

MR SPEAKER The question is

'That clauses 2 to 4 and the Schedule stand part of the Bill'

The motion was adopted

Clauses 2 to 4 and the Schedules were added to the Bill

Clause 1 the Enacting Formula and the Title were added to the Bill

SIIRI SATISH AGRAWAL I move

That the Bill be passed

MR SPEAKER The question is

That the Bill be passed

The motion was adopted

13 hrs

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1979-80 SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1978-79 AND RESOLUTION RE FIFTH REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE—Contd.

MR SPEAKER Shri Durga Chandra will now continue his speech

श्री दुर्गा चन्द्र (कागडा) अध्यक्ष जी मैं पिछले दिन रेलवे लाइनों के मुताबिक कह रहा था कि इस समय हमारे देश में 60,693 किलोमीटर रेलवे लाइन है। यदि डबल ट्रैक बना भी शामिल कर लें तो 1,03,325 किलोमीटर रेलवे लाइन है। भ्राजादी के बाद बीस साल के अंतर में सिर्फ 7097 किलोमीटर नयी रेलवे लाइन बनाई गई है। यदि स्टेट्स के हिसाब से देखा जाये तो यूपी में 8750 किलोमीटर रेलवे लाइन है, मध्य प्रदेश में 6195 किलोमीटर रेलवे लाइन है, बिहार में करीब 5 हजार किलोमीटर लाइन है जबकि हिमाचल प्रदेश में सिर्फ 255 किलोमीटर रेलवे लाइन है और भ्राजादी के बाद हिमाचल प्रदेश में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है। जो भी रेलवे लाइन वहां पर है वह भ्राजादी से पहले की बनी हुई है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश में भी रेलवे लाइनों का सब धारा है, उसके एंस्टीमेट बनाए गए हैं, उनका एंजिनियरिंग हुआ या नहीं यह आप जानते होंगे मैंने तीन रेलवे लाइनें बताई थी उनमें से किसी न किसी को इस साल जरूर टेण्डर किया जाए और उनका निर्माण किया जाये। मुझे खुशी है कि नार्थ ईस्टर्न जॉन में 6 लाइनों की शुरुआत की गई है, वहां पर रेलवे लाइनों की जरूरत है, लेकिन मैं समझता हूँ डिस्ट्रिक्टिनिशन नहीं

होना चाहिए, हमारी डिमांड भी जेन्युइन है, उस पर भी आपकी गौर करना चाहिए। तीन नयी रेल लाइनें—नागल-तलवाडा, अमृतानगर-पोटा साहब और कालका परमाणु— इनके लिए आपकी धन की व्यवस्था करके निर्माण कार्य प्रारम्भ करना चाहिए।

130 hrs

[MR DEPUTY SPEAKER in the Chair]

उपाध्यक्ष जी पहले जा गाइया दिल्ली से पठानकोट तक चलती थी वह जम्मू तबो तक एक्सप्रेस हो गई है। हमका बहुत से हिमाचल प्रदेश व कागडा मंडो और चम्बा जिले का बड़ी मांगल होती है। इस मिलमिल में मैंने आपसे पहले ही रिक्वेस्ट की हुई है कि एक एंजिनियरिंग ट्रेन चलाई जाय जोकि पठानकोट तक जाए अगर यह मरफिन नहीं है ता थ्रीनगर एक्सप्रेस व भलावा कम्पार मिल में कुछ बागीज पठानकोट क लिए लगाई जाये ताकि वहां क लाथो का जो दिक्कत है यह दूर हो सक।

इसके भलावा मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे कन्वन्शन कमेटी, 1977 की रेकमेण्डेशन इस हाउस में रखी गई है ताकि यह मुद्दा उसपर भी विचार कर सके। मैं समझता हूँ कि इस कमेटी की रेकमेण्डेशन से रेलवे डिपार्टमेंट का फायदा हुआ है। इसमें रेलवे डिपार्टमेंट का बर्जा घटा है और वह डेवलपमेंट की तरफ लगाया गया है। मैं समझता हूँ, यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि हुई है। और मैं अपने मंत्री महोदय का इस क लिये बधाई देना चाहता हूँ। जो एक्सपर्ट ग्रुप थ्रीन कॉन्वन्शन स्ट्रक्चर का जिम्मेदार फाइनेंस मिनिस्ट्रा से बात की कि रेलवे का जो सरलन है उस को किस तरह से एंजिनियरिंग किया जाय—जैतरेल फंड में, और रेलवे के लिये प्रलग से डेवलपमेंट फंड रखा जाये—इस काम में जो कामयाबी हुई है, उस क लिये व धन्यवाद के पात्र हूँ और इस कमेटी की रिक्मेण्डेशन को हमें पुरस्त मजूर कर देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे में जो तरह-तरह की सुविधाएं दा गढ़ हैं, उन में कुछ कामया है। पिछली दफा मैंने दिल्ली से गोहाटी तक सफर किया। उन में मैंने यह देखा कि ट्रेन में जो कंटीरिंग का इन्तजाम था, वह बिलकुल अच्छा नहीं था। इसी तरह से दिल्ली से कलकत्ता के लिये जो हाबडा एक्सप्रेस है, उस में भी कंटीरिंग का इन्तजाम अच्छा नहीं है। मैंने देखा कि आप के बेयरे लोग जानेवाले को जो बिल देते हैं—वह गलत जाना है, किसी ने अगर बेजीटोरियन खाना खाया है तो उस को नार्थ-बेजीटोरियन खाने का बिल दे देते हैं, जैसे किसी ने अच्छा नहीं खाया है तो उस को बिल देसक

दे दें। मेरा सुझाव है कि प्राप फर्स्ट क्लास के कमरों में ऐसा चार्ट जरूर लगावे—

रेल मंत्री (श्री० मधु बडवले) : प्राप बिल के बारे में कह रहे हैं या खाने के बारे में कह रहे हैं ?

श्री सुर्या कान्ठ : मैं दोनों के बारे में कह रहा हूँ। खाना तो इन्फ्रीरियर मिलता ही है, साथ ही बिल भी गलत दिया जाता है। वहाँ पर जो प्लेट्स सर्वे की जाती हैं, वे बिलकुल नाकारा और निकम्मी हैं।

प्राप ने रेलवे के हर क्षेत्र में बहुत अच्छा काम किया है, जैसे लेबल-बासिंग का मामला है, इस्पेशन का काम है, ट्रक की प्रोटेक्शन का काम है, गांग डिस्टेस ट्रेन्ज प्राप बढ़ा रहे हैं, क्लास-लेस ट्रेन्ज प्राप ने चलाई हैं—ये सब बहुत अच्छे काम हैं। मैं यह ममता हूँ कि जहाँ तक जनता पार्टी के राज में रेलवे का ताल्लुक है, उस में बहुत बड़ी उपलब्धियाँ हुई हैं, जिन के लिये हमें फेड़ा है। सब लोग इन कामों की तारीफ कर रच्य हैं, और यह ऐसा ही चलना चाहिये। लेकिन मैं यह निवेदन करूँगा कि इवलपमेंट फंड में न्यू-रेलवे-लाइन्ज के लिये ज्यादा से ज्यादा रकमा रखना चाहिए और उन में हिमाचल प्रदेश की रेलवे लाइन्ज को इन्कलूड किया जाय और उन का जल्द से जल्द डानपे का इन्तजाम किया जाय।

कुमारी मनिबेन बल्लभचार्ड पटेल (मैहनावा) उपप्रधान मंत्री, इस में कोई संशेह नहीं है कि रेलों का काम धाने बढ़ रहा है, लेकिन राजधानी एक्स्प्रेस को छोड़ कर सभी गाड़ियों में प्रम्वण्डना बंद रही है। जब हम इस के लिए कम्पट्टर को कहते हैं, तो वह कहता है कि स्वीचर नहीं बने हैं, मैं क्या करूँ।

दूसरी बात यह है कि जब मैं राजधानी एक्स्प्रेस बनी है, तब से बिलकुल ट्रेन बिलकुल निकम्मी कर दी गई है, उस में रास्ते में लोगों को सामान रखने और खोने भी देते हैं। एक रात तो मैं गिरते-गिरते बच गई। प्राप का कानून है कि रास्ते में सामान नहीं रखना चाहिये, लेकिन कोई कम्पट्टर इस बात का न देखता है और न बोलता है—इस के लिए देखने की जरूरत है।

महिलाओं के लिये जो बोयी होती है, वह नीच में रखनी चाहिये और उन के ऊपर महिला का चित्र होना चाहिये। चित्र फँसी नहीं होना चाहिये, जिस से गरीब देहाती बहनें भी उस को समझ सकें। साड़ीवाली महिला का चित्र होना चाहिये और जिस को ऊना लपाना चाहिये ताकि भीड़ में भी दूर से उस को देखा जा सके कि वह महिलाओं की बोयी है। इस के बारे में मेरा प्रस्ताव प्रमुख है—अनुभववादाय स्टेशन मास्टर मुझ को महिला बोयी में से खवे, लेकिन उन को भी पता नहीं कि वह बोयी कहाँ है। और बाहिर में वह डिब्बा का का। मैं मैं कहाँ कि ऐसा क्यों है, तो बोली

कि गाई में देख सके, इस वास्ते ऐसा किया गया है। गाई तो देखता नहीं है। मैंने खुद गाड़ी के डिब्बे में बैठकर अनुभव किया है कि गाई देखता नहीं है जबकि गाई के डिब्बे के पास उस को इसलिये रखा जाता है कि गाई उस की देखभाल कर सके। उस में लडके धुआँ प्राए लेकिन गाई देखने नहीं प्राया। दूसरी बात यह है कि उस गाड़ी का एक डिब्बा, जो बाहिर में था, मनीनगर स्टेशन के फाटक पर खड़ा हुआ जबकि गाड़ी के धोर डिब्बे प्रहमदाबाद स्टेशन पर खड़े थे। इस से महिलाओं को बड़ी विककत होती है। गरीब महिलाएँ, जिन के पास बच्चे होते हैं, उन का सामान होता है, उन को बड़ी विककत होती है। उन को सहूलियत मिले, इन्ड के लिए, प्राप कोई हल निकाले। इस के लिए मेरा सुझाव यह है कि कोई भी ट्रेन हो, उन में महिलाओं की बोयी नीच में रखनी चाहिये और महिला का चित्र ऊपर होना चाहिये। मालूम नहीं, प्राजकल नीचे की तरफ चित्र लगा दिया जाता है, जोकि सफेद होता है। इस को देखने की बहुत जरूरत है।

एक बात में यह कहना चाहनी है कि प्राप ने मटके में पानी देने की बात कही है। इस के लिए मेरा कहना यह है कि ऐसे मटके बड़ा पर रखिये जिसे पानी रास्ते में न फीले। रास्ते में पानी भरण गिर जायगा, तो उस में गरीबों के बिल्लर ही पीने हा जायेंगे। पानी देने का इन्तजाम ऐसा होना चाहिए कि कम्पार्टमेंट के भन्दर गन्दगी न हो। इस प्रकार का इन्तजाम होना चाहिए कि लोगों को माफ पानी पीने का मिले। भरण प्राप मटका रखें तो कोई लडका धाता है या प्रादमी धाता है, वह भरणे हाथ उस मटके में डाल देगा और पानी लेगा। न मालूम उमके नाबून में किननी गन्धनी भरी पड़ी हो। इंसलिए इस तरह से पानी देने का इन्तजाम अच्छा नहीं है, ऐसा मुझे लगता है और इस बारे में प्राप सोचें और कोई रास्ता मुझ पानी देने का निकालें।

एक बात मुझे और कहनी है। धोरनी-केरी जाने के लिए मीरज स्टेशन पर गाड़ी बदलनी पडती है, लेकिन वहाँ बरा होना है कि कुछ विद्यार्थी बिना टिकट कम्पार्टमेंट में घुस प्राते हैं। मैंने जब इस बारे में पूछा था कि ऐसा क्या है, तो बताया गया कि रेलवे स्टॉफ के लडके हैं। मुझे महसूस कर प्रावर्तत हुआ। रेलवे के स्टॉफ का लडका है, ता क्या वह कही भी जा कर बैठ जाए। फर्स्ट क्लास में वह घुस जाते हैं और महिलाओं के डिब्बों में भी और कोई भी डिब्बा हा, रेलवे के स्टॉफ के लडके होने की वजह से वे घुस जाते हैं और बिना टिकट प्राता करते हैं। इस के बारे में प्राप को कोई व्यवस्था करनी चाहिये। मेरी इस के बारे में खास भिकायत है कि ऐसा करना ठीक नहीं है और इस के बारे में प्राप को ठीक तरह से साजना चाहिए।

मैंने कई बार कहा है कि गाड़ियों में भिक्षा न मागी जाए। भिक्षा मावने वालों ने एक घडा कर रखा है। मयुरा स्टेशन पर मैंने देखा है कि वहाँ पर भिक्षा मावने के लिए बोयी बसते हैं, लेकिन कोई कडकतर उन को रोकता नहीं है। वे छडा हुआ कोरूँ, कागज देते हैं और बाहियों से पैसा लेते हैं। वे प्लेटफार्म, टिकट लिये बिना क्यों वहाँ प्राते हैं और बिना टिकट

[कुमारी मणिबेन बल्लभभाई पटेल]

विये क्यो बाला करते है। बड़े स्टेशनों पर भीच मांगने वाले प्रथिक रहते है, वहाँ पर कुत्ते भी रहते है और बकरी भी प्लेटफार्म पर रहती है। प्लेटफार्म पर इन को नहीं रहने देना चाहिए और बड़े स्टेशनों पर फेन्सिंग होनी चाहिये। मथुगा जैसे बड़े स्टेशन पर इस का कोई इन्तजाम नहीं है, यह मेरी समझ में नहीं आता।

मे यह भी कहना चाहगी कि रतनाम स्टेशन जो है, इस को रिनोवेट करने की जरूरत है। यह बहुत पुराना स्टेशन है। इस में प्राप क्या सुधार कर सकते हो, यह देखने की जरूरत है। स्टेशन पर एक गाड़ी एक तरफ खड़ी होती है और दूसरी तरफ काफी दूरी पर दूसरी गाड़ी खड़ी हाती है और टिकट पूछने वाला कोई नहीं रहता है। इस के बारे में सोच कर सुधार करने की जरूरत है। इस को प्राप को रिनोवेट करना चाहिए।

एक बात मैं प्राप से यह कहना चाहती हू कि ट्रेन टाइम पर आनी चाहिए। एयरलाइन में कोई कम्पि-टोशन नहीं है, अगर वह लेट हो तो हा मगर प्रापके यहा यह मब क्यो होता है? प्राज हो मैं राजधानी से प्रायी। राजधानी यहा 9 बजे पहुचने का समय है लेकिन वह उस बजे प्रायी। मैं सोचती थी कि 9 बजे दिल्ली पहुच कर 11 बजे बच्च पालियामेट पहुच जाऊगी लेकिन यह गाड़ी ही यहा वन बजे पहुची। अगर मुझे मालूम होता तां मे फ्रिन्टियर मेल से आती।

प्रो० मधु बच्चवते - उपाध्यक्ष महोदय, अगर गाड़ी लेट प्रावे तो स्वेचन प्रावत मे भी रियायत देनी चाहिए।

कुमारी मणिबेन बल्लभभाई पटेल - लेकिन ऐसा इन्तजाम होना चाहिये कि कोई गाड़ी लेट ही न प्रावे। राजधानी मिन्टा रोड के प्रापपास खड़ी हा जाती है। वहा कोई बोड्युलड स्टोपेज तो है नहीं जिनसे कोई सामान वगैरह उठाने वाला मिल जाए। मुझे मालूम नहीं कि वहा यह क्यो रुक जाती है? इससे तो प्रापका निजामुद्दीन स्टेशन पर इसको रोकना चाहिए जिससे वहा से प्राने में सुविधा हा। मैं देखती हू कि राजधानी करीदाबाद से दिल्ली तक कम स्पीड पर प्राती है। ये सब बातें प्रापके देखने की है। मैं प्राशा करती हू कि प्राप अहमदाबाद से बाया बरांडो जो राजधानी जैसे ट्रेन चालू करने वाले हो, राजधानी के बारे में ये सब बातें सांचे गे। प्रापको इसका टाइम ऐसा रखना चाहिए कि यहा यह सबेरे ही पहुच जाए और काम का यहा से चले। वहा भी यह सबेरे ही पहुच जाए। मुझे प्राशा है कि शीन जा बातें कही है उनके बारे में प्राप सांचे गे।

\*DR. P. V. PERIASAMY (Krishnagiri). Hon. Mr. Deputy-Speaker, Sir, supporting my Cut-Motions on the demands for Grants of the Railway Ministry, I would like to say a few words

Sir, in Tamil Nadu, 6 lakh tonnes of salt are stagnating in Tuticorin. In Sivakasi, several thousand rupees worth of match-boxes are getting ac-

cumulated. On account of paucity of coal, the thermal power stations in Tamil Nadu are not generating power to their full capacity. The shortfall in the supply of power has affected adversely industrial production in Tamil Nadu. The essential commodities are not being transported regularly with the consequence that their prices are soaring in places where they are in short supply. You can imagine the plight of the people, both the producer and consumer. While salt is sold at 10 paise a kilo in Tuticorin, in Calcutta and in the interior parts of Eastern India, it costs Rs 5 a kilo. In Kashmir, and in the Eastern States bordering Himalayas, in Assam and other adjoining States, the people eat rock salt because of non-availability of common salt. Rock salt does not have iodine, the absence of which leads to diseases like goitre. In common salt we have enough iodine. Because of our failure to move common salt to different parts of the country, we are responsible for the spread of diseases like goitre, we in the sense the Railways, whose demands we are discussing. The insufficiency of iodine leads to this disease.

I have narrated these things to stress that inadequate supply of wagons to Tamil Nadu is the primary cause for all these avoidable difficulties. The wagons should be produced in adequate number so that required number of wagons can be sent to different parts of the country. The delay in wagon turn-round should be minimised. I demand that priority should be given to the movement of essential commodities. For instance, only recently, salt has been given 'C' priority. Similarly the matches must be brought from 'E' category to 'C' category so that they can get higher priority of transportation. In the background of increasing taxes on essential commodities, we cannot afford to add to their transportation costs also.

The industrial development of Tamil Nadu is at a standstill because of predominance of metre-gauge on the Southern Railways. For example, the major port of Tuticorin has not come

into strides because there is no broad-gauge line in the interland. We know about the growing congestion at Bombay Port. The ships can be easily diverted to Tuticorin. But, when the ships unload goods in the Tuticorin Port, how can you move them without broad-gauge link? There will be inordinate delay in loading on the metre-gauge track and then transhipping to the broad-gauge track. I am sorry to say that the programme of conversion into broad-gauge in Tamil Nadu is very tardily implemented. We are hearing only about surveys and not about solid work.

I am sure you will agree with me that quick transportation is the key to industrial development. We have the industrial hub at Mettur with investment of several hundred crores. But Mettur is connected with Salem with only metre-gauge track. This must be converted into broad-gauge expeditiously. The transport bottleneck has brought industrial growth in Mettur to a saturation level.

My district Dharmapuri is a backward district. It is served by a broad-gauge line, but it is of no use to the people of Dharmapuri District, whose number is of the order of 15 lakhs. They have to get down at Jalarpet or at Salem and then trek down 60 miles to Dharmapuri. Morappur is just 15 miles away from Dharmapuri, through which so many Express Trains pass but there is no halt. I have been repeatedly requesting the hon. Minister for a halt at Morappur, but my pleas have fallen on deaf ears so far. I am reminded how the hon. Minister has been compelled to reduce the increase in the suburban fare because of violent agitations from the commuters. Does he want the people of Dharmapuri also to agitate and stop the trains forcibly at Morappur? I am sure you will agree with me, Sir, that this is a genuine demand of the people of Dharmapuri district and there can be no argument like traffic density at Morappur station. It is just like saying produce children before you get into the wed-

lock. Only after you order the halt at Morappur, you will be able to judge the traffic density. Kindly concede this legitimate demand of the people of Dharmapuri and order the halt of West Coast Express and the Kerala-Karnataka Express at Morappur.

The hon. Minister of Railways is aware that at Hogenakkal the State Government is investing a sum of Rs. 200 crores for a thermal power station. If this area is to become industrially developed, then Bangalore and Salem are to be connected by a broad-gauge line. The day-time passenger between Salem and Bangalore was stopped on account of coal scarcity. This train must be revived without delay. We should also introduce a new Express train between Ranchi and Madras. In fact, there is need for introducing more Express Trains connecting the metropolitan cities of Delhi, Bombay, Calcutta and Madras. At present the traffic is so heavy that people travel standing for two days at a time. More express-trains must be introduced connecting these metropolitan cities. I would suggest that a direct train should be run between Kashmir and Kanyakumari the southern-most tip of the country. This will give further fillip to national integration, as there will be frequent exchange of people from north to south and vice versa.

Some time back we were in Patna and after having an interview with Shri J. P. Narayan, we came back to the station for boarding our train to South. We wandered here and there to find out our names on the Reservation Chart. Mr. Naik, our hon. colleague was also with me. We could not locate our names. When we asked the officials, they talked to us only in Hindi.

PROF. MADHU DANDAVATE: The names were there in English, but the script was in Devanagari.

DR. P. V. PERIASAMY: They are not having any sense. We asked them to speak in English, they persisted in replying only in Hindi. If such officials



[Dr. P. V. Periasamy]

are there, how can we think of fostering national intergration in this country, instead national hatred will become the pastime. When our people come to know of this, they will spit at us if we talk of national integration to them. In the last Budget Demands discussion I had referred to the announcements being made only in Hindi in the North Indian pilgrim centres like Banaras, Allahabad etc. Though the hon. Minister has conceded to many of my other requests, he has not looked into this problem of non-Hindi speaking people. I request the hon. Minister of Railways to direct his officials to do the needful in this matter. The Reservation Charts must be written in English. Another problem is the names on all the trains in the North are inscribed in Hindi, which we do not understand. It must be borne in mind that train is the principal link for the people of India to come together. It cannot be a disrupting element. The hon. Minister should do the needful in this matter also.

In the recent meeting of the National Development Council, our hon. Finance Minister, Shri Manoharan, referred to the necessity of completing the mass rapid transport system at Madras city, which has become a transport horror on earth. I request the hon. Minister to implement this mass rapid transport system at Madras forthwith.

With these words, I conclude my speech, thanking you for giving me an opportunity to participate in this Debate.

श्री महेश्वर लाल शी० परमार (इंदूरका) : उपाध्यक्ष महोदय, आज मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है उनके लिये मैं शुक्रियावादा करता हूँ। रेलवे बजट के बारे में जनता पर बहुत प्रशंसा प्रसर पड़ा है जिसके बारे में बहुत से पूर्व बक्तव्यों ने कहा है। लेकिन कुछ बातों की जो उनके भावनों में कमी रह गई है उसके लिये मैं कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। हमारे गुजरात में बिजली का कारखाना है, इंडस्ट्रीज हैं, और कपड़े का बहुत बड़ा उद्योग है। लेकिन कई, बहुत कोयले की बहुत कमी होने से बड़ी कठिनाई हो जाती है। इसलिये मेरा निवेदन है

कि ज्यादा से ज्यादा कोयला गुजरात में भेजा जाय जिससे लोगों की कठिनाई दूर हो। इस दिशा में रेलवे विभाग की तरफ से ज्यादा प्रयास होना चाहिये, कोयला से जाने के लिये बैगनों का प्रबन्ध सर्वत्र रहना चाहिये।

इसके अलावा गुजरात ही ऐसा प्रान्त है जिसमें 60 परसेंट नमक का उत्पादन होता है। लेकिन उस नमक को सारे भारत में पहुंचाने के लिये बैगनों की कमी रहती है जिसके कारण नमक का भाव भी बढ़ जाता है जिससे साधारण जनता को कष्ट होता है और साथ ही बारिश की वजह से नमक खराब भी हो जाता है। इसलिये ज्यादा से ज्यादा नमक के भूवर्धक के लिये रेल विभाग की तरफ से बैगनों की ज्यादा सप्लाई होनी चाहिये।

आज सारे भारत में प्रवेशों की कैपिटल दिल्ली से राजधानी जैसी फास्ट ट्रेन से जुड़ी हुई है लेकिन मद्रासबाद से दिल्ली घाने के लिये कम-से-कम 22, 23 घंटे लग जाते हैं। माननीय रेल मंत्री ने इस बजट में जो इशारा दिया है कि गुजरात को भी राजधानी जैसी फास्ट ट्रेन मिलेगी, इसके लिये मैं उनका शुक्रिया अदा करता हूँ और यह कहता हूँ कि यह गुजरात के लिये अच्छी बात है। मैं गुजरात की जनता की ओर से इसके लिये माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

रेल मंत्री जो समाजवाद के समर्थक हैं उन्होंने भारत में वर्गबिहीन ट्रेने चलाई है। मैं एक सुझाव उनके सामने रखना चाहता हूँ कि प्रायकल फस्ट क्लास में कंपार्टमेंट कूपे टाइप, फोर-सीटर कूपे की तरह जा होना है, वैसे जकर चानू रबे क्योकि इससे बी०आई०पी० और जो बड़े-बड़े सेवक कर्मचारी हैं, उनकी घोषा धारण रहता है, बीमार पेटेन्जर के लिये भी इससे धारण होता है और अगर कोई कर्मचारी तबावले पर दूसरी जगह जाता है तो वह धपना सामान भी साथ ले जाता है। मेरा सुझाव यह है कि क्लास-लैस ट्रेन रबे लेकिन उसमें कूपे टाइप सुविधा का एक डिब्बा जकर होना चाहिये।

घोषा-बीरमयाव मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। पिछले 10 साल से ट्रेन की डबल लाइन का काम चल रहा है, पूरा होता नहीं है। इसके लिये राजकीट में जो प्रोजेक्ट प्रायित था, उसे अब साबरमती में ले जाया गया है। वहाँ से इस काम को करने में कठिनाई होती है। मेरा सुझाव है कि वहाँ पर इस प्रायित की जल्द से जल्द राजकीट में सिफ्ट करना चाहिये ताकि घोषा-बीरमयाव का काम बत्ती पूरत हो सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भावनगर-सायपुर रेलवे साइन का काम भी पका हुआ है। यह साइन भी सीरायड-मुम्बरात को लिंक करने में बहुत उपयोगी है। मेरी मांग है कि उसके लिये भी किसी फंड की व्यवस्था करनी चाहिये ताकि यह काम शुरु हो। मैंने इस साइन के बारे में पिछले साल भी जिक्र किया था और इस बार फिर आपसे विनती करता हूँ कि इसकी प्रोर ध्यान दें।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र बीरमगांव में निम्नकी नाम का फाटक-क्रॉसिंग है वहाँ प्राये-प्राये घंटे तक फाटक बन्द होने से लोगों को बड़ी परेशानी होती है। बीमार को दवाखाने में नहीं ले जाया जा सकता है, सब कारोबार बन्द हो जाता है। उस जगह पर मानसून में पानी भर जाता है। मेरा सुझाव है कि वहाँ पर प्रोवर-ट्रेड ब्रिज बनना चाहिये या नाला बनना चाहिये जिससे वहाँ के लोगों की परेशानी दूर हो। या नाला बनना इसी प्रकार दानिप गांव और सावरमती में प्रोवर-ब्रिज की खास जरूरत है, उसकी प्रोर भी मैं रेल मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

श्रीबल्लभ कास्टस और श्रीबल्लभ ट्राइम्स के रेलवे कर्मचारियों को सरकार की नई पोलिसी के मुताबिक जल्दी प्रमोशन दिये जाने की सुविधा दी गई है, लेकिन आज तक राजकोट डिवीजन, बड़ोदा डिवीजन और भावनगर डिवीजन में जिन ऐसे रेलवे कर्मचारियों को प्रमोशन की सुविधा दी गई है, उनके खिलाफ हुनरे लोग स्टे-भाइंडर से भाते हैं और इन भाइंडरों को नाकामयाब बनाने की कोशिश करते हैं। मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस तरह के स्टे-भाइंडर बिकेट कराने के लिये ज्यादा से ज्यादा प्रयत्नशील होना चाहिये और इन लोगों को ज्यादा न्याय मिले, ऐसी मेरी भाष्यता है।

आजकल भारत में सब जगह रेलवे का फाटक-क्रॉसिंग है और कहीं-कहीं रेलवे फाटक बन्द कायम रहते हैं, बहुत देर तक बन्द रहते हैं। मेरा सुझाव है कि उस जगह पर प्रॉवर-ब्रिज नाला बनाने का काम पंचवर्षीय योजना जैसे कोई प्लान बनाकर करना चाहिये। हर स्टेट में, हुनरे रेलवे में इस तरह से 10,15 का कंभरन हो जाये तो लोगों का काफी टाइम बच जायेगा और परेशानी कम हो जायेगी।

कई जगह पर बन-बैन नेट है जहाँ एक ही भावनी रहता है। वहाँ पर फाटक कायम बन्द रहता है। यह नेट खुला रखने का प्रयत्न होना चाहिये। इस प्रयत्न के बारे में रेलवे मंत्रालय वाले कहते हैं कि यह स्टेट का प्रावलय है और स्टेट वाले कहते हैं कि हमारा नहीं है। मेरा सुझाव है कि आज बेकारी का जमाना है, लोगों को एम्प्लायमेंट मिलता नहीं है, अगर

एक भावनी की जगह वहाँ दूसरा भावनी भी रखा जाये तो इससे जरूर ज्यादा सुविधा मिल जायेगी।

जहाँ लोकल ट्रेन्ज चलती हैं, वहाँ देहात के लोगों की मांग है कि अगर एक-बाध स्टापेज दे दिया जाये, तो उन्हें ज्यादा सुविधा मिल जायेगी। बीरमगांव साइन पर गोदावी, भोपासन, कोकटा और बटारिया गावों के लोगों की मांग है—मैं इस मांग को बहुत समय से रख रहा हूँ—कि जनता सरकार को प्राये हुए इतना समय हो गया है, मगर उन्हें अभी भी बार पांच किलोमीटर चलना पड़ता है, इन लिए वहाँ पर सुरल स्टापेज की व्यवस्था की जाये। मेरा निवेदन है कि जहाँ कोई सुपर-फास्ट ट्रेन नहीं है और स्पीड लिमिट का कोई प्रतिबन्ध नहीं है, वहाँ लोकल ट्रेन्ज के लिए स्टापेज दिया जाये, इस से लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

मैं रेलवे मंत्री जी से खास विनती करना चाहता हूँ कि वह रेलवे कर्मचारियों को बोनस देने के बारे में प्राज्ञ निर्णय करें।

कुमारी मणिबेन पटेल ने गाड़ियों के लेट होने के बारे में बताया है। मैंने इस बारे में जांच की है और मुझे पता चला है कि बच वेस्टर्न रेलवे की ट्रेन्ज सेंट्रल रेलवे में धानी हैं, तो कंट्रोलर डेलिबरेटली, जान-बूझ कर, जल्दी सिग्नल नहीं देते हैं और इन तरह गाड़ी को लेट करा देते हैं। ये दोनों सिस्टर कनसन्ज हैं, इन लिए उन्हें एक दूसरे के साथ लीतेनी या जैसा व्यवहार नहीं करना चाहिए। वेस्टर्न रेलवे की जो ट्रेन मधुदा से धाने दिल्ली तक भाती है, उसको जल्दी रास्ता देने से बह समय पर पहुंच सकती है।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ कि कलोल बंधन का रेनोवेशन किया जाना चाहिए।

यह सुनकर बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेलवे मंत्री के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

SHRI DINEN BHATTACHARYA (Serampore): Mr. Deputy-Speaker, Sir, perhaps I may not get enough time to cover all the cut-motions that I have moved on the Demands for Grants for Railways. But I would request the hon. Minister at least to look into all these cut-motions and in his reply he may kindly tell us the decisions taken by the Railway Board on these points. I have also mentioned certain points relating to the condition of the service of the Railwaymen. I have given cut-motions in regard to the failure of the Railway Ministry to repeal Sec. 14(2)

[Shri Dinan Bhattacharya]

of the Discipline and Appeal rules 1968 for the railway servants. Sir, action is taken against the Railwaymen. But there is no provision for appeal to anybody. But *sua moto* they are discharged from the service. So, at least for the sake of justice for the sake of natural justice also, you must give them a chance to defend themselves. If they are found guilty, you can take action against them. But without giving them any chance to appear before any Appellate Authority or any judicial authority, you discharge them from service. That system was adopted long back. That is still continuing and it should be stopped immediately. I know that for the other Government servants also this system is being followed. It is wrong and undemocratic. So, my first point is that Section 14(2) of the Discipline and Appeal rules 1968 must be repealed.

Then another very important point I have raised is about the recognition of Railway Union. We have been raising this point every year. The Union which commands the confidence of the majority of the workmen has not been recognised. I know a majority of workers in the Chittaranjan Locomotive Works. They are the members of the C.L.W. Workers Union. But that is not recognised and the reasons are political, nothing more than that. At least now, the Railways must pay their attention to this matter and see that the C L W workers union is treated as a recognised union. That will do justice to all the workmen working there. There are other unions also of the same nature, for example, the Southern Railway union. I will appeal to the Railway Minister, specially to Shri Madhu Dandavate to give them recognition. They have got a large number following, but even then the Union is not recognised.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): What is their number?

SHRI DINAN BHATTACHARYA: I have no intention to come to any con-

frontation with Shri Sheo Narain, who is a good friend of mine. I only want him to assess, whether the Southern Railway union commands the confidence of the majority of the workmen there. If it is so, kindly give them recognition.

Now, I come to the over-working of the loco staff without payment of any overtime allowance to them. An assurance was given to this effect, but it has not been implemented. There is one peculiar practice in so far as this staff is concerned. When they start from a loco shed, their duty is not recorded. They bring the railway engine from the loco shed to the station. Their duty will be recorded only from the station from which the train will start. This practice has been going on and the loco running staff are being denied their legal dues. They have been agitating for this. Before it is too late, I will request the Railway Ministry to kindly rectify the position.

As far as the rolling stock is concerned, there is no proper maintenance for that. If the rolling stock is not properly maintained and the replacement is not done in time, the efficiency is bound to fall and for that unnecessarily, the workers are held responsible. I would ask the Ministry to take proper notice of it, and see that action is taken in this respect.

I have given a number of cut motions, but I would come back to certain things which have been repeated regularly here. First is the top heavy administration of the Railways. Nothing has been done in this respect. There are workers who have been working as casual workers for years together. He may have been working in the Railways for eight, ten or twelve years, yet he is a casual worker. This practice must be put an end to, otherwise this great injustice will continue to be done to these people.

Then, there is another very pertinent question in which, Mr. Deputy-Speaker, you will also be interested. Suppose you, Mr. Deputy-speaker Sir, and I are doing the same work. I am a casual worker and I get less than you. Because you are in permanent category, you are getting more. We have passed a law, in this House that between men and women, there should be no difference in wages for the same work. There should be an equal wage for equal work. (Interruptions, In the case of Railways, people doing the same work, but placed in the casual category, get less wages. It is not very difficult for the Railways to see that justice is done to these casual workers.

Even in the case of safety measures, it has been found that the safety rules which have to be observed, are not observed by the Railways in respect of construction and repair work. The poor watchmen become the victims of it. These things should be looked into. I do not say that the Railway Ministry does it intentionally, but these things are continuing for years together.

I have so far spoken about things of general nature. Now I come to my constituency. In our area, the Railways have taken up new lines. Old lines were there between Howrah and Amta, and between Howrah and Shialakala. In the Howrah-Amta section. Howrah-Bargachia broad gauge work has been taken up. Why not take up, along with it, Howrah-Shialakala line also? The Minister should at least mention that in future it will be done.

**SHRI SHEO NARAIN:** We are doing it.

**SHRI DINEN BHATTACHARYA:** Mr. Sheo Narain, try to read about what you are doing. From Howrah to Bargachia it is all right. You should take up another line from Howrah to Shialakala. Thousands of people stay there. The roads that are there, are very narrow. The bus routes there are also inadequate. The people there are

asking us about this. They do not see the Ministers.

And even the General Managers do not give a chance to the ordinary people to meet them. Their grievance is that if you are taking up a line from Howrah to Bargachia, you also take up a line from Howrah to Shialakala so that the grievances of those areas are also met. There is need for the construction of new lines in Tripura and in the north eastern region. That is a long standing assurance given here in this House. This time also, they assured us. I do not know what will happen, because in Tripura upto Dhamnagar, there a new line should be built and step should be taken in other parts of the north eastern region for the construction of new lines. It would have been better if the Railway Minister could be present here.

There are some sub-ways which were built some 50 years or 60 years or 100 years ago. They are so narrow that it is very difficult for the trucks and other vehicles to pass through them. Now there is a need for broadening those sub-ways. When we put this question; the Railway Minister says that the State Government has to pay 50 per cent of the cost for the construction and broadening of those sub-ways. But on enquiry, I find that it is not possible for any State Government to pay the same matching amount for the construction or the broadening of those sub-ways. I have mentioned certain areas on certain stations where it is necessary to broaden those sub-ways. I hope the Railway Ministry will look into it.

In West Bengal, now the underground railway is being built. Now we are taking up a plan for the circular railway. That is possible in all respects. In this House, we have raised it irrespective of party affiliation. All the MPs coming from West Bengal have demanded that a circular railway should also be built and steps should be taken to finish its construction at

[Shri Dinen Bhattacharya]

the earliest. Otherwise, people will have to suffer much.

**SHRI KONDAJJI BASAPPA** (Devan-gere): Mr. Deputy Speaker, Sir, by sanctioning the Bangalore-Mysore conversion line, a long felt need of the people of Karnataka has been met. But the Railway Minister should have been a little generous in sanctioning more conversions, that is, one Miraj-Bangalore line and another Hospet-Hubli line which I think he will be able to consider. However, the completion of this work should not be dragged on, as is happening in the case of Bangalore-Guntakal conversion. This Guntakal-Bangalore conversion line was sanctioned in 1971. It was expected to be completed in 1976. Though we are in 1979, half of the estimated amount is not spent. I know the reason why it has been delayed. It has been delayed for want of rails and wooden sleepers. The steel plants in the country are not in a position to meet the requirements of rails of the Indian Railways due to their export commitment. With the declared policy of the Government to give priority for local requirements over export targets, the Union Government should see that the Railway's requirement of rails of all sizes are met by the steel plants before embarking on export. Similarly the State Government Forest Department, not only in Karnataka but in other States also, should come to the help of the Railways in supplying wooden sleepers which is a must for conversion schemes. The Railways in turn should earmark wooden sleepers exclusively for such works and use other types of sleepers made of steel and concrete for other railway lines.

Then there are some important railway links which are essential for the development of not only Karnataka region but the Southern part of the country in general. One such is the West Coast Railway Line which I am aware the Railway Minister is also keen about. I am also aware that work from the Northern side has started on West Coast Railway. But I would re-

quest the Minister to take up work from Mangalore and towards Udupi and Karwar so that work can be taken up simultaneously and the line can be completed immediately. As part of this coastal Railway link the Minister should also consider taking up Hubli-Karwar railway link which will immediately give a boost to the development of the port of Karwar and its hinter land. The Minister is aware that in Karnataka, North Canara is economically and socially backward and taking of these works will certainly help this area.

The State Government of Karnataka has recently appointed a Committee to go into the requirement of suburban commuters in Bangalore area. As a part of their master plan they have suggested a ring railway for Bangalore. I request the Railway Ministry to carry out survey and fix the best alignment for the ring railway, so that further construction in this corridor be frozen by the State Government. If it is delayed there will be no land available. Hence survey of the ring road may be taken up immediately. I am told that the State Government is prepared to meet the cost of survey. This may be explored.

There is a large scale expansion proposals for Bhadravati Iron Works and Mysore Paper Mills at Bhadravati, Harihar polyfibres, M/s Kirloskar and other industries coming up in Harihar-Davangere belt. Therefore, it is essential that the Railway Minister should immediately order a traffic survey for rail facilities required for the movement of raw materials to these projects including goods terminal facilities at Davangere, Harihar and Bhadravati, etc. Since Bhadravati Iron Works has switched over to high grade iron ore as raw material, bulk movement of such ore from Bellary-Hospet area to Bhadravati will become necessary in the near future. Therefore, it is necessary to link Hospet-Kutur line to Harihar or to Chitradurga, so that iron ore can easily move to Bhadravati. I also suggest that the time may come that it may

be necessary to provide Broad-gauge from Hospet area to Bhadravati.

Now there are three Railway Public Service Commissions operating in Karnataka State. One is located in Bombay to serve the area of Karnataka in Sholapur Division. Another is located in Secunderabad for Hubli Division and the third is in Madras for old Mysore area. What a pity! The candidate of this one area has to move round all the three Service Commissions. There is a greater need to establish State Railway Service Commissions located in Bangalore.

A large number of passenger and goods trains have been stopped for want of coal in Karnataka. Coal comes from far of places like Bihar and West Bengal. It is, therefore, necessary that more diesel engines are allotted to this region as a permanent measure on a priority basis so that relief is given to the people of the area.

From 1975 Bangalore-Bangarpet line is stopped. The Railway Minister has not thought of reviving it. Similarly the Chikjajur-Chitradurga train also was stopped for two years for want of coal. These have not been revived. What a pity! This is because nobody represents the cause of these people. For the Railways, Karnataka does not exist on the South Indian Railway map. Southern States mean only Madras and Kerala, not Karnataka. This sort of attitude should disappear from the Railway Ministry and Karnataka should be given a fair treatment.

14 hrs.

The diesel car services running in Mysore are really very efficient and comfortable for short distance passengers. But what is the policy now? Railways have not taken action to replace the old diesel cars. On the other hand, they are allowed to run down. What a pity! This is a wrong policy. As the Railway Ministry is fully aware in all the developed countries, suburban railways are being run either with electric locos or with diesel multiple units, which reduce the problem of pollution also. So, our railways also

should go in for largescale manufacture of diesel multiple units so that more and more BG and MG lines for suburban services may be introduced in various parts of the country.

For Bangalore, ring railway has to come up. Bangalore is a very important city in the country. There is a lot of national as well as international traffic moving to Bangalore and the town is being expanded all round. It is high time something should be done so far as suburban railways for Bangalore are concerned. In this budget, I see that Delhi electrification is being thought of. Why not Bangalore? It is high time that Bangalore should be taken note of by the railways before it is too late. With these words, I urge upon the hon. Minister to give his sympathetic consideration to all these points.

श्री यमुना प्रसाद शास्त्री (रोवा) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने एक नया प्रयोग हमारे देश में प्रारंभ किया है—क्लासलेस ट्रेन चलाने का। सचमुच में हम लोगों की यह धाकाजा बहुत समय से चली आ रही थी कि धरेपों के उमाने में जो रेल यात्रियों के सिनसिले में बर्तीकरण किया गया था उसको जितना जल्द ही सके उतना जल्द समाप्त किया जाए। उस दिशा में माननीय रेल मंत्री जी ने एक बड़ा ही प्रगतिशील कदम उठाया है जिस के लिए सभूचे देश की जनता उनके प्रति आभारी रहेगी। इनके यात्रियों में उन्होंने फुल्ट क्लास को समाप्त किया और नयी गाड़ियां जो उन्होंने चलानी हैं, उनमें फुल्ट क्लास नहीं रखा है बल्कि द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को ही प्रथम श्रेणी के यात्रियों की सुविधाएं प्रदान की गयी हैं—जैसे कि गीतजाली एक्सप्रेस है। उन्होंने यह भी संकेत किया है कि झूमघाबा से बड़ीबा होते हुए जो राजधानी एक्सप्रेस चलेगी उसमें कोई क्लास नहीं होगा अर्थात् उसमें केवल एक ही क्लास होगी, अलग अलग क्लास नहीं होगी। यह एक प्रगतिशील कदम है। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

दूसरी बात जो उन्होंने बहुत अच्छी की है जिसकी कि हमारे देश के एकीकरण के लिए बहुत आवश्यकता थी वह है हमारे पूर्वोत्तर जिलों में नयी रेलवे लाइनों का निर्माण करना।

14.04 hrs.

[SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN in the Chair].

उन्होंने बिन 6 नयी रेलवे लाइनों के निर्माण को स्वीकृत किया है, उन पर बहुत इतनाति से काम प्रारंभ हुआ है। यह भी हमारे राष्ट्रीय एकीकरण के लिए

[श्री यमुना प्रसाद सास्त्री]

बहुत ही आवश्यक है। उन्होंने जो यह वष उठाया है उसके लिए यह राष्ट्र उनके प्रति आभारी रहेगा।

रेल कर्मचारियों को उन्होंने अनेक सुविधाएँ प्रदान की हैं। ये सुविधाएँ प्रदान कर उन्होंने उनके साथ बहुत न्याय किया है। मैं समझता हूँ कि हम लोगों ने अपने यमुना बोधना पत्र में जो आयादा किया था कि हम रेल कर्मचारियों की आकांक्षाओं और इच्छाओं का ध्यान रखेंगे और उनके हित में काम करेंगे, उनको पूरा करने की दिशा से यह एक बहुत अच्छा कदम है। जैसे कि रेलवे में बहुत से कुशल कारीगर हैं जिनके लिए प्रमोशन का बहुत काम आवश्यक था। उन लोगों के बेलतमान में कोई बढ़ि नहीं हो रही थी। ऐसे कोई दो लाख कर्मचारियों के बेलतमान में बढ़ि की गई है। और उन को कुशल कारीगर मान कर उनको नई बेलत श्रेणियाँ दी गई हैं। इससे रेल कर्मचारियों के मन में आशा बनी है कि उनके साथ जो पिछले दिनों अन्याय होता रहा है वह ममाप्त होगा और समूचे देश के रेल कर्मचारी आशा भरी निगाह से देख रहे हैं कि रेल बलात्कार उनकी माँग को भी स्वीकार कर लेगा। मैं समझता हूँ कि मैं समूचे सदन की भावना को व्यक्त कर रहा हूँ जब मैं यह कह रहा हूँ कि इस साल के अन्दर 1979-80 के अन्दर रेल मंत्री महोदय इस बात का निर्णय आवश्यक किसी न किसी दिन घोषित कर देंगे कि रेल कर्मचारियों को बोनस दिया जाए। स्वयं रेल मंत्री महोदय जब विरोध पक्ष में थे और 1974 की रेल हड़ताल हुई थी तब उन्होंने जितने औरदार शब्दों में उनकी बोनस की माँग का समर्थन किया था उसको देखते हुए रेल कर्मचारियों द्वारा यह अपेक्षा रखना स्वाभाविक ही है कि उनकी माँग अब तो पूरी होनी ही चाहिये। इस मामले में आवश्यकता से अधिक देरी हो चुकी है। बार बार कभी यह कहा जाता है कि कोई समिति बनी है उसकी रिपोर्ट आनी चाहिये। पिछले भूतलियम कमेटी की बात थी। उसने जो कुछ लिखा वह तो पुराना ही नया है। तमाम आशियों के बावजूद इतना तो उसने भी स्वीकार किया था कि रेल कर्मचारी औद्योगिक कर्मचारी हैं। जब वे औद्योगिक श्रमिक हैं तो फिर उनको बोनस से कैसे वंचित रखा जा सकता है यह वेरी समझ में नहीं आता है। फिर यह कहा गया है कि मजिमडलीय समिति बनी है। उसने विचार-विमर्श किया है। अभी तक वह निर्णय नहीं कर पाई है। उसका निर्णय कब होगा? यह भी कहा जाता है कि बिल मसालय विचार कर रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि कब तक यह विचार-विमर्श चलता रहेगा। उसके साथ न्याय करने के मामले में अधिक बिलम्ब नहीं होना चाहिये, उनके धीरज की कठोर परीक्षा नहीं होनी चाहिये। उनके धीरज का बाध टूट रहा है। हम नहीं चाहते हैं कि उन को यह कहने का मौका मिले कि जिन लोगों से हमें बड़ी अपेक्षाएँ थी उन लोगों ने भी हमारी अपेक्षाएँ पूरी नहीं की। उनकी भावनाओं को ठेस पहुँचे ऐसा कोई काम हम को नहीं करना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि 1979-80 के दौरान चाहे पूरक बजट ला कर या किसी और तरह से उनकी बोनस की माँग को पूरा किया जाए।

पिछले प्रदेसों, पिछले भूभाषों के मामलों में पूर्वाचल के छ राज्यों में रेल लाइनों का जो निर्माण कार्य प्रारम्भ किया गया है उसका मैं हार्दिक स्वागत करता हूँ। लेकिन देश के अन्दर अनेक क्षेत्रों के और मध्य के पिछड़े हुए भूभाग हैं, जो बहुत पिछड़े हुए हैं और जिन की प्रगति बिना रेल लाइनों के अवस्य है, उनको और भी आपका ध्यान जाना चाहिये था। यह देख कर दुःख होता है कि जो रेल की मार्गें इस साल प्रस्तुत की गई हैं और जिन को यह सदन स्वीकार करने जा रहा है उनमें मध्य प्रदेश की असहनीय उपेक्षा की गई है। जहाँ पर नई रेल लाइनों के निर्माण का प्रावधान है वहाँ पर मध्य प्रदेश का नाम बिल्कुल ही अछला रह गया है, उसका बड़ा काही नाम ही नहीं है। मध्य प्रदेश की नई रेल लाइनों के निर्माण का जहा तक प्रश्न है केवल सच के मामलों में एक लाइन की बात की गई है ललितपुर से खजुराहो होते हुए मन्ना रीवा और मिशरौनी तक जिस के लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ और कहना चाहता हूँ कि यह बहुत ही प्रसन्नोय कदम है। मैंने पिछले साल बोलते हुए राज्य पुनर्गठन आयोग की रिपोर्ट का हवाला दिया था। उसने जब मध्य प्रदेश के निर्माण की सिफारिश की थी तो स्पष्ट रूप से यह भी लिखा था कि यह बहुत बड़ा प्रदेस होगा और विन्ध्य प्रदेस, घोपाल, पुराना महाभारत और महाकोशम इन चार राज्योंको मिला कर यह प्रदेस बनेगा। यह देश का क्षेत्रफल के हिसाब से सबसे बड़ा प्रदेस होगा और इस वास्ते यातायात की सुविधाएँ यहाँ प्रदान न की गईं तो इसके प्रश्न हल नहीं हो पाएँगे और यह किसी भी हालत में धार्मिक प्रगति नहीं कर पाएगा और इसका प्रशासन चल भी नहीं पाएगा। इस वास्ते इन आयोग ने अपनी रिपोर्ट में लिखा था कि इस प्रदेस का निर्माण तो किया जाए लेकिन वहाँ यातायात की सुविधाएँ प्रदान करने के मामले को प्राथमिकता दी जाए। सबसे पहले वहाँ यातायात की सुविधाएँ प्रदान की जायें। प्रदेस तो बन गया लेकिन उस सिफारिश को भूला दिया गया। कुछ खान रेलवे लाइनों का उसमें उल्लेख है कि वह रेलवे लाइनें बननी चाहियें। और खासतौर से उसमें लिखा गया था महडोल विन्ध्या प्रदेस को जीवती हुई सिगरीली तक।

MR. CHAIRMAN: Please conclude.  
I have got a large number of speakers.

श्री यमुना प्रसाद सास्त्री: मैं पिछले प्रदेसों की बात कर रहा हूँ। इसलिये मैं कह रहा था कि खासतौर पर उल्लेख है कि विन्ध्य प्रदेस का जो प्राथमिकी लिखा है उसको पूर्वी हिस्से से मिला देना चाहिये। और इस बात को पूरा करने के लिये अभी महोदय ने पिछले साल ललितपुर-मिशरौनी तक की रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का प्रावधान किया था। लेकिन ऐसा लगता है कि यह सर्वेक्षण बहुत दिनों तक चलता रहेगा। क्योंकि इन कार्य के लिये 313 लाख का प्रावधान किया गया था, लेकिन हमें कुछ है कि केवल 230 लाख ६० ही खर्च किया गया है, जबकि 313 लाख सर्वेक्षण में खर्च होना था। इस लिये से यह कार्य कब तक पूरा होगा। . . .



MR. CHAIRMAN: You will have to conclude now. I will have to call the next speaker.

श्री यमुना प्रसाद शास्त्री : मेरा निवेदन है कि यह कार्य 1980 में पूरा कर लिया जाये और इसका निर्माण कार्य सतना से रोवाखंड तक प्रारंभ कर दिया जाये। सर्वेक्षण में प्रगति नहीं हो रही है, इसको पूरा किया जाये ताकि वहां की जनता की आकांक्षायें पूरी हों और वहां की औद्योगिक प्रगति हो।

इसी तरह से झाबुआ से दोहद तक की रेलवे लाइन का निर्माण किया जाये और बस्तर जिले में भी रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य हाथ में लेने के लिये प्राथमिक कार्यवाहियां की जाएं।

MR. CHAIRMAN: Please resume your seat. Shri Dhirendranath Basu. I have called the next speaker. Your speech is not being recorded.

SHRI DHIRENDRANATH BASU (Katwa): Madam, Chairman, the Minister in his speech referred to the improvement in the services of the railways. I must say that improvement in the services of the railways has not been possible mainly due to the inefficiency of the Railway Board. Last year we have spent over Rs. 20 crores. This year the amount has been increased to Rs. 22 crores. The members of the Railway Board have got a number of staff—Private Secretary, Deputy Private Secretary, Assistant Private Secretary, Personal Assistant, Second Personal Assistant and so on and so forth. They are increasing their personal staff like anything. I must say that instead of looking after the welfare of the people, they are looking after themselves.

If you look at the wagon position, there are still over 4,000 wagons lying rotten in the Standard Wagon and other factories. In spite of repeated reminders by Coal India Limited and the Energy Minister to the railways, the different Ministries are not getting enough wagons for transport of coal. As a result, there has been a set back in the production of consumer goods. I do not want to elaborate that point. You are saying that about 50 per cent of the capacity of almost all industries, not only public undertakings, is not being utilised due to shortage of power, but the Energy Minister says that due

to want of wagons, he cannot supply it to Government undertakings, the Heavy Engineering Corporation and other big undertakings. Now their capacity, has gone down to 35 per cent. That is mainly due to shortage of wagons as asserted by the Energy Minister on the floor of the House.

You will remember that the hon. Minister was good enough to assure the House last year that linesmen at the railway crossings would be provided better facilities, but no facility has yet been provided. There are still 22,000 crossings which are not manned, as a result of which accidents are occurring very often, and the properties of passengers are being taken away, looted. There is no protection of the life and property of passengers. It is the duty of the Railway Protection Force to protect them. Are they doing their duty? They are not doing their duty.

In the Budget, the Minister has been good enough to provide a larger sum for the Railway Protection Force, but they are not protecting the life and property of passengers. You will certainly remember that in the accidents in the last four years, properties of many passengers were looted, some of them had to lose their lives. What is the Railway Protection Force doing? What is the efficiency they have shown? No efficiency.

As I have already pointed out, 4,300 wagons are rotting in the different wagon factories. What is the Railway Board doing? What are the General Managers doing? Unfortunately, their salaries are increasing day by day, whereas the salaries of the linesmen could not be increased even by a rupee. The linesmen at railway crossings are working for 18 hours a day. They come from long distances, but quarters and housing allowances are not being provided to them, whereas the General Manager and other big officers are getting palatial houses, adequate housing allowance and other amenities. That is why I have said that in spite of the good wishes and assurances of our Railway Minister; these bureaucrats

[Shri Dhirendranath Basu]

stand in the way of the improvement of the railway services.

Government started work on the Metropolitan Transport Project about five years ago, but the progress is very slow. The project is to cost Rs. 250 crores, but the Minister in charge has been pleased to allocate only Rs. 15 crores for this, and Rs. 1 crore or so for the tube railways. If we go on in this way, how long will Government take to complete the project? They will take 25 years to do it.

About the circular railway; in Calcutta, the Government of West Bengal have written time and again, and they have requested the Railway Minister to accommodate, but nothing has been provided for in the Budget. This is very unfortunate.

I would like to quote from the 5th Report of the Railway Convention Committee:

"50 per cent of the outlay on capital works-in-progress other than those pertaining to strategic lines, Northeast Frontier Railway (Commercial), ore/lines, Jammu-Kathua and Tirunelveli-Kanyakumari-Trivandrum lines, New Lines..."

Some of these lines are unremunerative. With due regard to the Members of the Railway Convention Committee, I would like to say that I could not understand how they could tell like this. The Northeast Frontier Railway is on the border and that connects the West Bengal main land to Darjeeling, that goes through the borders. Bangladesh is on the border, Tibet is on the border and Nepal is on the border. In such cases sufficient funds should have been provided for extension of these lines. I would like to point out to the Railway Minister how the Howrah-Emta Railway was taken over by the Government. Assets worth crores of Rupees are lying idle and are now not being utilised. May I

request the Railway Minister, through you, Madam, to look into the matter and extend the line without any further delay? Otherwise most of the assets would go out of our hands. That is what is happening there. I believe that the Railway Minister will not depend on the report of the bureaucrats. I have gone through the 4th Report of the Railway Convention Committee also. It is really surprising that some of the comments are exactly the same. For instance, para 31 of the 5th Report is exactly the same as in para 16 of the 4th Report.

Regarding new lines, they have provided some money for some new lines. The survey work of new line from Burdwan to Monteshoal has been done a few years ago, but nothing has been done and no funds have been provided. The survey work of the line from Katwa to Monteshwar and already been done and the matter has been hanging in the balance for the last ten years. It is really unfortunate that our esteemed friend, who is a capable Minister, could not do anything in this regard. What are these officers doing? They are sitting idle at the cost of the low-paid workmen who have been working day and night.

The electrification of the line from Katwa to Bandal has not been taken up. The survey is being done again and again and crores of rupees have been spent on survey work. But the net result is 'nil'. I would request the hon. Minister to look into this matter personally and see that the work is commenced immediately.

With regard to the fate of several thousand workmen working at crossings who have no residence to live, who are coming from distances, I believe, the hon. Minister will try to give his most sympathetic consideration to this matter and set apart some amount for providing amenities to them and increasing their salaries and so on.

With these words, I conclude.

की हुरीसंकरे बहानी (मालेगांव) सभापति महोदया, धारणें मझे जो बोलने का प्रश्नकर प्रश्न किया उसके लिए मैं धारणा बना धारणी हूँ। मैं पहली भी दो तीन बार रेलवे की धनुवानो पर बोल चुका हूँ, आज फिर बोलने का समय मिला है। छोटे दिन से देखने से तो मैं कष्ट में हूँ लेकिन बड़े दिन से देखने पर खुशी में हूँ। प्राथमिकार्थियों, पिछड़े वर्गों की धारें हमारे रेल मंत्री तथा जनता सरकार का ध्यान गया है और वे उनमें बारे में सोचने हैं लेकिन मेरे निबोधन क्षेत्र, जोकि एक बिकरबंद एरिया है, वहां पर रेलवे का काम प्रकृती तरह से नहीं हो रहा है। मेरा सुझाव है कि मनमाड मालेगांव नरझना तथा नासिक पेट बलसाड की नयी रेल लाइनों का निर्माण किया जाये।

मेरा निवेदन है कि नासिक एक बड़ा शहर है, वहां पर हवाई प्रवस्था है, कोशिय सरकार का नोट छापने का प्रेस है, वह एक प्रौद्योगिक शहर है लेकिन वहां का रेलवे स्टेशन प्रब्रज काल से प्रभातक बैसा ही बना हुआ है, उसमें प्रातक किसी प्रकार का कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। उस स्टेशन को बढ़ाने के बारे में कमी विचार नहीं किया गया। उन स्टेशन को बताना बहुत जरूरी है।

किमानी के बारे में मंत्री जी और जनता सरकार बहुत सोचती है लेकिन किमानो की जो पदावार है—प्याज, कंणा, धरूर तथा अन्य चीजें—उनकी दुलाई के लिए रेलवे के बैगन बहुत कम मिलते हैं। मेरा सुझाव है इसके लिए ज्यादा से ज्यादा रेलवे के बैगन उपलब्ध किए जाने चाहिए।

इसी तरह से मेरे कुछ अन्य छोटे छोटे सुझाव हैं जिनपर मंत्री जी को गौर करना चाहिए। पचवटी गाड़ी ट्राइबल क्षेत्र में चलती है, उसमें डिब्बे बहुत कम हैं, डिब्बों की सव्या बढ़ाई जानी चाहिए। मेरा सुझाव है कि नासिक मूक प्रौद्योगिक क्षेत्र में बहुत बड़ गया है, वहां पर ट्राफिक बटन बढ़ गया है इसलिए और ज्यादा डिब्बा का प्रबन्ध किया जाये। ससलगांव यद्यपि एक गांव है लेकिन वहां पर प्याज की बहुत बड़ी मंडी है। मेरा सुझाव है कि मनमाड में बम्बई जो गाड़ी चलती है उसका पचवटी में दो मिनट के लिए रोकने की व्यवस्था होनी चाहिए। इसी तरह से मनमाड के नजदीक जो नं० 2 गेट है वह इनका बन्द ही रहता है। मेरा सुझाव है कि वहां पर एक प्राथमिक और अधिक रजकर गेट की समुचित रूप में कुले रखने की व्यवस्था की जाये क्योंकि वहां पर मासुवाग बहुत अधिक है। इसके साथ ही साथ मेरा यह भी सुझाव है कि अन्य रेलवे में प्रकृती काल से प्रभातक दो मशीनों की बर्ण है, बम्बई से दिल्ली तक, वहां पर और मशीनों बढ़ाई जायें। एक मेरा छोटा सा सुझाव यह भी है कि नागपुरे एकसेवें के

न्यायद्वारी में दो मिनट टहराने की व्यवस्था की जाये।

पिछले माग मैंने केला की दुलाई के बारे में मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया था, मंत्री जी वहां पर स्वयं गए और उसके लिए मैं उन्होंने कुछ कमी कर दी है जिनके लिए मैं उनका धन्यवाद देता हूँ।

महाराष्ट्र स्टेट परिवहन मंडल में रेलवे के पास साठे तीन करोड़ की माग रखी है, जिसपर लोकसभा में पहले ही बहस की जा चुकी है, मेरा निवेदन है कि उनका जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये। इसके साथ ही मेरा सुझाव है कि रेलवे में प्राथमिकार्थियों के 20 प्रतिशत काटे को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये। साथ ही मैंने जिन वा रेल लाइना का सुझाव दिया है उसपर शीघ्र ध्यान दिया जाये। यही मेरे कुछ सुझाव हैं जिनपर मंत्री जी ध्यान देने का कष्ट कर। धन्यवाद

\*SHRI NANDI YELLAIAH (Siddipet): Madam Chairman, it is unfortunate that in the new Railway budget proposed by the hon. Minister for Railways, there is not even a single line being taken up in Siddipet Constituency of Medak District, Andhra Pradesh. For the first time I was elected to this august House from Siddipet Parliamentary Constituency with a majority of 1,74,000 votes in a by-election. So it is my sacred duty to put before the House the wishes of my people. Madam, not only myself but the people of this country will utterly disagree with the views of hon. Minister of Railways. Such important centres in Andhra Pradesh as Siddipet, Gajwal, Medak and Sangareddy have not yet been connected by railway lines.

Even after 30 years of independence it is a pity that even a single new line has come up. As one Member has stated earlier in the present Railway budget proposed by Prof. Dandavate, taking up of many new railway lines is given prominence. In this connection I humbly request the hon. Minister for Railways to take up the matter of linking Siddipet in Andhra Pradesh with the rest by Railways. I

[Shri Nandi Yellaiah]

hope he will consider the request sympathetically.

The Railway crossing in Twin cities especially at Begumpet, Malkajgiri, Sitaphal mandi are causing considerable trouble to the traffic who travel by road. Because of the closure of these crossings people like industrial workers, Government employees, business men etc. are finding it too difficult to be present in the places of their work in time. Madam, one more thing I want to bring to the notice of hon Minister is that though the Bibinagar line has been sanctioned much earlier, to this day work has not been taken up. Also, on this line there is a famous pilgrimage centre dedicated to Lord Lakshmi Narasimha Swamy. Pilgrims in thousands visit this shrine every week end. On the way to this shrine, we find 5 or 6 railway crossings which cause considerable hardship to the pilgrims. When we bring it to the notice of the State Government, they say that they are not responsible and when we approach the Centre, they throw the blame on to the State. So, I sincerely request the Government not to muddle up the issue but to take appropriate steps to see that the pilgrims do not suffer because of this inconvenience.

Then coming to the problems of the workers there are many. One such is a housing problem after their retirement. At the time of retirement these railway workers are asked to vacate the quarters they occupy. The industrial workers in my State are given preference in allotment of the houses on hire-purchase basis, built by the State Government with Central assistance. Even the railway workers must also be given the same facility. When the workers retire after serving the Railways for 25 to 30 years, they must at least have a house of their own. It is not proper to throw them out on to the streets after retirement. So the Government must find some ways to provide them with houses.

Another thing that I would like to point out is that of providing adequate train for the growing no. of passengers. With the ever growing population, there is an ever increase in the passengers who travel by train. For that we must, also have a growing number of trains. The A.P. Express which starts from New Delhi at 7.00 a.m. reach Hyderabad the next morning. But this train leaves Hyderabad at 1.45 hours P.M. and reaches Delhi the next afternoon. Instead the train will be more convenient not only for MPs but also to others, if it leaves Hyderabad by 7.00 a.m. In addition to attend to the Parliament sessions, the Members also have to visit their respective constituencies to acquaint themselves with the problems of their people. I hope, the hon. Minister will change the timings. And also this A.P. Express which is at present a bi-weekly one must be converted to a tri-weekly one. Then I plead with the Ministry to start doing the reservations just before 15 days. Now, even if we approach 15 days earlier for any reservation, they say that the reservations are over. But you can see the Conductor booking many vacant seats in the train. So a lot of malpractice is at present going on in the name of reservation. So, if you restrict reserving the seats only 15 days in advance, I think there won't be any scope for malpractice. I hope the hon. Minister would look into all the points that I have mentioned.

Madam, I would like to speak a few words in Hindi now,

मेरा यह निवेदन है कि जहाँ से मैं चुन कर आया हूँ, वह सिटीपेट का इल्का है, जहाँ पर राजाजी के 30 साल के बाद भी रेलों की सुविधा नहीं है। मैं अपने रेल मंत्री, प्रो. जय शंकर, से यह निवेदन कर रहा कि वहाँ भी जनता की जो आकांक्षा है, जो उन के विचार है, उन का मैं प्रयत्न करूँ। मैं प्रयत्न कर लोका सभा में चुन कर आया हूँ मुझे किसी आकांक्षा है, जो पिक-अप विचारों को, मुझे, दिल्ली में प्रयास करने में मुझे कुछ कठिनाई होती है। सक्षम हैं, मेरा यह निवेदन है कि जिस कठिनाई को मैं, जिन्हीं तस्वीरों में चुन कर आया है, एक साब 75 हजार बीटी

से जीत कर मैं धारा हूँ और मैं समझता हूँ कि जनरल इलेक्शन के बाद भारत के अन्दर किसी एग्जिनि को इनके अधिब बोट नहीं मिले। जिन हस्त वे मे इनकी मेजरिमी मे जीन कर था ग, चुन कर धारा हूँ, उस के लिए मेरा कर्त्तव्य है कि मैं कुछ कहूँ। हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद भी आज बहूँ पर रेल मार्ग नहीं है और वह एक पिछड़ा हुआ, बेकवर्ड इल्का है। इमजिन मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री जी मे इग्जिस्ट करूँगा कि वे बहा की जनता की मुविधा के लिए रेल मार्ग दें। इतना कहने हुए मैं मंत्री जी मे निवेदन करूँगा कि वे बहा रेल की सुवधा दें।

MR. CHAIRMAN: You have taken more time... Speaking in two languages does not mean translating your own speech.

Shri Syed Murtuza—absent.

Shri Shri Krishna Sinha—also not here.

Shri Ram Kanwar Berwa.

श्री राम कान्वर बैरवा (टोक) सभापति महोदया, रेल मंत्री जी ने जो इन बंध का नये का बजट रखा है, मैं उस का स्वागत करता हूँ, और रेलवे मार्गों का समर्थन करना हूँ। इन के साथ साथ रेल मंत्री महाशय ने इन दो मामलों के जनता शासन में जननी भी लेने की सम्मया भी, उन का समझने और उन को हल करने में और रेलवे कर्मचारियों को गहन पढ़ाने में और उन की कठिनाइयों को दूर करने में जो कार्यक्षमता दिखलाई है उस की सराहना किये बगैर मैं नहीं रह सकता।

इस के साथ ही साथ रेलों में पानी की सुविधा और डिन्वीय ेणी में गड़ी बगैर लभाने की जो बात रेल मंत्री जी की है और उसके लिए जो बजट बना कर पेश किया है उसकी गीम्र धाल करने की बात कही है उसका मैं स्वागत करता हूँ।

पड़ले तीन साल तक की उम्र के बच्चों का किराया माफ था। अब उसकी बढ़ा कर आपने पांच साल तक के बच्चों का किराया माफ कर दिया है। यह आपने एक स्वागत योग्य काम किया है। हमारे भारत में यह भी आपने एक जीती जागती मिताल देश की है कि बच्चे से ले कर बूढ़े तक के लोगों की यातायात की समस्याओं का आपने ध्यान रखा है और उनकी शुभ-सुविधाओं पर ध्यान दिया है।

इस के साथ ही साथ मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे पास रेल कर्मचारियों की इस प्रकार की शिकायतें धारी

रहती हैं जो कर्मचारी बहुत ईमानदारी और मेहनत से रेलवे की सेवा करते हैं, और जिनको किसी प्राइवेट मामले में सजा हो जाने पर नौकरी से हटा दिया जाता है उनको तबला और भलाउमिज रके पड़े रहते हैं। उनका भूगतान समय पर नहीं होता है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इन तरह की समस्याओं की ओर ध्यान दें। जिन कर्मचारियों ने अपने सेवा काल में रेलवे की तन-मन से सेवा की है अगर वे किसी प्राइवेट मामले में मजाबयापता है ता उनके वैसे और भलाउ-सिज जो है वे उनको जल्दी से मिन्न जाया करें। ऐसे बहुत से लोगों की शिकायतें मेरे पास धारी ग्ही हैं जो कि बड़े हैं और जिनके यहां कमाने वाला कोई नहीं है। उनके बारे में जब रेल विभाग की लिखा जाता है तो जो जवाब नीचे से बन कर ऊपर जाता है, उसी के अनुसार कार्यवाही होती है। मंत्री जी को उनके बारे में गहवाई से साचना चाहिये। अगर कोई अग्रणी है या अनुशासन हीन है तो उसकी बात बलगा है लेकिन जिसमें तन-मन रेलवे की सेवा में अर्पित कर दिया है उनके बारे में तो गीप्रता से कार्यवाही होनी चाहिये।

माननीय मंत्री जी वे नयी रेल लाइनों को बिछाने का बहुत काम ही जिक्र किया है। इस मामले में लोगों को जनता सरकार से बहुत आशाएं हैं। लेकिन मैं इस बात को मानता हूँ कि जनता शासन के दो सालों में ही सारी समस्याओं का समाधान नहीं हो सकता है। लेकिन सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को याद दिलाता चाहूँगा कि भारतवर्ष में कई जेज ऐसे हैं जहां से पिछले कई सालों से अर्पोजिशन के मेम्बर चुन कर धाते रहे हैं। अब वे सत्ताक दल में हैं। वे जिन इलाकों से चुन कर धाये हैं वे बहुत पिछड़े इलाके हैं। बहा रेलों का प्रभाव है। क्या अब भी वे जेज आप से यह आशा नहीं रखें कि उनके यहां रेल लाइने बिछावी जाएं? मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वे इस तरह ध्यान दें। मेरा जेज टोक है। उम टोक जिले में कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं पिछले दम सालों में इसके बारे में मांग करता चला धा रहा हूँ। मवाई माधोपुर से हार कर रेल लाइन निकल जाती है बहा नहीं जाती है। मेरा निवेदन है कि बहा पर मंत्री जी रेल लाइन देने की कृपा करें। टोक में अभी हमारे अवास मंत्री श्री मिन्कर बबत और पाकिस्तान के राजदूत गये थे। उन्होंने कहा कि राज्या-महाराजाओं के जमाने में वह एक छोटी सी स्टेट थी, तब तो पिछड़ा हुआ गिया था लेकिन अब तो उसका विकास होना चाहिये। बहा बहुत से मुसलमान और शैद्यम्ब कार्टस के लोग रहते हैं। अब भी उम पिछड़े जेज की तरह ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूँगा कि वे उम जेज में रेल लाइन देने की कृपा करें। धारा है मंत्री जी गीप्र ही टोक की रेलवे लाइन से जींठें।

हमने कोटा से अजमेर तककी रेलवे लाइन की बहुत लम्बे समय से मांग की जा रही थी। अब अंकी महोदय ने कोटा को बाया बूंदी से शिकीइगड मिताले की जो घोषणा इस बजट में की है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। मैं चाहता हूँ कि यह लाइन बूंदी होले हुए, देवड़ी कंकड़ी को जोड़ते हुए अजमेर तक जाए। देवड़ी

**[ श्री रामकवार बेजा ]**

केकड़ी एक बहुत अच्छी जगह है और लोकनायक जयप्रकाश नारायण भी वहाँ जेल में रहे हैं। जितने भी सर्वोदयी नेता हैं हिन्दुस्तान के तथा दूसरे बड़े बड़े नेता हैं वे देवली से बाकिफ हैं, और जाने पहचाने हैं। यह बहुत महान् जगह है। बूदी से देवली बाया केकड़ी अघेर तक एक लाइन से बानी चाहिये।

तोडा राय सिंह लाइन को धागे बढ़ाया जाना चाहिये ताकि उस लाइन का बाटा पूरा हो सके। जयपुर तोडा राय सिंह गाडी सुबह और शाम चलती थी। इसको कोयले की बनी के कारण बन्द कर दिया गया है। भेटा निवेदन है इस रेल को भी जल्दी में जल्दी चाल किया जाना चाहिये।

रेलो में जो चोरियां होती थी जनता पार्टी के धाने के बाद उनमें बहुत कमी आई है। पहले जो इनकी चोरिया होती थी उसका कारण यह था कि जा चोरी करने वाले लोग होने से उनकी किसी एम० एल० ए० या एम० पी० बनी रह से मिली भगत रहती थी उनके यहा विशेष धामा जाना रहता था और ने लोग गिरोह बना कर चोरियां करते रहते थे और लाजा रुपये का इम तरह से रेलो को नुकसान होता था। उनमें बनी आई है जो एक प्रथमगीय बात है।

जयपुर से प्रहमदाबाद लाइन को प्राप बडी लाइन करने जा रहे हैं। लेकिन इम काम में बडी छिनाई प्राप बरत रहे हैं। पिछले बजट में बहुत जोश के साथ और धमिमान के साथ धापने कहा था कि इम इमको जन्दी करने जा रहे हैं। लेकिन इम बार धापने इम बात को उस जोश के साथ नहीं कहा है और कोई धाधामन धापने नहीं लिया है जिससे यह धामा बध सबे जि एक साथ में विल्सी से बाया जयपुर होते टूट प्रहमदाबाद तक लाइन बडी लाइन हो जाओगे। मैं प्रार्थना करता हू कि इस काम में प्राप धीप्रता लाए।

धामादी मिलने के बाद राजस्थान का रेल लाइनों के मामले में दूसरे प्रान्ती की प्रयेका बहुत कम ध्यान रखा गया है। अघर प्राप दूसरे राज्या में बिछी रेल लाइनों को देखें और राजस्थान में बिछो लाइनों को देखे तो प्राप इसी निष्कर्ष पर पहुचेंगे कि राजस्थान पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। राजस्थान के पिछडे होने का भी यही एक मुख्य कारण है। राजस्थान में बिकास की बहुत भारी शुजाइश ह। प्राप उसकी और ध्यान दें। इम लीय धापके साथ हैं। हीटलो पर कनेडा रपया खर्च होता है। लेकिन रेलो में कुछ सुविधाये प्रवान करने की तरफ महूत कम ध्यान दिया जाता है। रेलो में लीयो को रोजवार देने की भी बहुत प्रतिक क्षमता है। इस बास्ते रेलो के लिए प्राप भारत सरकार से ज्यादा से ज्यादा धैले की मांग करे। बजाय होटलो पर खर्च करने के आई लाइनो पर खर्च करने के बास्ते प्राप भारत सरकार पर बजाबे डाकें, हुम धापके साथ हैं। ऐना धापने किया तो हुम धापको बहुत बहुत धन्यवाद देंगे।

रेलों में अनुसूचित जातियों और जनजातियो का कोडा भी पूरा किया जाना चाहिये। वह पूरा नहीं हुआ है। धापने कहा है कि इस कोटे को पूरा करने

के लिए प्राप ठोम कदम उठा रहे हैं। इससे धामा बंधती है कि इन लीयो का धन्यय कल्याण होगा। जो वनास 1 और वनास 2 की सेवायें हैं उनके बारे में यह कहा जाना है कि इन लीयो को नहीं लिया जा सकता है क्योंकि इनके नम्बर अच्छे नहीं होते हैं। लेकिन इसके कारण का भी धापको देखना चाहिये। उनके बास्ते पडने की, सिजा की, खाने पीने की अच्छी सुविधा नहीं है। अघर यही हालत रही तो साल में भी वे लीय धन्यो के बराबर नहीं धा सकते। रेल सेवाओ में अनुसूचित जातियो को लीय कितनी कुशल सेवा कर सकते हैं उननी कुशल सेवा धन्य लीय नहीं कर सकते हैं। इस बास्ते अनुसूचित जातिया के लीयो को ज्यादा से ज्यादा भरती रेलो में हानी चाहिये। रेलो में जो मशीनरी का काम है या ड्राइवरी का काम है या ख-ब इम तरह के काम हैं इन कामो को धाडा बहुत पडा हुमा इम्मान जालनी से कर सकता है और उन पर इनको नियुक्त किया जाना चाहिये। साथ ही जो टैक्नीकल काम हैं उन में भी इन लीयो को प्रविक्षण देने की ध्यवस्था की जानी चाहिये ताकि इन लीयो का कीप्रान्ती प्र धपना जोखी बिकास कले का मौका मिल सके।

**श्री रीतलाल प्रसाद बर्बर (कोडरमा)** मजापति महीदाय, में रेलव बजट के मन्व-ध में प्रा० मध दबवती जी का धन्यवाद देना चाहता हू कि इन्होंने एक नई दिशा दी है नई लाइनों के निर्माण का कार्य प्रारम्भ किया है और प्रशानन में जालिकारी सुधार लाने का प्रयास किया है। यह बात नवबदिन है कि 1965 से लेकर 1975-76 तक बराबर रेल बजट घाटे में चलता रहा है। लेकिन रेल मंत्री जी जनता सरकार में सबसे पहले मंत्री हैं जिन्होंने मगातार तीन मूलान से मुनाफे का रेल बजट प्रस्तुत किया है और सुधार करने की दिशा में भी सक्षम हुए हैं। इनकी कायकुशलना के लिये हम बहुत धामारी हैं। लेकिन जो भी इन्होंने बजट में किया है उसके अनुसार कुछ कमिया रह जाती हैं। यह ठीक है कि रेल परिवहन उद्योग के रूप में 16 लाख लीयो को रोजी गटी देना है और महू लाखो टन मास लाने में जाने के लिये सब से कारवर यानायाय के रूप में प्रमाणित हुआ है।

रेलवे लाइनों का प्रमारण पिछड़े क्षेत्रा में बढ़ाने के लिये बहुत धाम्यकना है। धाम तक जो भी रेलवे लाइने बनयी गयी हैं वह बड़े बड़े शहरो को मिलाते के लिये ही हैं। लेकिन जहां वेस को 80 प्रतिशत जनता रहती है वह छोटे छोटे गांव और और स्थान सदा उपेक्षित रहे हैं। यह क्षुशी की बात है कि प्रारंभिक राज्य में सबसे पहले इन्होंने एक कीर्तिमान धा प्राप्त करने के लिये भी लाइनों के बिछाने का कार्यभर लिया है। इसी दिशा में मैं यह कहना चाहता हू कि धमी भी रेलवे में बैयनो की इतनी कमी है कि जितनी बजह से कोयले का बूधबंट नहीं हो रहा है। 14 प्रतिशत टन कोप्रला पिट हैचर पर पका हुआ है। पिछले महीने बाइबस्त कोयला खानो का भी प्रबन्ध किया था ऊर्जा मंत्रालय की सलाहकार समिति के सवय के रूप में। और वहाँ लकी सरकारी कोयला प्रविष्कर्णो के वेधरनीयो ने कहा कि कोयला हमारे पास बहुत है। रेल विभाग के कुछ सर्वेधारी रैक वेते भी हैं लेकिन गोट कर के कि समय पर कोयला

कोड़ नहीं किया गया, उन रेकम को वापस ले लेते हैं। इसकी वजह से कोयले का भारे देश में बहुत बड़ा संकट हो गया है। इसको मन्त्री जी का देखना चाहिये।

इसी तरह से रेलवे में जो मल धोर (कम्प्रेस) गाड़ियों में भोजन के बर्तन हमारे हैं वह इनमें निरूपण होते हैं कि कोई भ्रमा धारमी उनमें भोजन करने की इच्छा नहीं करता है। इसमें भी परिवर्तन करना चाहिये, स्टील के बर्तन होने चाहिये।

आपने यह भी इच्छा काम किया है जो अन्तर्राष्ट्रीय बाल वर्ष में बच्चों की आयु में तीन वर्ष से बढ़ाकर 5 वर्ष की छूट दी है। लेकिन सभी जगह यह चर्चा है कि अगर यह छूट 7 वर्ष तक होती तो अधिक प्रसन्नता की बात होती। क्योंकि 1, 5 वर्ष के बच्चा को कोई होश नहीं होता। इसलिये यह आवश्यक है कि उनको कुछ जानकारी के लिये आयु की सीमा 5 वर्ष में बढ़ाकर 7 वर्ष की जाये।

अब मैं अपने क्षेत्र की धोर मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। बिहार में गिरिडीह से कोडरमा धोर हजारीबाग हाते हुए रांचीरोड तक 220 किलोमीटर बड़ी लाइन बिछाने के बारे में सर्वेक्षण हो रहा है। इसके निर्माण के लिये पिछले बहुत वर्षों से उन क्षेत्र की पिछड़ी जनता आग्रह करती आ रही है। उन क्षेत्र के विधायकों धोर समूह सदस्यों ने भी इस सदन में प्रयास किया है। अभी बिहार के 45 सदस्य सदस्यों ने लिखित रूप में मन्त्री महोदय, प्रधान मन्त्री महोदय धोर योजना आयोग ने आग्रह किया है कि गिरिडीह, महाल परगना, हजारीबाग धोर रांची, इन चार जिलों को मिलाने का एक मात्र एक यह रेलवे लाइन होगी। इन लाइन पर बीस स्टेशन बन सकेंगे, जिनमें कई बड़े बड़े शहर भी हैं। गिरिडीह जिला है, कोडरमा सब (डिविजन है, हजारीबाग कमिश्नरी का है, हजारीबाग है धोर रांची रोड मिलिटरी की छावनी है। इसके अलावा उन क्षेत्र में कोयले, अक्षरक धोर लकड़ी अथवा टिबर का बहुत बड़ा खजाना है। वीरल पत्थर तथा कई अन्य खनिज भी उन क्षेत्र में मिलते हैं, जिसके लिए ठोस यातायात की आवश्यकता होती है।

मन्त्री महोदय ने अपने बजट भाषण में इन लाइन को सर्वेक्षण की श्रेणी में रखा है, मगर मुझे उनका 13 मार्च का जो पत्र मिला है, उससे मुझे विमोच रूप से निराशा हुई है। उन्होंने कहा है कि सर्वेक्षण होने के बाद इस के बारे में विचार किया जायेगा। आम जनता को भारी आशा बंधी थी कि इस अत्यन्त आवश्यक लाइन को अब हाथ में ले लिया जायेगा। इस क्षेत्र में हरिजन, आदिवासी धोर पिछड़े लोग काफी संख्या में रहते हैं। उनके मर्यादीन विकास के लिए इस लाइन का निर्माण करना अत्यन्त आवश्यक है।

पाटलीपुत्र एक्सप्रेस में लाइन पर पटना जाती है धोर बिहार के लिए प्रमुख मकारी-गाड़ी है। उसके पाम ही 28 मील की गिरिडीह-धोर धोर लाइन है। अगर पाटलीपुत्र एक्सप्रेस में

गिरिडीह के लिए एक बोती जोड़ दी जाये, तो गिरिडीह जिले के उन लकड़ों लोगों का पटना से सम्पर्क स्थापित हो सकता है, जो वहा हाई कोर्ट तथा अन्य कामों के लिए जाते हैं।

पारसनाथ से चौबे धोर स कोडरमा तक ब्राडगेज लाइन पर दो चार नदियाँ, जगल धोर पहाड़ हैं। नदी पर रेलवे का जो पुल बना हुआ है, उस पर दोनों धोर फुटपाथ होना चाहिए। पिछले दो वर्षों में बहा पर बीस व्यक्ति एक्सप्रेस में मर चुके हैं। दो कार्पेट गाड़ी भी मरे हैं। उन घाटी में आने-जाने के लिए उस पुल के अलावा धोर कोई साधन नहीं है। बहा की आम जनता की माँग को ध्यान में रखते हुए पुल पर फुटपाथ का निर्माण बहुत आवश्यक है।

मसकोडीह धोर हीरोडीह ये दोनों ऐसे गांव हैं, जहाँ पाच हजार से ज्यादा आबादी है। आधी आबादी लाइन के इस धोर धोर आधी आबादी उस धोर रहती है। मसकोडीह चौबे स्टेशन के समीप है। बहा पर धोर हीरोडीह में रेलवे का सिंग बनाने की अत्यन्त आवश्यकता है। मैंने मन्त्री महोदय से इस बारे में निवेदन किया है धोर उन्हें पत्र भी लिखा है, लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

धोर तीसरी तिसरी अक्षरक व्यवसाय का बड़ा केन्द्र है। बहा पर कोडरमा स्टेशन से तीन एम0 पीज0 को दिल्ली आना-जाना पड़ता है। अगर बहा डीलकम ट्रेन को पाच मिनट के लिए रोक दिया जाये, तो इससे काफी मुबिधा हो जायेगी। इसमें रेलवे के लिए कोई कठिनाई नहीं है।

15 hrs.

धी कंसाव राव चौबे (नादेड) सभापति महोदय, रेलवे बजट की इन मांगों पर मैंने 19 कटमोशन भेजे हैं धोर मुझे बड़ा अफसोस है कि मराठवाड़े के इलाके को तरफ बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है। मराठवाड़े के अक्षरक जो इलाका निजाम स्टेट के अक्षरक था जिस पर कई किस्म के आयाचार हो चुके हैं उस की उपेक्षा की गई है धोर इस बजट के अक्षरक बहा के लिए एक भी नई रेलवे लाइन नजर नहीं आई। हम ने यह मांग की है कि मनमाड से मुन्खेड धोर आदिनाबाद तक ब्राड गेज लाइन करनी चाहिए। धोरगाबाद तक ब्राडगेज लाइन का काम जारी है। उस के लिए हम उन के धोर धोर हैं मगर मनमाड से मुन्खेड तक ब्राडगेज लाइन बनाने के बारे में इस में कोई स्कीम ही नहीं है, निहाय मैं मन्त्री महोदय से गुजारिश करूंगा कि आप बाव माड धोर धोर तब यहा बाव तीर लाइन हो जायगी।

धोर तीर चीज यह है कि नादेड से उदगीर बाया कंधार धोर मुन्खेड से कोधन तक नई रेलवे लाइन बनाने के लिए कई मामों से हम मांग कर रहे हैं। आपने आयाचार भी दिया है। फिलहाल नादेड से कंधार बाया कलम्बर धोर



[श्री केशव राव बोम्बे]

कैफ़ी सर्वे करने का प्रावधान धाप ने दिया है, उस के लिए हम ने धाप का बुकिया प्रवा किया है। मगर इस में देखते हैं तो उस के बारे में कुछ भी नहीं है। मेरी गुजारिश है कि बहुत कमाल से यह मांग बली जा रही है; इसको पूरा कीजिए।

नादेब में एक सर्वदलीय रेलवे परिषद की गई थी, इस परिषद ने कई रेलवे लाइनों के बारे में कई सुझाव पेश किए हैं। परिषद की इन मांगों को धाप पूरा कीजिए, और इस विभाग को इन्साफ दीजिये ऐसी मैं मंत्री महोदय से मांग करता हूँ।

मराठवाड़े के अन्दर कई स्टेशन ऐसे हैं कि जिन के नाम गलत लिखे हुए हैं। मैंने कई बार लिखा है और उस के लिए सवाल भी पूछा है। धाप ने उन नामों में तस्वीर करने के लिए प्रावधान भी दिया है। मगर धामी भी वही गलत नाम लिखे हुए हैं। तो धाप का डिपार्ट-मेंट क्या कर रहा है? इन नामों को ठुक्क क्यों नहीं किया जाता है?

दूसरी चीज यह है कि भोवर ब्रिज की बहुत ख़रत है। ट्रैफिक के लिहाज से और एकसी-डेंट्स को खत्म करने के लिए भी भोवरब्रिज बनाना बहुत ज़रूरी है।

नादेब का जो नया प्लेटफार्म बनाया गया है वह बिल्कुल जमीन के बराबर है। वह इन्सान नहीं जानवरों के लायक है। उस को ठुक्क करने के लिए मैंने धाप को लिखा और वहाँ पर सुविधा देने के लिए लिखा, शोक सभा में सवाल पूछा। धाप ने प्रावधान भी दिया मगर धामी तक वह बैसे ही पड़ा हुआ है। धाप उस को बल कर देखिए तो पता चलेगा। वहाँ पैसंजरो की जो मुश्किलता है उन को दूर करने का उपाय कीजिए और उन को जो सल्लियतें मिलनी चाहियें वह वहाँ दीजिए। बरसात के अन्दर वहाँ बड़ी मुश्किल हो जाती है। ऐसा हाल कब तक चलेगा।

मनमाड रेलवे स्टेशन जो है उस की स्पेलिंग है एम ए एन एम ए सी। यह मैन मीड बन जाता है। वह मनमाड अक्सन बोरो, डाकुणों, पाकेटमार्को और वहाँ का सीपिटल सिटी बन गया है और बाकी वहाँ मैन मीड बन जाता है। वहाँ और, डाकु और पाकेटमार्को के साथ धाप के डिपार्टमेंट की कॉन्सिडन गवर्नमेंट चलती है। वे लोग वहाँ पैसंजरो को इतना तंग और परेशान कर देते हैं कि किस की कोई हद नहीं। रेलवे डिपार्टमेंट के प्रष्टाचार का अगर नमूना देखना है तो मंत्री महोदय मनमाड चलकर देखें कि उन के विभाग के लोग वहाँ कैसा बोल बोलते हैं और लोगों को कितनी तकलीफ देते हैं। इस के लिए भी मैंने कई बार तिकागत की है मगर उस के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं गुजारिश करूँगा कि वहाँ की इस हालत के अन्दर

तस्वीरी कीजिए। मेरी समझ में नहीं आता कि मिनिस्टर साहब जिन्हे है या नहीं, उन का डिपार्टमेंट जिन्हा है या नहीं क्यों कि वहाँ लोगों को इतना परेशान किया जाता है, लूटा जाता है, पीसा जाता है, ब्लैक-मार्केटिंग बूले धाम होती है और कोई उस को देखने वाला नहीं है।

महाराष्ट्र के अन्दर श्री-जेड पंढरपुर है जिहाँ विट्ठल देव के दर्शन के लिए हजारों यात्री लातूर मिरज की गाड़ी से जाते हैं। ये यात्री गाड़ी की छत पर बैठ कर और जानवरों के डिब्बे में बैठकर वहाँ जाते हैं, इतना रक उस में होता है, कई एकसीडेंट होते हैं। इसलिए लातूर मिरज को बाइपास बनाया कुर्बाना बनाया बहुत ज़रूरी है और उन यात्रियों को सल्लियत देना बहुत ज़रूरी है। मगर यह गवर्नमेंट पंढरपुर जाने वाले उन यात्रियों को कोई सुविधा देने के लिए तैयार नहीं है। ऐसी हालत में रेल मंत्री महोदय और उन के राज्य मंत्री महोदय को जबदेस्ती बहा ले जा कर और जानवरों के डिब्बे में बैठा कर पंढरपुर ले जाना पड़ेगा और उन को वहाँ चन्द्रभागा के अन्दर डुबोकर महाराष्ट्र के महान तीर्थ पंढरपुर के विट्ठलदेव के सामने उन से कबूल करवाना होगा कि वह उन के प्रसंभ्य भक्तों के लिए ऐसा इंतजाम करेंगे जिस से उन को दोबारा ऐसी हालत में याला न करना पड़े। मंत्री महोदय महाराष्ट्र के हैं, मैं उन से गुजारिश करूँगा कि यह चोज ब्रिटिश और निजाम के जमाने से चली आ रही है, अब धाप की हुकूमत है, धाप तो कम से कम उन के साथ इसाफ कीजिए और उन को इंसान समझिए जो जानवरों के डिब्बे में बैठ कर पंढरपुर जाते हैं। जानवरों के डिब्बे में इन भक्तों का बैठ कर जाना, यह कौन सी तहजीब है?

दूसरी बात मैं यह कहूँगा कि कई स्टेशन वहाँ ऐसे हैं कि जहाँ गांव में लाइट है लेकिन स्टेशन पर लाइट का इंतजाम नहीं है। स्टेशन पर अन्धेरा ही अन्धेरा है। तो इन स्टेशनों का धाप अधिनवीकरण कीजिए और वहाँ बाकी और सुविधाएँ दीजिए। आज कई स्टेशनों की हालत क्या है कि वहाँ पर पाबाना नहीं है, अगर है तो उस में पानी का इंतजाम नहीं है, पेसाबघर नहीं है। बेटिंग रूम का इंतजाम इतना बुरा है कि देख कर गुस्सा आ जाता है कि यह कौन से जमाने में हम रह रहे हैं। बर्से स्पास पैसंजर का दोहरा तो धाप ने सैकड़ क्लास कर दिया, उन के लिए सल्लियत एक भी नहीं थी। बेटिंग रूम को देखें तो वह सौजब बना हुआ है और मुत्तियत नरक सा दिखाई पड़ता है। औरतों के लिए न वहाँ कोई प्रोटेक्शन है, न कोई मदद है न कोई और इंतजाम है। बिलकुल लाचारिज की तरह उन को वहाँ ठंडा पड़ता है, वह धाप का कारोबार है। इस तरह ध्यान देना और इस के लिए उचित प्रबन्ध करना जबता सर्वनमेंट का फ़र्ज है। मराठवाड़े के अन्दर रेलवे डिपार्टमेंट का जो काम है वह निजाम के जमाने जैसा ही चल रहा है और वही मोनलाई कारोबार धाप भी जारी है। एलोरा जो ट्रेन जाती है निजामबाद से उस एलोरा गाड़ी के अन्दर जो सीबे, धादने लगे हैं उन पर एन एस धाप, निजाम स्टेट रेलवे धाप भी लिखा हुआ है निजाम जाने के साथ भी। अगर कोई उन सीबों को चुराएगा तो क्या वह निजाम का चुराएगा? यह प्रार्थना किस की है? यह तो इन्डियन गवर्नमेंट की प्रार्थना

लेकिन एन एस धार धर भी उन पर लिखा हुआ है। निजाम की मुहब्बत धर भी है। धार के विपार्टमेंट के लोग क्या कर रहे हैं। लोग धार नाराज हो कर इन जीकों को तोड़ने तो धार कहेंगे कि यह क्या नुदागदी करते हैं? धार के अधिकारी सोने हैं धार वे उस कीको में धपना मह देखते हैं। इम पर उन को निगाह क्यों नहीं जाती है?

यह एलोरा गाड़ी जो निजामाबाद से धरती है वह नादेड़ प्रति दिन सेट धरती है। सेट धरना जाना जैसे उस का पैदाइशी हक है। धर पूछा जाता है कि ऐसा क्यों होता है तो उस का कोई जबाब नहीं। वह यह कहते हैं कि यह जो धर धर है यही इस का टाइन है, ज्यदा बाते मत करो। यह सौजन्य है धार के विभाग का। तो वह मोगलाई तरीका इस रेलवे के धर मराठवाड़े में धार भी जारी है। रेल विभाग धर रेल गाड़ियों में ब्लैकनाकीटय, बोरो, डकती रोडाना होती है। धर मेरे धर ने कहा कि इनकी तादाद कम हुई है लेकिन यह गलत बात है। मैं समझता हूँ मुझे यहा पर सही बात ही कहनी चाहिए चाहे हुकूमत किसी की भी रहे। धोरियाँ धर डकतियाँ हर राव हो रही है, उनकी तादाद बढ़ती जा रही है, रोड लोगों पर हमला किया जाता है, उनको लूटा जाता है। नावेड़ में धर पर रेल गाड़ी में धर्याधार किया गया। क्या यही धारकी एफोसियसी है? दिन-दहाड़े पैसेजस को लूटा जा रहा है, उनका कोई भी संरक्षण नहीं हो रहा है। धार कहते हैं कि रेलवे जनता की स्यपत्ति है, वह इसकी सुरक्षा करे लेकिन भारतीय जनता को धार जनता मानते हैं क्या? धार तो उनको जानवर समझ रहे हैं। धार चाहते हैं कि जितनी भी सहुबियते मिले वह खुशी से ले लें धर डकवास मत करें। धारिधर वह कौन सी जनता है? यहा की या बाहर की? वह इस देश की जनता है जिसको इन्साफ देने में धार कामयाब नहीं रहे हैं।

मैं चाहूंगा कि डाइजेन की जो स्कीमें हैं उनको पूरा किया जाये। धार एक नए किसम का विकास धर रिजर्व फंड कायम करें। महाराष्ट्र में, विधम में, माणिक-गढ मे जो एक स्कीम की गई है उसके लिए हम धारके शुक्रगुजार हैं लेकिन महाराष्ट्र में मराठवाडा नेक्लेटड थरिया है, यहा पर डाइजेन का होना बहुत जरूरी है। गंगाबेड़ से बोधन धर नावेड़ से उगीर रेलवे साइनों का जो धारने कामया किया है उसके धार पुरा कीजिए। धार कम से कम पब्लिक के साथ इन्साफ कीजिए। वे जानवर नहीं हैं, वे बुद्धिमत् नहीं हैं, उनके साथ धार जूलम मत कीजिए। उनको धार नुलाभ मत बनाइये। यह किसी निजाम की रेलवेज नहीं है, जनता मर्नमेंट की है, जनता की है धर धी मनु डकवास साहब की है। धारका नाम तो मनु है लेकिन रेलवे में उहर ही उहर नजर धरता है। मुझे प्रका है कि रेलवे विनिस्टर महाराष्ट्र के हैं। मैं चाहूंगा कि इमारें जो धरके सुधार हैं उनको धार धमन में लाये। इतना ही कहकर मैं बखसत होता हूँ। अय कर्ति।

\*SHRI GOVINDA MUNDA (Koonjhar): Madam Chairman, our hon. Minister for Railways, Prof. Madhu Dandavate, has presented the Demands for Grants (Railways) for the year 1979-80. I welcome the Demand for Grants and I would like to extend my thanks to the hon. Minister.

Madam, since 1924 efforts have been made to separate the Railway Budget from the General Budget. I am happy to say that during the time of the Janata Government we have a separate budget for the Railways. It is only due to the sincere efforts of Prof. Madhu Dandavate that we see such a remarkable budget.

Madam, you are well aware of the efforts made by our Government and the Planning Commission. In the present budget we have laid emphasis on the rural development. It is also our earnest desire to give priority to the industrial growth, but it is a matter of great regret that the well-to-do people are getting all facilities. The poor people are continuing to be poor. There is some defect in our policy and there is a difference of opinion in the Planning Commission. Therefore, I humbly submit to the Minister that the programme taken up by his Ministry should not suffer because of these defects or divergent opinions. All works should be completed within the time-bound programme. Those works should be taken up vigorously and completed. In this context I would like to request the hon. Minister that while implementing such schemes due priority should be given to the backward States, particularly to the States which are full of mineral resources. Our goods trains are running only because of the movements of our mineral wealth. But it is a matter of regret that the States which abound in mineral deposits are backward. There is not an adequate number of railway links to these areas.

(Shri Govinda Munda)

Madam, during the Janata Government the construction of one railway line has been started in my constituency in Orissa. This is named as Jakhapura-Banspani railway line. But with much sorrow and anguish I would like to say that that has not yet been completed. Only the construction of the first phase has been completed. I request the Minister to complete the second phase of the work without any delay. Otherwise our people will be very much dissatisfied. In two years hence the Janata Government will complete its term. After that no body will guarantee the completion of this work. We cannot say which Government will come to power next. Ours is a democratic country. The fate of different Governments will be decided by the voters in future but I am sure if the works will continue at the present speed, the Banspani-Jakhapura railway line will be completed before we complete our terms. Our people will be quite happy to see the fulfilment of their long outstanding demand. Certainly, our Orissa will develop its railways with the sincere efforts of our hon. Railway Minister.

15.14 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

Mr. Deputy Speaker, the number of railway lines in Orissa is inadequate. These are quite few in comparison with other developed States like Bihar. For example, if we say that the total number of railway lines are one thousand in Orissa, in Bihar they are five thousand. We are really very unfortunate. This negligence is only due to the fact that there is no Zonal office in Orissa. Therefore, I would like to urge this Government to open zonal offices at Jharsuguda in Orissa. There are three such zonal office in Calcutta. The Eastern Zonal office should be shifted from Calcutta to Jharsuguda.

Sir, there are some provisions in our constitution about the reservation

of posts for the Harijans and Adivasis. They are fifteen per cent and 7½ per cent, respectively. A special cell has been constituted to see whether justice has been done in the recruitment of the Harijan and Adivasi candidates. But, is there anybody from this cell who is looking after their duties sincerely? Will the hon. Minister tell this House the total number of Adivasi and Harijan candidates recruited since he took over this department? I am sure the hon. Minister cannot reply. It is a fact that the Adivasis and Harijans have been neglected by the former Governments and also by our present Government. It is only due to inadequate number of representations of Adivasis and Harijans in the Planning Commission that they are deprived of their claim. Therefore, I request the hon. Minister to hold an impartial enquiry to see whether the Adivasis and Harijans have been recruited as per their quota.

The second thing I would like to say about our Governments' plan to eliminate corruption. If we take the railway department into consideration we will certainly say that corruption is still there in this department. I would like to request the Minister to take some bold steps to check corruption from his department. At the same time I would like to request him to give equal opportunities in the matter of recruitment to the women candidates also in the railway department. Will the hon. Minister be pleased to state the total number of females who have been appointed in the railway department ever since he assumed office? I am sure the Minister cannot reply.

Sir, in some places for example in the railway refreshment room in Parliament House some Class IV and Class III employees have been working for the last 20 years. But it is really a matter of regret that their services have not been regularised nor confirmed. Some of them are getting over time allowance and some are not getting such allowance. In this context I would like to request

the hon. Minister to remove these anomalies. At the same time I demand that their cases should be considered sympathetically. I do not like such mis-management. I hope the hon. Minister will enquire into the matter.

Now I would like to say about the Tata Nagar Amritsar train. It is scheduled to start from Tata Nagar at 13.40 p.m. But a few days back, when I was travelling by this train, it started three hours late. It ran so slowly that it could not make up the late hours even after it reached New Delhi. It ran just like our hon. Minister of State for Railways. It arrived at New Delhi at 1.00 A.M.

The number of thieves and dacoits have gone up in Delhi. I was really fearing to come by taxi at such late hour of the night. In this context I would like to suggest to the hon. Minister to change the timings of this train. Secondly punctuality should be maintained so that the trains run to schedule and arrive on time.

Now, I would like to remind the Minister about the Tata Nagar Barjanda Passenger train which had extended to Barbil. Sir, this train ran only for one day to Barbil. Our people were really very happy. But after one day running it suddenly stopped. Many a time I have drawn the attention of this House and also the attention of the hon. Minister to this. But the hon. Minister of Railways Prof. Dandavate is always giving some nice reply on the plea that there is coal shortage or some other shortage. It is a fact, why did you run the train for a day? It is really a great insult to me. Our people are very much dissatisfied to see the attitude of the railway Ministry towards them. Now they are threatening to start demonstration. Therefore, I appeal to the Minister to take immediate steps to run this Tata Nagar Barbil train without any delay; otherwise, the discontent of our people will go up and they will never excuse us.

Sir, I would like to say a few words about the ticketless passengers. Their number is increasing day by day. They are causing a great loss to our railway revenue. The police men are not at all able to check them. They are really very weak. Most of such police men are intentionally indulging in such unlawful activities. They should be threatened and steps to be taken to check such activities permanently. Otherwise, it would be very dangerous.

While speaking a few words about water arrangement I want to appeal to the Minister to make arrangements for supplying drinking water on all the Express, passenger, mail and super fast Express trains. Why should this arrangement be on Mail and Super-fast Express trains only? Our India is a democratic country. Therefore, each passenger, either travelling in Mail, Express, super-fast Express or passenger trains, should be given equal facilities.

Sir, I would like to conclude my speech by drawing the attention of the hon. Minister to the train connecting Delhi to Orissa. Sir, Kalinga Express goes to Orissa only once in a week. Another train Utkal Express runs for four days in a week. Both these trains never arrive on time. Both the Kalinga and Utkal Express trains should run every day from Delhi. Apart from this, I would like to urge the Government to run direct train from Delhi to Orissa on all the days in a week.

With these words I conclude.

PROF. P. G. MAVALANKAR (Gandhinagar): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am sure by now my friend, the Minister of Railways, and his colleague must have been somewhat bored, tired or exhausted at the manner in which a number of Members have moved cut motions and made so many demands! It only shows that although much has been done, much more still has to be done.

Sir, I have moved 32 cut motions, and I do not want to take the time of

(Prof. P. G. Mavalankar)  
the House by going into those details. I hope the Minister will look into those cut motions and to whatever is possible with regard to the subjects mentioned therein. But I want to highlight a few points.

I do not know why the Bhavnagar-Tarapore railway line has been shunt off, because the demand for this line has been going on for a long time and the Gujarat Government have assured a number of facilities by way of infrastructure, land and an assurance to pay the deficit for a number of years to begin with. With all these things, I do not know why the Bhavnagar-Tarapore railway line has not been given top priority.

I am glad that he has now decided to convert the metre-gauge line Nadiad Kapadwanj-Modasa to broad-gauge. But I would request him to respond favourably to the representation of the people and Government of Gujarat to extend that line upto Shamlaji beyond Modasa, because Shamlaji is an important place of pilgrimage and so it would be helpful for the people who will travel on those lines.

Coming to new trains, I was in Ahmedabad only last week and I can say that the people of Gujarat who want to come to Delhi quite frequently are very happy and they welcome the new train between Ahmedabad and Delhi. But why should it be via Baroda? Why not we have it via Anand and Godhra? Of course, the hon. Minister knows the technical details much more, but if it is possible to save time and reduce the fare, why not make it possible?

Secondly, I hope he will add a few more second-class air-conditioned two tier sleeper coaches to this train so that more people can avail of this facility.

Thirdly, so far as the timing of this train is concerned, it should be so arranged that one reaches Delhi or Ahmedabad in the late morning at the

latest so that you have a whole day at your disposal for your work and leave the place the same evening or night. On the other hand, if you reach the place at 4 O'Clock in the evening, the whole day is wasted.

PROF. MADHU DANDAVATE:  
The Question Hour should not be wasted.

PROF. P. G. MAVALANKAR: So far as speed of the new Super Fast train is concerned I would like him to make it as fast as possible so that the journey time is reduced. The Rajdhani Express takes 12 hours from Delhi to Baroda and the other express trains; another two hours from Baroda to Ahmedabad. So; for this train also if you can make it 16 to 17 hours maximum, it would be good.

PROF. MADHU DANDAVATE: It would be 16 hours.

PROF. P. G. MAVALANKAR: I am happy.

Then, in the Rajdhani Express and other fast trains in the chair-car-coaches there should be a little more leg room so that one can have more comfortable travel and sleep in the air-conditioned chair cars. Also, if possible, a pillow may be provided on rent, like they do in the buses in "Grey Hound" America.

Coming to the concession for voluntary bodies, there is a reputable institution, about which I know personally, and about which I have written to the Minister, namely, Jyoti Sangh, Ahmedabad, of which Smt. Mridula Sarabhai was one of the founders. The Minister has said that it is not possible to extend this facility to them. But I am now given to understand that it was possible earlier and it was changed only recently. Why was it changed? If institutions of repute have been sending their boys and girls to see different parts of the country by availing of this concession, why should it not be available to them now?

Coming to coaches for pilgrims, students and tourists, only this morning some travel agents came to see me and they told me that they were informed at Bombay and Ahmedabad that there are no coaches available. Last year the same thing happened. When they came to Delhi, and we represented, then, since the Minister was kind enough and has a mind to help them, the coaches were made available. So, if coaches are available in Delhi, why not in Bombay and Ahmedabad? That shows that coaches are available, but they are sitting tight on it. Why should that happen? Why should people be forced to spend their time and money and energy to come to Delhi every year to get coaches? Why should they not be able to get them as a matter of course at their respective places?

So far as reservation is concerned, I want to know whether the innovation of lady clerks has helped the situation. It may have helped. But my own feeling is that still a lot of improvement has to be made in terms of reservation, because corruption is still there at that point to a large extent. Since my hon. friend is an incorruptible honest man, he has to see whether corruption can be removed from his Ministry and for that he must work vigilantly, urgently and effectively. That is why I am mentioning reservation in this context.

Then I come to announcers. I know that my hon. friend is a very good humoured person. But I do not know on what basis the announcers, whether men or women, are selected, because when they announce at the various platforms one wonders whether they are announcing or they are just crying! There is no musical tone. Why don't you test their voices? At the stations, they go on repeating one after another in quick succession in Hindi, English and Gujarati that no one understands what they are talking. You must test their voice and select good announcers as is done in the All India Radio.

About fast trains, there should be a fast train between Ahmedabad and Bombay. He says that there is no need

of repeating it everytime, but I must repeat it every time because the need is great and urgent for an additional train between Ahmedabad and Bombay, and a fast local train between Ahmedabad and Baroda and between Baroda and Surat or Bulsar. This is necessary because of thousands of commuters who are students, government employees and others working in ONGC petro-chemical complex, etc. The whole belt is getting industrialised. So, more and more commuters are travelling between these stations. Therefore, I want these things to be looked into at least sympathetically.

He says that nothing can be done in Gandhinagar district, because there is no potential. If you do not give trains, where will be the potential? Gandhinagar is not only my constituency, but it is the capital of Gujarat. People cannot go from Ahmedabad to Gandhinagar by train. There are not enough stations where the trains can stop. There should be at least a few stations so that the villagers can go and get the train.

One thing about suburban trains. My friend, Prof. Dandavate, comes from Bombay. I go there very often. I have many friends there as he has many friends. I find and see how people are entering into the suburban trains often to die! Every year, hundreds of people die because of accidents and over-crowding. Of course, the capacity is saturated, but can't you make some arrangement to see that fatal accidents are reduced to the minimum level? If that is done, he will earn some humanitarian credit for that achievement.

About reservation of SC&ST, I am one with him and with Government that we must do everything possible by what is called atonement of the sins for centuries that the caste Hindus have done on the SC&STs. But I only add a word of caution. I hope, he does not misunderstand me and I hope, the House will not misunderstand me when I say that this must not be over-done, or with over-enthusiasm, by-passing

[Prof. P. G. Mavalankar]

the legitimate claims of many senior employees who have put in larger number of years than the people whom you are suddenly upgrading from a small position to a big position, particularly to a responsible position. If you do that, perhaps, your arrangement and working may also be damaged.

About railway crossings, there has always been a constant fight between State Governments and the Railways. I hope, it will be settled soon. I want to particularly mention Navsari railway crossing in South Gujarat. That has been going on since long. I hope, something will be done in this regard.

About casual laboures, I do not know how far and how long they will remain casual. We are casual in the Parliament for five years. But let us not make people casual in the railways who are working for years and still remain casual and die as casual. I want him to remember this.

He is a socialist. Therefore, he has to understand that yatri sahayaks (porters) need, particularly at big stations like Bombay, Delhi, Ahmedabad, some kind of sheds where they can have retiring rooms and facilities for their daily needs.

About accidents, I do not know when he will be able to raise the compensation amount for people who are victims of accidents, especially those who die. If you and I travel by air and if we lose our lives our successors get a lakh of rupees. But if we travel by rail, because there is no air connection, and die, then our successors get a small amount! If the same man travels by air and dies, his successors get more and if he travels by train, they get less! Therefore, people must always pray that if they must die, let them please die in an air accident so that their successors get more money! This is not a good thing. Please try to bridge the gap between the compensation paid to railways fatal accidents and the similar air accidents.

I saw a very interesting clipping yesterday in the Times of India 'Foreigners Fare well'. I donot know whether he has seen it. I would like him to tell us whether it is a fact that by encouraging foreigners to travel by second class, air-conditioned class, etc., that is not done at the expense of regular travellers in this country. If he assures us about that, then I have no complaint; otherwise, we would not like to encourage foreigners by discarding our own people and tourists, because India is such a big country that people travel from one State to another State, and they are also like tourists from one country to another country.

श्री मंत्री सिंह (मंडी) : मैं रेल बजट का समर्थन और स्वागत करता हूँ। दो सालों में मंत्री महोदय ने बहुत प्रयत्न किया है। लगातार मुताके के बजट उन्होंने पेश किए हैं। रेल दुर्घटनाओं को कम हुई है। सुरक्षा का प्रबंध भी अधिक किया है। नई रेलवे लाइनें पर्याप्त मात्रा में खोलने की योजना बनाई है और खोली हैं। नई गाड़ियां भी बनाई हैं। मैं इन सब बातों के लिए उनको बधाई देता हूँ।

लेकिन मैं यह समझता हूँ कि उनको बधाई दी जाय थोड़ा उनकी कामना भी की जाए। जहाँ तक हिमाचल प्रदेश का सम्बन्ध है। मंत्री जी ने कहा कि हमने पूर्वान्वल में नई लाइनें बिछाने का काम शुरू किया है। दक्षिणांचल में भी किया है, पश्चिमांचल में भी किया है। यह सब ठीक है। लेकिन मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि हम जो उत्तरांचल में रहते हैं, हमने कौन सा भय प्राप्त किया है? भारत को भाग्यद हुए 32 साल हो गये हैं लेकिन रेल मंत्रालय ने अभी तक हिमाचल प्रदेश के अन्दर एक इंच भी नई रेल लाइन शुरू नहीं की है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या हम हिन्दुस्तान के रहने वाले नहीं हैं? हमने कौन सा गुनाह किया है जिसके कारण उनकी दृष्टि हमारी तरफ नहीं जा रही है? वही पुराने रेल क्षेत्रों द्वारा बनाई हुई। पुराने सिम्मे। प्लेटफार्म और स्टेशनों के अन्दर किसी भी प्रकार की नवीन सुविधा आपने 32 साल के अन्दर नहीं दी है। मंत्री जी कहेंगे कि इस साल हमने हिमाचल के लिये प्रावधान रखा है—जगाधरी से पाम्रोटासाहब तक की लाइन के सर्वेक्षण का। मैं मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ 1974 में उनके मंत्रालय ने नेपाल से तलवाड़ा नवीन, रेलवे लाइन निर्माण की घोषणा की थी लेकिन 1974 के बाद केवल घोषणा के और कुछ नहीं हुआ है। मंत्रालय के अधिकारी कहते हैं कि हिमाचल में इकोनामिक वायोलिन्टी नहीं है। यह ठीक नहीं। उपाध्यक्ष महोदय, जब 1925 में प्रवेशों में मंत्री ने जो गिन्वर मगर हाइड्रो इलेक्ट्रिक स्क्रीम बनाने की तो सबसे पहले उन्होंने रेलवे लाइन बनायी। और वही केवल 35 मेगावाट बिजली का उत्पादन किया गया। अभी अभी ब्यास-सतलज लिंक प्रोजेक्ट 400/500 करोड़ 40 की लागत से बना है। योजना में 100 करोड़



६० के करीब केवल ट्रामपोटेशन आफ मैटीरियल पर खर्च हुआ है। नेशनल हाइवे वाली ने सड़क को चौड़ा करने के लिये करोड़ों ६० खर्च किये हैं। उन समय बहुत जरूरी था कि वहां रेलवे लाइन बनती। खर्च कम होते। इसके अलावा दो, तीन और प्रोजेक्ट्स अब बन रहे हैं—एक कोल डैम है जो ब्यास-सनलज निक प्रोजेक्ट के साथ ही बन रहा है २०० कराड़ रुपये की लागत का, और इसके अलावा नाथपासाकबी प्रोजेक्ट है जिस पर १,००० करोड़ ६० खर्च होगा। और ट्रामपोटेशन के ऊपर ही इन योजनाओं में २५० करोड़ ६० खर्च हो जायगा। मेरा निवेदन है कि इन प्रोजेक्ट्स का काम शुरू होने बाया है, जिनको केन्द्रीय सरकार ही बनाने वाली है, इसलिये उन प्रोजेक्ट्स को बनाने के लिये आवश्यक है कि पहले सरकार रेल मार्ग बनाये, ताकि यात्रना शीघ्र बने और कम खर्च पर। नगल में ले कर बिलामपुर, बिलासपुर से काल डैम और नाथपासाकबी डैम तक यह रेलवे लाइन बननी चाहिये ताकि प्रोजेक्ट का काम शीघ्रता तथा कम खर्च में किया जा सके। और यह नगल-बिलामपुर लाइन बनानी तक बाया मही, सुन्दरनगर जानी चाहिये।

हिमाचल प्रदेश में सबसे ज्यादा भ्रान्त का बीज होता है और सारे देश को हिमाचल भ्रान्त का बीज देता है। जो भ्रमी हुआगे टुको द्वारा देश के काने कोने में जाता है। क्या ही अच्छा हाना कि भ्रान्त हुलाई के लिये रेलवे लाइन होती। भ्रमी हिमाचल प्रदेश का भ्रान्त का बीज फलकता, बम्बई और गुजरात तक जाता है, अगर यह रेल द्वारा भेजा जाये तो मस्ते दामों पर लोगों का विभिन्न प्रान्तों में मिल सकता है। लेकिन ऐसा नहीं है। टुको से जाने की बजह से उसक बाम बंद जाते हैं। और जो मोटर गेज की लाइन है उनके अन्दर न हमारे सेव, न भ्रान्त और न लकड़ी बाहर जा सकती है। इतने माल के बावजूद यह कह देते हैं कि इकोनामिक बायैबलिटी नहीं है।

हिमाचल प्रदेश से राउ सैकड़ों टुक बूने वाला पत्थर, जिससे सीमेंट बनता है, हरियाणा और पंजाब जाता है। अगर वह माल रेलों में घाये, तो जो सीमेंट हरियाणा और पंजाब में बनता है, उसके दाम सस्तें होंगे। इनके अलावा बिलासपुर में भी एक सीमेंट की फ़ैक्टरी लग रही है। वह कई सौ करोड़ रुपये की फ़ैक्टरी होगी और उसमें दो हजार टन के करीब सीमेंट रोजाना बनेगा। लेकिन रेलवे विभाग ने अभी तक इस पर विचार भी नहीं किया कि उस सीमेंट को लाने के लिए रेलवे लाइन की जरूरत है या नहीं। मही महीदय से मेरा निवेदन है कि बिलासपुर के सीमेंट फ़ांट में प्रोडक्शन शुरू होने से पहले पहले वहां रेलवे लाइन जरूर बिछा डनी चाहिए।

हिमाचल प्रदेश में अभी तक ब्राउनेज का कोई फ़ैक्टरी नहीं है। कालका हिमाचल प्रदेश की बाईंडरी पर है और परवान, जो हिमाचल में एक इंडस्ट्रियल सेंटर है, कालका से थार किजोमीटर दूर है। हम ने कई थार निवेदन किया है कम से कम परवान तक ब्राउनेज लाइन की एक्स्टेंड कर दिया जाये, ताकि

हमारा इंडस्ट्रियल माल रेल द्वारा जा सके, वन ही हम कालका तक माल टुको पर लाना पड़ता है। इस लिए मेरा निवेदन है कि कालका परवान तक ब्राउनेज लाइन शीघ्र बना दी जाये।

काम्योर एक्स्प्रेस पहले पठानकोट तक चलती थी। लेकिन अब वह जम्मू तक जाती है। हमारे यात्रिया को बहुत असुविधा होती है। इस लिए मेरा निवेदन है कि पठानकोट से कम से कम नृपुर तक बड़ी लाइन बिछा दी जाये।

इस बजट में नई लाइनों के लिए ४२ कराड़ रुपये का जो प्रावधान किया गया है, वह बहुत कम है। हिन्दुस्तान बहुत बड़ा देश है। आज-कल की परिस्थिति, जर्मन और बड़नी दुई आबादी का देखत हुए नई लाइनों के लिए ज्यादा से ज्यादा पैसा खर्च करना चाहिये। मैं निवेदन करूंगा कि अगले साल के बजट में और इस साल के बजट में भी, नई लाइनों के लिए ज्यादा पैसे का प्रावधान किया जाये।

हिमाचल प्रदेश में विजनी बहुत बड़ी मात्रा में उपलब्ध है। वहां केवल या रेलवे लाइनें हैं। पठानकोट में जोगिन्दरनगर और कालका में शिमला। इन दोनों लाइनों के लिए वहां बिजली काफी मात्रा में और मस्ती उपलब्ध हो सकती है। इस लिए इन दोनों लाइनों का बिद्यीकरण किया जाये।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN (Coimbatore): Mr Speaker, Sir, in the short time that I may be having, I just want to mention a few points. Firstly, about casual labour; I join Mr. Dinen Bhattacharya in all that he said. Particularly in the report we see that there are 1 81 lakhs casual labour who are now employed in regular work. For instance, crores of rupees are being spent for the maintenance work of bridges, servicing buildings and so on. These works are given to contractors. I cannot understand why such work should be given to contractors, including the maintenance of bridges, painting work of bridges and so on. So, casual labour can certainly be absorbed into permanent vacancies for work which is really of a permanent nature and should not be given out to the contractors.

Then Sir the next point is. Why can the Railways not pay gratuity according to the Gratuity Act? You are the major employer in the country.

[Shrimati Parvathi Krishnan]

you have got the largest number and you are very often boasting about that. Prof. Dandavate is not here.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Here he comes.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: It is all right, his catering assistant is there. And yet, the Gratuity Act is not implemented by the Railway Board. So, his catering assistant may take note of it.

I would like to say one or two words about the finances of the railways, because the Minister is talking very much about generating resources and there is a decision of the Railway Convention Committee on this issue. I would like to know what you have been doing since you came in as Railway Minister to go into what is happening in the arbitration awards, how much money goes out in these awards to various contractors and whether the procedure does leave room for a lot of hanky panky that is going on. Because I know officers are chosen, the contractor can choose the arbitrator, how much is being paid out against the claims of the contractors, and why that is being done.

Similarly, about some of the land which you give at concessional rates which has been there for a long time. Are you reviewing that position also, because in many places I am told that many of the people are *benamis* or they are big commercial traders and so on? Why should they be given land at concessional rates? You agree? I am glad you agree with me on something at least. This is extremely important, and for your finances, you should do this kind of investigation also, not just talk of the superficial things that you are doing to mop up here and there. I am sure that if you do that and demand that Government should undertake the social burdens that the railways have to

bear as is being done in so many other countries, you certainly would not have to be picking the pockets of the suburban passengers. You announced with great élan that you have brought it down by 50 per cent, but we demanded its abolition altogether, and that the burden should be borne by the Government and the employers, because that is the only way in which railway finances can be put on a sound footing, because the railways should look at themselves as a commercial undertaking.

Unfortunately, they are only a government department. Even in dealing with workers' problems, rules are quoted. If I go to the Minister and say: why is it that the pension rules that apply to people who have retired after 1973 cannot apply to those who retired before 1973, as in the case of one particular employee who has a disabled child, deaf, dumb, blind etc. he says: "Sorry; the rules do not permit it, I have consulted the Finance Ministry, therefore I cannot do anything." Even in hardship cases on the question of pension, where the rules are totally different as far as the other public undertakings are concerned, I cannot understand why you should not look into this and do something about it. Therefore, the mopping up of the resources can be done in so many other ways, and not by denying pension to disabled children, which is a very small sum, and by a hike in suburban railway fares.

While dealing with the problem of railway workers, the Railway Convention Committee, in its Fourth Report, had pointed out:

"The Committee are distressed to note in this connection that as many as 33,000 representations on various day-to-day matters of railway administration are received annually by the Railway Board from the Railway users and as many as 50,000

from the Railway personnel. This is an indication of the fact that rail users and the employees are not able to receive prompt attention to their representations at the field level and, therefore, they approach the Central authority either themselves or through the elected representatives. The Committee feel that if the Zonal Railways have adequate powers as is repeatedly claimed, and are also manned by officers of proven calibre and leadership...

—I would like to stress that—

“... there is no reason why it should not have been possible to attend promptly to these representations and render satisfaction.”

That is why one of the cut motions I have given is precisely on the industrial relations policy of the railways.

The railways are today picking and choosing and only talking of the so-called recognised federations, leaving out other railway workers' unions who do not happen to be members of these federations. Why have these unions come up? Precisely because these federations have not been able to deliver the goods. He has claimed that man-days lost have come down, but let him not forget that one after the other there are *dharnas*, demonstrations and a whole lot of other agitations that are taking place. The workers are co-operating and giving in time, but he is ignoring them completely. I would like to warn him that this delay is going to rebound on him and he might be a champion or a gold medalist in the number of man-days lost if he does not look into the demands of the workers and if he is ignoring the genuine demands of the vast section of the Railway employees. He claims here that the channel of communication has been opened up and certainly the workers are being allowed to represent and unrecognised unions can send in their representations, but because of the rules and regulations, they cannot get any reply in writing. I am constantly getting

a whole lot of letters saying that the matter will be examined. They will be examined till the next Minister, whoever he may be, comes. I will show you the letters, Mr. Minister. I will remind you of your letters mentioning about the examining that is there at the divisional level, zonal level and other levels. Here I would like to point out that for one of the office-bearers of my Federation, two increments have been stopped and the charge was that he sent in a slip asking for an interview with that notorious DPO of the Jaipur Division, about whom I have talked to you, against whom there was an agitation led by the recognised union, AIRF. He promised to do something about it, but that Johnny continues happily because the Minister continues to write letters that he is having the matter “examined”. He continues examining the matter while the workers are being penalised and are not being given any channel of representation of asking for an interview. I would request the hon. Minister to take this matter seriously I am not going into further details as Mr. Dinen Bhattacharya has already spoken about it.

I can see your hand moving towards the bell because I used to do the same thing when I am in the Chair. So, before you ring the bell, I would just say one thing. I think you will also be interested in it. Last year, you remember with a great flourish the Minister said “I am going to see that women will get more employment in the Railways. So, women will do the reservations”. I was horrified to see his inordinate interest in women when I saw the report about increase in the number of women workers in the Railways, from 1977 to 1978, they have gone up from 22,489 to 24,252, a very magnificent increase of 1,763. Out of how many lakhs, Mr. Minister?

PROF. MADHU DANDAVATE: 17 lakhs.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: I would like to ask you how much interest you have in seeing that employment opportunities are provided for women in the Railways and I hope that this bit appears in the press so that at home, it will be read and you will face the music at your home also, as you are facing from the Railway workers outside.

श्री राय सेबक हजारी (रोसडा) उपाध्यक्ष महादय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का बधाई देता हूँ। हमारे उत्तरी बिहार में सक्की-हमनपुर एक प्रमुख लाइन कई वर्षों से पड़ी हुई थी, वह एक उपेक्षित इलाका है, इस बार के बजट में उस लाइन को वे शुरू करने जा रहे हैं उसके लिए मैं बधाई जनता को भी और से उनको धन्यवाद देता हूँ। रेल मंत्री, श्री मधु दण्डवत जी ने जा काम किए हैं वह विरमरणीय हैं। मैं उनको एक दा सुभाष भी देना चाहता हूँ। पिछड़े इलाकों को, जोकि अभी तक उपेक्षित रहे हैं, विकास के लिए जो प्राथमिकता मिलना चाहिए वह नहीं मिली है। इनके समय में भी वह इलाके उपेक्षित ही रहे हैं। हमारे बिहार में रोसडा, हमनपुर ऐसे स्टेशन हैं जहां पर यात्रियों की संख्या दो हजार प्रति दिन है लेकिन आज तक उन स्टेशन पर कोई विकास का काम नहीं हो सका है। बरमात के दिनों में पैसेजर्स गाड़ी में चढ़ नहीं पाते और न स्टेशन पर ही रकने की कोई जगह है। वहां के डी०एस० में मिल कर मैंने कई बार कहा, अब तो वह डी०एस० भ्रंग० हो गये हैं, उन्होंने कई प्रावधान भी दिये, लेकिन आज तक हुआ कुछ भी नहीं। ऐसी स्थिति निकर एक ही जगह नहीं है, भारत में जिनने भी पिछड़े हुए इलाके हैं, हालांकि वहां से आप को ज्यादा पैसा जाता है, सब जगह यही हालत है, पैसेजर्स की सुविधा के लिये, स्टेशन के विकास के लिये कोई काय नहीं हो रहा है। मैं मंत्री महादय से आग्रह करूंगा कि आप इस क्षेत्र ध्यान दें और प्राथमिकता देकर इन पिछड़े इलाकों के रेलवे स्टेशनो के विकास और यात्रियों की सुविधा के लिये कुछ व्यवस्था करें।

आप बरौनी में कटिहार लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने जा रहे हैं—यह एक बहुत अच्छा कदम है, इस के लिए आप बधाई के पात्र हैं। लेकिन समस्तीपुर से बरभगा को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की योजना बहुत दिनों से पड़ी हुई है। मंत्री जी उस के लिये कई बार आश्वासन भी दे चुके हैं, लेकिन अभी तक हुआ कुछ भी नहीं है। मैं मंत्री महादय से आग्रह करूंगा—वह एक ऐसी लाइन है जो जयनगर से समस्तीपुर होते हुए चारों तरफ फैल जाती है। यह बाबर का इलाका है, बैपाल के बाबर पर है, यह बाबर का इलाका है, बैपाल के बाबर पर है, यदि आप इस को बरभगा तक बढ़ा दें तो आप के पास पैसा भी आयेगा और वहां के लोगों की सुविधा भी होगी। मैं तो आप से यह भी आग्रह करूंगा—यदि आप के पास पैसा हो और आप

आवधान कर लें तो जयनगर तक बड़ी लाइन दें। देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह बहुत बड़ा काम होगा, क्योंकि विशेष परिस्थितियों में सरकार को भी उस इलाके में कई तरह की परेशानियां उठानी पड़ती हैं और बहुत भारी खर्च करना पड़ता है। इस लिए मैं फिर आप से अनुरोध करूंगा कि बरभगा समस्तीपुर लाइन का काम तो शुरू करे ही, साथ ही ऐसा प्रस्ताव लाने का प्रयास करें कि वह लाइन जयनगर तक बढ़ा दी जाए।

उपाध्यक्ष महादय, मैं दो-तीन बातों की तरफ मंत्री महादय का ध्यान आकषिप्त करना चाहूंगा—जिन की बायद उन का जानकारी नहीं होगी। मैंने पहले ही उन से इन के बारे में कहा था। यह ठीक है कि रेलवे में बहुत ज्यादा सुधार हुआ है, आप के अधिकारी और कर्मचारी भी आप का साथ दे रहे हैं, लेकिन अभी भी आप के प्रशासन में कुछ गैर ऐसे हैं जा पुरानी लीक पर ही चल रहे हैं, उन से अभी तक सुधार नहीं हुआ है। जैसे समस्तीपुर में कंजुभल लेबर का मामला है। वे गरीब आदमी 10-5 मील से साइकल पर चढ़ कर कंजुभल लेबर के रूप में काम करने आते हैं। आप का क्राइटेरिया 100 दिनों का है, लेकिन उन को काम करते हुए 600 दिन गुजर जाते हैं, उन को स्थायी नहीं किया जाता है। इन में बहुत बर्गायल चल रही है। वहां के अधिकारी का बेटा जो कालिज से निकल कर आता है, उस का नाम कंजुभल लेबर के रूप में रख लिया जाता है, कालिज से निकल कर आते ही उस को नौकरी मिल जाती है, लेकिन जो गरीब दूर से साइकल पर चढ़ कर आता है, सालों काम करते हुए भीत आते हैं, लेकिन उस को नौकरी नहीं मिलती है। मैं ऐसे एक नहीं सैकड़ों इन्स्टेंस दे सकता हूँ और मैं इन सम्बन्ध में आप को पत्र भी लिखा था।

हरिजनो के लिये आप का डिपार्टमेंट कहता है कि हरिजन उम्मीदवार मिलते ही नहीं हैं। मैं दावे से कहता हूँ—मैंने 200 से अधिक हरिजन उम्मीदवारों को, जो हर तरह से मजमूद हैं, आप के यहां भेजा लेकिन उन को नहीं लिया गया और आप के यहां से यही विभागीय जवाब आता है कि हरिजन उम्मीदवार मिलते ही नहीं हैं, उपयुक्त उम्मीदवार आता ही नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा—मैं जानता हूँ आप के पास काम का बहुत बोझा है, लेकिन आप इन छोटी-छोटी बातों पर भी ध्यान दीजिये और इस में सुधार लाइये।

अब जहां तक रेलवे में घामबनी की बात है—वह एक तरह का अप्पार है, कामर्सियल प्रोग्रामिंग-जेनर है, लेकिन कुछ आप के अधिकारी ऐसे हैं कि जहां आप को कमर्सियल प्राफिट हो सकता है, इन अधिकारियों के चलते आप को वह प्राफिट नहीं हो रहा है। जैसे कुछ स्टेशनों पर जो साल बीसवाक बने बने हुए हैं, वे 25-30 लाख रहते

के बने हुए हैं, चाब वहाँ जरूरत इस बात की है कि उन को बढ़ाया जाये वहाँ थोड़ा बनाया जाय, प्लेटफार्मा का विस्तार किया जाय, लेकिन उस तरह कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उच्च स्तरों में काफी अच्छी गन्तव्ययल जाल पेशा होती है, जैसे गन्ना है, तम्बाकू है, लेकिन बंद की सही व्यवस्था न होने से उन्हें बाध्य हो कर अपना माल टुकों से भेजना पड़ता है और इस तरह मजो प्राफिट रेलवे को होना चाहिये, बट टुक यानों का पहुँच रहा है। प्रब थोड़ा इस में सुधार ला कर कमशियल दृष्टिकोण से इस को करे, अगर प्राप के अधिकारी कमाशियल दृष्टिकोण से इस का विकास करे, तो रेलवे को बहुत ज्यादा फायदा हो सकता है।

माथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि पहले रेलवे स्टेशन को देखने से ही लोगों को लगता था कि सेन्ट्रल गवर्नमेंट में बड़ी एफीशियन्सी है। रेलवे स्टेशन पर अगर एक धादमी चला जाता था, तो उस का अनुभव होना था कि एफीशियन्सी है लेकिन आजकल प्रच्छे में प्रच्छे स्टेशन प्राप में जैसे समग्रीपुर का रेलवे स्टेशन है, जो एक बहुत महान् स्टेशन है, वहा की स्थिति ऐसी है कि कोई बहा पर बैठ नहीं सकता बहा नहीं हो सकता क्योंकि वहा पर बहुत गन्दगी रहती है। यह स्थिति बहा की है। इसलिये मैं मंत्री महोदय से प्राग्रह करूंगा कि वे इन सब क्षामियों की तरफ देखें और अपने अधिकारियों को मुस्तीदी से साथ देने के लिये कहे, जैसे वे प्राप का साथ द रहे हैं। जो मफलता प्राप ने हासिय की है, अगर इन छोटी छोटी क्षामियों की तरफ प्राप ध्यान दें और उन को दूर कर देंगे, तो मैं यह कहूंगा कि मंत्री जी को और भी बहुत बड़ी सफलता मिलने वाली है और हमारी शुभकामनाएँ उन के साथ हैं।

अन्त में यह कह कर मैं बैठ जाऊंगा कि सकारी-हसनपुर रेलवे का जो काय है, उस का जल्द से जल्द प्राप शुरू करे ताकि बहा के लोगों की जो क्षामिलाये और क्षामाएँ हैं, वे पूरी हो जाये। इतना कह कर मैं समाप्त करता हूँ।

**SHRI C. M. STEPHEN (Idukki):** I seek a few minutes of the House to highlight certain matters concerning the recommendations of the Railway Convention Committee. According to me, there are certain recommendations involving basic policies to which a deeper look is called for.

The Railway Convention Committee has been from time to time, giving relief to the Railways in the matter of their liability of payment

of dividend. The Fifth Report of the Railway Convention Committee, which we are now discussing, has given a statement of the total relief that the Railways have obtained as a result of various recommendations. The existing concessions which have accrued to Railways as a result of recommendations from time to time have come to about Rs 39 57 crores. The present recommendations, which we are now considering, would amount to Rs. 13.33 crores, out of which about Rs. 3 crores will get extinguished, leaving back about Rs. 11 crores as an additional thing

I am not quarrelling about any concession being given, about everything being done. There must be a rationale behind the whole thing. According to me, the Railway Convention Committee has not considered the rationale in detail. This is my basic complaint

The most major recommendation which is now being made is that, with respect to the railway lines which were laid after 1955, the capital costs being about Rs. 182 crores, on that the dividend must not be demanded, on that the Railways must free from the liability to give dividend, and the relief asked for is Rs 10.48 crores. I do not understand the justification for this. The demands which Railways are making are assuming proportions which, according to me, are not justified. There is no rationale behind it. For example, take this and see how the whole thing started. From time to time certain railway lines have had to be put for 'developmental purposes' and all that—for taking coal from the coal-mine to the railway line, from the port to the railway line, etc. These things are being put. Originally, before the Railway Convention Committee's report came in 1954, this was treated as part of the Development Fund, chargeable to Development Fund. If it is chargeable to the Development Fund, then it is very clear that, for

[Sri C. M. Stephen]

loans taken from the Government, from the Development Fund, you will have to pay interest to the Government. That is there. Subsequent to that, this was taken to the capital fund, on condition that for the five year period there will be the amortisation and, thereafter, after 20 years, if there is a deferred payment, that will be written off. This is the condition. Now, they say, if this is the position, what is the definition of it? The Committee puts a question to them—why don't you treat it as a project line? The answer is: classify it as a project line if it is remunerative. And if it is not remunerative, we will not classify it as a project line. And the Railway Convention Committee was also told earlier that these lines are operational necessities. If these lines were operational necessities and they form part of the entire railway network, how, under heaven, do they get a right or a special treatment is just what I do not understand.

16 hrs.

Now, the present arrangement is given away. They say that hereafter for 1978-79 and 1979-80, for these two years, no dividend must be drawn with respect to this, subject to one condition that if it is making profit, then you can make the claim for the dividend. Well, Sir, either this is part of the entire commercial thing or it is a necessary part of the operational necessity of the Railways. If it is an operational necessity for the Railways, then demarcating part by part and saying that this is not remunerative and so no dividend need be paid and this remunerative part should pay dividend, is taking things to an infinitely absurd position, according to me. There is no rationale about it and the Railway Convention Committee has not discussed the rationale about it. There must be some rationale. Now, we have strategic lines, we have unremunerative lines,

we have got the suburban lines and a new class is now coming up called 'development lines' and among the development lines, remunerative and non-remunerative lines. Remunerative lines must pay their dividend and non-remunerative lines need not. This sort of classification and sub-classification and going on *ad infinitum* is rather not a healthy practice.

Indian Railways is a great enterprise whose investment is to the tune of about Rs. 5500 crores and from out of that, these small deductions which are asked for are certainly not worthy of the railways. That is what I have to say. I am not opposing it. I am only pin-pointing this part of it.

Another thing is your welfare activities. For welfare activities we must have a concession. What is the blessed great concession you are getting? For welfare activity the great concession you are getting is a very very small, Rs. 0.19 crores or something like that. For this Rs. 0.19 crores the Railways submit a memorandum to the Railway Convention Committee and the committee's great report is coming before the House for a Rs. 19 lakhs concession. What is the rationale here, I am asking. For the commercial establishments, for corporations, this will be treated as equity. This is the claim. If it is treated as equity, on an equity they will have to pay to the General Reserve and an amount has to be paid. If that is the comparison, what justification is there for you to say, 'We will not pay.' It is a social responsibility.

Sir, this tendency of getting away from the social responsibilities is developing an angle which is entirely different from what it was when the railways were projected for. This should be fought against. This is not the correct attitude. This is what I have to submit.

One thing. A very dangerous proposal has come, very innocently brought in but which has got serious consequences. That is, the dividends which have accrued so far, i.e. the arrears of dividend, with respect to that, the interest accrued will be written off and the rest will be treated as deferred dividend free from all interest. Now, you have absolutely no liability hereafter to pay to the General Fund at all. No loan need be taken. If you do not have reserves, if you do not have a surplus, then this is treated as deferred dividend. There is no liability to pay interest and you keep an account of deferred interest. That is what you are going to do. There will be no interest liability. There is no surplus, no loan is being taken and no interest need be paid. After some time, say, after 10 years, we will consider it. It will be a huge amount and again another write off business comes up. Sir, this is an approach fraught with serious consequences—a very innocently sugar-coated proposal but dangerously mischievous and absolutely irresponsible. I support the proposal but I call it a dangerous mischief. Let it not be thought that we do not understand these things. One more point, I am concluding. Now, how it could be done? What is the finance of the railways? I just wanted to point out one aspect of it which the Minister will kindly take note of. You had enough of bouquets, I can also add a bouquet to you. But, nevertheless let us not be under a complacency.

I am just pointing out certain facts and figures. What is the capacity of the Railways? Your success should be indicated by two standards—they are: What is your operational ratio? And what is the relationship of revenue to capital-at-charge? These are the touchstones and these are the indicators which would show whether you are operating correctly and efficiently. What is the trend of your operational ratio to the working expenses? I have

got before me your Explanatory Memorandum. The trend is:

Year	Percentage
1973-74	93.7
1974-75	93.5
1975-76	91
1976-77	83.6

In 1976-77 it was 84 per cent as against 83.6 per cent next year under your stewardship, it came down to 83 per cent. And then it has started moving up.

PROF. MADHU DANDAVATE: Are you referring to the Operatio ratio?

SHRI C M. STEPHEN: Yes, that is what I am referring to. From 85.4 per cent it has gone up to 86.8 per cent this year. Next year, you say, your anticipated freight income may go up. You may say this. It is the experience. But, what I am saying is that after coming down it has started moving up.

Now, look at the operational ratio to the revenue, capital-at-charge. That shows a new trend. If these two are surpluses, then I would submit that the Railways have been in good shape. Also in the freight income, the trend is—as against 1973-74, in 1974-75 there was an increase of Rs. 237 crores; in 1975-76 as against the previous year, the increase was Rs. 233 crores; in 1976-77 as against the previous year, the increase is Rs. 176.00 crores only. In 1977-78, the increase is Rs. 22 crores but in 1978-79 it is only Rs. 11 crores as against the previous year.

This is in respect of what? In the course of these three years, the capital-at-charge has jumped up by Rs. 1,000 crores. The investment, in the course of three years have gone up by Rs. 1,000 crores. But the trend,



[Shri C. M. Stephen]

as I said, in 1976-77, is that the anticipated freight traffic was about 222 million tonnes. It landed down to 214 million tonnes. In the next year, the anticipated one was 212 million tonnes but it landed to 205 million tonnes only. The Railway Convention Committee tells us that the originating traffic capacity of the railways as assessed by the Railway Board was 248 million tonnes as against 205 million tonnes of the originating traffic. Having said that, the Railway Convention Committee says that the rate is increasing. But, you said that the originating traffic will dwindle. This is not correct. That is another finding that I find in the Railway Convention Committee. They did not accept that contention. Anyway, you have accomplished only 205 million tonnes of originating traffic. You have shown last year that there was a great profit of Rs. 89 crores. As against that, you have brought it up to Rs. 126 crores. This is a matter which should have been brought at the earlier time. I am not going to say anything on that. We know how it has happened. But, the proper thing was this. Now, as against Rs. 89 crores the actual profit is shown as Rs. 126 crores. How did the saving take place! It was due to less provision required under locos, carriages and wagons amounting to Rs. 39.79 crores and Rs. 19.81 crores for non-filling up of vacancies. That was the saying. On these two items the amount was saved and, therefore, the profit moved up from the expected figure to Rs. 126 crores, namely, an increase of 36 crores. All I am saying is that the entire white-washing does not reflect the reality of the situation. I do not want to go deeper into the whole thing. Let there be no complacency. Two year back when I participated in the debate on railways grants I stated that there is tendency for the goods freight to come down and if the goods traffic comes down, whatever you may do, the railway finances will not be in a sound position. This has come down

and it should be stopped. If that is done RCC may recommend anything and we are prepared to say 'okay get it.' But for the sickness inefficiency and shortfalls as against targets if that has got to be made up by some more concessions and go into the absurd limit of concessions from dividends even for running hospitals that is taking it to a limit of mockery which should not have been done. I have only this much to say RCC has not given us proper reasoning as to why they recommended. If the finance Ministry and the Railways together are recommending, that is the end of the matter and the Railway convention Committee do not seem to have any further thing to say. They okayed it if they had differed they will have something more to say. This is not the correct way. Therefore, many of the proposals before us are proposals of serious consequence. Nevertheless, I do not want to stand in the way of passing it but I only say this aspect will have to be looked into. Let my friend, Mr. Madhu Dandavate—who is the most genial of the whole lot—be not under complacency and be forthright and get the railways start operating. They are doing fairly well already but they could do far better in order that the target with respect to freight receipts could be kept up.

श्री श्री पी० एम० लखन (मेघपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने अच्छा रेल बजट पेश किया है और बिना पैसेंजर फेयर और फीट बढ़ाये हुए लगातार तीन साल से सरप्लस बजट पेश किया है।

16.14 hrs.

[DR. SUSHILA NAYAR in the Chair.]

जहाँ तक बिहार का सम्बन्ध है मेरे एक दोस्त श्री रामसेवक हजारी ने उनको धन्यवाद दे दिया कि उन्होंने सक्ती मे हसनपुर रेलवे लाइन का काम शुरू किया है। अब मुझे धन्यवाद देने के विषय अब कुछ कहना नहीं रह गया है। हमारे यहाँ सहरमा एक कमिश्नरी है, कोसी नदी के रीवेनेज के अन्धर उसका पोर्टन पड़ता है। और कोसी नदी के सड़ियों से रीवेनेज के कारण

यहाँ की रेल घोर मड़क की बहुत नुकसान हो गया था। घोर जब उसी एरिया के रेल मंत्री थे, स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र, तो उन्होंने उस एरिया के डेवलपमेंट के लिये कुछ रेल लाइनों का प्रायोजन भी किया था और बहुतो का सर्वे भी हो गया था। अगर वह जिन्दा रहते तो वह काम शुरू हो जाना। यह तीसरी बार हमारे माननीय मंत्री जी बजट लाये हैं, लेकिन क्या जाने, क्यों इनका ध्यान उन लाइनों की तरफ नहीं जाता? यह कुछ की बात है। मैं उन लाइनों का नाम गिनाता हूँ।

एक लाइन निरमली ने भण्डियाही (नारायणगढ़) और दूसरी प्रनागंज से भीमनगर है। कोसी के रिवेजेस में वह लाइन टूट गई थी, लेकिन कोसी के बंध जाने के बाद उस पर अब कोई इंजर नहीं था, उसे रैस्टर किया जा सकता था। उस रेलवे लाइन का जित्त समय ललित नारायण मिश्र रेलवे मंत्री थे, उन्होंने सर्वे कराया था, दुर्भाग्य से अगर वह मोत के शिकार न हो गये होते तो वह काम अब तक हो गया होता, लेकिन आज तीसरी बार मंत्री महोदय ने यह बजट पेश किया है, लेकिन उस लाइन को खेने का ख्याल ही इन्हें नहीं है, उसमें उसका कोई बिक नहीं है। जब हम बड़ा जाते हैं तो वहाँ के लोग, जिन्होंने बहुत ख्यादा मतों से जनता पार्टी का बोट सिये थे, वह हमने पूछते हैं कि हमारी लाइन का क्या हुआ, तो हम उनको कुछ जवाब नहीं दे सकते हैं।

इसी तरह में मिमरी बंछिनयारपुर से बिहारी-गंज की लाइन के बारे में जब माननीय रेल मंत्री को चिट्ठी लिखी जाती है तो वह अपने रेलवे आफिसर से उनके बारे में पूछते हैं। उनको गलत जवाब दिया जाता है कि पैरेलल में सड़क गई है। मैं दावे के साथ कहता हूँ कि वहाँ कोई सड़क नहीं है।

And with all emphasis at my command I request the Railway Minister kindly to respect that locality,—Simri-Bakthiarapur-Bihariganj line. This railway line would have been the only possible means of communication and it would have served the people of this area very much. During the late Lalit Narayan Mishra's time, he ordered for the survey of this line. I do not know as to why no further steps have been taken by the present Railway Minister. I request him to take necessary steps in this regard.

There is another line, Madhepura-Singheshwar line. It is a very important line to serve a famous pilgrim centre. During Shivarathri Mela lakhs and lakhs of people go there. There

is a famous Siva temple there. There you have elephant market and horse market. On every Sunday you will find lakhs of people going there. Late Lalit Narayan Mishra ordered some survey in that line. He wanted the work to be taken up. I am sorry to find that the present Railway Minister has not cared to look into that particular line. During the regime of the Congress Ministry—I am sorry to say this—no Railway Minister had taken pains to improve the lot of those branch lines.

Then I wish to bring another point to your notice. In the Kosi Division, there is one railway junction at Mansi. This is located five stations east of Barauni junction, towards Katihar in the N.E. Railway. From that Junction you have four branch lines. I will give the names of these branch lines. They are:—

1. Mansi-Saharsa-Purnea-Katihar line.
2. Mansi-Saharsa-Raghopur-Jogpani (Nepal border) line.
3. Mansi-Samastipur - via-Hasanpur line.
4. The main Katihar-Kanpur line also passed through Mansi.— This is a main line.

So, these are three branch lines and one main line. A few days back, I had been to Mathihani constituency in Begusarai and from Begusarai I came to Mansi by road in the night time. The whole Mansi Station was totally dark in the night. There was no electricity at all. It is an area infested with criminals. Every week there is theft. Some sort of burglary, some sort of murder, etc. are always taking place in the Stations situated on the branch lines. I am sorry to say that for the whole night generally there is a no lighting arrangement in these stations. This is the condition of the branch lines. If you go to that place, you will see with your own eyes the conditions prevailing there. You will see those people, how the passengers are travelling sit-

[Shri P. B. Mandal]

ting on the roof of the trains. Why? It is because there is dearth of trains. Whereas in the case of the main lines connecting Calcutta, Bombay, Madras and Delhi—the metropolitan cities—you have taken every care I am not against any care being taken in these main lines. Even the tubelines in Calcutta are under construction. For every five minutes there are suburban trains from Bombay to other outlying areas. But here people living in and around the branch lines are travelling like animals. They are travelling on the roof of the trains. Even in the compartments there is no distinction and men and women are huddled together like cattle.

वहाँ ऐसी स्थिति होती है कि मर्द और औरत मर्द को जानबुरी की तरह बैठना पड़ता है। जिन तरह से हिन्दूस्तान में गाँवों की तरह किसी का ध्यान नहीं है, उन्हीं तरह रेलवे मंत्रालय का ध्यान ब्रांच लाइनों की तरह नहीं है।

मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस धाराय के फिजर्ज तैयार करवाये कि देश की कितनी ट्रेबलिंग पब्लिक में लाइन पर और कितनी ब्रांच-लाइन पर ट्रेन जाती है, रेलवेज को कितना रेलवेज में लाइन से और कितना ब्रांच लाइन से मिलता है और सरकार मेट्रोपॉलिटन सिटीज, बड़े-बड़े शहरों पर कितना खर्च करती है और ब्रांच लाइन पर कितना खर्च करती है।

जिस हलाके से मैं आता हूँ उस हलाके में एक ही एक्सप्रेस ट्रेन चलती है—जानकी एक्सप्रेस। नव मास जब मैं पॉलिग्रामेंट का सेशन एटेंड करने के लिए पूरे परिवार के साथ स्टेशन पर आया—हम जानकी एक्सप्रेस से पटना और पटना से दिल्ली या सकते हैं—, तो बड़ा फस्ट क्लास नगरात था। बहुत कभी फस्ट क्लास रहना है और कभी नहीं रहना है। सैकड़ क्लास में भी कोई जगह नहीं थी। एम० पी० होने की वजह से मुझे किसी तरह से माई के डिब्बे में एकाओडेड कर लिया गया।

13 तारीख को मुझे अपनी कांस्टीट्यूएन्सी से दिल्ली आना था। जानकी एक्सप्रेस को मधेपुरा स्टेशन पर रात के 10-05 बजे पहुंचना चाहिए था, लेकिन वह सुबह 6 बजे पहुंची। हम ने रात को 2 बजे तक प्लेटफार्म पर इंतजार किया। वहीं की वजह से मेरी तबियत खराब हो गई।

हमारी ब्रांच लाइन्ज बहुत मिसमैनेज्ड हैं। इस लिए मंत्री महोदय उनका थारो इन्स्पेक्शन करे। ब्रांच लाइन्ज के लिए ज्यादा ट्रेन्ज खी जायें। मंत्री महोदय बड़ा की दिक्कतों का दूर करने के लिए कोई प्रोग्राम मैल बनायें। अगर हो सके, तो वह मिनिसटर आफ स्टेट को ब्रांच लाइनों को बिल करने के लिए कह दे। 31 बरस तक जो सरकार थी, उसका ध्यान दिल्ली, बम्बई, मद्रास और कलकत्ता प्रादि बड़े-बड़े शहरों को मजाने की तरफ रहा। हिन्दूस्तान की 80 प्रतिशत जनता गावों में रहती है और ज्यादा लोग ब्रांच लाइनों पर यात्रा करते हैं। गांधीजी ने कहा था कि दि रीयल इंडिया लिन्ज इन विनैजिज, लेकिन उस तरफ सरकार का ध्यान नहीं है।

अन में मैं यह कहना चाहता हूँ कि नार्थ-ईस्टर्न रेलवे की ब्रांच लाइन मानसी से जाती है। उसकी स्ट्रैटजिक इम्पॉर्टेन्स है। (अव्यवधान) सभी ब्रांच लाइनों की यही स्थिति है। मैं ने तो एक एग्जाम्पल दिया है। 1962-63 में जब हमारे ऊपर फारेन ऐम्बेसन हुआ था तो आलटरनेट रूट बही था यानी मानसी महरसा-कटिहार (उत्तर-पूर्वी रेलवे) जिससे कि आम डायरेक्ट आसाम की तरफ मैं एंड मैटो-रियल भेज सकते थे, जा डायरेक्ट रूट है जो मैं लाइन पर बरोनी से कटिहार तक 50-60 मील सारा गया नदी के कटाव से कट रहा है। लाखों रुपया खर्च कर के किसी तरह धरमी तक वह बचा हुआ है लेकिन एक दो मास में निश्चिन्त रूप में टूटता।

God forbids, if there is a repetition of what happened in 1962, what will be our fate? For this reason, I would particularly request the hon. Minister to pay his attention to the branch line from Mansi to Katihar via Saharsa. This is an alternate route for sending men and material to our North-Eastern border. This line has got its strategic importance, but it is unfortunate that this has been neglected for long. People travel in trains like animals.

आप ने कहा था कि रेलवे स्टेशन जो बिबनी की लाइन से एक मील पर होने उसको काप बिजली देने। मैं एक और स्टेशन बताता हूँ एम०ई० रेलवे का बुधमा बड़ा गाँव में बिबनी है लेकिन बुधमा स्टेशन का स्टेशन मास्टर कई वर्ष से लिफ्ट रहा है, स्टेशन पर आज तक बिबनी नहीं है। इन्हीं मामलों को कह कर मैं आप को फिर से धन्यवाद देता हूँ. . . (अव्यवधान). . . हम कांग्रेस वालों की तरह नहीं हैं कि इंडियन की की खय जन कार करते रहें। हम लोग तो वाचिव बात कहने वाले हैं।

अंत में मैं आपको फिर कहता हूँ कि आप इन ब्रांच लाइन्स की तरफ ध्यान देना चाहिए और हो सके तो कुछ एम पीठ को बुलाएँ जो कि ग्राम लाइनों से सब होते हैं, उनकी इस बारे में सलाह लीजिए।

MR. CHAIRMAN: Shri Mukunda Mandal, please conclude in five minutes, because the Minister has to reply at 4.40.

श्री सखदेव प्रसाद वर्मा (चतरा) : सभापति महोदय, थोड़ा टाइम इस पर और बचाएँ क्योंकि हमको बोलने का मौका नहीं मिला और बहुत जरूरी बातें कहनी हैं।

सभापति महोदय : मुझको टिप्पटी स्पीकर ऐसा ही कह कर गए हैं। श्री मुकुन्द मल्ल।

SHRI MUKUNDA MANDAL (Mathurapur): Madam Chairman, I would like to invite the attention of the hon. Minister to the Sealdah section of the Eastern Railway, where because of paucity of suitable number of trains, the commuters are put to a lot of inconvenience and they are treated by the railways like cattle. There is need to improve the railway services to a large extent. Only when occasionally some high officials of the Railways or others happen to pass that side, we see the stations or the trains being cleaned or decorated. The passengers, on the other hand, are always neglected and ill-treated. The passenger amenities on these trains are also absent. We do not have fans in working order in summer; there is no light quite often.

I wrote to Prof. Madhu Dandavate in this connection and he has told me in his reply that with the commissioning of the Sonarpur Shed, all these problems will be solved, upto this time, nothing concrete has been done. I would once again impress that the train services should be improved in the interest of the commuters. The Sealdah South section should be doubled. If it is doubled, more trains can be run. Because of the single line, the train service is not satis-

factory. More trains should also be provided in the interest of the commuters.

I also said in the Cut Motion that the platform shed should be at the eastern side of the Dakshin Barasat station in the Sealdah-Lakshmi Kantapur line. And at Canning station, some railway sites have been abandoned, where anti-social elements are having shelter. Those sites should be taken over by the Railway authorities, and they should be treated as market places, so that they can be used by the people at large. The activities of miscreants should be stopped.

About doubling of the Dum Dum-Bongaon line, the hon. Minister had said many a time that it will be included in the Budget; but we are surprised that no mention of that line is made there. I would request the hon. Minister to take it up immediately, since he has given the consent. The problem should be solved, and he must give it utmost importance.

Again, there is no direct service between Hasnabad and Sealdah. That is why a large number of people from Hasnabad go to Barasat and then they have to catch another train from there. Thus they have to face tremendous difficulties. So, there should be a direct train from Hasnabad to Sealdah.

Regarding extension of railway lines, I suggest that the Sealdah-Canning line should be extended to Golabari. They survey work has been done already. But the survey report has not been disclosed. I do not know where the report lies. The survey report at least should be disclosed to the public, and the extension work taken up.

Regarding the extension of the Sealdah-Lakshmi kantapur line to Pathar Pratima, I propose that the survey work be done. People will be

[Shri Mukunda Mandal]

very much benefited if the railway line in this Sunderbans area is extended.

About the extension of another railway line i.e., between Sealdah and Lakshmi Kantapur to Kulpi i.e. a distance of only 6 or 7 Kms. I approach the Minister. In his letter he has said that he considered the matter, and that he felt that about Rs. 4 crores would be needed for that purpose. He said that the distance was 30 kms. But I wanted an extension by only 6 kms. upto Kulpi. That extension can easily be done.

Regarding concessions to teachers, the Minister has given a definition as to who will be eligible for concessions for travelling purposes.

The high ranking officials generally explain simple things in a very difficult way.

PROF. MADHU DANDAVATE: It is very clear. It is school teachers.

SHRI MUKUNDA MANDAL: That facility should be extended to the university and college teachers also I have got the information that they may not get it. However, I would request the Railway Minister to extend the facility of travelling concession to them also. With these words, I conclude.

श्री बालक राम (शिमला) : मैट्रोम बेयरमैन, रेलवे की मांगों पर चर्चा के दौरान मुझे आप ने अपने विचार तथा देश के विकास तथा आर्थिक वृद्धि में पिछड़े और दूर-दराह वाले पहाड़ी क्षेत्र हिमाचल प्रदेश की रेल-परिवहन सम्बन्धी समस्याओं को हम सभा के माध्यम से सरकार के सामने रखने का जो मौका दिया है, उस के लिए आप का धन्यवाद करना है।

इस से पहले कि अपनी बात कहूँ— मैं रेल मंत्री जी को वीसरी बाग एक और सर्पलस बजट रखने के लिए बधाई देना चाहता हूँ। जनता शासन के आने के बाद रेल मंत्री जी ने रेलवे प्रशासन और रेल परिवहन को दक्षता तथा कार्यकुशलता से संचालित करके जो सुचारु रूप दिया है, वह किसी से छुप नहीं सकता। आज व्यस्ततल अनुभव के आधार पर कह सकता हूँ कि वह जनता में सही नुमाइश है, क्योंकि रेल सम्बन्धी जनता की मजबूत पहचान का उन्होंने एक धार नहीं, कई धार परिचय दिया है। मैं मानता

हूँ कि वे हिमाचल प्रदेश की पिछले 32 सानो से बड़ी समस्याओं का इन दो सानो में कितने समाधान कर सकते थे लेकिन जनता के एक सही नुमाइश के नाते दो सालों में कुछ सुधार तो कर ही सकते थे। रेलवे के मामले में आजादी के बाद उपेक्षित हमारे इस क्षेत्र के पिछड़े पहाड़ी क्षेत्र की तरफ रेल विस्तार के मामले में कोई ध्यान नहीं दिया गया। जिस की सीमाये निम्न में झूती है और जहाँ 15-20 हजार कूट की बलुदी पर हमारी सीमाओं पर पहुँच देनेवाले हमारे जवानों को हम टुकों तथा ट्रांसपोर्ट-प्लेनो से पहुँचाना पड़ता है। इसलिए कम से कम भारत-तिब्बत सीमाओं के नजदीक बसा हुआ रामपुर और रोहड़ू सहस्रियों तक तो एक रेल लाइन बनती, ताकि उन क्षेत्र के भोले-भाले लोगों के आर्थिक विकास के साथ-साथ उन का उत्साह भी बना रहता। लेकिन श्रेय है कि इन दिशा में अभी तक कोई मुद्दा नहीं की गई। मुझे आशा है कि प्राय मेरी इम मांग पर राष्ट्रीय वृष्टिकोण से विचार करेंगे और यथाशीघ्र शिमला से प्राय रामपुर या देहरादून से रोहड़ू तक रेल लाइन का सर्वेक्षण करने की व्यवस्था करेंगे।

मंत्री महोदय यदि रिकार्ड निकाल कर देखेंगे तो उन्हें पता चलेगा कि अंग्रेजों के वकन में भी गिमला-नारकंडा तथा देहरादून-रोहड़ू लाइन का कच्चा-सर्वे हुआ था। हिमाचल प्रदेश सारे हिन्दुस्तान को आरू तथा सेब देता है। रेल परिवहन की कमी के कारण कभी-कभी ये कृषि पैदावार शिमला और रोहड़ू के छोटे-छोटे स्थानों पर ही सड़ जाती है। मेरा सुझाव है कि सेब तथा आरू परिवहन के लिए हर साल मौसम में स्पेशल गाड़ियाँ चलाई जाएँ, ताकि किसान रॉड-ट्राम्पोंटों के अधिकारियों द्वारा लिए जाने वाले मन-मर्जी के किरायों तथा शोषण से बच सकें और उन का मान सहने से बच सकें तथा वकन पर भारत के किसी भी स्टेशन पर पहुँच सकें।

शिमला-कालका के बीच चलने वाले यात्री डिब्बों ने गढ़वाँ सीटों की व्यवस्था करने के बारे में मंत्री महोदय ने एक पत्र द्वारा जन, 1978 में मुझे विश्वास दिलाया था, लेकिन अभी तक उस दिशा में कोई सुधार नहीं की गई है। मेरी मंत्री महोदय से पूरा और प्रार्थना है कि वह इन तरफ ज़्यादा ध्यान दें ताकि इन स्टेशनों के बीच चलनेवाली गाड़ियाँ, जिन में भारत तथा विदेश के यात्री भी सफर करते हैं, में जल्द से जल्द गढ़वाँ सीटों की व्यवस्था हो सके।

बदािकमती से अभी तक किसी भी सरकारी सरकार ने रेल विस्तार के बारे में हिमाचल प्रदेश के लिये कुछ नहीं सोचा और इस तरह से इस पिछड़े इलाके के साथ भेद-भाव की नीति बरती जा रही है। जिन का एक प्रमाण पत्र रेल मंत्री जी को मार्च, 1978 में मेरी सरकार—हिमाचल सोशल क्राफ्टिफ फौंडेशन, नई दिल्ली, द्वारा प्रस्तुत किया गया था। उस आयन की मैंने फौंडेशन के साथ रेल मंत्री जी के वक्ता रेल-भवन में सुद बा कर दिख किया था। जिस की कुल आठ भागों में से एक भी माय रेल विधान में स्वीकार नहीं की है।

राशि की कमी तथा वार्षिक दुम्पि से एकोनामीकली बायबिल न होना, यह हल मांगो को स्वीकार न करने का कारण बताया गया है। मंत्री महोदय यदि इस मांग को दोबारा ध्यानपूर्वक देखें, तो उन्हें मालूम हो जाएगा कि यदि सरकार की नीयत इस प्रदेश की तैहदिल से बहदूदी करने की है, तो इन में से कई मांगे पूरी हो सकती हैं।

रेलवे कंटेनरिंग के स्टैंडर्ड को यदि नहीं बढ़ाया जाता है, तो इन्हें बन्द करना ही जतन में होगा। स्टेशनों पर, खाम कर डिम्प्री, शिफ्टा स्टेशनों पर न तो खाना भण्डा मिलता है और न ही बाजिब दाम पर। इन: मंत्री महोदय इस तरह भी ध्यान देने की कृपा करें।

इस माल के बजट में हिमाचल प्रदेश में रेलवे की किसी भी योजना के लिए कोई फंड नहीं रखा गया है, जिन में हिमाचल प्रदेश को इस बजट में लगभग नजरअन्दाज कर दिया गया है। घ्राप का ध्यान में नगल-नगलाड़ा, लाइन, जिन का उद्घाटन दिसम्बर 1974 में कर दिया गया था की तरह दिताना चाहता हूँ। इस को लगाने का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है और न ही मौजूदा साल में इस के लिए कोई फंड रखा है। मैं यह निवेदन करूँगा कि सरकार इस पर दोबारा गौर करें और एन लाइन को लगाने का काम इस साल शुरू करें।

रेलवे सेवाओं में पहाड़ी क्षेत्रों, खाम कर मेरे क्षेत्र, का नुमायन्दा न होने के बराबर है। शिक्षा तथा साधनों की कमी के कारण लोगों को रेलवे विभाग की नौकरियों का पता नहीं चलता। मेरा सुझाव है कि रेलवे विभागेकर उत्तर रेलवे के खाम स्थानों के एडवरटाइजमेंट हिमाचल प्रदेश के स्थानीय पत्रों, समाचारपत्रों में भी प्रकाशन किये जाए तथा नौकरी के लिए सिमला में भी एक दफ्तर खोला जाए जाकि हिमाचल प्रदेश की राजधानी है ताकि वहाँ के लोगों को रेलवे विभाग की सेवाओं में उचित स्थान मिल सके।

समापति महोदय : रेलवे मिनिस्टर।

श्री सुखबैष प्रसाद बर्मा : ममापति महोदय, शुक्रि भी थोड़ा समय दीजिए। मेरा नाम पुकारा गया था।

समापति महोदय : मेरे पास यहाँ पर 8 नाम और हैं। घ्राप यह समझ लीजिए क सारा फाइनलियल बिजनेस पूरा होना है। घ्राप समय बढ़ाते जायेंगे तो आशिर है कि बाकी लोगों पर चर्चा पूरी नहीं कर पायेंगे। अवर समझ बढ़ाना है, तो वाशियामेन्टरी एफ्रेंस मिनिस्टर से कहलवा दीजिए कि समय बढ़ाया जाए, मैं समय बढ़ा दूँगी।

श्री सुखबैष प्रसाद बर्मा : मैं एक निवेदन यह करना चाहता हूँ कि रेलवे बजट पर बोझले का मुझे मौका नहीं मिला। इसलिए थोड़ा समय मुझे दे दीजिये।

अब तथा संसदीय कार्य मंत्रालय राज्य मंत्री (श्री सारंग साह) : माननीय सदस्यों की भावना में समझ रहा हूँ लेकिन इस के बाद एप्रोप्रियेशन बिल माने वाला है और बिजनेस एवाइजरी कमेटी ने जो तय किया है, उस में प्रमुख रूप में यह बात आई थी कि सभी विभागों की मांगों पर चर्चा होनी चाहिए। इस लिए अगरे समय बढ़ता गया, तो बहुत से विभाग छूट जायेंगे और बहुत से लोगों की यह डिमांड रही है कि बाकी विभाग छूटने नहीं चाहिए। इस दृष्टि से घ्राप को और मौका मिलने वाला है। इसलिए मैं सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहूँगा कि कृपया इस का समय न बढ़ाएँ और गाड़ी को समय पर छूटाने में तो सज्जा होना।

श्री सुख वैष प्रसाद बर्मा : एप्रोप्रियेशन बिल पर घ्राप मुझे समय दें।

श्री० मधु दण्डवते : मगर एप्रोप्रियेशन में मिस-एप्रोप्रियेशन न करना।

समापति महोदय : रेलवे मिनिस्टर।

THE MINISTER of RAILWAYS PROF. MADHU DANDAVATE): While winding up the general debate, I took more than one hour and tried to clear almost all the points that were raised. But some new points have been raised. I will not take the time in going into individual lines and stations and all that. But some new points have come up and I will make a very brief statement about those points. For instance, a number of hon. members made reference to coal loading and also the overall loading in the country. Some of them expressed dissatisfaction that the performance of loading was not satisfactory. Our friend hon. Dinen Babu made a specific mention about wagon problem. I will make a brief mention to that. I too find a lot of room for considerable improvement, but that does not mean that as far as coal movement is concerned, no progress has been made.

Here are facts and figures. I will try to place before the House how, from month to month, with the best of our efforts, we have been able to secure better loading. In October 78, the average loading of coal was of the order of 8268 wagons. In November 78, it was 8715 wagons. In December 78 it was 9118 wagons per day average. In January 79 it was 9290

[Prof. Madhu Dandavate]

and in February, 1979 it was 9630 wagons excluding 5th Feb. the day of miners' strike. Of course, there is still shortfall. These shortfalls are particularly in the specific areas of Raniganj, Jharia and Karanpur. I can assure the House that as far as steel plants, cement factories and industries like textiles are concerned, we will see to it that for want of wagons these industries will not suffer and no damage is done to our economy.

As far as the overall broad gauge freight loading is concerned, I may bring it to the notice of the House that in February, 1979 the maximum of 24860 wagons per day has been reached, which is the highest since May 1978. Of course, I am not satisfied even with this. Really speaking, the position would be best if we reach an average of 26,000 wagons. We will put in our best efforts to see that the target is reached. Loading would have been still better but for the non-arrival of ships at Visakhapatnam port to carry iron ore for Japan from Bailadila mines. As a result of that 3000 wagons were completely immobilised. We have to improve the position and it will be our effort to see that these difficulties are removed.

I do not want to make a reference again to the suburban fare-structure. I have already announced the concession. But I would add one more information which would be important for Calcutta, Madras and Bombay. At a cost of Rs. 109 crores, we have already placed order for 660 EMU coaches that are utilised for electric locals in Calcutta, Bombay and Madras. While the AC coaches—AC stands for alternating current, and not air-conditioning—for Calcutta have already started arriving, those for Bombay will be available next year. For that, the financial provision has already been made. We have already placed orders for 660 EMUs.

A number of Members have referred to the wagons. I do not want to repeat the arguments which I made while

giving reply to the general discussion. I have already said that because the entire traffic has become rather irrational as a result of complete stoppages of import of foodgrains and also additional imports of fertilisers which are coming from all sorts of ports like Tuticorin etc., it is true that our turn-round of wagons in number of days has gone up. But I am happy to announce that our consistent efforts have produced some results and in five of the seven railway Administrations—I am referring to BG—it has come down to a limit which is lower than what it existed two or three years back. We are again coming back to a lower turn-round of wagons in number of days. If it goes down still further, it will greatly improve the efficiency of wagon movement and we are sure we will be able to achieve the results.

The hon member from West Bengal had rightly raised the question of wagons. He said a number of wagons are being stabled. Though manufactured, they have been stabled due to certain difficulties. I must make it clear that the major constraint in this regard is the non-availability of wheel sets from the Durgapur steel plant. Due to a number of constraints—we cannot blame the Durgapur Steel plant because of the flood situation, a number of difficulties were faced—the production of wheel sets went down and therefore, whatever target was fixed, could not be achieved. As a result, I find that 1500 wagons—it may be more, not less—have been stabled due to non-availability of wheel sets that were supposed to be available from Durgapur steel plant. But we cannot stand as mere spectators of this situation and, therefore, taking cognisance of the fact that this difficulty and constraint are bound to be there, we made arrangements for import of wheel sets from Poland and Japan. For the metre-gauge, our imports will be from Poland and for broad-gauge, our imports will be from Japan. Already we have placed orders on Japan for the supply of 6200 wheel-sets. 2000 wheel-sets have already



arrived. 1000 additional wheel-sets are likely to arrive within a few more days. From April onwards, we will be able to get, on an average, 1,000 wheel-sets per month and with these imports of wheel-sets, we will be able to overcome that constraint. We hope to get the wheel-sets required for the metre-gauge from Poland by September, 1979.

As far as the capital structure review is concerned, I need not make a detailed reference to that. But I want to draw your attention again that really the quintessence of the entire Railway Convention Committee's Fifth Report as far as various rates are concerned, is contained in page 10 of my original budget of speech. The first important recommendation, as I told you earlier is:

"The Railways will no longer be called upon to obtain loans from the General Revenues for meeting shortfalls in dividend payments. If, in any year, there is a shortfall in the payment of dividend, this would be treated as a deferred liability to be paid eventually as and when adequate surplus is generated, and the position reviewed after a period of ten years."

This is the recommendation to which my hon. friend, Mr. Stephen, had made a reference to. I do not want to make a reference to all those five items. You may recall all those five important aspects which were mentioned on page 10 in my original Budget speech on 20-2-79. The most important aspect is that as far as the interest portion is concerned, which was a liability of Rs. 93.95 crores, that will be completely written off and the balance amount of Rs. 122.19 crores will be treated as a deferred dividend liability.

Here comes the question of social responsibility on the Railways. On this point, comrade Parvathi Krishnan

and hon. Shri Stephen had taken exactly contradictory positions. I am more in agreement with Comrade Parvathi Krishnan. She has rightly said that throughout the world, nowhere the Railways are expected to carry the social burdens. If these are the burdens that are lifted up in the interest of society, in that case, the society as a whole must also think in terms of lifting up of those social burdens. Our previous liability due to the social burdens was of the order of Rs. 170 crores. Now, we have found that this liability has gone upto Rs. 189 crores. Therefore, I do not think it will be wrong to consider ways and means by which this particular aspect of the social burdens can be completely solved.

SHRI C. M. STEPHEN: I said, this is nothing to do with social burdens. About social burdens a committee is already going into that. Its report is yet to come. But this is the accumulated dividend, a part of it is interest also. Now, you say that the interest must be written off and the balance must be treated as deferred and interest must not be paid on that. After ten years time, if it is not paid out, a review must take place. If you are not able to pay the dividend to the General Fund, then to that extent it will be kept as deferred payment to be paid off as and when the surplus is available; otherwise, ultimately it can be written off and without interest. So, that is nothing to do with social liability. That is an entirely different thing.

PROF. MADHU DANAVATE: I was referring to another aspect which I hope you have not forgotten. You have already referred to some of the reliefs that were given from the payment of dividend, though they are meant for a particular purpose. The Convention Committee have said that if certain railway lines have been constructed for reasons other than financial considerations, in that case, they should be treated as a social obligation. In that way, formerly we used

[Prof. Madhu Dandavate]

to lose Rs. 21 crores on uneconomic lines. Likewise, there are so many other social burdens. Therefore, I would agree with my hon. friend, Shrimati Parvathi Krishnan, that if Rs. 189 crores is the social burden that is being lifted, in that case, we must go into the problem, and that will have to be sorted out.

I do not want to go into the details of that aspect. Incidentally, I may mention that when I gave a reply to the general debate, at that time the Leader of the Opposition was not present. Of course, he had some difficulty. At that time I had dealt with the problem of the capital structure in detail and I also spoke about the deferred liability. Therefore, I do not want to take the time of the House. But, on the question of operating ratio, to which he had made a reference, I would just like to make a brief comment in half a minute.

**SHRI C. M. STEPHEN:** Perhaps, you did not take note of it, but I was present here physically in this seat. It is unfortunate that you did not take note of it.

**PROF. MADHU DANDAVATE:** If the Leader of the Opposition is there, I have to take note of it. It is the culture which we have that gets exhibited in the speeches.

As far as the operating ratio is concerned, I may just incidentally mention that in 1975-76 the operating ratio was 91.1 per cent; in 1976-77 it was 84.41 per cent; in 1977-78 it was 82.99 per cent, in 1978-79 it has slightly gone up; the ratio is 86.80 per cent. For 1979-80 the projection is 85 per cent. Of course, I am still not satisfied with that and, to that extent, I would agree with the Leader of the Opposition that constant effort must be made to see that the ratio of working expenses to the gross revenue must be brought down as much as possible, because that would be one of the indices by which the efficiency

of the railways could be measured, and it would be our effort to see that particular aspect is taken care of.

Then a question was raised about railway lines. The practice so far has been that all the railway lines mentioned in the House and in the Consultative Committee on Railways over a number of years were gone into and there were 350 approved lines and whatever allocations are available from the Planning Commission, that was scattered over to the various projects with the result that most of the plans remained in animated suspension. So, the member who had demanded the line had only the satisfaction that whatever lines he had demanded had come on paper and probably after the fifth generation or so that will see the light of day. But we do not want to do that.

कोकरी बलबीर सिंह (होगियारपुर) - पंजाब ने क्या कसूर किया ?

प्रो० मधु दंडवते : कोई कसूर नहीं किया, इसलिए उनमें सब किया गया है ।

Our perspective has been to pick up a few lines, concentrate on them and complete the line. Our friend from Bengal referred to doubling a line. I may inform him that in the month of April I am going to inaugurate it. Similarly, in Kanyakumari, all the projects which we have accepted and for which the surveys have been done, whenever target dates have been fixed, three or four months before the target date we are going to inaugurate them, be it the conversion from metre gauge to broad-gauge or construction of a new line. That is how we are proceeding. We are giving more allocation for the works on hand, for having new lines, and also for undertaking new conversion projects; from Jammu upto Kerala every State has been covered.

**SHRI R. V. SWAMINATHAN (Madurai):** Kanyakumari-Tirunelveli should also be taken up.

श्री महोत्तम (विजनीर) : जो लाइनें बनी हुई हैं, लेकिन उन पर ट्रेनें बन्द हो गई हैं, उनको धाप कब शुरू करा रहे हैं ? अन्त में धीरे विचारधियों में बड़ा प्रसंग है। तोड़कोड़ शुरू हो जायगी।

श्री० मधु दंडवते : जब मैंने जवाब दिया था तो धायद धाप सबन में मौजूद नहीं थे। मैंने कहा था कि स्टीम कोल की कमी होने की वजह से जो 216 जोड़े ट्रेन्स हमने बन्द की थीं वह आहिस्ता-आहिस्ता सब शुरू कर रहे हैं। कई जोन्स, में तो पूरी ट्रेन्स शुरू हो रही हैं। धीरे धीरे के आखिर तक . . . .

श्री महोत्तम : मेरी कांस्टीट्यूँसी में एक ही शाय लाइन है धीरे उस पर तीन ट्रेन्स बन्द पड़ी हैं।

श्री० मधु दंडवते : शुरू हो जायेंगे, धाप विराम रखिये।  
I have mentioned it in the general debate.

17 hrs.

Our hon. Member has reminded me rightly that in addition to whatever I said in my reply to the general debate three days back, there was a concrete question and to that also the reply was given. I hope the hon. Member would have been there and he should feel satisfied that immediately this whole thing is restored, we will be able to do the job. And therefore, I do not want to go at this stage into individual details because this is the second stage at which I am intervening. I hope and trust that this Railway Convention Committee's Report—I may remind you incidentally in the end that as compared to Rs. 189 crores of social burdens that the Railways have to lift, if we take the past experience, the Railway Convention Committee, in all excluding the latest Rs. 10 crores raised, has so far given Rs. 40 crores relief and therefore, the relief that has been granted is not at all very large as compared to the obligation of social burdens that we are lifting up. Incidentally I wanted to mention this.

SHRI C. M. STEPHEN: Mr. Madhu, I read out from the Railway Convention Committee Report itself, Your Railways have given them a statement as to what exactly was the cumulative benefit that they have got according to

the existing concessions as per the plan—Rs. 39.5 crores. And what is the one which is now being proposed? This Rs. 13 crores out of which Rs. 3 crores will leipse. That is why I said Rs. 50 crores. Why do you say Rs. 40 crores?

PROF. MADHU DANDAVATE: That is why, instead of Rs. 39.5 crores I said Rs. 40 crores. That is all right. So, I hope that I will be in a position to scrutinise all the suggestions that have been made on the concrete problems that have been raised in the debate as per the usual practice, I will write to all the Members. I hope and trust that there will be complete unanimity in accepting the Resolution of the Railway Convention Committee that has just opened the doors for the further expansion and development of Railways.

श्रीधरी बलबीर सिंह : सबसे ज्यादा प्रंगाल, पंजाब में होमियारपुर में होता है। धापुँ वीरेसेबल धाटिकल है। उसको बहाँ से उठाने के लिये मंत्री महोदय ने क्या इंतजाम किया है ?

SHRI A. R. BADRI NARAYAN (Shimoga): But my suggestions have not been answered regarding the question of the Railway Service Commission office at Bangalore and also regarding the question of the Master Plan for the metre guage and broad guage.

PROF. MADHU DANDAVATE: I have already made a reference to the Railway Service Commission.

श्री महोत्तम : माननीय मंत्री महोदय ने सबन में घोषणा की थी कि जिन स्टेशनों पर विजनी नहीं है, उनमें विजनी लगा देंगे। मैंने रिपब्लिक की धी मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मठलीसहर स्टेशन है।

श्री० मधु दंडवते : मान लिया है।

श्री महोत्तम : कहां मान लिया है, धाप ही धापकी धिट्टी धाई है कि बहाँ सबन नहीं है विजनी लगाना।

MR. CHAIRMAN: I have full confidence in the wisdom of the hon. Members.

श्री० मधु बंबलते : मैं सभी सदस्यों को इतना ही कहूँगा कि बिजली के बारे में फीसला यह हुआ है कि जिस स्टेशन के नजदीक किसी प्रकार से रेल का कनेक्शन लेने का इतजाम हो सकता है, वहाँ स्टेशन का इलेक्ट्रिफिकेशन करेगे और जिस स्टेशन का उन्होंने जिक्र किया, उसकी तलाश करके देखेंगे।

MR. CHAIRMAN: It is not possible to give reply to each and every one. Now, I shall put all the Cut Motions moved.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: Will you please put my cut motion No 333 about bonus separately?

MR. CHAIRMAN: That I will come to later. I shall now put all the cut motions moved to the Demands for Grants of the Railways for 1979-80 to vote together unless any hon. Member desires that any of his cut motions may be put separately. So, I just want to know what cut motions the hon Members want me to put separately.

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: My cut motion No. 333.

SHRI DHIRENDRANATH BASU: My Amendment No. 20 may be put separately.

MR. CHAIRMAN: I am sorry, it has not been moved.

The lobbies have been cleared.

The question is:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1.

[Refusal to grant the just and a unanimous demand of bonus to all railway employees at the rate of minimum of 8.33 per cent." (333)]

17.12 hrs.

The Lok Sabha divided:

Division No. 6]

A Y E S

Badri Narayan, Shri A. R.  
Banatwalla, Shri G. M.  
Basu, Shri Dhirendranath  
Dhondge, Shri Keshavrao  
George, Shri A. C.  
Gomango, Shri Giridhar

Gopal, Shri K.  
Khan, Shri Ismail Hossain  
Kidwai, Shrimati Mohsina  
Kisku, Shri Jadunath  
Krishnan, Shrimati Parvathi  
Lahanu Shidavakom, Shri  
Mandal, Shri Mukunda  
Murthy, Shri M. V. Chandrashekhara  
Nair, Shri B. K.  
Pertin, Shri Bakin  
Rangnekar, Shrimati Ahilya P.  
Reddy, Shri S. R.  
Roy, Dr. Saradish  
Saha, Shri Gadadhar  
Stephen Shri C. M.  
Sudheeran, Shri V. M.  
Swaminathan, Shri R. V.  
Venkataraman, Shri R.

#### NOES

Agrawal, Shri Satish  
Alhaj, Shri M. A. Hannan.  
Balak Ram, Shri  
Balbir Singh, Chowdhry  
Berwa, Shri Ram Kanwar  
Chakravarty, Prof. Dillip  
Chandra Pal Singh, Shri  
Chaudhry, Shri Ishwar  
Chunder, Dr. Pratap Chandra  
Dandavate, Prof. Madhu  
Dawn, Shri Raj Krishna  
Desai, Shri Morarji  
Digvijoy Narain Singh, Shri  
Durga Chand, Shri  
Dutt, Shri Asoke Krishna  
Ganga Singh, Shri  
Guha, Prof. Samar  
Hazari, Shri Ram Sewak  
Jain, Shri Kalyan  
Jaiswal, Shri Anant Ram  
Joshi, Dr. Murl Manohar  
Kishore Lal, Shri  
Krishan Kant, Shri  
Mahi Lal, Shri