

(x) The All India Services (Death-cum Retirement Benefits) Third Amendment Rules, 1976, published in Notification No. G. S. R. 316 in Gazette of India dated the 6th March 1976. [Placed in Library See No. LT-10449/76.]

CENTRAL INDUSTRIAL SECURITY FORCE (1ST AMDT) RULES, 1976 AND NOTIFICATION re. CORRIGENDUM TO HINDI VERSION OF NOTIFICATION No. GSR 419 (E)

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI F. H. MOHSIN): I beg to lay on the Table:—

(1) A copy of the Central Industrial Security Force (First Amendment) Rules, 1976 (Hindi and English versions) published in Notification No. G. S. R. 262 in Gazette of India dated the 28th February, 1976, under sub-section (3) of section 22 of the Central Industrial Security Force Act, 1968 [Placed in Library. See No LT-10450/76]

(2) A copy of Notification No G S R 322 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 6th March, 1976, containing corrigendum to Hindi version of Notification No G S R 419(E) dated the 19th July, 1975 [Placed in Library. See No LT-50451/76]

12.02 hrs

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBER'S BILLS AND RESOLUTIONS

SIXTIETH REPORT

SHRI G. G. SWELL (Autonomous Districts): I beg to present the Sixtieth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions

12.03 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1976-77—  
GENERAL DISCUSSION.—contd.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): Before we resume the discussion on the Railway Budget I would like to make a submission to you, Mr. Speaker. There are a good number of

speakers who want to speak on this side as well as on the other side. I would suggest that we may sit till seven of the clock today to enable members to speak. The hon. Minister will reply tomorrow. Let us continue with the discussion till seven of the clock.

MR. SPEAKER: I suppose that this is the consensus of the House.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. SPEAKER: It is all right. We will sit till 7 O' clock.

Dr. Kailas may now resume his speech.

डॉ० कैलास (बम्बई दक्षिण)

अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री के कुशल प्रणामन, प्रभावशाली अनुशासन श्री महान् व्यक्तित्व के कारण रेल विभाग में जो कुशलता आई है, मैं परमों उस का जिक्र कर रहा था। यह भी सत्य है कि रेल मंत्री की सहृदयता के कारण उन्हें हर क्षेत्र के रेल कर्मचारियों से सहयोग मिल रहा है।

परन्तु एक महत्त्वपूर्ण बात है, जिस पर शायद पं० कमलापति त्रिपाठी की छाप नहीं पड़ पाई है, और वह विभाग है रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म। मेरी अपनी जानकारी यह है कि यह रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म रेलवे विभाग को जितना भी नुकसान पहुंचा सकता है, वह उस में कमी नहीं रख रहा है। अभी हाल ही में एक दर्दनाक घटना है कि एक यात्री हज्र कर के मक्का-मदीने में बम्बई हो कर मेरा अपने घर लौट रहा था। दोहद और बड़ोदा के बीच में उन के सामान को जबरदस्ती खोला गया। पना नहीं, वे लोग रेलवे प्रोटेक्शन फॉर्म के थे, या रेलवे पुलिस के थे, या स्टेट पुलिस के थे, क्योंकि उन्होंने कोई बर्दा नहीं पहनी हुई थी और न उन के नाम पर बिल्ला उनके कपड़ों पर लिखा हुआ था। उस यात्री को कहा गया कि वह कुछ कान्ट्राबैंड आर्टिकल ले कर यात्रा कर रहे हैं। सामान में कुछ न निकला फिर भी जो दस मीटर कपड़े का टुकड़ा वह मक्का से अपने बच्चों

## [डा० कैलास]

के लिए ले कर आए थे, उस पुलिस अधिकारी ने ले लिया तथा चम्पत हो गया। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि हर कम्पार्टमेंट में एक रेल पुलिस या राज्य पुलिस को रखा जाये, जो यात्रियों को उनके साथ इस प्रकार के अन्याय होने से बचा सके।

मैंने देखा है कि रेल के डिब्बों में अब पंखे नहीं चलते हैं और बिजली नहीं जलती है। जो धानो का पहले इन्जाम होता था, वह अब नहीं है। कारण पूछने पर मुझे यह बताया गया कि रेल के डिब्बे में पानी का जो वर्तमान या कैन रखा जाता है, वह चोरी हो जाता है, इसलिए उस को रखना ही बन्द कर दिया गया है। यह बड़े दुख की बात है कि पुलिस अपना कर्तव्य-पालन न करे और उस के कारण अगर पानी का बर्तन चोरी हो जाये, तो यात्रियों को पीने का पानी बंद कर दिया जाय। वसूर कोई और करे और दण्ड किसी और को ही यह कहां का न्याय है।

रेलवे बोर्ड के वे ट्रैफिक इंवाज मेम्बर को चाहिए कि वह फ्रिटियर मेल और राजधानी एक्सप्रेस आदि गाड़ियों में खुद यात्रा बिना बताए करें और देखें कि इन गाड़ियों को शुरू करते समय उन में जो व्यवस्था थी, क्या श्री त्रिपाठी जी के इस विभाग को सम्भालने और इमर्जेंसी के लागू होने के बाद से उस में कुछ अन्तर पड़ा है या नहीं। मेरी जानकारी यह है कि राजधानी एक्सप्रेस में सुपरिण्टेंडेंट और स्टुअर्ड आदि कर्मचारी जब वह शुरू की गई थी तब से ही चले आ रहे हैं। पहले राजधानी एक्सप्रेस में रिकार्डिड म्यूजिक ठीक समय पर बजता था, लेकिन अब वह नहीं बजता है। राजधानी गाड़ी में रेडियो भी खराब पड़ा हुआ है। खाने-पीने की चीजों में जो सफाई और इन को सर्व करने में जो तत्परता पड़े थी, वह भी अब नहीं रह पाई है। बताया जाता है कि राजधानी एक्सप्रेस में जो

पैट्री है, उस में बड़े थड़े सामान को रख कर या कुछ लोगों को बिठा कर, ऊपर की आमदनी यह कर्मचारी कर रहे हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि जो लोग लगातार तीन वर्षों से राजधानी एक्सप्रेस में काम कर रहे हैं, उन को अब वहां न रखा जाये। मैं तो चाहता हूं कि हर वर्ष अधिकारियों को बदली की जाय, ताकि जिस उद्देश्य से राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई थी, उस की पूर्ति हो सके, तथा पुराने लोग पैसा कमाने से रोके जा सकें।

रेलवे विभाग में तीन बड़े कारखाने हैं, एक डीजल इंजिन, बिजली के इंजिन और डिब्बे बनाने का। उन का प्रौद्योगिक इन्स्टाल्ड कैपेसिटी का 50 परसेंट ही हो रहा है। मेरा सुझाव है कि उन को स्टेट्यूटरी कार्पोरेशन बना दिया जाये, ताकि वे रेलवे बोर्ड के दबाव और नियंत्रण से निकल कर अपनी इन्स्टाल्ड कैपेसिटी का सैंट-पर-सेंट उपयोग कर सकें।

मुझे रेलवे कालोनीज में जाने का काफी अवसर मिला है। मैंने देखा है कि वहां सैनिकी बलावश की बड़ी दुर्दशा है, वाटर सप्लाई का ठीक इन्जाम नहीं है और इंटरनल रोड्स की हालत बड़ी खराब है। वहां लाइटिंग की भी समुचित व्यवस्था नहीं है। मेरा अनुरोध है कि इस तरफ ध्यान दिया जाये।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि वह खाने-पीने की चीजों और प्रति-दिन काम आने वाली चीजों पर कोई भाड़ा नहीं बढ़ा रहे हैं। मेरा सुझाव है कि अगर खादी, हैंडलूम के कपड़े बेजिटिवलज, बेरी फूड, कोयले और ईंधन की लकड़ी घास तथा मिट्टी का तेल इत्यादि को भी छूट दे दी जाये, तो सरकार की आमदनी में तो कोई फर्क पड़ेगा पर सामान्य जनता को इससे काफी राहत मिलेगी।

अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। वे सुझाव ऐसे हैं, जिन के लिए रेलवे बोर्ड की खास राय तक की आवश्यकता नहीं है। हाँ रेलवे बोर्ड का अधिकारी मंत्री महोदय के पास बैठे और उस ही समय सलाहमशवरा करके इन सुझावों पर निर्णय लिया जा सकता है वर्यं कि उस में कोई फिनांशल या टेक्नीकल इम्प्लीकेशन नहीं है।

पहला सुझाव यह है कि फटियर मेल आजादी के पहले तथा सन् 1950 तक 22 घंटे में बम्बई से दिल्ली और दिल्ली से बम्बई पहुंचा करती थी। आज वह जाने वकत 24 घण्टे 10 मिनट और लीटने वकत नाबे 24 या 25 घंटे लेती है। यह क्यों हो रहा है? आज जब राखधानी एक्सप्रेस के लिए आप ने रेल स्टेशन को स्टेशन कर दिया है और जब पुरानी रेलों पर ही फटियर मेल 22 घंटे लेती थी, यह ही नदी किन, जिन स्टेशनों पर वह पड़े रुकती थी उन्ही पर आज भी रुकनी है तो 22 घण्टे में उसे क्यों नहीं पहुंचना चाहिए? आशा है फटियर मेल अब 22 घण्टे में आया-जाया करेगा।

दूसरा मेरा सुझाव है कि बम्बई शहर मेट्रोल और वेन्ट्री रेलवे में दो भागों में विभाजित है। इसी को वेन्ट्री रेलवे में मेट्रोल रेलवे के स्टेशन पर जाना होता है या शहर के दूसरे भाग में जाना होता है तो उसे गाडिया बदलनी पडती है जिससे बड़ी असुविधा हाती है। इस के लिए मेरा सुझाव है कि अगर मेट्रोल रेलवे की गाडों दादर में वेन्ट्री की तरफ डाइवर्ट कर दी जाय और वेगे ही वेन्ट्री रेलवे की गाडी दादर से मेट्रोल रेलवे की तरफ डाइवर्ट कर दी जाय, और उस के लिए सबबेन पैसे बस का किराया भी कुछ आप बढ़ा दे, तो उन को दिक्कत नहीं होगी क्योंकि यात्री सुविधा चाहता है तथा समय बचाना चाहता है। मैं ऐसा मानना हूँ कि आजादी के इतने वर्ष बाद तो अब

यह सुविधा बम्बई कालों को मिलनी चाहिए।

तीसरा मेरा सुझाव है, मंत्री महोदय जानते होंगे, उन के पास कंटिंगम आनी होगी, आनी भी चाहिए कि हर महीने या दो महीने में ऐसा होता है कि वीमेन्स कम्पार्टमेंट में गूडे घुस जाते है और उन के गले की चेन, हाथ की घडी या चडिया वगैरह छीन लेते है। वीमेन्स पैसेज के लिए यथासिम्पिाही रहते है लेकिन वह कभी होते है कभी नहीं होते है। मेरा ऐसा निवेदन है कि वह ऐसे सिपिाही होने चाहिए जो स्त्री यात्रियों की मदद करने वाले हों और उन को बचाने वाले हों न कि गुंडों की मदद करने वाले।

चौथा मेरा निवेदन है मंत्री जी ने पढा होगा अभी कि एक महीने में दो बार वेन्ट्री रेलवे में आगजनी की घटनाएँ हुई जिन में दो डिब्बे जल गए। एक आग में तो काफी नुकसान हुआ और यात्री भी जल गए और दूसरी आग तो खडी गाडी के समय लगी। मुझे पूरा विश्वास है कि आर० एम० एम, जनसभ और मोशलिस्ट पार्टी के जो डिभाग में फिरे हुए लोग है उन्होंने जानबूझ कर यह आग लगाई थी। मंत्री जी ने एक्वायरी कमीशन नियुक्त किया है उस में जो निर्णय निकलेगा वह तो निकलेगा ही लेकिन हम लोग जा नान-आफिशियल एजेन्सी में सूचना पाकर मंत्री जी तब पहुंचाने है उा को भी आप को सहत्व देना चाहिए। मैं मानना हूँ कि मंत्री इस का ध्यान रखेंगे कि इन प्रकार के तत्व रेलवे को नुासान न पहुंचा सके।

पाचवाँ सुझाव है कि लायल बर्केंस के पुरवों और पुरियों को आप ने आश्वासन दिया था कि उन को नीकरी दी जायगी। यह मेरी जानकारी में है, मैं उस व्यक्ति का नाम नहीं लेना चाहता, जो बंधवार पाक में आप की रेलवे कालोनी है जिसमें

[ डा० कौलास ]

क्लास बन और क्लास टू आफिसरमें रहते हैं और जिन के हाथ में नौकरी में रखने की सत्ता है, रहते हैं। अगर उन के पास 3 हजार रुपये पहुंचा दिए जायं तो उन कर्मचारियों के लड़के लड़कियों को नौकरी मिल जाती है, नहीं पहुंचाए जायं तो वे फेल कर दिए जाते हैं। मंत्री जी को जब भी हम लिखते हैं तो उत्तर बड़ी भेजा जाता है कि लड़का थ्योरी में पास नहीं हो सका या इंटरव्यू में पास नहीं हो सका। परन्तु हमली बात तो यह है मंत्री जी कि लायल वर्कर के एक बच्चे को नौकरी देनी है। उसने जब परीक्षा पास की लेकिन तीन हजार रुपये, नहीं दिये गये तो वह नौकरी नहीं पा सकता। मुझे विश्वास है कि बिना नाम बताए मंत्री जी को ज्ञान लेना चाहिए कि मैं किस व्यक्ति की ओर मैं इशारा कर रहा हूँ।

छठा निवेदन मेरा यह है कि रेलवे स्टाल, फूड स्टाल और खोफे वाले स्टेशननों पर जो गडनडिया कर रहे हैं, सफाई नहीं रखते उस की तरफ भी आप का ध्यान जाना चाहिए और उम के लिए कोई मर्राइज चेर वगैरह होना चाहिए जिस से कि यात्रियों की सुविधा के लिए जो स्टाल्स बनाए गए हैं उन पर ठीक भाडान और ठीक कीमत पर मिल सके।

सातवां मेरा सुझाव यह है कि कि टिकट बेचने वाली एजेंसिया क्यो अब तक रखी है। मैं नहीं समझ पाता कि जब हर यात्री अपने नौकर के द्वारा या अपने खुद जा कर टिकट खरीद सकता है तो एजेंसियों की जरूरत क्यो है? आज इस प्रश्न के ऊपर विचार करने की आवश्यकता है कि एजेंसियों को रखने की आवश्यकता है या नहीं।

आठवां सुझाव मेरा यह है कि मैं एक संस्था से सम्बन्धित हूँ। उस के अध्यक्ष

और कई ऐसे कार्यकर्ता हैं जो उड़ीसा से आते हैं। उड़ीसा से यहां तक आने में उन को बड़ी कठिनाई और परेशानी होती है।

मेरा सुझाव है कि बटुक से भुवनेश्वर कलकत्ता होते हुए या पटना होते हुए—मैं नहीं जानता आप किस तरह करेंगे— एक या दो कम्पार्टमेंट ऐसे होने चाहिए जिससे उड़ीसा को भी दिल्ली बिना गाडी बदले आ जा सके। अगर इस तरह का कम्पार्टमेंट है तो उसमें सुविधा सब को क्यो नहीं मिलती। यह हो नहीं, कटक-दिल्ली की दूरी 24-28 घंटे में पूरी होने की व्यवस्था की जानी बड़ी आवश्यक है। आपने वचन दिया है सब राज्यों की राजधानियों को दिल्ली से जोड़ देगे। उसे पूरा करें।

मेरा नवा प्वाइंट यह है कि पेंशन और ग्रैज्युटी के कागज तब जा कर तैयार होते हैं जब कि सम्बन्धित व्यक्ति मर चुका होता है। पेंशन और ग्रैज्युटी के केमेज के निपटारे के लिए 6 महीने की अवधि रखी जानी चाहिए। क्यो नहीं व्यक्ति के रिटायर होने से 6 महीने पहले ही उसके सारे कागज ठीक कर दिए जायें ताकि रिटायर होने के 8-10 दिन में ही उसको पेंशन या ग्रैज्युटी मिल जाय। ऐसा होने से आपको आजीविका तो मिलेगी ही क्योकि उनको इतने वर्ष सेवा करने के बाद एक धक्का सा लगता है। ग्रैज्युटी या पेंशन की देरी से उस धक्के का दुगना असर हो जाता है। यह एक मानवीय प्रश्न भी है। तो इनको जल्दी से जल्दी करना चाहिए।

दसवा प्वाइंट यह है कि रेलवे कन्वेन्शन कमेटी, पब्लिक एकाउण्ट्स कमेटी और एन्टिमेट्स कमेटी जो अपनी रिपोर्टें अपनी रिपोर्टें में लिखती है, श्री कुरेजी साहब उनको खुद पढ़ें और रेलवे बोर्ड के मेम्बर को बुला कर पढ़वायें और पूछें कि इस सिफारिश को मानने में क्या कठिनाई

है। रेलवे बजट के खिलाफ अन्तर विरोध पक्ष के लोग जो कुछ बोल पा रहे हैं वह यही कि रेल मंत्री ने रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट या पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी और एस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट पर ध्यान नहीं दिया। कोई भी ऐसी बात को सुनना पसंद नहीं करेगा। मैं चाहता हूँ, मंत्री जी इसके सम्बन्ध में उत्तर देते समय अवश्य कुछ कहें। मेरी स्वयं समझ में नहीं आ रहा है कि जो मिफार्गिंग पार्लियामेंट की हाई पावर्ड कमेटीयों ने की थी उनका त्रिक बजट स्पीच में क्यों नहीं किया गया। उनकी चर्चा अवश्य बजट में करनी चाहिए थी। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

मैं अन्त में यह कह कर बैठ जाऊंगा कि हर वर्ग की तरह हम लोग बोलने हैं, कागज पर वह बीज आ जाना है लेकिन उम पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। यह प्रथा बदलनी चाहिए। पटिन जी के कार्यकाल में हम चाहते हैं कि जो कुछ मुदाव हम देते हैं उसका रफ्लेक्शन आगे के बजट में या आपके उत्तर में अवश्य होना चाहिए त्रिमने यह लगें कि जो कुछ भी हम यहां पर स्टडग करके बोलते हैं उसका आप पर असर हुआ है या रेलवे बोर्ड पर कोई असर हुआ है।

**अध्यक्ष जी,** मुझे आपने बोलने का जाम्मय दिया, उम्मेद्वे निम्न धन्यवाद।

**MR. SPEAKER:** I would request hon. members to stick to the time-limit because there are a large number of speakers, and if more time is taken by some hon. members, other speakers will be barred. I think we should confine ourselves to 7 minutes.

**श्री विभूति मिश्र (मोतीहारी) :** अध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ लेकिन एक आदमी को आप खिलार्ये मिठाई

और दूसरे को खूब ही खिलार्ये तो यह कहत तक उचित होगा।

**अध्यक्ष महोदय :** समय तो उतना ही है, आप ज्यादा ले लेंगे तो दूसरे को कम समय मिलेगा।

**श्री विभूति मिश्र :** मैं रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ और रेलवे मंत्री जी को अपनी कठिनाइयों के बारे में बतलाना चाहता हूँ। रेलवे के चलने हम जो चम्पारन वासी हैं और मुजफ्फरपुर के पश्चिम में रहते हैं, 40-50 लाख लोगों को बाहर निकलने का रास्ता नहीं है क्योंकि मुजफ्फरपुर से बरौनी बड़ी लाइन हो गई, मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक बड़ी लाइन बना दी और अब नतीजा यह हो रहा है कि चम्पारन में जो गाड़ी चलती है, बगहा, बेतिया, मोतीहारी से वह आकर कि मुजफ्फरपुर स्टेशन पर टर्मिनेट होनी है। फिर मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक जाने के लिए बड़ी लाइन पर जाये और फिर सोनपुर से पहलेजा जाने के लिए छोटी लाइन पर जाये और फिर स्टीमर पर चढ़ कर पटना पहुंचे।

आप, अध्यक्ष जी, सोचिये—जो गाड़ी रात को मुजफ्फरपुर, बेतिया और मोतीहारी होते हुए आती है उस में काफ़ी पैसेन्जर होते हैं, क्योंकि पटना कैपिटल है, हम लोगो के लिए लाइफ-लाइन है, उम में बूढ़े-बच्चे सब तरह के लोग जाते हैं, बीमार जाते हैं, क्योंकि अस्पताल भी पटना में है। इन लोगो को पहले मुजफ्फरपुर उतरना पड़ता है, फिर एक मील चलने के बाद बड़ी लाइन का स्टेशन मिलता है—इससे आप समझ सकते हैं कि क्या हालत होगी। उसी तरह में चार बजे भीर में सोनपुर उतरना पड़ता है और फिर एक मील का रास्ता तय करने के बाद छोटी लाइन का स्टेशन मिलता है। इस लिए हम लोग, जो 40 लाख की पीपुलेशन

[ श्री विप्रति मिश्र ]

है, काफ़ी मुसीबत में आ गये हैं। मैंने इस सम्बन्ध में मंत्री जी को कई पत्र लिखे, उन्होंने कोशिश भी की, लेकिन कोई कामयाबी नहीं मिली।

अध्यक्ष जी, पिछले 25-26 सालों से मैं इस सदन का सदस्य हूँ, मैंने कभी भी रेलवे ब्रोड की समालोचना नहीं की, फिर भी पता नहीं क्यों, हम लोगों को तकसीम किया जा रहा है। एक महात्मा गांधी थे, जिन्होंने नीग्रोज़ से जान छुड़ाई, लेकिन यहाँ स्वाधीन होने के बाद भी हम इस मुसीबत में फँसे हैं, कहीं जाने का कोई रास्ता नहीं है। मेरा सुझाव है कि जब तक बड़ी लाइन मुजफ़्फ़रपुर से मोतिहारी, बेतिया बग़हा तक बन कर न हो जाय, तब तक मुजफ़्फ़रपुर, सोनपुर, पहलेजा की छोटी लाइन को रखा जाय, तभी हम लोगों की मदद हो सकती है, जिस तरह से आप ने बरौनी से लेकर समस्तीपुर तक बड़ी और छोटी लाइन रखी है, उसी तरह से हम काम्लैक्स में भी बड़ी और छोटी लाइन रखनी चाहिए, नहीं तो हम लोग काफ़ी मुसीबत में फँस जायेंगे और कोई पूछने वाला नहीं मिलेगा। हम लोग सारे वैसेन्जर जो चम्पारन में चलते हैं, रात की गाड़ी से चलते हैं, सुबह पटना पहुँचते हैं, दिन भर काम करने के बाद शाम को वहाँ से चल देते हैं—इसलिए ऐसी व्यवस्था का जारी रखना जरूरी है।

दूसरा सुझाव—मुजफ़्फ़रपुर से वाया बरौनी पटना के लिए जो जयन्ती जनता एक्सप्रेस गाड़ी चलती है, वह हफ़्ते में दो बार चलती है, मेरा सुझाव है कि इस को प्रतिदिन चलाया जाय। इसी तरह से आसाम मेल जो बरौनी में टर्मिनेट हो जाती है उस को मुजफ़्फ़रपुर तक एक्सप्रेस गाड़ी के रूप में चलाया जाय ताकि कम से कम समय में लोग वहाँ पहुँच सकें। मैं मंत्री

जी के आग्रह करना चाहता हूँ कि वे इन कठिनाइयों की तरफ़ ध्यान दें, क्योंकि हम लोग नेपाल की ऐसी तलहटी में बसे हुए हैं, जिस में कहीं भी बाहर जाने का रास्ता नहीं है।

मंत्री जी ने बग़हा ब्रिज का शिलान्यास प्राइम मिनिस्टर से कराया था, लेकिन उस में कहीं भी सन्तोषप्रद प्रगति नहीं हो रही है। हम लोगों के लिए पटना लाइफ़-लाइन है, कैपिटल है, वहाँ अस्पताल है, रोज़गार और व्यापार है, इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे इस में शीघ्रता करें। कुरेशी साहब यहाँ बैठे हुए हैं, मंत्री जी के यहाँ आने से पहले से वे यहाँ पर हैं, इन्होंने कहा था कि 50 मील की कमी हो जायगी, तब फिर मैं नहीं समझता हूँ कि इन्होंने इस को तरजीह क्यों नहीं दी। पचास मील की कमी हो जाने से इसमें कितना तेल बचेगा, पेट्रोल बचेगा, इस का आप अन्दाजा लगा सकते हैं। इस लिए मैं पुनः अनुरोध करता हूँ कि इस को शीघ्रता से कराये।

समस्तीपुर से दरभंगा तक बड़ी लाइन के लिए इन्होंने अपने एक्सप्लेनेटरी मेमो-रेण्डम के पेज 43 पर जो लिखा है, मैं उस का रवागत करता हूँ, लेकिन मैं जानना चाहता हूँ कि मुजफ़्फ़रपुर से मोतिहारी, बेतिया के बीच में कोई नदी नहीं है, इसलिए इस में कोई खर्चा भी नहीं है, तब फिर मंत्री जी ने इस को क्यों नहीं रखा। अध्यक्ष जी, मेरा एक ऐतराज़ है, जहाँ का कोई मंत्री होता है, वहाँ कुछ सहूलियत हो जाती है, अब मेरे यहाँ से यानी हमारे जिले से न कोई मंत्री है और न कोई काम देखने वाला है . . . . .

श्री कंसास : श्री एल० एन० मिश्र जी मंत्री बिहार से हैं।

श्री विभूति सिन्धु : वह हमारे जिले के नहीं थे, आप भूलोल पड़े। मैं यहाँ पर प्राप्त की बात नहीं कह रहा हूँ, जिले की बात कह रहा हूँ।

डा० कैलास : फिर तो आप गाव की भी बात करने लगेंगे।

श्री विभूति सिन्धु : आप जरा गांधी जी के लिटरेचर को पढ़िये। अध्यक्ष जी, इन्होंने मेरा बड़ा समय ले लिया, लेकिन फिर भी इन की समझ में नहीं आया। जहा का कोई मंत्री होता है, वहा सहूलियत हो जाती है। मेरे जिले वा कोई मंत्री नहीं है, हम लोग नेपाल की तलहटी में बसे हुए हैं, हम लोगो की सुख-सुविधा और कठिनाइयो पर कोई ध्यान नहीं देता है। आप थोडा कम्पैरटिव फिगर्स को ले तो आप को मालूम होगा कि इस में कितना कम खर्चा पडता है, तब फिर आप मुजफ्फरपुर मोतिहारी, बेतिया और बगहा तक बडी लाइन में जा कर गोरखपुर में क्यों नहीं मिला देते। इस से हम लोगो की समस्या हल हो जायगी।

मैंने बार बार कहा है कि मोतीहारी स्टेशन शहर को दो हिस्सो में बाटता है। उस के एक तरफ शहर है और दूसरी तरफ कालेज आदि है। वहा पर नाना-प्रकार की घटनाएँ हुआ करती है। इसलिए वहा पर आप ओवर ब्रिज या अण्डर-पाउण्ड ब्रिज जरूर बनाए ताकि मोतीहारी स्टेशन पर जो हन्वामा कालेज नजदीक होने से हो जाता है, वह दूर हो जाए।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलगाडियो को जहा पर पानी लेना होता है, वहा पर खडा होना चाहिए। अब क्या होता है कि रेलगाडी प्लेटफार्म पर खडी हो जाती है और फिर फौरन चल देती है पानी लेने के लिए, जिस से यात्रियो को बहुत असुविधा होती है।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे सर्बिस कमीशन आप ने बनाया है, उस के काम की तरफ आप को ध्यान देना चाहिए कि वह क्या काम करता है।

अभी परसो कुछ भाइयो ने यह कहा था कि मंत्री जी ने जो सरप्लस बजट बनाया है वह सिर्फ एकाउंटिंग सरप्लस है और कार्जन्टिंग सरप्लम नहीं है। मैं इस सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि मेथमेटिकम में जब एकाउन्टिंग करने है तभी तो पता चलना है कि सही फीगर्स क्या हैं। इस लिए मैं मंत्री जी के इस बजट का स्वागत करता हूँ क्योंकि माल भर बाद ही पता चलेगा कि यह दरअमल सरप्लस बजट है। जो निराशावादी बात उन लोगो ने कही है वह सही नहीं है।

आग मुझे यह कहना है कि ए० म सैकण्ड क्लास जो इस बक्न कुछ रेलों में है वह और दूसरी गाडियो में भी होना चाहिए। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे डी-लक्स में एयरकण्डीशण्ड डिब्ब को देख ले कि कितनो की जगह उन में है और वहा पर जो बर्थ है वह की पर ऊची हैं और कहीं पर नीचे हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इस चीज को देख और सब गाडियो में सैकण्ड क्लास एयरकण्डीशम को जल्दी करावे।

कुछ भाइयो ने कहा है कि स्टीम इंजन नहीं होने चाहिये और डी-लक्स गाडिया बौडाए जिन में डीजल इंजन लगाए जाएं। मैं समझता हूँ कि हमारे इन भाइयो ने देश की स्थिति को नहीं समझा है। 1300 क ई रुपया हम लोगो वा पेट्रोल में जाता है। मैं यह समझता हूँ कि इस देश में यह एव गलत काम हुआ है कि हम लोगो ने डीजल इंजन चलाए। अब हमारे देश में पर्याप्त मात्रा में कोयला मिलना है तो हम को फारेन एक्मचेन्ज बचा कर दूसरे कामो में खर्च करना चाहिए। मैं स्टीम इंजनों का समर्थन

**[श्री विभूति मिश्र]**

करता हूँ जब तक हमारा देश पेट्रोल और डीजल में सैल्फ-सफ़ीशियेन्ट न हो जाए।

सलिए मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वे स्टीम इंजन चलाएँ और डीजल इंजन बन्द करें और इस तरह से जो फारिन एक्सचेंज बचे, उस को हमारे कामों में लगायें।

कुछ भाइयों ने कहा कि टिकटलेस ट्रेवलिंग है। यह ठीक है कि टिकटलेस ट्रेवलिंग है और उनके यहां ज्यादा होगी लेकिन टिकटलेस ट्रेवलिंग का एक कारण मैं यह समझता हूँ कि पैसेन्जर गाड़ियों के कारण यह ज्यादा होती है और एक्सप्रेस गाड़ियों में यह कम होती है। अभी आप ने अखबारों में पढ़ा होगा कि इलाहाबाद में कोई रेलवे का अधिकारी 20 आदमियों के साथ बिना टिकट के बाराण लगे जा रहा था। इसलिए मैं यह समझता हूँ कि रेलवे विभाग के आदमियों के कारण टिकटलेस ट्रेवलिंग होता है। आजकल जनता में टिकटलेस ट्रेवलिंग की भावना नहीं है। पहले कुछ थी लेकिन अब वह थोड़ी सी दब गई है। इसलिए रेलवे विभाग हम चीज का देखे कि टिकटलेस ट्रेवलिंग न हो।

चोरी और डकैतियां भी पैसेन्जर गाड़ियों में रात में होती हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि जितनी ज्यादा आप ट्रान्क लाइनों पर दिन में रेलें चला सकें उतना अच्छा होगा। इस के अलावा आप एक्सप्रेस गाड़ियां चलाएँ जिन से टिकटलेस ट्रेवलिंग न हो।

इस के अलावा रेलवे में जो कटिंग होती है, मैं मंत्री जी से कहूंगा कि उस की तरफ वे ध्यान दें। इतने गंदे कपडे वे पहने होते हैं कि उन को देखने की तयियत नहीं होती है। कपडे गंदे होने के अलावा मैं ने यह देखा है कि जो खाना वे बनाते हैं, उस में मे ही निकाल कर खाते रहते हैं। इसलिए इस तरफ आप ध्यान दें।

मैं मंत्री जी से कहूंगा जैसा आपने कहा है कि सीमेंट, आयर्न, पेट्रोलियम के ऊपर पंप मी किलों मीटर के ऊपर भाड़ा बढ़ेगा—राशन के ऊपर यह नहीं बढ़ना चाहिए क्योंकि राशन गरीब से गरीब आदमी के काम में आता है। कोयले, लोहे जैसी चीजें जो किसानों के काम में आने वाली चीजें हैं उन पर भी उन्हें छूट देनी चाहिए। जब वह डीस्ट्रिक्ट मेजिस्ट्रेट से सर्टिफिकेट लेकर दें या एस० डी० ओ० से सर्टिफिकेट ले कर दें तो उनको इन पर छूट देनी चाहिए। नहीं तो किसानों के ऊपर बोझ पड़ेगा और हमसे सामानों का दाम बढ़ेगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि किसानों को हमसे बरी किया जाय। आप किसानों के लिए सीमेंट पर, लोहे पर, राशन पर छूट देने के लिए विचार कीजिए और देखिये कि इन चीजों का प्रभाव गरीबों पर पड़ता है या नहीं पड़ता है, खाम कर किसानों पर पड़ता है या नहीं पड़ता है।

एक दोन में और वह घर गमगम करेगा। मल्टी ट्रेक सिस्टम को है इनको जितना जल्दी हो सके खत्म किया जाये। इस मल्टी ट्रेक सिस्टम की वजह से, अन्ध जी उत्तर बिहार में, मेरे जितने सम्पारण में, कोई प्राईवेट सेक्टर वाला इण्डस्ट्री लगाने के लिए तैयार नहीं है। प्राईवेट सेक्टर वाला कहता है कि पहले हमें गाल मजफ्फरपुर ले जाना है क्योंकि मोतिहारी तक छोटी लाइन है और हमसे हमारी कास्ट बढ़ जाती है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि उत्तर बिहार में ललित बाबू बड़ी लाइन ले गये, मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ, उनकी इच्छा थी कि मोतिहारी होते हुए रक्सौल तक बड़ी लाइन बनाये। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वे ललित बाबू कि अंतिम इच्छा का पालन करे। मैं इन को धन्यवाद देता हूँ।

**श्री राम सहाय पांडे (राजनदगांव):** अध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत अधिक समय नहीं लूंगा। मैं श्री त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूँ, अभिवादन भी करता हूँ। और अभिनन्दन भी



करता हूँ। ये बड़े सौभाग्यशाली मंत्री सिद्ध हुए हैं। उनके प्रशासन कालमें अनुशासन आया और रेल सेवाओं में पंचकुएलिटि आई। अब ट्रेन समय से आती हैं और सेवएं भी बढ़ी हैं। कभी कभी तो आश्चर्य होता है कि जितनी सेवाएं, जितनी ट्रेनें आज मिल रही है वह कहांसे मिल रही है जब कि इसी मदनमें कितनी ही बार मांगे की जाती थी ट्रेनें बढ़ाने की और यह कहा जाता था कि अर्थाभाव के कारण हम नई रेल सविम नहीं दे सकते। आपके आने के कारण बहुत सी रेल सविम बढ़ी। हमारे मध्यप्रदेश को सबसे बड़ा उपलब्धि हुई छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस के नाम में। यह गाडी बिनासपुर से चल कर, नागपुर होते हुए भोपाल आती है और भोपाल से पेंसेल्जर्ज की हैसियत से झांसी और पंढी जों की यह अनुकम्पा थी कि हम उमी गाडी में बैठ कर के छत्तीसगढ़ के एक कोने से दिल्ली आ सके। आपका जो यह उद्देश्य है कि नमाम धेवों का सम्बन्ध कैंस्टिन में जोड़ दिया जाय तो उनमें लोगों को आवागमना में सुविधा हो जायगी।

आपने और आपके कर्मचारियों ने जिस प्रकार का अनुशासन का प्रदर्शन किया है और आपके कर्मचारियों ने जिस प्रकार से आपके नेतृत्व को स्वीकारा है, उसके लिए आप बधाई के पात्र है। लेकिन कहीं यह न हो जाय कि जिन अधिकारियों का सम्बन्ध पेंसेन्जर्स में पडता है उनमें अष्टाचार की प्रवृत्ति दिखाई दे। फिर से अष्टाचार की बातें कही कहीं सुनायी पडती हैं यद्यपि हम बारें में मैं अधिकार-पूर्वक नहीं कह सकता। लेकिन कुछ लोग इस तरह की शिकायत करते हैं और उससे ऐसा लगता है कि जो लोगों का पार्टिसिपेशन है, उनमें कहीं यह भावना पैदा न हो जाय कि इन ने अच्छे कुशल प्रशासन, नेतृत्व के वाद में पैसा लेकर काम करने की प्रवृत्ति, अष्टाचार की प्रवृत्ति को पुनरावृत्ति हो रही है। जहां तक रेलों की पंचकुएलिटि का सम्बन्ध है, उसका अन्दाजा उसके प्रशासन से हम को होता है, लेकिन जहां तक जनता की सुविधाओं का सम्बन्ध है,

फेसिनिटि का सम्बन्ध है, अगर उनका सम्बन्ध ऐसे में बढ़ता है तो फिर हमारा मन कुंठा से भंगगा और हम यह सोचेंगे कि अनुशासन के माध्यम से क्या हम अच्छा, शुद्ध, सफल प्रशासन जनता को दे सके और हमने जो जनता की सेवा करने का संकल्प लिया था, उनमें हम कहीं न कहीं पीछे है।

एक प्रस्ताव था, जैसा कि हमने समाचार पत्रों में पढ़ा था, कि पेंसेन्जर्स की संख्या को देखते हुए आप कोई दुखंडी ट्रेनों का इंतजाम करने जा रहे है। जैसे कि बमिज चलती हैं उसी प्रकार की डबल डेकर ट्रेनें का क्या आप कोई इंतजाम करने जा रहे है? हमने अमेरिका में देखा कि चिकागों से लास एंजिल्स तक डे लाइट डबल डेकर ट्रेनें चलती है। जहां 12 से 16 घंटे का करीब करीब डिस्टेंस होता है वहां बहुत सी डबल डेकर ट्रेन चलती हैं। अगर ऐसा कोई प्रबंध करने में आप समर्थ हो जाये तो आप जनता की सेवा कर सकेंगे और जो गर्मियों या श्रादियों का मोके पर फाउड होती है, उनको अच्छे तरीके में गन्तव्य स्थान पर पहुंचाने में सफल होंगे।

श्रीमन् बड़ी तेजी से बिजलीकरण का कार्यक्रम चला था। बिजलीके माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान तक और कहीं ट्रंक लुट्स पर ट्रेने चलाने का कार्यक्रम था। इस काम में पैसे की तो आवश्यकता होती ही है और अन्ततोगत्वा पैसे की कमी के कारण ही काम रुकता भी है। मेरा निवेदन है कि इस बिजली के काम को अगर आप कुछ गति प्रदान कर सकें विद्युतीकरण कर सके तो डीजल पर जो हमारी निर्भरता रहती है और जो एक पैट्रोलियम पदार्थ है और जिस के कारण हमारी रफ्तार गत्याबरोध उत्पन्न हो जाता है, यह भी दूर हो जाएगी।

आपने कहा है कि पेंसों की कमी के कारण आप रेलवे लाइन्स नहीं दे सकते हैं। आपने इसको बहुत ही स्पष्ट रूप से कह दिया है। स्पष्ट बात कह देना अच्छा होता है। उससे धाड़ी देर के लिए तो ऐसा

[श्री राम सहाय पाण्डे]

अनुभव होता है कि निराशा ही हाथ लगी है लेकिन बाद में इसका लाभ ही होता है। गोलमोल बात करने के बजाय स्पष्ट बात कह देना ज्यादा अच्छा होता है। अगर आप एक बार यह कह देते हैं कि इसको या उसको देखें तो बात में जा कर आप पर दायित्व आ जाता है कि आप बताए कि आपने यह कहा था यह क्यों नहीं किया। मैं निवेदन करता चाहता हूँ कि अपने फाइनेंसिंग को देखते हुए, धनी को देखते हुए जो भी नई रेलवे लाइन आप दे सकें उसको देने का आपको प्रबन्ध करना चाहिए। लेकिन एक घोषणा तो आप कर ही सकते हैं। प्रायोरिटीज तो आप फिक्स कर ही सकते हैं। एक माननीय सदस्य ने उत्तर दक्षिण पूर्व पश्चिम की बात कही है। हमारे त्रिपाठी जी का मन और हृदय दिशाओं के मोह से प्रभावित नहीं है इसकी मझे प्रसन्नता है। एक मोह आप में जरूर है कि चारों दिशाओं को आप एक स्थान पर मिला देने के लिए प्रयत्नशील हैं। यह एक शुभ लक्षण है। प्रदेशों का प्रभाव आपके मन में नहीं है। लेकिन प्रायोरिटीज फिक्स करने में तो कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे देश के 234 जिले पिछड़े हुए घोषित किए जा चुके हैं। इनका भी आप नई रेलवे लाइनें देने में विचार कर सकते हैं। इन में बस्तर जिला है, सरगुजा जिला है, झाबुआ है। ये मध्य प्रदेश के जिले हैं जिन का नाम मैं ले रहा हूँ। दूसरे प्रांतों में भी इस तरह के जिले हैं। आपको आश्चर्य होगा यह सुन कर कि वहां के लोगों ने आज तक रेल के दर्शन नहीं किए हैं, रेल में यात्रा करने की बात तो आप छोड़ दें। जब भी आप की कार्य व्यवस्था आपको हुआजत दे आप उत्तर दक्षिण पश्चिम पूर्व से दूर हट कर, उससे

ऊपर उठ कर आप इनका खयाल रखें फिर ये चाहे बिहार में हों, पंजाब, हरियाणा उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश कहीं भी हों। भविष्य निर्माण की दृष्टि से आप सारे देश का एक सर्वे कराएं और प्रायोरिटीज फिक्स कर दें। फिर आप इसको भी देखें कि जहां ट्रक रोड्स न हों, उनको भी रेलवे सुविधा प्राप्त हो। इस में बम्बई कलकत्ता बाया नागपुर, बम्बई कलकत्ता बाया जबलपुर, बम्बई दिल्ली बाया भोपाल आते हैं। वहां रेल यातायात की सुविधा प्रदान की जा सकती है। कम से कम उसका आप सर्वे करा लें। सर्वे के साथ साथ एड लाइन प्रायोरिटीज आप फिक्स कर। इसमें वे लोग आश्रित हो सकते हैं कि एक स्वर्णिम दिन ऐसा आ सकता है जब उनको रेल मिलेगी और वे भी विकासोन्मुख हो सकेगे। आप के पास कर्मचारी हैं, टीगज हैं सब सुविधायें हैं और उनका उपयोग करके आप सर्वे करवा सकते हैं।

पिलफ्रेज, चोरियो के सम्बन्ध में भी आप ने कहा है। चोरियो इस कदर ज्यादा होती है कि जो यात्रियों की सुविधा की चीज है उनको भी चुरा लिया जाता है। चोरों को पकड़ने के लिए आपके पास पुलिस है। आपने कहा है कि वह बड़ी कुशलता के साथ अपना काम कर रही है। अगर ऐसी बात है तो वह बधाई की पात्र है। उसको और अच्छी तरह से काम करने के लिए और भी ज्यादा मुस्तीदी से काम करने के लिए प्रेरित किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ और यह कहना चाहता हूँ कि जो पिछड़े हुए इलाके हैं, उनका सर्वे कराने का वह आश्वासन दें ताकि जब कभी भी साधन हों हमें रेलवे लाइनें दी जा सकें।

श्री ज्वाला प्रसाद कुबे (भंडारा) :  
अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल

मंत्री जी तथा अन्य रेलवे अधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ और बजट के प्रावधानों का समर्थन करता हूँ।

यह सही है कि गत कुछ वर्षों रेलवे को बहुत कठिनाई में निकालने पड़े और उसके बाद आपात्कालीन स्थिति लगने के बाद आज एमो परिस्थिति है कि रेलवे के चलने में बहुत सुधार हुआ है। मगर अभी भी बहुत कुछ सुधार बाकी है। रेलवे की बीमारियाँ कोई नहीं हैं, ये बहुत पुरानी बीमारियाँ हैं। शायद देश की परिस्थिति कल सुधर जाये, आपात्कालीन स्थिति तो निकल जायेगी, लेकिन यह रेलवे की जो पुरानी बीमारियाँ हैं, जो आज आपात् स्थिति के कारण दबी हुई हैं, वह समूल नष्ट हो जायेगी या निकल जायेगी, यह संभव नहीं है। आज आपके कर्मचारी डर से काम कर रहे हैं। एक पुरानी कहावत है—“स्पेयर दी राइ एंड स्पायल दी चाइल्ड” पहले कर्मचारियों पर दबाव कुछ कम था इसलिए वह मनमानी पर उतर आये थे। आज आपात् स्थिति के कारण उसमें कुछ सुधार हुआ है। मगर यह मसल में नहीं आता कि कहां तक वह कर्तव्य की भावना में हो रहा है या कहा तक वह सुधार भय से हो रहा है। इसलिए मेरा आपसे यह कहना है कि इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

इस साल के बजट में मुसाफिरो के टिकटों की दरे नहीं बढ़ाई गई है। गये साल में ही दो बार टिकटों की दरे बढ़ी थी, अगर अब फिर से बढ़ती तो असतोष बढ़ता। फिर भी मेरा कहना यह है कि रेलवे का जो निचला स्टाफ है उसका रेल यात्रियों के साथ व्यवहार सुधरा नहीं है। खास कर दिल्ली में ऐसी घटनाएँ होती हैं कि आरक्षित सीट वाले लोग तो बाहर खड़े रहते हैं और दूसरे लोग डिब्बे में घुस जाते हैं। अगर उनसे चर्चा करते हैं तो वह कहते हैं कि हम

रेलवे कंडक्टर को मिला लिया है। दिल्ली खास में इस तरह की घटनाएँ होती हैं, यह दुःख का विषय है। जो निचले दर्जे के कर्मचारी हैं, बहुत हद तक उनकी आदतें ऐसी हैं कि वह तनख्वाह से ज्यादा ऊपर की आमदनी पर निर्भर करते हैं आपको इस पर सख्त नजर रखनी पड़ेगी और इन चीजों के सुधार की ओर ध्यान देना पड़ेगा।

आज ही मैंने दो समाचार पत्र देखे हैं। गोदिया से एक बारात को रेल में बैठा दिया गया और कहा गया कि यह डब्बा तो 'सिक' है और फिर पैसे लिये गये हैं। इसकी जब शिकायत की गई तो डिविजनल मैनेजर वहाँ आये। उन्होंने कहा कि क्या 15 रुपये की बात उठाई है, आप तो इतने बड़ पत्र वाले हैं। यह सवाल 15 रुपये का या 1 रुपए का नहीं है, यह रोग का सवाल है जो कि पुराना लगा हुआ है। मैं इस समाचार की कटिंग आपको भेजूंगा। इन कर्मचारियों पर सख्त नजर रखने की जरूरत है, बिना इसके यह रोग मिटेगा नहीं।

माल डुलाई की दरे बढ़ाई गई है। आप कितनी ही दरे बढ़ाते रहिए, जब तक मूल रोग नहीं निकलेगा, यह बीमारी दूर नहीं होगी। कहा जाता है कि इस समय रोड से कपीटीशन हो रहा है। यह क्यों न हो? होना चाहिए। जब आप देश के लोगों को रेल की सुविधाएँ नहीं उपलब्ध करा सकते तो वह दूसरे रास्ते ढूँढेंगे ही, ट्रको से मान ले जायेंगे। माल बाबू के दफ्तरो में शिकायतें होती ही रहती हैं। ये पुरानी पुरतनी शिकायतें हैं, इनमें आपात् स्थिति में कुछ सुधार हुआ जरूर है लेकिन यह रोग पूरी तरह नहीं गया है। मुझे तो एक किस्सा याद है जो श्री श्रीप्रकाश जी या श्री श्रीमन्नारायण, जो कि गवर्नर थे, ने “रेलवे के चूहे” शीर्षक से लिखा। वह इस प्रकार है :-

### [श्री ज्वाला प्रसाद दुबे]

मेरठ में माल के दफ्तर में माल बाबू मिठाई के पार्सल खोल कर कुछ मिठाई खा रहे थे, इतने में कुछ मेहतर लोग वहां आये। वह कहने लगे कि बाबू हमारे मिठाई के पार्सल कानपुर से आये होंगे। वहां एक बड़े सेठ की बारात आई थी, वहां मिठाई बहुत बच गई तो वहां के मेहतरों ने उस बची हुई मिठाई में से दो पार्सल हम लोगों के पास भेज दिये हैं। यह बात सुन कर बाबूओं का चेहरा इतना उतर गया कि हम मेहतरों की भेजी हुई जूठी मिठाई खा रहे हैं।

मेरे क्षेत्र में गोंदिया रेलवे स्टेशन पर आपात-कालीन स्थिति के लागू होने के बाद कुछ दिन तक स्थिति ठीक रही। लेकिन अब माल-बाबूओं ने फिर पुरानी हरकतें शुरू कर दी हैं। वहां से सब्जी भिनाई और नागपुर जाती है माल-बाबूओं ने माल को रोकना और पैसा मागना शुरू कर दिया। इस बारे में कुछ व्यापारियों ने फ़ोन पर मुझ से कन्टेक्ट किया। मैंने उनसे कहा कि वे डटे रहें, देखते हैं कि क्या होता है। मैंने उन से पैसा दे कर अष्टाचार में भागीदार न बनने के लिए कहा। जो लोग पैसा देते हैं, उन के पार्सल छोड़ दिये जाते हैं और दूसरों के पार्सल रोक लिए जाते हैं। आप जानते हैं कि ज्यादा देर पड़ रहने पर फल-सब्जी खराब हो जाते हैं। मैंने सुना है कि उन व्यापारियों ने प्रधान मंत्री और रेलवे मंत्री को भी लिखा। इस बारे में जांच की गई। एक जांच करने वाले अधिकारी उन्हीं व्यापारियों को डांटने लगे। मैंने डिबिज़नल सुपरिण्डेंट को फ़ोन किया। वह आये और तब वह मामला खत्म हुआ।

मेरे कहने का अर्थ यह है कि रेलवे के काम में सुधार हुआ है और ट्रेनों ठीक ढंग से चल रही हैं — ईश्वर करे, सब काम

इसी तरह चलता रहे—, लेकिन निचले दर्जे के कर्मचारी अभी भी अपनी पुरानी आदतों को सुधार नहीं पाये हैं — और मायद सुधार भी नहीं पायेंगे। इस लिए यह बहुत जरूरी है कि निचले दर्जे के कर्मचारियों पर, चाहे व यात्रियों की सुविधाओं को देखने वाले हों और चाहे माल की बुलाई से सम्बन्धित हों, बहुत सख्त नजर रखी जाये।

मंत्रालय की रिपोर्ट में सामाजिक जिम्मेदारियों का जिक्र करते हुए पेज 94 पर कहा गया है कि फल, सब्जी, ईंधन और चारे को छोड़ दिया गया है। अगर जो बजट बना है, उस में चारे को भी नहीं छोड़ा गया है, अन्य चीजों की तो बात ही क्या है। मैंने चारे के सम्बन्ध में मंत्री महोदय से कमेटी में निवेदन किया था। मैं फिर कहना चाहता हूँ कि बम्बई में चारा गुजरात के बार्ड में आता है। अगर मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान नहीं देंगे, तो वहां दूध के दाम बढ़ जायेंगे। शरीब और अमीर सभी दूध, चाय, काफी पीते हैं। इस लिए मंत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

रिपोर्ट में पेज 108 से 119 तक पर अनुसंधान और स्वदेशीकरण के बारे में जिक्र किया गया है। उस में कहा गया है कि इस समय हमारे डीजल इंजिनों और बिजली के इंजिनों के 16 से 18 प्रतिशत तक पुर्जे विदेशों में मगाने पड़ते हैं। मैं देश के मध्य भाग में रहता हूँ। आप जानते हैं कि वहां पर शस्त्र बनाने के कई कारखाने हैं और लड़ाई के जमाने में वहाँ से माल भेजा जाता है। लड़ाई के समय विदेशी मदद बन्द हो सकती है। इस लिए इन सब पुर्जों को अपने देश में ही बनाने के लिए विशेष कोशिश करनी चाहिए। हमारे यहां प्रतिभा की कमी नहीं है। हमारे पढ़े-लिखे युवकों को मित्र-देशों में भेज कर इस बारे में प्रशिक्षण

विलाना चाहिए और इस कमी को दूर करना चाहिए।

रेलवे लाइनों के बारे में मंत्री महोदय ने बताया है कि वैसे की कमी है। प्लानिंग कमीशन पर विशेष जोर दे कर इस के लिए धन प्राप्त करना चाहिए। पचास मेम्बरों ने दस्तखत कर के प्रधान मंत्री, रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड को एक ज्ञापन दिया था कि गोंदिया और जबलपुर की जो छोटी लाइन है वह बड़ी लाइन में परिवर्तित की जाये जिस से कि मध्यवर्ती भाग जो उसका उत्तर और दक्षिण से पूरा मबन्ध हो जाय। यह हो सकता है और इसमें काशी विश्वनाथ से रामेश्वर तक सीधी रेलगाड़ी चल सकती है। उत्तर का माल दक्षिण तक और दक्षिण का उत्तर तक आ-जा सकता है। अगर जब तक गज नहीं बदलेंगे, तब तक उन को डटारसी, बीना भोपाल और आगरा की तरफ उल्टे जाना पड़ता है और फिर सीधी रेलवे लाइन मिलती है। तो मेरा निवेदन है कि इस को प्राथमिकता दी जाय और इस काम को जल्दी किया जाय क्योंकि यह एक राष्ट्रीय विषय है। उत्तर और दक्षिण का इस में मिलाप होता है।

हमारी कुछ और छोटी छोटी समस्याएं हैं जिन के लिए मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, उन को मैं लिख कर आप के पास भेज दूंगा। इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

**श्री चन्द्रिका प्रसाद (बलिया)**  
अध्यक्ष महोदय, इस आवात् काल की स्थिति में रेल के मजदूरों, अछिहारियों और कर्मचारियों ने माननीय रेल मंत्री के नेतृत्व में जो काम किया है वह सराहनीय रहा है। उन से देश का जो प्रशासन हमारा रहा है उसको जनता के अन्दर सम्मान मिला है और हमारे नेताओं की मर्यादा बढ़ी है। आज जो बन्द उपस्थित

है उस का मैं स्वागत करता हूं। यहाँ रेल राष्ट्र की सम्पत्ति है। लेकिन इस रेल के बजट में आने में शकल देखा हूं देश के पिछड़े और बैकवर्ड पाकेट्स के संदर्भ में तो थोड़ा सा धक्का लगता है और निराशा होती है। आप देखेंगे कि माड़े भद्रह करोड़ खर्चा दिया गया है जिनमें 13 करोड़ प्रवान लाइनों के लिए रखा गया है और बाकी तीन, माड़े तीन करोड़ खर्चा जो बचना है जिस के लिए पी० ए० सी० ने कहा था कि 14 लाइनें हैं जिन को ब्राड गेज करना है या नई लाइनें निकालनी हैं उन के लिए यह तीन करोड़ खर्चा दिया गया है। तो इस तरह से आ। देखेंगे कि बैकवर्ड एरियाज में कितना काम हो सकेगा? आप अध्यक्ष महोदय, खुद बैकवर्ड एरिया से आते हैं और आने को इस के बारे में कुछ खुद जानकारी है। मेरा निवेदन है कि आरा से बिनहाघाट और बिनहाघाट के बाद बकुलहा तक रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाय न। इस पिछड़े क्षेत्र के विकास में इस से बड़ी सहायता मिल सकती है। रेल की पटरी जो है वह लाइक लाइन है और जब तक वह बढ़ेगी नहीं तब तक आप चाहे कि सिर्फ कुछ हिस्से से आमदनी ले कर देश को आगे बढ़ा सकें तो वह नहीं हो सकेगा। देश कमजोर रहेगा, मजबूत नहीं हो सकेगा।

रेल मंत्रालय से और रेल मंत्री से हमारी शिकायत नहीं है। लेकिन योजना मंत्री अभी जवाब दे रहे थे कि मीरिट पर सब कैसे देखे जाते हैं तो मैं कहता हूं कि मीरिट पर देखे जायें। आप ने देखा कि हिमांचल प्रदेश में नांगल तलवारा लाइन का उद्घाटन मुख्य मंत्री और रेल मंत्री ने जा कर किया। अगर वह कार्मिशयसी जस्टिफाइड नहीं थी और मीरिट पर नहीं थी तो हमारे रेल मंत्रों ने कैसे जा कर उमका उद्घाटन किया? और हमारे यहाँ के

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

लिए तो कमिटेय है रेल मंत्री का। छितीनी बगहा लाइन जहाकि प्रधान मंत्री जा चुकी हैं, उन्होंने खुद उपका उद्घाटन किया था, रेल मंत्री गए हुए थे और कमला-पनि जी हमारे नेता थे उस समय, वह भी गए हुए थे क्या वह जस्टिफाइड और मेरिट पर नहीं है? अगर रेल मंत्री और प्रधान मंत्री के वहां जाने के बाद भी वह चीज बजट में नहीं आती है तो हम इस से क्या निष्कर्ष निकालें? स्वर्गीय रेल मंत्री ने कहा था कि रेल में घाटा हो चाहे फायदा हो, लेकिन जो पिछड़े हुए पाकेट्स हैं जहां कि अप्रोजेजों की गुनामी के समय से आज पचास वर्षों से कोई काम नहीं हुआ है, वे पिछड़े क्षेत्र जिन जगह पर थे उमी जगह पर खड़े हैं, एक इंच भी लाइन वहां नहीं बनी है, उन क्षेत्रों में लाइन ले जाने का काम किया जायेगा। तो आज 27 वर्षों की आजादी के बाद भी और आपात काल में जो प्रगति और आमदनी हुई है जिस में उन क्षेत्रों का भी हिस्सा है उसके बाद भी वहां काम नहीं होता है तो हमारी समझ में नहीं आता है कि कब वहां काम शुरू होगा? यह सदन के लिए प्रतिगठा का सवाल है। जहां प्रधान मंत्री और नेता जा कर उद्घाटन करें उसके बाद भी काम शुरू न हो तो इस से क्या नतीजा निकाला जा सकता है? मैं निवेदन करूंगा कि नांगल तलवारा लाइन का निर्माण किया जाय और इसी तरह हमारे यहां की सहजनवा दोहरीघाट लाइन है, उसे का काम हाथ में लिया जाय। इलाहाबाद से भदनी की जो छोटी लाइन है उस को बड़ी लाइन में बदलने की बात है। वह कार्मशियली जस्टिफाइड है, उसको क्यों नहीं किया जाता है? योजना आयोग की तरफ से जो बात कही जाती है, हमने देखा है कि दक्षिण में इस से भी कम कार्मशियली जस्टिफाइड लाइनें हैं उन को पैसा दिया गया है और उन पर काम शुरू हुआ

है तो जिन के लिए हम बारबार कहते हैं उन पर काम क्यों नहीं शुरू किया जाता। रेल मंत्री ने कहा है कि हम बात कर रहे हैं, प्लानिंग कमीशन से और प्रधान मंत्री से भी बात कर रहे हैं। हम को दिखाई पड़ता है कि उन को दंद है और वह चाहते हैं कि बैकवर्ड पाकेट्स जहां है वहां रेल की लाइन पहुंचे।

हम पुल मंगते हैं तो पुल भी नहीं बनाते हैं। आपने योजना बनाई थी कि कानपुर और मोकामा के बीच में एक पुल गंगा पर बनाया जायगा। मैंने उस के लिए मुझाब दिया था कि बकमर के पास उसे बना कर और तीन चार रेलवे लाइनों से उसे कनेक्ट करके उधर के बैकवर्ड पाकेट्स को डवलप करने का काम किया जा सकता है। पुल के लिए प्रति बैगन 35 रुपया लिया जाना है। उस धन का क्या हुआ? बैकवर्ड पाकेट्स जो है, बलिया, आजमगढ़, गाजीपुर के लोग आमाम में, भोपाल में और हैदराबाद में, देश के प्रत्येक भाग में बैठे हैं। उनके आने जाने में महीनों लग जाते हैं। हमारे मंत्रों जो अभी हैदराबाद गए थे वहां पर लोगों ने गंगा गोदावरी एक्सप्रेस के लिए प्रेस किया। हैदराबाद में रोज तीन बोगी के पैसेंजर हैं लेकिन हपते में एक बोगी मिलती है। फिर रेलवे की आमदनी कैसे बढ़ेगी? प्लानिंग कमीशन की जो योजना है वह है लेकिन रेलवे मंत्रालय में जो लोग बैठे हैं उनको देखना चाहिए कि कार्मशियली वह जस्टिफाइड हैं, पैसेंजर भी है लेकिन बोगी नहीं मिलती है। ऐसी हालत में जो बैकवर्ड पाकेट्स के लोग हैं वे अपने घर कैसे जायेंगे। भोपाल से मांग हो रही है कि भोपाल को बनारस से जोड़ा जाये। हमने कई बार मांग की है। आपने साबरमती एक्सप्रेस दी है लेकिन वह 40 घंटे में बनारस पहुंचती है। एक यात्री का 40 घण्टों में कितना खर्चा हो जायेगा? जितना किराया नहीं होगा उससे अधिक उसका और

खर्चा हो जायेगा। आप कम से कम भोपाल को इटारमी से जोड़ दीजिए तो एक बोगी से हम सीधे बनारस आ सकते हैं।

इसी तरह से आपने देखा होगा कि पश्चिम बंगाल में जो केरल बेल्ट आसनसोल है वहाँ पर बैकवर्ड पाकेट्स के लोग कोल फील्ड में काम करते हैं। वहाँ जो साी गार्डिया जायेगी वह आसनसोल में ऑरिजिनेट नहीं होती, कलकत्ता, बाम्बे, मद्रास में आनी है। उनको कुछ आसनसोल से भी ऑरिजिनेट होना चाहिए।

बलिया जोकि इतना बैकवर्ड और उपेक्षित है वहाँ पर आजादी के 27 वर्षों के बाद एक इंच भी आगे नहीं बढ़ सके हैं। हमने वहाँ पर मांग की थी कि वन-ग्रुप और टू-डाउन गौहाटी मेल, जिमका डाइवर्जन हर जगह हो रहा है, हमारे यहाँ भी होना चाहिए। लेकिन मंत्री जी ने कहा वह सम्भव नहीं है फिर भी हम एक गाड़ी देंगे। मुझे विश्वास है उनके ऊपर कि वे एक गाड़ी देंगे। लेकिन जो छोटी छोटी चीजे हैं जैसे हम बलिया वाया रमरा, मरु, इलाहाबाद तक बोगी भागते हैं परन्तु वह भी नहीं होता है। इसी तरह बलिया में वेस्टर्न लेविल पर क्रॉसिंग का सवाल है। मंत्री जी बलिया गए होंगे, बलिया शहर के बीच में यह पडता है। हनुमन्तैया जी ने कहा था कि वह लेविल क्रॉसिंग बना दी जायेगी लेकिन वह नहीं हुआ। वहाँ पर घण्टे दो घण्टे के लिए गाड़ी रुक जाती हैं। मंत्री जी को भी अनुभव होगा कि वहाँ कितनी देर के लिए कना पडता है। दस साल से मैं इस चीज को उठा रहा हूँ लेकिन वह क्रॉसिंग बन नहीं पा रही है।

इसी प्रकार से जो बलिया से रसड़ा लाइन है, वहाँ के लोग इलाहाबाद जाना चाहें तो या तो बलिया धाबें या फिर इन्दौरा या मऊ जायें। हम नहीं कहते आप नहीं

गाड़ी बनाये लेकिन जो गार्डिया बलिया-बनारस चलती है उनका आप डाइवर्जन करके रसड़ा की तरफ ले चलें। हम आपसे पैसे की बात करेंगे तो आप कहेंगे पैसा है नहीं लेकिन कम में कम यह जो छोटी मोटी बातें हैं उनको आप पूरा करके जनता को कुछ राहत पहुंचा सकते हैं।

बीस सूची कार्यक्रम के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि जो देश के बैकवर्ड पाकेट्स हैं वहाँ पर डिवीजनल लेविल पर एन ई रेलवे में हैडक्वार्टर सेप्टर नहीं है। रेलवे कन्वेन्शन कमेटी में होने के नाते मुझे हर जगह देखने को मिला है और मैं समझता हूँ रेलवे एम्प्लॉईज के लडकों को, उनकी औरतों और बच्चों को यूनिफार्म की सिलाई से तीन चार रुपये रोज की आमदनी हो सकती है। इस प्रकार के सेप्टर बलिया, आधमगढ, गाजीपुर में खोल दिए जायें तो उससे बहुत लाभ पहुंच सकता है लेकिन एन ई रेलवे इस काम को ठेकेदारों में करवाती है। इसी प्रकार से जो रेलवे को रोज की जबरियात की चीजे हैं उनको पूरा करने के लिए डिस्ट्रिक्ट लेविल पर बलिया, छपरा, बनारस के बीच में कारखाने लग जायें जैसे स्लीपर काटने और पटरी जोड़ने के लिए तो लोगों को काम भी मिलेगा और मजदूरी भी मिल सकेगी।

इसी प्रकार से मैं कहना चाहता हूँ कि बीस सूची कार्यक्रम जो क्लास 'ए' और क्लास 'फोर' के एम्प्लॉईज हैं उनका अपग्रेडेशन होना चाहिए। कई बार कमेटीयों में कहा है, जवाब मिला है लेकिन प्राजतक उनका अपग्रेडेशन नहीं हुआ। इसको जल्दी से करना चाहिए ताकि उनका उत्साह बढ़े। लायल बर्कर्स जो हैं उनके लडकों के लिए जैसा कि मैंने कहा और कमेटी की मांग की, मैं कमेटी की मांग तो नहीं करता लेकिन मैं चाहता हूँ जो लायल बर्कर्स हैं क्लास 'ए' और क्लास 'फोर' के पहले तो उनके

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

लिए होना चाहिए, उसके बाद फर्स्ट और सेकेंड क्लास के लिए हो तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है। जब तक यह नहीं होता है तब तक बजट में कुछ न कुछ प्राविजन होना चाहिए।

मेरा निवेदन है कि देश के पिछड़े अंचल, बैकवर्ड एरियाज के लिए पंचवर्षीय योजना में एक प्लान बनना चाहिए। इनके लिए एक मास्टर प्लान बनाया जाये जिसमें उनको प्रायटी दी जाये। जो भी पैसा हो, जैना कि हमारे हिमाचल के माथी ने कहा, जहाँ हमारी प्रधान मंत्री गई थीं, जहाँ तक हमारे यहाँ पटना इलाहाबाद का सवाल है उसके लिए प्राय 100 वन, टू, थ्री लेकर कुछ करना चाहिए।

13.00 hrs.

छहरा में रेलवे के प्लानिंग के बारे में अभी श्री विमूति मिश्र जी बना रहे थे, छोटी लाइन से बड़ी लाइन हो रही है, लेकिन यह ख्याल नहीं रखा कि जब छोटी लाइन उखड़ जायगी तो पटना के लोग कैसे जायेंगे, रात भर में चार बार ट्रेन वदनें तब पटना पहुँचेंगे। इस तरह की प्लानिंग नहीं होनी चाहिए, जहाँ पर बड़ी लाइन न हो, वहाँ छोटी लाइन नहीं उखाड़नी चाहिए। जब छहरा तक बड़ी लाइन हो जायगी तो जो लखनऊ से मोहाटी जायेंगे उन को ट्रांशिपमेन्ट छहरा में करना पड़ेगा। जितनी गाड़ियाँ आसाम जाती हैं, दिल्ली, कानपुर या लखनऊ से, उन सब का ट्रांशिपमेन्ट छहरा में होगा तो इस में बहुत परेशानी बढ़ जायगी। इस लिए कुछ गाड़ियों का ट्रांशिपमेन्ट बनारस में होना चाहिए। जो मेल ट्रेन कानपुर लखनऊ से चले, मोहाटी के लिए, व बनिया, गाजीपुर, आजमगढ़ होकर चलनी चाहिए।

MR. SPEAKER: Shri Jagannath Mishra will start after lunch.

The House stands adjourned till 2.00 P.M.

13.01 hrs.

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

The Lok Sabha reassembled after Lunch at five Minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]  
RAILWAY BUDGET, 1976-77—  
GENERAL DISCUSSION—contd

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) : रेलवे बजट या सामान्य बजट सदन में पेश होने के पूर्व लोगों की आम धारणा और विश्वास यह था कि इस साल का रेल बजट घाटे का होगा और कीमतें आदि बढ़ जाएंगी। लेकिन कहना न होगा कि उनको निराशा ही हाथ लगी है। रेल बजट पेश होने के पूर्व उनके मन में जो शंका थी और एक धुंधला सा वातावरण छा गया था वह सब छट गया है उसके स्थान पर एक सुन्दर वातावरण छा गया है और लोगो ने बड़े जोश खरोश से इस बार की होली बनाई है।

लोगों का विश्वास था कि रेल बजट घाटे का बजट होगा। लेकिन पंडित जी ने जो बजट पेश किया है वह मुनाफे का बजट है। ऐसा करके उन्होंने लोगों के हौसले बढ़ा दिए हैं। इतना ही नहीं प्रधान मंत्री के बीम मूली आर्थिक कार्यक्रम में जो एक निवेश है कि कीमते न बढ़ उसका भी इन लोगो ने काफी ख्याल रखा है और कीमतें नहीं बढ़ाई हैं। रेल किराया ज्यों-का-त्यों रखा गया है। इससे भी लोगों को बड़ी खुशी हुई है। 1974-75 में 1 अरब 13 करोड़ 80 लाख के घाटे का अनुमान था और 1975-76 में यह घाटा केवल 62 करोड़ 80 लाख रहा। अब की बार अर्थात् 1976-77 का बजट मुनाफे का बजट है। मुझे आशा है कि जिम मुस्तीदी से काम किया जा रहा है और सतकंता बरती जा रही है मेरा विश्वास है कि अगला वर्ष भी इस वर्ष की तरह से अच्छा वर्ष सिद्ध होगा और नफे का वर्ष वह भी होगा और घाटे का वर्ष कभी नहीं हो सकेगा। ऐसा मेरा बड़ा विश्वास है।



इस बार बचत की राशि 8 करोड़ 98 लाख है अर्थात् करीब-करीब नौ करोड़ है। इसमें यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस बजट को सर्वांगीण रूप से सफल बजट इसलिए कहा जा सकता है कि इसमें हर तबके के लोगों का ध्यान रखा गया है। जन माध्याय के ऊपर बोझ न पड़े इसका भी खयाल रखा गया है। कर्मचारियों की सुविधा का भी पूरा ध्यान रखा गया है। सब बातों को ध्यान में रखते हुए ही खाद्यान्नों, उर्वरकों, खाद्य तेलों, दालहन, नमक, गुड़, शक्कर आदि चीजों पर भाडे की दर में किसी भी प्रकार की वृद्धि नहीं की गई है। लेकिन पैसों की कमी तों पडती है और पैसा प्राप्त करने के लिए कुछ प्रयास करना ही पडता है, कुछ काम करना ही पडता है। जो भी तरफों के काम करने हैं उनके लिए पैसा तो चाहिए ही और उभरा दात्राम भी करना ही पडता है। इस घाटे पाच मी तिनोमीटर दूरी त्र के लिए भाडे की दर को पाच प्रतिशत और इसमें आगे ती दूरी के लिए भाडे की दर को दस प्रतिशत उन्होंने बढ़ाने का प्रावधान किया है। इसमें उनको 87 करोड़ 35 लाख रुपये प्राप्त होंगे। आगामी वर्ष यात्री यातायात में चार प्रतिशत तथा अन्य हॉविंग यातायात में पाच प्रतिशत तथा रात्रस्व कमाने वाले यातायात में 1 करोड़ बीग लाख टन की वृद्धि होने की सम्भावना है। विभागीय यातायात के लगभग 2 करोड़ 30 लाख टन को शामिल कर दिया जाए तो 1976-77 में प्रारम्भ भाडा यातायात 22 करोड़ 50 लाख टन होगा ऐसी उम्मीद है। यातायात की सम्भावनाओं के साथ वर्तमान किरायों तथा भाडा दों में कुल प्राप्ति का अनुमान 1868 करोड़ 47 लाख टन लगाया गया है। कार्य व्ययों का अनुमान 1551 करोड़ 42 लाख रुपये लगाया गया है। इसमें कर्मचारियों के वेतन तथा अन्य सुविधायें भी शामिल हैं। विभिन्न

मदों के खर्च से 78 कोड़ 37 लाख का घाटा होने का अनुमान है। इसे पूरा करने के लिए भाडा यातायात में 87 करोड़ 35 लाख रुपये का अनुपूरक शुल्क लगाने का प्रस्ताव है और इस तरह से बजट में नौ कोड़ के करीब की बचत होगी और घाटे का बजट मुनाफे के बजट में परिवर्तित हो गया है।

गत वर्ष की जो उल्लिखिता है वे भी कुछ बुरी नहीं है। रेल कर्मचारियों ने जिम कमठना की भावना का परिचय दिया है, उन में जो अनुशासन की भावना आई है, उन्होंने जिम मुस्तीदी से काम किया है, उसके लिए मंत्री महोदय बधाई के पात्र है।

फतन तिम क्षेत्र में मैं आता हूं, वहां लोंग हूंगी मनाक में कहते हैं कि आग एन० ई० रेल में आगे ह, क्योंकि एन० ई० रेलवे में पट्टुचने में त्रिलम्ब हो जाता है। लेकिन मैं उसके बारे में ब्रह्मा धाहना हूं कि वह गाडी अब समय तर चलती है, और दूसरी गाडियां भी समय पर चलती हैं। लोगों में एक तरह से विश्वास और आस्था बढ़ने लगी है। रेलवे के बारे में लोगों की आस्था बढ़े, रेलवे ठीक से काम करे, इसका प्रतिबिम्ब देश के प्रशासन पर पडता है। देश का प्रशासन कैसा है, इसका रिफ्लेक्शन इससे होता है। इस वर्ष जो रेलवे का कार्य हुआ है, यह प्रशंसनीय रहा है और मभी इसकी तारीफ करते हैं। जैसा रेलवे का बजट देश हुआ है, उसमें सब को ही खुशी हुई है।

योजना आयोग में 392.81 करोड़ रुपये की राशि रेलवे को प्राप्त होगी, यह पर्याप्त नहीं है। लेकिन इसमें त्रिकास होने की संभावना इसमें अवश्यक है।

मबसे निराशा की बात यह है कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं, पहाडी क्षेत्र है उसमें किम

[श्री जगन्नाथ मिश्र]

तरह से गाड़ियों का अभाव है। नई लाइनें वहां पर बिछाने की कोई व्यवस्था नहीं है। इस पर सारा सदन बितित है और मैं भी अपनी विशेष चिन्ता व्यक्त करता हूँ। उमाध्याय जी, आप घंटी बजा रहे हैं, इससे मैं डर जाता हूँ।

Mr. DEPUTY-SPEAKER: This is a request. It is not my pleasant task. But I have been requested by your Whip, because there are a large number of people. You should not take more than seven minutes.

SHRI JAGANNATH MISHRA: I will finish it within three minutes.

तारीफ की बात यह है कि जो पटेलिबे लोग हैं, इंजीनियर हैं, उनको काम देने की इन्होंने व्यवस्था की है। एक नई संस्था "स्वायत्त कंपनो" "निर्माण इकाई" की भी इन्होंने स्थापना की है।

लेकिन मेरी १५ शंका भा है, जो 500 किलोमीटर तक ढोये जाने वाले माल पर 5 प्रतिशत का पूरक प्रभार लागू किया है और उससे अधिक दूरी के लिए 10 प्रतिशत तक का पूरक प्रभार लगाया है इससे ऐसा न हो कि लोग ट्रकों में माल ले जाना पसन्द करें। इस में हम घाटे की पूर्ति नहीं कर पायेगे।

वर्ष 1974-75 में रेलवे के कर्मचारियों का अभावधानी के कारण 762 बड़ा-बड़ी दुर्घटनाएं हुई है और छोटी बड़ी 10,386 दुर्घटनाएं हुई हैं। लेकिन आज मुम्बई से काम करना शुरू कर दिया गया है। इससे दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई है और ठीक से काम चलना शुरू हुआ है। रेल में जो भीड़ बढ़ती थी, उस पर भी नियंत्रण किया गया है। अप्रैल से दिसम्बर, 1975 तक विशेष अभियान चला कर रेलों में भीड़ को कम

किया गया है और यह भी देखा गया है कि लोग बिना टिकट न चढ़ें। इससे रेलों की आमदनी बढ़ने की व्यवस्था हुई है। इस तरह से इन लोगों का काम अच्छा हुआ है।

अपनी बात समाप्त करने में पहले मैं यह और निवेदन करना चाहूंगा कि हमारे भूतपूर्व स्वर्गीय रेल मंत्री ने इस मदन में घोषणा की थी कि जो क्षेत्र पिछड़े हुए हैं, पहाड़ी हैं, जहां रेलवे लाइन की जरूरत है, वहां रुक्या न होना कोई कारण नहीं हो सकता है, वहां पर लाइन बिछायेंगे। इस प्रकार से कुछ रेलवे लाइनें बिछाने का काम शुरू हुआ, लेकिन उनके निधन ने इस काम में गतिरोध पैदा हो गया है, जिससे बहुत निराशा है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह नया काम शुरू करें, या न करें, लेकिन जो काम शुरू हो चुके है, उन्हें पूरा कर के वे यश के भागी बनें।

SHRI SHYAM SUNDER MOHAPATRA (Balasore): The Indian Railways is one of the largest economic and commercial complexes of our country. Hon. Shri Kamalapati Tripathi is presiding over this important complex, aided of course, by our charming and efficient Minister, Mr. Qureshi. This complex is the second largest in the world when we consider the railway systems of the world. It has 60,301 km railway line and has an employment potential of 1.44 million. Everyday 6.7 million passengers travel on the Indian railways. 5,39,000 tonnes of goods are booked everyday and 9,500 trains are run. So, we can consider the magnitude and importance this railway Ministry has.

When we consider the Railway Budget, I will not say that the railway budget should be considered in isolation or the General Budget should be considered in isolation. It is the totality we should consider and the totality is the Prime Minister's 20-point programme. Out of this 20-point pro-

gramme has emanated this railway budget which after three years has given us all a pleasant relief as there is no increase in the railway fares. People were groaning under discontent and millions of people, half-clad and half-fed were groaning under the high rail fares and there was not a single railway budget without any hike in the fare but this time the Railway Minister has done yeoman good to the millions of our countrymen

This Budget as far as adjustments are concerned, certainly affects so many items like petrol, benzene, etc.

At 500 km, the freight rate will go up by Rs 5 a tonne and at 2500 km by Rs 54. Kerosene will go up by Rs 2 90 a tonne at 500 km and by Rs 21 20 at 2,500 km. The rate of sugar will also be up by Rs 2 70 a tonne at 500 km and by Rs 18 20 at 2500 km. Timber, paper in rolls and reels will be charged the same rate. There will also be a marginal rise in coal rates by Rs 1 70 a tonne at 500 km and Rs 11 50 at 2500 km. It will also boost up the rate of sugar cane, iron ore, limestone, dolomite, gypsum and seeds. But, at the same time, I must confess that as far as the household goods are concerned, the housewife will heave a sigh of relief as more than 35 per cent of the common items have been spared. Here, our hon. Minister has done the greatest good to our family budget. But our business magnates have a different view. Mr Harish Mahendra, who was the Chairman of the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry says :

"This budget would hardly assist industry to bring down prices"

He goes on to say :

"Coming as it did in the wake of a massive increase in the posts and tele-communication rates this would add to the burden of the industry"

It may add to the burden of the industry but only marginally but it has done quite a lot of good to the masses of our people.

As far as Orissa is concerned, I will request the Minister of State to think

about my State which is one of the poorest States, in the words of Mahatma Gandhi. There is a small railway line connecting Rupsa and Balasore. It is a small metre gauge line. I have been telling here for the last five years that this small line should be developed into a broad gauge line and connected with Howrah-Madras route. Then it will develop the tribal district of Mayurbhanj and the entire Singhbhum district and it will also open up a vast hinterland. The hon. Minister Mr Quasha promised to go into it. Probably the Uneconomic Lines Survey Committee has gone into it and I think the report is waited. I hope the hon. Minister will kindly look into it and sanction the line which will develop this tribal area but also add to the importance of the economic growth in that backward State.

While thinking of Orissa, I also think of Sikkim, the newest State which has joined us. There is no railway line there. The hon. Member from Sikkim, Mr Ray, was telling me that 'here was a narrow gauge railway line upto Teesta Valley before 1950. Will the Government consider laying a railway line below Gangtok which will add to the economic importance and economic growth of the State Sikkim?'

Then Sir, the Government and the Railway Ministry were very kind enough to consider a total outlay of Rs 35 crores for Banspani-Jakpura line. But as if to add insult to injury, last year only a sum of Re 1 lakh was sanctioned. The people of Orissa are very much frustrated that as against Rs 34 crores needed only a lakh of rupees has been sanctioned. Is it not hypocrisy one might ask?

It is not hypocrisy, I must say, since this Government is dedicated to the welfare of the people, it is a matter of shame that in this year's budget the provision is only of Rs 13 crores. The people of Orissa have been demanding and the Government had agreed to a new railway line costing Rs 34 crores. Then why this provision of only Rs 1 crore and odd has been made?

[Shri Shyam Sunder Mohapatra]

I also bring another salient point to the notice of our hon. Minister. There is a tribal district Koraput near Andhra border. There is no railway line. No passenger and goods service has been introduced in DBK Railway line. I will suggest that some railway line should come from Jagtalpur, Navrangpur and Kantalbanji. That will add to the economic importance of the State.

We have a MIG factory, there. We have a Ferrosilicon factory there. We are going to have so many complexes around Bolimela and Kalimela projects. A large number of irrigation and other projects are coming up. A new railway line is a must.

I got a telegram from the South Eastern Railwayman (Congress) only last week intimating that at Khurda-road Division 300 people have been retrenched. They are those loyal workers who gave blood during the strike in 1974. They stood by the call of the Minister and the Prime Minister. I have got a telegram that they have been retrenched. I do not know the reason there for. Hon. Minister may kindly intervene to see that these 300 loyal workers who stood by the Government in hours of crisis are reinstated immediately and there should not be any lurking fear in their minds that this Government is not going to stand by them although they have been loyal.

**SHRI DHARNIDHAR DAS** (Mangal-dai): Mr. Deputy Speaker, this Railway Budget reflects the economic compulsion of emergency. We must admit that emergency has created several favourable factors to present such a budget. This is not a deficit budget and at the same time it has not increased fares and freights, specially of essential commodities. What is more important in so far as the emergency is concerned is that Railways were sought to be used as the lever, by the right reactionary and fascist forces to overthrow the democratic and secular foundation of our State system. In the

emergency, the Railways have served as the best example of discipline, punctuality and service to the people. Credit certainly goes to the Railway Minister Mr. Tripathi and his able colleague Mr. Qureshi for having tackled the problems of the Railways in such a way that they could convince the workers that these Railways belong to the people, to the country and to the workers as well. So, the situation that gave rise to the emergency in the country has been averted by the Railway workers—about two million in number—by maintaining discipline in the country. So, I join other Members in congratulating the Railway Minister Shri Tripathi and his colleague Shri Qureshi and others. But, we are still passing through the critical times of emergency. There are many subversive elements still working in some pockets of the Railways to which I drew the attention of the Railway Minister. Most of them have been weeded out. A cleansing process is going on. But still something has to be done to completely weed out subversive and disloyal elements from the Railways for the security of the nation.

Then there is one other important point to which I would like to refer and which had been stressed by the Prime Minister at the time of the railway strike, that is, for having a national wage policy. It is long overdue. To remove the disparities among different classes there should be a national wage policy. And in regard to that, I would draw the Minister's attention to the fact that in the office of the railway board itself the disparity is quite conspicuous. For instance 6 per cent at the top get 30 per cent of the total pay amount of the railway board office establishment and about 25 per cent at the bottom get only 8 per cent of the total pay amount. So there is disparity between different classes of employees even in the office of the railway board. So one can well imagine the disparity that is going on among different classes of employees of the railways; this is, of course, a matter which cannot be discussed in isolation from the general economy.

There should be a general national wage policy for faster economic growth, and Railways being the biggest public sector undertaking in the country has to set an example in this regard by taking an initiative in formulating a new wage policy to fit in with the egalitarian or more precisely, socialistic concept of society

Having said that I would like to draw the Railway Minister's attention to the development policy of the Railways. Very small amount is being set apart for the development of the Railways. But we cannot ignore the fact that Railways are to provide the main infrastructural complex for the economic development of the country. And, being the biggest undertaking in the public sector, it has to lead the way. In fact it is to serve as a means to an end and the end was set before the country while explaining the implications of planning by Pandit Jawaharlal Nehru. He said that the public sector must act as the cannon at the hilltop to keep under its control the private sector at the foothills' in rebuilding the national economy along socialist line. The term social burden has been used in the context of the Railway budget is not appropriate. So far as the Railways are concerned, they have to serve a social purpose. The public sector has a social objective and particularly the railways have this social objective to achieve that is uniform economic development on socialist lines all over the country. But that is not done. Railways are functioning and operating in such a way that it has helped more regional disparities. As we all know, the Planning Commission has laid down the policy for removal of regional imbalances. So in order to do that, there should be more Railways in the backward areas than in the advanced areas.

In this connection I am very unhappy to say that some proposals were made for some backward areas but all kept in abeyance. For example, in the case of Assam, I would draw the attention of the Railway Minister to the setting up of a Divisional Headquarter

at Rangiya. It is hanging fire for more than five years since a promise was made that a Divisional Headquarters would be set up there. I do not know what is standing in the way of the construction of a divisional headquarters. The State Government have already given the land free of cost. Prompt action should be taken in this regard.

Another point that I would like to make is that there should be greater opportunity for local employment. This is the most pressing demand of the backward areas, the Railway Administration must see that this demand is fulfilled. In the case of Assam, one announcement was made by the late Shri Lalit Narain Mishra that the Railway Public Service Commission would be set up at Gauhati to facilitate recruitment of the local people. I would again draw the attention of the Railway Minister to that demand and he would see that the construction work of the Divisional Headquarter at Rangiya is started very soon.

With these words I support the Railway Budget.

श्री भोगेन्द्र झा (उत्तर) उपाध्यक्ष  
महोदय, जहाँ तक रेल बजट का मामला है इससे पहले चोग-दरवाजे डाक-तार विभाग का बजट ले आये परमा ग्राम बजट हमारे सामने आया—इन दोनों के मकाबले में रेल बजट के लिये धन्यवाद देने की तबियत होती है, क्योंकि ये दोनों बजट ग्राम जनता पर बोझ डालने वाले हैं। साधारण बजट में तो इस सरकार ने देश की उत्पादन व्यवस्था को करोड़ों में बढ़ाकर दिया है जिस के परिणाम में वे चल कर हम लोगों को भुगतने पड़ेग।

जहाँ तक रेल बजट का सम्बन्ध है—कुछ मामला में रेलवे ने जो सफलता पाई है, उस का चित्र हम में आना चाहिये, बा, जैसे विदेशों में कुछ रेलवे लाइनें बिछाने का काम विश्व टैंडर ने करिये आप ने लिया है,

[ श्री भोवेन्द्र झा ]

भविष्य में उस की क्या सम्भावनायें हैं, तनजानिया में क्या बातें हुई हैं—मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इन के बारे में अपने जवाब में हमें कुछ बतलायें ।

बीस सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत जो काम रेल्वे में हुए हैं, आपातकालीन स्थिति के बाद जो सुधार हुए हैं—उन का जिक्र तो है, लेकिन गाड़ियों के संचालन, उस के प्रबन्ध में मजदूरों के पार्टिसिपेशन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है और वास्तव में कुछ किया भी नहीं जा रहा है । यह ठीक है कि आपातकालीन स्थिति में कुछ सुधार हुआ है, लेकिन जो उस के चलाने वाले हैं, हमारे रेल्वे मजदूरों का सहयोग नहीं लिया गया, उस को कानूनी रूप नहीं दिया गया तो ये सुधार अधिक दिनों तक नहीं ठहर सकेंगे ।

आज ठकेदारों के जरिये एक तरफ तो मजदूरों का शोषण होता है और दूसरी तरफ रेल्वे के वित्त की लूट होती है । अब वक्त आ गया है कि रेल्वे में ठकेदारी प्रथा पूरी तरह से खत्म कर दी जाय और मजदूरों के सहयोग में उम को खुद चलाया जाय, इस से पैसे की बचत होगी और उतने ही पैसे में अधिक काम हो सकेगा ।

एक बान की ओर मैं विशेष रूप से मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहना हूँ—कुछ मित्रों ने कहा है—जब देश में रेल्वे की व्यवस्था को राजनीतिक जनतन्त्र विरोधी कुचक्र के रूप में ध्वंस करने के प्रयास चल रहे थे, उस समय सचेत रेल्वे मजदूरों ने हिमा का मुकाबला किया, गोलिया सही और अपनी जान पर खतरा भौल लिया, आज उन के साथ अत्याचार किये जा रहे हैं । दुर्भाग्य से इस दमियान, वे व्यक्ति जो कबूल कर चुके थे कि वे आनन्दमार्गी थे, पहले रेल मंत्री स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र की हत्या के बाद जांच के दौरान समस्तीपुर डिवीजन में कुछ रेल्वे

अफसरों ने सी०बी०आई० के सामने कुबूल किया कि वे आनन्दमार्गी थे, उन का प्रमोशन हुआ और आज वे बदला ले रहे हैं, उन लोगों से जो उन के खिलाफ थे, ऐसे लोगों को नौकरियों से बरखास्त किया गया है, गिरफ्तार कराया गया है । मैं हवाला दे कर बतलाना चाहता हूँ—समस्तीपुर के लोकोमैन श्री नरसिंहम, जो फासिस्ट विरोधी तत्वों के खिलाफ थे, उन को पुलिस अधिकारियों से कह कर गिरफ्तार कराया गया । मैं यह बात व्यक्तिगत रूप से पूरी जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूँ ।

उस में पुलिस और मैजिस्ट्रेट का कोई कसूर नहीं है क्योंकि रेलवे के किसी खास अफसर ने व्यक्तिगत रूप से कह कर उन को गिरफ्तार करावाया है । इसी तरह में श्री शिव प्रसाद सिंह को, जोकि रेलवे मजदूर यूनियन के आर्गनाइज्डन मेम्बेरी है, गिरफ्तार करवा दिया क्योंकि उन्होंने कोयले की चोरी पकड़वाने में माथ दिया था । समस्तीपुर के बारे में मझे जानकारी है कि ऐसे मजदूर नेताओं को जो ईमानदारी से काम करने हैं और चोरी के खिलाफ हैं और जो देशद्रोहों के खिलाफ रहे हैं, उन्हें गिरफ्तार किया जा रहा है और नौकरी में निकालने का काम नेजी से हो रहा है और ऐसे लोगों को जिन्होंने कबूल किया है कि वे आनन्दमार्गी में सम्बंधित रहे हैं और जिनकी पदोन्नति कर दी गई है वे अभी भी उन लोगों से बदला ले रहे हैं ।

एक बात और मैं कहना चाहना हूँ और वह यह है कि आम कायदा है कि बिना रजिस्टर्ड यूनियन को रिकगनाइज न किया जाए लेकिन वहा पर एक मजदूर यूनियन पूर्वोक्त रेलवे की है जोकि रजिस्टर्ड है उस को रेलवे बोर्ड ने रिकगनाइज नहीं किया है जबकि उसी नाम की एक जाली यूनियन है, जो अनरजिस्टर्ड है और जो उस का जाली रजिस्ट्रेशन था उस को रद्द कर दिया गया लेकिन फिर भी उसको रिकगनाइज किये हुए हैं । इस तरह

से यह रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड खुलेआम कायदे-कानून का उल्लंघन कर रहा है, उस कानून का, जो सारे देश के लिए रिकगनीशन के लिए है, रजिस्ट्रेशन के लिए है, उल्लंघन कर रहा है। यह वही यूनियन है जिसको बैंक आफ टोकियो से रुपया मिला है, बैंक आफ टोकियो से अमरीकी डालर मिला है और जाली रजिस्ट्रेशन किये हुए यूनियन को रिकगनाइज किया गया है जिससे खुले-आम जल्म हो रहा है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करूंगा कि जो यूनियन रजिस्टर्ड यूनियन है उसको रेलवे विभाग रिकगनाइज करे और जो देण्ड्रोह का काम कर रही है, जो तोड़-फोड़ करती है, उस का रिकगनीशन समाप्त हो।

अन्य में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो आप का रेलवे बोर्ड है, इसकी आवश्यकता क्या है। इसको आप भंग क्यों नहीं करने दे क्योंकि जब और जगह हम मंत्रालयों से काम चला रहे हैं तो हम रेलवे बोर्ड की लाश क्या दो रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि हम रेलवे बोर्ड को भंग किया जाए और दूसरे मंत्रालयों की तरह हम काम चलाने का प्रयत्न करें।

#### श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छापरग) :

माननीय उपाध्यक्ष जी रेलवे विभाग एक ऐसा विभाग है जिग का सम्पर्क जनता साथ बहुत ज्यादा होता है और जो कुछ भी रेलवे में होता है, उसका अमर आम जनता पर सीधा पड़ता है।

जिस दिन यहाँ पर रेलवे बजट उपस्थित किया गया था, उस दिन मैं सुदूर गांव में था। हमारे क्षेत्र के लोग ज्यादातर कलकत्ता और आसाम में जा कर काम करते हैं क्योंकि वह स्थान छोटा है और वहाँ पर उनको काम नहीं मिलता है। वहाँ की आबादी ज्यादा है और वे लोग धनोपार्जन करने के लिए बाहर जाते हैं। इसलिए आने जाने का काम जो खरा ही रहता है। शरीर तबके

के वे लोग हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी से जो यह बजट बनाया है जिसमें किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है, इससे उन लोगों को बड़ी राहत मिली क्योंकि साल में दो तीन बार अपने परिवार के साथ उन को आना पड़ता है। भाडा बढ़ने से उनके ऊपर और बोझ बढ़ जाता क्योंकि लोग पहले से ही ज्यादा किराया होने से परेशान थे। जब उन्होंने रेडियो पर यह सुना कि भाडा नहीं बढ़ा है तो उन लोगों के दिल में बहुत खुशी हुई। 1974-75 में रेल के किराये बढ़े थे और वे डरे हुए थे कि इस बार भी कहीं भाडा न बढ़ जाए लेकिन रेल किराया जो नहीं बढ़ाया गया है उसके लिए हमारा रेल मंत्रालय, रेल बोर्ड के अधिकारी और मंत्रीगण सभी धन्यवाद के पात्र हैं। ऐसे समय में जबकि रेलवेज कठिनाई से गुजर रही है और हर ओर से उस का खर्च बढ़ रहा है, मंत्री महोदय ने थोड़ा सा मान डोने पर ही भाडा बढ़ाया है और वह भी ऐसी चीजों पर जिन का अमर आम जनता पर नहीं पड़ता है, उस के लिए आज रेलवे मंत्रालय की रेलवे मंत्री जी की भूरि-भूरि प्रशंसा देण के कोने कोने में हो रही है।

मैं में बड़ी प्रशंसा की वान यह है कि ऐसे व्यक्ति, ऐसे माननीय सदस्य जो डा० गम मुभग सिंह के समय में लहर ललित बाबू के वकन तक बराबर रेल विभाग की नुकनाचीनी करने आ रहे थे और रेल विभाग की निन्दा करने आ रहे थे और जिन को रेल विभाग में कोई अच्छी वान नहीं दिखती देती थी वे लोग भी आज रेल मंत्री की प्रशंसा कर रहे हैं। यह एक मुख्यद विशय है और प्रशंसा की बात है। मेरा विश्वास है कि ये लोग आगे भी यही विचार रेल विभाग के प्रति कायम रखेंगे और रेल प्रशासन की प्रशंसा करते रहेंगे। मैं आशा करता हूँ कि रेल विभाग भी अपनी कार्रवाइयों से उनको सन्तुष्ट करने की कोशिश करेगा।

[श्री रामशेखर प्रसाद सिंह]

इस अवसर पर मुझे दुख के साथ एक बात कहनी पड़ती है। कुछ कुछ काम रेल विभाग इस तरह के कर देना है कि लोगों को नुकताचीनी करने का मौका मिल जाता है और लोगों की निगाहें उसकी ओर लग जाती है। हमारे देश में 55 करोड़ लोग बसते हैं और 110 करोड़ आबे रेल विभाग को देखती हैं। इस वास्ते रेल विभाग को कोई भी काम ऐसा नहीं करना चाहिये जिसमें उसकी बदनामी हो या इसकी नुकताचीनी करने का मौका इन लोगों को मिले। महन्दरूघाट में डिपार्टमेंटल कैंटीन चलती थी जिस को अचानक बन्द कर दिया गया है। आप तो जानते ही हैं कि पटना से उत्तर बिहार जाने वाले लोग रोज करीब दस हजार यहाँ से पास करते हैं। महन्दरूघाट में इन लोगों को खाने पीने के लिए मिल जाता था। बाहर के लोग भी आते थे, उनको भी खाने पीने की सामग्री मिल जाती थी। 24 घंटे के अन्दर इस डिपार्टमेंटल कैंटीन को बन्द कर दिया गया। और कोई आल्टरनेटिव अरेजमेंट नहीं किया गया। इससे लोगों को बहुत ही अमुविधा का सामना करना पड़ रहा है। ऐसा भी कहा जाता है कि एक व्यक्ति का नाम रेल मंत्रालय से गोरखपुर भेजा गया है और कहा गया है कि उक्त व्यक्ति को वहाँ का ठेका दे दिया जाए, क्योंकि वह आदमी शिक्षित बेरोजगार बताया गया है। लेकिन वह आदमी न तो शिक्षित है और न ही बेरोजगार। वह गवार है और उसने इडस्ट्री के लिए लोन वगैरह लिया हुआ है। अगर उमको ठेका दे दिया गया तो मैं सदन में उसका और भी भंडाफोड़ करूँगा। रेल मंत्रालय को चाहिये कि कोई ऐसी बात न हो जिसमें लोगों के मन में किसी भी प्रकार का सन्देह पैदा हो।

रेल मंत्री महोदय, आप देश के उन महान नेताओं में से एक हैं, उस पीढ़ी के नेताओं में से एक हैं जिस पीढ़ी के बहुत ही

कम नेता आज बचे हुए हैं और आपको तो इन बात का और भी ज्यादा ध्यान रखना चाहिये। आप में हम नहरू, पटेल और पन्त जी का रूप देखना चाहते हैं। आपके हाथों कोई ऐसी बात नहीं होनी चाहिये जिसमें लोगों के मन को ठेस पहुँचे, दर्द पहुँचे। वहाँ महन्दरूघाट कैंटीन में काम करने वाले लोगों ने अपनी एक कैंटीन को प्रोप्रेटिव बना रखी है। वे बेकार हो गए हैं। प्रगर ठेका देना ही है तो उनकी ओर आपका ध्यान जाना चाहिए। अगर आपने किसी को ठेका देना ही है तो जो कर्मचारी महन्दरूघाट कैंटीन में काम करने वाले बेकार हो गए हैं उनको ही पहले ठेका दे और बाद में किसी दूसरे को देने का विचार करें।

अब मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान उस बड़ी लाइन की ओर ले जाना चाहना हूँ जिम का उद्घाटन करने हुए लखन बाबू शहीद हो गए थे। उस लाइन का काम बढ़ने बढ़ने समस्तीपुर में मोनपुर तक बढ़ चुका है। मोनपुर तक बड़ी लाइन में आने वाला को तथा उसके बाद पटना जाने वालों का पहले जा तक मोनपुर में छोटी लाइन में जाना होगा। बाद में पश्चिम तक बड़ी लाइन बनने पर यही बात छत्रग और गोरखपुर के लिए है। यह तीन मील की दूरी है। अगर इसे आप बड़ी लाइन में परिणत कर दें तो पटना जाने वालों को अमुविधा नहीं होगी। कुछ दिनों के बाद पश्चिम से पूर्व आने वाले लोग बड़ी लाइन से आएंगे और उन्हें भी पटना जाने के लिए मोनपुर में बाड़ी बदलनी पड़ेगी। अगर आप उमको बड़ी लाइन बना दें तो सब की अमुविधा दूर हो सकती है। अगर आप ऐसा नहीं कर सकते हैं तो जिम तरीके से आगरा इत्यादि जगहों पर आपने तीन लाइनों की व्यवस्था बना रखी है, बड़ी और छोटी लाइनें साथ-साथ बना रखी हैं और दोनों लाइनें साथ-साथ जाती हैं उसी तरह से यहाँ भी लाइन आप बना दें ताकि मोनपुर से आने वालों की जरूरतें पूरी हो सकें।



मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय इस काम की ओर ध्यान देंगे।

श्रव में अपने क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण विषय आपके समक्ष उपस्थित करना चाहता हूँ। पिछली बार बजट भाषण में मैंने छपरा स्टेशन पर अनधिकृत रेल जमीन के टुकड़े पर कब्जे के सवाल को उठाया था। राज्य मंत्री महोदय ने मुझे जो उसका उत्तर दिया है वह बहुत ही निराशाजनक है। जो जवाब छपरा इजीनियरिंग विभाग के हेड क्लर्क ने आपको लिख कर दिया है उम्मीद जवाब को उन्होंने मुझे भेज दिया है। उन्होंने लिखा है अपने पत्र में कि नियमों के मुताबिक रेल जमीन की बन्दोबस्ती चल रही है। मैं चाहता हूँ कि रेल नियमों के मुताबिक ही बन्दोबस्ती का काम चले। लेकिन एक व्यक्ति को दस प्लाट दे दिए जाए और वह सबलैट करके एक मिडलमैन बन कर और ज्यादा रुया बनाए, क्या यही नियम है? क्या नियम यही है कि रेल की जमीन में शराब बेची जाए? किसी व्यक्ति के मर जाने के बाद वगैर जाच किये ही किसी व्यक्ति को बिना दरखास्त मांगे टेका दे दिया जाय, अगर यही नियम रेल का है, तो मैं दरखास्त कल्पा कि टमको बदले। बीस मूत्री कार्यक्रम में अनधिकृत रुजा हटाना भी शामिल है।

मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा कि सोनपुर में डिप्टी डी० एम० आफिम खोलकर वह यश के भागी बने है। मेरी दरखास्त है कि छपरा स्टेशन को आप सोनपुर डी० एम० के अधीन ही रख दें।

तिनमुकिया ट्रेन का टार्डमिंग ठीक नहीं है, उसे आप ऐसे समय से चलावे जिसमें दिल्ली पहुंचने के लिये आने वाले को सुविधा हो और दिल्ली से जाने वाले को भी सुविधा रहे।

श्री राजेन्द्र प्रसाद शर्मा (मधेपुरा) .  
उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री माननीय श्री कमलापति जी लिप्राटी द्वारा प्रस्तुत रेलबे

बजट का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं उन्हे इस बात के लिये धन्यवाद देना चाहता हूँ कि बहुत साल के बाद इस सदन को यह मुनाफे का बजट देखने का मौका मिला है। उन्होंने 9 करोड़ के मुनाफे का बजट सदन में प्रस्तुत किया है। यह उनके अनुभव और चमत्कारिणा का द्योतक है। यह भी उनकी सूझबूझ का ही परिचायक है कि उन्होंने यात्री भाडे में किसी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं की है।

साथ ही साथ यह भी कहा गया है कि 500 किलो मीटर तक जो माल बोया जायेगा उस पर 5 प्रतिशत और उसमें ज्यादा दूरी पर 10 प्रतिशत करिग्य में बढ़ोतरी की जायेगी। यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। रेलवे मंत्रालय की पहले यह पालिसी थी कि अधिक दूरी के लिये माल ले जाने पर कम करिगया हो। हममें लोगों को उमेडिब होता था, उन्माह होता था, अपना माल रेलों द्वारा दूर ले जाने में। लेकिन उन्होंने अब यह पालिसी रया बदल दी, यह समझ में नहीं आता है। हममें शायद लाग माल को रेलों से ले जाने के लिये उन्माहित नहीं होगे और जैसा कि दूरमें मिवां ने भी कहा है वह मडक की तरफ जायेगे। हमलिये मैं आग्रह करूंगा कि टमको फिर से देखें।

रेल देश का नफम होता है और जब यह नफस बीमार हो जाना है तो देश भी बीमार हो जाना है। आप जानते है कि 1974 में जो स्ट्राइक हुई उसमें कुछ लोगों की साजिश थी कि रेल व्यवस्था का अस्तव्यस्त कर के देश को अस्तव्यस्त करे, देश की इकनामी को बर्बाद करे। मैं रेल प्रशासन और मंत्रालय को इस बात के लिये धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उनमें फर्म होकर टम बात को देखा और उसका मुकाबला किया। देश में जो रेलों का जाल बिछा हुआ है, उसमें किसी तरह की कोई यडबडी नहीं है। आप जानते है कि रेलवे में 20 लाख कर्मचारी हैं। सारे

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

कर्मचारी सतुष्ट रहे, यह सबसे बड़ी बात है। आपको यह देखना होगा कि लेबर पालिसी क्या है। बड़ी बड़ी बातें होनी रही है कि हिन्दुस्तान में इंटिग्रेटेड पालिसी होनी चाहिए। लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि एमजेंसी के बाद भी किसी तरह की बात नहीं हुई। एमजेंसी की प्रतिगठा को रेल ने आगे बढ़ाया है। जहाँ जहाँ एमजेंसी की बात होती है तो कहा जाता है कि रेल में खासतौर पर पक्व-एलिटी आई है।

सन् 1974 में जो स्ट्राइक हुई उसमें से कुछ सौ लोग ही काम पर वापिस नहीं आ पाये हैं। हम आग्रह करना चाहते हैं कि जिनके खिलाफ सैबोटाज या वायोलैम के जांचें नहीं हैं, उनको काम पर लिया जाये। आपने यह भी कहा कि बहुत से लोग कोर्ट में गये हैं। आप यह क्यों नहीं कहते कि बहुत से आफिसर ऐसे हैं जो कर्मचारियों के खिलाफ प्रैज्यूडीस्ड हैं, वह नहीं चाहते कि आज भी उनको सुरक्षा मिले और वह इससे मुक्त हों। जिन्होंने एप्लाइ किया है या नहीं किया है, जो सैबोटाज में इन्वाल्व नहीं हैं, जिनके खिलाफ कोर्ट में केस नहीं है, उनको काम पर वापिस क्यों नहीं लिया जाता है? इस तरह की बात आप सदन में बखूबी कह सकते हैं। इससे कर्मचारियों में विश्वास आयेगा कि आप उनके लिए कुछ करना चाहते हैं। जो कहते हैं वह करते हैं।

कई सालों में रेलवे मंत्रालय की यह पालिसी रही है कि पिछड़े इलाकों को आगे से जाया जाये। लेकिन पिछड़े इलाकों तभी आगे बढ़ सकेंगे, जब वहाँ पर रेलवे लाइनें बनेगी। अगर वहाँ रेलवे लाइनें नहीं बिछाई जायेंगी, तो पिछड़े इलाकों आगे नहीं बढ़ सकेंगे। मंत्री महोदय, उनके सहयोगियों और वरिष्ठ अधिकारियों

ने कहा है कि हम पिछड़े इलाकों को रेलवे लाइनें देना चाहते हैं, और स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र द्वारा जो भी काम शुरू किये गये थे, हम उनको पूरा करेंगे, लेकिन प्लानिंग कमीशन हमको पैसा नहीं देता है। मेरा निवेदन यह है कि मंत्री महोदय और उनके अधिकारियों को पहले प्लानिंग कमीशन से बात करके इस प्रकार का वायदा करना चाहिए, वरना सदन में आश्वासन देने का क्या अर्थ है। उनकी बात की कोई कीमत होनी चाहिए। यह कहना उचित नहीं है कि हम अपना वायदा पूरा नहीं कर सकते हैं, क्योंकि प्लानिंग कमीशन नहीं मानता है।

इस लिए मेरा आग्रह है कि नई लाइनों को टेक-अप किया जायें। जिन लाइनों का सर्वे हो चुका है और जिनके एस्टीमेट बन चुके हैं, कम से कम उनको तो अवश्य पूरा करना चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं एक लाइन का जिक्र करना चाहना हूँ। 1971 में जब से मैं यहाँ चुन कर आया हूँ, तब से-छ बरस से-मैं बरगवर इस बात को कहता रहा हूँ कि दारम-मधेपुरा से सिहेश्वर रेलवे लाइन को पूरा किया जायें। उस की लम्बाई केवल पांच मील है। उस का सर्वे हो चुका है और एस्टीमेट बन चुका है। लेकिन फिर भी इस रेलवे लाइन को बजट में सम्मिलित नहीं किया गया है। सिहेश्वर में एशिया का सबसे बड़ा कंटल फेयर लगता है और वह हाथियों का सबसे बड़ा मार्केट है। मेरा आग्रह है कि उग रेलवे लाइन को पूरा करने का प्रयास किया जायें।

बहुत दिनों से यह पालिसी चल रही है कि देश भर में एक तरह की लाइन अर्थात् बड़ी लाइन हो। आप जानते हैं कि बरौनी से कटिहार तक मीटरगेज लाइन है, जब कि बरौनी से दिल्ली तक बड़ी लाइन है और दूसरी तरफ कटिहार से बंगईगाव

तक भी बड़ी लाइन है। इस सदन में भी यह कहा गया है कि बरौनी-कटिहार रेलवे लाइन का कन्वर्शन किया जा रहा है। लेकिन इस बजट में उस का कोई जिक्र नहीं है। मेरा आग्रह है कि मन्त्री महोदय उस की तरफ ध्यान दें।

सरकार की प्रमोशन की पालिसी एक होनी चाहिए। मे रेलवे फील्ड में काम करता हूँ और मुझे जानकारी मिली है कि सी० आर० के आधार पर प्रमोशन किया जाता है। सी० आर० लिखने वाला अपने सम्बन्धित व्यक्ति का सी० आर० अच्छा लिखेगा और जो उस में सम्बन्धित नहीं है उस का सी० आर० अच्छा नहीं लिखेगा। मेरा आग्रह है कि ग्रावजेंटिव परफार्मेंस के आधार पर प्रमोशन दिया जाये। जो वास्तव में अच्छा काम करता है, उसी का प्रमोशन दिया जाये।

तृतीय वेतन आयोग की रिपोर्ट के परिणामस्वरूप कुछ एनामेलीज पैदा हुई थी। उन पर विचार करने के लिए एक एनामेलीज कमेटी बनाई गई है, जिस के द्वारा डिफरेंट कटेगरीज की एनामेलीज को देखा गया है। दो साल हो गये हैं, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई फैसला नहीं हा गया है। मेरा आग्रह है कि एनामेलीज कमेटी के डिमिशन पर सरकार कार्यवाही करे।

SHRI PAOKAI HAOKIP (Outer Mampur) Mr Deputy Speaker, Sir, I also rise with a sense of satisfaction over the budget of 1976-77 as presented by the hon Minister, Shri Kamalapati Tripathi. Sir, many Hon Members have spoken on the budget and congratulated the Minister over the performance of the Railways. The reason is not far to find. It is due to the ability of the Minister and great co-operation of the workers of the Railways and also due to the impact of the Emergency that the performance of the Railways was satisfactory. This is

the first occasion for the Indian people to be happy because it is for the first time that the railway fare has not been increased. As a matter of fact, before the presentation of the budget, the Indian people were panicky that the railway fare will be increased as it was done in the past. But actually when the budget was presented, it was quite contrary to the expectations of the people.

The Minister said with great regret in his speech that he has not been able to include the construction of new lines in connecting the hills. I also come from the north eastern region as you do. This region has many things to offer for the development of the country but it has not been possible due to lack of transport and communication facilities. Railways are the only biggest possible method to transport goods and passengers. In the absence of railway lines it is unthinkable to bring together the people living in different parts of the country. Railways are the most important means to fulfil our aspiration that the whole country should be integrated. This cannot be done by air services. The Minister has mentioned in his speech and we have ourselves seen that whether it is in the field of industry or railways or any other areas, the concentration has been only confined to certain developed areas and metropolitan cities to the exclusion of other parts. While the progress in construction of railway lines is being made in some parts in some other parts there is retrogression. The Minister has to pay greater attention to this matter than he has done so far.

So far as the Manipur—Mizoram region is concerned there has been a demand for the construction of a railway line from Silchar to Jiribam, a distance of 50.30 K.M. according to the survey. If this is constructed, the whole area will be quickly developed, but this proposal has not been included in this budget. But I still have hope. The Minister has himself said that in spite of the additional increase of Rs 318 million he has not been able to include many

[Shri Paokai Haokip]

new lines. But the Minister has given us hopes that he will continue to endeavour, through the Finance Ministry and the Planning Commission, to get more money, so that we may be able to get more of new lines. With these few words, I support the Budget.

\*SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Ausgram): Mr. Deputy Speaker, Sir, the time at my disposal being short, I would like to confine myself to matters which are affecting the people of my constituency and my State in particular. Before coming to this, I think I must make it clear that even though the present Rail Budget is being described as non-inflationary yet I feel that there are certain provisions which may in the ultimate analysis raise the prices of goods. An increase of 5 per cent up to 500 K.Ms and 10 per cent beyond this distance has been imposed. There are many essential commodities which will be carried by the railways beyond this 500 K.Ms. and as a result of the increase in the freight rate the ultimate price of these commodities is bound to be affected adversely. To mention one, petroleum will be carried and I am afraid it may lead to an increase in the price of kerosene also.

I have spoken earlier also that because of its strategic position, the terminal facilities at Howrah needs to be improved vastly if we want to achieve good results in quick transportation by the railways. Howrah is the nerve centre where the eastern and south-eastern railways terminate. Apart from this, it is also the clearing house of a major part of the country's export. The hon. Minister in his railway budget has claimed that during 1976-77, the passenger traffic will increase by 5 per cent and the goods traffic will reach 225 millions mark. Keeping all these in view, it is very essential that the entire terminal facilities available in Howrah is examined and suitable steps taken to improve so that it is able to meet the growing need of passenger and goods traffic that emanate

and terminate at this point. Not only this, Sir, I would once again reiterate and demand that terminal facilities at Burdwan and Asansol should also be improved. These are the points from where the bulk of the mineral goods lying in the hinter land pass and lack of haulage facilities make such passage uneven and unsmooth. If better facilities are created at these two points I am quite sure that they will not only speed up the transportation of goods but it may also lead to a reduction in the cost of transportation. Along with this it is very essential also that the Burdwan Asansol link is declared a suburban section. I would like to emphasise particularly the grievances of the railway passengers who travel in this section. Previously, the monthly ticket holders of Burdwan-Howrah suburban section enjoyed the privilege of a break journey and they could also travel by express trains like Coalfield Express, Block Diamond Express, Lucknow Express, Mithila Express. Unfortunately, this facility which the passengers were enjoying for a very long time is being withdrawn. I have met the railway Minister and have passed on the representations of the passengers and I would request that the daily passengers should not be denied the facility which they are enjoying for a very long time. It would be very hard on them and I hope that the matter will receive sympathetic consideration and those privileges should be restored.

I would also take this opportunity to request the hon. Minister that the rail link between Burdwan-Sahab Ganj-Kiul be doubled. This is the section which serves Shantiniketan and because of its location, a good number of tourists both Indian and foreign visit this place. The present facilities are hardly adequate and the requirements can be fully met if the rail line I have mentioned above is doubled. The railway amenities and facilities available between Burdwan-Katoah and Amedpur-Katoah are shockingly poor. Even under the present conditions these sections continue to remain

neglected and there is hardly any one who can pay a surprise check to see that at least the basic minimum amenities that are available to railway passengers in other parts of the country are not denied to them. To cite one example, on 11-3-1976 I was travelling from Katoah to Burdwan by 5.45 p.m. train. There was no light in the train and on making inquiries I was told that there was no battery and hence no light. This is just one example how the passengers are being treated in these sections. On the one hand, the Government have claimed that the sale of tickets have gone up from 40 per cent to 50 per cent which means an increase in rail revenue but on the other hand we find that adequate steps have not been taken to increase the travelling facilities for passengers, and even the existing facilities are being denied. There is also scope for introducing a double track between Bandalajim Ganj-Barwharah. The traffic on this line is very heavy. Kamrup Express, New Jalpaiguri Express and Janta Express from Howrah to Assam pass by this route. A double track will greatly help the mobility of passengers and goods through these sections. There is also a lot of scope for effecting improvement in the Bankura-Damodar line. Previously, the private rail company had been operating this line for profit motive but I think this outlook has to change and the present line has to be improved greatly so far as railway services are concerned. Sir, you are aware of the fact that Haldia is being developed as a major port for handling coal. Recent survey has also revealed that the area adjoining the Mejia police station in district Bankura has a rich deposit of coal. I would therefore urge that Haldia-Bankura-Mejia-Raniganj be connected by a rail link. This will connect Haldia port with coal belt of Raniganj, Asansol, Dhanbad and steel industry of Durgapur directly. For this it is necessary to have a road cum rail bridge on Damodar river. This will minimise the distance also and will help industrialisation of backward district Bankura. I will speak on two more points and conclude.

Sir, mobile catering staff of 81 Up, 82 Dn. and 103 Up and 104 Dn and Kalka Mail and other trains of E.R. are in great difficulty. These low paid staff used to get a 17 per cent commission on their sale but this is being reduced to 10 per cent. These persons have protested against it because this will make a big cut in their earnings and for the last 2/3 months they are getting nothing. I would request the hon Minister that he may kindly look into this matter and kindly ensure that the earlier rate of commission of 17 per cent is allowed to them. They may also be absorbed as a permanent staff in the railways. And finally Sir, a word about the retrenched employees. Nearly one thousand railway employees belonging to the eastern, south-eastern, and north-east frontier railways are still out of employment. They were retrenched for their participation in the railway strike. I would fervently request the hon Minister to consider their case and absorb them as early as possible. With this I end my speech.

श्री सी० डी० गौतम (बानाघाट)

उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं आप को धन्यवाद देना हूँ, आप ने मझे बोलने का मौका दिया और वर भी बैठ कर। दूसरा धन्यवाद मैं मंत्री महोदय, रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड को देना चाहता हूँ जिन्होंने इतना सतुलित बजट प्रस्तुत किया, क्योंकि कई वर्षों में हम देख रहे हैं इतना अच्छा बजट देखने में नहीं आया।

रेल मंत्रालय तथा रेलवे-बोर्ड की नीति है कि जो देश के छिछोरे इलाक़ हैं, जो जगहों से दूरे हैं, सब से पहले उन का विकास किया जाय, उन में रेल-वाइने बिछाई जाय। उसी सम्बन्ध में मैं आप का ध्यान मध्य प्रदेश के बस्तर जिले की ओर दिलाना चाहता हूँ जो एक बहुत बड़ा, क्षेत्रफल में एक प्रान्त के बराबर, जिला है, वहाँ पर कोई रेल नहीं है। यह सागर जिला आदिवासियों से बसा हुआ

## [श्री सी० डी० गीतम]

है। हम लिये इस क्षेत्र में रेलवे लाइन का बिछाया जाना बहुत जरूरी है। इस लाइन को रायपुर से जगदलपुर तथा बैलाडिला तक जो एक बहुत बड़ी आयरन-और माइन है, वहां तक चलाना उचित है। यदि रायपुर से न चलाना चाहे तो राजहरा से जगदलपुर होते हुए बैलाडिला तक चलाया जा सकता है—इस तरह से यह एक दूसरी लाइन निकल सकती है। हमारे क्षेत्रों में यदि डबल लाइन न डाली जाय तो उस में ज्यादा नुकसान नहीं होगा, लेकिन बस्तर में लाइन अवश्य पडनी चाहिए सिंगल लाइन हो। वहां का जंगल इतना बहुमूल्य है कि अगर वहां पर रेलवे लाइन बिछा दी जाय तो इस से काफी सामान भेजा जा सकता है। इस समय वहां कोई बाहरवाला बसना नहीं चाहता, रेलवे लाइन बिछ जाय तो लोग वहां भूमि को जोत सकेंगे, वहां बस सकेंगे और व्यापार का केन्द्र बन सकता है। आने-जाने की सुविधा न होने से तथा रायपुर और बैलाडिला में 280 मील का अन्तर होने से वहां कोई जाना नहीं चाहता। मैं उम्मीद करता हूँ—मंत्री महोदय इस तरह ध्यान देंगे।

उपायक्ष महोदय मेरा अपना जिला बालाघाट है, यह क्षेत्र भी जंगलों से ढका हुआ तथा पिछटा हुआ है। पैसों की कमी के कारण अभी इस क्षेत्र के बाग में गार नहीं किया जा सकता, इस लिए जब भी सम्भव हो इस विकास की तरफ भी गौर करने की उम्मीद करें। लेकिन एक बात जरूर कहना चाहता हूँ—यहां पर एक मलन्दखण्ड नाम से कापर की बहुत बड़ी माइन निकली है, जिस का कापर हिन्दुस्तान में सब से बढ़िया क्वालिटी का कापर है। मलेन खड में हिन्दुस्तान की तांबे की सबसे बड़ी माइन है। वहां पर बहुत ज्यादा आदिवासी बसे हुए हैं और

अगर वहां से बालाघाट को रेल से जोड़ दिया जाए, तो लोगों को बहुत फायदा होगा। इस के बारे में मंत्री महोदय ध्यान दें।

दूसरी बात यह है कि कडम से तिरोडी तक 7, 8 मील का एक छोटा सा टुकड़ा है जहां पर रेलवे लाइन नहीं है। वहां पर मेगनीज का बहुत बड़ा भंडार है। रेलवे लाइन न होने के कारण वहां से ट्रक द्वारा माल भेजा जाता है और बाकी माल रेलवे से जाता है। अगर इस छोटे से टुकड़े पर रेलवे लाइन हो जाए, तो आवागमन में बहुत सुविधा होगी और वहां पर माल के अलावा पैसेजर लोगों को बहुत फायदा होगा।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि जबलपुर से गोडिया तक नैरो गेज लाइन है और इलाहाबाद से जबलपुर तक ब्राड गेज है। यह करीब 142 मील का टुकड़ा है और अगर इस को ब्राड गेज में बदल दिया जाए, तो काफी फायदा होगा। आप लोगों की स्कीम है कि एनप्रकानामिक लाइनें जो हैं उन को ब्राड गेज में परिवर्तित करा जाएगा और अगर ऐसा किया जाना है तो लोगों को बहुत लाभ होगा। इस के बारे में आप कृपा करके ध्यान करें। यह लाइन दोनों तरफ जंगलों से ढकी हुई है और वहां पर अगर यह ब्राड गेज लाइन जाता है तो लोगों को बहुत फायदा होगा।

आखरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि साऊथ ईस्टर्न रेलवे मध्य प्रदेश में सब से लम्बी है और रेलवे लोक सेवा प्रायाग का दफतर कलकत्ता में है जो कि एक कोने में है। अगर रायपुर या विनासपुर में इस की एक शाखा हो तो लोगों को बहुत फायदा होगा और सुविधा होगी। इस वक्त तो इधर के लोग उधर नहीं जा सकत हैं और वहां उन को बुलाया नहीं जाता

है। इसलिए लोकल लोगों को फायदा देने के लिए इस आयोग की एक ब्रांच रायपुर या जिलासपुर में हो, तो बड़ी कृपा होगी।

**SHRI SYED AHMED AGA** (Bara-mulla): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thanks to the emergency that the Railways in India are functioning efficiently. The trains are running in time. Some amount of discipline is also there. But, at the same time, I would say that some amenities for the Second-Class Passengers should be there, because 87 per cent of the passengers travel by Second-Class. Some safety measures which are still not there should be there. It was a happy surprise to note that there is no increase in the passengers fares. That is a pleasant surprise to me. I am very grateful for that. But, at the same time, there is a little increase in the freight. For that, they have exempted the essential commodities, but they have not exempted the kerosene oil which is required and needed by the rural people. As far as kerosene oil is concerned, they use it for light because there is no electricity in rural areas. So, I would recommend that kerosene oil should also be included in the articles that come under that category.

If you see the map of Railways, you will find that Britishers were influenced by two considerations. One consideration was trade because they wanted to sell their goods here and they had concentrated their attention to Madras, Bombay, Lahore, Calcutta and Delhi. It was in this complex that they wanted to build railways because they wanted to sell the goods that they were producing in Britain. The other consideration was the defence requirements.

Our approach is entirely different. Our approach is that we want to develop the backward regions. If backward regions are to be developed, we must have railways in the backward regions. We are still thinking of Bombay, Calcutta, Delhi, Madras and these areas.

Now, I belong to an area which is very backward, which is isolated and which is cut off from the rest of the country. There was a little rain yesterday. The air service was suspended and the road was blocked. Those people get isolated. They cannot develop unless there is a proper rail link with the rest of the country. For the last 25 years, the only industry that the public sector has built up there is the HMT factory, a watch factory. Certainly, it does not mean development.

People there work only for five or six months in a year. For the rest of the period, they just sit idle because of the cold weather and because they do not have any work to do. Some time ago, we used to have blanket-making industry in Kashmir, in Kishtwar, Bhadarwa and all that. They do not have any wool now.

No attention is being paid so far as the development of that backward region is concerned. It is not possible to develop it unless we have railways there. I cannot understand why we cannot have railways there. Some time ago, I read a report which is lying in the Kashmir Archives. It was written by a Britisher, when the Britishers feared that the Czar was coming to India. There are three or four reports, I have read all of them. One report which appealed to me was the report written by Lord Bourbell in which he had said that the railway link was not possible from Rawalpindi side because those mountains were not fit for tunnels, etc. But he said that it was possible to connect valley with Jammu via Reasi. At that time, he said that the only difficulty was a tunnel of eight miles. But even at that time, he said that with the advance in scientific knowledge, it was possible to build a tunnel of eight miles. I do not understand the difficulty of building a tunnel of eight miles now when we can go to the moon. I do not understand why it cannot be done now....

AN HON. MEMBER: Specially when Mr. Qureshi is there.

**SHRI SYED AHMED AGA:** More particularly so. Perhaps, he may be feeling a bit hesitant to talk about his own State. I would like to submit to him also that we have to do something for Kashmir. We cannot break their isolationist attitude, we cannot prevent them to think in terms of isolation and separatist ideas, unless we build railways there and have a proper railway link with them. The railway link is a must. We should build railways there if we want to develop that backward State.

I would like to mention one thing more. Everything that we sent out is by the road transport and that adds to cost. We cannot send fruits; we cannot sell them. Himachal Pradesh fruits sell better. Our fruits rot there. More than half the quantity that we produce cannot be sold because it cannot come here in time. Even through there is a demand for it, we cannot sell it here. There are so many other difficulties also. I do not want to mention all of them. This is the main thing.

I would, therefore, request the Ministry of Railways to pay attention to these things. Even if they reject my demand, let them at least read the report which is lying in the Kashmir Archives. If the State cannot build railways, the report has no meaning there. It is the Centre that has to build the railways. The report should be here.

I also want to submit that the railway link to Jammu is very near the border. Some time ago, there was a suggestion that we should have the railway link via Dhar Udhampur route also so that it is away from the border and it does not go very near the border. I do not understand why they have abandoned that proposal. Apart from the defence point of view, it would at least cut road a distance of 40 miles to Kashmir.

Then, I would say that now that the Salal Hydel Project has come up, which is a big project—and we have hopes in it—and with the electric locomotives being built we should also, in the meantime, build railways in the Kashmir valley. Let them build electric locomotives and electric trains within the valley; that would be less costly. Instead of having to carry petrol and diesel from here to Kashmir in order to use it there, why can't they build electric trains there and save petrol?

Then, I would like to mention another thing. The Railways have a huge team of apprentices, but I see that Kashmir has been given absolutely no representation. I would submit, and very strongly, that Kashmiris must have employment in the Railways and the P&T because, when a Kashmiri gets a job in the Administrative Services, he just shuttles between Delhi and Kashmir. He puts in two years of service here and goes back again to Kashmir; he is again brought here and just after a year, he runs back. So, he must be given employment in the Railways so that he goes to all corners of India and not only up to Delhi. I would submit that the Government should give proper attention to this aspect.

I would also submit that the apprentices should be brought in from rural areas and not only from the cities of Jammu and Kashmir. They should be brought from the rural areas and especially, those belonging to the backward classes should be brought in.

Thank you for having given me an opportunity.

श्री यमुना प्रसाद मंडल (समस्तीपुर) ·  
 उपाध्यक्ष महोदय, एक आदर्श बजट प्रस्तुत करने के लिए हिन्दुस्तान के एक विद्वान मंत्री को सारा देश बघाई देता है और उनमें मैं भी शामिल हो रहा हूँ।



हम लोगों की एक प्रार्थना रही है और रेल मंत्रालय ने उस ओर ध्यान भी दिया है और कहा है कि ममस्तीपुर को शहीद ललित नारायण मिश्र के नाम पर ललित नारायण पूरी रखने का पूरा विचार हो रहा है। मैं समझता हूँ कि हमारे विद्वान मंत्री महोदय उस ओर ध्यान देगे।

उत्तर बिहार के ब्रैकवर्ड एरिये में उन्होंने काफी काम कराया है और हम लोग उनके प्रति कृतज्ञ हैं, मगर जो भी थोड़ा बहुत कार्य बचा है, उसको भी वह तेजी से आगे बढ़ायेगे। जैसा कि अभी श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव ने बताया कि एशिया का एक बहुत बड़ा स्थान है मिहेंगवर, जो केवल 6 किलो मीटर की दूरी पर है, जो मधेपुर से पूर्वोत्तर रेलवे में है, उस ओर काफी ध्यान दिया जायेगा। इसमें रेल की आमदनी बढ़ेगी।

मैं विद्वान मंत्री महोदय में निवेदन करना चाहता हूँ कि ममस्तीपुर में करीब 18 हजार में अधिक रेलवे कर्मचारी रहने हैं। वर्तमान में दिनों में और बड़ी गडर नदी की बाढ़ में उनकी हालत नाकाम हो जाती है। न जाने उनमें घरों में क्या क्या घूम जाता है जिनमें रेलवे कर्मचारियों का स्वास्थ्य खराब हो जाता है। 50 हजार रुपया बहा के लिए हम थोड़ा समझते हैं। यह डिबिजनल हैडक्वार्टर में है इसलिए मैं समझता हूँ कि इस ओर ध्यान देना हमारे रेल मंत्री जी और उनके मंत्रालय के लिए कोई बड़ी बात नहीं है।

एक छोटी-सी और बात मैं बहुत दिनों से कहता आया हूँ कि केन्द्रीय विद्यालय संगठन तैयार है, रेल मंत्रालय भी तैयार है कि वहाँ पर रेल कर्मचारियों के लिए ही नहीं बल्कि और भी जितने केन्द्र के कर्मचारी वहाँ हैं, उनके बच्चों के लिए केन्द्र की ओर से एक विद्यालय खोला जाये।

जैसा रेल मंत्री महोदय ने हम लोगों को आश्वासन दिया है, हम समझते हैं कि उसे पूरा किया जायेगा। ऐसे मौकों पर अगर जोनल मीटिंग्स एम० पी० के साथ की जातीं तो हम लोगों के बहुत से प्रश्न सामने आते और उनका समाधान भी होता। मैं समझता हूँ कि जैसे पहले परिपाटी चली आ रही थी, उसी परिपाटी को फिर दोहराया जायेगा, जिससे काम करने और समझाने में बहुत सहूलियत होगी।

रेलवेज की यह नीति रही है कि पिछड़े इलाके के लोगों को काफी सुविधा दी जाये। यद्यपि इस दिशा में काम भी हुआ है, लेकिन मैं समझता हूँ कि उससे और ज्यादा तेजी लाने की जरूरत है।

प्रशासन ने रेल-भक्ति के नाम पर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को अपने यहां नौकरी देने का निश्चय किया, जिसका सारे देश ने स्वागत किया है। लेकिन कुछ अफसरान ने इन नियुक्तियों को आपस में ही बांट लिया और ऐसे लोगों के बच्चों को नौकरी दी, जिन्होंने स्ट्राइक का नोटिस दिया था और जो यह सुविधा प्राप्त करने के अधिकारी नहीं थे। जो बेचारे हुकदार थे, जिन्हें सायल्टी का सच्चा खिताब और इनाम मिलना चाहिए था, उन्हें कुछ न दिया गया। मुझे इस बारे में अपने क्षेत्र की इनफार्मेशन है। मैं समझता हूँ कि इस विषय में फिर जांच की जायेगी और जो लोग नौकरी पाने के अधिकारी हैं, उन के साथ न्याय किया जायेगा।

दरभंगा पूर्वोत्तर रेलवे का प्रधान नगर है। वहाँ दो यूनिवर्सिटियाँ हैं और वह डिबिजनल हैडक्वार्टर है। ममस्तीपुर से दरभंगा तक की 30 किलोमीटर रेलवे लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित करने का प्रयास कई सालों से चल रहा है, मगर

**[श्री मयूना प्रसाद मंडल]**

समझ में नहीं आता है कि उस में ढिनाई क्यों हो रही है। गत साल उस पर चार करोड़ रुपये खर्च किये गये थे। इस साल भी शायद उस के नाम पर कुछ रकम खर्च की जायेगी इस तरह साल-ब-साल सरवे के नाम पर करोड़ों रुपये खर्च करने से बचना होता कि दो या पाँच या दस किलोमीटर उत्तर की ओर बढ़ने। कई कार्यों से हमारे लिए उत्तर की ओर बढ़ना बहुत जरूरी है। लेकिन इतने कम समय में मैं उन कार्यों में नहीं जाना चाहता हूँ।

सरायगढ़ से धरमारा तक एक छोटा सा गैंग है, जिस का रेस्टोरेशन किया जाना चाहिए। बीच में कोमि नदी है। अगर ऐसा नहीं किया जा सकता है तो राधोपुर से लोकही बाजार होते हुए लोकहा तक लाइन बना दी जाये। इस से खर्च बहुत कम हो सकता है। वहाँ पर वाटर लागू कर दिया है और सरकार को वहाँ काफ़ी खर्च करना पड़ेगा। दूसरे भी उपाय निकाले जा सकते हैं। टेकनालोजी और माइम के इस युग में उम नदी के बीच में केलेडोनियन केनाल की तरह की एक केनाल बनाई जा सकती है, जिस से छोटे स्टीमरों के द्वारा रेल को आगमन मिलाया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस को भी ध्यान में रखें।

गत दो साल से बड़ी गंठक की बाढ़ का प्रकोप बहुत भयंकर ढंग से हो रहा है। रेलवे प्रशासन उम तरफ बिल्कुल उदासीन है। जिस तरह रेलवे प्रशासन ने सी० पी० डब्ल्यू० डी० और अन्य लोगों का सहयोग ले कर मानसी जंक्शन को बचाने के लिए कार्य किया, उसी तरह उम को समस्तीपुर जंक्शन की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। समस्तीपुर पूर्वोत्तर रेलवे का डिभिजनल हेडक्वार्टर है और उत्तर बिहार की लगभग

लाइन है। बड़ी गंठक के पानी का बहाव समस्तीपुर नगर को बहुत नुकसान पहुंचाता है। इस लिए यह आवश्यक है कि उस की तरफ ध्यान दिया जाये। रेलवे विभाग को बिहार सरकार के वाटरवेज विभाग की भी मदद करनी चाहिए, जिस से हमारे करोड़ों रुपये की सम्पत्ति ख़तरे से बाहर रह सके।

\*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem):  
Hon. Mr. Deputy Speaker, Sir, on behalf of my party, the Anna Dravida Munnetra Kazhagam, I rise to express my views, on the Budget Estimates of the Indian Railways for the year 1976-77. I pay my humble compliments to the hon Railway Minister for having formulated the Budget Estimates of the Railways for the year 1976-77 in a very competent manner, bearing in mind the Emergency in the country and the critical situation the country is passing through I have to pay my tributes to the Railway Minister for not taking recourse to raise the passenger fare. Sir, it is a matter of great satisfaction that during the past few months the trains are running on time.

Sir, the loss during this year has been estimated to be of the order of Rs. 78 crores. There is the proposal in the Budget Estimates to raise a revenue of Rs. 88 crores by increasing the freight rates. Sir, this loss of Rs. 78 crores could also have been avoided by the Railways if the Railway Administration had adopted two measures. One was to minimise the amount of compensation being paid to the customers for the loss of goods in transit. That meant tightening the security steps for preventing the theft of goods from the goods wagons. Secondly, if the Railway plans and programmes had been implemented according to the envisaged time schedule, this loss could have been minimised. I am sure that the Railway

Ministry will bear in mind my suggestions so that these steps can be taken for avoiding such losses in future.

On account of paucity of time, I would not go into details of many issues that I want to raise, but I would refer to only one or two issues in brief. The railway line between Villupuram and Tiruchirappali should be electrified for speedy transport. The line between Madras Central and Jalarpet should be electrified. Sir, the work on the Madras Tube Railway system should be expedited. Karur-Dindigul line should be converted into a broad gauge line. The Railway Board has approved the railway line from Salem Junction to Salem Steel Plant, a distance of 13 kilometres only. The required land has also been acquired, but the actual work has not yet started. I request the hon. Minister of Railways to expedite the work on the proposed line from Salem Junction to Salem Steel Plant, a distance of 13 Kms. only.

The Grand Trunk Express between New Delhi and Madras takes a running time of 39 hours. I feel that this running time can be reduced by 4 hours at least. I request that the hon. Minister of Railways should take immediate steps for ensuring that the GT Express between New Delhi and Madras takes at the maximum 35 hours only as running time.

Sir, when we find that the prices are declining all around, it is strange that the prices of foodstuffs in the Railway Canteens have not shown any declining trend. I request the hon. Minister of Railways to take immediate steps for bringing down the prices of foodstuffs in the Railway Canteens.

With these few words, I conclude my speech.

श्री मुहम्मद अमीरुद्दौला (किशनगंज) :  
 मोहतरिम डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे बजट जिम अन्दाज से पेश किया गया है इस को मैं खुशामदीद कहता हूँ। हालाँकि 1974 की स्ट्राइक में जो कि मोटिवेटेड और गलत थी उनमें तर्फ 70 करोड़ का नुकसान मुरक और कोम को हुआ है जो कि हमारे अपोजीशन भाइयों की मेहरबानी है। अर्ज यह है कि ऐसी हालत में मिनिस्ट्री को जितना भी मुबारकबाद दी जाय वह कम होगी। मुझे चन्द बातें कहनी हैं जो मैं एक नुसाइन्दे की हैमियत से कह देना जरूरी मसकता हूँ। जम्हूरियत की यह खूबी है कि एवान के अन्दर नुमाइन्दा अपनी मही और एवाम की राय रखे। पहली बात मैं आप से अर्ज करूंगा कि जो रेलवे का ऐक्ट है वह इम कदर पुराना फसुदा है कि जिम का जवाब नहीं। सन 1971 के बाद इम दौर में आज तक कितने ही कानून अवाम के मफाद के लिए बन चुके, कितने ही अमैंडमेंट लाए गए जिन में अवाम को बहुत फायदा हुआ है। अगर किसी ऐक्ट में कोई अमैंडमेंट नहीं लाया गया तो वह रेलवे का मौजूदा ऐक्ट है। जैसी कि मेरी वान मंत्री जो से हुई हैं उन्होंने माना है कि रेलवे ऐक्ट में अमैंडमेंट की सदन जरूरत है। इसलिए इन में फौरन अमैंडमेंट लाया जाय जो कि अवामो हो, पीपल के लिए हो और पीपल और कोम की मंशा का सब करता हो। मुझे उम्मीद है कि इसी सेशन में उस के अमैंडमेंट का बिल लाया जायगा।

रेलवे के नान तीन बड़े बड़े कारखाने हैं। एक डी एल० डब्ल्यू वाराणसी है, एक जमालपुर का और एक चितरंजन का है। जहाँ तक वाराणसी का सबाल है वह बहुत मुबारक मुकाम है, इस में कोई मुबद्दा नहीं है। लेकिन डी० एल० डब्ल्यू० में चितनी गडबडी है वह कोई

[श्री मुहम्मद जमीलुर्रमान]

अच्छी बात नजर नहीं आती। मैं अर्ज करूँ कि इस में निपोटिज्म और करप्शन का बिलकुल बोलबाना है। किमी से भी यह बात छिपी नहीं है। पिछली बार रेलवे बजट की स्पीच में मैंने इस बात की तरफ ध्यान दिलाया था लेकिन वह अनुसूची कर दी गई। आप रेकार्ड मंगा कर देखें, जितनी उम की कैपेसिटी है डी० एल० डब्ल्यू० वागणसी की, उस से बहुत कम उत्पादन हो रहा है। इस से कौमी एक्स-चेकर को कितना नुकसान हो रहा है यह देखने की बात है। मेरा यह इशारा उत्पादन की तरफ था। अब आप एडमिनिस्ट्रेशन की तरफ आइए। पिछली बार मैंने अर्ज किया था कि डी० एल० डब्ल्यू० में एक ऐडिशनल सी० एम० ई० हैं और दूसरे साहब डिप्टी सी० एम० ई० (वेहिकिल्स) हैं जिन के मुनाल्लिक मुझे बहुत सी ही गहरी सोमों से पना चला है कि उन का ताल्लुक वैश्व जमात से था लेकिन अभी वह बड़े मुर्खस बने फिर रहे हैं। ये लोग अपने जाती नफाद के लिए गिरगिट गी तरह क्या रंग नहीं बदल सकते हैं? इन लोगों की बजह से प्रोमोशन के केसेज डी० एल० डब्ल्यू० में रके पडे है। आप वहां के रेकार्ड्स को खुद मंगा कर देखें कि कितनी ज्यादाती हमारे वर्कमें के साथ हो रही है। वहां पर एक ट्रेनिंग स्कूल भी है। उस में दाखिले के मामले में भी काफी बड़ी गड़बड़ी है। हमारे मोहनरिम वजीर ने अपनी बजट तकरीर में पेज 13 पर कहा है कि 20 सूत्री एकोनामिक प्रोग्राम के फुल-फिलमेंट के लिए अपरेटशशिप को डबल कर दिया गया है। 6 हजार से 12 हजार कर दिया गया है। पर देखना यह है कि अकलियन, आदिवासी, क्रिश्चियंस, हरिजनस की कितनी उम में बहाली हुई है। कितने लोगों को आप ने ट्रेनिंग दी है? जब रिफाई मंगा कर देखेंगे तो उममें आप को बड़ी नाइम्मीदी होगी। फिर हो क्या? गरीब हरिजन आदिवासी मुसलमान

क्रिश्चियन कहाँ जायें? हाउस में एक आश्वासन मिलता है। बजट स्पीच में एक आश्वासन मिलता है। लेकिन उस पर अमल कहाँ तक हो पा रहा है? इसलिए मेरा सुझाव है कि एक हाई पावर कमीशन अपने मातहत बनायें जो इन्हें बात को देखें कि इन लोगों की बहाली कितनी कितनी हो पाई है? मैं यह समझता हूँ कि यह एक कॉम्प्लेक्स है क्योंकि ये सारे लोग, आदिवासी हरिजन, मुसलमान और क्रिश्चियन जो एकदम एनब्लाक हमारी पार्टी के साथ है इसलिए उन को साजिश कर के इन्हें पार्टी से अलग कर दिया जाय। इसलिए मेरी अर्ज है कि ऐसे अफयरान जो इस क्लिम्ब की हरकत करते हैं उन का कम्प्लेक्सी रिटायरमेंट होना बिलकुल लाजिमी और जरूरी है।

मैं आप से अर्ज कर रहा था कि जितने एश्योरेंस हाउस में दिए गए हैं उन को पूरा किया जाना चाहिए। चित्तूरंजन और जमालपुर का भी यही हाल है। आब लिस्ट मंगा कर देखें तो आप को जाहिर होगा कि चार पांच साल में जो बहाली हुई है उस में कितना गोलमाल निपोटिज्म और फवोरिज्म हुआ है। सब से बड़ी बात यह है कि स्पेशल क्लास आफ अपरेंटिशशिप ब्रिटिश लीगसी का बेहनरीन नमूना भारत के अन्दर है। इस में हमारे लायक अफसरों के जितने नाम्रहल बच्चे हैं उन की भर्ती होती है। जो कही कम्पीट नहीं कर सकते वे उसके अन्दर चले गये और वहां से पढ़ कर आ गए। आ कर के ट्रेनिंग हासिल कर ली और इस तरह अपने वालिद मोहतरिम की कुर्सी पर बैठ गए। वहां की अपरेंटिश की डिग्री के बारे में आप को सुन कर ताज्जुब होगा कि भारत की कोई यूनिवर्सिटी उसे नहीं मान रही है, न उस के सर्टिफिकेट को मान रही है। लेकिन रेलवे के लोग उस को अपने सिर पर बिठाए हुए हैं।

इस में नुकसान किस का हुआ ? जो बिचारे इजीनियर 18-19-20 वर्ष से रेलवे में नौकरी कर रहे हैं व टम्पोरेरी है, परमानेंट तो ही नहीं पाए। लेकिन ऐसे नामग्नहल लोग हैं जिन को किसी तरीके से किसी बुनियाद पर अप्रेंटिस की ट्रेनिंग दिलवा कर क्लाम वन अफसर बना दिया जाता है फिर यह स्पेशल का क्या सवाल है ? जम्हूरियत में स्पेशल और गैर-स्पेशल का क्या सवाल है ? इजीनियर का एक क्लाम होना चाहिए।

रनिंग कैंटरिंग स्टाफ के जो लोग हैं जो डीलक्स में चलते हैं या फिर किसी और ट्रेन में उन को सवह अठारह उन्नीस परसेंट मिला करता था। लेकिन हावडा डिवीजन के लोग मुझसे मिलने के लिए आए थे इंस्ट्रुमेंट रेलवे के। उन्होंने कहा कि उन को मजबूर किया जा रहा है कि वे दस परसेंट ही लें। वह हमारे परमानेंट मुलाजिम नहीं है। वह कमीशन पर है। इस गिरानी के जमाने में दस परसेंट बहुत कम है जब कि दूसरे जोन्स में सवह अठारह उन्नीस परसेंट प्राप्त करते हैं। इंस्ट्रुमेंट रेलवे के हावडा डिवीजन के डी० सी० एस० कैंटरिंग इन्स्पेक्टर सभी गरीब वर्करो को धमकी दे रहे हैं कि अगर 10 परसेंट नहीं लोगे तो तुम सब को सर्विस से निकाल देंगे। एक तरफ तो हम लोग बमाने की मान करने हैं और दूसरी तरफ डी० सी० एस० और इन्स्पेक्टर उन्हें उजाड़ने की बात करने हैं। इस तरफ मनी महोदय को ध्यान देना चाहिए। मैं मुझाव देता हूँ कि उम्हें कम से कम 16-17 परसेंट अवश्य मिलना चाहिए।

असम मेल, तिनसुखिया मेल और ए० टी० मेल बहुत सम्बी ट्रेन्ज है, लेकिन इन में खाने का इन्तजाम नहीं है। इन गाडिबी में खाने का डिब्बा, डाइनिंग कार फ़ौरन होनी चाहिए।

हमारे मोहतरिम वजीर साहब ने पेज 13 पर एम्पलायमेंट के मामले पर रोशनी डाली है और यकीन दिलाया है कि —

A crash programme has been launched to make up the shortfall in the quotas of posts reserved for SC and ST Minority communities will also be ensured a fair deal

इस सिलसिले में, जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, इसी एजान में यह कहा गया था कि एक जोनल आफिसर की बहाली होगी और वह जोनल आफिसर हर 6 महीने बाद अपनी रिपोर्ट्स हम हाउस को देगा कि कितने हर्जिन, आदिवासी और मुसलमानों की किम किस जोन में वाहाली हुई है। लेकिन यह रिपोर्ट आज तक सामने नहीं आई। बहरहाल देर आयद दुस्मन आयद—अब वक्त आ गया है कि इस सिलसिले में कार्यवाही कीजाए।

मुजफ्फरपुर रेलवे सर्विस कमीशन के बारे में जितना कुछ कहा जाय, कम है। वहा पर फेवरेटिज्म और नैपोटिज्म का राज्य है। मुझ मानूम हुआ है कि वहा काफी एप्नीकेशन्ज आई और काफी ज्यादा तादाद में मुस्लिम अकलियत के लोगो ने कम्पिट किया, लेकिन दो या चार से ज्यादा की बहाली नहीं हुई। यही हलित एन० एफ० रेलवे की है—कितनी बात बताऊ, हाल यह है कि मजूर बढ़ता गया ज्यो ज्यो दबा की। जैसा श्री भागवत झा आजाद साहब ने मुझाव दिया है, मैं भी यही समझता हूँ कि एक जोनल कमेटी बननी चाहिए जो यह देखे कि ऐसे लोगो की कितनी बहाली होती है। अगर ऐसा नहीं हुआ तो हमारी प्रहरदिल-अजीब प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी के 20 सूची प्रोग्राम को लागू करने में कितनी बड़ी परेशानी होगी।

आप ने जाने-अबख ट्रेन चालू की है— बहुत खुशी की बात है। अबघ की शान

[श्री मुहम्मद जमी लुरैहमान]

बड़े—इस में मुझे क्या एतराज हो सकता है। लेकिन एक ट्रेन—बनाम —“गुरुवत-बिहार” कटिहार से पटना, बड़ी लाइन पर चला कर देखिए, कि यह गरीबी क्या रंग दिखलाती है।

लायल एम्प्लाइज के बच्चों का मसला भी बहुत संगीन है। जितने डिमलायल थे, अकमरियत में उन्हीं के बच्चों की बहाली हुई है—इस तरफ गौर किया जाना चाहिए।

बरोनी से कटिहार तक बड़ा-नेज कीजिए। सब हो चुका है लेकिन धागे को कार्यवाही नहीं हो रही है, हालांकि यह मामला, तीसरे पंचवर्षीय योजना में चल रहा है। बरोनी में जो ट्रांशिपमेण्ट होता है उम में रेलवे को बहुत नुकसान हो रहा है, वह 3 करोड़ रुपये हैं। काफी तादाद में जो विलफ्रज होता है वह एक करोड़ रखा है। स्टैंडर्ड बैगन्स का नुकसान अलग हो रहा है। इस तरफ खाम तबज्जह दी जाये। ला एण्ड आर्डर के मसले को ख्याल में रखते हुए कटिहार रेलवे कालोनी और कब्रि-स्तान और-इदगाह के बीच की दीवार को जल्द से जल्द पूरा कर दिया जाय। यह एक छोटी सी बात है मगर खासी महामियन रखती है। इमोः निय में पहले ही लिब चका ह।

इन अलफाज के साथ में इस बजट की तारीफ करता हूँ और तहदिल से हिमायत हूँ।

[श्री محمد जमेल الروحان]

(कश्मि लुगि) : مستحرم قديمی سہنکو صاحب ویلرے بھمت جس انداز سے یہیہ کیا گیا ہے اس کو میں خوش آمدید کہتا ہوں - حالانکہ 1974 کی سترائیک میں جو کہ سوپرٹریٹ

اور فط تو ہی اس میں صرف 70 کروڑ کا نقصان ملگ اور قوم کو ہوا ہے جو کہ ہمارے ایجوکیشن، ہائٹوں کی مہربانی ہے - عرض یہ ہے کہ ایسی حالت میں مسٹری کو جتنی بھی مبارک باد دی جائے وہ کم ہوگی - مجھے چند باتیں کہانی ہوں - جو میں ایک نمائندے کی حیثیت سے کہہ دینا ضروری سمجھتا ہوں - جمہوریہ کی یہ خوبی ہے کہ ایوان کے اندر نمائندہ اپنی صحیح اور عوام کی رائے رکھے - پہلی بات میں آپ سے عرض کر رہا تھا کہ جو ریلوے کا ایکٹ ہے وہ اس قدر پرانا فرسودہ ہے کہ جس کا جواب نہیں ہے—1971 کے بعد اس دور میں آج تک کتنے ہی قانون عوام کے مفاد کے لئے بن چکے؟ کتنے ہی ایمپلیمینٹ لئے جن سے عوام کو بہت فائدہ ہوا ہے - اگر کسی ایکٹ میں کوئی ایمپلیمینٹ نہیں لیا گیا تو وہ ریلوے کا موجودہ ایکٹ ہے - جیسا کہ میری بات ملتوی جی سے ہوئی ہے انہوں نے مانا ہے کہ ریلوے ایکٹ میں ایمپلیمینٹ کی سخت ضرورت ہے - اس لئے اس میں فوراً ایمپلیمینٹ لیا جائے جو کہ عوامی ہے پمپل کے لئے ہو اور پمپل اور قوم کی منشا کو سرز کرتا ہو - مجھے امید ہے کہ اسی سہن میں اس پر ایمپلیمینٹ کا بل لیا جائے گا -

دہلوے کے پاس تین پڑے پڑے  
کارخانے ہیں۔ ایک DLW وارانسی  
ہے، ایک جمال پور کا اور ایک چترنہن  
کا ہے۔ جہاں تک وارانسی کا سوائے  
ہے وہ بہت متبرک مقام ہے۔ اس میں  
کوئی شہ نہی ہے۔ لیکن DLW  
میں چٹلی کڑی ہے وہ کڑی اچھی  
بات نظر نہیں آتی۔ میں عرض  
کروں کہ اس میں نیوٹروزم اور گریٹھ  
کا بالکل بول بالا ہے۔ کسی سے بھی  
یہ بات چھپی نہ رہے۔ پچھلی بار  
دہلوے بھرت کی سپیج میں میں  
نے اس بات کی طرف دھیان دلایا  
تھا، لیکن وہ ان سلی کر دی  
گئی۔ آپ ریکارڈ منگوا کر دیکھیں۔  
چٹلی اس کی کھپت ہے۔ DLW  
وارانسی کی و اس سے بہت کم اتھان  
ہو رہا ہے۔ اس سے ترمی ایکس  
چیکر کو کتنا نقصان ہو رہا ہے۔ یہ  
دیکھنے کی بات ہے۔ مورا یہ اشارہ  
اتھان کی طرف تھا۔ اب آپ ایک  
منسٹریشن کی طرف آئیے۔ پچھلی  
بار میں نے عرض کیا تھا کہ DLW  
میں ایک اینڈیشنل سی۔ ایم۔ لی  
ہوں اور دوسرے صلحہ قیگی سی۔  
ایم۔ لی (وہیکل) جن کے متعلق  
مجھے بہت ہی گہرے سوچ سے پتہ  
چلا ہے کہ ان کا تعلق ہیڈڈ جماعت  
سے تھا لیکن وہ اب پڑے فسٹرو ہے  
پھر رہے ہیں۔ یہ لوگ اپنے ذاتی  
ملا کے لئے گریٹ کی طرح گیا رنگ

نہیں بدل سکتے ہیں؟ ان لوگوں  
کی وجہ سے پروموشن کو سب DLW  
میں دے پڑے ہیں۔ آپ وہاں کے  
ریکارڈ کو خود منگوا کر دیکھیں کہ کتنی  
زیادتی وہاں کے ورکرز کے ساتھ ہو  
رہی ہے۔ وہاں پو ایک ٹریلنگ  
سکول بھی ہے۔ اس میں داخلے کے  
معاملے میں بھی کافی کڑی ہے۔  
ہمارے محترم وزیر نے اپنی بھرت  
تقریر میں پیج 13 پر کہا ہے۔  
کہ 20 سو تری اکانامک پروگرام کے  
فل فیلینٹ کے لئے ایپریٹنس شپ  
کو قبل کر دیا گیا ہے۔ Rs. 6000  
سے Rs. 12000 کر دیا گیا ہے۔ پر  
دیکھنا یہ ہے کہ اقلیت۔ آدی واسوہ  
کرسچنز اور ہری جن کی کتنی  
اس میں بھالی ہوئی ہے۔ کتنے  
لوگوں کو آپ نے ٹریلنگ دی ہے۔  
جب وارڈ منگوا کر دیکھیں گے تو اس  
میں آپ کو بڑی ناامندی ہوگی۔  
پھر ہو کیا؟ غریب ہری جن آدی  
وادی مسلمان، کرسچن کہاں جائیں۔  
ہاوس میں ایک آسوشن ملتا ہے۔  
بھرت سپیج میں ایک آسوشن  
ملتا ہے۔ لیکن اس پر عمل کہاں  
تک ہو پا رہا ہے؟ اس لئے مورا  
سجھاڑ ہے کہ ایک ہائی پارڈ کمیشن  
اپنے ماتحت بنائیں جو اس بات  
کو دیکھے کہ ان لوگوں کی بھالی  
کتنی کتنی ہو پائی ہے۔ میں یہ  
سمجھتا ہوں کہ یہ ایک کانسٹیبل

[ شری مصد جہل الرحمان ]

ہے کہونکہ یہ سارے لوگ آہی واسی ہری جن اور مسلمان اور کرسچن جو ایک دم این بلاک ہماری پارٹی کے ساتھ ہوں اس لئے ان کو ساڑھ کر کے اس پارٹی سے الگ کر دیا جائے۔ اس لئے مہری عرض ہے کہ ایسے افسران کو جو اس قسم کی حرکت کرتے ہوں۔ ان کا کمپنری ریٹارمنٹ ہونا بالکل لازمی اور ضروری ہے۔

ہیں آپ سے عرض کر رہا تھا کہ جیلے ایسورینس ہاؤس میں دئے گئے ہوں ان کو پورا کہا جانا چاہئے۔ چترنجن اور جمال پور کا بھی یہی حال ہے۔ آپ لسٹ منگوا کر دیکھیں تو آپ کو ظاہر ہوگا کہ 4-5 سالوں میں جو بھالی ہوئی ہے اس میں کتنا گول مال، نیپوتھزم اور فہورٹیزم ہوا ہے۔ سب سے بڑی بات یہ ہے کہ سپیشل کلاس آف اینرنٹس شپ برٹش لیکیس کا بہترین نمونہ بھارت کے اندر ہے۔ اس میں ہمارے لائق افسروں کے جیلے نااہل بچے ہوں ان کی بھرتی ہوتی ہے۔ جو گہوں کمہیت نہیں کر سکتے وہ اس کے اندر چلے گئے اور وہاں سے پڑھ کر آ گئے۔ آ کر کے ٹریڈنگ حاصل کر لی اور اس طرح اپنے والد محترم کی کرسی پر بٹھ گئے۔ وہاں کی اپریٹنس شپ کی

فکری کے بارے میں آپ کو سن کر تعجب ہوگا کہ بھارت کی کوئی یونیورسٹی ایسے نہیں مان رہی ہے۔ نہ اس کے سرٹیفیکٹ کو مان رہی ہے۔ لیکن ریلوے کے لوگ اس کو اچے سر پر بٹھائے ہوئے ہوں۔ اس میں نقصان کس کا ہوا۔ جو بیچارے انجینئر 18-19-20 سالوں سے ریلوے میں نوکری کر رہے ہوں وہ تھمپری ہوں پرمائٹڈ تو ہو نہیں پاتے۔ لیکن ایسے نااہل لوگ ہوں جن کو کسی طریقے سے کسی بڑھاد پر اپریٹنس شپ کی ٹریڈنگ دلوا کر کلاس ون افسر بنا دیا جاتا ہے پھر یہ سپیشل کا کہا سوال ہے۔ جمہوریہ میں سپیشل اوو فہر سپیشل کا کہا سوال ہے؟ انجینئر کا ایک کلاس ہونا چاہئے۔

رنگ کیٹنگ سٹاف کے جو لوگ ہوں جو کہ قی لکس میں چلتے ہوں۔ یا پھر کسی اور ترین میں۔ ان کو 17-18-19 پرسنٹیج ملا کرتا تھا۔ لیکن ہارڈ۔ ڈویژن کے لوگ مجھ سے ملنے کے لئے آئے تھے۔ ایسٹرن ریلوے کے۔ انہوں نے کہا کہ ان کو مجھور کہا جا رہا ہے کہ وہ IO پرسنٹ ہی لیں۔ وہ ہمارے پرمائٹڈ ملازم نہیں ہوں۔ وہ کمیشن پر ہوں۔ اس گرانٹی کے زمانے میں IO پرسنٹ بہت کم ہوں جبکہ دوسرے ڈوٹو میں 17-18-19



برسہنت آپ دے رہے ہیں -  
ایسٹرن ریلوے کے ہاؤس قوتیزن کے  
قی - سی - ایس ، کھرننگ انسپیکٹر  
سبھی فریب ورکروں کو دھمکی دے  
رہے ہیں کہ اگر IO برسہنت نہیں  
لو گئے تو تم سبھی گو سروس سے  
نکل دیا جائے گا - ایک طرف تو  
ہم لوگ بسانے کی بات کرتے ہیں  
اور دوسری طرف قی - سی - ایس  
اور انسپیکٹر انہیں اجازت کی بات  
کرتے ہیں - اس طرف ملٹری  
سہودے کو دھمان دینا چاہئے -  
میں سچھاؤ دیتا ہوں کہ انہیں  
کم سے کم 16-17 پرسنٹ ضروری  
ملنا چاہئے -

آسام ریل ، تن سکھیا ریل اور  
اے - تی ریل بہت لمبی ترین ہیں  
لیکن ان میں کھانے کا انتظام نہیں  
ہے - ان گاڑیوں میں کھانے کا قبہ ،  
ڈائبلنگ کار فوراً ہونی چاہئے ۔

ہمارے محترم وزیر صاحب نے  
پیج 13 پر ایمپلائمنٹ کے مسئلے پر  
روشنی ڈالی ہے - اور یقین دلایا ہے کہ

A crash Programme has been launched to make up the shortfall in the quota of Posts resumed for ST/SC Ministry of Communications will also be ensured a fair deal

اس سلسلے میں چناب ڈھلی  
سپیکر صاحب کسی ایوان میں یہ کہا  
کہا تھا کہ ایک زونل آفسر کی بھالی  
ہوگی اور وہ زونل آفسر ہر چہ  
مہلے بعد اپنی رپورٹ اس ہڈس کو  
دے گا کہ کتنے ہریجن؟ اسی واسی

اور مسلمانوں کی کس کس زون  
میں بھالی ہوئی ہے - لیکن یہ  
رپورٹ آج تک سامنے نہیں آئی -  
بھرحال دیر آید درست آید - اب  
وقت آگیا ہے کہ اس سلسلے میں  
کارروائی کھجئے -

مظفر پور ریلوے سروس کمیشن  
کے بارے میں جتنا کچھ کہا جائے کم  
ہے - وہاں پر فہورٹونم اور نوٹونم کا  
راج ہے - مجھے معلوم ہوا ہے کہ وہاں  
کافی ایپلیکیشن آئیں اور کافی زیادہ  
تعداد میں مسلم اقلیت کے لوگوں نے  
کمپنٹ کہا - لیکن دو یا چار سے  
زیادہ کی بھالی نہیں ہوئی - یہی  
حالت N. F. ریلوے کی ہے - کتلی  
بات بتلاؤں کہ حال یہ ہے کہ مرض  
بڑھتا گیا جوں جوں دوا کی - جیسا  
کہ شری بھاگوت ، جہا آزاد صاحب نے  
سچھاؤ دیا ہے میں بھی یہی سمجھتا  
ہوں کہ ایک زونل کمپنی ملتی  
چاہئے جو کہ یہ دیکھے کہ ایسے  
لوگوں کی کتلی بھالی ہوئی ہے -  
اگر ایسا نہیں ہوا تو ہماری ہر دل  
تہیز پردھان ملٹری شریعتی اندرا  
گاندھی کے 20-سوتری پروگرام کو لگو  
کرنے میں کتلی بڑی پریشانی ہوگی -

آپ نے شان اودھ ترین چالو دی  
ہے بہت حوشی کی بات ہے - اودھ  
کی شان بڑھے اس میں مجھے کیا  
اعتراض ہو سکتا ہے لیکن ایک ترین



अब मैं मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र और उत्तर बिहार के उस भाग की ओर दिलाना चाहता हूँ जिस दिशा में बारबार उन्हें कष्ट देता हूँ। वह है उत्तर बिहार का सहरसा जिला। गत 50 साल पूर्व से कोसी की विनाश लीला के कारण जो पहले से रेलवे लाइन मीजुद थी वह लाइन उजड़ गई, ध्वस्त हो गई। इधर सरायगढ से फारबिसगंज तक की ऐसी पुरानी ध्वस्त लाइन का तो निर्माण हुआ है, और इस दिशा में स्वर्गीय ललित बाबू ने महत्वपूर्ण काम किया था, लेकिन उस के बाद उन की जो धोखा था कि वैसी पुरानी रेल लाइन को पुनः निर्माण किया जायगा और सरायगढ से पहले निर्मली तक ऐसी लाइन को पुनः निर्माण कर कोसी पर पुल बनाया जायगा। यह बातें अधूरी पड़ी हुई हैं। इस काम को जल्दी पूरा करना चाहिये क्योंकि यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है प्रतिरक्षा की दृष्टि से भी जैसा कि स्वयं परिवहन मंत्री श्री राजबहादुर ने मेरे एक प्रश्न का उत्तर में कहा था, मैं उस को पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ। यह नेपाल की सीमा पर है और वहाँ कोई भी दूसरा यातायात का साधन नहीं है, न परिवहन का और न रेल का। उन का उत्तर इस प्रकार है :

“The construction of Darbhanga-Forbesganj road is not yet sanctioned. A Committee consisting of the representatives of the Ministries of Shipping and Transport, Finance, Defence and the Planning Commission has been constituted only for considering ways and means for the financing of this project, specially the construction of Kosi Bridge on this route and its immediate approaches....”

यह कितना महत्वपूर्ण है इस उत्तर से स्वतः स्पष्ट है। वह भी नहीं बना।

इतना ही नहीं माननीय कुरेशी जी ने 24 अप्रैल, 1973 को मेरे एक प्रश्न के उत्तर में कहा था :

“An engineering feasibility study and traffic appreciation have been

carried out for the restoration of the Nirmali-Saraigarh M.G. rail link. Two alternatives have been investigated—one envisaging a rail-cum-road bridge via Dagmara Barrage across Kosi and the other involving a separate rail bridge. It is seen that the line would not be justified for either of the alternatives....”

यह है उन का उत्तर। इन के मंत्रालय का जो उत्तर होता है वह कैसा होता है उस की ओर मैं आप का ध्यान और दिलाना चाहता हूँ और मैं सम्बन्ध में इस स्पष्ट उदाहरण आप को देना चाहूंगा। हमारे मंत्री महोदय ने रेलवे बोर्ड कितना गलत उत्तर दिलवाना है, यह मैं आप को दिखाना चाहता हूँ। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में माननीय हनुमन्तैया जी ने जब वे रेलवे मंत्री थे, 6 जुलाई, 1971 को जो उत्तर दिया था, उस को जरा सुन लीजिए। मैं अपने प्रश्न को पढ़ना नहीं चाहता हूँ लेकिन जो उत्तर उन्होंने दिया है, उस को पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ :

“A rapid reconnaissance and a Traffic appreciation have been carried out for the restoration of the line from Saraigarh to Forbesganj via Raghapur.”

The appreciation report has shown that the cost of the restoration of the Saraigarh-Raghapur portion (13 kms.) would be about Rs. 58 lakhs and it would not be financially remunerative.”

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड जो उन को उत्तर बना कर दे देता है, वही मंत्री जी यहाँ सदन में दे देते हैं। 1973 में हमारे नेता स्वर्गीय ललित बाबू ने जब रेल मंत्रालय का भार सम्भाला तो उन्होंने इस लाइन का कंस्ट्रक्शन शुरू करवाया और 16 जून, 1974 को राघोपुर और प्रतापगंज तक प्रथम बार ट्रेन चली। प्रथम महोदय में ही राघोपुर स्टेशन से लगभग 20,600 रुपये वहाँ से मिले थे। तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का

**[श्री चिरंजीव झा]**

कौन सा प्रोजेक्ट है, कौन साप है जिसके द्वारा आपे जाने पर राबोपुर तक को इस लाइन को अनाभ्रद बताया गया। समझ में नहीं आना। आज तो इस राबोपुर से लगभग एक लाख रुपये तक की माहवा ी आमदनी प्राप्त होने की बात कही जाती है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब आप समाप्त करिये।

**श्री चिरंजीव झा :** मैं एक दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। मेरा निवेदन यह है कि इस तरह के गलत उतारों में पड़ कर हमारे मंत्रों को इन बातों को करते हैं। मैं मंत्र जी से यह निवेदन करना चाहूँगा कि वे स्वयं हमारे इस क्षेत्र का भ्रमण करें और देखें कि दरअसल हमारी क्या कठिनाइयाँ हैं, क्या दिक्कतें हैं। जब तक वह खुद नहीं देखेंगे, उनको हमारी बातों पर विश्वास नहीं होगा। मुझे फिर यह बोहराना पड़ता है कि हमारे वर्तमान रेल मंत्री श्री त्रिपाठी जी ने जब इस मंत्रालय का भार संभाला था, तो उन्होंने उस समय यह घोषणा की थी कि मलिन बावू की जो घोषणाएँ हैं और उनका जो आव्हान था, उसको वह पूरा करेगा। इसमें लोगों को बड़ी राहत मिली थी।

अन्य में मैं इतना कह कर बैठना हूँ कि वे इन पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइनें बनाने की ओर ध्यान दें।

**SHRI MALLIKARJUN (Medak):**  
 Sir, the apt railway budget presented on the 10th of this month has been admired both inside Parliament as well as outside Parliament. The people are interested in certain basic things. They are interested in the punctual running of the locomotives, the maintenance of the passenger fares and inconvenience regarding their reservations and other amenities

during their travelling and above all the transportation of the essential goods. Transportation of essential commodities is a matter absolutely in relation to the public need. When goods, particularly foodgrains, edible oils, fertilisers and other materials, industrial raw materials and steel and so on and so forth are transported properly, people are happy and are satisfied with the performance of the railways. The Railway Board has been functioning effectively under the dynamic leadership of Tripathiji and meeting the various problems confronting the people.

But as is common to all departments there are, as is known to everyone, certain lapses on the part of this Ministry also. Here I have to bring to the notice of the House that some of the recommendations made by the Railway Inquiry Committee headed by Pandit Kunzru have not been acted upon. The Committee had recommended the fitting of driver's vigilance control device to the engine. This has been overlooked and about 1200 locomotive engines have not been fitted with this device. This is really a painful thing. I do not know the reasons behind it. Some imported vigilance control device manufactured by one company Vapco of USA, has been fitted into the engines. But what about our indigenous technology? In 1964 one of the employees of the railways invented a driver's vigilance control device. It was approved by the Railway Ministry. About Rs. 50,000 were spent on it. But they are not recognising it and are not fitting the engines of locomotives, diesel, electric and steam, with this device. I would request the hon. Minister to look into this and other matters.

As far as the administration is concerned, the active involvement of Shri Mohd. Shafi Qureshi in meeting the aspirations of the people and toning up the administration in consultation with Tripathiji has been appreciated and it is a noteworthy feature which should be mentioned on this occasion. It is

an established fact that when the workers' grievances are attended, to, they deliver the goods to the satisfaction of the people. So, far as service matters are concerned, some gazetted posts have been upgraded. But unfortunately, the Railway Ministry has been giving 20 and 30 jumpings in the name of 'outstanding and meritorious'. We do desire to honour the meritorious people, but the jumpings should be reduced. I believe already the Railway Minister has said that it should be four or five jumpings. But on the contrary, the assurance given to this hon. House has not yet been implemented regarding the upgradation of class III and class IV posts. This is very essential and I hope the Minister will take this into account and do the needful.

I would like to bring another point to the notice of the House. There are some safety posts, divisional and zonal, in the railways. These safety posts are being handled by non-technical people recruited from the commercial and traffic side. On the contrary, if these posts are manned by technical people from the engineering department, it will be of great use of the organisation.

Under the prevailing emergency, with the announcement of the 20-point economic programme of our beloved Prime Minister, the functional efficiency of the railways has been improved to a great extent and this is a matter of satisfaction to the people.

However, I have another grievance to bring to the notice of the Minister. In regard to the collection of provident fund, house rent etc. from drivers, 40 per cent is added to the basic pay, but when it comes to allotment of houses, they do not have 40 per cent added to their basic pay. This is not justifiable. If this anomaly is removed, they may get better accommodation. So this must be taken into consideration.

I now come to certain matters like construction of over-bridges. In Hyderabad, in the Sanatnagar industrial area, an overbridge which is required has not been built. This has been pending for years together.

Since there will be regular shunting for the sake of transporting finished products, there will be traffic jam for hours together. Overbridge at Sanatnagar should be taken up immediately. The new Bibinagar railway line has not progressed due to lack of finance. I request the hon. Minister to see that finances are released. The workshop at Vijayawada should be given functional status. I conclude by reemphasising the point about fitting the driver's vigilance control device and also encourage indigenous manufacture. This should be done immediately by the Ministry.

16.00 hrs.

SHRI INDRAJIT GUPTA (Ailpore): Normally I would not have taken up the time of the House at this stage of the debate but I am compelled to draw the attention of the hon. Minister to a recent happening which I consider to be very unfortunate, to put it mildly. In his budget speech the hon. Minister has referred in several places to the fact that the railways are working very efficiently and there is a great sense of discipline among the railwaymen and productivity has risen and the railways are functioning in top gear and so on. In another place he has referred to the fact that relations between management and labour after the unfortunate events of 1974 have stabilised at a happy note. Therefore, I am sorry I have to strike rather an unhappy note because something is happening which cannot at all justify the general observations which the hon. Minister has made. There is no reason why such a thing should take place, if what the Minister says about the situation is correct and I think it is substantially correct.

[Shri Indrajit Gupta]

Therefore, when something strikes a note of discord and goes against this, I think it is necessary to sit up and take notice.

I am referring to what I will say, quite bluntly is the undesirable and unwanted interference by the railway administration in the internal affairs of trade unions. I am referring to one of the oldest trade unions in the railways, a recognised union, a union which was originally founded during the days of the British regime by no less a person than Shri V. V. Giri himself and which was known at that time as the BNR Labour union and which had as presidents various very well known labour leaders like Kalappa, Guruswamy, etc. and which is now become the Southeastern Railwaymen's Union, after new naming of the zones. That union had recently had the unhappy experience of being—I do not know how to describe it—hijacked or sought to be subverted in a peculiar way by certain elements in collusion with the administration. For what reason, I do not know. I should like to know. Is it for some political reason? I want to know under whose inspiration and under whose guidance this is being done. I can well understand somebody starting a new rival union. Everybody is free to do it and I have no objection if somebody started one or two or three rival unions. This Union, of which I have the privilege at the moment to be the President, was holding its conference, its regular annual conference in Waltair at the end of December in the premises of the Railway Institute with the permission of the Railway authorities. A properly constituted conference was going on from the 27th of December to the 29th of December and suddenly in the middle, before the conference had even got properly underway, a certain gentleman by name Shri J. M. Biswas, who used to be the Member in this House at one time—unfortunately at

that time he belonged to my party, some months ago he has been expelled from my party not in connection with the railways but in connection with some other activities of his—who seems to be enjoying the patronage of certain high Railway Officers and I regret to say of certain Members of the ruling party belonging to both the Houses, I do not want to name them, I have got a list with me given by him of those who according to him have agreed to become honorary Members of his Committee . . .

THE MINISTER OF RAILWAYS  
 (SHRI KAMLAPATHI TRIPATHI):  
 I do not know about it.

SHRI INDRAJIT GUPTA: You do not know and I would not have spoken otherwise. But the gentleman sitting behind knows about it. I have discussed with him, he knows about it and I am pointing out certain things

SHRI KAMLAPATHI TRIPATHI: He will reply to you.

SHRI INDRAJIT GUPTA: I do not want the reply. I want to know whether this way you propose to deal with the Unions. I do not think that this is your policy. This gentleman, Shri J. M. Biswas, rushed to Calcutta with a list of so called office bearers which was submitted to the General Manager. In that list, of course, I, my General Secretary and other people were also shown as having been ousted and defeated. That list was submitted to the General Manager of the South-Eastern Railway by Mr. Biswas and within one day—this is also a record, I suppose, during the Emergency at the speed at which the Railway Administration functions that list submitted by Mr. Biswas was promptly circulated by the Administration to all Heads of Departments, Divisional Superintendents and so on saying that this Committee has been elected and are recognising it. Normally it takes weeks and months to prod the administration and poke the Administration into circulating the list of the elected office bearers. This time, it did not take even one day.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have taken ten minutes.

SHRI INDRAJIT GUPTA. Sir, if you suggest that my time is up, then I will close now. The facts are all known to Mr. Quereshi. Mr. Quereshi has assured me that since the matter has now gone to Court pending the final decision by the Court, the attitude of the Ministry and the Administration would be that neither the Committee purporting to be the Committee submitted by Shri J M Biswas nor the Committee which I consider to be the *bona fide* Committee, which was elected at Waltair—neither of them—would be recognised until the Court gives its final decision. I said to him all right. By and large that is a fair decision to take. The charge I am making today is that the South Eastern Railway Administration, and obviously without the encouragement from higher quarters, it will not dare do so, is trying to make out that this Biswas Committee is a proper recognised Committee that it should be given all facilities of discussion, of railway free passes, etc etc and before the Court has come to a final decision, the Administration is repeatedly trying to see that that Committee is foisted on the railwaymen. I want to say that it is their look out I am not asking for redressal. I am saying that we want to reciprocate all these fine words which have been spoken about cooperation and good relations. This is the only Union which has fought against George Fernandes inside the A.I.R.F. When the Chairman of the Railway Board was arranging special trains to take workers to Jodhpur to hear Shri Jayaprakash Narayan in May 1975, it is only this Union which objected and protested. It is the agents of Shri Jayaprakash Narayan and Shri George Fernandes who are trying to smash up this union. So, this will not help to improve the industrial relations on the railways.

श्री शंकर बयाल सिंह (चतरा)  
उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले रेल मंत्रों को, रेल मंत्रालय को और रेलवे के कर्म-

चारियों को मैं इस बात के लिए धन्यवाद और बधाई देना हूँ कि पहली बार बहुत दिनों के बाद देश में समय पर रेलगाड़ियों का चलना शुरू हुआ है और उसके व्यवस्थापक अच्छी हुई है। यात्रियों को जाने में कोई असुविधा नहीं हुई है और जब वे रिजर्वेशन के लिए आते हैं तो उन को निराश हो कर नहीं वापस पड़ता है। किसी को यह शिकायत नहीं है कि हमारी सुखसुविधा का बहुत अच्छा ध्यान नहीं दिया जाना और इसके लिए रेल मंत्रालय को रेलवे बोर्ड को और रेल के कर्मचारियों को मैं बार-बार धन्यवाद और बधाई देना हूँ। लेकिन साथ-साथ एक बात शायद भी कहना चाहूँगा कि रेलवे में यह दृष्टान्त और इस तरह की एफिडेन्सी सब के प्रयास में हुई है मगर सब से बड़ी बात इस के अन्दर यह है कि जब तक अंग्रेजों में काम होना था रेलवे में तब तक गाड़ियाँ सेट चलती थीं। जब मैं पंडित जी ने अधिकतर काम हिन्दी में करना शुरू कर दिया है रेलवे में तब से गाड़ियाँ ठीक से चलने लगी हैं। मैं मसजत हूँ कि पचास प्रतिशत हिन्दी में काम करने से 90 प्रतिशत तक काम रेलवे का चल रहा है, जिस दिन शत प्रतिशत काम हिन्दी में चलने लगेगा उस दिन रेलवे सब से अच्छे ढंग से चलने लगेगी। इसलिए मैं पंडित जी से अनुरोध करूँगा कि हिन्दी में और क्षेत्रीय भाषाओं में, जिन क्षेत्रों में रेलें चलती हैं उन की अपनी भाषा में रेलवे का अधिकतर काम होना चाहिए क्योंकि रेलवे में 70 लाख व्यक्तियों का प्रति दिन का नाता और रिश्ता है। 70 लाख व्यक्ति, हमारे जनसंख्या के सीधे प्रतिशत लोग बराबर रेलगाड़ियों में सवार रहते हैं और उन के लिए जरूरी है कि उन को ज़ाया में काम हो।

मैं केवल प्वाइंटवाइज अपनी बात कह दूँ जिस में आप के घण्टी बजाने के पहले मेरी बात खत्म हो जाय। सब से पहले

### [श्री शंकर दयाल सिंह]

जानना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड की आवश्यकता है या नहीं, इस पर विचार होना चाहिए क्योंकि पिछले 27 वर्षों से जब से मैं डिबेट देख रहा हूँ इस सदन में इस बात की मांग की गई है कि रेलवे बोर्ड को खत्म करना चाहिए, यह ह्वाइटपेपर है। ... (व्यवधान) ...

दूसरी बात यह है कि सामान्य यात्री जो बिना रिजर्वेशन के चलते हैं वे भेड़ बकरी की तरह अभी भी चलते हैं। उन की सुख सुविधा के ऊपर ध्यान देना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि टिकट लेने जब कोई व्यक्ति जाता है और 9 रुपये 85 पैसे या 9 रुपये 70 पैसे का टिकट होता है तो उस को कहा जाता है कि चेंज नहीं है, चेंज लेकर आओ। वह कहता है कि दसों रुपये रख लो और टिकट दे दो। तो क्यों नहीं ऐसा कोई इंतजाम किया जाता है कि दस पांच रुपये के चेंज इस तरह के वहां हों जिससे ऐसी समस्या न पैदा हो।

दूसरा प्वाइंट मैं यह कहना चाहता हूँ कि सभी जगह रेस्टोरेंट में, होटल्स में खाने पीने की चीजों के चपाती चावल, सब्जी इत्यादि के दाम कम हुए हैं लेकिन रेलवे में जो खाना मिलता है चार पांच महीने पहले उस का दाम बढ़ा दिया गया था। इस पर विचार करना चाहिए और रेल में भोजन जो महंगा मिलता है उस को फिर पहले की तरह ही कुछ सस्ता करना चाहिए।

सब से जरूरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि 20 सूत्री कार्यक्रम का पहला सूत्र है कि फिजूल खर्ची बन्द की जाय। रेलवे में अभी भी बहुत ज्यादा फिजूल खर्ची है। 1950-51 में 1 अरब 13 करोड़ रुपये वेतन रेलवे में दिया जाता था, आज

7 अरब 39 करोड़ रुपया वेतन में दिया जाता है जो कि पूरी आय का लगभग 62 प्रतिशत होता है। अब इस बार जो रेलवे का बजट आया उस में नई लाइनों की बात नहीं है। उस के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि एक निश्चित राशि रिजर्व रहनी चाहिए कि इस से केवल विकास का काम होगा और नई रेलवे लाइनें खोलने का काम होगा। अगर संचित राशि में से काम नहीं चलता है तो मैं सुझाव दूंगा कि पांच पैसे प्रति टिकट लेवी लगानी चाहिए और उस से होने वाली आय को पिछड़े क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनें खोलने के लिए सुरक्षित रखनी चाहिए। उस से नई लाइनें निकालिए।

मेरा अगला प्वाइंट यह है कि जो राजधानी या डीलक्स ट्रेन्स चलती हैं वह बड़ी पापुलर हैं। इनको हर प्रदेश की राजधानी से कनेक्ट करना चाहिए— या राजधानी से या डीलक्स से। डीलक्स में जो टू टायर ए सी स्लीपर चालू किया है वह बहुत ही पापुलर हुआ है। उनमें एक जगह भी खाली नहीं रहती है। इसलिए रेलवे बोर्ड को चाहिए कि हर मेल गाड़ी में इस तरह की एक बोगी लगा दें।

जिस तरह से इनकम टैक्स के अधिकारियों को और फाइनेन्स में, रेवेन्यू के पदाधिकारियों को काफी बढ़ाइयां मिली हैं कि उन्होंने बड़ी मुस्तैदी के साथ काम किया, इनकम टैक्स की वसूली की वैसे ही रेलवे के कर्मचारी भी बढ़ाई के पात्र हैं कि उन्होंने बहुत मुस्तैदी के साथ रेलवे की रेवेन्यू को बढ़ाया है जिसके कारण बहुत वर्षों के बाद रेलवे का सरप्लस बजट हमें देखने को मिला। इसके लिए जो रेलवे में चैकिंग स्टाफ के लोग हैं जो चैकिंग करते हैं और पैसे की वसूली करते हैं उनको धन्यवाद देना चाहिए और जिन कर्मचारियों के कारण रेलवे की आय बढ़ी



है उनको आयकर के अधिकारियों और कर्मचारियों की तरह एक महीने का अट्रिब्युटन देना चाहिए पुरस्कार रूप । इस पर विचार किया जाना चाहिए ।

रेलवे बोर्ड या डीबीजन में एक तरह का परिषद जारी किया गया है कि आपकी निश्चित रूप में इतनी अतिरिक्त दिखलानी पड़ेगी । टिकट बिक्री में स्टाफ के लोगों को कहा गया है कि इतने केसेट और इतना पैसा देना पड़ेगा । एक और जब रेलवे मानती है कि बिना टिकट यात्रियों की मदद कम हो गई है तब फिर आप यह कैसे रह सकते हैं कि इतना बसूल ही करना पड़ेगा । जब बिना टिकट यात्री चले तभी यह सम्भव हो सकता है । इसलिए मैं सम्झना हूँ इस तरह के विरोधी परिषद नहीं जाने चाहिए निम्न अस्तुतिवा पैदा हो ।

अन्त में मैं अने क्षेत्र के सम्बन्ध में एक वान आवश्यकता में बहना चाहूंगा । बहुत पहले जब श्री ललिता नागयण मिश्र जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने इस सदन में कहा था कि हजारीबाग जिले को रेलवे में जोड़ा जायेगा और उन्होंने बताया था कि सब का काम चल रहा है लेकिन अभी तक उम सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है या नहीं, मैं नहीं जानता, मैं चाहूंगा कि हजारीबाग जोकि बिहार का बहुत पिछड़ा जिला है लेकिन कोयले के कारण जिसका बहुत महत्वपूर्ण स्थान है उसके बनवामी क्षेत्रों में रेलों का विकास किया जाये ।

अन्त में एक बार मैं पुन पंडित जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने बहुत ही सोच समझ कर समझ बूझ के साथ रेलवे का कार्य किया है और कई ऐसे कार्य प्रारम्भ किए हैं जिससे जनता में विश्वास आया है और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के प्रति श्रद्धा पैदा हुई है । इन शब्दों के साथ

मैं मंत्री जी का राज्य मंत्री जी को धार रेलवे कर्मचारियों को बधाई देता हूँ ।

SHRI S L PEJE (Ratnagiri) Mr Deputy-Speaker, Sir, I like to support the Budget presented by the hon Railway Minister. While presenting the Budget the Railway Minister has taken care not to increase the fares which will affect the common-man. Similarly, while bringing about adjustments in the charges, he has taken proper care not to touch the common-man's budget. He has exempted certain articles such as foodgrains, edible oils, gur, shakkar and jaggery I would request the hon Minister to exempt fodder as well as kerosene oil. The main supply of fodder comes from Thanna and other districts round about Bombay. If the fodder is not included in the exempted category, its cost will go up. I would, therefore request the hon Minister to include kerosene and fodder in the exempted list of articles.

I would also congratulate the Minister for introducing a new train, viz Panchavati Super Express between Manmad and Bombay. This Express is very convenient to Ahmednagar and some part of the Marathwada area, which is being developed industrially during the last ten years. And there was a demand that there should be a train between Manmad and Bombay, and people have hailed the action of the Ministry, because the Ministry has conceded the long standing demand of this area. The demand now is that instead of having it as a tri-weekly train it should be converted into a daily one.

Now about my region, which has no railway line. When Shri Nanda was the Railway Minister, he had ordered that there should be a survey between Apta and Dasgaon, Dasgaon and Ratnagiri, and Ratnagiri and Mangalore. Since then, nearly 8 or 9 years have elapsed but that survey is still going on. I do not know when it will be completed. The Minister had given us an assurance that he would have negotiations with the Planning Com-

[Shri S. L. Peje]

mission and the Finance Minister and see that some more funds are placed at the disposal of the Ministry. I would urge upon the Railway Minister to see that the Konkan area, which has no railway line, gets priority when he gets ample funds from the Planning Commission and the Finance Ministry. The Konkan area has got rich deposits of mica, manganese, iron ore and bauxite; and they have to be exploited. Similarly that area, particularly Ratnagiri district from which—come, is industrially backward. Government of India has already declared that Ratnagiri district is one of the industrially backward districts. If we want to disperse the industries and decentralize them from the urban areas and metropolitan areas like Bombay, Calcutta, Poona and Thana, these backward areas should have infra-structures such as easy communication. In the Konkan coastal area, there is coastal ferry service but only during 7 months in a year.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER: There is no quorum.

MR. DEPUTY SPEAKER: Let the quorum bell rung. Now there is quorum. The hon. Member may continue.

SHRI S. L. PEJE. The only means of communication in that area is the road from Bombay to Goa. There is no other means of communication. In the rainy season, the steamer service is discontinued. Therefore, there has been a demand for a railway line from Bombay to Mangalore, which should be conceded as early as possible. I request the Railway Minister to take up the matter with the Finance Minister and the Planning Commission and get sufficient funds for this project.

The Ministry of Industries has given so many incentives for new comers starting industries in the Konkan area, but very few have come forward because there is no communication. That is why, if at all you want to do justice and bring about industrial pro-

gress in that backward area, there should be rail communication.

With these words, I congratulate the Ministry.

श्री नाथू राम अहिरवार (टीकमगढ़) :  
उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ और साथ ही साथ कर्मचारियों को भी इस बात के लिए कि पिछले 7, 8 महीने से रेल गाड़ियां समय पर चल रही हैं। मैं तो अपने-क्षेत्र की बात कहता हूँ जिम में एक ही रेल गाड़ी झांसी से मानकपुर चलती है जो सदा 8, 9 घंटे लेट चला करती थी, और पिछले तीन साल में मैंने उस पर चलना बन्द कर दिया था, बस से आता था, लेकिन अब वह गाड़ी भी समय पर चल रही है। जैसा कि सभी माननीय सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्र की बात कही है, मैं भी मंत्री महोदय से एक अपील करना चाहता हूँ कि इंदिराखण्ड पिछड़ा क्षेत्र है और हम लोग बराबर मांग कर रहे हैं कि ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर, खजुराहो और महोबा तक एक रेलवे लाइन बनाई जाय। सरकार ने पिछले साल आश्वासन भी दिया था कि विचार कर रहे हैं, लेकिन चूकि पैमें का अभाव है इसलिए इस काम को हाथ में नहीं लिया जायगा। पिछले साल इन्होंने महोबा से खजुराहो तक रेल लाइन का मर्वे किया है। लेकिन इस साल के बजट में उस का कोई जिक्र तक नहीं है। मंत्री महोदय इस बारे में स्थिति को कृपा कर के स्पष्ट करें। चूकि यह डकैत क्षेत्र था इस क्षेत्र को विकसित करने के लिए मध्य प्रदेश सरकार ने भारत सरकार से मांग की थी कि ललितपुर से टीकमगढ़, छतरपुर हो कर रेलवे लाइन महोबा तक बनाई जाये जिससे सीधे हमारा सम्बन्ध कलकत्ता तक हो जाये। जब हम उद्योगपति से कहते हैं कि यहां उद्योग खड़े लगाये जायें तो वह लोग कहते हैं कि आप के यहां इनफ्रास्ट्रक्चर नहीं है इसलिए उद्योग नहीं लग सकते

हैं। और जब रेलवे लाइन के लिए कहने हैं तब आप कहते हैं कि वहाँ उद्योग धंधे नहीं हैं इसलिए रेलवे लाइन कैसे डाली जाय। इस में यहाँ की जनता का क्या कम्पूर है? आप लोग नय कर लीजिए कि क्या चीज पहले होनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि झासी-मानिकपुर के बीच में एक ही पैमेजर गाड़ी चलती है, और इस ट्रैक पर डीजल इंजन भी चलते हैं, पिछले साल माग थी और मंत्री जी ने सर्वेक्षण कराया था कि एक्सप्रेस गाड़ी चल सकती है। और मुझे पता चला कि तूफान एक्सप्रेस जो आगरा से डाइवर्ट हो कर टूटला जाता है उस को सीधे झासी में इलाहाबाद हो कर हावडा ले जाने की योजना है। लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। आप ने गाड़ियों के अच्छे अच्छे नाम रखे हैं, जैसे पचवटी एक्सप्रेस, काशी एक्सप्रेस तो इसी तरह में हमारे क्षेत्र में आप तुलसीदास जी के नाम पर तुलसी एक्सप्रेस या तुलसी मेल चला दीजिए। पंडित जी तो बगबर तुलसी दास जी की रामायण का पाठ करते हैं इसलिए आप एक एक्सप्रेस गाड़ी तुलसीदास जी के नाम पर चलायें।

मेरे क्षेत्र में झासी से चौथा स्टेशन निवाडी है, जो तहसील हैडक्वार्टर है। इस साल यहाँ पर 40, 50 वंगन खाद्यान्न उतारा गया। लेकिन शौंड न होने के कारण अक्टूबर के महीने में पानी बरसने से गेहूँ भीग गया। बराबर हम माग कर रहे हैं, डिवाजनल कमिटी में भी माग की थी कि पब्लिक एमेनिटीज फण्ड से ही पैसा ले कर एक शौंड का निर्माण करा दिया जाय जिस से नुकसान न हो। इस स्टेशन पर गल्ला, सीमेंट काफी मात्रा में बाहर से आता है, लेकिन शौंड न होने

में काफी गल्ले का नुकसान होता है। इसलिए मेरी माग है कि डम शौंड को तुरन्त बनाया जाय।

दमरी बान यह है कि आप ने यहाँ जो एप्रेटिसिप की योजना है, उसमें हरिजनो और आदिवासियों को बिल्कुल मौका नहीं मिलना है। आप इस को जाच करें कि झासी वर्कशॉप में शायद एक या दो परमेन्ट ही हरिजन और आदिवासियों को लिया गया है बाकी दूसरे लोगों को लिया गया है। पहले तो यह था कि जो जूनियर हाई स्कूल पाम होंगे या आठवीं या नवीं कक्षा पास होंगे, उन को एप्रेटिसिप में लिया जाएगा लेकिन बाद में यह आर्डर्स निकाल दिये गये कि जो हायर सैकण्डरी या इन्टरमीडिएट होंगे, उन को लिया जाएगा। इस तरह से हरिजनो और आदिवासियों को नहीं लिया गया और जो दूसरे लोग थे और अफमररो के मिफारिशी थे या उन के नजदीकी रिफेदार थे, उनको एप्रेटिसिप में लिया जा रहा है। इन चीजों को आप को देखना चाहिए। डिवाजनो कार्यालय में क्लर्क लोग 20, 20 साल से एक पोस्ट पर काम कर रहे हैं और वे रनिंग स्ट्राफ, जिममें गार्ड और ड्राइवर आते हैं, बाबू लोग उन हरिजनो और आदिवासियों को काफी परेशान करने हैं। मैं आपका बतलाऊ कि झासी लोको में एक हरिजन ड्राइवर का प्रोमोशन आज से 8, 10 साल पहले हो जाना चाहिए था लेकिन अभी तक नहीं हुआ है। उसी नाम का एक दूसरा ड्राइवर तुलसी राम है जिम के ऊपर चार्जशीट लगी हुई है और उस की तरक्की रकी हुई थी। उसका रिकार्ड उस हरिजन ड्राइवर के रिकार्ड से जोड़ दिया गया। इस तरह से जो उम का प्रोमोशन होने वाला था वह नहीं हुआ। मैंने मंत्री जी को पत्र लिखा तो उस की फाइल ही गोल कर दी। इस इस तरह के हथकण्डे वहाँ

[श्री नाथू राम ग्रहिरवार]

हरिजनों पर अपनाये जा रहे हैं और उन के साथ अन्याय हो रहा है। इसलिए मेरा कहना यह है कि जितना भी रिक्लूमेंट होता है और उसके लिए जो पब्लिक सर्विस कमीशन है, उस में हरिजनों और आदिवासियों का भी एक प्रतिनिधि होना चाहिए और बिबीजनल लेवल पर जो क्लास का रिक्लूमेंट होता है, वहां पर भी एक उनका प्रतिनिधि होना चाहिए ताकि उन के साथ अन्याय न हो सके।

इसके साथ ही साथ मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ। बिना टिकट यात्रा करते हुए, जिन लोगों को टिकट कलेक्टर पकड़ते हैं, उन पर मैजिस्ट्रेट द्वारा जुर्माना किया जाता है। मैजिस्ट्रेट अपने मन से किसी पर 10 रुपया जुर्माना करता है और किसी पर 25 रुपया जुर्माना करता है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि जो ग्राम का डी० एस० है या डी० सी० एस० है, या जो कि क्लास 1 आफिसर है, उनको पावर होनी चाहिए, उनका अधिकार होना चाहिए कि वह मोके पर इमीजीयटली फैमला कर दे और जो कुछ जुर्माना या सजा देना है वह आन दि स्पॉट कर दे ताकि लोगों को ज्यादा परेशानी न हो।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो लोग बिना टिकट यात्रियों को पकड़ते हैं और उनसे काफी रुपया वसूल करते हैं, उनको भी कुछ इनाम दिया जाना चाहिए। अभी एक इजीनियर को टूरिस्ट पार्टी को एक टिकट कलेक्टर ने पकड़ा और उन से उनसे 2800 रुपये वसूल किये, लेकिन किसी ने उनको इस काम के लिये कोई सर्टिफिकेट नहीं दिया। मेरा सुझाव है कि ऐसे लोगों

को तरफकी देनी चाहिए और इनाम भी देना चाहिए जैसे कि और विभागों में दिया जाता है, जिसमें विभाग के कर्मचारियों का होसला बढ़े और वे अच्छा काम करें।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को एक अच्छा बजट लाने के लिये धन्यवाद देता हूँ।

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): Mr. Deputy-Speaker, Sir, Pandit Kamalpati Tripathi, obviously looks a very happy man, because unlike his several distinguished predecessors, he has not only brought the railways out of tunnel, but he is able to see quite some distance outside that tunnel having crossed through successfully in the last two years or so. Therefore very legitimately, he spoke of several magnificent achievements, during the limited period of 8—10 months or one year, while reviewing the progress of the Railways in his speech last week.

Sir, his sense of pride and achievement to an extent is legitimate, and I say it was very evident in his speech. I must compliment and commend the Railway Minister's and the Government's attitude of pragmatism and practical sense in dealing with the vast problems of both running the railways and improving in terms of operational efficiency and in terms of enhancing its services to the rapidly increasing number of computers in our country. Having said that, I must then immediately strike a note of warning, not that the Minister and Government are completely unaware of it, but perhaps sometimes out of sheer enthusiasm that aspect of the matter may be lost sight of. When I say that the Railway Minister and the Government have brought the railways out of the tunnel and the entire country, in that respect, surely there is a scope for considerable im-

provement in terms of making the railways really, a commercially feasible and good enterprise, and at the same time, making the railways function as a public utility service and welfare corporation. Therefore, I feel that the warning is to be given that there is no scope as yet for robust optimism and certainly not any scope for complacency in regard to railway's finances and the railway's operational system. Much needs to be improved; much needs to be strengthened and much needs to be planned imaginatively and implemented efficiently in terms of the entire working of the Indian Railways.

The Indian railway finances over a period of past one decade and more have shown a number of inherent imbalance. The sooner the Minister and the Government try to set right these imbalances in the railway finances, the better it will be for the railways and also for the entire economy. I feel that the railway finances need to be put on a sound footing and the operational performance needs to be improved considerably. The operational efficiency also needs to be improved much more than what has been achieved so far.

Several hon. Members, particularly from the Congress Benches, spoke in glowing terms about punctuality of trains. I am all happy if the trains have become punctual. We must be punctual in all our doings and things in public life also. But merely because the trains run punctually, it does not mean that the Railways are doing a satisfactory job. You may be punctual but you may be punctual at a slow speed. How does it help? If you run trains at a speed which is commensurate with the rolling stock, engines, etc., commensurate with the needs of a particular busy area where the speed matters, then only you can say that the punctuality has an added advantage. Then alone you can talk about punctuality of trains in terms of an achievement.

When I talk of railway finances, I would like to give you only one instance. This is about wagon utilisation. The Reserve Bank of India Bulletin in its November, 1975, issue has made a special analytical study of the finances of the Railways mainly during the Fourth Plan period. In that study, this is what it has to say. I quote from one of the articles based on the study:

"According to the Study, one of the measures aimed at improving the Railway finances would be through better operating efficiency. The Railways' operating efficiency in respect of wagon-utilisation during the entire Fourth Plan was lower than in 1960-61. The average utilisation of a wagon per day in 1973-74 was 67.3 kms. as compared to 76.9 kms. in 1960-61 and was much lower compared to countries like Japan (96 km.) and the Canadian Pacific Railways (89 km.). The Study has further revealed that the average wagon kms. did not show any increase during the last fourteen years despite dieselisation and electrification of several routes and the introduction of various operating innovations."

Therefore, my point is that we must go into the question of railway finances more carefully. Of course, he has not added to the fares. And yet, very wisely, he has tried to increase the freight thereby covering the deficit and bringing in a small surplus of Rs. 9 crores for which we are grateful. But I do not understand why a Railway Minister, particularly from 1976-77 onwards, should think only in terms of a small surplus. Why cannot he give us a much greater dividend in terms of profitability and better service to the commuters?

Having said that, I would like to say a word about the need for an intelligent and proper coordination in movement of traffic, both of goods and passengers. There is no proper co-ordination between the rail, road, canal and sea transport system in our

[Shri P. G. Maralenkar.]

country. I want the Minister to have an overall transport planning. It is now much more necessary than before.

He has not increased the fares. So far so good. But what about the necessity for increase in terms of benefits and amenities to passengers, particularly those who are travelling by the Second Class, the erstwhile Third Class? By converting Third Class into Second Class, you do not make them feel satisfied unless you give them more amenities. One feels very sad when thousands—I will not say, millions or lakhs—of one's countrymen have to travel by Second Class, very crowded, without any cleanliness, without any sanitation, no fans, no proper catering arrangements and all that. Many of them who go on longer journeys are deprived of the reserved sitting accommodation and, for night journeys, are deprived of proper sleeping accommodation. For example, why not start a jantabad facility, which you have started on the southern railways as far back as in May, 1972, for the entire country? I believe, this facility has been given to two Express trains on the southern railways. Why not a similar facility be given to Second Class passengers in the entire country? The trains are still over-crowded; they are still running slow; the catering is still poor.

These are the aspects on which I want attention to be devoted, so that much more can be done in this regard.

Finally, I don't want to say more about accidents, but I want to invite attention to the three recent accidents which took place—very ghastly accidents—on the suburban trains in Bombay. Mr. Qureshi himself went there, but I want him to find out how these accidents—three or more in a row, took place in quick succession in a matter of ten days or so.

About the question of un-manned gates, the Minister knows that out of

about 37,000 level crossings, there are as many as 22,000 crossings still un-manned. They are the cause of many accidents and I hope the Minister will look into this.

Finally, about new railway lines, the Minister has advanced the argument that there is no finance. The Bhavnagar Tarapur Railway line in Gujarat the Kapadwanj-Modasa line in the Sabarkantha district of Gujarat and the Konkan railway line in Maharashtra about which my friend talked a little while ago, are in important areas where new railway lines are quickly needed. He has given Rs. 6 crores for the Veerangaon-Okha broad-gauge. On that basis, if he gives Rs. 5 crores every year, this broad-gauge will never be completed in good time and, at this rate, the Veerangaon-Okha line will take easily five to eight years more and it will be difficult for the people to wait that long. I would like him to give an additional budget allotments for these things also.

Now, may I say a word about individual trains? Some previous speakers talked about some of them. One such train is called the Sabarmati Express. It goes from Ahmedabad to Varanasi and although it is called the Sabarmati Express it takes 40 to 50 hours for the journey! I think you should call it a Slow Passenger Train instead of calling it an Express. If you had called it the Sabarmati Slow Passenger Train, I would have had nothing to say but if you call it the Sabarmati Express, it should not take that much time.

So, these are some of my suggestions.

I want to end by saying that the Railways, being a national organisation, should fulfil certain social obligations and the citizens should also participate by contributing their mite towards developing the national railways. The Railways have opened a

new chapter; let us all do our best—both the Government and the citizens—to make them an advanced and efficient public organisation of the world.

बी मूलबन्ध भाषा (गोली) : ३५६५४ महोदय, २० सूत्री कार्यक्रम का अग्र विधि पर जादूई अन्तर हुआ है तो वह रेल के इंजनों पर हुआ है, क्योंकि अब वह ठीक समय पर आकर खड़े हो पाते हैं। लेकिन एक बात है कि रेलवे में हमारे ५० अरब ५० करोड़ और ३ लाख की पूंजी लगती है, अग्र हमके १६ लाख कर्मचारी देशभक्त बन जायें, ईमानदारी से काम करे, तो हिन्दुस्तान के लोगों को शिकायतें नहीं होती, पिछले साल रेलवे में कम से कम ३ करोड़ की खोरी न होती और १४ करोड़ का अपेक्षित न देना पड़ता। मैं कहना चाहता हूँ कि आज भी ६ लाख ९० हजार ६७९ केस पेंडिंग है। मैं रेल कर्मचारियों की तारीफ करते हुए प्रार्थना करना चाहता हूँ कि उनको २ करोड़ अरब की उगादा पूंजी, एमिनिटिज और दीर्घायें। यह देने के लिये हिन्दुस्तान के रहने वाले तैयार हैं। अग्र उन्होंने निर्णय कर लिया कि देश को आगे बढ़ाना है तो आज देश आगे बढ़ सकता है। रेलों के कारण देश के एक कोने से दूरे कोने में एकना कायम की जा सकती है।

मैं बहुत बड़ी बड़ी बाने कहना चाहता हूँ लेकिन समय बहुत थोड़ा है, इसलिए सभेय में ही अपनी बातें कहूंगा। मुझे बड़ा दुःख है हमें इस बात को सोचना चाहिये कि हमारी दीवार कहां जाती है। मैं संडित जी के ध्यान में कुछ बातें लाना चाहूंगा।

६ लाख रुपये को कीमत के कम्प्यूटर न खरीद कर रेलवे ने कम्प्यूटर किराये पर लिये और उन पर ५०.१७ लाख रुपये खर्च कर दिये। इस बारे में हमारी कमेटी ने बहुत जोरों से रिपोर्ट लिखा है :

"It is now absolutely necessary that it should be examined how

the Railways entered into such dubious transaction with the firm and that, on the basis of the findings, appropriate action should be taken against all the persons involved."

मैं बनाना चाहता हूँ कि रेलवे को किस प्रकार नुकसान हो रहा है। रेलवे में जो कोयला आता है, उसमें कितना नुकसान होता है ?

"Therefore, the total loss would have been approximately Rs. 3.43 crores annually."

"It is deplorable that even after nationalisation of the coalmines, the position, far from improving, has deteriorated."

It said that it had gone worse.

"After nationalisation, the percentage of wagons found to contain inferior coal on visual inspection was 57 as against 2.5 per cent for the corresponding period in 1972 before nationalisation. Thus, there has been a 128 per cent increase in the inferior supply."

They have further said:

"It is difficult to believe that the Railway Board could have been so unmindful of its duties . . ." and so on and so forth."

अब मैं बनाना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड कैसे काम कर रहा है।

"The Committee are also unhappy to note that 28,000 tonnes of steel billets imported on an urgency basis and which were received in India by March, 1971, have not yet been fully utilised. As at the end of February, 1974, 4,500 tonnes of billets were awaiting disposal. The Committee cannot but deprecate the locking up of resources in this manner."

The Railway Board was condemned; every action was condemned.

[ श्री मूलचन्द्र दाया ]

कम्प्लेक्सन के बारे में कहा गया है :

"It is further seen that, out of 583 cases involving total claims of contractors amounting to Rs. 802.10 lakhs referred to arbitration during the period from 1968-69 to 1970-71, the Railways had to pay Rs. 8.20 lakhs."

Still, the cases to be settled are in thousands.

मैं कोई रेलवे लाइन नहीं मांगता हूँ। लेकिन जब से मैं पार्लियामेंट में आया हूँ, मैंने कहा है कि मंत्री महोदय एक दफा राजस्थान का दौरा कर लें। सैदड़ा में ट्रेन केवल दो मिनट के लिए रुकती है, जब कि नानाबेडा में वह खड़ी ही नहीं होती है। मैं चाहता हूँ कि वहाँ ट्रेन के रुकने का टाइम बढ़ा दिया जाये, ताकि जो आदिवासी घोर झील आदि ग्रहमदाबाद में काम करते हैं, वे आ जा सकें।

ग्रहमदाबाद-दिल्ली रेलवे लाइन को ब्राडगेज बनाने के बारे में बारह माल से कहा जा रहा है कि वह प्रॉडर कनसिडरेशन है।

क्या अच्छे अच्छे उत्तर आए हैं। मैं निवेदन करूँगा कि ग्रहमदाबाद से दिल्ली तक मीटर गेज को ब्राड गेज में कन्वर्ट करने के लिए कितने सजेशन हैं? बाकी जो बातें हैं उनको मैं लिख कर आपकी पेश करूँगा।

SHRI DHAMANKAR (Bhiwandi):  
 Sir, during the Emergency, the Railways, especially the Minister and his colleagues have done very well. They have introduced economy, efficiency and punctuality in the system. They have successfully minimised the corruption to a great extent, but still there is scope for enforcing more economy and for utilising the present assets to the maximum extent. If the railway wagons, tracks and engines are utilized to the maximum, it would help increasing the finances and actual

economy. The Reserve Bank Bulletin 1975 has said that the wagon utilization in this country is the least; it is 67 kilometers per day, while in Canada it is 76 and in Japan it is 89 kilometers per day. Wagons at stations, marshalling yards and workshop continue to stay for days together. If they are utilised properly and to the maximum extent, economy will still improve.

No doubt, the corruption has been minimized, but at certain points it still exists, especially at the allotment of wagons point. Wagon allotment for grass or salt is very difficult. No wagon moves unless it is greased with some illegal gratification. This needs to be looked into.

There is unhealthy competition between roadways and railways and this has to be avoided. This can be done by enlarging the container service, the home delivery service, which is very useful. If you enter into collaboration with private agencies and enlarge this service, this unhealthy competition can be avoided and the finances can be increased.

There has been a demand for new stations, especially in the industrial complex in Nasik, Poona and Bombay. All this area is fast developing industrially. People have to go to the factories and for long distances there are no stations. If they demand a station, the routine, stereo-typed reply of the Railways is that this is not viable, or economically not feasible. If the conditions have improved, the Railway Board should review the position again and see that more stations are given to this area, where industries are growing fast.

On the Diva Basin Railway line, the work is rather slow, it should be expedited. Some three years back, I had suggested that while constructing bridges over the creeks on these lines, the width of the railway bridge should be increased by four feet to be utilized as foot-path for the villagers to



cross the creek, because it is not possible for the State Government to construct bridges on these big creeks. If the width is increased by four feet, I think that would serve the communication needs of that area. The Railways had agreed and I think, when the bridges are under construction, this should be looked into.

There should be more shuttle service, more local suburban trains, between Virar and Dahanu. For years, this problem has been pending. There were discussions with the MLAs and M.Ps. of the area once upon a time and it was said that after the electrification is completed between Virar and Dahanu, this project will be considered. Now it is more than a year that the project of electrification is completed. I would request the Railway Minister to start the shuttle service between Virar and Dahanu. It is all agricultural area, fruit growing area and the fruit has to reach Bombay market as early as possible. If shuttle service is introduced, that would be a big gift to that area.

There should be more local trains, especially between Kasara to Kalyan and Bombay. A worker who has to reach at his work at 7 o'clock or 8 o'clock in the factory has to start from Kasara at 4 o'clock because there is no local train after 4 o'clock. He reaches there at 6 o'clock and wait at the factory gate for more than an hour. For back journey, he reaches his home at 10 o'clock. There is no suitable train before that. The timings should be looked into and adjusted properly.

A lot of work on the over-bridges is still pending. Some work is at the stage level. What is happening is this. The earth work is being washed away every year and the expenditure is increasing day by day. If these bridges are completed, that will increase the speed of communication and help that area.

There are very few local suburban trains between Lonavala and Poona. That area is an industrial complex and is growing fast. More trains should be introduced on that line.

Now, Mathera is a hill station which is being developed by Maharashtra Government on a very big scale. Though the rates are six times higher, still tourists prefer to go there as it is the nearest hill station for Bombay. But student concession is refused. I had discussions with the General Manager and he told me that he has recommended to the Railway Board and I request that this should be accepted. I have said that during the peak season there should be no concession but during January—March when the trains run practically empty as there are no permanent residents in Matheran, the students should be given concessional rates so that they can advantage of it and go to the hill station.

16.56 hrs.

[SHRI C. M. STEPHEN in the Chair]

Similarly, the staff at Matheran have to maintain a double establishment because Matheran is a costly hill station. So they have to maintain their family somewhere for the education of the children. But they are not given any allowance on the ground that the height of the hill station is not that as is required under the schedule. I think height should not be the consideration. The criteria should be the living conditions of that area. This should also be looked into.

About the Panchavati Express, Mr. Pege wanted that it should be run daily. I also support him. It should be run daily and it should reach Bombay at 10.30 in the morning so that the business and industrial people can complete their business, reach the station by 5 or 6 p.m. and get back to Manmad by 10 p.m. So the

[Shri Dhamankar]

timing of the Panchavati Express should be suitably adjusted.

The suburban trains are fast increasing. The ghastly accident at Matunga has created a sense of unsafety in the minds of the travelling public. In that accident some 10 or 12 people died. After that there were three small accidents but fortunately, there were no casualties, but the sense of safety is being diminished. I would request the hon. Minister to see that proper safety measures are taken.

Ticketless travelling has also to be checked. At some stations the parties are there but at some other stations there are no parties. Still pilferage and ticketless travel is continuing.

With these few words and few suggestions, I thank you for giving me an opportunity to speak.

**श्री राम हेड्डाळ (गमटेक) :** सभापति महोदय, मैं त्रिपाठी जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने जब से रेल का कार्यभार सम्भाला है तब से रेल का कार्यभार में उत्तरोत्तर प्रगति नजर आ रही है। इस बजट के द्वारा उन्होंने वृद्धिमान्नी का परिचय दिया है कि परम्परा से जो घाटे का बजट हुआ करता था उसको सरप्लस में बदल दिया गया है। उन्होंने रेलवे का किराया भी नहीं बढ़ाया, जनसाधारण के पारिवारिक बजट पर अतिरिक्त बोझ भी नहीं पड़ने दिया और इतना ही नहीं, आर्थिक दृष्टि से रेलवे के आत्मनिर्भर बनने का संकल्प भी उन्होंने ज़ाहिर किया है। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित पदों के कोटे में जो कमी है उसको पूरा करने का भी कार्यक्रम उन्होंने इस बजट में पेश किया है। मैंने देखा है कि अनुसूचित जाति का जो कोटा है वह कोटा तो पूरा नहीं किया जाता, यहाँ तक कि एक फौसनी भी अनुसूचित जनजाति के लोगों को वहाँ नियुक्त नहीं किया गया, उनके कई स्थान रिक्त हैं। यह बात समझ में

नहीं आती कि इन देश में करीब दस करोड़ अनुसूचित जाति के लोग रहते हैं और जब हरिजनों को सुविधाओं दी गई उसी समय आदिवासियों की सुविधाएँ होनी लगी गई। एरिया बंधन जो है वह हरिजनों के लिए नहीं लगाया गया है लेकिन आदिवासियों के लिए लगा दिया गया है इसके कारण आज 27 साल में हम देखते हैं कि आदिवासियों की कोई प्रगति नहीं हुई। आदिवासी वहीं के वहीं रहे, उनका जन्मान नहीं हुआ। बापूसाहब श्री भम्बेडकर एक मान्य विद्वान थे, द्रष्टा थे, मेरी समझ में यह बात नहीं आती कि हरिजनों के लिए उन्होंने एरिया का बन्धन नहीं लगाया लेकिन आदिवासियों पर एरिया का बन्धन लगा कर आदिवासियों के विकास में एक प्रकार की बाधा क्यों डाली गई है। मैं मन्त्री महोदय से यह अनुरोध करूँगा कि सिर्फ आदिवासियों के रिक्त स्थान भरने की बात कहने से काम चलने वाला नहीं है, इसमें जो प्रतिरिक्त अडचन है, दिककत है, उसे दूर करना पड़ेगा। आदिवासियों के लिए एरिया का बन्धन हटा देना बहुत जरूरी है। जब तक एरिया का बन्धन नहीं हटेगा, तब तक आप उन के कोटे को पूरा नहीं कर सकेंगे। इस सम्बन्ध में जो भी बिल लाना आवश्यक है, सम्बन्धित मंत्री महोदय को वह बिल तुरन्त लाना चाहिए।

17.00 hrs.

इस सम्बन्ध में त्रिपाठी जी से मैं यह अनुरोध करूँगा — मैंने पहले भी उन से निवेदन किया था कि आप भी कुछ हाथ बटाइये, एरिया का बन्धन जो आदिवासियों के लिए है, उस को हटा दीजिए। यह बन्धन हटाए बिना कोटा पूरा करने के लिए आदिवासियों के लोग नहीं मिलेंगे।

हृषिकर्षा उद्योग के बारे में मैं दो मन्त्र कहना चाहता हूँ। हृषिकर्षा से जो

माल उत्पादित होता है उसको डोने के लिए रेलवे द्वारा सुविधाएं देना बहुत जरूरी है। हथकर्वों का कपड़ा सस्ता पड़ना चाहिए, इस लिए रेलवे का जो भाड़ा है, वह हथकर्वों माल के लिए कम से कम 50 फीसदी कम कर दिया जाना चाहिए। यदि यह सुविधा त्रिपाठी जी दे देते हैं तो इससे बीस सूत्री कार्यक्रम में जो हथकर्वों का स्थान है, वह उचित स्थान उस को मिल जाएगा।

सभी सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्रों के बारे में कहा है — लेकिन साधनों के भारी दबाव को देखते हुए किसी नई रेलवे लाइन को बजट में शामिल करना सम्भव नहीं है—यह बात त्रिपाठी जी ने अपने भाषण में बतलाई है। लेकिन ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। जो अविकसित प्रदेश हैं उन का विकास होना बहुत जरूरी है। आज हम देखते हैं कि देश के कुछ विशिष्ट विभाग हैं, विकास के मामले में हमेशा उन्हीं की ओर ध्यान दिया जाता है, लेकिन अविकसित क्षेत्रों के विकास की उपेक्षा की जा रही है। मंतुलित विकास यदि करना है तो वहां नई लाइनों का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। इससे लिए मैं कहना चाहता हूँ —भण्डारा रेलवे स्टेशन का निर्माण शीघ्र किया जाए। वहां रेलवे लाइन बन गई है, डिफेन्स की गाड़ियां चलती हैं, पैसेन्जर ट्रेन्स भी शीघ्र चलाई जाए।

रामटेक से जबलपुर के लिए बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिए। इस लाइन का निर्माण होने से मध्य भारत तथा उत्तर भारत एक दूसरे से रेल द्वारा जुड़ जाएंगे।

तीसरा सुझाव —नरखेड़ से धमरावती तक की रेल लाइन का सर्वे कराया जाए। इसकी उपेक्षा न की जाए। इस सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय को पत्र

भी लिखा था, उन्होंने उत्तर दिया है कि इसपर 7 करोड़ रुपये खर्च होगा, जो अभी सम्भव नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इस पर अगली पंच वर्षीय योजना में विचार किया जाए, क्योंकि इस लाइन के लिए जनता की बहुत ज्यादा मांग है।

काटोल में बर्धा रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करने की कृपा करें।

**श्री एच० राम गोपाल रेड्डी (निजामाबाद):**  
 मैं पं० कमलापति त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूँ, उन्होंने बहुत अच्छा बजट पेश किया है। यह दस साल में पहला मौका है जब कि रेलवे का बजट डेफि-सिट बजट नहीं है, एक सरप्लस बजट है, पैसेन्जर्स के किराया में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है, सिर्फ फ्रेट-ट्रैफिक में थोड़ा पैसा बढ़ाया गया है, लेकिन वह भी ज्यादा नहीं है।

हमारे बहुत से सदस्यों ने रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय दोनों को अलग अलग मान कर भाषण दिया है, यह गलत है क्योंकि रेल मंत्रालय के साथ ही रेलवे बोर्ड जुड़ा हुआ है। जैसा सवार होता है, वैसा घोड़ा चलता है। पंडित जी ने अपनी जवानी में जब आजादी की लड़ाई लड़ रहे थे, तब उन्होंने कोई घोड़ा नहीं चलाया था, लेकिन आज वह रेलवे का घोड़ा चला रहे हैं और वह खूब जोर से चल रहा है। पिछले दिनों रेलवे डिरेल हो गई थी, लेकिन अब वह लाइन पर आ गई है।

पंडित जी कभी डाक्टर रहे हो या न रहे हों, लेकिन रेलवे की नबज को आपने ठीक से चैक किया है और उसका स्वास्थ्य भी ठीक कर दिया है। उन्होंने कर्मचारियों का भी ख्याल रखा है, 111 करोड़ रु० महंगाई भत्ते के रूप में दिया है।

[श्री एम० राम गोपाल रेड्ड]

श्रव रेल कर्मचारियों को मीनेजमेंट से कोई शिकायत नहीं होनी चाहिए। उन्हें चाहिए कि वह एफिशियेंसी से काम करे। श्रव रेल के चलाने में 1 परसेंट एफिशियेंसी बढ़े, या चोरियों में 2, 3 परसेंट की कमी हो तो 100 करोड़ रूपए की कमाई रेलवे को हो सकती है। रियपेर्स और मोर्डनाईजेशन के वास्ते पैसा रखा गया है, लेकिन नई रेल लाइनों के लिए पैसा नहीं है। इस लिए रेल कर्मचारियों को मेहनत से काम करना चाहिए। जिनमें पैसा बचा कर नई रेल लाइने बनायी जा सके। श्रव श्रव वह ठीक से काम नहीं करेगा तो देश इसको बर्दाश्त नहीं करेगा। 3000 करोड़ के इन्वेन्टमेंट पर श्रव 10 परसेंट इटरेस्ट लगाया जाए तो रेलवे को हर साल जनरल रेवेन्यू में 300 करोड़ रु० देना चाहिए, और पैसन्जर्स के वास्ते सुविधाएँ होनी चाहिए। यह सब होने के बाद श्रव पैसा बचे तो वह कर्मचारियों को लेना चाहिए। बहने का मतलब यह है कि कर्मचारियों का रेल के फाइनेंस पर थर्ड चांच हाना चाहिए न कि पहला चांच।

इजीनियरिंग गुड्स में हम काफी आगे बढ़े हुए हैं इसलिए हमें बैगन्स एक्सपोर्ट करना चाहिए। पूर्वीको एक्सपोर्ट करना चाहिए। और बाहर मूलको में कम्पीटेशन में हम को सही उतरना चाहिए। इस काम के लिए श्रव मंत्री जी को डफिसिट बजट भी पेश करना पड़े तो जरूर करना चाहिए। ताकि हम वर्ल्ड रेल मच पर एक एक्सपोर्ट देश का स्थान हासिल कर सकें। श्रव देश जो आज हम से नो हाऊ, कल पूर्ण और बैगन्स ले रहा है उसको

श्रव बढ़ाना चाहिए जिसे काफी विदेशी मुद्रा धर्म कर सकें। मुझे उम्मीद है कि सिपाही जी के जमाने में सब कुछ हो जाएगा और दुनिया वाले हमारे रेलवे अच्छी तरह से समझेगे। हमको अच्छी क्वालिटी के इंजन और डिब्बे बाहर भेजने चाहिए। जिस से विदेशी मुद्रा मिले। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

1706 hrs

#### BUSINESS OF THE HOUSE

MR CHAIRMAN The Minister of Parliamentary Affairs has an announcement to make

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K RAGHU RAMAIAH) Sir I have an announcement to make This afternoon, there was a meeting with the Leaders of the Opposition and the Speaker was also apprised of it and he approved of it In order to cope with the rush of business before the House, the proposal is that we do not have lunch hour from tomorrow until the session is over

The Speaker has agreed that the lunch hour will be dispensed with. I hope everybody agrees with this

MR CHAIRMAN I take it that the House agrees with this Several Hon. Members Yes

MR CHAIRMAN Now, the hon. Minister Shri Qureshi