरी को रेल मंत्री किस प्रकार से एडजस्ट करेंगे—मैं नहीं जानता। जैसा कि रेल मंत्री ने अपने बजट में बताया था कि वे 82.32 करोड़ रुपए का सरप्लस एक्सपेक्ट कर रहे हैं लेकिन जनरल बजट आने के बाद मैं नहीं समझता कि आप किसी भी डिपार्टमेंट पर फायदा रह पावेगा।

हमारे दूसरे माननीय सदस्यों से कहा कि आप नयी रेल लाइनें नहीं ले रहे हैं। हमारे देश में बहुत से बैंकबर्क एरियास हैं जहाँ पर नयी रेल लाइनों की जरूरत है। कुछ खास जगहों पर डबल लाइन लगाई जा रही है। ये नये डबल लाइन पुराने लाइन के बावजूद बनाये जा रहे हैं। उस के बजाय अगर कुछ की० मी० के अन्तर पर से उस लाइन को बनाया जाये तो दूसरे इलाके के लोग महसूस करेंगे कि हमारे इलाके में भी रेल लाइन आई है। उस से वहाँ पर इन्फ्रस्ट्रुक्चर का भी विकास होगा। कृषि का विकास होगा। रेलवे ट्रैक के लिए त्रिजेज और कलबर्ट्स के लिए तो आपको बड़ी खर्चा करना पड़ेगा। आपको धरलग से केवल नये स्टेशन्स बनाने पडेगे। इस सम्बन्ध में यदि माननीय मंत्री जी विचार करके कोई ऐसी योजना बनाये तो मैं समझता हूँ कि वह बहुत भ्रच्छा रहेगा।

तीन खास आइटम्स—पेट्रोल, डीजल, पेट्रोलियम प्राइक्ट्स पर टैक्स बढ़ाया गया है। मंत्री जी ने जैसा बताया, रेल लाइनों पर करीब 36 हजार लेवल क्रॉसिंग है। अगर हर एक क्रॉसिंग पर 5-10 मिनट के लिए भी तमाम बेहिकिल्स को रुकना पड़े तो बड़ी मात्रा में पेट्रोल और डीजल जलाया जाता है। इसके लिए लाखों है कि रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज या ग्रैंडर ब्रिज बना कर ट्रैकिंग को सुविधा पहुंचाई जाये और पेट्रोल तथा डीजल को नष्ट होने से बचाया जाये। रेलवे सेप्टी फंड के अंतर्गत बहुत से स्टेट्स में करोड़ों रुपया जमा करके इकट्ठा किया गया है। उस पैसे को उन्हीं स्टेट्स में ओवर ब्रिज और ग्रैंडर ब्रिज के काम में इस्तेमाल किया जाये तो बहुत भ्रच्छा रहेगा। इस प्रकार से ट्रैकिंग रुक जाने से जो तमाम पेट्रोलियम प्राइक्ट्स डीजल और पेट्रोल नष्ट हो जाता है उस को नष्ट होने से बचाया जा सकता है।

[श्री राज शंकर कोलूर]

दूसरी बात मैं जनता खाने के वास्ते कहना चाहता हूँ। अभी हमारे बहुत मे दोस्तों ने बताया कि जनता खाना बहुत अच्छा होता है। मेरे ख्याल में यह बात ठीक नहीं है। मुझे नहीं मालूम कि मंत्री महोदय ने मंत्री बनने के बाद कभी रेल्वे से सफर किया या नहीं, क्योंकि हम का और दूसरे पैसेजर्स को जो खाना मिलता है वह ठीक नहीं है। यहाँ तक कि तीन-चार रुपया दे कर भी जो खाना हम लेते हैं, वह भी ठीक नहीं होता है। मजबूरी में हम को वह खाना लेना पड़ता है, क्योंकि दूसरी जगह खाना नहीं मिलता है। इस लिये खाने के बारे में कोई भी पार्लिसी इंट्रोड्यूज करने से पहले, मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि रेल्वे की तरफ से जो भी कैंटीन चलाई जाय, उस में कुछ इस तरह की पाबन्दी लगायें कि पैसेजर्स को ठीक खाना मिले। तीन-तीन दिन की मज्जी या जो गोश्त मिलता है, यह पता नहीं होता कि वह बकरी का है या भिम का गोश्त है। यह सब इस लिये होता है कि वहाँ पर कोई पाबन्दी नहीं है। यही लोग अब आप को जनता खाना देगे। जब तीन-चार रुपया खर्च करने के बाद भी हम का अच्छा खाना नहीं मिलता तो एक रुपये का जनता खाना हम का कैसे अच्छा मिलेगा। इस में कोई शक नहीं है कि आपने जो घोषणा की है कि एक रुपये में जनता खाना मिले—यह बहुत अच्छी बात है। आप के दिल में पैसेजर्स के लिये जो हमदर्दी है, उस के लिये मैं आपको बधाई देता हूँ, लेकिन जैसा आप मोचते हैं, आप का डिपार्टमेंट वैसा काम नहीं करता है। और इस को सुधारने की तरफ आप ध्यान दें, तो बहुत अच्छा रहेगा।

आप ने स्लीपर्स के किराये के बारे में जो कमी की है, उस के लिये आप को बधाई देता हूँ। पहले हर रात के लिये 5 रुपये लगते थे, लेकिन अब चाहे जितनी रात का सफर हो, पूरी जर्नी में 5 रुपया लगेगा। लेकिन रिजर्वेशन के बारे में काफ़ी गड़बड़ है। हम लोग जो पार्लियामेंट के मेम्बर हैं, पार्लियामेंट के सेशन में आने के लिए उन को लिखते हैं तब भी हम को जगह नहीं मिलता है, हमारा नाम वेटिंग लिस्ट में रहता है। मैंने इस दिन पहले सिकन्दराबाद को लिखा था, लेकिन उस के बावजूद भी मुझे वेटिंग लिस्ट में रखा गया, जब कि उस में 100 सी० स्लीपर्स में जगह खाली थी और बाद में मुझे फर्स्ट क्लास में जगह दी गई। नागपुर में मेरे दोस्त श्री जाबदे, एम०पी० मिले, उन्होंने भी तीन दिन पहले नाम दिया था, लेकिन सेकण्ड क्लास टूटाघर में जगह दी गई, जब कि वहाँ तान बर्ष खाली थी। जब उन को मालूम हुआ कि एम० पा० है, तब उन को लीअर बर्थ एलाउट की गई। जब हम लोगों के साथ ऐसा होता है तो दूसरों की क्या हालत होती होगी, आप स्वयं अन्दाजा लगा सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप उस तरफ ध्यान दें।

रेल्वे सपटी क लिये आप न बताया है कि आप 1 लाख रुपया राज खर्च करेंगे है, जिन क लिए 11 हजार प्रोटेक्शन फोर्स के लोग काम करने के और 14 हजार गैरमैन काम करते है। यह बड़ी अच्छा बात है और मुझ बहुत खुशी है, कि आप इस में इन्टरेस्ट ले रहे हैं। लेकिन मैं आप से पूछना चाहता हूँ — हमारी 61 हजार किलोमीटर रेल्वे लाइन है, क्या इस के लिए 1 लाख रुपया काफ़ी है? क्या 11 हजार प्रोटेक्शन फोर्स के आदमी उस

भी रखा कर सकते हैं? क्या 14 हजार गैंगमैन तमाम रेलवे ट्रैक को मेन्टेन कर सकते हैं? मैं समझता हूँ कि यह नामुमकिन बात है। इसलिये मैं सुझाव देना चाहता हूँ—जैसा रेलवे कन्सल्टेंटिव कमेटी में श्री समर मुखर्जी साहब ने सुझाव दिया था कि डेन्जर-प्लाइन्ट जहाँ भी प्रायः इन्जिन में एलारमिंग सिगनल हो जाय, ऐसी साइन्टिफिक व्यवस्था प्राप रेलवे में इन्ट्रोड्यूस करे।

जहाँ तक चोरियों का ताल्लुक है, इस में रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोग भी मिले होते हैं। हम ने देखा है—यह लोग पहले से बड़ा भ्रष्ट हो जाते हैं और ट्रेवलर्स को कम्पार्टमेंट में जगह नहीं मिलती है। अगर कोई बी० आई०पी० प्रा जाय, तो भी जगह नहीं मिलती है, उन के पास के बाजू में बैठ कर सफर करना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि इन की एक झलज फोर्स बनाई जाय और इस में रेलवे पुलिस का कोऑपरेशन भी लिया जाय। इस वक़्त इस काम में रेलवे पुलिस का कोऑपरेशन नहीं है। अगर कहीं दो राज्यों का बार्डर प्रा जाये, जैसे कर्नाटक और आन्ध्र या बार्डर प्रा जाये, तो न पुलिस वाले कुछ करते हैं और न प्रोटेक्शन फोर्स वाले कुछ करते हैं। चोरी को घटना हो जाती है या कोई मर्डर हा जाता है, तो बँ कह देते हैं कि मेरा इलाका नहीं है। इसलिये मेरा सुझाव है कि यू० आउट-इण्डिया व लिये एक झलज पुलिस फोर्स बनाई जाय, जो खुद एफ० आई० आर० को दर्ज करे, और चाज शीट फाइल करे। इस में एक दिक्कत और आती है—मान लीजिये, दो-तीन मील की दूरी पर पुलिस स्टेशन है और हम वहाँ जा कर कैसे रजिस्टर कराना चाहें तो वे कैसे को दर्ज नहीं करते हैं, हम को मजबूर होकर 20-25 मील दूर रेलवे के पुलिस स्टेशन में जा कर मामला दर्ज कराना

पड़ता है। इसलिए स्टेट गवर्नमेंट्स से एडजस्ट कर के प्राइमरी रजिस्ट्रेशन नियरेस्ट पुलिस स्टेशन पर करवा दें, और रजिस्ट्रेशन के मुताबिक पेपर्स सहित केस को वहाँ ट्रांसफर करवा दे, तो बहुत ही अच्छा रहेगा।

मैंने जैसा बताया सारे देश में 61 हजार किलोमीटर रेल है और कर्नाटक में बहुत दिनों से 3 हजार किलोमीटर रेल चली आ रही है। वहाँ पर एक भी किलोमीटर रेल की तरफकी नहीं हो रही है और पुरानी रेल अच्छे ढंग से काम नहीं कर रही हैं। कर्नाटक में भगवान की दया से काफ़ी इलेक्ट्रिसिटी मिलती है। जहाँ से इलेक्ट्रिसिटी ज्यादा मिलती है, वहाँ पर क्यों न रेलों को ज्यादा इलेक्ट्रिफाई करवाया जाए, मल्लो जी को इस बारे में मोचना चाहिए।

मैं वह भी कहना चाहता हूँ कि बगलौर से मैसूर तक जो मीटर गेज लाइन है उस को ब्रोड गेज करने के लिए राज्य सरकार सहायता देने के लिए तैयार है और मैंने एक प्रश्न इस के बारे में किया था तो राज्य मल्लो जी ने उत्तर दिया था कि हम उस के बारे में सोच रहे हैं। इसलिए हम लाइन को ब्रोड गेज किया जाए और साथ ही साथ उस का इलेक्ट्रिफाई भी किया जाए। मैसूर से बम्बई और मैसूर से दिल्ली जाने के लिए भी रेलवे की सुविधाओं को बढ़ाया जाए। हम से वहाँ की जनता का सहूलियत मिल जाएगी। मगर तो वहाँ यह है कि कर्नाटक में अगर प्राप ज्यादा से ज्यादा इलेक्ट्रिफिकेशन करेता वहाँ की जनता को दिल्ली, बम्बई और मद्रास जाने के लिए बहुत सहूलियत मिल जायगी।

एक ब्रोडगेज लाइन मद्रास से बम्बई चलती है। कर्नाटक में जो रायचूर स्टेशन है, वहाँ पर आन्ध्र प्रदेश और कर्नाटक के बहुत से लोग प्रा कर बैठते हैं लेकिन वहाँ

[श्री राजशेखर कोलूर]

से भ्रमण बोगी का कोई द-तशाम नहीं है। इसलिए वहा से लोग न बम्बई आसानी से आ सकते हैं और न मद्रास आसानी से आ सकते हैं। हैदराबाद व लिण भी एक पैकेन्जर ट्रेन ही है। बाडी म उन के लिए रहना पडता है। रायचूर से बहुत से लोग मद्रास बम्बई और दिल्ली आत है। हैदराबाद म आ कर उन को चार पाच घटे बैठना पडता है। अगर रिजर्वेशन हो जाता है ता वे आ जात है। नहीं तो वे आ नहीं पात है। हमलिय महरबानी कर के दिल्ली मद्रास आर बम्बई क लिए एक बोगी का दशमाम रायचूर म होना चाहिए जिसस 100 200 यात्री कम से कम आसानी म यात्रा कर सकते है। रायचूर स्टेशन स करीब 60 लाख रुपये की अनिय है लेकिन वहा पर एक भी पंस का सुधार नहीं हुआ है। मैं जब इस बारे म पत्र लिखा ता मद्र यह उत्तर दिया गया कि उस पर विचार करेगे लेकिन आज तक उस पर कोई विचार नहीं हुआ है और न कोई काम होन का अ-दाजा लग रहा है। मंत्री जी अगर वहा पर माडन फर्मेसिटीज देगे तो वहा क लाग आप क शुकशुजार हागे और आप को याद करगे कि श्री मद्र दडवत न हमारे लिए कुछ बिया है। उस स्टेशन का अपग्रेडिंग ना हुआ लेकिन वहा पर फैसेलिटीज नहीं दी गई। अपग्रेडिंग होने के कारण अगर आप वहा पर आर फैसेली-टीज देगे तो बहुत अच्छा हागा।

कनाटक एक रमा जगह है जहा से आईरन-ओर विलायत का बहुत बडे पैमाने पर जाता है। कुद्रेमुख भी एक बहुत बडी प्रोजेक्ट है लेकिन वहा पर रेलवे फैसेलिटीज नहीं है और न वहा क लिए आप के पास कोई प्लानिंग है। मरा कहना यह है कि हरियारा, कोटूर स हात हए कारबार तक एक रेलवे लाइन बना दी जाए। आप तो कारबार स कुछ सम्बन्ध भी रखते हैं।

आईरन-ओर को एक्सपोर्ट करने के लिए अगर आप कुद्रेमुख पर रेलवे फैसेलिटीज दे तो कारबार तक उस को खे जाया जा सकेगा और कारबार का जो एक अच्छा पोर्ट है, उस की भी तरफकी होनी। आप कारबार और कनाटक के बहुत करीब है इसलिए हम आपसे प्रार्थना करते है आपक जमाने मे यह काम हो जाए तो बहुत अच्छा है।

गुन्बल-बैंगलार रेलवे का कवशन बहुत घीरे स हो रहा है। हम उम्मीद नहीं करते है कि यह कवशन जल्दी पूरा हा जाने वाला है। अगर यह कवशन हो जाता है तो इससे बैंगलोर से बम्बई जाने-आने म बहुत आसानी हो जाएगी। हम पेसेजस जा इस रेलवे लाइन पर सभर करत है व जानते है कि मीटरगेज लाइन पर किलन जर्ब लगते है। अगर यह लाइन बाउगेज हा जाएगी ता बम्बई और अहमदाबाद स आन वाले पेसेजरा को जो गाडी चेर करनी पडती है वह नहीं करनी पडेगी और उनक लिए एक डायरेक्ट लाइन हा जाएगी। अगर यह काम जल्दी हा जाए तो हम इसके लिए आपक शुकशुजार रहगे।

पूना और मिराज सेक्शन पर, कोल्हा पर महित, जो बाउगेज का काम शुरू किया गया था वह बही पर रोक दिया गया है। मैं चाहता हू कि इस लाइन को बैंगलार तक ले जाया जाना चाहिए अगर आप इस बार म कार्यवाही शुरू कर दे तो बहुत अच्छा हागा ताकि वहा क लोगों का जो काम आधा रह गया है, वह पूरा हा सके। मैं नहीं जानता कि यह काम कैसे बही पर छोड दिया गया। इस लाइन को बैंगलोर तक ले जाने की कृपा करे।

एक पेसेजर गाडी रायचूर से बोडी तक चलती है। अगर इसको डोंड तक चलाया जाए तो वहा के लोगों को बहुत

मुझिबा होगी। इस ट्रेन के वहाँ तक जाने के लोग शोलापुर जा सकेंगे, मुलबर्गा जा सकेंगे। इसलिए हम गाड़ी को प्राप डोंड तक कर दें तो बड़ी कृपा होगी।

हसन-मैंगलोर और बैंगलौर-सलेम् मीटर-गेज लाइन पर काम चल रहा है। जब हमें सारे देश की लाइनों को ब्रोडगेज में कन्वर्ट करना है तो हम इसे भी क्यों न ब्रोडगेज में अभी से कन्वर्ट कर दें। मैं नहीं समझता कि इस मीटरगेज लाइन पर खर्चा क्यों किया जाए। अगर इसे अभी से ब्रोडगेज में कन्वर्ट कर दिया जाए तो जो पैसा खर्च हो रहा है वह बच जाएगा और उसका उपयोग ब्रोडगेज लाइन में हो जाएगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस पर खर्च होने वाले पैसे का इस्तेमाल ब्रोडगेज लाइन के लिए किया जाए।

कनाटक के लोगों की बहुत दिनों में यह मांग रही है कि वहाँ रेलवे का जोनल हेडक्वार्टर या डिभिजनल हेडक्वार्टर हों। मैं नहीं समझता कि मंत्री जी इस बारे में हमसे क्या नाराज है जिससे कि वे इस बारे में विचार नहीं करना चाहते। (अव्यवधान) आपने त्रिबेन्द्रम के लिए दे दिया, यह बहुत अच्छा किया लेकिन आपको बैंगलौर के बारे में भी सोचना चाहिए।

इसी तरह से रेलवे सर्विस कमीशन बैंगलौर में भी होना चाहिए। आज कल क्या होता है कि सिकन्दराबाद और मद्रास के लोगों को ही रेलवे में नौकरियाँ मिलती हैं, बीच के लोगों को नहीं मिल पाती। बैंगलौर में रेलवे सर्विस कमीशन होने से वहाँ के लोगों को भी नौकरियाँ मिल सकेंगी बड़ी कृपा होगी अगर प्राप बैंगलौर में भी रेलवे सर्विस कमीशन का वस्तर खोल सकें तो।

बेस्ट कॉकण रेलवे लाइन जो मंत्री महोदय ने दी है, उस के लिए मैं उनको नहेदिल से मुबारकबाद देता हूँ। मैंने उन्हें इसके बारे में एक पत्र 5 मई को लिखा था और उनसे प्रार्थना की थी कि प्राप इस के बारे में काम शुरू करें। हम सब आपके बहुत शुक्रगुजार हैं कि आपने यह लाइन हमें दी है। इस लाइन के लिए प्रापका तीन सौ करोड़ रुपये का प्लान है। इस लाइन के लिए स्टेट गर्बनमेंट में प्रापको टिम्बर और जगह मिल जाती है तो इस लाइन पर 75 करोड़ रुपये की कमी प्रायेगी।

प्रो० मधु बडबते : एक किलोमीटर पर एक लाख रुपये की कमी प्रायेगी।

श्री राजशेखर कोलूर : हाँ सकता है, इतनी ही कमी प्राय। लेकिन प्रापको इस लाइन को जल्दी से जल्दी पूरा करना चाहिए क्योंकि वहाँ के लोगों की बहुत दिनों से मांग रही है। प्राप भी उस इलाके के एम० पी० ट्रे और प्राजकल रेलवे मिनिस्टर भी हैं। प्राप रु पीरियड में ही यह काम हा जाए तो लोगों को बहुत खुशी होगी। मैं बड़ा हैरान हूँ कि हमारे मंत्री महोदय के इलाके में कोई रेल लाइन ही नहीं है। प्राप रेल मंत्री हैं। अब तक प्राप जैसा वहाँ के लोगों को रेल मंत्री नहीं मिला। प्रापें पता नहीं उन लोगों को ऐसा सीमाय्य प्राप्त होया नष्टो। इस वास्ते मेरी प्राप से प्रापना है कि प्राप दिन लगा कर ज्यादा से ज्यादा काम करें।

श्रीसुर में एक वर्क प्राप है। हमारे राज्य मंत्री उसको देखने के लिए गए थे। वहाँ जो हायत हैं उनको भी प्रापको देखना चाहिए। वहाँ जो कर्मचारी काम करते हैं

[श्री राजशेखर कोलूरी]

वहाँ का एटमोसफीयर उनकी हैलथ के लिए बहुत खराब है। उस वर्कशाप का एक्सपेंशन भी बहुत जरूरी है। वहाँ प्रोडक्शन क्षमता से बढ़ सकता है। राज्य मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि वह इसकी ओर अपना ध्यान देंगे। उन्होंने ऐसा किया तो बहुत अच्छा होगा। उनका आश्वासन से कर्मचारी बहुत खुश हो गए थे। कहीं ऐसा न हो कि उनका इरादा दिए गए आश्वासन की पूर्ति न हो। अगर काम नहीं होना है तो खुशी बहुत देर तक टिकी नहीं रह सकती है। इस वास्तव में प्रार्थना है कि जबका आप एक्सपेंशन भी करें और वहाँ का वातावरण भी सुधारे।

बाड़ी के कापड और रायचूर में कापड तक की लाइन का दावा सर्वोच्च है। लेकिन इसका बावजूद भी सगरे कार्य रूप में परिणत नहीं किया गया है। पता नहीं कहाँ रुकावट है। इससे तागा में निराशा की भावना पैदा हो रही है। चाहता हूँ कि छोटी माटी रुकावट जायें उनका आप दूर करें। सर्वोच्च कापड और रायचूर लाइन का उसका आप देखें। वहाँ क लोगों को इस में काफ़ी मुविबा मिलेगी। डेढ़ दो सा मील वहाँ तागा को बना में यात्रा करनी पड़ती है। वहाँ कोई ट्रेन नहीं है। वहाँ खेतों की पैदावार बहुत टा रही है। तागा बहुत महतत रूप से काम कर रहे हैं। नई नई इन्फ़्रस्ट्रक्चर भी वहाँ स्थापित हो रहा है। उम्र काम करने लाइन की वहाँ मगरा जरा है। उम्र तरफ़ आप ध्यान दें। बाटा में प्रपञ्च कृष्णा प्रोजेक्ट बन रहा है जिस पर 260 करोड़ रुपया आपन खर्च करने का अंदाजा लगाया है। जब लागू वहाँ ज्यादा अनाज पैदा करेंगे तो उसका ट्रांसपोर्टेशन के लिए भी रेल यातायात की जरूरत होगी। वहाँ भी रेलवे लाइन की बहुत जरूरत है। इस पर आप विचार करेंगे तो ठीक रहेगा।

आप मेल और एक्सप्रेस ट्रेज में 44 बूट-लिटी लाते में तो कुछ हद तक कामयाब रहे हैं लेकिन पैसेजर और शटल में नहीं ला सके हैं। शटल रात रात भर जहाँ खड़ी रहती है वहाँ से चलने का नाम ही नहीं लेती है। दूसरे दिन जा कर निकलती है। जब स्टेशन मास्टर से पूछा जाता है तो उसका जवाब होता है कि इसका नाम ही मेटल है यह कौसे मयफ पर चल सकती है। इससे बहुत दूर जान वालों को तब फास्ट ट्रेज पकड़ने वाला का बड़ी मुश्किल या सामना करना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि ट्रेज में आप गार्जिएलिटी लाय डूरेन म लाए।

आपन उचित का बजट पेश करके एक आशा का संचार किया है। फाइनेंस मिनिस्टर श्री पटेल ने ना देश का निराशा कर दिया है। आप जैसे तागा का बजट में अच्छे आग्रह करने काम हो रहे हैं और भारत की जनता में एक नई आशा और उमंग की भावना पैदा हुई है।

दो जल्दी में साथ में आपका धन्यवाद देता हूँ।

श्री धर्मवीर बसिष्ठ (फरीदाबाद)

मैं मंत्री महाशय श्री दंडवते को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने सरप्लस बजट पेश किया है और दूसरी बार किया है। फरीदाबाद में क्षेत्र है। पचास साल के लगभग हुए हैं जब एक मजदूर ने फरीदाबाद क्षेत्र में पलवल पर महात्मा गांधी को उतारा था। वह उस ट्रेन से जलियावाला बाग जाने वाले थे। उस वक़्त उनकी गिरफ्तारी पलवल में हुई थी। शान्ति का मानने वाले महात्मा गांधी बाद में गण्डापिसा कहलाए। वक़्त बदल गया। उन्नीस महीने इस देश में एमरजेसी रही। इसके लागू होने से पहले हमारे आज़ाद के प्रधान मंत्री श्री मोरारजी देसाई जहाँ ले जाए गए

वह भी भेरा ही क्षेत्र है और उनकी भी वहाँ राजनीतिक परीक्षा हुई और वह प्रधान मंत्री बने। हमारे योग्य गृह मंत्री ने ऐसा ही नौका हमारी भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी को भी दिया। वह बदखल लेक ले जाई जा रही थी लेकिन मधु जी ने बहा कोई प्लाई ग्रावर नहीं बनवा रखा था और रेल की वजह से वह बदखल के बरे ही रुक गई। और वापस आ गई, इतना बड़ा नहीं बन सकी। मेरा कहना है कि बजट में पिछले माल भी और अब भी काफ़ी खपया बचत में दिखाया गया है। हमारे मधु जी राष्ट्र के सपूत हैं जो काम कर लाते हैं। पिछले साल जो बताया था कि इतना बड़ेगा उससे भी ज्यादा बचत की है खर्च घटा कर, इकोनोमीक कर के। धाना जब खर्च भी वापस ला कर देश को दे दिए हैं और बचत 90 करोड़ हो गई। अगले माल के लिए रेल मंत्री जी 65 करोड़ कहते हैं। फिर जब खर्च कम कर के एक अरब को भी पार कर दें, कोई ताम्बूद नहीं है। तो जो यह सपूत पुत्र राष्ट्र का हे काम कर दे रहा है, उसका धन्यवाद करना चाहिए। वैसे भी दुनिया बह कहती है कि जिस के सर पर कम बाल हों, तो लक्ष्मी उसके सर पर निवास करती है। तो खपया काम कर ना रहे हैं खूब, बेशक खुद गरीब हों। कोई बात नहीं है। एक लाल बहादुर शास्त्री थे और दूसरे मधु जी हैं जो गरीब हैं। वान उनके भी काम थे। लेकिन दिल से गरीब है, वैसे देश के लिए बह फायदेमन्द है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस देश की ऐसी परम्परा है कि "लोग काटो रो बच निकलते है, हमने फूलों से जड़म खाय है"। हालात इम किस्म के है। तो उन जड़मों को याद न दिलाने हुए मैं यह कहूँगा कि मधु जी ने अच्छा बजट पेश किया है। इसमें इन्होंने कई बाने बढ़िया की है जैसे श्रीपरेशनल ऐक्विजिबंसी को अगले बढ़ाया है। ट्रेक यूटि-

लाइजेशन का पूरा इंतजाम किया है। ट्रेकनन यूटिलाइजेशन यानी लोकोमोटिव्स को पूरा पूरा काम में लाये हैं और उसके नतीजे के तौर पर काफ़ी इन्होंने सहूलियतें भी दी हैं। कोई फ़ोट नहीं बढ़ाया है, किराया नहीं बढ़ाया है। अभी मेरे एक साथी कह रहे थे दो पाई कम कर देते। जब वैसे स्थिति आयेगी तो मधु जी नहीं चूकेंगे। फिलहाल मरप्लस बजट है, कुछ नहीं बढ़ाया है। घटाने वाली बात भी हो जायेगी अच्छी स्थिति होने पर।

जहाँ सब बातें अच्छी है वहा यह भी मान कर चले कि 1965-66 में जो रीलिग स्टोक था, 11,743 इंजन थे आज बह 11,010 ही है। कुछ घट गये है, श्रीपरेशन में बढ़े नहीं है। इसी तरह से डिब्बों और बैगन्स के लिए कहूँ कि 1965-66 में 3.7 लाख बैगन्स थे हमारे पास बह अब भी 4 लाख को क्रोस नहीं किये हैं। 3.97 लाख है। आप जानते हैं कि हम बड़े काम कर रहे हैं, फौलाद, इस्पात के कारखाने, फटिलाइजर्स के कारखाने लगाने जा रहे हैं, और अगले मालों में जाहिर है कि बर्क लोड बहुत बढ़ने वाला है। तो 11 वर्ष से स्टेगनेट कर रही है रीलिग स्टोक की पोजीशन, और जिसकी लोगों को धाशंका है कि बह बहुत अच्छी हालत में नहीं है। उसको बढ़ाने, ठीक रखने और आगे आने के लिए बड़ी जबरते जो मामने नजर आ रही है, उससे एक भारी बोझ मधु जी के ऊपर आने वाला है। अगर उनको यह इधर-उधर ठीक नहीं पहुंचा सके, जैसे कि अभी कोयले वगैरा की दिक्कत रही, टस्प्रात और फटिलाइजर की रही तो हमारी इकानामी जिस तेजी से बढ़नी चाहिए, उससे नहीं बढ़ने पायेगी।

हमारे जनता पार्टी के कुछ साथियों ने चौबी खेणी के मजदूरों का मामला, बोनस का मामला, उनको और सहूलियतें देने का मामला उठाया। मैं यह मानने के लिए

[श्री धर्मवीर बशिष्ठ]

तैयार नहीं है कि हमारे जार्ज साहब या मधु भाई जब उधर बैठते थे, तो ही यह समझते थे कि मजदूरों के लिए यह होना चाहिए, कुछ भागें बढ़ना चाहिए, बोनस भी होगा चाहिए। उनकी धीर दशा में भी सुधार होना चाहिए। इधर बैठकर भी वह यही मोर्चे, ऐसी में उम्मीद करता है। इस बजट के बारे में जब वह जवाब देगे तो कुछ न कुछ जरूर इस मामले पर कहेंगे। इस बात पर जनता पार्टी में काफी लोग ममझते हैं और विचार करते हैं कि हम रोज कहते रहते हैं कि मजदूरों के लिए, उनकी नेतृत्व करते रहते हैं, मरते रहते हैं, जेलों में जाते रहते हैं, कुरबानी देते रहते हैं तो आज उनको छोड़ नहीं सकते।

हमें बोनस के लफ्फ से प्यार नहीं है, कि उसी नाम से हो, किसी टैक्नीकल बात में हम नहीं पड़ रहे हैं, मुझे भाषा है कि हमारे मधुजी जरूर इस बात पर ध्यान देंगे कि हमारे मजदूरों की भलाई कैसे हो। यह एक बहुत बड़ा चेलेंज आज उनके सामने है जिसको उन्हें देखना है।

कुछ थोड़ा-बहुत मैं अपने क्षेत्र फरीदाबाद की बाबत भी कहना चाहता हूँ। पिछली दफे मधु भाई ने यह भाषासन दिया था कि दिल्ली धारा रेल ट्रेक का हम इलेक्ट्रिकीकरण करायेगे, रुपया निकाल रहे हैं, कर रहे हैं, लेकिन अभी तक उसका काम शुरू नहीं हुआ है और बराबर यह बताया जाता है कि इलेक्ट्रिकीकरण का काम अण्डर-कंसीडरेशन है।

आप जानते हैं कि दिल्ली में 50 हजार के करीब कम्प्यूटर्स बाहर से आते हैं जो कि रेलों से, शट्ल्स से सफर करते हैं। वह लोग रेलवे को फायदा भी देते ही हैं, पास बनवाते हैं, पैसा देते हैं। उनके रोज यहाँ से चले जाने से भी भारत सरकार को बड़ा भारी लाभ है कि वह लोग यहाँ मकान नहीं

मायते हैं। अगर 50 हजार भावनी दिल्ली में ही मकान मांगें तो बड़ी मुश्किल और बढ़ जायेगी। तो उन कम्प्यूटर्स के लिए इन रेल लाइनों का इलेक्ट्रिकीकरण करना, ज्यादा गाड़िया बढ़ाना, शट्ल्स और जैसा कि मुना था डबल-ट्रैक गाड़िया चलाना, या और कोई योजना इन कम्प्यूटर्स के लिए हम ला सकें ता बड़ा अच्छा हो यह मेरी मंत्री महोदय ने दरखास्त है।

साथ ही कम्प्यूटर्स की सविधा के लिए ट्रेनों में एक और हल भी हो सकता है। अग्रेजों के वक्त की यह बात थी जब अमीर चाहते थे कि आगरा से चल कर सीधे दिल्ली हो रुके लेकिन अब जहाँ कहीं भी मजबूत है जैसे बम्बई है, दिल्ली है वहाँ ऐसा होता है कि नजदीक आते आते गाड़िया स्टेशनों पर रुकने लगती है। ता काफी ट्रेनें जो आजकल सीधी चली जाती हैं, फरीदाबाद में भी खटी नहीं होती, बस मथुरा जा कर रकती है, फरीदाबाद में अगर रुकती है ता पलवल, होडल, कांसी वगैरा में नहीं रुकती अगर यह ट्रेनें एक-दो मिनट भी इन स्टेशनों पर रुकें तो कम्प्यूटर्स के लिए काफी महत्वपूर्ण हो सकती है। अगर और गवसटा ट्रेनें भी बढ़ा सके ता अच्छा है नहीं तो यह ना हो सकता है।

दूसरी बड़ी दिक्कत यह है कि यहाँ से मथुरा तक सिर्फ तीन जगह—निजाामुद्दीन बल्लभगढ़, और, कीसी—सेट्रल रेलवे में प्रोवरब्रिज दिया गया है। बदरपुर में कोई प्रोवरब्रिज नहीं है, हालांकि वहाँ रेलवे का बड़ा भारी लम्बा-चौड़ा काम है। यहाँ के लोग जानते हैं कि कालकाजी के रेलवे फ्रांसिस पर क्या हाल होता है। रेलवे प्रशासन अभी कई जगह प्रोवरब्रिज बनाने में सफल नहीं हुआ है—दिल्ली में भी, नजदीक के क्षेत्र में फरीदाबाद में और उनके आगे भी। मंग मुझाव है कि बम्बई

दिल्ली और कलकत्ता जैसे बड़े शहरों में ज्यादा सबबन गाड़ियों की व्यवस्था की जाये—जैसे दिल्ली में कोई अण्डरग्राउंड रेलवे प्रोवाइड करने का जिक्र किया जाता रहा है—और ओवरब्रिज प्रोवाइड किये जाये, ताकि ट्रेनिक और लोगों के लिए दिक्कत न हो ।

यह विवकत हम बात के पेगे-नजर हे कि फरीदाबाद उत्तर भारत का सब से बडा इंडस्ट्रियल सेंटर हे । यहां जो वीदाबाग होती हे, उसे जगह जगह—माउथ, नार्थ, ईस्ट और वेस्ट—भेजा जाता हे । इम निहाज से फरीदाबाद और बदरपुर रेलवे का एक एंसा काम्प्लेक्स हे, जहा फ्रेट, सवारियों और कम्प्यूटर्स का बाकायदा आना-जाना रहता हे, और इस लिए यहां ओवर-ब्रिज का प्रोजेक्शन अनन्त आवश्यक हे । मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय इस पर गौर करेंगे ।

अभी कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि 11,000 या 14,000 लोग रेलों की क्या देख-भाल करेंगे । मेरा मुझाव है—और मंत्री महोदय इस मुझाव को हरियाणा के अंत में कार्यान्वित करना शुरू करें—कि सिक्युरिटी के काम को बिलेज पंचायतों के सुपुर्द कर दिया जाये, और इस को मिनिमम, नामिनल, रखे । यही व्यवस्था पानी के लिए की जाये । आज रेलों में अच्छा पानी नसीब नहीं होता है । हर पंचायत के क्षेत्र में से रेल गुजरती है । गांवों की पंचायत खुशी से स्टेशनों पर आमदमी बिठा सकती हैं और पानी का प्रबन्ध अच्छी तरह कर सकती है । रेलवे प्रशासन यह काम अपनी देख-रेख में कराये । वानेप्टरी एजेन्सीज सिक्युरिटी और पानी की व्यवस्था करने के सम्बन्ध में मदद देगी ।

जिस गांव या पंचायत समिति के इलाके में सिक्युरिटी, पानी या दूसरी बातों का

प्रबन्ध और सेवा बहुत अच्छी हो, उस गांव पंचायत को रेल की सैर करा दिया करे । वे लोग इस बात पर खूश होंगे कि हिन्दुस्तान का दर्शन मिल गया । इस इनसेप्टिब से वे फायदा उठावेंगे । इम में शक नहीं है कि रेलवे के एम्प्लॉईज सिक्युरिटी की व्यवस्था कर सकते हैं—वे तो करते ही है, लेकिन अगर जनता सरकार सिक्युरिटी के काम को जनता पर छोडे, तो वह उबाधा अच्छी हो सकती है । हमने हर जगह ग्राम आमदमी का यकीन किया है—चुनावों में किया है, और बातों में भी किया है । इसलिये हिफाजत के सम्बन्ध में जनता, पंचायत और ग्राम आमदमी का भी सहयोग लिया जाये ।

बहुत से माननीय सदस्यों ने एक्सिडेंट्स का जिक्र किया है । एक्सिडेंट्स तो हुए ही है, और मंत्री महोदय या रूनिंग पार्टी या ऑफिस-जीशन इम से इन्कार नहीं कर सकते हैं । जहां तक एक्सिडेंट की टेकनिकल इन्टर-प्रेटेशन का सम्बन्ध है, एक्सिडेंट क्या होता है, रेलवे में यह एक बहुत वाइड टर्म है । रेल रुक गई, बहन पर नहीं पहुंची, ऐसे मामले तो बहुत ज्यादा है । अगर इम दृष्टि से देखें, तो वह भ्रमल बात है । मोटी बात यह है जो ग्राम आमदमी समझता है रेल का एक्सीडेंट वह यह कि जिस में रेलें लड जायें, टकरा जायें, मोते हो जायें उन का नाम एक्सीडेंट है । मुझे इस में शक नहीं है कि कुछ वकत में मधु भाई कोई ऐसी रेल निकालेंगे जो नई दिल्ली से उड कर आगरा उतरा करेगी । . . . (व्यवधान) . . . शिवनारायण जी जब इतना जोर लगा रहे है तो उड़ती रेलें भी हो जायेंगी, रोपवे हो जायेंगी । नीचे जाने की जहरत ही नहीं होगी ।

जहां तक एक्सिडेंट्स की देखभाल है, कुछ ओ एन्क्वायरीज उस में हुई हैं उन से यह बात रिबील हुई है कि उस में कुछ सैबोटेज

[श्री धर्मवीर बशिष्ठ]

चा लेकिन कौन धादमी से क्या चा इस को एन्टीइलिश करना मुमकिन नहीं होता है। इन बातों से वह मुश्किल ही है फिर भी ज्यादा देखभाल करनी चाहिए। रेल में जो यात्रा है उस को सुरक्षित बनाना चाहिए।

यह बात भी ठीक है कि सकेन्द क्लास के बैसेजर को रियायतें बढ़ानी चाहिए। वह रियायतें जब बढ़ सकती है जब भीड़ कम होगी। अगर भीड़ कम नहीं हानी तो एन सफाई वाले का ध्यान रख देना, वह 200 आदमियों के पेशाब और टट्टी को कैसे साफ कर सकता है? इसलिए नहीं मानने में रेल के अदर कन्जेशन को हटान और रालिग स्टाक को बढ़ाने की जरूरत है ज्यादा सविन्य करने की जरूरत है। उमरिंग प्रॉटीमेटीवी हम ज्यादा रालिग कर रालिग स्टाक बढ़ाए और कन्जेशन कम करे। मवेड क्लास के लोगों का कुछ माजिनन फायदे से मंत्री न एनाउंस किए हैं रिजर्वेशन में और रनीपिंग चार्ज में। अभी यह इस रिजर्वेशन में नहीं है कि उस में रनीपिंग करने एलान कर सके। लेकिन एन उस यह भी कर पाएंगे। ऐसा मैं उम्मीद करता हूँ।

अगर मैं मैं मनु भाई का बहन प्रभारो हूँ और उन का प्रत्यवाद देना है कि उन्हें बहुत ही ज़रिया बेनेम बजट पण किया। अब ही मनु के अगली दफा महतम होगा, यह कह कर मैं अपनी जगह प्रहण करता हूँ।

श्री हरीशकर महाले (मालगव)
सभापति महोदय आप न मुझे बालन का मोवा दिया इस व लिए मैं आप का आभारी हूँ। पिछले वष नजट पर मैं बोला था। आप ने मुझे उस वकत भी मना दिया था। मैंने यह कहा था कि रेलवे वाड में जो लोग है उन की सत्या में रूमी की जाने की आवश्यकता है और आगे जा और नयी गाडियः चलानी है वह जनता गाडी चलायी जानी

चाहिए। दो तीन मुजाब मैंने दिए थे। रेलवे मंत्री ने उस बारे में बहुत प्रच्छा सोचा। उन्होंने जो बजट पेश किया वह धादर से पेश किया और सदन में उस में खूबी है, धानन्द है। उस के लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

नवीन याजना में मैं यह कहना चाहता हूँ कि वृषि में मबधित जो यात्रा करने वाले लोग है विमान है उन का सुविधा देनी चाहिए। वृषि उत्पादन के माल के धान जान न लिए प्रथम प्राधान्य देना चाहिए उदाहरणार्थ, याज हातो है अगूर होता है या बेने होते है उन को बहर प्राधान्य देना चाहिए। जलगाव में बहुत केला पंदा होता है और जलगाव में दिल्ली रेलवे में केला आता है। उस में विमान पाच कोटि विरगाया केने का देता है। हम लोगों ने रेलवे मंत्री से प्रार्थना की थी कि कल का किगया ज्यादा पड जाना है, उसे कम कर दें। इस के लिए पिछले वर्ष में पिछले पाच में तो कटौती नहीं की। लेकिन मेरी इस बार में प्रार्थना है कि जो पाच कोटि रकम विमान अदा करना है उसलिए विमान का रेल की कम कीमत मिलनी है। गजगत का रना अगर दिल्ली आता है तो गजगत विरगाया कम करना है इसलिए वह काफी दूरी में गाना है। लेकिन गजगत में जो रना आता है उसका विरगाया बहुत ज्यादा पता है। मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि उन्हें इस बारे में माचना चाहिए और विरगाया कम करना चाहिए।

नामिक वा रेलवे स्टेशन बहुत पुराना है। नामिक में सिन्धवागिटी प्रेस है। डाक विभाग का बहा पर पोस्टवाड इन्वावि छापने र लिए प्रेस है। बहा पर हवाई टागगाना भी है। बहा का रेलवे स्टेशन बहुत ही महत्वपूर्ण है लेकिन उसका कोई सुधार नहीं किया गया है। हमेशा से हमारी माग रही है कि रेलवे स्टेशन

का सुधार होना चाहिए क्योंकि वह बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान है। मेरी प्रार्थना है कि रेल मंत्री को इस बारे में सोचना चाहिए और उस के इम्प्रूवमेंट के लिये कोशिश करनी चाहिये।

पिछले मान भी मैंने प्रार्थना की थी मनमाड-मालेगांव और नरझाना रेलवे लाइन की बहुत पुरानी जमाने से मांग रही है। इस सम्बन्ध में महाराष्ट्र के प्रमुख व्यक्तियों के मांग की है, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री महोदय को इस बारे में श्रवण्य सोचना चाहिये। प्रो० दण्डवते साहब को मालेगाव की स्थिति मालूम है। मालेगाव एक औद्योगिक शहर है, यहाँ पर पावर-प्लन्ट का कपडा बनता है, जिन में पचास हजार लोग काम करते हैं। उस प्रकार यह सदा महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर है। वहाँ रेलवे लाइन की बड़ी आवश्यकता है। मेरी प्रार्थना है कि मनमाड-मालेगाव-नरझाना रेलवे लाइन को शीघ्र व्यवस्था की जाये।

नासिक गहर और नासिक जिला एक ट्राइबल विभाग का जिला है। जहाँ पर ज्यादा से ज्यादा आदिम-जाति के लोग रहते हैं। वहाँ पर पुराने जमाने से नासिक-व्याहा पट-बलमाड एक नई रेलवे लाइन बनाने के लिये मोचा गया था, उस पर सब भी हो चुका है और उस बात का महसूस किया गया है कि इस लाइन का होना जरूरी है। उस लाइन के बन जाने से आदिमजाति के लोगों के लिये उद्योग-धन्धे के अवसर मिलेंगे और प्रवास के लिये सुविधा प्राप्त होगी। महाराष्ट्र और गुजरात में प्रवास और मिलने-जुलने की सुविधा मिल सकेगी। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री जी इस लाइन के बारे में विचार कर के शीघ्र कार्यवाही करें।

दूसरी बात यह है कि हम देश में आदिम-जाति के लोग बहुत ज्यादा हैं, लेकिन रेलवे

की नौकरी में उनको अधिक संख्या में नहीं लिया जाता है और कुछ ऐसे अफसर हैं जो उन को तस्करी नहीं देते हैं। मेरी प्रार्थना है कि 25 प्रतिशत आदिमजाति और जनजाति के लोगों को रेलवे की नौकरिया में भरती किया जाना चाहिये। इस वर्ष रेलवे का जो बजट पेश किया गया है, वह धाटे का बजट नहीं है और इस के लिये हमारा जो कामगार बन है, उसने बटन कोशिश की है। उन को ज्यादा प्रमत्न रखने के लिये उन के बारे में सोचना जरूरी है—यही मेरी आप से प्रार्थना है।

रेलवे बजट पर जब मैं पिछली दफा बोला था, तब भी आप ही सभापति के पद पर आमीन थे और आज भी आप ही हैं और आप ने मुझे बोलने का मौका दिया इस के लिये मैं आपका आभारी हूँ। धन्यवाद।

SHRI GOVINDA MUNDA (Keonjhar): Mr. Chairman, Sir, I had decided to speak in Oriya. But, all of a sudden, I have been called to speak. Therefore, I am speaking in English and I want to say a few words.

SHRI K. MAYATHEVAR (Dindigul): You are welcome.

PROF. MADHU DANDAVATE: I also follow a little bit of Oriya.

MR. CHAIRMAN You can speak in any language you like.

SHRI GOVINDA MUNDA: There is no doubt that the budget is welcome and our Minister is also active and impartial. It is an admitted fact. In the last thirty years those who know about India, operating in the developmental work on railways, know that they have not done anything so far for the people of India. May be, they were also faced with the deficit budget. But, when our Janata Government had come to power, you would be happy to know one thing.

MR CHAIRMAN Mr, Munda, you are not audible Will you come forward? How much time will you take?

SHRI GOVINDA MUNDA: I shall take ten minutes

MR CHAIRMAN You will continue

SHRI GOVINDA MUNDA Sir it is an important subject I sincerely say that in the railway system they have developed 60,666 route kilometre of which 4,719 kilometre route have already been electrified This is the largest route in Asia and second in the world

Anyhow, though we have achieved this long rail route yet you have not yet covered the backward State of India like Orissa

MR CHAIRMAN I think you may continue the next day

The Lok Sabha stands adjourned to meet at 11 A M on the 8th March, 1978

18 hrs

[The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 8 1978/Phalguna 17 1899 (Saka)]