

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: Under Section 51 of the Union Territories Act this is not required to be laid on the Table of the House. There is no legal compulsion to lay it on the Table of the House. That is why it has not been done.

SHRI SEZHIYAN: Sir, we are not satisfied about it. He says, there is no compulsion. In that case why it was placed on 28th March? Regarding Presidential Order of 29th March seeking to withdraw about Rs. 65 crores from the Consolidated Fund of Pondicherry what happened? They were opposed again and again; but they were coming again and again to place it on the Table of the House.

MR. SPEAKER: I examined this thing. I examined this this morning also. And, after hearing the Minister, again I come to the same conclusion, that this should have been laid before the House. If you go into technicalities there is no end to this.

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: I submit to your direction, Sir.

MR. SPEAKER: Budget, finance, this and that—on these, it is as you know, the basic right of Parliament to know about these things.

Of course, all other matters can be remedied or rectified. But, this is a basic matter. And at the earliest that should come before Parliament. But, if you go on defending it, there is no end to it.

SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE: I beg to present a statement showing Supplementary Demands for Grants in respect of the Union territory of Pondicherry for the year 1974-75.

13.36 hrs.

TOBACCO CESS BILL*

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (**SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH**): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill for the levy and collection, by way of cess, of a duty of excise on virginia tobacco and a duty of customs on tobacco, for the development of tobacco industry and for matters connected therewith.

MR. SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill for the levy and collection, by way of cess, of a duty of excise on virginia tobacco and a duty of customs on tobacco, for the development of tobacco industry and for matters connected therewith."

The motion was adopted.

SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH: Sir, I introduce the Bill.

13.37 hrs.

RAILWAY BUDGET 1975-76—GENERAL DISCUSSION—contd.

MR. SPEAKER: Now, the Minister will reply to the debate. **Shri Tripathi.**

SHRI B. V. NAIK (Kanara): Sir, there is a long list waiting.

MR. SPEAKER: I am sorry. Already three days are over.

SHRI B. V. NAIK: Still you have got one hour.

MR. SPEAKER: The Business Advisory Committee fixed the time. If it goes beyond that, I am not bound to accommodate all of them.

SHRI B. V. NAIK: Sir, it is still possible.

MR. SPEAKER: We can accommodate you all when the demands for grants come up. I shall try to accommodate all of you.

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dated 7-3-75.

†Introduced with the recommendation of the President.

SHRI B V. NAIK Is it not possible for the Minister to reply on Monday?

MR SPEAKER: No, no.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD (Bhagalpur) There are several members wanting to speak.

MR SPEAKER Well, I am now in the hands of the Minister.

SHRI B V NAIK We have been waiting for the past three days. The Minister is sympathetic. We have got certain burning issues. Please be generous to us.

MR SPEAKER Mr. Naik, you will get an opportunity. If I allow one or two, then there are so many of them. How can I accommodate all of them. They will all be accommodated.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD You may give five minutes each.

MR SPEAKER Then there is no use fixing the time by the Business Advisory Committee. I have given a margin of one hour. It is also exhausted. I cannot do anything.

SHRI B V NAIK Sir, we are all the most disciplined Members. I hope you will be sympathetic to us. Also I hope you are in good mood!

MR SPEAKER I am not in good mood.

SHRI B V NAIK Sir, it is our earnest request to you.

MR SPEAKER We are very much behind the schedule. If the Congress Party is ready I have no objection.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH) Since four or five people are waiting to speak.

MR SPEAKER There is no question. In that case everybody will have the time as he likes. If you do not want to go for lunch, you can keep on speaking while we all go for lunch!

SHRI K. RAGHU RAMAIAH: I shall make a suggestion to which the Opposition will also agree. Let us not go for lunch to-day and whoever are here, let them finish upto 14-30 hours each having five minutes and then the Minister will reply.

MR SPEAKER Yes, it is a very good suggestion. In that case Dr. Henry Austin may come here. You can go on speaking. There is no lunch hour to-day also.

13.40 hrs.

[DR. HENRY AUSTIN in the Chair]

MR CHAIRMAN. Yesterday, Dr. Govind Das Richhariya was on his legs. He may continue.

MR RICHHARIYA please be brief.

श्री गोविन्द दास रिछारिया : (शामी)
सभ पति जी, मै कल रह कह रहा था कि उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों में मैकडो नदी, हजारी यात्री सीधे बम्बई के लिये जाते हैं लेकिन लखनऊ में बम्बई के लिये एक भी ट्रेन सीधी नहीं है, जो प्रतिदिन चलनी हो, जिसके कारण यात्रियों को बहुत मुसीबत का सामना करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि जो ट्रेन जनत एक्सप्रेस हफ्ते में दो दिन बम्बई के लिये शुरू हुई है, उस को प्रतिदिन के लिये कर दिया जाय।

सैन्ट्रल रेलवे में शामी डिवीजन का हैड-क्वार्टर है। वहाँ में उत्तर प्रदेश के सैकड़ों यात्री बाया चित्तकूट, मानिकपुर इलाहाबाद हो कर बनारस जाना चाहते हैं, लेकिन एक भी एक्सप्रेस ट्रेन उनको इस रास्ते पर ले जाने के लिये नहीं है। यह हमारा बहुत पुरानी मांग है, बहुत दिनों से चल रही है—इस लिये मेरा अनुरोध है कि एक एक्सप्रेस ट्रेन शामी से काशी के लिये अवश्य चलाई जाय। उस ट्रेन के रास्ते में तुलसी स्मारक पड़ता है तलसीदास जी की जन्म भूमि है, इस लिये मैं चाहता हूँ कि उस ट्रेन का नाम “तुलसी एक्सप्रेस” रखा जाय।

दक्षिण एक्सप्रेस जो प्रतिदिन दिल्ली से चलती है और वापस आती है, वह ललितपुर स्टेशन पर रुकती है। ललितपुर जिले का हैड-क्वार्टर है, उस स्टेशन पर दोनों त फ से गाड़ी के खड़े होने के बावजूद भी उस क्षेत्र के लोगों को टिकट और उस गाड़ी में बैठने की सुविधा नहीं है। मेरा निवेदन है कि जब ट्रेन वहां खड़ी होती है और समय की कोई दिक्कत भी नहीं है तो आप आदेश देकर जनता को ललितपुर स्टेशन पर टिकट देकर उस ट्रेन से यात्रा करने की सुविधा प्रदान करें।

सैन्ट्रल रेलवे में एक सुविधा वह है कि यदि डीजल के इंजिनों की मरम्मत की आवश्यकता पड़ जाय तो वहां मरम्मत की कोई सुविधा नहीं है, उसके लिये बहुत दूर जाना पड़ता है। जिम तरह से कोयले के इंजिनों की मरम्मत की व्यवस्था ज्ञामी में है, उसी तरह में डीजल इंजिनों की मरम्मत के लिये भी ज्ञामी में कारखाना स्थापित किया जाय।

हमारे वहां एक रेलवे लाइन के लिये बहुत पुरानी मांग है—ललितपुर में टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना, रीवा और उसके बाद इलाहाबाद या सतना, जहां भी सुविधा हो, उस को मिलाने की आवश्यकता है। इस रास्ते पर आप की ताम्बे की खानों का अन्वेषण हो रहा है—वह काम भी आपको मिल जायेगा और साथ ही साथ उस क्षेत्र की तमाम लकड़ी कायला, पत्थर और गल्ला, जो वहां पैदा होता है, उनको भेजने में सुविधा होगी, जिससे उम क्षेत्र का विकास हो सकेगा। उसके लिये पहले मर्बे भी हुआ था, अब फिर से नया मर्बे कराकर, इस पञ्चवर्षीय योजना में इसको शामिल करने की कृपा करें।

एक बड़ी आवश्यक चीज यह है कि पहले शांति से एक पैसेन्जर ट्रेन लखनऊ के लिये जाती थी, अब उसको बदल कर कानपुर तक कर लिया गया है। उस ट्रेन के आधे डिब्बे अब कानपुर में एक्सप्रेस में जोड़े जाते हैं, जिससे प्रतिदिन सवारियों को बहुत असुविधा

होती है। मैं चाहता हूँ कि इस ट्रेन को पहले की तरह से ही लखनऊ तक बढ़ाने की व्यवस्था की जाय।

आप के यहां से एक सर्कुलर निकला है कि जो लायल कर्मचारी थे, रेलवे उनके बच्चों को नौकरी देने की सुविधा देगी। लेकिन मैं एक बहुत आश्चर्यजनक बात आपको बतलाना चाहता हूँ। जहां बहुत अधिक लायल कर्मचारी थे, बहुत अधिक निष्ठावान कर्मचारी थे, जिन्होंने कम से कम हड़ताल में हिस्सा लिया, उनको अनुपात के लिहाज से बहुत कम सुविधा मिली है। सासी सैन्ट्रल रेलवे का डिवीजनल हेडक्वार्टर है, वहां उन कर्मचारियों के लवा जो जेल में थे, सब के सब उपस्थित है, चूंकि वहां सबसे अधिक हाजरी थी, इसलिए वहां से कर्मचारियों की सब में अधिक दरखास्ते आती है, लेकिन उनके लिये वह कह दिया जाता है कि दरखास्ते ज्यादा हैं और जगह कम है, इसलिए नहीं लिया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि आप ऐसी व्यवस्था करें कि जगहों को अनुपात के लिहाज से बांटे तब उनको वह सुविधा अच्छी तरह से प्राप्त होगी। मैं आप से निवेदन करता हूँ कि जहां के कर्मचारी लायल थे, जिन्होंने निष्ठापूर्वक कार्य किया, हड़ताल में भाग नहीं लिया, उनको उनके अनुपात के लिहाज से, जगह दी जाये, ऐसा आप अपने सर्कल में समन्वय करने की कृपा करें।

इन शब्दों के साथ मैं फिर निवेदन करना चाहता हूँ कि आने जो बजट पेश किया है, उसमें लोगों को संतोष मिला है। मैं इस हाउस के तमाम सदस्यों के साथ फिर आपको बधाई देना चाहता हूँ और आपका अभिनन्दन करता हूँ।

श्री रामसूरत प्रसाद : (बासगाव)
सभापति जी, सबसे पहले तो मैं भूतपूर्व रेल मंत्री श्री ललित नायण मिश्र जी के प्रति, जिन्होंने रेलवे के विकास के लिये, पिछड़े इलाकों को उन्नति के लिये बहुत काम किया

[श्री राम मूरत प्रशाद]

और जो आज हमारे बीच में नहीं रहे, उनके प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ।

इसके साथ साथ जो हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी हैं—प० कमलार्पित जी तिपाठी—जो बड़े सुहृदय, उदार और विकट से विकट समस्याओं के समाधान के लिये सक्षम हैं, उनके हाथ में आज रेल मन्त्रालय का भार आया है—उनका अभिनन्दन करता हूँ। जिस प्रकार से उन्होंने वज्र भाषण दिया है, उससे स्पष्ट होता है कि वे मारी समस्याओं का समाधान करने में सक्षम हो सकेंगे—ऐसी मुझे आशा ही नहीं, पूर्ण विश्वास भी है। चूँकि वे ग्रामीण क्षेत्रों में पिछड़े क्षेत्रों से, अविकसित क्षेत्रों की परिस्थितियों में परिचित हैं, इसलिए मुझे आशा है कि वे यहाँ की स्थिति पर पूरा ध्यान देंगे और सब समस्याओं की ओर ध्यान देकर जो जरूरी चीजें हैं उनको पूरा करने का प्रयत्न करेंगे।

सभापति जी, मंत्रिमं पत्रों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की रिजर्वेशन के बारे में कहना चाहता हूँ। आप के यहाँ से एक पुस्तिका निकलती है। हमको पिछले रेल मंत्री से यह आश्वासन मिला था कि रेल विभाग की तरफ से हर 6 महीने के बाद एक पुस्तिका निकालेगी जिसमें अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों का रिजर्वेशन पूरा करने के बारे में तथा उनकी प्रगति के लिये जो अन्य कार्य किये जायेंगे उनका विवरण दिया जायगा। 31-9-1973 को इस तरह की एक रिपोर्ट सम्बन्धी पुस्तिका यहाँ रखी गई, लेकिन उसके बाद कोई पुस्तिका नहीं रखी गई। जो पुस्तिका रखी गई थी उसमें शड्यूल्ड कास्ट्स और शड्यूल्ड ट्राइब्स के रिजर्वेशन के बारे में विवरण दिया हुआ है, इसके अतिरिक्त इन कैंडीडेट्स के लिये जो कंसेशन आदि दिये गये हैं उन का भी उल्लेख है। लेकिन इस सम्बन्ध में जो नियम निर्धारित किये गये हैं, जिन के आधार पर कि वह रिज-

र्वेशन पूरा होना चाहिये, वह पूरा नहीं हो पाया है। उदाहरण के लिये क्लास 1 में, जो यू० पी० एस० सी, से आते हैं—मैंने देखा—कि 4.3 प्रतिशत ही इस पुस्तिका के मुताबिक रिजर्वेशन पूरा हो पाया है। क्लास 2, 3 तथा 4 में, जिन में रेलवे के जनरल मैनेजर्स को अधिकार दिया गया है कि जहाँ पर रिजर्वेशन पूरा न हो, वे अपने अधिकार का प्रयोग कर के पूरा कर सकते हैं, उन्होंने भी उसको पूरा नहीं किया है। परिणामस्वरूप कहीं भी अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों को क्लास 1, 2, 3, 4 में पूरा सुरक्षण नहीं मिला है और इस के लिये जो अधिकारी उत्तरदायी बनाये गये हैं उन के प्रति भी कोई कार्रवाई नहीं की गई है। मैं चाहूँगा कि इन जानियों के पड़े लिखे लोग जो बेकार पड़े हुए हैं जिन के सामने समस्याएँ हैं, न खेती है और न रोजी का और कोई साधन नहीं है, उन का मानसिक सन्तुलन बना रहे इस के लिये आवश्यक है कि रेलवे में उन की नियुक्ति प्रणिधान के अनुसार की जाय। मुझे उम्मीद है कि वर्तमान रेल मंत्री हम दिशा में ध्यान देंगे और जहाँ तक अनुसूचित और जनजाति के लोगों को रिजर्वेशन पूरा नहीं हो जाता तब तक कोई और जाति के लोग भर्ती न किये जायें, ऐसी व्यवस्था करेंगे। हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी बड़े उदार हैं, मुझे आशा है कि वह जरूर इस तरह ध्यान देंगे और अधिकारियों पर भी अकुश रखेंगे। जो लोग इस सम्बन्ध में जारी किये गये आदेशों का पालन नहीं करते उन के कैरेक्टर रोल में एंट्री की जाय, उन के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाय तार्किक 28 साल से जो एक अधिशाप बना हुआ है सुरक्षण पूरा नहीं हो सका है, वह शीघ्र से शीघ्र पूरा करे।

सभापति जी, हड़ताल की परिस्थिति क्यों पैदा होती है? जो नीचे के अधिकारी, काम करने वाले कर्मचारी हैं उन का उपर के अधिकारियों से सामंजस्य का वातावरण पैदा

नहीं होता है। अगर उच्च अधिकारीगण नीचे के काम करने वाले कर्मचारियों से समय-समय पर समन्वय स्थापित करते रहें और एक-दूसरे की समस्या को समझते रहें तो कभी हड़ताल की नींवत ही न आये।

रेलवे के बारे में मेरा निवेदन है कि जो समस्तीपुर से लखनऊ तक जोड़ने के लिये बाराबंकी तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम है उस की गति को बढ़ाया जाय ताकि निर्धारित समय के अन्दर वह काम अवश्य पूरा हो जाय। बांसगांव तहसील का मेरे क्षेत्र का जो संसदीय क्षेत्र का हिस्सा है वहां से लाखों की तादाद में लोक विदेशों में अपनी रोजी कमाने के लिये गए हुए हैं क्योंकि कि न वहां रेलवे लाइन है और न कोई उद्योगधंधा है। माननीय त्रिपाठी जी उस अंचल से पूरी तरह परिचित हैं, मैं चाहूंगा कि वह इस तरफ जरूर ध्यान देंगे। सहजनवा से दोहरीघाट तक रेलवे लाइन जोड़ देने से बनारस से इलाहाबाद तक जाने की दूरी कम हो जायेगी और जो लोग बाहर गए हुए हैं वह अपनी रोजी रोटी कमा सकेंगे।

रेलवे बोर्ड के अधिकारीगण में शेड्यूल्ड कास्ट का कोई भी अधिकारी नहीं है। मेरी मांग है कि क्लास 1 की पोस्ट्स पर शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को रखा जाय और उन को यह जिम्मेदारी सौंपी जाय कि शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स का जहां जहां रिजर्वेशन पूरा नहीं हो रहा है वहां पूरा करने का वह काम करें। अन्यथा उच्च अधिकारी लोग जो एयर कंडीशन्ड कमरों में बैठते हैं वह इन लोगों की समस्याओं को नहीं समझ सकते। परिणामस्वरूप हमारी इच्छाओं की पूर्ति नहीं हो पायेगी और कांग्रेस जिन्दा नहीं रह पायेगी। इस दिशा में मैं चाहूंगा कि मन्त्री जी ध्यान दें।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का स्वागत करता हूं।

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur):
I was in Bangalore when I got the news that the respected Pandit Kamplapati Tripathi had been assigned the job of the Railway Ministry. I did not hesitate even for a moment to send a message assuring him of my full support and the support of the Association of railway employees to which I belong. I requested him to consider with the utmost sympathy the cases of those who had participated in the strike.

During his budget speech, the hon. minister has very kindly made a bold and firm announcement condoning the break in service of all employees who participated in the strike. I must congratulate him and request him to show generosity to the dismissed employees and see that they are immediately taken back on the job. In reply to a question on 18th February 1975, the hon. minister said:

“Considerable progress has been made in regard to taking back to service of permanent and temporary employees earlier dismissed/removed or whose services were terminated. Out of about 16,700 permanent/temporary employees, presently there are only about 2,900 who remain either dismissed/removed or terminated.”

It means regular employees numbering about 2900 are still to be taken back. About the so-called casual labour, even though they have been serving the railways since the last 6, 7 or 8 years, because the decasualisation scheme was not applied, they were still treated as casual labour. In regard to casual labour the minister said, out of about 21,600 discharged, about 12,470 have been re-engaged. This means practically 50 per cent have been re-engaged and nearly 11,000 so-called casual labour are still rotting on the streets. That is why I request the minister to consider all these cases. Let him forget what happened during the strike. During the

[Shri S. M. Banerjee]

strike, we strike and strike hard. In 1968, after the strike, the Prime Minister took a decision to condone and granted general amnesty that all should be taken back. I hope the hon. Railway Minister will also do the same thing.

According to the minister's statement, so far, a total number of 1,111 railway employees were convicted. On scrutiny of the charges for which they were convicted, all except 55 have been taken back to duty. These 55 were convicted for serious charges as indicated in the statement. So, it means serious charges are against only 55 employees. There are at present 1,083 employees, according to the statement, against whom cases are pending in courts involving violence and sabotage. I appeal to the hon. Railway Minister in all seriousness and earnestness and with all humility to take a lenient view. Once the dismissed employees are back in service, a good atmosphere will be created. After all, the Railway has to run with the help of the employees also in addition to the members of the Railway Board. So, the hon. minister should show leniency and take back all the employees.

Railway employees are industrial employees and are covered by the Industrial Disputes Act. I request Kamalapati Tripathi to kindly fight the case of railway employees for bonus. It is a tragedy that a person manufactures bread in the Modern Bakeries gets bonus because it is a public undertaking and a person who manufactures locomotives at Chittaranjan or Varanasi does not get it because it is a departmental undertaking. This is a peculiar logic which does not go down the throat of the railway employees.

I want to know what further steps are being proposed by the Railway Ministry to advise the Finance Ministry for finalisation of collaboration agreement in view of the promises made to the people for early execution

of the Metropolitan Transport Project, Calcutta. I also want to know whether it is a fact that foreign collaboration by contractor's firm has actually reduced much the foreign exchange involvement from the original plan. I want a reply to this because the people of Calcutta really want this railways. Though it could be done and money has been spent, we want a definite assurance to this effect.

14 hrs.

Lastly, I want to pay homage, *shrd-dhanjali* to the late Shri L. N. Mishra, who is no more with us. He had made certain promises. I hope those solemn promises will be implemented in letter and in spirit by his successor, Shri Kamalapati Tripathi, for whom I have great respect.

SHRI B. V. NAIK (Kanara): Sir, I place on record my deep gratitude to our Minister for Parliamentary Affairs, for having given us this opportunity. If in the moment excitement I have said anything which has hurt the Minister, whom I love very much, I tender my unconditional apologies. Let it go on record.

Since the time is limited and as I would not like to deprive my other friend of their opportunity to say something, I will confine my remarks to only one point, so that it is brought to the generous sympathetic attitude, for which Shri Kamalapati—Tripathi is known.

I will say in passing that the allotment made for the development of railways in the Fifth Plan is a very negligible amount, almost a drop in the ocean. Through the august forum of this Parliament I would like to urge on the Planning Commission that there should be increased allotment for this priority sector of railways. There can be curtailment in other spheres, but there should be increased allotment for the railways because this is virtually the nerve centre of our country.

In this connection, I may bring to your notice that though for almost one decade there has been a request for the construction of a railway line, for the Fifth Plan the Planning Commission has provided hardly 6 per cent of its total allocation of Rs. 1400 crores, namely, Rs. 86 crores in respect of new lines. This is absolutely insufficient to construct even one reasonable and decent railway line.

I would not like to add more to what has been said already by Shri Shankarrao Savant, in regard to the demand for the west coast railway line. Between lines running parallel to the national highways and lines running radial, to the national highways, I would prefer radial lines because radial lines will prove to be more productive. In regard to parallel lines, though they may not turn out to be counter-productive, they amount to duplication of effort. On the west coast there is already a road taking shape. So, the radial line from Hubli to Karwar, extending over 120 km, would be a vital artery for the development of our hilly, remote, forest and backward areas. There are four points which I want to mention in this connection.

According to the statistics given the cost of hauling one ton of material by railway line over a distance of one km. costs hardly 5.89 np. I am not saying we should go in on the basis of passenger comfort, but since production is of paramount importance to our country, we have to produce more. If we have to produce more and export more, we have to transport goods. In my area there are nearly about 100 to 200 trucks today carrying iron ore between Hubli and Karwar, one of the minor ports, being developed as an all-weather port, from Hubli to Belakeri, one of the minor ports and from Hubli to Tadri. There are about 200 trucks daily plying over a distance of 120 km. or so. Each trip, including the vacant journey, empty trucks running from the ports to the railway junction at Hubli costs, for 10 tonnes, Rs. 400. Out of

Rs. 400, it works out per tonne, per km., approximately 40 np. I hope, the Railway Minister will ponder over the comparative advantage of taking a tonne of material over a kilometre at a cost of 5.86 np and taking a tonne of material over a kilometre at a cost of 40 np. These are comparative figures.

What about diesel cost? Out of 40 up. per tonne per km 25 np. are spent on diesel. Where does this money go? It goes to Arab countries. We have to import it at a fabulous cost, this importation of diesel into this country, making it available on this priority need of exports. If we have to conserve all these savings, virtually about 400 per cent saving will be there in respect of transportation.

Not only that. It will open up the hilly districts. It will develop the minor ports into major ports. We can increase our export potential. Our potential for export of iron ore as well as manganese is virtually unlimited. Arabs have got only eight years' store of oil. They are not going to conserve it to that extent. We are going to conserve our iron ore which will last us not less than 500 years. This is the only point that I wanted to make.

There has been a techno-economic feasibility survey. But, it has been dragging its feet. At the time when I am making this demand, I would say that the Railways not being a business concern but a utility concern, will have to see it not on the basis of balance-sheet. They have to open up these areas. If they do not do it, they will fail in their duty.

श्री बी० धार० शुक्ल : (बहराइच) :
समाप्ति जी, इस वर्ष का रेल बजट करें से मुक्त, व्यावहारिक और वास्तविकता के ऊपर आधारित है। इस की व्यापक सराहना, समर्थन और स्वागत देश में और इस सदन में हुआ है। इस के लिये रेल मन्त्रालय बधाई का और प्रशंसा का पात्र है।

[श्री बी.० ३।२० णवल]

इस समय रेलवे बोर्ड के विघटन के सम्बन्ध में बातें दोनों सदनों में कही गई हैं और बहुत कुछ टीका टिप्पणी इस की हर साल होती रही है। इस कोई शक नहीं है कि बोर्ड में बहुत सी खामिया हैं लेकिन मैं उन थोड़े से सदस्यों में से शायद हूँ जो कि यह मुनासिब समझते हैं कि बोर्ड का स्थायित्व रहना चाहिए। बैंगन इंडस्ट्री को थाप लीजिए। चित्ररजन में जो डिजल लोको मा टव में परिवर्तन कर के सुधार कर के नये इजिन बनाए गए हैं, इन के लिए हमारे देश के रेलवे इंजीनियर और टेक्नोलॉजिस्ट्स प्रशंसा के पात्र हैं।

बोर्ड की खामी किस दिशा में है वह मैं बताना चाहता हूँ। उन की खामी यह है कि बड़े आदमियों के लिए मेल ट्रेनों में फस्ट क्लास और वातानुकूलित डिब्बा पर विशेष ध्यान दिया जाता है लेकिन जो साधारण यात्री है, जो यहाँ की ग्राम जनता है और जिन वक्ता में और जिन वर्गों में वे चला है, द्वितीय दर्जे के डिब्बा पर इनका उन पर ध्यान नहीं जाता है। गाड़िया टाइम पर नहीं चलती है, मफार्ड का बर्ड ईटजाम नहीं है, ग्राने पीने की कोई सुव्यवस्था नहीं है, इसी लिये बहुमत से उस बोर्ड की भर्त्सना की जाती है। हम के लिये भग सुझाव यह है कि मन्त्री महादय जो तीन गो सख्या में इस मन्त्रालय में हैं और इन वक्ताओं जो सुपरवाइजरी स्टाफ हैं वे उपेक्षित क्षत्रा की ट्रेनों में समय समय पर दौरा करें और उनको डिब्बों को देखना चाहिए, केंटीन में जा कर चाय पीनी चाहिए और रेस्टोरान में जा कर खाना खाना चाहिए।

बाच लाइनो पर फर्स्ट क्लास के जो कम्पार्टमेंट हैं उन में अग्रजों के जमाने के कमोड लगे हुए हैं, कदमचे नहीं है। 27 साल गुजर गए हैं कमोडिज पर कभी पालिश नहीं किया गया है, उनकी धुलाई नहीं होती है। हम और आप ध्यान दें।

जखल रोड स्टेशन नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर एक स्टेशन है। वहाँ पर वन अफ और टू डाउन अवध तिरहुत मेल रुकनी चाहिये। कुरैशी

साहब तथा दूसरे जो भी मन्त्री रहे हैं उन्होंने मेरी इस मांग की उपेक्षा की है। ट्रेनें जो लेट होती हैं वे पथराव तथा चैन पुलिंग के कारण होती हैं इस में कोई सन्देह नहीं है लेकिन पालिग्रामेट का मैम्बर जो पांच सात लाख को रिप्रिजेंट करता है उसकी बात पर गौर नहीं किया जाता है। मन्त्री महोदय अपनी आंख, कान, दिमाग बन्द करके जो डिपार्टमेंटल रिपोर्ट होती है उसको ओके कर देते हैं। मेरा निवेदन है कि वहाँ पर मेल ट्रेन रुके। अगर मेरे इस सझाव के पक्ष में वह नहीं है तो कम से कम आप मुझे मौका दें कि मैं उनको अग्र्य ढग में, उनके चैम्बर में जाकर इसके बारे में बता सकूँ। हमारी मांग को ऐंमें ही वह ठुकरा न दिया करें। जब सही बात की चामी है और उसको माना नहीं जाता है, लेकिन जा पथराव होत हैं, चैन पुलिंग लाग वजन हैं वहाँ आप फौरन शक जात है।

जो ट्रेने रात में चलती हैं पैसेजर बहराइच में लखनऊ और बहराइच में गोरखपुर उन में सैंडिड क्लास में स्लीपर बोचिज आपको लगाना चाहिये। उमम रेलवे की आभदनी बड़ेगी और रात में यात्रा करने वाले जो यात्री हैं उनमें सुविधा होगी। इस में रेलवे का कोई ग्राम ग्रचना नग हागा। इसलिए यह काम हो जान चाहिए।

रेल मन्त्री ने अपने भाषण में कहा है कि नई लाइने विछाने के मामले में गंज, परिवर्तन के मामले में, आर्थिक पिछड़पन का अग्र विशेष ध्यान रखा जायेगा। बहराइच जिला एक पिछड़ा हुआ जिला है। वहाँ रेलवे के सम्यक् साधन उपलब्ध नहीं है। तराई का क्षेत्र वहाँ ऐसा भी है जहाँ में निकटतम रेलवे स्टेशन 35-40 मील की दूरी पर है। मेरा निवेदन है कि गोरखपुर-तुलसीपुर जो लूप लाइन है इसको एक्सटेंड किया जाय सिरमिचा भिनगा तथा जखल रोड से बहराइच मीधी लाइन बाण बहराइच सिरसा भिनगा तक उत्तर दक्षिण रेलवे लाइन पर ले जाई जाए।

हमने समाजवादी व्यवस्था और सह-अस्तित्व की पालिसी को अपनाया है। सोशलिज्म हमारी फिलासफी है जिस के माने हमने यह लगाए हैं कि तीसरे दर्जे को एवालिश कर दिया जाय और उसके स्थान पर दूसरा दर्जा उसका नाम कर दिया जाए और ऐसा हमने कर भी दिया है। इसका नतीजा यह हुआ है कि सुविधाएं इस दर्जे के यात्रियों को कुछ भी नहीं दी गई हैं। सुविधाएँ पहले के मुकाबले में और भी ज्यादा बदतर हैं। सहअस्तित्व के माने यह नहीं है कि फर्स्ट क्लास के अच्छे कम्पार्टमेंट हों क्योंकि वहाँ अच्छे चलने वाले यात्री होते हैं और सैकिड क्लास के कम्पार्टमेंट्स में लाइट तक की कोई व्यवस्था न हो। भोजन जो मिलता है उस में पानी ही पानी मिलता है, न सक्की ठिकाने की होती है और न रोटी। आप चाहें तो कैंटिन चार्जिज बढ़ा दें लेकिन खाना तो अच्छा दें। मैं आशा करता हूँ कि इस पर आप ध्यान देंगे। मुझे विश्वास तो अधिक नहीं जमता क्योंकि आपके कारनामे ऐसे नहीं रहे जिससे आप से कोई आशा की जा सक लेकिन इसके सिवाय और कोई विकल्प भी नहीं है कि बार-बार आप से निवेदन करते जाएं।

एक अंतिम बात मैं कहना चाहता हूँ। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जो ने नंगल तलवाड़ा लाइन का 22 दिसम्बर को उद्घाटन किया था जो हिमाचल प्रदेश में है तब उन्होंने विश्वास दिलाया था कि चार साल की अवधि में इसको पूरा कर दिया जाएगा मैं समझता हूँ कि उनके द्वारा दिए गए आश्वासन का आप पालन करेंगे और इस अवधि के अन्दर इस योजना को पूरा कर देंगे।

SHRI P. M. MEHTA (Bhavnagar): I would like to invite the attention of the hon. new Railway Minister.. Sir, he seems to be in a serious conversation with his colleague and is not listening....

MR. CHAIRMAN: You forget about that.

SHRI P. M. MEHTA: I am very much concerned about this matter. I was saying that I wanted to draw the attention of the new Railway Minister, Shri Kamlapati Tripathi to a long-pending popular demand of the people of Gujarat. It is regarding the Construction of one broad gauge railway link, namely, the Bhavnagar-Tarapur railway line.

SHRIMATI PARVATI KRISHNAN (Coimbatore): A very important line.

SHRI P. M. MEHTA: This line was proposed by the State Government and it is supported by almost all the cities of Gujarat. The Chambers of Commerce of various cities like Baroda, Surat, Ahmedabad, Broach, Rajkot, Surendranagar and many other cities have supported and demanded the construction of this Bhavnagar-Tarapur broad gauge line. Many other social organizations also have supported this demand. It connects the westernmost part of the country to the rest of India on the broad gauge structure.

Now, the State Government gave top priority to this line. Not only that the State Government has assured to make good all the deficit if at all it occurs at the sixth year. According to your criteria it should fetch a return of the order of 6.75 per cent. Now the assessment of the survey assessment says that at the end of the sixth year, it will give a return of 5.98 per cent. The difference is very small and the State Government has assured you to make good all the deficit, not alone the deficit but the difference in the return.

Further, you are aware of the drought situation prevailing in Gujarat. Gujarat this time has been severely hit by drought conditions and the State Government has offered costly land to start the earth work for this railway line. But, somehow or the other, the proposition is not included this year in the Budget. Therefore, I demand that when this is the

[Shri P. M. Mehta]

popular demand of the people of Gujarat, when the Government has given top priority to this line, when various Chambers of Commerce and other organizations have demanded the construction of this Bhavnagar-Tarapur line and when there is this severe drought, the railways must come forward and start the earth work without any delay. This is the point I wanted to make.

Now, regarding the suspended trains, I was happy to hear that the hon Railway Minister, Shri Tripathi, in his budget speech has said that the suspended trains will restart from the 1st March, 1975. In my Bhavnagar Division nearly 35—38 trains have been suspended. But in spite of the hon. Minister's speech not a single train has been restored. I inquired about the coal situation in the Division and from reliable sources I came to know that the position is this..

MR. CHAIRMAN: I am very sorry to interrupt you. We have hardly ten minutes more and there are a number of members speakers more who want to speak.

SHRI P. M. MEHTA: What I wanted to say is that the Railway Minister has been misled by the Railway Board that they would be able to restart all the suspended trains gradually..

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur): They are not misleading.

SHRI P. M. MEHTA: But the Railways should give us a time-bound programme. These are the trains suspended for the past 1½ years. Give us a time-bound programme that in each Division you will restart the suspended train according to that time-schedule. My last point is this. One employee of Bhavnagar division M. M. Pratap is working at Bhavnagar Para-control room. He is considered a loyal employee. He did not join the strike. After the strike was over or during the strike he demanded that he should be given payment of salary.

He says that when for about 600 persons the paysheet is prepared why should there be difficulty about 6 persons in the control room. This was the only crime which he committed. Generally individual cases are not brought before the House. But I wanted to bring this case so that the Minister may consider these points and do the needful.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI BUTA SINGH): Kindly send particulars to me.

SHRI P. M. MEHTA: I have already sent them. With these words I close.

SHRI PATTABHI RAMA RAO (Rajamundry): Sir, I rise to say a few words about the Railway Budget. My object in doing so is to present a few suggestions which will further enhance the usefulness of the Railways to the people. All of us in the House are very happy that this year's budget is a cheerful one and I am sure that the Hon. Minister is fully justified when he said that the end of the tunnel is in sight. However, in other spheres of Governmental activity like industry and agriculture, similar pronouncements in the past have been falsified by subsequent events and it is my earnest hope that such will not be the fate of hon. Minister's present optimism which I hope will be fully justified. Why I say this is because the previous budgetary figures have had to be changed when the actual income and expenditure had to be calculated. In 1973-74 instead of a budgeted surplus of Rs. 24 crores there was a deficit of Rs. 115 crores. In 1974-75 the deficit was originally placed at Rs. 52.79 crores. It has proved to be more than that. It is said that departmental economies will reduce this deficit by Rs. 50 crores. We wish the hon. Minister well in this laudable effort. In the current budget there is an optimistic target for traffic of 210 million tonnes, giving an yield of Rs. 1631.86 crores of which the share of freight is Rs. 1045.50 crores against about Rs. 900 crores for the current

year. This estimate has been made in the face of the fact that there has taken place a sizeable fall in departmental traffic. The Railways have also lagged behind in the development of heavier trailing loads and in the carriage of other bulk freights. The hon. Minister has also said that there has taken place a reduction in passenger traffic except in the suburban sector. I am mentioning these facts only to show that there is a likelihood of a continuance of certain adverse factors and that therefore it is necessary to be very vigilant in the matter of expenditure instead of being lulled into a feeling of comfort because there is a slight budgeted surplus.

How has this surplus arisen? It has arisen mainly by imposing certain standard rates for iron ore and for foodstuffs. I have no comment to make on the charge now levied for the transport of iron ore and other ore. I would, however, like to say that the increase in the freight rates for the transport of foodgrain cannot be justified away on the ground that it will make only a small addition to the cost of food which can be absorbed in the existing price. It is the experience of many of us that such increases are not generally absorbed in the manner suggested. On the contrary, the trade has taken every opportunity created by such increases in cost to put up prices to a level which is slightly higher than the increase in freight.

Unless, therefore, such increases are absolutely necessary, they should not be imposed on so essential a commodity as food, the price of which is already unbelievably high in the open market. I leave out of account the possible repercussions on the dearthness and other allowances arising therefrom.

It is no answer to say that these measures have enabled the Government to show a slight surplus of income over expenditure. Any student of economics and public finance

knows that a surplus budget is not a good budget. It means that the State is taking from the people more than what is absolutely required. On the contrary, a small deficit in the budget always makes for economy in expenditure and vigilance in control. It is for serious consideration, therefore, whether this surplus brought about by increasing the freight rate on food is worthwhile, however small it may be considering its economic and political repercussions.

It has also been said that the main reason for the reduced income of the Railway during the current year is the failure of the infrastructure to meet the demands of industry and trade as for instance, insufficiency of coal and power. I hope and trust that the optimism of the hon. Minister on these two points will be justified. May I however point out two things? The first is that while the prospect in the rest of the country may be cheerful, the conditions in the South, especially in Tamil Nadu, are anything but encouraging. Both water supply and power are certain to present serious problems in that area, and are most likely to upset some of the calculations. Secondly, may I also point out that one of the aspects of infrastructure which has caused an upset in the current year's budgetary calculations was the shortage of wagons. An unkind critic may perhaps point out that it is rather strange that the Railways should blame the shortfall on causes one of which is of their own making.

It naturally leads one to the question of the capital plan for the railways. The hon. Minister has himself confessed that because of the recession in the engineering industry, the Railway Plan may have to be cut. He has specially made mention of the fact that there may not be enough money to buy wagons. For the second year of the Fifth Plan, the Railways have got an allocation which is Rs. 40 crores lower than the original allocation for the current year. Of the Rs. 328 crores allotted for plan development, Rs.

[Shri Pattabhi Rama Rao]

10 crores is allotted to metropolitan transport projects which are outside the railway plan, Rs. 10 crores to State Transport Undertakings and Rs. 120 crores to the Depreciation Reserve Fund. This means only Rs. 182.50 crores will be available on capital account and in the words of the Railway Minister himself; "In the background of an appreciable increase in material prices and wage rates, the physical content of the development plan will naturally be compressed."

Sir, I do not think that political considerations should prevail in the allocation of funds for capital development on Railways. Apart from depreciation fund, I see no justification for the other two items of expenditure which have the admitted effect of curtailing so important an expense as the building and buying of wagons. And this in spite of the fact that the experience of the immediate past is to the effect that one of the causes of inadequate capacity utilisation in industry was the insufficiency of wagon supply. It is impossible to justify the failure to step up this....

MR. CHAIRMAN: I do not want to interrupt the hon. Member. But, there are a number of speakers to speak, from the Opposition as well as from the Congress. How can I deprive them of from speaking?

SHRI PATTABHI RAMA RAO: I am rushing through. It is impossible to justify the failure to step up this side of capital development more than any other. I earnestly request that the national plan should be so revised as to learn a lesson from the past and go all out for wagon supply. And one word about passenger traffic. I am sure it has occurred to the hon. Minister and his very able advisers that one of the reasons for a reduction in traffic is the high rates charged. As in the case of income-tax, so also in the case of travel, a stage is reached when there is an inhibition which operates to reduce the income. The rates were put up as an expedient

to overcome the deficit caused by the strike. But apparently it has come to stay. In this context one may be pardoned for being skeptical about the budgetary estimates from increased passenger traffic.

Now, Mr. Chairman, Sir, I should like to present a few requirements in my own home State....

MR. CHAIRMAN: I think that would be better for you.

SHRI PATTABHI RAMA RAO: I should like to present a few requirements in my own home State, i.e., Andhra Pradesh and that in South Central Railway. Hyderabad-Delhi Express which now takes 2 nights and a day should run faster. My suggestion is that the train may start at about 6.00 P.M. and reach the destination before 10.00 O'clock the next night. As I have noticed while travelling in the train more than once, there is a running time of about five hours to the train, for the train reaches many stations ahead of time and stops for longer duration to cope up with the time. With that time and the speeding up of a few more hours, say two to three, I am sure the train could run faster and avoid the second night in the journey. I know the railway high-ups will explain that so many railway zones are concerned with this train and it will not be possible to adjust the timings. My only reply to them is, 'where there is a will, there is a way'.

MR. CHAIRMAN: So if there is a will, you can also stop.

SHRI PATTABHI RAMA RAO: Each railway zone thinks it is a separate government by itself. The Railway Board should co-ordinate and see that all the timings are adjusted.

Then the Hyderabad-Howrah Express and Hyderabad-Madras Express are only express trains in name for perhaps they are the slowest express trains in the entire country. I have

been pleading several times that they should be dieselised and speeded up. Not much has been done in this direction.

I am happy that the South-Central Railway has introduced a new train recently, viz., the Godavari Express. This train runs between Waltair and Hyderabad. This is a convenient train for the public, but if this train could run faster, say, as fast as the Krishna Express or the Golkonda Express, it would serve the public better. When the Krishna Express which runs between Vijayawada and Hyderabad could be dieselised, this train running a longer distance could also be dieselised as early as possible. I suggest that the Godavari Express leaving Waltair should reach Secunderabad by about 6 A.M. the next morning. Though it is scheduled to reach Secunderabad by about 8.30 in the morning, it is invariably late at least by an hour. There is no air travel facility between Hyderabad and Vizag. So if this train could reach Secunderabad by about 6 A.M., it is possible to travel to Delhi or Bombay by the morning plane from Bagumpet. This is possible perhaps by reducing a few halts for the train between Vijayawada and Hyderabad. If the same number of halts as for the Krishna Express and Golkonda Express are maintained for this train also, it will serve the purpose. Since the Howrah-Hyderabad Express precedes this train, the passengers travelling from those halts as at present by the Godavari Express between Vijayawada and Hyderabad could be cleared by the long-distance train. The present first-class accommodation in this train is not adequate.

There is a peculiar system here that for whatever suggestions we make, long replies are sent to the members who take part in the debate and invariably the Ministry will be regretting to say that they were not able to accept our suggestions. It is no exaggeration to say that I have received last month a similar letter from the

Deputy Minister of Railways in regard to the suggestions I made in the last year's budget discussion. May I tell the Ministry that in these days of scarcity of paper, apart from its cost, they may not exercise this unnecessary courtesy of politely telling the member that his suggestions are not accepted? It is enough if they put into action at least a few of the useful suggestions made by us and that as quickly as possible.

Let me conclude by saying that my object in bringing these points to the notice of the Government is only to sound a note of caution while being fully conscious of the salutary aspects of the Budget.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): May I make a brief submission? There are a few members on our side as also some members on the other side wishing to speak. I consulted the leaders of the CPI, Jan Sangh and CP(M) and also our Minister. They have all kindly agreed that the Minister might reply on Monday. So today the rest of the time may also be given to hon. members who are here.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): I was told that I would have to reply to the debate at 2.30 P.M. Now the Minister of Parliamentary Affairs orders me to reply on Monday. That order has to be carried out.

MR CHAIRMAN: He has been extraordinarily receptive to the wishes of hon. members to have more time for members to participate in the debate on this very important subject.

श्री हुकुम चन्द कछवाय (मरैना) :
सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया है, मैं यह नहीं मानता कि

[श्री हुकम चन्द कछवाः]

वह बिना कर का बजट है। मैं कहना चाहता हूँ कि यह बजट आने वाले चुनाव को देखते हुये बनाया गया है। मैं मानता हूँ कि इस बजट में यात्रा-फिराया नहीं बढ़ाया गया है, लेकिन गरीब लोग जो अनाज और दाल खाते हैं, उन पर मंत्री महोदय ने टैक्स लगा दिया है। सरकार उन लोगों पर सीधे रूप में टैक्स नहीं लगाना चाहती, है, बल्कि यह घुमा-फिराकर उनसे टैक्स वसूल करना चाहती है।

अनेक रेल मंत्रियों ने आने वजट भाषणों में नाना प्रकार की बातें समय पर कही हैं। ए-रेल मंत्री जाते हैं और दूसरे आते हैं। लेकिन उनके द्वारा जो आश्वासन दिये जाते हैं, उनको नहीं पूरा किया जाता है।

आज सभी रेलों में असमानता है। सभी रेलों में समानता आये, इस प्रकार का प्रयास दिलचस्पी के साथ और योजनावद्ध तरीके से नहीं किया जाता है। सारे देश का दौरा करने में मालूम होता है कि सभी रेलवे में असमानता दिखाई देती है।

जहाँ तक हड़ताल का सम्बन्ध है, उसमें रेलवे को काफी घाटा हुआ है। मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि क्या वह हड़ताल टाली नहीं जा सकती थी। वास्तव में सरकार ने यूनियनों से बात करने में पहले ही हड़ताल को कुचलने के लिये योजना बना ली थी, और मम जोनों प्रारंभिकों को बहुत बड़ी मात्रा में पैसा दे कर य आदेश दिये थे कि हम वे आन्दोलन को कुचले, जो कर्मचारी अधिक सक्रिय हैं, उन पर निगाह रखे, उन पर अत्याचार करे और उनको दबाये। सरकार ने करोड़ों रुपये खर्च करके इन आन्दोलन को दबाने का प्रयास किया। अगर सरकार चाहती, तो यह हड़ताल नहीं हो सकती थी।

इस हड़ताल का मूल कारण सरकार की जिद और हठधर्मिता थी।

आज रेलों में यात्रियों को खाने-पीने की घटिया किस्म की चीजें मिलती हैं। कैंटीन के ठेके देने की सरकार की जो पालिसी है, उसमें काफी त्रुटियाँ हैं। सरकार ने यह योजना बनाई थी कि छः साल में लाइसेंस रीन्यू किया जायेगा; जिसका काम अच्छा होगा, उसको लाइसेंस दिया जायेगा, वरना किसी दूसरे को दिया जायेगा। क्या उस नीति का ठीक प्रकार से पालन हो रहा है। क्या आज भी कैंटीन की एलाटमेट में लाखों रुपये की रिश्वत नहीं ली जाती है। मैंने पिछली बार इस सदन में एक प्रश्न मेकहा था कि माननीय श्री ललित नारायण ने कुछ कैंटीन-मालिकों के सगठनों में साठ लाख रुपये लिये हैं उनके लाइसेंस रीन्यू करने के लिये। लेकिन आज तक मुझे जवाब नहीं मिला है। मेरा आग्रह जहाँ का वहाँ है।

मन्त्री महोदय ने अपने भाषण में जिक्र किया है कि हम हरिजनो की को-आपरेटिव सोसायटियों को कैंटीन की एलाटमेट करेग। लेकिन मुझे इसमें सन्देह दिखायी देता है। ब-वर्ई के कैंटीनों के मालिकों ने यहाँ चक्कर काटना शुरू कर दिया है। वे लोग रेल बोर्ड और रेल मंत्रालय को खुश करके अपना काम कराना चाहते हैं। मैंने अनेक कैंटीनों की शिकायतें की हैं, लेकिन मुझे पता नहीं कि उनकी तरफ ध्यान दिया गया है या नहीं। मैं कहना चाहता हूँ कि इसमें मूलभूत सुधार होना चाहिये। मोनोपली किमी एक व्यक्ति की नहीं होनी चाहिये। आपने कोई सीमा बनाई है कि एक व्यक्ति को कितनी कैंटीनें देंगे, कितनी टाली देंगे, कितने प्लेटफार्मों पर वह काम करेगा? कोई ऐसी सीमा आज नहीं है। आज उसकी मोनोपली है। आप इस बात

पर विचार कीजिये और मोनोपली को समाप्त कीजिये। एक व्यक्ति बम्बई में रहता है और उज्जैन में आकर काम करता है कैंटीन का। सारे रेलवे में फैला हुआ है। या कोई तरीका है? आपका नियम बना हुआ है कि उसी व्यक्ति को कैंटीन दी जायेगी जो कैंटीन स्वयं चलाता है। लेकिन बहुत बड़े पैमाने पर कैंटीन ऐसे बहुत से लोगों को दी हुई है जो पांच पांच दस दस हजार रुपये लेते हैं और घर बैठे रहते हैं, कैंटीन उनके नाम पर कोई और चलाता है। इस स्थिति में परिवर्तन किया जाय।

यात्रा गाड़ियों के अन्दर त्रियों को अधिक सहूलियत मिलनी चाहिये। आज उनमें न पखे होते हैं, न पानी होता है, न बिजली होती है। ऐसी अनेकी गाड़ियां आज देश के अन्दर चल रही हैं। मैं तो अपने यहां के अनुभव के आधार पर कह सकता हूँ, मेरे चुनाव क्षेत्र मुरैना में एक नौरो गेज गाड़ी चलती है, उन की हालत इतनी खराब है कि न उनमें पानी होता है, न बिजली होती है न उसमें जलोर होती है खींचने की, न उसकी सफाई होती है। सीटें टूटी हुई हैं। सीटों की सफाई नहीं होती है और आश्चर्य की बात है कि 50 मान पुरानी गाड़ियां चल रही हैं। उनमें भी कभी कोई खर्चा नहीं किया गया है। बीच में कुछ डिब्बों के गियर बदलने की बात आई और उसमें कुछ अकमर इनाम ले गये। रिपेयर बगैर कुछ नहीं हुआ। लेकिन जिस व्यक्ति ने शिफायत की उसको नौकरी से निकाल दिया गया। इसलिये मेरा निवेदन है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सहूलियत दी जाय। शुक्ला जी ने कहा कि कुछ डिब्बे फर्स्ट क्लास के अग्रेजों के समय के बने हुए हैं, बहुत पुराने हैं और वह अभी तक वैसे ही चल रहे हैं। उनकी पुर्तई तक नहीं हुई न उनमें कोई सुधार किया गया।

आपने कहा कि थर्ड क्लास को सेकेंड क्लास कर दिया गया है। लेकिन वह

नाम मात्र को उस सेकेंड क्लास कहा है, सहूलियत उसमें सेकेंड क्लास की कोई भी नहीं है। केवल नाम बदलने के सिवाय और कोई काम उसमें नहीं किया गया है। मेरा कहना है कि आप उसमें सहूलियत भी और दीजिये।

आप पैसे की बचत की बात करते हैं। कर्मचारियों की ऐसी बहुत सी कटेगरीज हैं जिनका जिक्र पे कमीशन ने नहीं किया है पिछले सप्ताह एक प्रश्न के उत्तर में मुझे बताया गया कि क्लाम टू और वनाम वन के बहुत स अफमरो की पदोन्नति और बेतन-बुद्धि की गई। लाखों करांडों रुपया उसमें देना पड़ेगा। लेकिन पे कमीशन के अनुसार निम्न स्तर के वन में कर्मचारी ऐसे हैं कि जिनकी कोई बेतन बुद्धि या पदोन्नति नही की गई है।

मैंने पिछली बार अपना एक बिल यह पेश किया था कैजुअल लेबर के बारे में और उसमें मैंने उल्लेख किया था कि कैजुअल लेबर साठे चार लाख रूलवे में है पटरियों पर काम करने वाले। बहुत मारी छानबीन करने के बाद आपन इस बात की घोषणा की कि हमने 72 हजार लोगों को स्थायी कर दिया यह कोई सन्तोष करने की बात है? हमें इसा सन्तोष नहीं है। आज भी बहुत बड़ी सख्या में ऐसी लोग हैं जो कैजुअल लेबर के रूप में काम कर रहे हैं। उनकी परत में आपका ध्यान दें।

आज आपके मान की काफी चोरी होती है। उसका जो क्लेम होता है उसका भुगतान किस प्रकार में किया जाता है इसके बारे में मैंने कई बार कहा है कि आप जो केस खडते हैं आपके वकील कमजोर होते हैं, रेलवे के वकील खरीदे जाते हैं बड़े पैमाने पर, मैंने उसका उदाहरण भी दिया है। इसलिये आप ऐसी व्यवस्था कीजिये कि आपके वकील

[श्री हुसम चन्द कछवाय]

खरीदे न जायें। उनके खरीदे जाने से लाखों करोड़ों की हानि हो रही है। रेलवे अपना केस झण्टी तरह से लड़े, हिम्मत के साथ लड़। वकीलों के उनके साथ मिल जाने से रेलवे अपना केस हारती है . . .

श्री मूल चम्ब डामा (पाली) : वकीलों की खरीदा नहीं जाता है। यह आप वकील जाति पर आक्षेप मत लगाइये। वकील कभी खरीदा नहीं जाता है।

श्री हुसम चम्ब कछवाय : मैं उदाहरण दे सकता हूँ अगर सभापति महोदय मुझे टाइम दें।

दूसरी बात मैं टी०टी० ईज के मतालिक कहना चाहता हूँ। टी० टी० ईज क भी रनिंग स्टाफ में लिया जाय। जब कि गाड़ी में चलने वाले दूसरे सभी कर्मचारियों को अपने रनिंग स्टाफ में लिया है तो इनके साथ यह भ्रम भाव क्यों है, यह मेरी समझ में नहीं आता है।

वर्दी के बारे में स्थिति यह है कि उसमें कोई समानता नहीं होती है। हर एक रेलवे की भलग भलग रंग की बरदी होती है। फिर आपके पास दो चार नाप होने हैं उसी हिसाब से आप वर्दी सिलवाने हैं जो सभी को फिट नहीं होती। उन्हें फिर से उ। रिपेयर करा के अपने नाप का कराना पड़ता है। उसको भी ठीक किया जाना चाहिये।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि रेलवे के अन्दर आपने काफी यूनिवर्स को मान्यता दी है। भारतीय रेलवे मजदूर संघ नाम की एक यूनिवर्स है जिसकी सदस्य-संख्या 5 लाख है। उसको आप मान्यता नहीं देते हैं। मेरा कहना है कि उसे भी आप मान्यता दीजिये। यह मान्यता न देने के कारण बहुत संभड़े रेलवे में होते हैं। इसलिये कोई पालिसी

इसके मुतालिक बनाई जाये। वरन् कहते हैं कि हम एक इंडस्ट्री में एक यूनिवर्स चाहते हैं। मेरा कहना है कि एक यूनिवर्स वही है सभन्वय समिति के नाम न जिसमें 1400 यूनिवर्स हैं, उसे मान्यता दीजिये।

अन्त में मेरा निवेदन है कि जिसकी बातें मैंने कही हैं उन पर आप ठीक ढंग से सोचें।

SHRI K. RAMAKRISHNA REDDY (Nalgonda): Mr. Charman, Sir, I rise to support the Railway Budget which was introduced on 20th February by Shri Kamalapati Tripathi, the Hon'ble Railway Minister.

At the outset, I heartily congratulate the Railway Minister for not increasing the passenger fares and for his announcement of condonation to the break in service of the Railway employees who had participated in the strike but have not been charged with violence or sabotage incidents. I appreciate also his move to stabilise the Railways in the ensuing year.

The Hon'ble Prime Minister has inaugurated Nandikude-Bibinagar board gauge and conversion of Guntur-Macherla into B. G. line on 7-4-1974 at Bibinagar.

This project is to cost Rs. 22 crores as estimated two years back. It is only 150 K.M. Last year only 15 lakhs has been released and this year an amount of Rs. 50 lakhs is provided. As per the assurance given by the late, Shri L. N. Mishraji, the Project ought to be completed within four years. At this rate of allocation of funds, leave alone the speedy construction of the Project, even the very beginning cannot be laid on sound foundations. 22 crores as per estimates is needed to complete this project within 4 years and with a mere 15 and 50 lakhs for two consecutive years to start this project, one can easily visualise how difficult it would be to carry on further. Hon'ble Minister can understand the situation.

It is not out of place to mention that a sum of Rs. 6 crores surplus amount from H.E.H. the Nizam's Railway was merged with the Indian Union Railways and it was promised that this amount would be spent on the new lines in the erstwhile Hyderabad area. Bibinagar area which comes under the jurisdiction of erstwhile Hyderabad, where the project is underway, the H.E.H. surplus amount of 6 crores can be spent for this project outright. In that case, the balance amount may be spent from the Railway Budget. I understand that the State Government of Andhra Pradesh and the General Manager of the South Central Railway had also recommended the provision of Rs. 4 or 5 crores to be made in the current year's budget.

The electrification work of Vijayawada Gudur Section faces paucity of funds. So far 698.40 lakhs has been spent and this year 299 lakhs is being allotted, unless and until 3 crores is sanctioned the work will not see the light of the day.

I have a feeling that a step motherly attitude is being shown towards Andhra Pradesh. From the date of independence, till today, no new line has been started in this area. Only one line that is Nadikudi-Bibinagar has been sanctioned recently. Even for this line, sufficient amount is not being allotted. Work has not been started yet. From Delhi to Madras, there are Grand-Trunk Express, Janata and Jayanti-Janata upto Gudur are running whereas for Andhra Pradesh, not a single self respecting train steams off from the zonal headquarters towards Delhi. The Dakshin Express is not an exclusive train but it is a link Express for Hyderabad and Madras. The then Railway Ministers, were promising that the Rajdhani Expresses will be introduced from Delhi to every State Headquarters, but Rajdhani Expresses have been introduced to Calcutta and Bombay only till now. If "Rajdhani" trains are not introduced immediately,

why not atleast a faster train that would take only a day and a night to reach Hyderabad from Delhi and vice versa be introduced in addition to the Dakshin Express. Dakshin Express takes 2 nights and a day which is very uncomfortable.

In South Central Railways, more than 3/4 trains are still run by steam, special preference also should be given to dieselisation and electrification.

The twin cities of Hyderabad and Secunderabad face an exodus of traffic. If a Unigauge electrified Circuit line is provided between Hyderabad and Secunderabad connecting from Nampalli to Falaknuma to Kacheguda and Secunderabad, then this project will supplement the transport by road.

Instead of encouraging air-conditioned coaches, preference be given to sleepers. Passengers who travel from 9 p.m. to 6 a.m. should automatically be provided berths.

Let us now project our attention to the Railway Service Commission. For the last two years Railway Ministry has been assuring that it would constitute a Railway Service Commission at Secunderabad and all other Headquarters of the Zones. But I regret nothing has been done so far. The Ministry is requested to pay its attention in this regard and from the next financial year these Railway Commissions should come into existence.

The position of the catering is not up to the standard. Improvement is necessary. Now it is better than the past. Attention of the Minister is required to further improve it.

While increase in charges is a feature of many budget sessions as a routine, this Budget shows a change. I heartily congratulate the hon. Minister once more for not enhancing the rates. I hope the views expressed by me would receive active consideration.

SHRI D. K. PANDA (Bhanjanagar): The hon. Minister has made a declaration in regard to the reinstatement of railway workers against whom there are no charges of sabotage or violence, but in Orissa in the Kurdah Division even today there is one V. K. R. Rao, and along with him 168 other workers who have not been taken back. There is absolutely no charge of violence or sabotage against them. So, why should they not be taken back? Not only that. Seven of them were under suspension, but the cases had to be withdrawn. But immediately after that another chargesheet has been brought against them based upon past acts of omission and commission. This is totally illegal.

As far as the other workers are concerned, the only charge is that they were absconding. If at all that is a charge, then they were not on the spot and there is no question of their being involved in violence or sabotage. So, they should be taken back immediately. I think the Ministry should immediately send a note to the concerned officers there asking why those persons should not be taken back if no charges of violence or sabotage are pending against them.

For the Jakhapura-Banspani railway line, only Rs. 5 lakhs has been allotted this year. It is too small. Last year also it was only Rs. 5 lakhs. We demand that the work should be expedited. At the rate at which it is going on, it is doubtful whether even our grandchildren will be able to see the line. Therefore, I demand that a minimum of Rs 1 crore should be allotted for this year for this work.

In 1934 and again in 1946 a railway line from Gopalpur to Bolangir via Aska and Bhanjanagar was contemplated. An expert committee went into it and submitted a report, but that has not yet been implemented. There is absolutely no scent of it either in the Budget or in the Minister's speech.

14.55 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

In Gopalpur a rare earth factory is already scheduled to come and processing work has already started. From Gopalpur upto Bolangir there was a line contemplated even during the British times in 1946. That report has been suppressed. Now in spite of repeated demands, it has not at all been brought to light and the minister is also remaining silent. Gopalpur is also developing into a minor port. Bolangir is an advisal area. Forest products are to be brought. To facilitate all this, it is necessary that this railway line should be taken up.

SARDAR SWARAN SINGH SOKHI (Jamshedpur): Sir, I welcome the railway budget for the year 1975-76, which is a very balanced one and best for the present time.

I know it has been stated by the minister yesterday in the Rajya Sabha that he is not going to abolish the Railway Board. But I must say that the Railway Board is the *Asli Malik* of the railways and it can do whatever it likes because the steering is in their hands without even caring for the ministers and the Government. I think the Board should be abolished now so that Railway Ministers could work freely and independently, without any hindrance, because the Board was constituted during the British days and has proved useless in the present set-up of our country.

In the year 1971, in my maiden speech, I spoke on the Railway Budget requesting the then Railway Minister, Shri K. Hanumanthaya for a road over-bridge to be constructed at Jugsalai Bazar level-crossing at Jamshedpur and also pleaded for the underground railway line at Calcutta, along with other points that I made. But I regret that even the Calcutta underground railway work has begun, but nothing has been done in my constituency of Jamshedpur. The scheme is still lying in cold storage, though it has already been recom-

mended by the Railway authorities of the South Eastern Railway, Chakardharpur under whose area it falls. The bridge is very badly needed from the safety point of view and it is in public interest. I fail to understand the reasons and do not know how many years more it would take for the construction. The Railway Minister should take note of it and see that the construction work begins at the earliest from the railway safety fund allotted every year to the Bihar State which sometimes gets forfeited, because as you know, Sir, Bihar is most backward and financially very weak and could not even clear its overdrafts.

I would also urge the Railway Minister to construct a BG line connecting Rajgir and Bodh Gaya, which is hardly 40 miles in distance, because both are places of great ancient importance and are also places of pilgrimage. A lot of our countrymen and foreigners from abroad visit these places every year and are put to great inconvenience and hardship due to the non-existence of railway communications. If the railway line passes through the village called Jaythian between Rajgir and Bodh Gaya, it would even be 10 miles less by the direct route. Also, there should be a railway line constructed between Ranchi-Hazaribagh-Koderma. It is a coal belt with a lot of Adivasis. It is a backward area in Chhotanagpur.

15 00 hrs.

Regarding the maintenance of passenger trains and coaches, especially on the branch lines, I would say that they are the worst and I have some personal knowledge and experience about them. While I was travelling from Bakhtyarpur to Patna last month in a local train and later between Rajgir and Bakhtyarpur I noticed that the conditions of the first class bogies was the worst I have ever seen. There were no cushions on the seats, upholstery torn out, windows broken, no lights etc. In such branch lines it would be better if the first class bogies are detached and second

class bogies are attached instead, because hardly any first class passenger travels in these local trains on main lines. No one buys first class ticket. I have seen only police constables and class IV employees travelling, that also without tickets. TTEs are never seen in these trains, may be due to the fear of being beaten up by the ticketless travellers.

Cleanliness on the railway stations should be further improved and beggar and lepers should not be allowed to enter the platforms by the railway staff. Begging should be permanently stopped at railway stations throughout the country from the hygienic point of view, if not for other reasons.

Catering, which is very poor, should be improved. Even for this poor catering the charges at the railways stations and running trains are very high. Now the behaviour of the railway catering staff towards the passengers in most cases is very rude. So, they should be given proper training. The railway board should pay attention to all these things and improve the facilities available to the passengers because this is their job and they are responsible for such things.

There is no security in the trains at night for passengers. There are no attendants available even on long route trains. No reservation chart is pasted on the bogies before the trains are placed on the platforms and so the bona fide passengers have to run from one end to another end of the train to find out the conductor or guard to find out their seats. This is happening even in big railway stations like Delhi. The porters at the stations harass the passengers and ask for exorbitant charges at the railway stations.

Corruption is rampant all over, in the booking offices, goods sheds and railway offices. Reservation of seats is done only if Rs. 10 to 15 is paid to the booking clerk. Many unauthorised booking offices could be seen just opposite to the New Delhi Railway

[Sardar Swaran Singh Sokhi]

station, about which sign boards are hung in almost every restaurant and hotel. There anybody can buy a railway ticket, or get reservation done at an overhead charge of 25 per cent at any time. Nobody lifts the telephone receiver at the railway enquiry office or at the office of the station master.

For want of time, I will conclude by saying that I support the Railway Budget.

श्री पद्मा लाल बाकपाल : (गंगा-नगर) . उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं भूतपूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ। इसके बाद मेरा यह निवेदन है कि वर्तमान रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसके लिए उन को तथा उनके मंत्रालय को बधाई देना हूँ कि उन्होंने कोई यात्री कर नहीं लगाया। मेरी एक बहुत लम्बे अर्से में मांग रही है कि सुरक्षा की दृष्टि से बीकानेर डिवाजन के अन्दर श्रीनगर रेलवे स्टेशन में फ्लाईडी तक रेलवे लाइन को मिला दिया जाय तो अच्छा रहेगा। यह मांग मेरी 24 साल से रही है, लेकिन इसको अभी तक नहीं माना गया, और इसका भार रक्षा मंत्रालय पर डाल दिया जात है। मैं चाहता हूँ कि इसका ध्यान रख मंत्री जी।

बीकानेर के लोगों की यातायात की समस्याओं को देखते हुये मैं लगातार मांग करता आया कि वर्तमान रेलवे स्टेशन को हटा कर नागनीचा मन्दिर के पास बनाया जाय। वहाँ में सालगढ़ तक ले जाया जाय क्योंकि वर्तमान लाइन शहरी आबादी के भीतर है और बीच में पांच क्रॉसिंग पड़ते हैं जिससे लोगों को बड़ी असुविधा होती है। 17 ही डी० एस० आफिस, सरदार पटेल कालेज, अस्पताल और अन्य बिभाग एक साइड में हैं और शहर की आबादी दूसरी तरफ है। इसलिये अगर मेरे द्वारा सुझायी हुई नई लाइन बना दी जाय तो

क्रॉसिंग की जरूरत नहीं पड़ेगी और लोगों को आने जाने में किसी प्रकार की कंई दिक्कत नहीं होगी। इसके ऊपर एक कमेटी बनी, एक रेलवे पुल बनाने की योजना हुई लेकिन वह योजना अभी तक पूरी नहीं हुई। मेरी मांग है कि बीकानेर से कम से कम दो लाख लोगों की यातायात की समस्या को ध्यान में रख कर मंत्री जी इस काम को तुरन्त करावेंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Order, please. I notice, when a Member speaks, other Members come in between the Chair and the Member speaking. I would like to draw your attention that this is the standing rule of parliamentary procedure, not to come in between the Chair and the Member speaking.

श्री पद्मा लाल बाकपाल : मेरे गंगानगर से एक सीधी गाडी गंगानगर-दिल्ली एक्सप्रेस के नाम में चलाई जाय जिसमें एक हरिद्वार, एक अमृतसर की फास्ट क्लास बोगी, एक 1 स्लपर और एक 3 टायर बोगी होनी चाहिए। अभी यह होना है कि इन स्थानों को जाने वाले डिब्बे पंजाब मेल में लगा देते हैं जिसके कारण काफी समय लगता है। अगर सीधी गाडी चलने लगे तो हरिद्वार और अमृतसर जाने में लोगों को समय बचे।

इसी तरह गंगा-नगर-जयपुर एक्सप्रेस गंगानगर से आगे सूरतगढ़ तक चलाई जाय। इसी तरह हरियाणा एक्सप्रेस को हिमालय बाया मादुनपुर में हनुमानगढ़ तक चलाय जाय क्योंकि व्यापारिक दृष्टि से यह बहुत ही लाभदायक होगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Again you are doing it. Other Members should not come in between the Chair and the Member speaking. This is the second time that the hon. Member has done it. Let us maintain some decorum; let us take things seriously.

बीकानेर-साल बाकबाक : गंगानगर जो रेलवे स्टेशन है वहाँ पर ब्रीडमैन रेलवे प्लेटफार्म पर कोई झेड नहीं है। इसलिये लोगों को पानी और धूप से बचाने के लिये एक झेड बनवाया जाय। बीकानेर और जयपुर के बीच में एक सीधी एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाय।

रेलवे वर्कशाप में बहुत बरी होती है। छार का जो ठेका होता है वह पहले हजारों में होता था। लेकिन अब वह लाखों में उठता है। उसका मुख्य कारण यह है कि ठेकेदार कर्मचारियों से मिल कर छार में पीनल और ग्रास ले जाता है। मंत्री जी इस पर जरूर ध्यान दें जिससे रेलवे को घाटा होने से बचाया जा सके।

मंत्री जी ने खाने के स्टान के ठेके के बारे में कहा है कि कांफ़ापरेंटिव सोमायटीज को यह ठेके दिये जायेंगे। लेकिन मेरा निवेदन है कि इसमें प्रेड्यूल्ड कास्ट्स को प्राथमिकता दी जाय। अगर वह लोग कांफ़ापरेंटिव सोमायटी बनाते तो उनके अन्दर दूसरे लोग घुस कर फायदा उठाते हैं। मैं इंडियन रेलवेज कंटीरिंग कांफ़ापरेंटिव सोमायटी, जोधपुर की मिसाल देता हूँ। उस पर श्री भवर लाल भाटी ने एकाग्रित जमा रखा है और उसमें हजारों का घोटाला है। यह बात सबको मालम है। इसको दूर किया जाय।

नौकरियों में हरिजनों का प्रतिनिधित्व पूरा नहीं होता है। उसको पूरा किया जाय। मेरे क्षेत्र के अन्दर अकाल पड़ा हुआ है। वहाँ पर नमक की दुर्लभ के सम्बन्ध में मैंने मुताबक दिया था कि गजनेर स्टेशन को नमक की दुर्लभ के लिये खोला जाय ताकि 100, 200 लोगों को काम मिल सके। फलीदी और गजनेर के बीच नमक निकलता है और वह आन्ध्र, बंगाल, बिहार और पंजाब जाता है। अगर गजनेर स्टेशन को खोल

दिया जाय तो पंजाब की तरफ नमक पहुंचाने में आसानी होगी।

मेरा भाषण लम्बा नहीं है, लेकिन समय आप ज़िक्र कम दें यह है इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि यह हिस्सा जो मैं नहीं कह पाया उसको मेरे भाषण में सम्मिलित कर लिया जाय।

MR DEPUTY-SPEAKER: You pass it on to the Minister

श्री विद्याधर बान्नेयी (अमेठी) : मान्यवर मैं सर्वप्रथम रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने इस तरह का बजट पेश किया है जो विरोध पक्ष से भी सराहनीय रहा है समाचार-पत्रों में भी उस की सराहना हुई है और एक साधारण व्यक्ति ने भी उस की सराहना की है। मैं अपने मंत्री जी का यह बनाना चाहता हूँ कि यह विभाग जो आप को सौंपा गया है वह ऐसा है कि उस में यश बहुत कम मिलता है अपयश ज्यादा मिलने की सम्भावना होती है।

इस में कितने ही मन्त्रियों ने त्यागदान दिए हैं और अब तो जान तक से उनके हाथ धोने की नीबत आ गई है। मेरी यह कामना है कि आपका सफल मिलने और दसी भावना से मैं कुछ ऐसे सुझाव दे रहा हूँ ताकि आपके हाथ मजबूत हो और रेलों की आमदनी भी बढ़े।

यों तो सभी मੈम्बर्स ने बहुत से सुझाव और मलाह आपको दी है और उनको दोहराने का को-लाभ नहीं है लेकिन एक सुझाव मैं देना चाहता हूँ जिस को किसी ने नहीं दिया और जिससे रेलों को करोड़ों रुपए का लाभ हो सकता है। आप जानते ही हैं कि घाज के जमाने में विज्ञापनों की बहुत बड़ी कीमत होती है और वे घाय के भी साधन होते हैं। अगर हर कम्पार्टमेंट में आप विज्ञापनों की योजना बना दें तो निश्चित रूप से आपको करोड़ों का लाभ होगा।

[बोर्डिंग रेल बजटवेची]

आप तो पक्कार रहे हैं और अच्छी तरह से जानते हैं इस चीज को । यह सलाह मैंने बहुत पहले दी थी लेकिन इसको प्रांशिक रूप में कार्यान्वित किया गया था । आम तौर से नहीं किया गया था । इसको व्यापक रूप से किया जाना चाहिए और चारों ओर से विज्ञापन मागे जाने चाहिये । इससे निश्चय ही आपकी आमदनी बहुत बढ़ जाएगी ।

बहुत से माननीय सदस्यों ने रेलवे बोर्ड को तोड़ने का सुझाव दिया है । मैं इतना क्रांतिकारी सुझाव नहीं दूंगा । लेकिन एक बात मैं कहना चाहता हूँ । आप अपने नैतिक प्रभाव से उनको यह प्रेरणा दें कि रेलवे बोर्ड के मैनबर सैलून का जो इस्तेमाल करते हैं उसको तो कम से कम त्याग दें । इनसे आपका बराडों का फायदा होगा । अगर उनको वातानुकूलित और फर्स्ट क्लास के कम्पार्टमेंट में तबदील कर दिया जाए तो उनके रख रखाव में जो दान तीन करोड़ रुपये सालाना खर्च होता है वह बच जाएगा । जब मंत्री और प्रधान मंत्री तक सैलून का इस्तेमाल नहीं करते हैं उनको ये नहीं चाहिये तो सोशलिस्ट भारत में आफिमन सैलून पर जाये यह शोभा नहीं देता है । आप उन से कहें कि वे अपनी खुशी में इसे त्याग दें । अगर वे ऐसा कर देते हैं तो यह बहुत अच्छा होगा । अगर वे इस के लिए तैयार न हों तो आप दूसरा कदम उठाये अर्थात् कम से कम इतना तो करें कि उनको मना कर दें । रेलवे बोर्ड तोड़ने की बात मैं नहीं करता हूँ क्योंकि मैं जानता हूँ कि जब तक कोई दूसरी व्यवस्था नहीं होती है रेलवे बोर्ड को हटाना आसान काम नहीं होगा । मैं मंत्री महोदय का कन्फ्रेशन में नहीं लाना चाहता हूँ जैसा उनका स्वभाव है उसी के अनुसार वे चले और सफलता प्राप्त करें ।

इस से लेबर की भी समस्या है । मैं समझता हूँ कि यदि पंडित कमलापति

त्रिपाठी जी से बुकिंग के मोमें खूब नहीं रह सकते तो शायद ऐसा मंत्री उनको जल्दी नहीं मिल सकेगा । उन्होंने इन्फर्ज की स्ट्राइक में जो सफलता प्राप्त की है मेरा क्पाल है उसी की वजह से आपको यह पद प्राप्त हुआ है आप रेल मंत्री बनाए गए हैं ।

अधिक अदालत लेबर कोर्ट को लखनऊ से हटा कर बहुत दूर ले जाया गया है । उसकी ओर आपको ध्यान देना चाहिए । जब आप हैडक्वार्टर पर फ़ैसला ले सकते हैं तो क्यों उनको बहुत फासले पर आपने भेज दिया है ।

एक शिकायत उपाध्यक्ष महोदय मेरी आप में है । तीन दिन के इतजार के बाद मेरा नम्बर आखिर में रखा गया और वह भी तब जब बिलकुल आखिरी समय आ गया है और जब समय भी बहुत कम हो जाता है । मैं आपकी आज्ञा की अवहेलना नहीं करूंगा । मैं अपने भाषण को बन्द करता हूँ । बाकी सुझाव मैं लिख कर पंडित जी को दूंगा क्योंकि मैं यह चाहता हूँ कि वह सफल हो और उनकी सफलता में ही हमारी सफलता है ।

श्री रामकांवर : (टोक) रेल बजट जो त्रिपाठी जी ने पेश किया है उस में यात्री किराये नहीं बढ़ाये हैं । यह बात जरूर अच्छी लगी है । लेकिन इसके दो कारण हैं । एक तो आने वाले चुनाव में ये फायदा उठाना चाहते हैं । और दूसरे यह कि इन्होंने पहले से ही किराए काफ़ी अधिक बढ़ा दिए थे । अब सरकार सीधे दरवाजे में नहीं सप्लीमेंटरी बजट के जरिए से बढ़ाना चाहती है और वह तरीका निकाल लेती है ।

तीसरे दर्जे में जो यात्रा करते थे अब उसका दूसरा दर्जा कर दिया गया है । लेकिन उनको कोई लाभ नहीं मिला है कोई सहूलियतें नहीं मिली हैं । आज भी इतना किराया देने के बाद भी उनको खड़े रहने

के लिए जगह भी नहीं मिलती है। मेरा सुझाव है कि मंत्री महोदय अपनी ओर से इस बात का सर्वे करायें कि किन किन ट्रेनों में अधिक भीड़ होती है और किन किन में कम। कई ट्रेनों में बहुत ज्यादा भीड़ नहीं होती है लेकिन कुछ ऐसी हैं जिन में सैकिंड क्लास का किट लेने वालों को स्थान नहीं मिल पाता है और 25 प्रतिशत के करीब लोगों को घर वापिस लौट जाना पड़ता है। वे गाड़ी में बड़ नहीं पाते हैं। ऐसी गाड़ियों में जिन में इतनी अधिक भीड़ रहती है वह कुछ व्यवस्था कर दें और जो सके तो एक गाड़ी उन लाइनो पर नई चला दें।

राजस्थान को जब से भारत आजाद हुआ है कोई रेलवे लाइन नहीं दी गई है। जितने भी बजट भाषण हुए हैं उन में यही कहा जाता रहा है कि रेलों का देश में जाल बिछा दिया जाएगा। राजस्थान पिछड़ा हुआ प्रदेश है। उस पर केन्द्र का कर्जा चढ़ा हुआ है। इसको वह भुदा नहीं कर पा रहा है। इसलिए केन्द्र को चित्रों में जिस राज्य में विशेषकर पानी का अभाव रहता है और अन्य कारणों से प्रकार का स्थिति हमेशा बनी रहती है उस राज्य के उन इलाकों के प्रति सरकार की पूरी जिम्मेदारी विकसित करने की होनी चाहिए। राजस्थान में विशेषकर जो पहाड़ी इलाका है वहाँ खनिज पदार्थ बहुत ज्यादा मिल सकते हैं अगर आप सर्वे करायें तो उनकी ओर आप का विशेष ध्यान जाना चाहिए।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र टाक है। बहुत लम्बे घसों से मैं माग करता आ रहा हूँ टाक हैडक्वार्टर को रेलवे लाइन से जोड़ने की लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। पिछले पच्चीस साल से उसकी उपेक्षा हो रही है। वहाँ पर पिछले दो तीन साल से चार पांच करोड़ रुपये की लागत से एक चमड़े का कारखाना भी स्थापित हो गया है। मेरी प्रार्थना है कि टाक हैडक्वार्टर को आप

रेलवे लाइन से जोड़ दें। मैं आशा करता हूँ कि त्रिपाठी जी इस बात की ओर अवश्य ध्यान देंगे।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र अम्सी नब्बे किलोमीटर का है। टोडा राममिह जाने वाला 80,90 किलोमीटर रेलवे लाइन का एक टुकड़ा है उसमें काफी स्टोपेज उठा दिए गए हैं। पहले दो ट्रेनें चलती थी—एक सुबह और एक शाम। अब एक ही ट्रेन चलती है।

मेरा निवेदन है कि अगर उन तमाम स्टोपेजों को खत्म कर दिया गया है और उस ट्रेन को बन्द कर दिया है तो यह वज्र की जनता के साथ अन्याय होगा। मेरा निवेदन है कि दोनों ट्रेनों को चलाने का आदेश प्रदान करें और कुछ स्टोपेज भी दें।

15.22 hrs.

SHRI CHAPALENDU BHATTACHARYYA (Giridih): Sir, I certainly welcome the Railway Budget. This budget comes as an aftermath of the railway strike. There was the demand of Rs. 450 crores by the railway employees. As a consequence of the strike about 30 per cent increase in passenger fares and freight rates have been imposed. The point which requires examination is this. We have to ask ourselves the question whether we have not reached the point of diminishing returns in the matter of increasing fares and freights. Sir, I come from a coal-bearing region and in the context of the energy crisis, I would submit, we should have an energy budget because that will put a stop to many of the irrational uses of energy. Rs. 300 worth of coal is brought from Bihar to Delhi by each truck by spending Rs. 300 on diesel alone. Can we afford such irrational use of energy? The Railways cannot escape their primary responsibility. They should provide rakes so that all these long distance hauls are made by Railways from these coal-bearing areas, of Bihar, of Bengal and Madhya Pradesh. After all, this will lead to-

[Shri Chapalendu Bhattacharyya]

fuel economy in the family budgets; it will also lead to saving of foreign exchange in regard to useless diesel consumption, and also increase the earnings of the railways themselves, in regard to movement of coal and other things.

We have to move 135 million tonnes of coal by end of the fifth year. On the basis of past performance, I am afraid, the logistics of the rail movement of coal will strangle the future expansion in coal output. Regarding availability of wagons and movement of coal for the present the position has improved and I congratulate the Railway Minister for this improvement in the position. But unless you look ahead the position is going to deteriorate in the coming years. Let us build up for tomorrow, for next year and for the year after that. In that connection I had suggested doubling or electrification of line from Ramgarh to Pathardj via Bokaro and Chandrapura. A line should link Gomoh with Giridih and Madhupur with Mandar Hill, so that there would be a direct line from Rourkela to Bhagalpur. So coal can be moved to the Ganges front and from there towed by barges and boats to Banaras, Gorakhpur and Azamgarh.

I make this demand for my constituency. This is regarding 103 Up and 104 Down trains. The late Shri L. N. Mishra had agreed on 25th December 1974 that the train would be stopped at Madhupur. I request the Railway Minister to give effect to his assurance.

Assansol to Kiul is ill-served by a passenger train. The industrial centres of Chittaranjan and Giridih and Santal Pargans—one of the most backward districts—are the regions which require more passenger service. So, this stoppage is a must.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Why not pass on these things to the Minister? Let him reply on Monday.

SHRI CHAPLENDU BHATTACHARYYA: A fast day train from

Ranchi to Patna via Muree is extremely necessary. There should at least be three extra bogies attached at Muree to serve the Bokaro Steel City, Chandrapura and Dugda. The railway lines in Chandrapura and Dugda have served the organic unity of the villages on the one side with industrial complex on the other. I only suggest that a public railway over-bridge be put in Chandrapura-Dugda so that not only the vegetables but, more important, the people there can carry the dead to Damodar river without having to wait for six hours to eight hours at Dugda station, because of railway shunting and movements.

The computer unit at Mughalsarai has been shifted to Banaras. This is a wrong step. The shunting of wagons will be jammed and there will be a bottleneck of traffic with the consequential drop in the operational efficiency of the railways without on the spot monitoring.

Lastly the Jayanti Janta Express train upto Patna is fully-crowded. After that, it goes almost half-empty. I would suggest that the train should be split up at Mokamah—one section should go to Samastipur and the other to Assansol—as this will result in full utilisation of the passenger capacity.

श्री चिरजीव झा (महर्मा) : उपाध्यक्ष महोदय मैं सर्वप्रथम अपने आदर्शनीय नेता स्वर्गीय रेल मंत्री ललित बाबू को श्रद्धांजलि अर्पित करना चाहता हूँ। मैं वर्तमान रेल मंत्री श्री त्रिपाठी जी को भी धन्यवाद देता हूँ जो उन्होंने इस रूप में बजट प्रस्तुत किया है जिसकी सब वर्गों की ओर से सराहना की गई है। मैं उन्हें इसलिये भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने यह पदभार ग्रहण करने ही यह घोषणा की है कि स्वर्गीय ललित बाबू ने जो घोषणा की थी, जो आश्वासन दिया था उस की वह भरमक पूर्ति करेंगे। इसका तात्पर्य यह हुआ कि देश के पिछड़े क्षेत्रों में रेल मार्ग के विकास का उनका जो दृष्टिकोण था उसका पूरी तरह पालन किया जायेगा।

मैं बिहार के सब से पिछड़े जिले सहरसा की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। इस जिले में अभी तक लगभग 125 किलोमीटर ही रेल-लाइन की व्यवस्था हो सकी है। एक सम्पूर्ण जिले में इतनी कम रेल लाइन की व्यवस्था कितनी खेदजनक है यह सहज में समझा जा सकता है। अतः मैं यह आग्रह करूंगा कि मधेपुरा-मिर्जापुर और मिर्जापुर-बड़ारपुर से बिहारीगंज रेल लाइन को बिछाने के लिए जो सर्वे हो चुका है उसे जल्दी से जल्दी कार्यान्वित किया जाये। साथ ही हमारे ललित बाबू ने घोषणा की थी कि निर्मली और मगधगढ़ राधोपु की पुरानी रेल लाइन को मिलाने के लिये कोसी पर पुल बनाया जायेगा, शायद उसका भी सर्वे हो चुका है। मैं आपके माध्यम में रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि उस पुल का बनाने की शीघ्रातिशीघ्र व्यवस्था की जानी चाहिये। मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि उस क्षेत्र के ग्राम लोगों की भावना का आदर करने हुए उस पुल का नामकरण ललित मनु किया जाना चाहिये।

हमारे कुछ मित्रों ने पहले भी निवेदन किया है इस हाउस में, कि रेल भवन का नाम ललित बाबू के नाम पर रखा जाय। यह भी उपयुक्त होगा चूंकि ललित बाबू के रेल मंत्री रहने, उसी कार्यक्रम के सम्पादन में उनकी हत्या की गई है जब कि वे ब्राडगेज लाइन का उद्घाटन करने ममस्तीपुर गये थे। इसलिये यह उपयुक्त होगा कि रेल भवन का नाम ललित नारायण रेल भवन किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी दा राज पहले माननीय सदस्य श्री जनेश्वर मिश्र ने और आज माननीय सदस्य श्री कलदाय ने दिवंगत ललित बाबू पर अंगुल प्रहार करने का प्रयास किया है। उस रोज श्री जनेश्वर मिश्र ने कहा कि ललित बाबू के भतीजे की शादी में किसी शक्त आबमी ने एक धम्बसेवर कार दी। यह गलत बात है। अभी न उनके भतीजे की शादी हुई है और न इस तरह की कोई बात है।

इस तरह का गलत-प्रचार करने का क्या मतलब है? लगता है कि ललित बाबू आज भी उन लोगों के लिये होमा बने हुए हैं। इन लोगों को डर है कि शायद ललित बाबू पुनः वापिस न आ जायें। ये विरोधी पार्टी, हमेशा उनके दृढ़ और लोकप्रिय नेतृत्व में पिटती रही है इसलिये आज भी उसी का डर इन लोगों का बना हुआ है और उसी भय और आतंक में आये दिन इस तरह की बेवृत्तियाँ और अंगुल प्रहार करते रहते हैं। सारा मदन और सम्पूर्ण देश जानता है कि इन लोगों ने ललित बाबू का चरित्र-हमन करने के लिए जो मदन में आर बाहर भी कुप्रचार किया था उसी के फलस्वरूप उनकी हत्या हुई ऐमा हम सभी लोग, मारा देश मानता है। ये लोग आज भी वैसा ही प्रचार कर रहे हैं। उनमें माध्याग्न शिष्टाचार और मानवता भी बाकी नहीं रह गयी है। यह हम लोगों के शिष्टाचार सभ्यता के खिलाफ है कि मृत व्यक्ति पर निराधार और गलत लांछन लगाये जायें। ललित बाबू हमारे एक कर्मठ नेता थे। उन्होंने जान की बाजी लगाकर रेलों का और देश के अन्य क्षेत्रों में भी काम आगे बढ़ाया है यह सर्व विदित है। आज भी इन विरोधी पक्षों का ऐसे महान नेता पर अनुचित और निराधार लांछन लगाने के समय खुद शर्म आनी चाहिये। आज तो ललित बाबू नहीं रहे जो इस तरह के मिथ्या आरोप का मदन में जवाब देंगे या खण्डन करेंगे। फिर इसका तात्पर्य क्या?

MR DEPUTY-SPEAKER: We have crossed 3.30 P.M. and we are to take up Private Members' Business. I have two more names from the Congress benches. If you agree, I will give them five minutes each and after that I will ask the Minister to begin his speech.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal): Mr. Deputy Speaker, Sir,

[Shri P. Venkatasubbaiah] the Railway Minister has presented his budget and he has succeeded one of our illustrious Ministers, Shri Lalit Babu. Shri Kamlapati Tripathi, who is a veteran administrator, will bring to bear upon his administrative capacity on the efficient working of the railways.

Sir, I will be failing in my duty if I do not pay my compliments to his junior colleagues who have been manning this Ministry with efficiency and promptness. In his address, Shri Kamlapati ji, speaking on labour relations said:

"I firmly believe that only an enlightened management evokes the best response from its employees.. Well-being of the staff forms a corner stone of this policy."

Sir, the railways are a sprawling giant. They are having 1.5 million employees working in all the railways and it is but necessary that there is a comradarian cordial relation established between the management and the employees. In this connection I would like to bring to his notice that he must make a special effort to give incentive and encouragement to such of the railwaymen who stood by the nation at the time of gravest provocation at personal risk. That will give encouragement and a sense of dedication for efficient working of the railways.

Secondly, the South-Central Railway recently made a resolution asking the Government to entrust them the distribution of essential commodities and they said they will run it on 'no-profit-no-loss basis'. The prices of commodities have gone up. The life of an ordinary railway employee has become very miserable. So, I would like to appeal to the hon. Minister that he should ponder over this and have a dialogue with the State Government to see that fair price shops are established, as many as possible, and that they are entrusted to the railway employees so that they

may run them to the advantage of the railway employees.

Then, Sir, I would speak about the recruitment of scheduled castes and scheduled tribes. In the same speech, Shri Kamlapati Tripathi has said;

"Similarly, the present policy of the Government to give special encouragement to scheduled castes and scheduled tribes in recruitment and promotion will continue to be followed with vigour."

Sir, I have to say with great regret that this is observed more in breach. I have known many cases, I have dealt with them personally, where the attitude has changed towards recruitment of these unfortunate people who have been oppressed and depressed for long. Sir, the hon. Minister should pay special attention to these factors and see that this reservation ratio is implemented scrupulously. He should look into this matter.

Then, Sir, about new railway lines in backward areas. Sir, I have come to Parliament in 1957. From that day onwards, I have been pleading for laying of some railway lines in Royallaseema area, in my area and it has taken 19 years for the Government to come forward and plead paucity of funds. They waited for 19 years, they wanted the strike to take place and they wanted the Railways to run in the red to give me the reply that because of paucity of funds, these railway lines have not been laid. When the East India Company was running the Railways in Madras, they ordered for a survey in regard to laying of a line between Nandyal and Erragudipad. I have been pleading on and on that the survey in regard to this line be taken up, but nothing has been done. So is the case with regard to conversion of many metre gauge lines into broad gauge lines. For instance in regard to the Dronachalam-Guntur line, I have been pleading that a survey should be made. Nothing has been done. I would only plead with the hon. Minister that he should take these factors into consideration.

I have also been pleading for the reorganisation of the South Central Railway zone so that there will be a rational reorganisation. Sir, about this Ribinagar-Nadiguda, I would say that scant allotment has been made in spite of the fact that the foundation stone for this line was laid by the Prime Minister. If you allot Rs. 50 lakhs out of a total outlay of Rs. 15 crores, it will take more than 30—40 years to complete this project. Why should there be scant allotment? The same is the case with regard to the Madras-Vijayawada electrification scheme. Shri Hanumanthaiya complained the other day that the amount that has been allotted to Southern Region is being diverted to North. I do not want that such mis-apprehensions should be allowed to be carried on by Parliamentarians from the South and I would request Shri Kamlapati Tripathi to look into this matter and see that there is a sort of rational distribution.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): I have look into this. This is not correct.

श्री नरेन्द्र सिंह विष्ट (धन्मोडा)

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिए थोड़ा वक्त दिया।

सर्व प्रथम मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस साल रेल बजट को बहुत कामयाब बनाया जिसकी सराहना केवल ट्रेजरी बैचिज़ से ही नहीं बल्कि प्रपोज़ेशन से भी हुई है। ख़ास कर इस साल उन्होंने भाड़े में इस्काफा नहीं किया, उसकी चारों तरफ़ काफी प्रशंसा है। स्ट्राइक में जिन लोगो ने बायलेस से काम लिया या सेवोटेज किया उन के अलावा अन्य रेलवे कर्मचारियों को फिर से नौकरी में ले लेने का आग्रहामन भी मंत्री महोदय ने दिया है। उसकी भी चारों तरफ़ बहुत सराहना की जा रही है।

समय कम होने से मैं सारांश में अपने क्षेत्र की कुछ बातें मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि वह उनकी तरफ़ ध्यान देंगे।

उनके बजट से कहा गया है कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं उनके उत्थान के लिए जहाँ मीटर गेज लाइन है उसको ब्राडगेज में बदला जायगा। तो मैं चाहता हूँ कि जो रामनगर, काठगोदाम, टनकपुर लाइन जाती है वह मीटर गेज लाइन है, बहुत पुरानी है, ग्रंथेजों के जमाने से चली आ रही है। उसे भी ब्राडगेज लाइन बनाना चाहिये जैसे कि देहरादून में है। रामपुर से काठगोदाम तक जो लाइन है उसका तो उद्घाटन भी हो चुका है। मैं आशा करता हूँ कि उसको भी ट्रांज़ि-शीघ्र कार्यान्वित किया जायगा। टनकपुर से बागेश्वर तक की रेलवे लाइन के लिए भी बहुत सालों से चर्चा है। इस इलाके में बहुत खनिज पदार्थ हैं। पियोगगढ़ और टनकपुर में काफी मैंगनेसाइट की माइन्स हैं, और भी माइन्स हैं, तो इस क्षेत्र में भी जैसे शिमला के लिए पर्वतीय क्षेत्र में रेल की लाइन बनी है ऐसी ही यहाँ भी बनाई जानी चाहिए।

जैसे अभी बहुत से मित्रों ने कहा है कि शेड्यूल्ड कास्ट ऐंड शेड्यूल्ड ट्राइब्स को रेलवे के अन्दर नौकरी में लिया जाना चाहिए, ऐसे ही पर्वतीय क्षेत्र जो कि पिछड़े हुए अ-भाग हैं, वहाँ के लोग भी बहुत कम रेलवे में हैं, उनकी तरफ़ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

मैं एक नया सुझाव देना चाहता हूँ जिस पर कि शिगा में भी प्रयोग हो चुका है। रेलवे लाइन के दोनों तरफ़ जो खाली जमीन पड़ी हुई है, वह खेती के लिए लीज़ पर दी जा सकती है। उसमें काफ़ी खेती हो सकती है। बरेली से टनकपुर की लाइन में इसका प्रयोग भी किया गया है और वह काफी सफल हुआ है।

[श्री नरेन्द्र सिंह विष्ट]

बरेली से टनकपुर को जो लाइन जाती है उस पर जो मशीयां चलती हैं उनकी हाजत बहुत खराब होती है। उन में पखा, पाखी बिजली कुछ नहीं होती। वेटिंग रूम भी नहीं हैं। इस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए और उस में सुधार लाना चाहिए।

सीमेंट, लोहा, खनिज पदार्थ, फटिलाइजर आदि विभिन्न सामान जो होने हैं उनके जल्दी से जल्दी ट्रांसपोर्ट के लिए पूरी व्यवस्था होनी चाहिए। आज रेलों में डकैतियां और चोरियां बहुत हो रही है, उनको भी बन्द करने के लिए सख्त उपाय करने चाहिए। हड़ताल आगे न हो, कर्मचारियों को मुविधा मिले इस तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए। गाडिया लेट चलती है, समय की पाबन्दी नहीं होती। इसे भी ठीक किया जाना चाहिए। यात्रियों के खाने पीने की व्यवस्था बहुत बुरी है। उसके ऊपर भी मन्त्री जी आप अपना ध्यान दें।

श्री ज्ञानेश्वर प्रसाद यादव (कटिहार)
उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनन्दन इसलिए करता हूँ कि इन्होंने यात्रियों के किराये में वृद्धि नहीं की है। लेकिन साथ साथ माल भाड़े में वृद्धि कर के उपभोक्ताओं को और ग्राम जनता को थोड़ी स कठिनाइयों में उन्होंने जकूर डाल दिया है।

मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि 1971 में इसी सदन में मैंने प्रस्ताव किया था कि बरौनी से कटिहूरा तक मीटर गेज को ब्राड गेज में परिवर्तन किया जाय। उस समय मुझे उत्तर निचा था कि बराबंकी से समस्तीपुर तक बनन के बाद बरौली से कटिहूरा तक ब्राड गेज कर दिया जायगा। उसका सर्वेक्षण भी किया जा चुका है। लेकिन इस बजट में उसके लिए कोई प्रावधान मुझे देखने को नहीं मिल रहा है। मैं चाहूँगा कि बरौनी से कटिहूरा तक ब्राडगेज लाइन बनई जाय।

दूसरी बात—मैं मजदूरीय संघी बहिःका
ध्वन कैंजुधल लेबर की तरफ़ दिलाता
चाहता हूँ । बार बार इस मदन में मैं कैंजुधल
लेबर के बारे में बराबर प्रश्न पूछता रहा
हूँ । लगभग 4 लाख से ऊपर लोग
कैंजुधल लेबर में काम कर रहे हैं । खास कर के
पूर्वात्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीजन में
मानसी और थाना बीहपुर में कैंजुधल लेबर
के साथ सहयक अभियन्ता बड़े ही बरे तरीके से
व्यवहार करते हैं । जो लोग काम करते हैं
उनको, दूध, रोते, पै, फ़िर नये लोहों, को,
एपे लेकर उनकी जगह रखते हैं । मैंने अभी
दो दिन पहले प्रश्न किया था तो उपमन्त्री
श्री बट्टा मिह का उत्तर आया कि जी नहीं,
उस प्रकार की कोई बात नहीं हो रही है ।
पुराने लोगों के स्थान पर नये लोगों को नहीं
निर्या जा रहा है । मैं पूरी दबता के साथ
और विश्वासपूर्वक कहना कि समस्तीपुर
सब-डिवीजन में जो पूर्वात्तर रेलवे का है
उसमें मानसी और थाना बीहपुर में महायक
अभियन्ता न कैंजुधल लेबर के साथ जा
प्राधली को है उस की जान की जाय ।
कामेश्वर मादव तथा 6 अन्य व्यक्ति को
जिनका मैं न मिल गया था, फिर बैसा दिय
गय और कैंजुधल लेबर में बदल दिय
गय ।

बरांणी से लेकर २५. १५ फाट्
पैसेजर जा ज तो है जिसे आजकल टलाहाबाद
एक्सप्रेस कहा जाता है उसे बरांणी से
कटिहार के बीच करीब करीब सभी जगह
ठहराने की व्यवस्था हो गई है लेकिन पमरहा
और खारिक ये दो स्थान बच गये हैं जहाँ
यह नहीं ठहरती है । लोग चाहते हैं कि
एक्सप्रेस का किराया देना पड़े तो वह दें तो
लेकिन गाड़ी इन स्थानों पर खड़ी होनी
चाहिए ।

जहा से मैं आता हूं नारायणपुर स्टेशन
बहा पर बुकिंग अच्छी होती है, रेलवे की
आसदनी भी अच्छी होती है, बहा से मछल,
इत्यादि सिलीगुडी को भेजी जायती है। लेकिन

वहाँ पर वैशाली एक्स्प्रेस को ठहराने की आज तक व्यवस्था नहीं हुई है। मैंने बार बार मौखिक की है, कई बार रेल मंत्री को लिखा, लेकिन उसके ऊपर ध्यान नहीं दिया गया।

अन्त में मैं केवल यह कह कर समाप्त करूँगा कि स्वर्गीय ललित बाबू ने बिहार के पिछड़े हिस्से में रेलवे लाइन बिछाने एवं रेल उद्योग के विकास के लिए जो कुछ आश्वासन दिया था मैं चाहूँगा कि वर्तमान रेल मंत्री श्री त्रिपाठी जी उन आश्वासनों को पूरा करें ताकि बिहार की 6 करोड़ जनता उनका हृदय से अभिनन्दन करे। इन भावनाओं का आदर करने हुए आप मेरे मुझकों पर उचित कार्यवाही करेंगे इस में आशा करता हूँ।

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI (Bhubanshwar): I am grateful to you for allowing me in two or three minutes to bring forward two or three points. I am glad that the Railway Administration under the leadership of our able Minister had been able to bring forward a kind of confidence and hope in the minds of the people.

Firstly, I may point out that though money has been deposited for the Paradip port railway system, the work has not yet been started. I request that work should be started. Khurda Road is a division. There are 14,000 railway employees there and in the divisional headquarters, for the last many years they are trying to have a Central school for the education of their children and the Railway Board had taken up the matter with the Ministry concerned; it was hoped that the school would be opened in April. I am sorry to say that that work has not yet been taken up. Work on this should be expedited so that the employees do not suffer for want of this facility.

The next point is about Jankhpura-Banspani line. It is regrettable that

the promise made had not been kept up. The locational survey had been completed. But no amount had been provided in this year's budget for taking up its construction work. At least a few crores should be sanctioned so that construction work could be taken up, so that about 2,000 workers who had been retrenched in Paradip port after its completion could be absorbed in this work. The hon. Minister, while he was in charge of Transport and Shipping portfolio, helped in the development of Paradip to come up; I request him to extend similar help so far as Orissa's railway development is concerned.

Coastal Orissa should be linked with western Orissa. There are projects: Jankhpura-Banspani, Talcher-Sambalpur link, Khurda Road-Phulbani via Bolgarh, Begunia, Nayagarh and Daspalla I have no time; otherwise I would have explained about these projects in some detail. Orissa requires another division because the railway lines are expanding. In the Rourkela sector there should be another Division. The South Eastern railway zone is becoming unmanageable. The South-eastern railway zone should have another zone called the coastal railways zone so that parts of Andhra, Orissa and Madhya Pradesh can form one compact zone. Its headquarters might be located in Orissa or in any place the Railway Administration decides.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Minister.

रेल मंत्री (श्री कस्तूरदास त्रिपाठी):

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा कृपज्ञ हूँ कि आपने मुझे इस बहस का उत्तर देने का अवसर दिया।

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Hon. Minister may continue on Monday.