

MR. SPEAKER: कारण तो बताया है। We may not remember the section, but the magistrate has given the section. He has mentioned section 92 and so on.

SHRI MADHU LIMAYE : Merely mentioning the sections is not enough.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS).
1969-70

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): With your permission, I beg to apprise the House of a slight amendment of the programme of new acquisitions of rollingstock printed on pages 417-418 of Part II of the Works, Machinery and Rolling Stock Programmes of Railways for 1969-70, which was circulated as part of the Budget documents.

On these pages, mention is made of 2340 bogie open wagons, 20 four-wheeler military open wagons and 92 four-wheeler brake vans for the broad gauge and 1104 bogie covered wagons for the metre gauge. It has subsequently been proposed to order some bogie covered wagons of the CR or 'BCX, type for the broad gauge.

I do not at this stage propose to ask for some more funds for these wagons but to find amounts required by reappropriation. I am bringing this to the attention of the House because of the Public Accounts Committee's recommendation that any item which has not been included in the programme placed before Parliament and is expected to cost Rs. 25 lakhs or more, should be specifically brought to the notice of Parliament as a 'new service'. ordinary course, I should have come up with a token Demand for this particular item, but as this Demand is still under discussion I am taking this opportunity of bringing this matter to the attention of the House.

MR. SPEAKER : The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants relating to the Railways.

Shri Deven Sen may now continue his speech.

श्री देवेन सेन (भासनसोल) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं कह रहा था कि रेलवेज में हमारा कुल 3634 करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट हुआ और इतने बड़े पैमाने पर इनवेस्टमेंट बाकी सार्वजनिक क्षेत्र में सब मिला कर भी नहीं हुआ है। बाकी सार्वजनिक क्षेत्र में सब मिला कर इनवेस्टमेंट हुआ है लगभग 3500 करोड़ रुपये का, जब कि सिर्फ रेलवेज में 3634 करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट हुआ है।

इस रेलवेज की शुरूआत ब्रिटिश जमाने में हुई थी और ब्रिटिश जमाने में रेलवेज को किसी एक बरस भी घाटा नहीं होता था, जब कि आज उस को घाटा हो रहा है। ब्रिटिश जमाने में रेलवेज की तरफ से साधारण राजस्व को मदद दी जाती थी, जब कि आज रेलवेज साधारण राजस्व से 45 करोड़ रुपये का कर्ज ले चुका है। रेलवेज की इस वित्तीय स्थिति के ये तीन कारण मैं देखता हूँ : (1) परिचालन (परफॉर्मंस) में अकुशलता, (2) आवश्यकता से ज्यादा अनुमान (एस्टीमेट) करना, एस्टीमेट को इनफ्लेट करना, और (3) गम्भीरता का अभाव।

मैं इन चांजिज की पुटि पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट और ब्राडिट रिपोर्ट में से उद्धृत कर के कराना चाहता हूँ। पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की 1968-69 की रिपोर्ट के पन्ना 17 पर कहा गया है :

"The Committee cannot resist the impression that the Railways persistently over-estimate traffic requirements while planning for rail capacity"

इसके बाद यह कहा गया है :

"The Committee would like the Planning Commission and Government to ensure that while drawing up the"

'Fourth Plan, planning for rail capacity is done on a more realistic basis and the persistent tendency to over-estimate traffic requirements and push up investment is firmly curbed"

रेलवेज में फ़िज़ल इनवेस्टमेंट किया जा

रहा है, जिसके कारण रेलवेज को नुकसान पहुंच रहा है। कमेटी की रिपोर्ट के पन्ना 35 पर कहा गया है :

"The Committee are not happy to learn that wagons were purchased by Railways during the Third Plan without detailed calculations".

रेलवेज के द्वारा बिना कैलकुलेशन के बैंगन खरीदे गये, जिस की वजह से करीब 62 लाख रुपये का एवायडेबल नास हुआ।

इस के बाद मैं आपका ध्यान पन्ना 44 की तरफ खींचना चाहता हूँ, जहाँ कहा गया है कि 1966-67 में सदन रेलवे में 10.32 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ था। उसी वक्त रेलवे का ध्यान इस तरफ खींचा गया था और उस को इस बारे में हुशियार रहने के लिए कहा गया था। लेकिन 1967-68 में सदन रेलवे को 15.66 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। "हुशियारी" का यह नतीजा हुआ कि उस को पांच करोड़ ज्यादा नुकसान हुआ।

अब मैं ब्राडिट रिपोर्ट में से एक दो पार्यट्स आपके सामने रखना चाहता हूँ। उस के पन्ना 9 पर कहा गया है :

एफिशियेंसी इन बैंगन यूटिलाइजेशन। इस में गुड्स ट्रेफिक के क्वांटम में जो इन सानों में कमी हुई है उसे दिखाया गया है। यह नेट टन किलोमीटर पर बैंगन डे 1960-61 में 998 था जो 1965-66 में घट कर 940 हो गया। 1966-67 में घट कर 899 रह गया और 1967-68 में 895 हो गया। तो यूटिलाइजेशन ग्राफ बैंगन में काफी दनएफिशियेंसी जाहिर होती है।

ब्राडिट रिपोर्ट में एक जगह पर यह कहा गया है :

"Extensions of the delivery dates were, however, granted from time to time although it was known that the price will meanwhile come down."

यह एक कम्पनी के बारे में नहीं, कई एक कम्पनियों के बारे में है जिस का तस्फिया

ब्राडिट रिपोर्ट में किया गया है, उस में कहा गया है कि प्राइस घट गया तब भी मुराने कांट्रैक्ट पर ऊंचे भाव पर ब्राडर उन लोगों से लिया गया और लास्ट जो मैं बताना चाहता हूँ ब्राडिट रिपोर्ट से वह यह है :

"The total avoidable expenditure would thus be of the order of Rs. 62 lakhs."

यह ब्राडिट की रिपोर्ट है। तो यह मेरा कहना है कि जो रेलवे में इतनी प्रकुशलता है, इतनी फिजूलखर्ची है, इतना फिजूल इनवेस्टमेंट है उस का बजट हम लोग मंजूर नहीं कर सकते हैं और मैं चाहूँगा कि रेलवे मन्त्री यह स्पष्टीकरण करें और तब बजट मंजूर करने की बात उठेगी।

एक यूनीक फेनोमेना की तरफ मैं आप का ध्यान और खींचना चाहता हूँ। पैसेंजर बढ़ गए हैं, पैसेंजर फेयर बढ़ गया है तो भी पैसेंजर ट्रेफिक से आमदनी 12 करोड़ रुपया घट गई है। कोई वैज्ञानिक कारण इस का हो तो रेल मन्त्री महोदय बतावें। मैं कहता हूँ कि 6 करोड़ पैसेंजर बढ़ गए 66-67 के मुकाबले में और आप का किराया भी बढ़ गया है। 1950-51 में 1.48 पैसा था और अब वह हो गया है 2.36 पैसा। इस पर भी अब की बार बजट में 12 करोड़ रुपया पैसेंजर ट्रेफिक का कम हुआ, इस का क्या कारण है? यह स्पष्टीकरण रेलवे मन्त्री करें और तब मांग करें कि हमारे बजट को पास करो।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि परसेंटेज ग्राफ नेट रेवेन्यू रिसेट्स टु कैपिटल ऐट चार्ज घटता आया है। 1966-67 में था 4.02, 1967-68 में हुआ 3.69। यह घटने का कारण क्या है? प्रापरेशन रेशियो भी हर साल बढ़ता जा रहा है। 1962-63 में था 74.7, 1964-65 में हुआ 79.9, 1966-67 में हुआ 83.2 और 67-68 में हो गया 84.0। इस का भी कारण मन्त्री महोदय बताने की कृपा करें।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि सरकार

[श्री देवेन सेन]

एक बिल लायी एबालीशन आफ कान्ट्रिक्ट लेबर। लेकिन रेलवे में सब से ज्यादा कान्ट्रिक्ट लेबर यूज होता है। 3 लाख उन की तादाद है और उन को दिया जाता है 3 रुपया रोज। रेलवे में एक बीमारी और है कंजुअल लेबर की। उन की तादाद भी 2 लाख है और उन को भी दिन में 2 रुपया मजदूरी मिलती है। रेलवे की तरफ से यह एलान था कि हम कान्ट्रिक्ट लेबर इस्तेमाल नहीं करेंगे और प्रगर कहीं करना होगा तो लेबर कोआपरेटिव बना कर करेंगे। उस की प्राज क्या परिस्थिति है यह रेलवे मन्त्री बताने की कृपा करें। पिछले बजट में 4 करोड़ रुपये का बन्दोबस्त हुआ था लेबर कोआपरेटिव के बारे में। उस में से सिर्फ 93 लाख रुपया खर्चा हुआ और जो 4 हजार स्टेशन है उस में से सिर्फ 3 स्टेशन पर आप के लेबर कोआपरेटिव के जरिए से कान्ट्रिक्ट लेबर इस्तेमाल होता है बाकी सब जगह डाइरेक्ट कान्ट्रिक्टर इस्तेमाल होता है।

आप यह भी देखिए कि हमारा आपरेशनल स्टाफ का जो खर्चा है वह 158 करोड़ 23 लाख है और फ्यूल का खर्चा है 168 करोड़ 36 लाख। तो कोल में हमारा ज्यादा खर्चा हो रहा है। इस पर भी आप मन्त्री महोदय के ब्याख्यान में देखिएगा कि हरएक पन्ने में यह दिखाया गया है कि रेलवे का खर्चा इसलिए बढ़ गया है कि रेलवे मजदूरों को ज्यादा तलब देनी पड़ी है, ज्यादा भत्ता देना पड़ा है। यानी समूचे नुकसान की जड़ रेलवे मजदूरों को बताया गया है। यह उन के बयान में कहा गया है।

एक और प्वाइंट की तरफ मैं आप का ध्यान खीचना चाहता हूँ। उन्होंने कहा कि हम टेरिफ और फेयर को रेशनलाइज करेंगे, तर्कसंगत बनाएंगे। हम लोग इस बात से डर खाते हैं क्योंकि जहां जहां रेशनलाइजेशन बड़ का इस्तेमाल हुआ वहाँ वहाँ पर मजदूरों की छंटाई होती गई और यह जो तर्कसंगत बनाने का उन

का प्रस्ताव है इस में भी हम लोगों को डर है कि आखिर में भाड़ा और बढ़ेगा और मजदूरों की तादाद और घट जाएगी और मध्यम महोदय, मजदूरों की तादाद घटी भी है। 1967-68 में 1966-67 के मुकाबिले 2 हजार मजदूर घट गए। पिछले बजट में वह कहते थे कि हम नई भर्ती नहीं करेंगे। उस में यह नहीं कहा कि इन की तादाद घट जाएगी। लेकिन अब की बजट में हम देखते हैं कि यह करीब करीब 2 हजार घट गए हैं। उनके ब्याख्यान में प्राटोमेशन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है लेकिन रेलवे में प्राटोमेशन का काफी इस्तेमाल होता है और हम लोगों को आशंका है कि प्राटोमेशन के जरिए से जो अभी तादाद है 13 लाख, ऐसा मेरे मुनने में प्राया है कि 1971 में 13 लाख को 7 लाख बनाना चाहते हैं। यह होगा या नहीं यह मैं नहीं जानता। लेकिन मंत्री महोदय इस पर भी स्पष्टीकरण करें।

विक्टिमाइजेशन के बारे में यह तारीफ मैं करूंगा कि रिलैक्सेशन देख कर हमें खुशी हुई। लेकिन सविम ब्रेक को नहीं उठाया गया। कितने आदमियों की सविम ब्रेक होगी यह तादाद तो मैं नहीं बता सकता लेकिन काफी ऐसे लोग हैं और 90 गवर्नमेंट एम्पलाईज की यूनियन्स का रेकग्नीशन छीन लिया गया है। मैं प्रार्थना करूंगा कि उनका रेकग्नीशन वापस दे दिया जाय और ब्रेक आफ सविम भी उठा लिया जाय। मैं यह भी चाहता हूँ कि रेलवे का एक सैपरेट एक वेज बोर्ड हो। मंत्री महोदय ने एक वेज बोर्ड बैठाया लेकिन वह प्राई० एन० टी० यू० सी० के कहने पर। उस में जो विषय रखा गया उस को लेकर हमारे रेलवे मजदूर इतने ब्यस्त रहे, वह चाहते थे कि नोड बेस्ड मिनिमम वेज हो। उस के लिए एक ट्रिभ्यूनल रेलवे के मजदूरों के लिए बैठाया जाना चाहिए। आखिर में मैं यह कहूंगा कि इस में इतने बड़े पैमाने पर कैंपिटल इन्वेस्टमेंट होता है, चूँकि समूचे पब्लिक सेक्टर का भविष्य इस पर

निभर करता है इसलिए कहां तक रेलवे मन्त्री महोदय इस में सफलता अर्जन करते है, या नहीं करते है, यह देखने की बात है। वैसे रेलवे में यह बीमारी इतनी घुस गई है कि उस को घ्राप प्रासानी से निकाल नहीं सकेंगे। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि एक हार्ड पावर कमीशन बैठाया जाए रेलवे की जांच करने के लिए वह जांच करके रास्ता निकाले कि रेलवे को किस ढंग से बचाया जा सकता है और उस में किस प्रकार सुधार लाया जा सकता है।

इतना बह कर, मैं उनके बजट का समर्थन नहीं करता हूँ। हम देखेंगे कि क्या होता है तब समर्थन करने की बात सोचेंगे।

SHRI K. SURYANARAYANA (Eluru): I want to congratulate the Railway workers and the officers also for their prompt action.....

MR. SPEAKER : He may continue later on. I want to make an announcement. We shall have to finish the debate today and the hon. Minister will reply at 6.15 P.M. so that by 7 P.M. we shall finish this debate.

13 hrs.

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

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch
at Seven Minutes past Fourteen of
the Clock.*

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

**DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS),
1969-70-contd.**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Suryanarayana may continue.

SHRI K. SURYANARAYANA: Sir, I want to congratulate the railway officers and workers on taking prompt action to prevent railway accidents. I must congratulate Dr. Ram Subhag Singh also on having started his new portfolio without any accident. Last year, when he was

discussing the railway budget, unfortunately there were so many accidents and some hon. members even demanded the resignation of the minister, as if he was responsible. The minister is responsible only for policy-making and planning. The implementation depends on the sincerity of the officers and workers. Unless they are sincere, we cannot do anything even if we sanction a huge sum of money.

I have praised the minister for the absence of accidents. But from Vijayawada, they have started one Golkonda Express recently. On the way, the engine got into disrepair and the train stopped at Dornakal. Immediately they detached the diesel engine from a goods train and with this engine, the train reached Secunderabad on time. There is negligence of duty not only on the part of workers, but on the part of officers also. That is why such things are happening on the railways.

The ticket collectors are not very sincere in their work, because they are not getting anything for catching ticketless travellers.

In business concerns etc. if they put in extra work, they are given some bonus. Similarly, here, also, if they do some extra service to the public, they should be paid some commission, which may be one per cent or two per cent of the collections they make; if some kind of incentive like this is introduced for the ticket collectors, they will do their work sincerely, and they will attend to their work of catching hold of ticketless travellers with sincerity and prevent ticketless travelling. Some percentage of the total collection in their area may be given to them. Sometimes, outsiders also are given passes and they make use of it. We can go anywhere as zonal committee Members. If we take notice of these things and we are to report about these things, then unnecessarily we have to go to court to prove the charge and so on. If some incentive is given to the ticket collectors then they will be able to catch hold of these persons; they will check abuse of passes and ticketless travelling; in the process they will also be benefited because they would get some extra income, and they may not indulge in corruption or bribery for the reservation of seats for passengers.

Some hon. Members have referred to the fact that the incidence of late-running

[Shri K. Suryanarayana]

is high on the railways. According to the statement given to us, we find that the percentage of late-running is only about 20 per cent or so. We do not know what the truth is, whether we may travel fast without accidents or we go in time without accidents, what we want is this; we prefer even going late, if it can be without accidents. Always, the first precaution is to avoid any accidents, and then only the question of reaching on times comes up in our minds; if there are no accidents, then only the railway workers and officials are praised.

I would also like to say a word about the railway rest-houses in the night halting stations. These rest-houses are actually unrest-houses.

MR. DEPUTY-SPEAKER : According to our philosophy, life itself is an accident.

SHRI K. SURYANARAYANA : I agree, because life itself is an accident, we always try to prevent accidents either to our lives or to others' lives. That is why I have specifically brought this matter to the notice of the hon. Minister.

I was referring to the rest-houses and pointing out that they are unrest-houses. No proper accommodation is there, no proper sanitation is there; there are no proper bath-rooms and no proper mosquito curtains and so on. This is the position in Vijaywada and some other places. The railway officers in charge should be asked to look into this matter and see that proper facilities are provided in these rest-houses.

I would also like to say a word about the provision of uniform to the firemen and engine-drivers, and the coal workers. The firemen are not given any uniform at present. While other railway officers are being given proper uniform, I do not see any reason why these people should be denied of it. So, I would request the railway authorities to provide these people also with uniform.

Regarding new lines, the Andhra Pradesh Government had sent several proposals. Last year, the Andhra Pradesh Government as well as the Members hailing from that State had requested Shri

C. M. Poonacha to have at least a survey of the lines proposed by the Andhra Pradesh Government and which had been submitted to them for the last several years.

The State Government had proposed four lines. The first of them is a line between Bailadilla to Bhadrachalam via Kovur, to exploit the iron ore and take it to the Visakhapatnam harbour area. It is a very important line. Then comes the line from Secunderabad to Ongole via Nalgonda to cover the backward areas of Telengana, particularly the Nalgonda area and the to-be-developed area of Nagarjunasagar, and that will facilitate the transport of the expected paddy yields to other places. I would specifically request the hon. Minister at least to consider what had been promised by Shri C. M. Poonacha last year and to order a survey of this particular line from Secunderabad to Ongole.

The Andhra Pradesh Government as well as the State Electricity Board have reached an agreement to accept the proposals of the Railway Board for the electrification of the railway line from Vijayawada to Madras. Unless there is electrification there, the bottle-necks on the main Howrah-Madras line will continue, and the transport of coal, fertilisers and particularly the foodgrains from Andhra Pradesh to Madras and Kerala will not be expedited. Therefore, I request the hon. Minister to consider the proposal which has already been accepted by the Railway Board to electrify the track between Vijayawada and Madras.

We hear very often that since the narrow gauge lines are losing, they should be dispensed with. But I would submit that unless these are replaced by broad gauge or metre gauge lines, they should not be removed; if they are not going to give any new lines, let them not at least take away the narrow gauge lines that are already existing and that are catering to the needs of the people.

Now, I would like to say a word about overbridges. We find that overbridges are being constructed near the big cities. The Andhra Pradesh Government had proposed the construction of some overbridges in the

titles of that State. They had proposed the construction of an overbridge on High way No. 5. A new line has been constructed from Tanuku, crossing the Godavari ; there is so much of traffic there, and the lorries are being diverted on that line. Government have already conducted a survey and spent Rs. 4000 on it. But in spite of the many public representations which have been made, they have not done anything in this regard. I would suggest that this matter should receive immediate attention. They may have just one bridge on the rail track, but the other part may be earthen portion, and that will not entail much cost especially in the rural areas.

With these few words, I would request the hon. Minister to give consideration to the specific points that I have made.

श्री श्रींकार लाल बेरबा (कोटा) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं डाक्टर साहब को बधाई देना चाहता हूँ कि इंजन पटरी से उतर करके फिर पटरी पर वापिस आ गया। डाक्टर साहब तो छोड़ भागे थे लेकिन पब्लिक ने उनको नहीं छोड़ा। इसलिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं अपने कट मोशन नं० 590 से 598, 600 से 602, 618 से 621, 630 से 634, 638 से 644, 650 से 660, 662 से 667 और 676 से 687 पर बोलना चाहता हूँ।

वैसे तो रेलवे विभाग भारत में शायद दूसरी की-इन्डस्ट्री है। एक एक बहुत बड़ा मुहकमा है। ग्रंथों के जमाने में रेलवे का भ्रम से बजट आया करता था लेकिन मैं यह बात नहीं समझ सकता कि अब भी क्यों जनरल बजट से भ्रम ही रेलवे का बजट लाया जाता है। ग्रंथों के जमाने में तो यह था कि रेलें कन्ट्रेक्ट बेसिस पर चला करती थीं लेकिन अब तो यह बात नहीं है। अब तो रेलवे का भ्रम बजट होना ही नहीं चाहिए। मैं इस का डट कर विरोध करता हूँ। जनरल बजट के साथ ही रेलवे के बजट को भी आना चाहिए। वैसे यह बहुत बड़ा है। पहले जब ग्रंथों से सम्झौता तो सात अरब की लागत लगी हुई

थी, अब 34 अरब की लगी हुई है। और 34 अरब लगाने के बाद भी यात्रियों को कोई सुविधा नहीं है। इस के अंदर चार लाख करीब माल ढोने के डिब्बे हैं, 33, 100 सवारी डिब्बे हैं 11,600 इंजन हैं, 55,05,100 मीट्रिक टन माल होता है और 7000 स्टेशनों पर 10 लाख यात्री चढ़ते, उतरते हैं। और विलम्ब के कारण जो एक, एक दो, दो, मिनट ठहरती है इस के कारण 545 हर साल में ऐवरीडेन्ट्स होते हैं, किसी के हाथ पैर कट जाते हैं और सर्वे रिपोर्ट के अनुसार 1953 दुर्घटनाएँ ऐसी होनी हैं कि जो साल में हर रोज़ होती रही हैं।

सब से पहले मैं यह कहना चाहूँगा है कि राजस्थान में जितना अकाल पड़ा और जितना दुर्भिक्ष हुआ और जो करीब 50,000 जानवर मरे तथा 200 आदमी मरे इस की सारी की सारी जिम्मेदारी रेलवे विभाग पर है। अगर रेलवे विभाग डिब्बे दे देता तो न इतने जानवर मरते और न आदमी ही मरते। लेकिन रेलवे विभाग ने, जहाँ राजस्थान वालों ने 50 डिब्बे मांगे वहाँ पांच ही डिब्बे दिये जिस के कारण न चारा जानवरों का पहुँच सका, न पानी पहुँच सका। सवाई माधोपुर स्टेशन पर डिब्बों के ढेर के ढेर लगे हुए हैं लेकिन रेलवे अधिकारी कहते हैं कि साहब यह मीटर गेज है और उधर ब्रॉड गेज है इसलिये डिब्बे नहीं दिये जा सकते। तो मैं मन्त्री महोदय से कहूँगा कि एन० प्रार० और वेस्टर्न रेलवे का एक जोन क्यों नहीं बना दिया जाता है ताकि भ्रम ही मिट जाय। राजस्थान एक ऐसी जगह है जहाँ हर साल अकाल पड़ता रहता है इसलिये इन जोन के भ्रम की वजह से हम को रेल विभाग से समय पर डिब्बे नहीं मिल पाते हैं। ऐसे ही रतलाम से बिर्ताड़ और भ्रमर को रेलवे लाइन आती है उस में भी यही भ्रम है। तो यह जो दो जोनों का भ्रम है इस को क्यों आप बनाये हुए हैं ? अतम क्यों नहीं करते ? अगर दानों जोनों को एक जोन बना दिया जाय तो जितना चाहें अनाज, पानी सारा का सारा राजस्थान के अन्दर पहुँच सकता है। इसलिये सब से बड़ी

[श्री श्रींकार लाल बेरवा]

जिम्मेदारी जितने जानवर और आदमी मरे हैं रेलवे पर हैं।

दूसरे मैं यह कहना चाहता हूँ कि किसी परिवार के सदस्य अगर मारे नाराज हों तो उस परिवार का जो कर्ताधर्ता है उस को अपना कार्य बिल्कुल छोड़ देना चाहिये, यानी एस्तीफा दे देना चाहिये। कोई भी कर्मचारी ऐसा नहीं है जो रेलवे विभाग से सम्बुद्ध हो क्यों कि यह रेलवे बोर्ड बैठे-बैठे अपने दिमाग से तो अच्छा कानून बनाता है लेकिन उस से कर्मचारियों के ऊपर इतना कुठाराघात होता है कि जिस से कार्यकर्ताओं को किसी प्रकार की कोई सहूलियत मिल ही नहीं पाती है।

गाइंड का केस ले लीजिये। एक घंटे का पहले दो ६० रनिंग मलाउंस 100 किलोमीटर का मिलता था। अब तीन ६० 65 पैसे कर दिया गया रनिंग मलाउंस, लेकिन जो गाइंडिया डिपेंशन में माल ले कर स्टेशन पर पड़ी रहती है तो वह डिपेंशन मलाउंस उन बेचारों का अब काट दिया गया। इस से बड़ा नुकसान मालगाड़ी के गाइंडों का हो गया। वैसेन्जर और मेल गाड़ी के स्टाफ को फायदा हुआ, लेकिन मालगाड़ी के जो गाइंड हैं उन के कूठ पर छुरी चल गई।

गाइंड का आप ब्रेक देख लीजिये। अगर पांच मील चल कर आप दिखा दें तो फायदा गांव के पाम ही दाईं से पेट सुताना पड़े क्यों कि गाइंड के डिब्बे में किसी प्रकार का आराम नहीं है। गर्मी में दो मिनट भी नहीं बैठ सकते। आप 10, 15 मील चल कर देख लें गाइंड के डिब्बे में तो पता लग जाय कि कितनी असुविधा गाइंड को होती है। हम के अलावा उस की सेफटी का कोई इंतजाम नहीं है। लाखों रुपये का माल लेकर वह जाता है लेकिन सेफटी का कोई इंतजाम नहीं। गाइंड की कोई सुनता नहीं।

अब मैं ने सुना है कि कंडक्टर को हटा कर अटेंडेंट्स लगा रहे हैं स्लीपर कोच में। यह कौन सी बात हुई। यानी 350 ६० कुल

मिला कर एक कंडक्टर को मिलता है और 250 ६० एक अटेंडेंट को मिलता है। अभी आप एक डिब्बे पर एक कंडक्टर रखते हो और आगे हर एक डिब्बे पर आप एक अटेंडेंट रखोगे जिस का मतलब यह हुआ कि आपको कम से कम तीन डिब्बों पर एक कंडक्टर रखना होगा ही जिससे 100 ६० फी डिब्बा आप को ज्यादा देना पड़ेगा। तो इस तरह क्या इकोनामी होगी? उस से तो ज्यादा खर्चा बढ़ जायगा। कंडक्टर दिल्ली से लिस्ट लेता है और मथुरा तक भी उस से नहीं काम सम्भलता तो फिर अटेंडेंट जो इतना पढ़ा लिखा नहीं होता वह कैसे सम्भालेगा? अगर किसी को चार्ज करना हो तो वह कैसे करेगा क्योंकि वह ज्यादा पढ़ा लिखा तो होता नहीं है। वह तो गिलास पानी का पिलाने को है, आप पानी मंगाये वह ले आयेगा, चाय का आर्डर दे दें। वह सवारियों को सम्भाल सकता है स्लीपर कोच में? लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि बोर्ड बैठा बैठा क्या करता है?

इसी तरह से रेलवे अधिकारियों के जो सैलून हैं इन को कमशियल ब्रान्च में लगा दें, 900 सैलून में 500 ही दे दो या रेल कार बना दी जायें तो जो रेल कारों की कमी है वह दूर हो सकती है। या तो डाक बंगले खत्म कर दिये जायें, या सैलून कार खत्म कर दी जायें। और अगर पूरी नहीं खत्म की जायें तो 500 तो कमशियल साइड में दे दें जिम से रेलवे को फायदा भी ही और लोगों की तकलीफ भी कुछ हद तक कम हो। लेकिन यह सुझाव रेलवे बोर्ड नहीं देता। सुझाव यह देता है कि कंडक्टर को हटा कर अटेंडेंट लगा दो।

अब मुझे बर्दी के बारे में कहना है। आप ने टी० टी० की खाकी बर्दी दी है जैसे कोई पोस्टमैन आता है, या ठेला चलाने वाला आता है। किसी को यह पहचान नहीं कि यह टी० टी० है या पूरी बेचने वाला है। खाकी बर्दी पहनाने से इन को क्या फायदा? और बर्दी का

नाप भी ऐसे कांटेक्टर को देते हैं कि जो प्रजीब तरह से सीता है। कहा कि हमें 10 रु० का वर्दी में फायदा है। लेकिन जो वर्दी सिलाई जाती है वह ऐसी होती है कि किमी की बांह यहां जा रही है, किसी की कहीं जा रही है। कोई उम को पहन कर मौलवी माहब लग रहे हैं। एक दफा हमने कहा था नो कहा कि डिवीजन वाइज दजियों को बांट देंगे। लेकिन कोई डिवीजन वाइज नहीं मिला। ऐसे लोगों को ठेका देते हैं जो वदियों का सत्यानाश कर देते हैं। इसलिये मैं चाहूंगा कि खाकी वदियों को तुरन्त हटा दिया जाय और उम की जगह मफेद वर्दी दिलाइये।

वेस्टर्न रेलवे के अन्दर बाम्बे, अहमदाबाद वगेरा में 116 कंडक्टर हैं उन को हटा कर 116 अटेंडेंट लगाने पड़ेगे। इसलिये मैं यह निवेदन करूंगा कि कंडक्टर को नहीं हटाया जाय और उन की जगह अटेंडेंट को नहीं लगाया जाय। अटेंडेंट अपना ही काम कर सकता है, दूसरे का काम नहीं कर सकता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि कंडक्टर को नहीं हटाइये।

इस तरह कंशियर का मामला है। एक ब्रान्च में कंशियर सारी अपनी तनस्वाह अलग-अलग बांटता है। आप देखिये कि दूसरी रेलों के अंदर, नार्दन में, ईस्टर्न में और सेन्ट्रल में अलग-अलग कंशियर तनस्वाह बांटते हैं। साढ़े तीन लाख रु० का पेमेन्ट वेस्टर्न रेलवे का कंशियर करता है एक महीने में और दूसरी जगह का करता है ढाई लाख रु० का, और जूनियर दूसरी रेल में डेढ़ लाख का पेमेन्ट करता है वेस्टर्न में ढाई लाख का पेमेन्ट करता है और मिलता है 42 रु० एकसटरा प्रति लाख और वेस्टर्न रेलवे के कंशियर को मिलता है 30 रु० एकसटरा प्रति लाख। यह अदभाव क्यों है? जितना पेमेन्ट वह करता है उतना ही वह करता है, लेकिन कर्ष किम् बात का?

सेफटी के हिसाब से देखा जाय। अफसरों के अपने अलग कम्पार्टमेंट हैं लेकिन कंशियर के

लिए ऐसा इंतजाम नहीं है। जो चार लाख रुपया लेकर चलता है उसकी सेफटी के लिये आपने सिपाही लगा दिये। अब अगर इनको बददयानती आ जाय तो कंशियर का गला घांट दें। 18 दिसम्बर, 1968 को मद्रास के अन्दर दो लाख रु० ले लिया सिपाहियों ने और तीन आदमियों को मार दिया, कंशियर को भी मार दिया। यह मेरे पास अम्बवार की कर्टिंग है, और दो लाख रुपया लेकर उतर गये। तो क्या अलग कम्पार्टमेंट उनकी सेफटी के लिये नहीं बनाया जाना चाहिए? अफसरों को अपनी सेफटी का तो खयाल है और जहां उतरते हैं खटाक से सिपाही बाहर आ जाते हैं सलाम मारने के लिये, लेकिन वह बेचारा कंशियर उन सिपाहियों के शिकंजे में रहता है। चाहे कहीं गर्दन मरोड़ कर रुपये लेकर उतर जायें। तो मैं चाहूंगा कि जैसे सेन्ट्रल में बनाया हुआ है कंशियर के लिये ऐसे ही वेस्टर्न में भी बनना चाहिए।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवेज की कमशियल ब्रांच में काम करने वाले कमशियल क्लर्क की ओर दिलाना चाहता हूँ। आप देखिये कि उनकी क्या हालत है? अब माल को चढ़ाने वाले और उतारने वाले वह ठेकेदार के भादमी होते हैं लेकिन डिब्बे में जो कमशियल क्लर्क या गुड्स क्लर्क चलता है उस की जिम्मेदारी उस सामान के टूटने फूटने की रहती है। अब अगर कोई गुड्स पार्सल टूटता फूटता है नुकसान जाता है तो यह उस बेचारे कमशियल क्लर्क की तनस्वाह से नुकसान वसूल किया जाता है। यह सब उन बेचारों की तनस्वाह से काटा जाता है। अब ठेकेदार के आदमियों को क्या परवाह कि किसी का दूधे या फूटे नहीं क्योंकि टूट फूट की जिम्मेदारी तो उन पर आती नहीं है और वह नापरवाही से सामान को चढ़ाने व उतारते हैं। नुकसान होने की सूत्र में वह बेचारा कमशियल क्लर्क डिब्बे वाला फ़ामा जाता है। इसी का परिणाम यह हो रहा है कि 90 सर्वेसट आदमी ऐसे हैं जिनकी

[श्री श्रीकार लाल बेरवा]

कि सालाना तरक्की इसी टूट फूट के कारण रुकी हुई रहती है।

कमशियल क्लर्क्स को हर पांचवें साल ट्रांसफर कर दिया जाता है लेकिन उन्हें रेलवेज तीन एसेशियल कैटेगिरी मानकर उनके वास्तविक बर्गटर्स आदि की कोई व्यवस्था नहीं करती है और इस आवास की व्यवस्था के अभाव में उनको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। जब आप उनको हर पांचवें साल ट्रांसफर करते रहते हैं तो मंत्रालय को उनके आवास की भी व्यवस्था करनी चाहिये और रेलवेज इनको भी अपना एक अंग समझ कर उनके लिए क्वार्टर्स का इंतजाम करे।

रेलवे मंत्रालय के अधीन जितने भी कर्मचारी काम करते हैं, प्वाएंट्समेंट से लेकर डी एस तक, उन सभी के वेतनमानों को उसने बढ़ा दिया है। उनमें उसने संशोधन करके बढ़ा दिया है लेकिन यह बड़े आश्चर्य का विषय है कि कमशियल क्लर्क्स की जो वेतन सन् 1946 में मिलता था वह उमी वेतन मान में पड़ा हुआ है। इस अर्थ में कमशियल क्लर्क्स के वेतन में कोई तरक्की नहीं हुई है। आखिर उन बेचारों ने क्या कसूर किया है कोई बतलाये तो सही? लेकिन रेलवे बोर्ड को क्या जरूरत पड़ी है उधर ध्यान देने की क्योंकि काम तो ठीक ठाक चल ही रहा है। कमशियल क्लर्क्स के लिए वह यह भी समझते हैं कि इनको बड़े हुए वेतन की क्या जरूरत है क्योंकि यह तो मजे करते हैं गुड़ की भेली निकाल ली और खा गये। सारे के सारे कमशियल क्लर्क्स को चोर समझा जाता है लेकिन मेरा कहना है कि एक भाड़ू से सबको डील करना इस तरह से उचित न होगा।

जहाँ तक नाइट एलाऊंस देने का सवाल है इन बेचारे कमशियल क्लर्क्स के साथ यहाँ भी बेइंसाफी बर्ती जाती है उनको उस लिस्ट में से ही निकाल दिया गया है जिनको कि यह नाइट ड्यूटी प्रोफिशियेटिंग एलाऊंस मिलना चाहिए। नाइट ड्यूटी प्रोफिशियेटिंग एलाऊंस की लिस्ट

में गुड्स क्लर्क्स का नाम ही नहीं है। मेरा कहना है कि उनका नाम भी उस नाइट ड्यूटी प्रोफिशियेटिंग एलाऊंस वाली सूची में दर्ज होना चाहिए। आखिर वह बेचारे भी तो रात भर गाड़ी में चलते हैं और काम करते रहते हैं इसलिए उन्हें भी यह नाइट ड्यूटी प्रोफिशियेटिंग एलाऊंस मिलना चाहिए।

जहाँ तक रनिंग एलाऊंस का सवाल है एक टी टी जोकि हैडक्वार्टर से 6 घंटे से कम समय के लिये बाहर रहता है उसको 30 परसेंट देते हैं, 6 घंटे से 12 घंटे तक बाहर रहना है उसे 70 परसेंट देते हैं और 12 घंटे से ज्यादा समय के लिए अगर वह हैडक्वार्टर से बाहर रहता है तो उसे 100 परसेंट रनिंग एलाऊंस देते हैं यानी साढ़े 5 रुपया रोज देते हैं। लेकिन रेलवे मंत्रालय को अब एक नई सूझ आ रही है कि यह रनिंग एलाऊंस उनका फिक्स कर दिया जाय। प्रतिदिन के लिए यह रनिंग एलाऊंस उनका फिक्स कर देने के बारे में विचार चल रहा है। मेरा कहना है कि यह रनिंग एलाऊंस फिक्स करना उचित न होगा बल्कि यह ऐसे ही चलने दिया जाना चाहिए अर्थात् जो जितने समय तक हैडक्वार्टर में बाहर रह कर काम करे उसे उसी हिसाब से यह रनिंग एलाऊंस दिया जाय। अब अगर किसीने दो महिने की छुट्टी ले ली तो अभी तो उसे यह रनिंग एलाऊंस छुट्टी के दिनों का नहीं मिलता है लेकिन तब फिक्स होने के कारण रोज के हिसाब से देना पड़ जायेगा और टी० टी० को बेकार में पैसे का नुकसान होगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यह जो हैडक्वार्टर से 12 घंटे से ज्यादा बाहर रहने का उन्हें साढ़े पांच रुपए रनिंग एलाऊंस मिलता है वह इसी तरह से समय के हिसाब से मिलता रहना चाहिए और उसे फिक्स न किया जाय।

अब मैं अपने विषय पर आता हूँ। हमारे यहाँ अंधेरी नदी के गड्ढे बदले जा रहे थे उसमें 8 घाटमो दब गये जिनमें से 5 घायल हो गये और तीन की मृत्यु हो गई। जब इस बारे में

हाऊस में सवाल किया गया तो आपने कह दिया कि जिन तीन कर्मचारियों की मृत्यु हो गयी उनमें से प्रत्येक के परिवार को 500 रुपये अनुग्रह के रूप में दिये गये। इसके अलावा 7000 रुपये कामगार क्षतिपूर्ति के आयुक्त के पास प्रत्येक परिवार के आश्रितों को क्षतिपूर्ति के रूप में देने के लिए जमा कर दिये गये हैं। जिन पांच कर्मचारियों को जिन्हें दुर्घटना में चोटें पहुँची थीं, 300 रुपये प्रति व्यक्ति अनुग्रह के रूप में दिये गये। 15-15 दिन की तनख्वाह देकर उनको टाल दिया गया। उनमें से एक अर्थात् श्री भगीरथ बालमुकुन्द जिसे कि 2-2-1968 को अस्पताल से छोड़ दिया गया था उसकी मृत्यु 4-2-68 को अपने गांव में हो गयी तो उसके लिए रेलवेज ने जरूरी मुआविजा देने में इंकार कर दिया। अब वह कोई जहर खाकर तो मरा नहीं था बल्कि वह तो उसी गडर के नीचे दब जाने से घायल हुआ था और चोट के कारण 4-2-68 को मर गया लेकिन उसके लिए आपने साफ इंकार कर दिया और कह दिया कि कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम के अन्तर्गत कोई मुआवजा देय नहीं है। अब यह कहां का न्याय है ?

वह अस्पताल से छोड़े जाने के दो दिन के अन्दर अपने गांव में जाकर मर जाता है और आप मुआविजा देने से इंकार करते हैं। दफ्तर में बैठा हुआ या रेल भवन में बैठा हुआ कोई कर्मचारी मर जाय तब तो आप उसे मुआविजा दे देंगे लेकिन वह बेचारा जोकि गडर के नीचे दब कर मरा है उसे मुआविजा न देना सरासर बेइंसानी की बात है।

इसी तरीके से मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि सन् 1960 में जो हड़ताल हुई थी उसमें के 6 आदमियों को अभी तक 5-5 महीने की तनख्वाह नहीं मिली है। मैं जानना चाहूँगा कि उन्हें अभी तक वह बकाया तनख्वाह क्यों नहीं दी गई है ? आपके ही जनरल मैनेजर ने रेलवे सेंटिनल नामक मसलवार के 19 सितम्बर 1968 के अंक उसे देने का वायदा किया है ;

"Suspension and Payment.

"Board have agreed that full payment will be made to employees in case of their acquittal either in the court of law or by department and that suspension shall be resorted to only when the penalty shall be dismissal or where it would be necessary to prevent an employee from tampering with evidence or in any way interfering with the conduct of the case."

उन 6 आदमियों को 5-5 महीने की तनख्वाह अभी तक नहीं मिली है जबकि जनरल मैनेजर ने वायदा किया कि उन्हें वह तनख्वाह मिलनी चाहिए।

रेलवे मंत्रालय ने राजस्थान के अन्दर आजादी के बाद से कितना काम किया है वह मैं बतलाना चाहता हूँ। आजादी के बाद आपने वहां पर तीन रेलवे लाइनें बिछाई है। एक पोकरण से जंसलमेर, दूसरी फतेहपुर से चुरू और तीसरी हिम्मतनगर से उदयपुर तक। अब गुजरातियों ने डडा मारा तब जाकर वह आपने हिम्मतनगर से उदयपुर बनाई। डिफेंस वालों ने डडा मारा तो वह पोकरण से जंसलमेर वाली बना दी। सिर्फ यह फतेहपुर से चुरू तक लाइन गांव वालों की मांग पर बनाई है। लेकिन आपने उस लाइन को दस साल तक डबल करायें पर चलाया और अब ड्योड़ा कर दिया गया है लेकिन मेरा कहना है कि उसे ड्योड़ा न किया जाय बल्कि उसको ममान किया जाय।

एक सवें के अनुसार पता चला है कि एक दिन में थर्ड क्लास के मुसाफिरो से जहां 65 लाख रुपया कमाया जाता है वहाँ एक दिन में फर्स्ट क्लास के मुसाफिरो से 5 लाख रुपया कमाया जाता है। जबकि ऐयरकंडिशन से एक दिन में 60 हजार रुपया कमाया जाता है रेलवे यात्रियों में 98 प्रतिशत में थर्ड क्लास के पैसैजर्स होते हैं और 2 परसेंट सिर्फ फर्स्ट क्लास और ऐयरकंडिशन के होते हैं। अब मेरी समझ में नहीं आता कि राजधानी एक्सप्रेस किस आधार पर बनाई गई है ? इस गाड़ी के चलने में एक घंटे में 120 मिटर डीजल लगता है। उद्घाटन

[श्री श्रींकार लाल बेरवा]

के पहले दिन 180 सीटों में से केवल 112 सीटें भरी अर्थात् 68 सीटें खाली पड़ीं रहीं। यह राजधानी एक्सप्रेस 1 घंटे में 190 लिटर डीजल उड़ा कर 17 घंटे में कलकत्ते जाकर पहुंचती है अब आप ही समझ सकते हैं कि जो पैसे वाले हैं उनका क्या दिमाग खराब हुआ है जो कि 17 घंटे का रेल का सफर करके कलकत्ते पहुंचे। जिनके पास पैसा है वह मजे से बहुत कम समय में हवाई जहाज से कुछ अधिक भाड़ा देकर कलकत्ते जाना चाहेंगे। ऐयर में जाने का 304 रुपया लगता है और आपके फस्ट क्लास ऐयर कंडिशन में लगता है 280 रुपयों तो इस 24 रु० के खातिर कौन शरूस 16 घंटे खराब करना चाहेगा? जिसका दिमाग खराब होगा या जिस हाट की बीमारी होगी वही आपकी इस राजधानी एक्सप्रेस में फस्ट क्लास ऐयरकंडिशन में बैठकर कलकत्ता जाना पसन्द करेगा दूसरा कोई नहीं।

रेलवे मंत्री महोदय ने कहा है कि हम रेलवे कर्मचारियों से ज्यादा काम लेंगे जिससे 42 करोड़ रुपया ज्यादा प्राप्त होगा लेकिन उसके लिए अगर आप कर्मचारियों की संख्या नहीं बढ़ायेंगे तो क्या उनका पेट चीर कर आप ज्यादा काम करवा लेंगे और मुनाफा कर लेंगे? जल्द ही इस बात की है कि आप काम के हिसाब से प्रतिरिक्त स्टाफ रखिये। अगर आप चाहते हैं कि रेलवे कर्मचारियों से 14 घंटे काम लेते रहें तो यह अन्यायपूर्ण है और अगर किसी कर्मचारी ने इस 14 घंटे काम लिये जाने के लिए हाई कोर्ट में रिट दायर कर दी तो यह 14 घंटे के बजाय 6 घंटे ही रह जायेंगे।

जैसा मैंने कहा रेलवे यात्रियों में 98 फीसदी आपके यर्ड क्लास पैसेजर्स होते हैं और रेलवे को आमदनी भी इसी वर्ग से होती है इसलिए यह बहुत आवश्यक है कि उनकी और अब और अधिक प्रशिक्षण न बर्ती जाय और यर्ड क्लास के मुसाफिरो को ज्यादा से ज्यादा सहनियते प्रदान की जाय। यर्ड क्लास के डिब्बों की संख्या भी सभी ट्रेनों में बढ़ाई जाय। यह

जो आप इस तरह से 2 परसेंट फस्ट क्लास के मुसाफिरो के लिए इधर, उधर नाचते, बूढ़ते फिरते हैं यह एकदम अनुचित व अन्यायपूर्ण है। मैं चाहूंगा कि इस राजधानी एक्सप्रेस में भी यर्ड क्लास के डिब्बे ज्यादा होने चाहिए।

यह राजधानी एक्सप्रेस वास्तव में दिल्ली से बम्बई चलने वाली थी लेकिन वह उसे कलकत्ते ले गये हैं। मैं चाहूंगा एक इसी तरह की गाड़ी दिल्ली से बम्बई के वास्ते भी चलाई जाय। लेकिन इस शर्त पर कि यर्ड क्लास के डिब्बे ज्यादा से ज्यादा हों क्योंकि ऐयर कंडीशंड डिब्बों में चलने वाले अब हवाई जहाज में बैठने लगे। उनको विश्वास नहीं रह गया कि लौट कर आयेंगे भी या नहीं। जैसे पहले हवाई जहाज में बैठकर हाथ हिला कर किसी को डैडी और किसी को मम्मी कह कर बतलाते थे कि अब नहीं मिलेंगे, अब नहीं मिलेंगे, उसी तरह से अब रेल में बैठ कर हाथ मिला कर कहते हैं कि अब नहीं मिलेंगे।

मैं कहना चाहता हूँ कि आपको कुछ लाइनें ज्यादा बनानी चाहिये राजस्थान में क्योंकि अगर राजस्थान का विकास होना है तो रेलवे से या नहर से हो सकता है। राजस्थान नहर बनाने वाली है, इधर रेलवे को भी कोशिश करनी चाहिए। जैसे तो कोटा से चित्तौड़ तक लाइन बनानी चाहिये, लेकिन अगर कोटा से बूंदी तक भी बना देते तो बिड़ला का सीमेंट का कारखाना वहां से नहीं उठता और सारे बूंदी और बूंदी के पास के इलाकों को जो ग्रामीण इलाका है, काफी फायदा इससे मिलता। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर आपको दो चार लाख रुपयों की जरूरत हो तो सारे बूंदी वाले और राजस्थान वाले एकट्ठा करके दे सकते हैं। यदि श्रम का जरूरत हो तो वह लोग यह भी कर सकते हैं। लेकिन आप कोटा से बूंदी तक बना कर देख लीजिये या चित्तौड़ तक बनाकर देख लीजिये कि इससे कितना फायदा होता है। आपने इसका सब क्या है और पूछताछ की है इसके लिये मैं आपको धन्यवाद

देता है, लेकिन इसको जल्दी से जल्दी पूरा करवायें।

कोटा से भालावाड़ तक का 15 मील का टुकड़ा है, इसी तरह शाहबाद किशनगंज से बारां तक का 50 मील का हिस्सा है, जो कि डाकू एरिया है, आप जाकर देख लीजिये, उठा कर न ले जायें तो कहिये, वहाँ लोग आदमियों को भी उठाकर ले जाते हैं, जैसा कि आप भ्रमबारां में पढ़ने हैं। अगर कोटा से इन्द्रगढ़, नगवा और नेवाई तक मिला दिया जाये तो सबसे अच्छा होगा।

तीसरी गाड़ी जो बीकानेर से चलती है वह जयपुर तक आ कर ठहर जाती है। अगर वह सवाई माधोपुर तक कर दी जाये तो 19 डाउन और 20 अप की जितनी सवारियां होती हैं वह उनको लेकर जा सकती है।

अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि आप डी एम आफिस गोंडा से हटाकर लखनऊ ले जाना चाहते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि इसकी पगड़ी उसके सिर पर और उसकी पगड़ी इसके सिर पर रखने से क्या फायदा होगा क्योंकि आखिर काम तो वही होना है।

एक और बात यह है कि लक्ष्मी वर्कशाप में जो आई टैस्ट वाले एम प्रो दयाल जो कि जी डी एम प्रो के नीचे काम करते हैं, उनमें झण्टाचार का बोलबाला है। वह वहाँ पर पाँच साल से जमे हुए हैं और एक एक लड़के से पाँच पाँच सौ रुपये तक ले लेते हैं। मैं इसकी इन्क्वायरी कराने के लिए तयार हूँ। जब तक यह 500 रु० न ले लें तब तक वह लोगों को अनफिट करते रहते हैं। 500 रु० दे दो या चावल की बोरी पट्टा दो तो फौरन फिट कर देते हैं। पता नहीं चावल का नशा है या क्या बात है। मन्त्री महोदय चाहें तो एन्क्वायरी करा सकता है।

मैं अन्त में प्रार्थना करना चाहता कि मैंने जो भी मांगें रखी हैं और जो बातें कहीं हैं उन पर मंत्री महोदय धन्य धन्य विचार करें।

MR. DEPUTY SPEAKER : As I have said yesterday—I would like to repeat—the back-benchers and representatives of backward areas will particularly get preference.

SHRI A. S. SAIGAL (Bilaspur): Sir, yesterday you said that those who have not participated in the general debate will be given time. At this stage you cannot say no.

MR. DEPUTY SPEAKER : Those who rarely get an opportunity to participate in the debate will have the opportunity to ventilate their grievances. Shri Chandrika Prasad.

SHRI NAVAL KISHORE SHARMA : (Dausa) Sir, I represent backward areas...

MR. DEPUTY SPEAKER : The other day he made a good speech, I remember.

श्री गुलामनब ठाकुर (सहरसा) आपने कहा है कि पिछड़े हुए इलाके के लोगों को मौका देंगे। मेरा भी बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है।

SHRI MANUBHAI PATEL : (Dabhol) Sir, I could not participate in the President's Address or the General Budget or Railway Budget and so I may be given opportunity on the Railway Budget Demands.

एक माननीय सदस्य : आप पिछड़े हुए इलाकों के लोगों को मौका दीजिये।

MR. DEPUTY SPEAKER : I will try to accommodate as much as possible. Shri Chandrika Prasad.

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बाजिया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मन्त्रालय की मांगों का समर्थन करते हुए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो भी हमारी रेलवे की हालत है उस में तीसरे दर्जे की हालत तो सब से बुरी है। यह ठीक है कि यह घाटे का बजट नहीं और तीसरे दर्जे के यात्रियों के किराये में वृद्धि नहीं हुई, लेकिन प्रशंसा की बात होती अगर तीसरे दर्जे के यात्रियों का किराया कम किया जाता। परन्तु

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

यह सम्भव नहीं हो सका। तीसरे दर्जे के यात्रियों को भीड़ से बचाने के लिए अधिक-से-अधिक डिब्बे थर्ड क्लास के ट्रेनों में लगाये जायें। साथ ही जहाँ से रेलें प्रोरिजिनेट होती हैं, चलती हैं वहीं पर देख लिया जाये कि डिब्बों में सफ़ाई है या नहीं, शौचालयों में पानी प्रौर डिब्बों में बिजली प्रौर पंखे हैं या नहीं। जिस प्रकार से फस्ट क्लास के डिब्बों की सफ़ाई कराई जाती है उसी तरह से थर्ड क्लास के डिब्बों को भी ठीक से चैक किया जाना चाहिये।

हमारा देश गरीब है प्रौर गरीबी के कारण अधिकतर जनता हमारे देश की तीसरे दर्जे में सफर करती है। हमारे मन्त्री महोदय भी जनता के बीच के व्यक्ति हैं, लेकिन बड़ा दुःख होता है जब देखते हैं कि राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई उच्च श्रेणी के लिए मगर जनता के लिए कोई भी राजधानी एक्सप्रेस नहीं चलाई गई। मैं आशा करता हूँ कि भविष्य में मन्त्री महोदय इधर भी ध्यान देंगे।

जहाँ तक रेलवे की आमदनी का प्रश्न है, टिकटलैस ट्रेवेलिंग को रोकने का जो अभियान देश में चला है उससे सर्वत्र लाभ हुआ है प्रौर उसको प्रौर जोरदार ढंग से चलाया जाना चाहिए। जहाँ तक रेलवे में भ्रष्टाचार का सम्बन्ध है, चोरियों का सवाल है, उसके लिए सख्ती से कदम उठाया जाना चाहिये। बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर, जैसे दिल्ली है, कलकत्ता है, कानपुर है, पारसलों प्रौर माल-गोदामों की जो चोरी होती है उस पर ध्यान रखना चाहिए प्रौर उसको रोकने का प्रयत्न करके आमदनी को बढ़ाने की व्यवस्था करनी चाहिए। भोगलसराय यार्ड है, मड़वाडीह यार्ड है, गड़हरा यार्ड है, इन तीनों जगहों में काफी माल घाता है प्रौर उसकी बदला-बदली की जाती है। वहाँ भयंकर रूप से चोरियां होती हैं। उन जगहों पर सतकं आंखें रखनी चाहिये प्रौर उचित कार्यवाही करनी चाहिए ताकि आमदनी बढ़ सके। गड़हरा में

जो यार्ड है वह खुला मैदान-सा पड़ा हुआ है, इसलिये वहाँ चोरियां होती हैं। वहाँ पर चहारदीवारी बनाने की प्रौर मन्त्री महोदय का ध्यान जाना चाहिए।

जहाँ तक आज कल रेलों में सुरक्षा का प्रश्न है, आज लोगों की जान प्रौर माल खतरे में है। हमारी तरफ की एरिया में 38 डाउन ट्रेन में 34 हजार रुपये का डाका पड़ा है प्रौर रोज इस तरह की घटनायें होती हैं। आज यह रेलवे एक बहुत बड़ी संस्था है प्रौर उसमें असंख्य कर्मचारी काम करते हैं। कर्मचारियों को परेशानी से दूर रखने के लिए उनको प्रसन्न रखना ही आमदनी का बहुत बड़ा स्रोत है।

जहाँ तक 19 सितम्बर की हड़ताल का सम्बन्ध है, हटाये गये कर्मचारियों को बिना शर्त वापिस बुलाया जाना चाहिए। हमें यह ध्यान रखना चाहिये कि जिन कर्मचारियों ने जनता की सरकार का साथ दिया है उनके ऊपर सहायता की नजर रखने की आवश्यकता है जैसा हमारे साथी ने कहा हमारे कमर्शल क्लकों ने हमेशा हमारा साथ दिया है, उनकी रजिस्टर्ड संस्था है, लेकिन 1946 से अपग्रेड नहीं किया गया है। उनके ग्रेड का कोई रिवीजन नहीं किया गया है। इनका प्रतिनिधि मण्डल कई बार मिला था। भूतपूर्व मन्त्री ने अपवासन भी दिया था। जो ट्रेन क्लक ट्रांसपोर्टेशन की ड्यूटी देता है वह सारी ड्यूटियां करता है, ए० एस० एम०, गाड, टी० सी० सभी की ड्यूटी करता है, दिन में काम करता है, रात में काम करता है, बरसात में काम करता है, अंधेरे में काम करता है जब शान्तिग होती है तब जान को जोखिम में डालकर काम करता है, लेकिन इसके बावजूद उसकी ग्रेड को अपग्रेड नहीं किया गया। दूसरी कटेगरीज के मुकाबले में उस का परसंट प्राफ प्रमोशन भी बहुत कम है, इसलिए इस पर सरकार को विचार करना चाहिए। इसी तरह से जो अपके मैकेनिकल इंजीनियर हैं उन्ही की तरह से सिग्नल्स के टेलि कम्यूनिकेशन के लोग हैं, भाल इंडिया मिनिस्ट्रियल स्टाफ

एसोसिएशन है, उनके कर्मचारियों ने आपका साथ दिया है, वह कभी हड़ताल नहीं करते हमेशा आपका साथ देते हैं गाढ़े दिनों में, जब स्ट्राइक हो रहा था। उनकी जो रजिस्टर्ड संस्थायें हैं, उनको मान्यता मिलनी चाहिये।

जहां तक हमारे क्लास 3 और क्लास 4 के कर्मचारियों का सवाल है उनको न्याय बड़ी मुश्किल से मिलता है। उसके लिए उनको कोर्टों में जाना पड़ता है और कोर्टों में काफी परेशानी उठानी पड़ती है, साथ ही रेलवे प्रशासन का भी काफी धन व्यय होता है। मेरा सुझाव है कि लेबर ट्रिब्यूनल की तरह से यहां भी प्रणाली को अपनाया जाय ताकि लोगों को भ्रासानी से न्याय मिल सके।

तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए पीने के पानी की अच्छी व्यवस्था नहीं रहती है। जब छोटे-छोटे स्टेशनों पर गाड़ी रुकती है तो वहां पर वह एक दो मिनट के लिए ही रुकती है। वहां पर जो पानी पिलाने वाला है वह नहीं रहता है। उसको स्टेशन मास्टर द्वारा निजी काम में लगा दिया जाता है। इसका परिणाम यह होता है कि लोगों को पीने के लिये पानी नहीं मिलता है। मेरी राय यह है और मैं चाहता हूँ कि जैसे पहले व्यवस्था रहा करती थी और जिस तरह से पानी का कम्पाटमेंट चलाया था उसी तरह की व्यवस्था अब भी कर दी जाए। इस व्यवस्था को अगर अपनाया जाता है तो जो पानी पिलाने वाला आदमी है उसको निकाला न जाए बल्कि उसको माली वगैरह कुछ बना दिया जाय ताकि वह स्टेशन को बेकोरेट कर सके।

वाराणसी भारत का एक बहुत ही पुराना और धार्मिक स्थान है। उसकी बहुत उपेक्षा आज तक हुई है। वहां पर अगर इण्डिया एक्सप्रेस को छोड़ कर और कोई गाड़ी नहीं जाती है। मेरा सुझाव है कि दिल्ली से कलकत्ता जाने के लिए एक दूसरी ट्रेन वाराणसी होकर जानी चाहिए और इसकी व्यवस्था आपको करनी चाहिये। साथ-ही-साथ प्रदेशों की जितनी राजधानियां हैं, जितने कैपिटल हैं,

वहां से जो गाड़ियां आती हैं, ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, कि वे वाराणसी को टच करे। दक्षिण में काशी एक्सप्रेस जाती है। लेकिन मद्रास जाने के लिए वह ठीक नहीं है। मद्रास जाने के लिये काशी एक्सप्रेस के अलावा एक दूसरी गाड़ी भी दी जानी चाहिए।

हमारा जो एरिया है वह सदा से ही उपेक्षित रहा है। तीसरे दर्जे के यात्रियों को वहां बहुत तकलीफ होती है। देश की आजादी के लिये जो आन्दोलन चला था उसमें बलिया का एक मुख्य स्थान था। लेकिन उस की हमेशा ही उपेक्षा हुई है। आपको बड़ी कृपा हुई कि आपने मुझभाड़ीह से लेकर भटनी होते हुये गोंडा, बाराबंकी आदि को लखनऊ से मिलाने का आदेश दिया है, और इस लाइन का सर्वे किया जा रहा है। यह सर्वे बड़ी लाइन के लिए है। लेकिन इसमें भी आपने बलिया को छोड़ दिया है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इसमें आप इसको भी शामिल करें और इस सर्वे को आप जल्दी खत्म करवाएं। इंदारा से लेकर छपरा तक और वाराणसी से लेकर छपरा तक और बक्सर से लेकर बलिया तक, मैं चाहता हूँ कि बड़ी लाइन बिछाई जाए। इसको भी इस सर्वे में शामिल कर लिया जाना चाहिए।

मैं आपका ध्यान भी इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि बलिया से गोरखपुर के लिए और गोरखपुर से बलिया के लिये पहले एक थर्ड क्लास कम फस्ट क्लास बोगी लगा करती थी। इसको आपने बन्द कर दिया है। इस बोगी को आप फिर से चालू करें। गोरखपुर पूर्वी जिलों का सब से बड़ा केन्द्र है। वहां पर यूनिवर्सिटी है और डिग्री कालेज है। गोरखपुर लड़कों और अध्यापकों आदि को जाना हो तो उनको इंदारा और मऊ जंक्शन में गाड़ी चेंज करनी पड़ती है। बक्सर वहां गाड़ी छूट जानी है और लोगों को बहुत असुविधा होती है। इस वास्ते मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस बोगी को आप पुनः चालू करें।

एन० ई० आर० हमारा क्षेत्र है। वहां पर दो पुल हैं जो बहुत पुराने बने हुए हैं।

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

इनके नाम मांभी और श्रुतिपार हैं इन पुलों पर लोग पैदल नहीं जा सकते हैं, इन पर से रिक्शा, साइकल नहीं जा सकते हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि एक तो इन पुलों को दुबारा बनाया जाय और दूसरे इन को रोड कम रेल ब्रिज बनाया जाये। साइकल, रिक्शा और पैदल लोगों को जाने की इजाजत होनी चाहिए।

रेलों पर डिजलाइजेशन का कार्यक्रम चल रहा है डीजल आप अमरीका से मंगा रहे हैं। वह हमारे यहां नहीं होता है वह बहुत महंगा पड़ता है। और फारेन एक्चेंज भी आपको खर्च करनी पड़ती है। आप क्यों नहीं अपने ही साधनों से जिस तरह से गाड़ियां पहले चल रही थीं चलाते हैं। आप ज्यादा खर्च करेंगे तो आपका बजट बढ़ेगा और और तब आपको किराया बढ़ाना पड़ जायेगा। अगर एक इंजन गाड़ी के साथ नगाने से काम नहीं चलता है, गाड़ी तेज नहीं चलती है तो दो या तीन इंजन आप लगा सकते हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER : SHRI Bhagaban Dass.

SHRI S. KUNDU (Balsore) : My name is there. My Party is by passed and you are calling others.

MR. DEPUTY SPEAKER : You are making a mistake. You will get your time.

SHRI S. KUNDU : Before you accuse others you must be sure that you have not by passed any other Party.

MR. DEPUTY SPEAKER : You are making a most irresponsible statement.

SHRI S. KUNDU : I think it is better that you check up.

MR. DEPUTY SPEAKER : I have checked it up several times. I am calling the first round. Your name will come according to the rounds.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : First become a back-bencher. Then you

will be able to speak.

श्री भगवान दास (श्रीसग्राम) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का जो समय दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

इस बहस में सबसे ज्यादा जिस के बारे में चर्चा हुई है वह है रेलवे बोर्ड। मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का जो रवैया है वह बहुत ही एंटी वर्कर, एंटी वर्किंग क्लास है। हमें आजाद हुए 21 साल हो गये हैं लेकिन रेलवे बोर्ड का गठन नये तरीके से, नए ढंग से और नई परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, नहीं किया गया है। आजादी के पहले और ब्रिटिश राज्य में जिस तरह से व्यूरोक्रेट यहां होते थे, वैसे ही अब भी हैं। वही लोग आज भी यहाँ काम करते हैं। रेलवे बोर्ड में झूठाचार का जाल बिछा हुआ है। जब तक आप रेलवे बोर्ड को खत्म नहीं करेंगे तब तक रेलों में कोई तरक्की नहीं होगी।

आप यह भी देखें कि आपको इस बार घाटे का बजट पेश नहीं करना पड़ा है। इसका कारण और सबसे बड़ा कारण यह है कि जो कर्मचारी हैं, जो वर्कर लोग हैं, उन्होंने जिम्मेदारी से काम किया है। यही कारण है कि आपको घाटे का बजट पेश करना नहीं पड़ा है। यह भी मानी हुई बात है कि रेलों में झूठाचार का बोल बाला है। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय नया दृष्टिकोण अपनायें और रेलवे बोर्ड जो इस समय है इसके बदले वह एक आटोनोमस वाडी बनायें ताकि वर्कर्स का और यात्रियों का इसमें विश्वास पैदा हो।

मैं पश्चिमी बंगाल से आता हूँ। मैं बंगाल के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। वैंस्ट बंगाल में लोगों को बंगाल के आर्डर कम मिल रहे हैं। इसका नतीजा यह हो रहा है कि वहां पर जो छोटे-छोटे इंजीनियरिंग के कारखाने हैं वे बन्द हो रहे हैं और वर्कर बेरोजगार हो रहे हैं।

उनको रोजगार कम मिल रहा है। पूरा समय उनको काम नहीं मिलता है। इसके बारे में सदन में कई बार चर्चा हो भी चुकी है। आप जानते ही हैं कि 1965-66 में देश में सूखा पड़ा था और उस सूखे के कारण देश में माल इधर से उधर कम गया। इस वास्ते बंगन भी कम बने। बंगन के आर्डर भी अब कम दिये गये थे लेकिन अभी भी बंगन के आर्डर में सुधार नहीं आप कर सके हैं। बंगन के आर्डर को मिलते हैं लेकिन बहुत कम मिलते हैं। जहाँ 1963-64 में 28 हजार बंगन के आर्डर मिले थे वहाँ इस साल केवल दस हजार के ही आर्डर दिये गये हैं। कहां 28 हजार और कहां दस हजार ये कम क्यों हो गये हैं, इस और भी मन्त्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

1: 58 hrs

[Shri R. D. Bhandare in the Chair]

रेलवे वर्कर जो हैं, जो रेलवे सम्पत्तायीज हैं उनके कुछ ग्रीबेसिस हैं। उनको दूर करने की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। रेलवे बोर्ड उनकी और पूरा ध्यान नहीं देता है। जब इन ग्रीबेसिस के बारे में ध्यान दिनाया जाता है तब भी कोई एक्शन नहीं लिया जाता है। मैं एक बात आपको बताना चाहता हूँ। चित्तरंजन लोकोमोटिव का जो कारखाना है वहाँ पर इंजन बनते हैं। वहाँ पर जो वर्कर हैं, उनके साथ बहुत ही खराब व्यवहार किया जाता है वहाँ पर जो लेबर यूनियन है उसमें बहुत रोप व्याप्त है। उसको आज तक मान्यता प्रदान नहीं की गई है। इस यूनियन को मान्यता प्रदान करने में क्या हर्ज है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि चित्तरंजन में जो टाउनशिप है उसको भी प्रोटैक्टिड एरिया घोषित किया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि हिदुस्तान में कौन-सा टाउनशिप है जिसको प्रोटैक्टिड एरिया घोषित किया गया है। कारखाना तो प्रोटैक्टिड होता है लेकिन टाउनशिप भी प्रोटैक्टिड हो सकता है,

यह बात हमारे गले नहीं उतरती है। मैं चाहता हूँ कि इस और आपका ध्यान जाय।

तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के बारे में जब बानचित लोग करते हैं तो उन के ग्रीबेसिस की और ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस और भी आपका ध्यान जाना चाहिये मिगनल डिपार्टमेंट, टेलीकम्युनिकेशन डिपार्टमेंट आदि डिपार्टमेंट्स के लोग आन्दोलन कर रहे हैं। उनके बहुत से ग्रीबेसिस हैं। उनकी कोई सुनवाई नहीं हुई है। उस और भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

15:10 hrs

मैं जहाँ रहता हूँ उसकी बगल में आसनसोल है। मैं उसके हानात आपकी बतलाना चाहता हूँ। रेलवे लाइन आसनसोल टाउन के बीच में से गुजरती है और उस ने टाउन को दो भागों में विभक्त किया हुआ है। वहाँ पर एक भाग ने दूसरे भाग को घाने-जाने के लिये आजादी के पहले से, बहुत दिनों से, पूर्व और पश्चिम में दो टनलज बनी हुई हैं उन टनलज की हालत बहुत खराब है। एक तो वे बहुत तंग हैं और दूसरे, जब वर्षा होती है, तो आदमी उनमें चल नहीं सकता है। रात और सांझ के समय वे टनलज चोरो और गुण्डों का भ्रष्टा बन जाती हैं। आजादी के 22 साल के बाद आज इस बात की आवश्यकता है कि उन टनलज का रिक्न्स्ट्रक्शन किया जाये, ताकि वहाँ लोगों को इधर-उधर जाने में सुविधा हो।

जनता की वास्तविक जरूरतों को पूरा करने की तरफ तो कोई ध्यान नहीं दिया जाता है, लेकिन जहाँ सरकार और उसके अधिकारियों का कोई प्रयोजन होता है, वहाँ राजधानी एक्स-प्रेस जैसी गाड़ियां चाखू कर दी जाती हैं। कलकत्ता की सब लोकल ट्रेन्ज में पैसेजर्ज इस तरह ठसाठस भरकर जाते हैं कि वहाँ पर रोज एक्सीडेंट्स होते हैं। कलकत्ता की जनता की और से ट्रेज की संख्या बढ़ाने के लिए बहुत

[श्री भगवाग दास]

अपीलें की जाती हैं, लेकिन उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

दुर्गापुर का एक बहुत बड़ा टाउन बन रहा है, जहां करीब तीन, साढ़े तीन लाख आदमी रहते हैं। वहां पर बहुत से आदमी रोज ट्रेन पर उधर-उधर जाते हैं, लेकिन वहां पर कोई इलेक्ट्रिक ट्रेन चालू नहीं की गई है। चूंकि वहां इलैक्ट्रिकेशन हो गया है। इस लिए इसमें कोई दिक्कत भी नहीं है। मैं रेलवे मिनस्टर से अनुरोध करूंगा कि कलकत्ता से वर्दवान तक तो इलैक्ट्रिक ट्रेन आती है; उसको बढ़ाकर दुर्गापुर तक कर दिया जाए।

दुर्गापुर के रेलवे प्रिमिसिस में एक बस स्टैंड है। यद्यपि दुर्गापुर एक बहुत बड़ा स्टेशन है, लेकिन वहां पर शेड का इन्तजाम नहीं है। इसलिए वहां पर आने वाले हजारों आदमियों को घूप और वर्षा में बहुत तकलीफ होती है। मंत्री महोदय को इसकी व्यवस्था करनी चाहिए।

कलकत्ता की सबबंन ट्रेज की हालत कहने लायक नहीं है। हम लोग 1924 से वहां पर रिग रेलवे, सकुलर रेलवे, की बात सुन रहे हैं। कुछ दिन पहले परिमल घोष ने यह ऐलान किया था कि कलकत्ता में सकुलर रेलवे शीघ्र बनेगी यह बहुत अच्छी बात है। मैं अपील करूंगा कि जितनी जल्दी हो सके, इसको कम्पलीट किया जाये।

कलकत्ता के आस-पास के उपनगरों से बहुत से आदमी अपनी नौकरी के लिए आते जाते हैं, लेकिन सिगल लाइन होने की वजह से वे अपने आफिसिज में लेट हो जाते हैं। इसलिए उन सिगल लाइन्ज को डबल करना चाहिए।

मैं नये रेलवे मिनस्टर से अपील करूंगा कि वह इन सब समस्याओं के बारे में एक नया दृष्टिकोण अपनायें, ताकि जनता को कुछ सुविधा हो।

SHRI SONAVANE (Pundharpur) :
Mr. Chairman, Sir, I must congratulate Dr. Ram Subhag Singh on his appointment as the new Railway Minister. I feel that he is the proper person for the proper job, and I hope that he will try to meet the grievances of the travelling public to the best of his ability. There are Ministers who do not go beyond the written writ of their officials or the secretaries, but he is not one of them. Without caring for the genuine grievances of the people, in a parrot-like way, they read out the notes prepared by their Secretaries. Great things are expected of Dr. Ram Subhag in this ministry.

I would like to repeat my demand for the abolition of the Railway Board. It is a white elephant expanding and expanding. Its expenditure also increases. They are most unimaginative and inefficient and easy-go-lucky people. During the tenure of the present Chairman of the Board, railways have incurred losses, accidents have been galore, and there is no improvement worth the name. Trains are running slower. Thefts happen unhampered. There is no extension of railways to places where they are needed. Punctuality is miserable. The Chairman's term of office is a miserable failure. When the railways have the monopoly, they should not incur any loss. They should have made improvements taking into consideration the needs of the people and looking to the improvements made in developed countries. The Railway Board members have gone in outside and seen the working of other railways. But so far nothing has been done.

Previously the trains from Bombay to Delhi used to take only 22 hours. Now they take 24 hours. If the hon. minister cannot abolish the Board, let him reduce it gradually. Otherwise, things will not improve. Too many cooks spoil the broth, that is what is happening in the Railway Board. I am sorry to repeat this demand and I do not know what action the minister will take.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirapalli) :
Since the demand comes from the Congress benches, he may accept it.

SHRI SONAVANE : The narrow gauge line Lature to Miraj via Kurduwadi runs through my constituency. As a representative, from that area, I have been trying since 1950 to convert it into broad gauge or at least metre gauge, so that the losses can be eliminated and the carrying of pilgrims to the Pandharpur fair in wagons may be avoided. Even though the traffic survey and engineering survey have been completed, nothing has been done.

I want to ask where was the need to nationalise this railway. When the Barsi Light Railway Co. was running, this railway, they were running it with a huge profit; dividends were paid, and money was sent outside the country by its directors. But now we see that this line is running at a loss. What efforts have been made by Government to see that this section does not make any loss? I am afraid that no efforts have been made. No new trains have been added. On the contrary, the existing trains go at leisure; they wait for four to five hours at one station and then run. Railway Ministers have come and gone, starting from the late-lamented Lal Bahadur Shastri, Shri Swaran Singh, Shri Dasappa, Shri S. K. Patil and coming up to Shri C. M. Poonacha and the present hon. Minister in charge, but none of them has made any effort to see that this very important pilgrim centre of Pandharpur is connected directly with Bombay and with the south by broad gauge line, and no effort has been made to see that the grievances of the people who are carried in the railway wagons are removed.

Nationalisation of railways does not mean depriving the passengers of conveniences. If the hon. Minister wants to be convinced of the facts I have pointed out are true, then I would request him to visit this section, and particularly Pandharpur, the place of pilgrimage and he may himself see with his own eyes the fair which is coming off in the next three or four months. I would extend an invitation to the hon. Minister right now so that he may make it convenient for himself to see this place and convince himself of the genuineness of our demand. Since 1950 we have been pleading that this railway line should be converted from narrow gauge to broad gauge. If the hon. Minister is convinced of our demand, then he should see that

something is done in this regard at least in the next budget.

I am at my wits' end now, and I am losing my patience. My constituents are harassing me and pestering me because I have not been able to get this demand accepted. If things go on in the same way, I do not know what I should do, whether I should start an agitation or I should take to hunger-strike in order to focus the attention of the railways authorities on this matter. I am speaking from my heart. I am unable to understand this, and I am ashamed of the way the pilgrims are carried in these wagons. I do not want to threaten the Minister, but I am opening my heart so that he may see the picture and then satisfy himself and do the needful. This would be the last time that I would be speaking in this way; next time, if things do not move by that time, I shall have to take certain steps that would not be in keeping with the traditions of the Congress Party and the ruling party in this House.

SHRI RANDHIR SINGH : No challenging and no pressurising of the Minister.

SHRI SONAVANE : I am not challenging. I do not want to take lessons from my hon. friend. He is the person who throws challenges every now and then. Let him please listen to me now. Let him please sympathise with me and my constituency.

Now, I come to the railway stalls and the catering establishments on the railways. When Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister something was done to see that the contracts for railway stalls and catering establishments were given to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes, but thereafter nothing has been done and no sympathy has been shown to them. Whenever the candidates from among Scheduled Castes and Scheduled Tribes apply for these contracts, they are interviewed but rejected. I am told that about Rs. 10,000 or Rs. 20,000 expenditure is incurred by some other contractors to get these contracts, and those are the Marwari sections, Agarwals and Guptas; these people are monopoly holders of these railway contracts. These people openly say that they have got some man in the Railway Board who happens to be a Marwari and they can get

[Shri Sonavane]

things done, and that is why things are moving in this way. I would appeal to the Railway Minister to see that such a thing is not allowed and that Scheduled Castes and Scheduled Tribes are also given these contracts.

श्री शशिभूषण : अध्यक्ष महोदय, यह मारवाड़ीज को क्यों कंटेम कर रहे हैं ? हिन्दुस्तान में मारवाड़ी एक जाति है, जो उस में बड़े-बड़ पूंजीपति हैं उनको तो कंटेम कर सकते हैं लेकिन जनरल मारवाड़ी जाति को यह कंटेम कर रहे हैं ।

SHRI SONAVANE : Let my hon. friends face the facts. Let the hon. Minister see whether the Marwari establishments are in a majority or not and whether they are having a monopoly or not. The poor are getting poorer and the rich are getting richer. Unless the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people are helped to improve their economic status by being given the contracts of these stalls and catering establishments, things will not improve.

SHRI NAVAL KISHORE SHARMA : Let not my hon. friend condemn the Marwaris as a class or a community. We are also having our sympathies for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

SHRI SONAVANE : Let my hon. friends see the figures for themselves and let them see how many Agarwals, Guptas and others are there, and then they will be satisfied.

SHRI RANDHIR SINGH : Marwaris are not aliens.

SHRI SONAVANE : As regards economy measures, I want that economy should be effected in the Railway Administration. But in the name of economy, the poor-paid employees should not be sacked. Economy should be effected where there is wasteful expenditure. For instance the thefts which are taking place should be prevented. Economy should be effected where it is justified and necessary.

The Railway Minister, who is a Cabinet Minister, may bring to bear a fresh mind on these matters, and I hope that he will

apply his mind and see that things are set right. I hope he will accept my invitation to visit Pandharpur, the place of pilgrimage and see the plight of my constituents.

With these words, I wish success to the hon. Railway Minister in his Ministry.

SHRI S KUNDU (Balasore) : Every year, the railway budget is presented and discussed, I think it gives a serious challenge to the performance of the public sector undertaking to planning and also to labour relations. It is time that we analyse how this huge public undertaking which is perhaps one of the biggest in the world, and on which we have invested about Rs. 3248 crores by way of capital-at-charge adds to the comforts of the travelling people and caters to their needs and aspirations. I find that there has been a lot of happiness on the part of the Treasury Benches for a little increase in goods traffic. Due to good weather there has been some increase in goods traffic. But I am prone to believe that all high-rated traffic are going to be lost by the railways.

Unless the railways change their old bureaucratic attitude, they are going to face very severe competition from road traffic and in course of time all commercial enterprises will book their high-rated traffic by other means of transport than the Railways.

Another staggering factor which has been indicated by the Public Accounts Committee is the constant over-estimation of traffic requirements by the railways. Because of this over-estimation the capital at charge has increased to Rs. 3,248 crores and as the Railways have to pay a fixed dividend to the general revenues, the amount of dividend also goes up year by year. This year the railways have to pay Rs. 141 crores to the general revenues as dividend. For meeting their commitments the railway management have no alternative except to fall back upon the people who use the railways. So, they raise the passenger fares and freight rates. They do not pay attention to reducing expenditure by economy measures and preventing corruption and wastage.

The Public Accounts Committee has passed a severe stricture on the financial working of the railways, which I would like to quote with your permission. In their Forty-

ninth Report for 1968-69 the Public Accounts Committee have stated :

"The Committee cannot resist the impression that the railways persistently over-estimate the traffic requirements while planning for rail capacity...So, the actual general goods traffic that materialised against a target of 86.8 million tonnes was only 78.1 million tonnes, while in respect of total goods traffic against the anticipation of 249 million tonnes, to which the entire planning was geared, the traffic moved was only 203 million tonnes."

They further say :

"Due to this, scarce resources which could be deployed for productive purposes do get unnecessarily blocked."

So, this capricious spending by the railways must give place to judicious selective and cautious spending.

I would suggest that a high-power commission should be appointed to go into the financial, administrative structure and labour relation of the railways and the dividend paid by the railways. What do the Central Government do with the money received from railways as dividend? Do they just receive it as a *munim* or *kazanchi* or do they take interest in the working of the railways? Even if we have to spend a few lakhs on the setting up of this commission, I think it would be worth-while. Since we are already spending Rs. 3,248 crores on railways, we have to consider how best we can utilize these resources. So, it is necessary to go deeper into it, which can be done only by a commission. Therefore, that commission should be appointed at an early date.

Then, the railways have a huge store worth Rs. 200 crores. I do not know what is the necessity for the railways maintaining such a huge store.

When 99 per cent—I should not exaggerate—say, even 90 per cent of the total requirements of the Railways is available in India, why should we block Rs. 200 crores?

SHRI MADHU LIMAYE (Monghyr) : Percentage, my dear !

SHRI S. KUNDU : It is a very serious matter. It is necessary that a serious effort should be made now to see how to reduce and amortise the amount on account of the

stores. For this matter also I would recommend, if not a commission, but a high level committee consisting of railway officers and experts should go into this matter and see how the amount blocked on account of the stores could be saved and ploughed back for other productive purposes.

Then, there has been an admission that all our workshops are lying idle and are not fully utilised. I fail to understand how, at the same time, large number of orders go to private companies and private factories. Has not the Minister gone into this important problem? When we have almost stopped further recruitment—somewhere we have started retrenchment—and the workshops are not working, why does the Railway buy thousands of things from different sectors without trying to utilise the capacity of its workshops? He must seriously see and find out how the capacity of these workshops can be increased which will ultimately give more employment to the people.

Coming to the question of employment, I am sorry to say that while general employment of lower category of staff has been decreasing for the last few years, there has been accusation on the floor of the House that the appointment of big officers is going on. Every manager has a deputy or additional general manager; every member of the Board has an additional member of the Board; every manager of a workshop has his assistant and deputy. But there are about 5 lakhs of people working as casual and contract labour for years and years together and there is no chance for most of them of becoming permanent in their life time.

If he can do one thing in this country—it will be a challenge to himself—he should build up the image of the public sector and show that he is a real model employer and should try to find out how workers' participation could be brought about in the railway undertaking.

Now I would come to corruption and other matters. I would not dilate on this matter. It has been said that the railway is a den of corruption. There is corruption everywhere in the railway. There is corruption on account of demurrage; there is corruption when you go and buy a ticket there is corruption on account of wharfage, on account of construction, on account of the

[Shri S. Kundu]

purchase, on account of allotting wagons—it is full of corruption ; it is a nest or den of corruption. Therefore it is necessary, when the poor people are giving the Railways thousands of crores of rupees, that the Railway Minister should go into these items very seriously.

I would point out a few facts to the Railway Minister. In Khurda Division a multi-storeyed building was built and for three years the Railway lost Rs. 8,000 every year on account of it and no railway employee could get it. After serious heckling now they say that they are going to realise it from the unauthorised people who occupied it. This happened with the knowledge of the Railways but the Railway Administration has not taken any action against any officer and has not held any officer responsible for this.

I would point out another instance, a glaring instance, of corruption. At Barang station in Orissa, on account of demurrage during 1967-68 about Rs. 16,350 have been let off

On account of wharfage, about Rs. 18 lakhs have been let off. This is something astounding. Crores of rupees are wasted in this way. Therefore, I will revert, for a moment, to the Railway Corruption Inquiry Committee. Report in which it was suggested to amend suitably the Railways Act, Section 137(4), in such a way to make a railway servant, as a public servant, to come under the purview of the Indian Penal Code so as to come also within the ambit of Section 5 of the Prevention of Corruption Act. Under the present Railways Act, the railway officers who are held for serious misconduct for discharge of duties would not come under Section 5 of the Prevention of Corruption Act unless Section 137(4) of the Railways Act is amended. This was the recommendation made. I am sorry to say that so far nothing has been done.

There was another recommendation also that a highpowered tribunal should be set up to go expeditiously into the various petitions and cases lying in the files of the railway administration where the hopes and aspirations of the poor people are all frustrated. Nothing has been done.

Then, frequently, the low paid railway

officers are transferred if they cannot cater to the whims and caprices of the big officers. They are punished more in an indirect manner. When they get a letter from a Member of Parliament, requesting them to find a remedy. If you transfer a poor officer to a long distance, thereby you inflict punishment on him. This is a serious matter and I implore on the Railway Minister to go into this matter at length.

Coming to the labour relations, in short, I welcome what the Minister said that there will be better labour relations. I wish very much and I request him to be honest to his proposition. I would appeal to him to show his real *bona fides* by immediately recognising the union which have been de-recognised in the wake of 19th September strike.

Also there was a long standing demand to appoint an *ad hoc* tribunal by the All-India Railwaymen's Federation. For 12 years they have fought for it. When you appointed an *ad hoc* tribunal, you are not even asking the All-India Railwaymen's Federation to come and represent before it. The cases which ought to go there have been held up by the Railway Board. Thus the important cases are also not sent there.

Then, there has been a case of the Controllers. They are about 2500 in number. Their pay has been recommended by the Second Pay Commission. Their two grades have not been amalgamated. The suggestion of the Second Pay Commission has not been taken into consideration. Their basic amenities, such as, the postings, promotions, night allowances, holiday allowances and such other things are not given to them. Some of them even get less pay than what they were getting 10 or 20 years back. I would request you to kindly go into it and see that their genuine demands are met.

Lastly, I would like to say a few words about the laying of new railway lines. We have been requesting you to have a soft corner for the backward areas. I know you come from Bihar. So far, the Railways have not developed any policy as to in which areas new railway lines should be laid. It is always profit-motivated. I would request you to change that policy. The policy should be to lay new railway

lines in the backward areas. In this connection, I would request you to quickly implement the Talchar-Bimalgarh line about 138 kilometres which has been constantly demanded by the people of Orissa. It is a vital link which provides a gap from Talchar to Reurkela. Once it is done, it will provide a direct link to Paradip from Rourkela. This will cut down the cost of export of iron ore to the extent of Rs. 10 or Rs. 12 per tonne. The construction of this line has been recommended by a high level Committee of all departments of the Central Government. His predecessor has already ordered an engineering survey, and I would only implore on you that once the engineering survey's report is available, the construction of this line should be taken up. There are two narrow gauge lines in Orissa which are required to be made broad gauge.

MR. CHAIRMAN : The hon. Member will conclude. His time is over.

SHRI S. KUNDU : One narrow gauge line is to connect Mayurbanj with Singhbhum. I would request the hon. Minister to take steps to see that conversion of this narrow gauge line into Broad gauge is taken up, and here again a missing link of about 30 kilometres; once this is connected, it will have a direct connection from Tata-nagar to Paradeep and on this side to Haldia.

MR. CHAIRMAN : Mr. A. T. Sarma.

SHRI A. T. SARMA (Bhanjanagar) : I thank you for having called me. You have been kind enough to give me time at least today. I could not get any opportunity, during the last eight years, to speak on any important subject...

AN. HON. MEMBER : You spoke on Ayurveda.

SHRI A. T. SARMA : I could not get any opportunity, during the last eight years, to speak on important subjects, such as, President's Address or the General Budget. This year also I tried my best...

MR. CHAIRMAN : Please come to the subject.

SHRI A. T. SARMA : That is why I thanked you for having granted me an opportunity to speak.

I thank the Railway Minister for having presented a surplus Budget this year. It is a matter of satisfaction, no doubt, but I am not satisfied. If the Railway Minister check the administration, then the railway surplus amount will amount to many more crores of rupees; there is no doubt about that. We find that every day passengers are travelling without tickets. Therefore, if the railway administration is checked up, then you will get enormous money; everyday you will get lakhs of rupees. They have the checking staff, the inspectors and travelling inspectors, but they should be checked first because those who are in charge of checking corruption, themselves commit corruptions. Therefore, I would first draw the attention of the hon. Minister to this point. We will get a good amount for the Budget and this will be an encouragement to his Department also. This is my first request.

My second request is this. We all travel by rail. All the passengers are facing some difficulties about catering. The catering is awfully bad, both in quality and in quantity. Those who have experienced will know what sort of meals are served. In the name of milk, only white water is served. In the name of *dal*, only brown water is served. Coming to *chapatis*, they are very thin; eight *chapatis* will weigh about four tolas; these are the *chapatis* which are served. This has been our experience. For this the Railway Minister has nothing to spend; if the railway administration is checked, then everything will be allright. I suggest that proper precautions should be taken in regard to serving proper meals in their catering system. I know why all these things are happening. I can narrate my bitter experience. All these things go on because the travelling staff, who are in charge of it, are not charged for their meals. This is the reason why such nasty things are there. Ultimately it is the passengers who are facing such difficulties.

I draw the attention of the Railway Minister to this point also. This is about the matter of corruption. It is a department of corruption. Everywhere you will find corruption and unless a man pays something he cannot get reservation. Unless he pays something he cannot get a *bog* and so on. This is the system

[Shri A. T. Sarma]

prevailing everywhere. Even for employment also it is like this. Jobs are being sold in the market—for clerical posts Rs. 500 and for Inspector's post, Rs. 1,000 and so on. These are the things which happen. Every day we are hearing such things here and there. This sort of corruption must be checked by the Railway Department. We are fortunate enough to have a strong Railway Minister who has a previous experience but what could he do? I will tell you my own experience. Even on this House I demanded the restoration of the first-class waiting room in Berhampur station and halting of the De-luxe express in Berhampur station. The hon. Minister promised in this House three years ago that the restoration of first class waiting room will be effected and that provision will be made for the halting of the De-luxe train. But unfortunately no restoration was made till now in spite of my repeated requests. The interest of the public was sacrificed for the interest of the officials. The first class waiting room which was meant for the passengers had to remain closed for the occasional visits of the officials. So for the interests of the officials, the interests of the public are being sacrificed. Till now nothing has been done to restore the first-class waiting room. The first-class passengers are being asked to occupy the second class waiting rooms which are always full of passengers. This is the situation. Everything is going on like this and nobody is paying attention to his duty.

As regards my own State, my grievances are many-folded in my own State. Though the almost entire South-Eastern Railway line is running within the State, not even a single important office is being situated in my own State. All the offices relating to the South-Eastern Railway are situated outside my State. Hence, the interests of the residents of Orissa are not at all taken into consideration in any respect by the Railway Department. I will narrate some of the grievances. All the important trains run in the nights in my State. The up and down trains run in my State during the night time. The up trains enter Orissa just in the middle of night and bid good-bye early in the morning to Orissa and leave. Even the down-trains enter Orissa at about 8 P. M.

and leave Orissa and bid good bye by about 6 A. M. This is the situation of the important trains. The passengers even do not like to see the faces of the residents of Orissa. This is the situation. We are crying. But nobody listens to us. Why? Because we have no representation in the Railway Department.

I will tell you another instance. The Howrah-Madras Express is a through train. It halts in 10 stations between Howrah and Kharagpur and it covers this distance in 3½ hours. The distance comes to about 70 miles. This is the same distance as between Howrah and Bardwan. But the train from Howrah to Burdwan takes 1½ hours while the train from Howrah to Kharagpur takes 3½ hours. They do not look into the inconveniences of the through passengers travelling in that train.

Even the timings are not convenient to us. No train is connected with any other train. The Raipur trains, both passengers, come to Vizianagar just after the connecting trains leave Vizianagar. They never wait for the passengers from the other trains. The Falcher train goes to Puri at dead of night. There was a connection with the 45 Puri-Hyderabad passenger. Now that leaves just before this train enters the platform at Khurda Road. It never waits for the passengers from Orissa. They say it is a through train and it must go without waiting... Though the Falcher train arrives at Khurda station, it does not wait even for 5 minutes.

MR. CHAIRMAN : His time is up.

SHRI A. T. SARMA : There are many things I have to say.

MR. CHAIRMAN : Congress members are allowed only five minutes each.

SHRI A. T. SARMA : It is a sin to be a member of the Congress then. I admit I am neglected in my party and I am neglected here.

The timings are very inconvenient to us. No train passing through Orissa is convenient to the passengers from Orissa. We have given our suggestions to the Board. They asked us for our suggestion, if any, about the timings. We sent our sugges-

tions. But they simply put them in the wast-paper basket. They never considered it. This is the situation.

Even as regards employment, we do not get any employment. There was an agitation, on this score, when the Service Commission took one Oriya. But now they do not take any Oriya or any resident of Orissa.

Then again, advertisements for posts are not published in our daily papers. That is the pity. For posts within the State, they advertise in outside papers. With the result that the people of Orissa do not get any opportunity to apply.

Then there is the question of connecting Paradeep. This is not being done, though there is a heavy demand. It is a central subject. Much money can be earned by linking trains with Paradeep. I earnestly request the hon. Minister to look into these grievances of ours and do something.

There is another thing. All the platforms in our State are very low. This is so even in important stations. I would request the hon. Minister to go there and see for himself. If he happens to go there and see for himself. If he happens to go there and get down at Bhadrakor Balasore, he will experience what sort of inconvenience we are being subjected to there, while getting into the trains or getting down from them.

This is the situation. Last time the Minister was kind enough to announce that much improvement has been made for Puri and Bhubaneswar railway stations. These two stations are not meant only for the residents of Orissa but they are meant for the whole of India. One is the capital of Orissa and both are holy place, for the people of India. Apart from this nothing has been done for Orissa and I would earnestly request the Minister to pay special attention to do some improvement at least for the stations which are situated in Orissa.

MR. CHAIRMAN : Shri S. M. Joshi.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : Everybody should be given five minutes for his cut motion.

MR. CHAIRMAN : I cannot say.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : The Deputy-Speaker promised that everybody will be given five minutes.

MR. CHAIRMAN : You should ask your party chief for speaking on the cut motion.

श्री छटल बिहारी बाजपेयी (बलरामपुर) : कम से कम कटमोशन पर तो कहने का सब को मौका मिलना चाहिए ।

MR. CHAIRMAN : The members speak as if it is a general discussion and the discussion has been carried on.

श्री कंवर लाल गुप्त : अध्यक्ष महोदय ने कहा था कि हर एक को अपने कटमोशन पर बोलने के लिए पांच, पांच मिनट का समय दिया जायेगा ।

MR. CHAIRMAN : He will come and you can argue with him.

श्री छटल बिहारी बाजपेयी : कटमोशन तो पार्टी के हिसाब से नहीं दिये जाते हैं ।

श्री एस० एम० जोशी (पूना) : सभापति महोदय, मैं तीन मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा । एक पिछड़े हुए इलाके की तरफ से मैं रेलवे मन्त्री महोदय के सामने कुछ मुझाव रखना चाहता हूँ । यह वह इलाका है जिसके कि बारे में कल यहाँ पर चर्चा हुई थी ।

तेलंगाना के लोग बहुत नाराज हैं और उन की एक शिकायत यह है कि जब निचाम की रियासत हैदराबाद भारतीय संघ में शामिल हो गई तब उस की रेलवे भी हमारे रेलवे सिस्टम के साथ जोड़ दी गई । उस के मुभाविके में कुछ पैसा, कुछ धनराशि रेलवे बोर्ड के या सेंट्रल गवर्नमेंट के पास देने को है । जहाँ तक मुझे पता है वह धनराशि कोई 30 करोड़ रुपये है । ठीक कितनी है मुझे पता नहीं है लेकिन लोग ऐसा कहते हैं । लोगों का यह कहना है कि जब यह इतना पिछड़ा हुआ इलाका है और वहाँ जो सरप्लस रैबैन्डु है वह भी वहाँ इस्तेमाल नहीं होता है जोकि इकरारनामे के मुता-

[श्री एस० एम० जोशी]

बिक इस्तेमाल होना चाहिए तो कम से कम सैंटर के पास वह जो हमारी रकम है, धनराशि है वह तो उस पिछड़े इलाके की तरफकी के लिए इस्तेमाल होनी चाहिए। वहां पर जो भाग भड़क रही है उस को शान्त करने के लिए हमारी तरफ से कुछ न कुछ क्रम उठाये जाने जरूरी हैं। हम लोगों को यह कहें कि वह शान्त रहें और हम आहिस्ता आहिस्ता करेंगे तो उस से कोई बात नहीं निकलती है। इसलिए सैंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से और खास कर रेलवे के मुहकमे की तरफ से मैं यह आश्वासन चाहूंगा कि जो भी धनराशि उन के हक में है उस धनराशि का इस्तेमाल वहां होगा। उस के लिए कोई 5 या 10 साल बाद देना यह ठीक बात नहीं होगी। अभी से कोई एक ऐसी योजना बना कर वहां की जो रेलवे है उस के विकास के लिए कोई तीन साला या पाँच साला योजना बना कर उसे हम पूरा कर डालें ताकि वहां का जो पिछड़ापन है उस को हम सुधार सकें। उस से बहुत अच्छा असर होगा और सही मायनों में वह नेशनल इंटेंशन का काम होगा और उस में हमारा काम ज्यादा आगे बढ़ेगा।

अब मैं कुछ अपने इलाके की बात बतलाना चाहता हूँ। लोनावला से डोंड यह एक बड़ा इंडस्ट्रियल ऐरिया है और वहां बहुत से नये-नये कारखाने आदि खुल रहे हैं। कल्याण से बम्बई अगरे भादमी को जाना है तो वह सुबरबन रेलवे है। यह जो 40 मील का फ़ासला है उस के लिए लोगों को जितना किराया देना पड़ता है उस से ज्यादा किराया पूना से देबूरोड आने के लिए देना पड़ता है जो कि सिर्फ 14 मील का फ़ासला है। हम लोगों की बहुत दिनों से यह मांग रही है कि उधर जो काम करने के लिए मजदूर जाते हैं उन को यह सुविधा मिलनी चाहिए। देहातों से जो हमारे शरीर हरिजन लोग इन कारखानों में काम करने के लिए आते हैं उन को अगरे यह सुविधा हो जाती है तो हम हरिजन प्राबलम

को हल करने की बिधा में मदद कर सकते हैं। वहां के मराठा चैम्बर आफ़ कामर्स की तरफ से कई बार यह मांग हुई है और वहाँ की कारपोरेशन की तरफ से भी यह मांग हुई है कि वहाँ सुबरबन रेलवे की जो दो लाइनें हैं उन की जगह वहाँ पर चार लाइनें होनी चाहिए ताकि मजदूरों को आने जाने में सुभीता हो सके। सुबरबन रेलवे की जो उन को एक रिआयत मिलनी है वह हमारे मजदूरों को भी मिलनी चाहिए। बस इन दो चीजों की ओर मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा। कम से कम जो पहली चीज है उस के बारे में अगरे वह कोई खास ऐलान यहाँ करेंगे तो मुझे बड़ी खुशी होगी और सदन को भी खुशी होगी।

श्री अक्षय सिंह (अगरे) : सभापति महोदय, आज हम रेलवे की ग्रान्ट्स के ऊपर विचार कर रहे हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाऊंगा कि हमारा रेलवे कंसर्न, रेलवे प्रोजेक्ट हमारे भारतवर्ष में सब से बड़ा प्रोजेक्ट है। उस में 3500 करोड़ रुपया लगा हुआ है। आजादी से पूर्व रेलवे कंसर्न कम्पनी को काफ़ी मुनाफ़ा कमा कर देती थी। कम्पनी जो रेलवे लगाती थी वह 25 साल में सारा कैपिटल कमा कर कम्पनी को दे दिया करती थी लेकिन हम पिछले कई सालों से देख रहे हैं कि इस रेलवे कंसर्न में लगातार नुकसान रहता है। यह खुशी की बात है कि इस साल करीब 1 करोड़ और 10 लाख रुपये का फ़ायदा इंडियन रेलवेज में दिखलाया गया है।

रेलवे की कंसर्न में करीब 13 लाख भादमी लगे हुए हैं। 9 रेलवे की खोस हैं। तमाम हिन्दुस्तान में रेल लाइनें बिछी हुई हैं। मैं चाहूंगा कि ऐसी कंसर्न जिसमें हमारा 3500 करोड़ रुपया लगा हुआ है उस से हमारी सरकार को ज्यादा से ज्यादा फ़ायदा होना चाहिए।

हमेशा हमारे वित्त मंत्री जी घाटे का बजट पेश किया करते हैं न मालूम वह कौन सा साल

होगा जिस रोज कि हमारे सामने मुनाफे का बजट प्रायेण। घाटे का बजट पेश होने का कारण यह है कि जितनी हमारी पब्लिक सैक्टर की कर्मशियल कंसर्न्स हैं उन में बजाय फायदा होने के घाटा होता है जबकि इस के विपरीत प्राइवेट अंडरटेकिंग्स में काफी फायदा होता है। हमें इस पर विचार करना चाहिए कि आखिर ऐसा क्यों होता है ? रेलवेज में हमारा 3500 करोड़ रुपया लगा हुआ है उस में से हम को खर्चा, छीजन और ब्याज निकाल कर, कम से कम 15 परसेंट मुनाफा होना चाहिए यानी कोई 350 करोड़ रुपये साल का हमको रेलवेज से मुनाफा होना चाहिए लेकिन होता यह है कि उस में नुकसान रहता है। इस साल रेलवेज को अलबत्ता फायदा होगा। मैं रेलवे मन्त्री महोदय को सुझाव दूंगा कि यह जो 9 रेलवे जोंस हैं उन के जनरल मनेजरों में वह एक प्रतियोगिता कराये कि कौन अच्छा काम करके दिखाता है ? जिस भी जोन के जनरल मनेजर का काम अच्छा हो और फायदा करके दिखलाये उसको प्रोत्साहन मिलना चाहिए। उन को डिवीडेंड मिलना चाहिए। ऐसा होने से मेरा खयाल है कि हर एक जोन का जनरल मनेजर मेहनत से काम करेगा और कार्यक्षमता बढ़ा कर फायदा दिलवाने की कोशिश करेगा।

रेलवेज में घाटा होने और वांछित मुनाफा न मिलने का एक कारण यह भी है कि उस में काफी चोरियां होती हैं। जितने रेलवेज के जंक्शंस हैं उन में हजारों और लाखों रुपये का माल रोज कटता है। करोड़ों रुपये का नुकसान गवर्नमेंट को होता है। कलेम की सूरत में काफी रुपया रेलवेज को प्राइवेट पार्टीज को देना पड़ता है। यह चोरियां ज्यादातर रेलवे स्टाफ और रेलवे के बाच एंड वार्ड के आदमियों की मिली भगत से होती है। दिन दहाड़े यह चोरियां होती हैं।

मैं ने पारसाल भी रेलवे मन्त्री महोदय का ध्यान आकषित किया था कि हमारे प्रागरे में 4 गुप्त शैड हैं। बेलेनमंज है, ईदगा है, यमुना

त्रिज हैं, प्रागरा कैंट है, यहां दिन दहाड़े चोरियां होती हैं। जो बाच एंड वार्ड के लोग जाते हैं वह प्रागे चले जाते हैं और लोग माल ले कर चले जाते हैं। इसी तरह से मोगलसराय की बात यहां प्राई थी। जितने भी बड़े जंक्शन हैं उन में काफी चोरियां होती हैं और डब्बे काटे जाते हैं। अगर इस तरह हमारे जनरल मनेजर पूरा-पूरा ध्यान दें और ठीक निगरानी रखें तो मेरा विस्वास है कि जो करोड़ों रुपयों की चोरियां प्राज होती हैं वह बच सकती हैं और रेलवे को काफी फायदा हो सकता है।

16.00. hrs

इसी तरह से टिकटलेम ट्रेवलिंग का मामला है। हम ने बहुत दफे पढ़ा कि रेलवे वालों ने वंचेज बनाये जिन्हें जा कर चेक किया और मुसाफिरों से हजारों रुपये वसूल किये। बहुत गी लाइनें ऐसी हैं जिन पर प्राधे से ज्यादा लोग बिना टिकट चलते हैं और रेलवे का काफी नुकसान होता है। अगर हम टिकटलेस ट्रेवलिंग को रोक सकें और चोरियों को खत्म कर सकें तो 10-15-20 करोड़ रुपयों का फायदा हो सकता है। रेलवे जैसी कंसर्न्स हैं उस में मैं भन्त्री महोदय से कहूंगा कि उन को पूरा ध्यान देना चाहिये।

इस के बाद मैं कुछ लोकल बातें भी कहना चाहता हूँ। प्रागरा कैंट के सम्बन्ध में बहुत दिनों से मांग चली आ रही है कि जो क्रासिंग है उस पर एक ओवरब्रिज बना दिया जाये। वहाँ पर एक वाई-पास बना दिया गया है। हम बहुत कोशिश कर रहे थे कि वहाँ पर ओवरब्रिज ब्रिज बना दिया जाये। खुशकिस्मती से रेलवे ने इस को मंजूर कर लिया है, वहाँ पर काम शुरू भी हो गया था लेकिन ओवरब्रिज ब्रिज का काम दो वर्षों से पड़ा हुआ है और लोगों को काफी तकलीफ होती है। इस को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाना चाहिये।

जब से मैं यहाँ का मेम्बर हूँ, यानी 17 वर्षों से, मैं ने इस बात की कोशिश की कि

[श्री प्रचल सिंह]

एक ट्रेन लखनऊ से आगरा सीधी घानी चाहिये। आज दिल्ली से लखनऊ को कई ट्रेने जाती हैं, लेकिन हमारी मांग आज तक नहीं पूरी हुई। इस के अलावा अभी मैं लखनऊ गया था, मैं ने वहाँ देखा कि आगरा के लिये जो एक फ़स्ट क्लास का डब्बा लगता है उस में 50 परसेंट रिजर्वेशन कानपुर के लिये रक्खा जाता है। जो मुसाफिर बैठे हुए थे वह कहने लगे कि कानपुर से गाड़ी खाली जाती है और लखनऊ से रिजर्वेशन नहीं मिलता। इस लिये मैं चाहता हूँ कि 25 परसेंट रिजर्वेशन कानपुर से रक्खा जाये और 75 परसेंट लखनऊ से रक्खा जाये।

आगरा से जी० टी० पास होती है, डकन एक्सप्रेस, पंजाब मेल पास होता है लेकिन उन में आगरा से रिजर्वेशन के लिये कोई कोटा नहीं है ताकि लोग वहाँ से बम्बई और मद्रास जा सकें। उन लोगों को रिजर्वेशन में बड़ी तकलीफ होती है।

कुछ वर्ष पूर्व जो कंटीनों का काम था वह कंट्रेक्टरों के पास था। दुर्भाग्य से गवर्नमेंट ने उस को अपने हाथ में ले लिया। गवर्नमेंट की जितनी भी कंसन्स हैं सब में नुक्सान होता है। उसी तरह से इस की भी हालत है। जो लोग उन में काम करते हैं वह सोचते हैं कि हमारा क्या है चाहे नुक्सान हो चाहे फायदा हो। वहाँ पर जितनी बरबादी होती है उस का ठिकाना नहीं है। जो खाने की क्वालिटी है वह भी ठीक नहीं होती है। मैं कहना चाहूँगा कि आप ने जो एक्सपेरिमेंट करना चाहा था वह कर लिया। गवर्नमेंट ने कंटीन चला कर देख लिया कि उस में नुक्सान रहा और लोगों को शिकायत भी रही। मैं चाहूँगा कि जिस तरह से पहले कंटीनों के कंट्रेक्ट दिये जाते थे उसी तरह से फिर किया जाये ताकि गवर्नमेंट को ठेकेदारी से 1 करोड़ से ज्यादा रुपया मिल सके और मुसाफिरों को अच्छा खाना मिल सके।

हमारे यहाँ पहले एक लाइन आगरा से बाह तक जाया करती थी। लेकिन लड़ाई के दिनों में उस को बन्द कर दिया गया और उसके सामान को ले जाया गया। बहुत दिनों से लोगों की डिमान्ड है कि वह रेल लाइन, जो बाह तक थी, इटावा तक ले जाई जाये। वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वहाँ पर डाकुओं का बड़ा जोर है और लोगों को काफी खतरा और मुसीबत रहती है। अगर वहाँ रेल निकल जाये तो व्यापार भी काफी बढ़ सकता है और लोगों को सुविधा भी मिल सकती है। जब मन्त्री महोदय ने इस विभाग को सम्भाला है तब मैं समझता हूँ कि वह इस के लिए कुछ न कुछ प्रवश्य करेंगे।

अभी हाल में वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन का एक सम्मेलन आगरा में हुआ था। उस में मुझ को भी शामिल होने का मौका मिला था। मुझे बड़ी खुशी है कि इस यूनियन ने स्ट्राइक में भाग नहीं लिया। इस लिए इस यूनियन को प्रोत्साहन देना चाहिए। जिन लोगों ने स्ट्राइक में भाग लिया था और लोगों की दिक्कतें बढ़ाई थीं उन के साथ सख्त कार्रवाई करनी चाहिए ताकि भविष्य में इस किस्म की घटनायें न होने पायें। रेल जीवन के लिए एक एसेन्शल चीज है। मैं आशा करता हूँ कि हमारे मन्त्री जो इस और पूरा पूरा ध्यान देंगे और प्रगले साल कम से कम 2 या 3 सी करोड़ रुपयों का फायदा कर के दिललायेंगे।

श्री भीठा लाल मीना (सवाई माधोपुर) : सभापति महोदय, मैं सर्व-प्रथम मन्त्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस बजट में किराये वगैरह में कोई वृद्धि नहीं की। लेकिन तत्कालीन मन्त्री श्री पुनाचा भी कम श्रेय के पात्र नहीं हैं।

राजस्थान रेलगाड़ियों के हिसाब से हमेशा ही पिछड़ा हुआ राज्य रहा और उसे मन्त्री महोदय की सरकार ने एक प्रकार से छोड़ रक्खा है। राजस्थान में जितनी भी नई गाड़ियाँ

चल रही है या नई लाइन बन रही है वह सीमा के हिसाब से और सुरक्षा की दृष्टि से बन रही है, या फिर गुजरात के व्यापारियों की वजह से उन को हाथ में लिया गया। हिम्मत-नगर उदयपुर लाइन के लिए गुजरात के व्यापारियों का दबाव पड़ा। लेकिन धोलपुर से दोसा की नई लाइन बनाने के लिए और जयपुर से सवाई माधोपुर तक बड़ी लाइन करने के लिए सरकार क्या कर रही है। धोलपुर से दोसा नई रेल लाइन बाया करौली गंगापुर जो डाकूओं से अतिक्रम क्षेत्र है, में हो कर बनेगी, उस को स्वीकार भी कर लिया गया है। लेकिन धोलपुर से गंगापुर लाइन के लिए जब तक वे शीघ्र ही कार्रवाई नहीं करेंगे तब तक काम नहीं चलेगा। अभी उस के लिए सर्वे की कोई योजना नहीं बनाई गई है। वह इलाका इतना पिछड़ा हुआ है और वहां पर डाकूओं का इतना आतंक है कि उन के लिए सब से पहले कार्रवाई करनी जरूरी है।

अब मैं सवारी रेलगाड़ियों के बारे में अपने विचार प्रकट करना चाहता हूँ। सारी सवारी गाड़ियों में फर्स्ट क्लास के डब्बे ज्यादा लगाये जाते हैं, लेकिन उन के बजाय तृतीय श्रेणी के डब्बे ज्यादा लगाये जाने चाहिएं। जो तेज से तेज गाड़ियां चलाई जा रही हैं तथा वेस्टर्न एक्सप्रेस और डी लक्स एक्सप्रेस जो चलती हैं उन में मुश्किल से एक या दो डब्बे थर्ड क्लास के होते हैं बाकी सब फर्स्ट क्लास के होते हैं। वेस्टर्न एक्सप्रेस प्रायः खाली जाती है। मैं समझता हूँ कि मन्त्री महोदय बाद में जब इस को सोचेंगे तो शायद उस को बन्द करने का मुभाव देगे। लेकिन मेरा यह मुभाव है कि जो तेज गाड़ियां हैं उन में ज्यादा से ज्यादा डब्बे थर्ड क्लास के लगाये जायें। कैपिटल एक्सप्रेस जो चली है उस को प्राप चलाते रहिये, लेकिन बजाय दूसरे दर्जे के उस में तृतीय श्रेणी के डब्बे ज्यादा लगाइये। तृतीय श्रेणी में प्राज इतनी भीड़ रहती है कि लोगों को बैठने की जगह नहीं मिलती। इस लिए

उन में तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों को ज्यादा सुविधा दी जाये।

मैं गंगापुर सिटी के स्कूल के बारे में भी कहना चाहता हूँ। मैं विशेष रूप से इस लिए निवेदन करना चाहता हूँ कि स्वर्गीय श्री दीन दयाल उपाध्याय ने भी वही पर अध्ययन किया था। इस मामले में किसी राजनीतिक पार्टी का मवाल न उठाया जाये, बल्कि सरकार की तरफ से ही यादगार के रूप में उस को बनाया जाना चाहिये। वह स्कूल एक सेवेन्टी स्कूल है। श्री गुनाचा ने हमको आश्वासन दिया था कि उस को हायर सेकेन्ड्री स्कूल में शीघ्र नव्डील कर दिया जायेगा। 5 मार्च, 1969 को वेस्टर्न रेलवे के जनरल मैनेजर से सवाई माधोपुर में मैं मिला था तब उन्होंने कहा कि उन से इस का कोई मतलब नहीं है, उस को राजस्थान सरकार बनाये। आप कहते हैं कि राजस्थान सरकार बनाये और राजस्थान सरकार कहती है कि यह रेलवे स्कूल है इस लिए वह बनाये, हम क्या कर सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वहाँ पर रेलवे कर्मचारियों की संख्या 10 हजार है। इस लिए उन को पढ़ने की सुविधा देना प्राप का फर्ज है। मगर प्राप राजस्थान सरकार पर टाल रहे हैं और राजस्थान सरकार प्राप पर टाल रही है। वहाँ पर जो अध्यापक हैं उन के लिए रेलवे विभाग कहती है कि राजस्थान सरकार के ग्रेड दिये जाने चाहिए और राजस्थान सरकार कहती है कि चूंकि वह रेलवे का है इस लिए सेंट्रल ग्रेड दिये जाने चाहिये। प्राज उन लोगों को सेंट्रल अध्यापकों के ग्रेड नहीं मिले हुए जो कि दिल्ली के रेलवे स्कूल के अध्यापकों को मिलते हैं। अगर वहां कालेज बनाने के लिए प्राप के पास रुपया नहीं है तो वहां की जनता प्राप को 1 लाख या 50 हजार रुपया दे सकती है, वह प्राप को जमीन भी प्री दे सकती है। लेकिन प्राप को इस और जल्दी ध्यान देना चाहिए।

गंगापुर सिटी स्टेशन पर सभी गाड़ियां धाकर ठहरती हैं और वहाँ पर सभी रेलगाड़ियों

[श्री मीठा लाल मीना]

के एंजिन बदले जाते हैं और सारा स्टाफ भी बदला जाता है। मैं निवेदन करता हूँ कि इस स्टेशन पर जहां इतनी गाड़ियां अधिक समय तक ठहरती हैं, यहां सम्पूर्ण प्लेटफार्म को छायादार बनाया जाना चाहिए, लेकिन वहां आज तक प्लेटफार्म पर पूर्ण छाया नहीं है। हम लोग बार बार इस के लिए कहते लेकिन वहां पूर्ण छाया का कोई इन्तजाम नहीं किया जाता।

मेरा निवेदन है कि गंगापुर शहर के प्लेटफार्म पर छाया की अच्छी तरह से पूर्ण मुविधाजनक व्यवस्था की जाए।

सवाई माधोपुर में रेल पुल के बारे में हमेशा मांग होती आ रही है। वहां पर इतनी भीड़ रहती है और इतना अधिक गाड़ियों का आवागमन होता है कि घंटों तक फाटक बन्द रहता है। पश्चिमी रेलवे के जनरल मैनेजर ने बताया था कि उसको चौथी योजना में शामिल कर लिया जाएगा। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय अपने उत्तर में इसका भी उल्लेख करें कि कब तक यह कार्य शुरू हो जाएगा और कब तक इसको आप पूरा कर देंगे।

धौलपुर से दोसा तक रेलवे लाइन के बारे में स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी ने आश्वामन भी दिया था और कहा था कि उस लाइन को बना दिया जाएगा। लेकिन मन्त्री महोदय ने धौलपुर से गंगापुर तक ही इसको मंजूर किया है। गंगापुर से दोसा तक कुछ नहीं कहा है। यह बहुत ही उपजाऊ इलाका है। वहां से सारे राजस्थान को गल्ला सप्लाई होता है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि मन्त्री महोदय इसके बारे में आदेश जारी कर दें।

इसके अन्रिक्त मैं कहना चाहता हूँ कि सवाई माधोपुर से जयपुर तक की लाइन को बड़ी लाइन में अगर बदल दिया जाए तो आप देखेंगे कि कितना मुनाफा होता है। अब होता यह है कि सवाई माधोपुर स्टेशन पर छोटी

लाइन बदलनी पड़ती है और वहां पर घंटों खर्च हो जाते हैं और जो मजदूरी लगती है उसका कोई हिसाब ही नहीं। सभी ओर से मांग पेश की गई है कि इसको बड़ी लाइन में बदला जाए। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस ओर भी आपका ध्यान जाए।

राजस्थान में अकाल पड़ा हुआ है। सवाई माधोपुर ही ऐसा मुख्य स्टेशन है जहां पर बड़ी लाइन से छोटी लाइन में चारे को तबदील किया जाता है। लेकिन अब तक वहां केवल औसतन 30-35 वैन रोज ही लोड किये जाते हैं। राजस्थान सरकार ने मांग की है कि कम से कम 65-70 वैन रोज लोड होने चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय को यह भी ध्यान में रखना पड़ेगा कि व्यापारियों को ऐसा करने से अनुविधा न हो। जिस तरह से भूसा आदि भेजा जाता है उसी प्रकार से व्यापारियों का गल्ला भी तथा दूसरा सामान भी उचित समय पर लोड होता रहे, यह भी आपको देखना चाहिए।

पांच तारीख को मैनेजर महोदय सवाई माधोपुर-बन्दी कुई के दोरे पर आए थे। हम आलोचना किया करते हैं कि राज रजवाड़े जब दोरों पर जाते हैं तो पलटनों के साथ जाते हैं। लेकिन पश्चिमी रेलवे के मैनेजर जब आए तो वह एक स्पेशल गाड़ी में आए और कम से कम चार पांच मी आदमी उनके साथ थे। इस तरह से पहले के जमाने में राजाओं महाराजाओं की सवारी नहीं निकलती जिस तरह से उनकी निकली थी। मन्त्री महोदय भी जब दौरा करते हैं तो उनके पीछे इतना स्टाफ नहीं रहता है जितना उनके पीछे था। लाखों रुपया इस तरह से केवल उनके आने जाने में खर्च हो जाता है। जो उनके आने का अभिप्राय होता है वह भी पूरा नहीं होता है क्योंकि पांच पांच मिनट वह एक स्टेशन पर ठहरते हैं और वह समय चाय पानी में ही निकाल देते हैं। उनकी विच्छिन्न से कोई मतलब हल नहीं होता है। मैनेजर साहब

को अग्रर दौरा करना हो तो अकेले या दो चार साथियों के साथ कर सकते हैं, न कि पूरी पलटन ले कर वह आयें। इतने महंगे दौरे उनको नहीं करने चाहियें।

आपने जो डिविजनल सलाहकार समितियां बना रखी हैं, उन में आपको चाहिये कि आप स्थानीय सदस्यों को ही लें। एक डिविजनल सलाहकार समिति में दो तीन एम० पी० की लिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस बात का ध्यान रखा जाए कि स्थानीय संसद सदस्यों को ही उस में रखा जाए। ऐसा नहीं होना चाहिए कि कोटा वाली डिविजनल कमेटी में बीकानेर के संसद सदस्य ले लिए जाएं और बीकानेर वाली में कोटा वालों को ले लिया जाए। अग्रर स्थानीय एम० पी० को लिया जाए तो वे प्रभावशाली ढंग से उस क्षेत्र की मांगों को रख सकते हैं और उनकी उस में दिलचस्पी रहेगी। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आपका ध्यान जाए।

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी) : जिन लोगों ने अभी तक भाषण नहीं किया है उनको जरूर बोलने का मौका मिलना चाहिये।

सभापति महोदय : आप शान्ति से बैठें रहें, आपको मौका मिल जाएगा।

श्री न० प्र० यादव : नाम लिख लिया जाए पहले से। मैंने अभी तक इस बजट पर बहस में भाग नहीं लिया है। आप चले जायेंगे, तो बाद में नहीं मिलेगा।

सभापति महोदय : नहीं चले जायेंगे।

श्री छ० सि० सहगल (बिलासपुर) : सभापति महोदय, सैकिड पे कमिशन की जो रिपोर्ट है और उसका जो चैप्टर 26 है उसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उसके खिलाफ जा कर जो डिसपैरिटी और डिसक्रिमिनेशन कुछ लोगों के साथ बरता जा रहा है, उसकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि वह इस पर विचार

करें और इसको सोचें। सैकिड पे कमिशन ने चैप्टर 26 में कहा था :

"The Second Pay Commission have held in Chapter XXVI that Railway Accounts perform identical functions to those of civil departments in maintenance of accounts."

आप देख लें कि यह करैक्ट चीज है या नहीं है। उसके साथ-साथ उसने कहा था :

"The Commission has also observed that the standard of examination of Railways is the same as that of Subordinate Accounts Service examination in other civil departments."

आगे उसने कहा :

"The Commission recommended a slightly better scale to accounts than that of Secretariat assistants considering their duties and responsibilities."

सैकिड पे कमिशन जब क्वालिफाइड स्टाफ के बारे में अपना मत देती है तो उस मत को क्यों मंजूर नहीं किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस पर मंत्री महोदय रोशनी डालें। मैं आपके सामने एकाउंटेंट्स और सब हैड्ज का केस रखना चाहता हूँ। आप देखें कि रेलवेज में एकाउंटेंट्स 3.5 प्रतिशत है और उनका स्केल 270-435 है जबकि ए० जी० सी० आर० में वे 13 प्रतिशत हैं और उनका जो स्केल है वह 270-575 है। इसी तरह से सब हैड्ज रेलवेज में नौ प्रतिशत हैं और उनका स्केल 210-380 है जबकि ए० जी० सी० आर० में वे बीस प्रतिशत हैं और उनका स्केल भी 210-380 है, लेकिन दो आर डिजिनेटिड एज सिलेक्शन ग्रेड क्लकर्स। इसी तरह से क्लर्क ग्रेड 1 जहाँ रेलवे में 55 प्रतिशत है और उनका स्केल आप पे 130-300 है, वहाँ ए० जी० सी० आर० में वे 87.5 प्रतिशत हैं और उनका स्केल आप पे भी वही 130-300 है। अब आप देखें कि रेलवेज में जो ये लोग काम कर रहे हैं इनके स्केल इनफीरियर हैं और इनको लैसर चांसिस आप प्रमोशन हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इसके साथ इसाफ करें।

मिनिस्टर आफ स्टेट फार फाइनेंस ने अपने 10 मार्च के भाषण में यह कहा था :

[श्री प्र० सि० सहगल]

"The concept of equal pay for equal work was in operation in Central Government offices."

रेलवेज़ एक कर्माशयल अंडरटेकिंग है । इसमें ये जो लोग आते हैं क्या ये उस कैटेगरी में नहीं आते हैं जिसमें इनके साथी सिविल डिपार्टमेंट्स में आते हैं ? यदि आते हैं तो इनके साथ डिसक्रिमिनेशन क्यों होता है, यह मेरी समझ में नहीं आया है । मैं चाहता हूँ कि इसके बारे में आपको गौर करना चाहिये ।

आप देखें कि रेलवे आफिसर्स की जो एसो-मिएशन है उसने सात नवम्बर, 1967 को अपनी एनुअल मीटिंग में श्री परमिल घोष को और रेलवे बोर्ड के जो चैयरमैन है श्री खड्डेवाल उनको बुलाया था और वे गये थे और वहाँ उन से यह कमित करवा लिया था कि जो डिसपेरिटी है उन आफिसरों के पे स्केल में तथा उनके जो काउंटरपार्ट्स है दूसरी मिनिस्ट्रीज में, उसको वे रिस्वूव करेंगे । लेकिन ये जो दूसरे लोग है जिन का जिक्र मैं कर चुका हूँ, इनके बारे में आप क्यों कुछ नहीं करते हैं । उनका तो लेबर आर्गोनाइजेशन से कोई सम्बन्ध नहीं है, उससे तो ये संबद्ध नहीं है । फिर इनके साथ भेदभाव क्यों होता है ।

Comparative statement of scales of pay of different categories in the Accounts and Executive Department of the Indian Railways from time to time, इसको मैं आपके सामने रखने के लिए तैयार हूँ । मैं चाहता हूँ, मभापति महोदय, मुझे इसकी आप इजाजत दें । यह मैं आप से इस वास्ते इजाजत मांग रहा हूँ कि जितना थोड़ा वक्त आप दे रहे हैं, उतने थोड़े वक्त में मैं इसको बयान नहीं कर सकता हूँ । इतने थोड़े वक्त में मैं इस सारी चीज को रख नहीं सकूंगा ।

यदि मिनिस्टर साहब और रेलवे बोर्ड के उनके सलाहकार यह वाजिब समझते हैं, तो इस

मामले को वे कमिशन के सुपुर्द कर दिया जाये, जो कि इस बारे में निर्णय करे ।

यदि इस डिपार्टमेंट में प्रोथ टेकिंग के समय कोई व्यक्ति उर्दू में श्राय लेना चाहता है, तो उप आवश्यकन नहीं करना चाहिए ।

माउथ ईस्ट्रन रेलवे में डोंगरगढ से दिल्ली के लिए जो कोच आता है, उसमें टू-टायर और श्री-टायर की व्यवस्था की जाये और बीना पर उसको अमृतसर एक्सप्रेस के साथ एटैच कर दिया जाये । हम लोग श्री गुनाचा के वक्त से यह मांग कर रहे हैं । वह इस मंत्रालय से चले गये हैं और डा० राम मुभग सिंह उनके स्थान पर आये हैं । मैं उनसे अगुरोध करूंगा कि वह इसकी व्यवस्था करें ।

बिलासपुर से जो इन्डोर एक्सप्रेस चलता है, उसमें टू-टायर और श्री-टायर बोगी की व्यवस्था कर दी जाये और उसको वाया भोपाल दिल्ली के लिए पंजाब मेल के साथ एटैच कर दिया जाये ।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जबलपुर-मंडला-बिलासपुर की एक नई रेलवे लाइन को खोला जाये, जिसका सार्वे बहुत दिन पहले हो चुका है ।

आखिर में मैं एक जरूरी मुद्दे के बारे में कहना चाहता हूँ । मैंने उसके बारे में मिनिस्टर साहब को पत्र लिखा था, जिसके जवाब में उन्होंने कहा है कि इस मामले को एग्जामिन किया जायेगा । हम चाहते हैं कि ग्रहमदनगर-दोड लाइन पर मेहराबाद के स्थान पर, जो कि ग्रहमदनगर से पांच मील की दूरी पर है, एक पैसेंजर हाल्ट एक टैम्पोरेरी स्टेशन के तौर पर तथा एक रोड क्रॉसिंग की व्यवस्था की जाये । इसका कारण यह है कि मेहर बाबा ने 31 जनवरी को अपना शरीर त्यागा था और वहाँ पर उनका दूम्ब बना हुआ है । मेहर बाबा का

* The speaker not having subsequently accorded the necessary permission, the paper was not treated as laid on the Table.

कार्य दुनिया भर में फैला हुआ है और सारी दुनिया से लोग उस स्थान के दर्शनार्थ आयेंगे। वह स्थान एक इन्टरनेशनल रूप धारण करने जा रहा है, क्योंकि दुनिया भर से यात्री उसके पिलग्रिमेज के लिए आयेंगे। मन्त्री महोदय इस कार्य को प्रायर्टी देने की कृपा करें। इससे उनके विभाग को, गवर्नमेंट को और हमारी कमेटी को फायदा होगा।

आखिर मैं मिनिस्टर साहब को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि उन का कार्य सुचारु रूप से चले और हम सब एक साथ होकर कार्य करें।

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : Mr. Chairman, Sir, the Railway Ministers may come and go. But the Railway Board will remain there to ruin this country. The country is so backward and, after listening to the speeches made, I am sure, he will be wondering as to how he is going to meet the various demands from the various regions raised by all sections of the House. I do not know how the Railways are going to serve the backward regions of the country.

I do welcome the Minister because he has had the previous experience in this Ministry. He was doing a very good job. I hope with his experience, if he exerts himself to the maximum, he can do something without additional financial involvement in the Railways. The Railways are already fattened with enough funds. As already pointed out by many hon. Members from this side as well as from that side, the administration should be streamlined in such a way that the pilferages, the mal-practices and the corrupt practices should be stopped. Somebody put it that it is a den of corruption. I do not want to subscribe to that view because that would be an insult to some other Departments which rather go far ahead of the Railways. But it is rampant anyway. These things should be rectified. And these things cannot be easily rectified. I am very much sympathetic towards him. For I find, after listening to various speeches, it is the Congress Members who are chastising him more than the Opposition Members. So, I am rather a little

disposed towards him with sympathy and I hope with his massive energy, he may put his finger and see that things are improved in the Railways.

I think, the hon. Minister has started on the right lines. I understand that he is going to make some statement with regard to the threatened dismantling of various loop lines in this country. I understand that the hon. Minister has decided to close that chapter altogether and not to go ahead with that proposal at all. The whole country will welcome that. Without having retrogressing attitude and harping on those useless things which will be opposed by all sections of the people, the hon. Minister has started on the right lines and I hope, things will improve.

We all know that the railway fares and freights have increased enormously and many times in the past two decades, but correspondingly there has been no increase with regard to amenities, more particularly for the Third Class passengers who suffer a lot and who, even according to their own calculations, bear some of the amounts that go to First Class and Air Conditioned services in this country. Justice should be meted out to them.

Today even those facilities which are said to be existing, the facilities that appear in the paper, are not actually existing. We will see this when we go to stations and platforms. We have experienced this when we go after the Session, when we leave Delhi and go to Madras or to any other place. I had a personal experience. On one occasion, in that long two days' travel, not even a single scavenger or sweeper appeared in my compartment till I got down at Madras. I do not know whether they were on strike. In fact, I made enquiries and I was told that they were not on strike. I do not know what happened to those people. If this is the case, I am afraid things cannot improve. So, in regard to the facilities that are said to be existing, Government should see that they are properly implemented, the execution should be more effective.

Railways are now telling us that even with increased fares, they are quite cheaper than those by road transport. This is not so. I would like to tell the hon. Minister that, in my State, from Salem to Madras, if you go by the Express Bus, you will

[Shri S. Kandappan]

reach in seven hours and it is also cheaper than going by rail. The train leaves Salem at 10.00 in the night and reaches Madras at 6.30 A.M., whereas at 10.30 or 11.00 in the night some six Express Buses leave Salem Town and reach Madras City by 5.00 in the morning, and what a comfortable seat that these buses provide! In the train it is all overcrowding and all that. I have been pleading—Mr. Poonacha knows about it—in the Zonal Committee, which is a farce, that if he could put a sleeper from Salem to Madras, he would get the fare that is going to the bus. It was at our cost that I made that suggestion, in the interest of Railways because that is also our property. But, still, that was not being done. If these things are not looked into, I would like to warn the hon. Railway Minister that Railways would suffer. In many places the private buses, the road sector, are ruining the Railways with the connivance of many of the high officials of the zonal offices and other places. Therefore, this is a serious matter. If he can attend to that, I am sure, he can get some more money than what he is getting now. There are many avenues where he can try to improve things and get more funds for the Railways.

My hon. friend, who preceded me, from the Congress side, has spoken about SAS qualified staff. I am glad that when I was talking to the hon. Minister about this—for the past one year or so, I have been associated with the qualified staff association—the hon. Minister was very sympathetic; though he is not going to say anything, though he may not say anything, categorically in his answer, I hope that after he finishes the work and gets some rest, he will go into this problem, because what they demand is parity; it is a simple thing which you cannot deny to them. The number is also 1,000 or 1,200 in that category.

I have worked it out. It comes to a lakh or little more than that. I may not be a very difficult thing because there is so much of stagnation in the cadre that people feel very much frustrated. I would like to tell this to the hon. Minister. One of his own partyman is the Chairman of the Association. So, probably if you are not going to concede that demand perhaps

Mr. Nambiar may take it over. So it is not good to drive the good elements that are there.

SHRI UMANATH (Padukkottal) : Do you mean to say that Mr. Nambiar is a bad element?

SHRI S. KANDAPPAN : I should not have used that phrase. What I wanted to convey was this. It is not good for the congress to drive out their loyal elements that are there in the cadre, to strengthen the fold of the other parties.

I am sorry that the hon. Minister in his budget speech did not refer to anything about the other cadres, but with regard to officers' cadre, even recently there are creation on new cadres and avenues are being created and berths and cushions are provided to accommodate their kith and kin. I think that even recently they have created the inter-administrative and junior administrative grades. I hear that they are even thinking of creating some more avenues so that they can get more and more people with more remuneration, whereas, with regard to the other junior cadres they do not get the benefit that the top executives get. There is a scare created that there is going to be shrinkage in some cadres and that people will possibly be retrenched. I hope the hon. Minister will see that no retrenchment takes place. Instead, he should rationalise the entire administrative structure of the lower grade and they should be utilised to the maximum extent possible.

Even with regard to the same cadre there is no uniform policy followed in the various zones. I do not understand what the difficulty is with regard to the Railway Administration in adopting a uniform policy and why they should adopt their own norms in each zone. I will just give one example. In the Foreign Traffic Accounts Office in Delhi, in the Western Railway, I am told that promotions are filled by the unqualified staff to the extent of 25 per cent overlooking the qualified staff. But I am told that in other zones this method is not at all adopted. This is against the rules. I do not know why this kind of method is adopted in certain zones. Probably that is done to suit that

convenience of the managers of those zones.

I would like to bring another point to the notice of the hon. Minister. We have been hearing speeches repeatedly that the much-needed improvement in the southern zone will be attended to. Some-time back when Mr. O. V. Alagesan was Minister, he raised high hopes in the areas which he was representing, with the result that people in that area are today cursing us like anything and that is why yesterday my colleague, Mr. Deiveekan who represents a nearby area which would also be benefitted by the proposed line, threatened the Minister of Railways that he would undertake a fast if the line is not taken up. Because, he was rather frustrated by the circumstances, because of the false promises wittingly or unwittingly given by the Minister who represented that area. I request the hon. Minister to look into those things.

There are a few lines about which we have been hearing in the past two decades. There are very important connecting links which ought to have been taken up long time back. One is Karur-Dindigul-Madurai-Tuticorin line. I do not know why even the important broad-gauging and doubling between Trichy and Tuticorin is not taken up. Some-time back we have been told that they are expecting increased traffic. The increased traffic is sure to come because of the development of Tuticorin harbour. But so far the improvements in that line have not taken place. It is high time that they should go in for doubling and also broadgauging of that line.

Another thing is about the Madurai-Karaikudi link. There is some other link in the other area between Aranthanki and Thondi and Thondi and Manamadurai. The Aranthanki-Thondi link would benefit the looplines that are there, which are not very profitable today. It was just to placate the sentiments of Shri Kamaraj that some new short links were provided. I learn they are running at a heavy loss.

SHRI NAMBIAR : Now they must be completed.

SHRI S. KANDAPPAN : If these other links are put in, they can be made profitable.

SHRI KIRUTTINAN (Sivaganja) : The line on the east coast.

SHRI S. KANDAPPAN : Let the Minister go there and see for himself. Shri Kamaraj may be interested or he may not be interested. But he is interested in Nagercoil; we are also equally interested. I am told the Minister is one of the best friends of Kamaraj.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Independent of Kamaraj, it should come.

SHRI S. KANDAPPAN : I am sure he is going to attend to the Kanyakumari line.

SHRI NAMBIAR : Even before Kamaraj became member, I was pleading for it.

SHRI S. KANDAPPAN : There was much talk about one point. It is very unfortunate in our country that the railways have, for no fault of their own, been often made to suffer whenever there is some agitation in the country. This is very serious thing to be pondered over by not only the Congress but the Opposition, to see how it could be prevented. Sometime back, there was a suggestion that the State Government concerned should be made to bear the loss. This is not a fair or reasonable suggestion. As far as my State, I would like to place a suggestion before the hon. Minister. It might not be palatable to him, but it still is the naked truth. As far as Tamil Nadu is concerned, whenever or wherever they put signboards in Hindi, the authorities are inviting trouble. Whether you like it or not, that is unfortunately the position today as far as my part of the country is concerned. I remember even from school days I was one of those who went to stations to erase the Hindi names. Whenever I travel in those areas, I find that the Hindi names reappeared. I feel as if they have come back with a vengeance and sometimes feel why I did not take a bottle of varnish with me.

I am not bringing in the language issue here, but I would like to request the Minister to sense the mood of the masses there and, as far as possible, avoid provoking the people on this language issue.

[Shri S. Kandappan]

That will save railway property to a very great extent in my State.

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी) : सभापति जी, मैं आपके द्वारा माननीय मन्त्री डा० राम सुभग सिंह जी का ध्यान उत्तरी बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ। वर्षों से मैं निवेदन कर रहा हूँ और पुनाचा साहब जब रेल मन्त्री थे गत वर्ष तब भी मैंने उनसे निवेदन किया था उत्तर बिहार की रेलवे लाइनों के बारे में। पहलेजा घाट से नरकटियागंज दरभंगा समस्तीपुर होकर जो एक छोटी लाइन जाती है उसमें सीतामढ़ी से पहलेजा घाट जिसकी दूरी ७० मील भी नहीं है, लेकिन उस ७० मील की दूरी तय करने में १४ घण्टे लगते हैं। मेने पुनाचा साहब से भी कहा था और फिर डा० राम सुभग सिंह जी से भी कह रहा हूँ। नरकटियागंज से पहलेजा घाट उत्तरी बिहार में यह सब से बड़ी लाइन है। नरकटियागंज से समस्तीपुर होते हुए पहलेजा घाट के लिये एक एकक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिये जिससे उत्तरी बिहार के लोगों को अपनी राजधानी पटना जाने आने में कम समय लगे। अतः मैं मन्त्री जी का ध्यान इधर पहलेजा घाट की ओर ले जाना चाहता हूँ कि जितनी जल्दी हो सके नरकटियागंज से समस्तीपुर दरभंगा होते हुये पहलेजा घाट तक एक एकक्सप्रेस गाड़ी की व्यवस्था जल्दी से जल्दी करे।

दूसरी बात समस्तीपुर तक अभी बड़ी लाइन की व्यवस्था की गई है। गत माह भी पुनाचा साहब जब चुनाव के दौरे में और उस के पहले भी उत्तरी बिहार के दौरे में गये थे तो उन्होंने श्री सभा में लोगों के बीच कहा था कि समस्तीपुर से दरभंगा होते हुए और दरभंगा से सीतामढ़ी होते हुये हम बड़ी लाइन की व्यवस्था नरकटियागंज तक करेंगे।

लेकिन अभी फिर गुनगं में आया है कि हमारे माननीय डा० राम सुभग सिंह ने समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर मोतीहारी और

समस्तीपुर सीतामढ़ी नरकटियागंज—इन दोनों लाइनों की जांच पड़ताल के लिए आदेश दिया है। सभापति महोदय, नेपाल के साथ हमारे बिहार राज्य का करीब-करीब ३०० बाडर मिलता है और जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ। सीतामढ़ी करीब-करीब ६० मील का बाडर नेपाल के साथ मिलता है। माननीय डा० राम सुभग सिंह अभी दो महीने बिस्वा-वाजार गये थे, जहाँ से केवल एक मील की दूरी पर नेपाल का बाडर है। उस बाडर तक चाइनीज लोग आसानी से आते हैं, घूमते-फिरते हैं, फोटो वगैरह लेते हैं और अपने इन्तजाम की तरह-तरह की बातें सोचते हैं। इसलिये मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि यदि आप उत्तरी बिहार ३०० मील के भूभाग को जो नेपाल के साथ मिलता है, मजबूत बनाना चाहते हैं, तो जरूरी है कि आप समस्तीपुर-नरकटिया गंज वाया सीता मढ़ी बड़ी लाइन जल्द से जल्द वहाँ पर बनायें।

मैं मन्त्री महोदय का ध्यान पटना में गंगा पुल की तरफ दिलाना चाहता हूँ। उत्तरी बिहारी की आबादी करीब-करीब २ करोड़ ३० लाख है, उस २ करोड़ ३० लाख जनता को अपने प्रदेश की राजधानी पटना आने-जाने में १६ घण्टे लगते हैं; जितना जल्द हो सके पटना में गंगा पर रेलवे पुल की व्यवस्था करायें तथा इस पुल के बनने के बाद पटना से नरकटिया गंज तक रेलवे लाइन की व्यवस्था को, जिससे उत्तर बिहार की जनता अपनी राजधानी पटना जल्द से जल्द पहुँच सके।

16 41 hrs

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

उपाध्यक्ष महोदय, १९४२ के आन्दोलन के पहले मुजफ्फरपुर से सोनबरसा रेलवे लाइन के लिये नाप-तोला हो चुकी थी और वहाँ पर पिलर भी गाड़ दिये गए थे, लेकिन १९४२ की अग्रस्त क्रांति में सीतामढ़ी की जनता ने बहुत

काफी हिस्सा लिया, वहाँ के सब डिविजनल आफिटर, इंस्पेक्टर और एक चपरासी मारे गये थे, जिसकी वजह से अंग्रेज नाराज हो गया उसने उस क्षेत्र में रेलवे लाइन की व्यवस्था को बन्द कर दिया। आजादी की लड़ाई में सीतामढ़ी सबडिविजन की जनता ने जो हिस्सा लिया था, उसको देखते हुए उन्हें कुछ पुरस्कार मिलना चाहिए था। उस क्षेत्र की जनता को पुरस्कार के रूप में कम से कम मुजफ्फरपुर-सोनवरसा रेलवे लाइन की व्यवस्था कर दे। इस लाइन को दूरी ज्यादा नहीं है, केवल 67 मील की दूरी है।

उपाध्यक्ष महोदय, बिहार की आबादी करीब-करीब 6 करोड़ है, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि अभी भी बिहार में कोई रेलवे सर्विस कमीशन नहीं है। मैं मन्त्री से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जिनना जल्द हो सके वह बिहार में रेलवे सर्विस कमीशन की व्यवस्था करें और उसका मुख्यालय उत्तरी बिहार के मुजफ्फरपुर में होना चाहिए, जो कि उस क्षेत्र का सबसे बड़ा शहर है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : भागरा में क्या नहीं होना चाहिए ?

श्री न० प्र० यादव : मैं आपका ध्यान रेलवे के कामशियल क्लर्क्स की और खीचना चाहता हूँ। उनकी स्थिति इस समय बहुत खराब है। गर्मी के दिनों में टिन की छाया में बैठकर वे लोग काम करते हैं, उनके लिये क्वार्टर की भी कोई व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूँ कि उनके लिए क्वार्टरों की शिघ्र व्यवस्था की जाय। ऐसी ही स्थिति ट्रेन क्लर्क्स की है, वे भी घूप और बरसात में अपने शोल्डर्स में घूमते रहते हैं। उनके लिए भी क्वार्टरों की व्यवस्था होनी चाहिए।

मुजफ्फरपुर में वर्षों से रेलवे के 9 लाख रुपये के भवन बने हुए हैं, जो बंकार पड़ें हुए हैं। उनमें कुल रेलवे की कुछ छोटी-छोटी ट्रेनिंग की व्यवस्था की गई है। मेरा निवेदन है कि रेलवे कर्मचारियों की ट्रेनिंग का जो काम आप

गोरखपुर या दूसरी जगहों पर करते हैं, उसे मुजफ्फरपुर के उन भवनों में ट्रांसफर करने की व्यवस्था करें, जिससे उन भवनों का उपयोग हो सके।

नरकटियागंज से पहलेजा घाट के लिए जो गाड़ियाँ चलती हैं, उनकी संख्या बहुत कम है। उम लाइन पर केवल तीन गाड़ियाँ चलती हैं। उस क्षेत्र की एक करोड़ की आबादी के लिए ये तीन गाड़ियाँ बहुत कम हैं, मैं चाहता हूँ कि इन गाड़ियों की संख्या कम-से-कम दुगनी की जाय।

जब पुनाचा साहब रेलवे मिनिस्टर थे, मैंने उन से निवेदन किया था कि नरकटियागंज से पहलेजा घाट से जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें समस्तीपुर होकर एक थर्ड क्लास स्लीपर की व्यवस्था होनी चाहिए। उन्होंने मुझे इसके लिये अश्वामन भी दिया था, परन्तु अभी तक ऐसी व्यवस्था नहीं हुई है। मैं डाक्टर साहब से निवेदन करता हूँ कि वह इस की शिघ्र से शिघ्र व्यवस्था कर दें।

मैं आपका ध्यान ए० एच० व्हीलर के स्टालों की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो कि इलाहाबाद की फर्म है। डा० साहब, आप गरीबों के बहुत शुभचिन्तक हैं, आज हमारे देश में हजारों पड़े लिखे युवक बेकार बैठे हुये हैं। मैं जानता हूँ कि उन के प्रति आपके दिल में बहुत दर्द है। इस क्षेत्र के तमाम स्टेशनों पर आप जहाँ भी देखें ए० एच० व्हीलर के साइनबोर्ड लगे हुये हैं और सभी जगहों पर उसने दो-दो सौ और तीन-तीन सौ रुपये में उन स्टालों को सबलेट किया हुआ है। इस लिये यदि आप इस देश के गरीब और बेकारों के लिये कुछ भलाई करना चाहते हैं तो उनको ये स्टाल एलाट करें, हर स्टेशन पर अलग-अलग स्टाल देने की व्यवस्था होनी चाहिये तथा व्हीलर की मोनोपली जो वर्षों से कायम है, वह खत्म होनी चाहिये।

अब मैं कैंटीन की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जिस समय देश में धान

[श्री न० प्र० यादव]

का-भाव 50 रुपये था, उस समय आपने इन भोजनालयों में भोजन का मूल्य 1 रुपया 17 पैसे से बढ़ा कर 1 रु० 85 पैसे कर दिया था। लेकिन अब धान की कीमत 25 रु० हो गई है, पहले से उसका मूल्य आधा रह गया है, इस लिए आधा न सही, कम से कम 1 रुपया 85 पैसे से घटाकर भोजन का मूल्य 1 रुपया 17 पैसे जो पहले था, वह कर देना चाहिये। ... (ध्वजधान) ...

मैं अपने साथियों से अनुरोध करूंगा कि वे जरा धैर्य रखें और अपने टाइम में से दो मिनट मुझे दें।

श्रीमान सीता मढ़ी के बगल में एक परसोनी रेलवे स्टेशन है। इस के सम्बन्ध में मैं पहले भी कन्सल्टेटिव कमेटी में कह चुका हूँ कि उस परसोनी स्टेशन का नाम बदलकर ठा० राम नन्दन सिंह नगर कर दिया जाये। डा० राम नन्दन सिंह सन 42 के ही नहीं, बल्कि सन 21 और 31 के भी बिहार में बहुत बड़े योद्धा थे अब उनकी मृत्यु हो चुकी है, सीता मढ़ी में उनका घर है। इसलिए मेरा निवेदन है कि परसोनी का नाम बदलकर ठा० राम नन्दन सिंह नगर कर दिया जाये।

श्रीमान सीता मढ़ी रेलवे स्टेशन की बगल में सन 1934 में, जबकि गांधी जी वहां पर गये थे तो एक बहुत बड़ी मीटिंग हुई थी। उस जगह पर रेलवे का एक पार्क बना हुआ है। मेरा निवेदन है कि उस पार्क का नाम गांधी पार्क रख दिया जाये और वहां पर गांधी जी की एक मूर्ति भी बिठाई जाए।

एक बात मुझे और कहनी है। दिल्ली से कलकत्ते तक जो डीलवस गाड़ी हफ्ते में तीन दिन जाती है, मुरा निवेदन है कि कम से कम एक दिन पटना होकर जाया करे। राजधानी एक्सप्रेस और डीलवस, इन दोनों गाड़ियों को एक एक दिन पटना होकर जाना चाहिये।

मुझे एक और निवेदन करना है। पहले पंड नवास रत्नोपस में पांच सौ किलोमीटर

से दूर जाने वाले मुसाफिरों को कोई रिजर्वेशन फीस नहीं देनी पड़ती थी, वह फ्री हो जाती थी, लेकिन गत वर्ष से आपने चार रुपये रिजर्वेशन फीस कर दी है। मेरा निवेदन यह है कि पांच सौ किलोमीटर से दूर जाने वाले मुसाफिरों के लिये अभी जो आपने चार रुपये रिजर्वेशन फीस कर दी है, वह माफ होनी चाहिये।

आपने जो समय दिया, उस के लिये धन्यवाद।

श्री अब्दुल गनीदार (गुड़गांव) : डिप्टी-स्पीकर साहब, मैं आपके जरिये डा० राम सुभग सिंह जी की तबज्जह इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि वे अपने रेलवे बोर्ड से पूछें कि पिछले दो सालों में मड़कों पर बसें चली, ट्रक चली, टैंक चले, हवा में हवाई जहाज उड़े लेकिन उनके हादसों में इतने आदमी नहीं मरे जितने कि रेलवे के हादसों से मरे, उसकी क्या वजह है। रेलवे बोर्ड इस बात का जवाब दे कि इतने एक्सीडेंट्स क्यों हुये ?

इसके बाद मैं यह प्रश्न करना चाहता हूँ कि दो बातें हमारी सरकार के सामने और अपोजीशन के सामने भी रहनी चाहिये। वह यह कि दुश्मन हमारे दोनों तरफ बैठा हुआ है। एक तो चाइना है और दूसरा पाकिस्तान है। वैसे रेलवे की इम्पोर्ट्स सभी जगह होनी चाहिये। जितनी भी छोटी छोटी मांगें की गई हैं और शायद मैं भी मांगे रखूँ, उनमें से किसी को आप चाहें मानें या न मानें लेकिन इस बात की तरफ जरूर ध्यान होना चाहिये कि डिफेन्स के लिये कहांकहां पर रेलवेज की जरूरत है। जहां-जहां भी उसकी जरूरत हो, चाहे वह काश्मीर हो, नेफा हो, या राजस्थान का बार्डर हो, वहां पर आप इस तरह से रेलों का इंतजाम करें जिससे कि हमारी फौजें आसानी से जरूरत के वक़्त पहुंच सकें।

तीसरी बात मुझे यह प्रश्न करनी है कि सड़कों के बारे में काफी तरक्की हुई है। हर

स्टेट में ऐसा हुआ है कि जितने शार्टेस्ट रूट्स पासिबिल थे, जिन जिन लम्बे रूट्स को शार्टेस्ट रूट्स में बदला जा सकता था, वहां पर इस प्रकार से सड़कों को मिलाया गया है जिससे कई जगहों पर तो सड़कों मील और कई कई जगहों पर पचासों मील का फासला कम हो गया। उसकी वजह से टाइम भी बचा और पैसे भी बचे। तो मेरी भ्रज यह है कि इस तरह से जहां-जहां पर ऐसे रेलवे लिक्स हो सकते हैं जिनमें कि देश का भला हो सकता है, उनको जरूर बनाया जाये। आपके सामने मैप रहता है, रेलवे बोर्ड में बहुत काबिल मेम्बर हैं और न जाने कितने वहां पर ग्राफिसर्स हैं, वे इस बात को देखें कि कहां कहां पर पर देश में इस प्रकार की रेलवे लिक्स से सड़कों मील के फामले को कम किया जा सकता है।

चौथी बात मुझे यह भ्रज करनी है कि वाकई यह बात बड़ी ही मुश्किल है कि हर जगह पर दरियाओं के ऊपर पुल बनाए जायें। लेकिन मैंने यू०पी० में और दूसरी जगहों पर भी देखा है कि जो सड़क है उसके ऊपर से रेल भी जा रही हैं। पंजाब में भी ऐसी मिसालें हैं। हमने कई बार रिक्वेस्ट भी की है कि इस तरह दो दरियाओं पर पुल बनाये जायें जिनमें एक और दूसरी स्टेट के फासले में भी काफी कमी आये। जैसे कि अभी अभी पानीपत और यू०पी० को मिलाया गया है। मेरे कहने का मतलब यह है कि ऐसे पुलों से जहां पर मिलाया गया है वहां पर सड़कों मील की दूरी कम हो गयी है जिससे किराये में भी घासानी हुई और देश का पैसा भी बचा और सरकार को भी घासानी हुई। तो जहाँ-जहाँ पर इस तरह के पुल दरियाओं पर बनाये जायें वहां पर इस बात की भी कोशिश की जाये कि रेलवे को भी उसी पुल पर से निकाल दिया जाए, अगर उसमें कोई दिक्कत न हो।

पांचवीं बात यह है कि हमारे सामने ग्राज-कल इन्डिस्ट्रियल की बात बहुत ज्यादा सामने आ रही है। वहां पर देखते हैं वहीं पर

ट्रेन्स को रोक लिया जाता है। एक तो विद्यार्थी हैं और दूसरे वे जोकि स्वार्थी लोग हैं, वे ट्रेन्स को रोक लेते हैं। अगर इस बात पर पूरी तबज्जह नहीं दी गई तो मुझे डर है कि रेलवे जोकि पाकिस्तान और चाइना को लड़ाई में बहुत कारामद साबित हुई थी, जिसने मुल्क की बहुत खिदमत की थी, वह भागे चलकर उसी तरह से खिदमत न कर पाए। मैंने देखा है कि कई जगहों पर ट्रेन रोक कर अफसरों को पीटा गया है, अफसरों पर जुल्म किये गये हैं। इस तरफ खास तबज्जह देनी चाहिए ताकि इस चीज को रोका जा सके।

छठी बात यह है कि ग्राम तौर पर अब यह बत बिल्कुल रोशन हो गई है कि जो लम्बे रूट्स होते हैं, जिन पर आपने कुछ सुविधायें दे रखी हैं कि इतने दिन एक मुसाफिर रास्ते में ठहर सकता है, तो उसके जो टिकट होते हैं वे टिकट बाबुओं के जरिए या किसी और के जरिए जाकर फिर बिकते हैं, दोबारा फिर मुसाफिर उनसे सफर करते हैं—कई जगह पर यह चीज पकड़ी भी गई है और वह केस तैयार हो रहे हैं। तो मेरी दरखास्त यह है कि मिनिस्टर साहब इस बात पर गौर करें और रेलवे बोर्ड के जो मेम्बर्स हैं वे इस बात को तय करें कि जो भी ऐसे टिकट हों, जहाँ से भी वे शुरू हों वहीं पर उनको काट दिया जाये -- चाहे उनका कोई कोना ही काट दिया जाये या कोई और निशान लगा दिया जाये जिससे कि यह वाज्य हो जाये कि यह सफर शुरू हो गया और फिर दोबारा वह टिकट इस्तेमाल में न आ सके। वह मुसाफिर जब अपनी जर्नी शुरू करे उसी वक्त उस टिकट को काट दिया जाये ताकि दोबारा वह टिकट बिक न सके। आज जो इसमें स्मॉलिंग हो रही है उसको किसी तरह से रोकना जरूरी है।

एक बात और है जोकि बहुत कामन है। अभी अभी मैंने बताया कि डिफेन्स के लिए रेलवेज की बहुत जरूरत है। लेकिन जो हमारी ग्रांट ट्रंक रोड है या दूसरी बड़ी सड़कें हैं जो कि हमारे मुल्क को दुश्मन के मुल्क के साथ

[श्री अबदुल गनी दार]

मिलाती हैं, उनके रास्ते में कई जगहों पर ऐसे फाटक बने हुए हैं जहां पर अग़र घंटों नहीं तो आधा पीना घंटा बेट करना पड़ता है। जैसे कि लुधियाना का फाटक है। मेरा किसी खास फाटक से मतलब नहीं है और न कोई मुद्बन है, लेकिन मेरा कहना यह है कि अग़र हमारी फौज जा रही हो, हमारा कन्वाय जा रहा हो तो उसको रुकना पड़ सकता है और दूसरा तमाम ट्रेफिक भी रुकता है। तो मेरी अर्ज यह है कि जहां-जहां भी देश में ऐसे फाटक हों उनको इस तरह से बनाया जाये कि ऊपर से ही ट्रेफिक निकल जाय। मैंने दुनिया में अक्सर देखा है कि डबल लाइन्स जाती हैं, नीचे जमीन पर गाड़ियां चल रही हैं और ऊपर रेलें चल रही हैं जापान में 120 मील की रफतार से रेलें चलती हैं लेकिन हमारी बदनसीबी है कि यहां पर अग़र रेलों की रफतार तेज भी की जाती है और गाड़ी निजामुद्दीन तक टाइम पर आ जाती है तो निजामुद्दीन से लेकर दिल्ली तक जोकि बहुत आसान रास्ता है, उसमें ही एक घंटा लग जाता है। इसी तरह से फरीदाबाद से दिल्ली, सोनीपत से दिल्ली या गाजियाबाद से दिल्ली तक आने में काफी समय लग जाता है। मेरा सुभाव यह है कि जहाँ जहाँ ऐसी दिक्कतें हों वहाँ बजाये इसके कि आखिरी स्टेशन को नयी दिल्ली या पुरानी दिल्ली ही करार दें या हिन्दुस्तान के दूसरे बड़े शहरों को करार दें, बल्कि उन गाड़ियों का एन्ड ऐसी जगहों पर हो कर दें जहाँ कि वह आसानी से टाइ के अन्दर पहुंच सकें।

यह तो थी मेरी जनरल दरखास्त जो इम्प्रूवमेंट के लिए करो कि किस तरह से करें।

17 hrs.

दो बातें और कहना चाहता हूँ और वह यह है कि फूड का एक मसला है जो सारे देश के लिए बड़ी अहमियत रखता है और मुझे खुशी है कि रेलवे ने उसमें बड़ी खिदमत की है। मैं डाक्टर साहब से दरखास्त करना

चाहता हूँ फूड में जहाँ जहाँ ज्यादा होता है, चाहे बाजरा हो, चावल हो, चना हो, गंदुम हो, जहाँ जहाँ ज्यादा होता है उसको इस तरह से छोटे-छोटे रास्ते से निक करे कि जहाँ वह अपने माल को भिजवाना चाहते हैं उसको जल्दी से भिजवा सकें। जैसा मैंने कहा कि हिसार और रोहतक के दरमियान थोड़ा फासला है लेकिन हिसार से दिल्ली को आने के लिये या तो रिवाड़ी होकर आना पड़ता है, या ऊपर से होकर आना पड़ता है या सड़क के जरिये आना पड़ता है। हिसार में इतना गल्ला होता है कि जो शायद 20 जिले मिल जायें तो भी इतना गल्ला न पैदा होता हो। तो जहाँ गल्ला पैदा होता हो ज्यादा उनको छोटे से छोटे रास्ते से दूसरी स्टेटों के साथ मिलाया जाय।

इस के साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ। आफिसर्स की मैं इज्जत करता हूँ क्योंकि ऐडमिनिस्ट्रेशन होता है गंगा जमुना की तरह, जैसे किसी भाई ने कहा कि मिनिस्टर प्रायंगे और जायंगे लेकिन रेलवे बोर्ड अपनी रफतार से चलना रहेगा, मस्त हाथी की तरह वह बढ़ता ही रहेगा, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हम को विचार करना चाहिये कि रेलवे में किस तरह से आसानी पैदा की जाये। तो फूड बारे में मेरी दिली ख्वाहिश है कि ये ऐसे रास्ते बनायें कि जिससे छोटे से छोटे रास्ते से बड़ी मण्डियों को मिला दिया जाय। मैं तकरीर नहीं कर रहा हूँ, राम सुभग सिंह कहां हैं, जग-जीवन राम कहां हैं, चवान साहब कहां हैं और मोरारजी भाई कहां हैं, इन का क्या होने वाला है वह तो वक्त बतायेगा। मैं तो मुक्तसर में चन्द एक बातें आप की विदमत में अर्ज कर रहा हूँ।

यहाँ आप इजाजत देते हैं कि उर्दू में श्रोथ ली जाय और यह इस मुल्क का बाइज्जत हाउस है, लेकिन एक जगह है जहाँ कहते हैं कि उर्दू में श्रोथ नहीं लेने दोगे। यह बड़े शर्म की बात है। लेकिन मैं उसको बहाँ नहीं लाना चाहता।

but I have to accommodate many hon. Members.

श्री हीर जी भाई (बांसवाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के अनुदान पर चर्चा करते हुए रेलवे मन्त्री का ध्यान अपने क्षेत्र की और खीचना चाहता हूँ। मैं राजस्थान के बिल्कुल दक्षिण के हिस्से से आता हूँ जिस के दो जिले बांसवाड़ा और डूंगरपुर हैं। ये जिले आदिवासी हैं। इन की पोपुलेशन करीब 10 लाख की है। यहां के तमाम निवासी आदिवासी हैं। जिन का मुख्य पेशा खेती ही है। इन जिलों में रेल या परिवहन के नाम पर कोई यातायात के साधन उपलब्ध नहीं हुए हैं आज तक। जब हमारे भूतपूर्व प्रधान मन्त्री, श्री लाल बहादुर शास्त्री, रेलवे मन्त्री थे तो उन को बांसवाड़ा आने का सौभाग्य मिला था जहां उन्होंने वहां की जनता को आश्वासन दिया था कि बांसवाड़ा जो एक आदिवासी पिछड़ा क्षेत्र है और जो रतलाम जंक्शन से करीब 56 मील पश्चिम की ओर है, इस को शीघ्र से शीघ्र रेलवे से लिंक करने का मैं प्रयास करूंगा। शास्त्री जी नहीं रहे लेकिन उन के वचन आज भी हैं। उस के पश्चात् हमारे वर्तमान खाद्य मंत्री, श्री जगजीवन राम, रेलवे मन्त्री बने। उन को भी बांसवाड़ा में आने का सौभाग्य मिला उन्होंने भी जनता से श्री शास्त्री जी द्वारा दिये गये वचन को दोहराया और कहा कि शास्त्री जी द्वारा जो आश्वासन दिया गया था उस को मैं कार्यान्वित करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, इस के पश्चात् वहां पर प्राथमिक सर्वे भी हो चुका है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। मैं कहना चाहता हूँ कि रतलाम से परतापगढ़, परतापगढ़ से बांसवाड़ा बाया गलियाकोट से डूंगरपुर रेलवे लाइन को लिंक करना जरूरी है। यह क्षेत्र रेलवे से वंचित है। यहां के आदिवासियों ने रेल का नाम सुना जरूर है लेकिन पहचानते नहीं। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि यह रेलवे लिंक शीघ्र से शीघ्र जोड़ दिया जाय। गलियाकोट जो है वह बोहरा कम्युनिटी का तीर्थ स्थान है जहां पर

गुजरात, महाराष्ट्र की बीहरी कम्युनिटी तीर्थ के लिये आती है। इन यात्रियों को आने जाने के लिये बस तक की भी सुविधा नहीं है जिस से उन को तकलीफ होती है। बांसवाड़ा और डूंगरपुर इन दो आदिवासी जिलों का ब्यापारिक व सामाजिक सम्बन्ध गुजरात, अहमदाबाद और बम्बई प्रदेश से रहा है। लेकिन बांसवाड़ा से सीधा कोई ऐसा राजपथ एवं कोई सीधी रेलवे लाइन नहीं है जो सीधे उन स्थानों को प्रस्थान कर सके। इसी प्रकार मध्य प्रदेश का सम्बन्ध इन दो जिलों का रहा है। वहां से भी कोई रास्ता राज्य परिवहन का साधन राजपथ एवं रेलवे का नहीं है जो सीधे यानी वहां से जा सकें। इसलिए मैं रेलवे मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इस कार्य को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाय। रेलवे लाइन का जो प्रारम्भिक सर्वे हो चुका है उस को शीघ्र प्रमल में लाये। मेरा निवेदन है कि रतलाम को बांसवाड़ा होते हुए डूंगरपुर से जोड़ दिया जाय।

साथ ही साथ मेरा निवेदन है कि इस रेलवे लाइन को रतलाम से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा बाया गल्याकोट होते हुए डूंगरपुर स्टेशन से जोड़ दिया जाय। डूंगरपुर और बांसवाड़ा इन दो जिलों के रतलाम व दोहद प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं। यहां पर रेलवे बैंग्स समय पर नहीं मिलते हैं। बैंग्स उन स्टेशनों पर न मिलने की घाम शिकायतें सुनने में आती है। यहां पर मैगनीज को, ग्रायल मिल्स, जिनिंग और प्रेसिंग मिल्स हैं और उन खदानों के मालिकों को और उन मिलों के मालिकों को अपनी माल बम्बई को एक्सपोर्ट करना पड़ता है जिसके लिए कि उन को बैंग्स समय पर उपलब्ध नहीं होते हैं। महीनों तक यह बैंग्स उन को उपलब्ध नहीं होते हैं। इसलिए शीघ्र से शीघ्र उन को बैंग्स समय पर उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जाय।

साथ ही मेरा एक निवेदन यह भी है कि रतलाम से दोहद के बीच में जो एक प्रनास

[श्री हीरजी भाई]

रेलवे स्टेशन आता है वहाँ पर एक ओवरब्रिज होने की बड़ी जरूरत है। यह एक मुख्य मार्ग है जहाँ पर कि रेलवे का फाटक लगा हुआ है और वह फाटक अक्सर बन्द रहता है जिससे कि बसें इधर से उधर आ जा नहीं सकती हैं और ट्रॉफिक को काफी देर तक बेट करना पड़ता है। इसलिए जैसा मैं ने कहा वहाँ पर एक ओवरब्रिज बनाया जाय ताकि आवागमन की सुविधा बनी रहे।

रतलाम से अजमेर की जो मीटरगेज रेलवे लाइन चलती है उस में सिटिंग कोचेंज बहुत छोटी है उन को बढ़ाने का प्रयास किया जाय। रतलाम से दोहव एवं अजमेर से रतलाम तक जितने प्लेटफार्मस है उन में बिजली और पानी की बिलकुल व्यवस्था नहीं है इसलिए इन सभी प्लेटफार्मां पर बिजली व पानी की व्यवस्था भी प्रातिशीघ्र की जाय।

दोहव जो मुख्य रेलवे स्टेशन है यहाँ पर रेलवे लोकोवर्कशोप है जहाँ कि करीब 5-6 हजार कर्मचारी काम करते हैं लेकिन वहाँ पर उन के बच्चों को पढ़ाने के लिए खास स्कूल नहीं है। सिर्फ एक इंग्लिश स्कूल चलता है जिसका कि माध्यम अंग्रेजी है। इसलिए वहाँ पर एक हायर सेकेंडरी स्कूल की व्यवस्था की जाय ताकि जो कर्मचारी हैं उन के बच्चों को शिक्षा ठीक तरीके से प्राप्त हो सके।

मेरा डा० राम सुभग सिंह से पुनः निवेदन है कि रतलाम से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा वाया गलियाकोट से झगरपुर को मिलाया जाय ताकि उस आदिवासी एरिया को पूरा कवर किया जा सके। मुझे आशा है कि जो मैं ने चन्द एक सुभाव आदिवासी जिलों के बारे में दिये हैं उन को मन्त्री महोदय अमल में लाने की ओर ध्यान देंगे।

SHRI LOBO PRABHU (Udipi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am most grateful to you for having allowed me 10 minutes, after I had spent 10 hours studying the Demands of the Railway Ministry and

waited nearly 10 hours in the House to speak on these Demands.

I have no bitterness in what I want to say although the hon. Minister spoke rather disparagingly about the I. C. S. I do not represent the I. C. S. in Parliament. I represent, like him, a proper constituency and, perhaps, with a larger margin. I would like to say that my approach in this House has always been constructive. When I am speaking on the Railway Demands, I am thinking of how the Railways can be improved and how the people can benefit from it. The previous Minister of Railways, Mr. Poonacha, is present here. If any thanks are due—I am not sure they are—they are due to him while the thanks given to the present Minister are only in anticipation. But Mr. Poonacha, though he has been the Railway Minister for two years, has been so impartial to his own home town of Mangalore from where I come that I am receiving telegrams, nearly everyday, including a letter which has been sent to me and to the Minister that it is impossible to step in on the platform of Mangalore because of the malodourous condition arising from two factors: first, the parcel office is used for loading fish and secondly, the flushing arrangements in the Waiting Rooms stop at 10 P. M. after which whatever malodour is there is supplied to the public till the next day. I ask, when you talk about passenger amenities being provided, what kind of a passenger amenity is this that in one Railway Station in the constituency of our former Railway Minister we have this inhuman condition: it is almost impossible to step on that platform. One thing more. This is also a Railway Station which was opened in the year when I was born, i.e., 1906. I have grown a little since that time, but not this Railway Station. This Railway Station has only one platform lengthened and nothing else. Even now when Mangalore is becoming a very important place with its harbour, with another line to Hassan, a fertiliser factory and a refinery, all that the Government can think of is to add a platform on the same line, a rail-line platform, with no over-bridge. If you do not want an adverse reflection to be cast on your colleague when he appears again before the public as a candidate, please see that these things

are removed, because it is most unfair not only to the public of Mangalore but to your colleague that Mangalore Railway Station should be such an object of neglect.

I now come to the favourite topic in the House, namely, the Railway Board. The Minister has misunderstood me. I have no doubt about the competence of the Members of the Railway Board. Possibly they are men selected on merit out of many others. But the question is of the system. There is no other Ministry in Government where the Minister is directly in contact with the technical heads. For instance, the Minister of Petro-Chemicals or the Minister of Industries or, if you like, even the Minister of Defence, is not in direct contact with the technical heads. I am thinking of you when you are exposed to the influence, to the machinations, and I should also say, to the mistakes of this department without the help even of a thin layer of the secretariat. I do not want to reduce the powers of the Railway Board: I am not saying that you should reduce their pay, but what I say is that you should have the assistance of a general staff—not special staff—which should be able to advise you on what the public feel about the various railway things.

17.18 hrs.

[Mr. Speaker in the Chair]

I have something more to say about Railways and the Railway Board in the sense that they have not considered the introduction of incentives for rectifying many of the defects in the systems. In the time available to me, I would like to say that, among the many defects of the Railways, the first is in respect of overcrowding. You are aware, you should be aware, that our people, the third class passengers, are today condemned to overcrowding which even animals will not bear. What have you done in that regard? What have you done to reward those people who avert overcrowding by proper allocation of coaches and wagons. Have you even set up some kind of a recognition for such bad or good conditions as they arise at different levels, divisions, zones etc? You must provide incentives in all places and for all persons.

Then I come to the system of ticketless travelling. I am glad that some members here said that ticketless travel should be arrested by giving rewards, a proportion of the earnings arising from those got through the ticket collector concerned. I would commend this. It is very important that you should create this incentive to your staff. Along side with rewards to such people, please punish those who do not do their duty properly. When I asked a question I was horrified to discover that over a year a few thousand rupees were the only penalty which was imposed on those who failed to do their duty about ticketless travels.

About catering the less said the better, because, all those who are subjected to this catering can tell you that they very often wish that they could go without food altogether on long-distance journeys. The question is: What is it that you are doing to check this kind of thing through higher supervision? About losses to the Railways due to thefts, what is it that is being done to punish those who neglect their duties and also to reward those who check these thefts properly? This is a very important thing to which attention must be directed.

Sir, I come to the last point. This is regarding the losses in the Railways due to wilful acts or negligence or indifference on the part of the Railway staff. The Audit Report is full of such losses caused to the Railways. I would like to deal with only some of them so that the House may know how much money is lost.

The Audit Report for 1969 discloses that Rs. 62 lakhs have been lost because the wagon contracts were not revised according to the terms in respect of 8,000 wagons. Rs. 62 lakhs is a large sum of money for this poor country.

Secondly, I would like to refer to the loss of Rs. 3.57 lakhs on account of special fittings for BOX wagons which could not be used at all because they were wrongly made. I would also like to refer to the loss of Rs. 4.2 lakhs for spare parts which could not be used for engines. These could not be used since 1952 and these are all lying somewhere. Then, I would like to refer to fish-plate billets costing Rs. 14.72 lakhs which were imported but which have not been used because there were indigenous

[Shri Lobo Prabhu]

billets which were better. I would also like to refer to another item, that of 'on-track tie tampers'. Certain sophisticated machines were imported and when these were not being used, an order for 12 more such machines costing Rs. 68 lakhs of foreign exchange was placed when there was no prospect of repairing the machines in the country, and loss through disuse was inevitable.

Then, I would come to the second steel foundry at Naini. They have spent Rs. 22 lakhs on the project report and Rs. 29 lakhs on acquiring the land. This has been taken on hand even though there was idle capacity at Chittaranjan. All this amount has been wasted and the project has since been abandoned.

My last point is regarding coaling cranes which were purchased at a cost of Rs. 15.33 crores. Instead of working at 88 paise per ton as assumed when they were purchased they work at a cost of Rs. 1.20 per ton if at all. They have since been left unused with the Southern Railway.

I am mentioning these instances from the Audit Report just to impress upon you one point. There are mistakes which are made but they should not be too quickly forgotten or forgiven. But there was a rule in my time. Unfortunately that rule seems to be now in abeyance. In those days, if an officer is responsible for serious losses he has to make them good by the application of the rules of surcharge. I would like the Minister to reintroduce this rule so that there may be some kind of check on indifference and consequent loss to the public property. That is all that I have got to say on this occasion and I am grateful to you for having given me this opportunity.

SHRI S. R. DAMANI (Sholapur) : I rise to support the Demands for Grants of the Railway Ministry for the year 1969-70. The recent reshuffle of the cabinet has brought the captain to his old ship and we are happy that he will be able to give full satisfaction to the needs of the country and that the Railway's work will improve. I am happy that in spite of the fall in passenger traffic earnings by Rs. 12 crores, the increase in working expenditure of Rs. 26

crores, after paying for dividend of Rs. 159.1 crores the deficit has remained only at Rs. 10 crores for this year and in the next year it is expected that there will be a surplus of about Rs. 2 crores. So, for this I offer my congratulations to the hon. Minister. During this year, 20 new trains have been introduced, 13 on BG and 10 on MG. Also 8 trains on BG have been extended and 14 on MG have been extended. I hope the new trains and extension of existing trains will relieve overcrowding in trains and benefit passengers.

During the Second Plan period, passenger traffic has been increasing and in 1966-67 there was an increase of 6 per cent. I fail to understand the decline again during 1967-68 to 4.9 per cent. Whether they are mail trains or express trains or passenger trains or suburban trains, they are all overcrowded. Secondly, if anyone wants reservation, he has to approach the railways 10-15 days in advance. In spite of these things, I fail to understand how passenger traffic has declined. It may be a matter of statistics, but seeing the conditions prevailing today, we fail to understand the decline. Has any survey been made in any section to ascertain whether there is actual decline in passenger traffic or not? If not, will it be made to find out the position.

According to me—and it is a general belief—the number of ticketless travellers has increased considerably. This may be one reason for the fall in passenger traffic in terms of statistics. All efforts should be made to curb ticketless travel. I know some measures are taken to check it. There are checking inspectors and other personnel. But still, ticketless travel is on the increase; if this is not checked, a stage will come when passenger traffic will not become remunerative. Therefore, the most important thing is to take action to stop ticketless travel as early as possible.

The second point is about late running of trains. This has become a common experience now. Most of the trains run late. Even mail trains are late. Previously, it used to be the practice that if any train was late in between, it used to make up and reach destination on time. Now the position is the reverse. If there

is a delay of 10 minutes between one station and another, by the time the destination is reached, the delay becomes 2 hours.

Some people say that this is deliberately done by the staff to get overtime allowance. When there is a delay, they do not make it up; on the other hand, they see to it that trains are always delayed so that their overtime allowance is assured. I think this point is being considered by the administration. I hope proper action will be taken to put a stop to this malpractice. I would suggest that some that some incentives should be given to engine drivers and guards to keep to the time punctually, so that overtime payment is avoided and passengers are not put to any difficulty. This is very important. So far, for so many years the Railway was very efficient and the timing was properly kept but in the last 2 years the situation has deteriorated and I think proper action is required in this regard.

One thing I would like to say which is very important. Now free passes are issued for the railway employees. I am not against the employees getting the passes. But we have to see the interests of the country. According to my information there are about 2.1 million railway employees and 8 passes are given to each employee in a year not for himself alone, for his children and for his wife and other dependants. So if we assume that family consists of 4 members including himself, how much will it come to? If we calculate, it comes to 40 passes in a year for a family and there are 2.1 million employees and so it comes to 8.5 million passes to the employees. It is said that the total passenger traffic is 131 million. 8.5 million comes to 6%. So it becomes a drain on the exchequer. I do not say that it should be stopped but something should be done. If we assume that one pass costs Rs. 10, it comes to Rs. 85 crores of revenue. I would suggest that some kind of agreement should be reached with the Unions of workers so that they get the benefit and railways do not suffer such a big loss of Rs. 85 crores. It is a very big amount and it can add to the revenues of the Railways and that money can be utilised for the development of many existing railway lines and opening of new railway lines which so many hon. members are asking.

SHRI SONAVANE : What about the saloons run for the railway officials. He is not talking about that.

SHRI S. R. DAMANI : That also is included. This is a bigger thing. I am trying my best to say so many points. I will conclude in 15 minutes.

MR. SPEAKER : Fifteen minutes you want! If I allow you 15 minutes where is the chance for anybody else to speak? I have given you 10 minutes, that is more than enough.

SHRI S. R. DAMANI : Then comes the shortage of wagons for the movement of coal and delay in supplying wagons. On account of this, coal industry is put to severe losses. Then comes the supply of wrong type of wagons. This should be avoided so that coal can move and the industry gets the coal in proper time.

One more point and I finish. The narrow gauge line running from Miraj to Latur should be changed into broad gauge because that area is developing and population also has increased. People are coming to Pandharpur which is a famous pilgrimage centre in Maharashtra. This area is developing and this promise has been made by the Ministry long time ago. I hope that will be fulfilled.

MR. SPEAKER : Of the Opposition Parties—Communist (Marxist)—5 minutes, Jansangh—5 minutes. Shri Kanwarlal Gupta. I will call Shri Abraham afterwards.

SHRI BASUMATARI (Kokrajhar) : From Assam nobody has spoken.

MR. SPEAKER : Let us see.

श्री कंवर लाल गुप्त (दिल्ली सदर) : अध्यक्ष महोदय, मैं केवल पांच छः मिनट में ही अपनी बात समाप्त करूंगा। पहला मेरा सबाल दिल्ली के बारे में है जहाँ कि कठिनाइयाँ आप सबको भी मालूम हैं और स्वयं रेलवे मंत्री को भी मालूम हैं। दिल्ली की आबादी हर साल दो लाख बढ़ती है और आज 35-36 लाख की दिल्ली की आबादी है। लेकिन पिछले पांच छः साल में कोई विशेष प्रगति दिल्ली के अन्दर रेलवे

[श्री कंबर लाल गुप्त]

डिपार्टमेंट की तरफ से नहीं हुई। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि दिल्ली की कितनी रिक्वायरमेंट्स हैं, यहाँ की नीड क्या है, इसका एक सर्वे कराया जाय और जिन जिन स्टेशनों पर प्लेटफार्म ज्यादा बनाने की जरूरत है वहाँ प्लेटफार्म बनाए जायें। आप देखते हैं कि कई कई जगह बहुत भीड़ रहती है। तो वहाँ ज्यादा प्लेटफार्म बनाए जायें। जहाँ हॉल्टिंग स्टेशन की जरूरत है वहाँ हॉल्टिंग स्टेशन बनाए जायें और जो सुविधाएँ दिल्ली में प्लेटफार्म और स्टेशन इत्यादि की देने की जरूरत है वह दी जायें। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि दिल्ली की रिक्वायरमेंट्स की एक सर्वे होनी चाहिए और उसके मुताबिक जो आवश्यक कार्यवाही हो वह करें।

दूसरा मेरा प्वाइंट यह है कि दिल्ली में रेलवे के हजारों कर्मचारी रहते हैं। जो पहले रेलवे मंत्री पुनाचा साहब थे, वे स्वयं गए थे, उन्होंने उनकी हालत को देखा था, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि उसके बाद भी कोई कार्यवाही नहीं हुई। जो रेलवे कालोनी है वहाँ पर नागरिक सुविधाएँ बिलकुल नहीं हैं यहाँ तक कि पानी और शौच की भी व्यवस्था नहीं है। मैं डा० राम सुभग सिंह से आपके प्रार्थना करूँगा कि वह भी स्वयं आ कर कभी देखें कि जो रेलवे कर्मचारी वहाँ रहते हैं उनकी कितनी खराब हालत है। वहाँ पर जो बेसिक एमेनिटीज हैं वह भी नहीं हैं। तो मैं चाहूँगा कि जो कम से कम एमेनिटीज जरूरी हैं, वह तो रेलवे कालोनी में दी जायें और दूसरे, रेलवे कर्मचारियों के लिए और भी क्वार्टर्स यहाँ पर बनाए जायें ताकि जो लोग भुगियों में रहते हैं, ऐसे हजारों की तादाद में रेलवे कर्मचारी हैं, उनका रहन सहन एक ढंग से हो सके।

अध्यक्ष महोदय, एक चीज की ओर और मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूँगा। यहाँ दिल्ली ट्रैफिक का मसला बहुत गंभीर मसला है। यहाँ की जो सड़कें हैं वह ज्यादा

बड़ी नहीं हो सकती। पापुलेशन बढ़ रही है और उन सड़कों की कैपेसिटी भी बहुत लिमिटेड है। अब यह समय है कि दिल्ली में एक ग्रैंड ग्राउन्ड रेलवे बनाई जानी चाहिए। वह ग्रैंड ग्राउन्ड रेलवे अभी बनाई जा सकती है। अगर दस साल के बाद उसे बनाना शुरू किया गया या पाँच साल के बाद शुरू किया गया तो दिक्कत होगी। अगर दिल्ली की ट्रैफिक की समस्या को हल करना है तो उसका एक ही जवाब है कि दिल्ली में ग्रैंड ग्राउन्ड रेलवे बननी चाहिए। हम डा० राम सुभग सिंह से प्रार्थना करेंगे कि वह दिल्ली के बाशिंदे हैं, हमारा क्लेम उनके ऊपर ज्यादा है और मुझे आशा है कि वह दिल्ली में एक रिग रेलवे के बारे में और एक ग्रैंड ग्राउन्ड रेलवे के बारे में अवश्य विचार करेंगे।

दूसरी बात—आज बिजली की रेलवे प्राब चला रहे हैं लेकिन वह कहीं चलती है, कहीं नहीं चलती है। हैपैजर्ड तरीके से उसका डेवलपमेंट हो रहा है। ठीक तरह से नहीं हो रहा है। मैं चाहूँगा कि उसका भी एक मास्टर प्लान बनना चाहिए कि कहां जरूरी है, कहां इसे जल्दी चलाना चाहिए कहां बाद में चलाना चाहिये। एक उसका फेज्ड प्रोग्राम सरकार बनाएगी तो वह एक ठीक चीज होगी।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : (हापुड) पहले दिल्ली से गाजियाबाद।

श्री कंबर लाल गुप्त : हाँ मुझे कोई एत-राज नहीं है।

एक और चीज की तरफ मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। सरकार के बाद रेलवे दूसरा मुहकमा है जो सबसे बड़ा एम्प्लायर है यह एम्प्लायर लोगों को नौकरियाँ भी देता है और दूसरी तरीके से भी बहुतों की रोजी चलाता है। जो डिजायरेबल लोग हैं उनको भी यह नौकरियाँ देता है और जो अनडिजायरेबल्स हैं उनको भी देता है। आज मैंने एक

सवाल पूछा था कि पिछले साल कितना माल चोरी गया और डेमेज हुआ और कितने लोग पकड़े गये, उसका जवाब यह आया कि 16 करोड़ रुपये का माल एक साल में चोरी हुआ या गुम हुआ और 17 हजार लोग पकड़े गए। यानी एक रेगुलर ट्रेड चल रहा है। जो लोग चोर हैं ऐसे 17 हजार परिवारों का सारा खर्चा जो है वह डा० राम सुभग सिंह जी की तरफ से चलता है। रेलवे डिपार्टमेंट जो डिजायरेबल और अनडिजायरेबल दोनों की एम्प्लायमेंट देता है, इसमें रोक लगनी चाहिये।

एम्प्लाइज की तरफ से अक्सर प्रमोशन और ग्रेड के बारे में बहुत सी शिकायतें आती हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इस सम्बन्ध में एक मशीनरी बनायें, जिसके सामने ये सारे मामले भेजे जा सकें और वह मशीनरी एम्प्लाइज को जो भी छोटी छोटी ग्रीवेंसेज होती हैं, प्रमोशन के बारे में, ग्रेड के बारे में, उनका जल्द फंसला करे और वह निर्गुण एम्प्लाइज और एम्प्लायर दोनों के लिये बाध्य हो।

आखिर में, आज आपने एक समाचार पढ़ा होगा—कलकत्ता में रेलवे मैनेजर का घेराव किया गया यह अच्छी बात नहीं है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे के कर्मचारियों के जितने मुद्दों हैं, सरकार उनको वापस ले, लेकिन इसका जवाब यह नहीं है कि वे लोग जनरल मैनेजर का घेराव करें या ला-लेसेनेस क्रियेट करें, इन-डिस्प्लिन पंदा करें। मैं इसकी निन्दा करना चाहता हूँ और आपसे प्रार्थना करता हूँ कि आप उनके मुकदमों को वापस लें।

श्री नागेश्वर द्विवेदी (मछलीशहर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे अनुदान के लिये जो प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं, मैं उनका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। इस अक्सर पर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की कुछ कठिनाइयों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्र के बहुत से लोग अपनी रोजी के लिये बम्बई जाते हैं। उनको वहाँ से बम्बई

जाने और आने में बहुत कठिनाई होती है। इस समय एक गाड़ी वाराणसी से बम्बई ग्याया जंघई जाती है। उसमें जाते समय बुधवार और शनिश्चर के दिन और उधर से आते समय सोमवार और बृहस्पति के दिन आम तौर से इतनी भीड़ होती है कि बहुत से मुसाफिर रह जाते हैं और उनको रुक जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ—या तो मंत्री जी उस गाड़ी में तृतीय श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ायें या कोई स्पेशल गाड़ी हफ्ते में दो दिन चलाने के लिए निकालें जो बुधवार और शनिश्चर के दिन उधर से जाया करे और सोमवार और बृहस्पति के दिन उधर से आया करे। अगर ऐसी व्यवस्था आप कर दें तो वहाँ के मुसाफिरों को बहुत मुविधा हो जायेगी।

दूसरी बात—हमारे यहाँ एक गाड़ी वाराणसी से लखनऊ जाती है। जाते समय तो उसमें कोई गड़बड़ नहीं होती, लेकिन जब वह लखनऊ से वाराणसी लौटती है तो अक्सर जंघई स्टेशन पर समय से नहीं पहुँचती है, जिससे मड़ियाहूँ की तरफ जाने वाले मुसाफिर छूट जाते हैं, उधर जाने वाली गाड़ी से उसका मेल नहीं हो पाता है। इसके लिये मैंने काफी लिखा-पढ़ी की, लेकिन अभी तक उस गाड़ी में कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं चाहता हूँ कि आप इस तरफ ध्यान दें।

हमारे यहाँ एक गाड़ी रायबरेली से प्रताप गढ़ जाती है, सुबह के बख्त वहाँ पहुँच कर वह काफी देर खड़ी रहती है और उसके बाद वहाँ से रायबरेली जाती है। इस तरह से काफी समय तक उसको वहाँ रखा जाता है। अगर जंघई होकर उस ट्रेन को जौनपुर तक पहुँचाया जाय या जंघई तक ही ले जाकर वहाँ से वापस लाया जाय, तो इससे उस क्षेत्र के यात्रियों को बहुत मुविधा हो जायेगी।

जंघई के अस्पताल की तरफ भी मैं मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यह अस्पताल पिछले साल तोड़ दिया गया है। इस समय वाराणसी, फाफामऊ और प्रतापगढ़ में

[श्री नागेश्वर द्विवेदी]

अस्पताल है, इनके अलावा इस बीच के क्षेत्र में कोई अस्पताल नहीं है, जिससे रेलवे कर्मचारी और वहां की जनता को काफी असुविधा हो रही है मैं चाहता हूँ कि आप उस अस्पताल को फिर से कायम करें।

अध्यक्ष महोदय, फूलपुर एक ऐसा स्टेशन है जो पंडित जवाहर लाल नेहरू का क्षेत्र होने की वजह से काफी विख्यात हुआ है, वहां पर काफी संख्या में लोग आते जाते हैं, लेकिन आज तक वहां पर प्रथम और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये कोई प्रतीक्षालय नहीं बन पाया है। इसके सम्बन्ध में कई बार लिखा पढ़ी की गई है, लेकिन आज तक भी वह उसी तरह से पड़ा हुआ है। मैं चाहता हूँ कि आप वहां पर यह प्रतीक्षालय क्षीघ्र बनवायें। गाड़ियों में मुख्यतः पसंजर गाड़ियों में यह देखने में आता है कि पहले तो टिकट की चेकिंग होती थी लेकिन अब जो टी० टी० रखे गये हैं वह कोई चेकिंग ही नहीं करते हैं। मालूम होता है कि मुफ्त की तनख्वाह खा रहे हैं। इस तरह की जो उपेक्षा बरती जा रही है उसका परिणाम यह होता है कि दिनों दिन बिना टिकट चलने वालों की संख्या बढ़ती जा रही है। यही नहीं, बल्कि इस तरह का जो रबैया अपनाया जा रहा है उसमें टी० टी० मुसाफिरों से पैसा भी लेते हैं किन्हीं मुसाफिरों से कुछ कम पैसा भी ले लेते हैं और किन्हीं से पूरा पैसा भी ले लेते हैं और फिर उस पैसे को आपस में बांट लेते हैं। इससे एक तरफ रेलवे की आमदनी कम होती है और दूसरी तरफ यह भी कहने को होता है कि बहुत से लोग बिना टिकट चलते हैं अगर ठीक से चेकिंग हुआ करे, बराबर डिब्बों में जाकर चेकिंग करते रहें तो मैं समझता हूँ बिना टिकट चलने वालों की संख्या में बहुत कुछ कमी इसी से लायी जा सकती है।

ऐसा भी देखने में आ रहा है कि जगह-जगह कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जहां पर जंजीर खींच ली जाती है और गाड़ियां खड़ी कर ली जाती हैं। इस तरह की परेशानियां पैदा हो रही हैं। कुछ ऐसे

तत्व हैं जो कि इस तरह की हरकतें करते हैं, अगर कहा जाये तो वे गुन्डे किस्म के लोग हैं। इन हरकतों को रोकने के लिए मैं समझता हूँ आप मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में तो जंजीर की व्यवस्था को समाप्त न करें परन्तु जो पसंजर गाड़ियां हैं जो कि हर स्टेशन पर खड़ी होती हैं, उनमें अगर जंजीर की व्यवस्था को समाप्त कर दिया जाये तो उससे बहुत कुछ सुधार हो सकता है।

एक बात मुझे और निवेदन करनी है। इलाहाबाद, वाराणसी और प्रतापगढ़ के बीच में एक जंघई जंक्शन है। ऐसे टाइम पर वहां मुसाफिर पहुंचते हैं कि अगर वहां पर उनको खाना नहीं मिल पाता है तो फिर खाने के लिए बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है। इलाहाबाद या बनारस पहुंच कर खाना पाने में दिक्कत होती है। इसके साथ ही वहां पर भोजनालय की जो जगह है वह बहुत ही कम है। इसकी तरफ मैंने मन्त्री महोदय का ध्यान पत्र लिखकर भी दिलाया था। वहां पर जो भोजनालय है उसमें, वहां पर जो मुसाफिर रुकते हैं उनके लिए बैठकर खाने की व्यवस्था नहीं हो सकती है। मैं चाहूंगा कि उस भोजनालय का स्थान बढ़ाया जाये। इसके साथ ही गर्मी के मौसम में वहां पर ठंडा पानी मिल सके, उसकी व्यवस्था करने की भी कृपा करें।

एक बात मुझे यह निवेदन करनी है कि जो ईंट के भट्टे चलते हैं जिनसे कि मकान बनाने की आवश्यकताओं की पूर्ति होती है उनके लिए कोयला लाने के लिए बैगन्स नहीं मिलते हैं। जो कोयला आता है वह मुगलसराय में ही उतारा जाता है। एक तो वहां पर बैसे ही कोयले को काफी चोरी होती है और दूसरी बात यह कि उस कोयले को अन्य स्थानों पर पहुंचाने में बड़ी परेशानी आती है। इसलिए कोयला लाने के लिए बैगन्स की सुविधा दिया जाय और जो जंघई जंक्शन है वहां पर बैगन्स को पहुंचाने की व्यवस्था की भी जाये। इससे इधर का जो क्षेत्र है वहां के लोगों को रोजगार भी

मिल सकता है। मन्त्री जी का इस धोर ध्यान दिलाते हुए मैं ब्राशा करता हूँ कि वे जरूर इन बातों पर ध्यान देंगे।

SHRI K. M. ABRAHAM (Kottayam) : Sir, the budget does not reflect the needs of the all-round economic development of the country. The national objectives are lost sight of in the name of increasing the efficiency of the railways. For example, when the unemployment situation in the country is reaching a dangerous level, the bureaucrats of the Railway Board are resorting to labour-saving devices.

In that way they are making lakhs of people jobless. Then, because of the introduction of Metisa for track-checking, lakhs of gangsmen will be rendered surplus and jobless. The introduction of electronic computers has already created a serious crisis in the accounts department. More and more such devices are being planned by the Railway Board. For instance, the booking of railway tickets with the help of electronic gadgets is being planned on an experimental basis.

17.50 hrs.

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

This will also give rise to unemployment of a large number of railway employees. Then, surpluses are being declared in various sections of the railways, resulting in deep discontentment among various sections of railway employees.

At times the railways are adopting callous and devious methods to retrench workers. For instance, there are cases where workers are transferred from one railways to a different railways. Naturally, the workers are not able to go such a long way because of domestic problems. So, they are compelled to leave their jobs. This kind of concealed retrenchment must be stopped.

Then, the Railway Board is giving step-motherly treatment to Kerala and other less developed States. During the Fourth Plan the amount allotted for the development of railways in the country is estimated to be Rs. 1,050 crores. Out of this the share of Kerala is reported to be negligible.

Similarly, for the construction of new railway lines, the Planning Commission is reported to have allotted Rs. 90 crores. Unfortunately, the share of Kerala in this amount is nil. It may also be pointed out that while the neighbouring States like Mysore have progressed tremendously in the matter of railways, Kerala State remained at the level of 1956. The mileage per lakh of population in Kerala is 3.4 or nearly one-third of the all India figure of 9.5. The corresponding figures for the adjoining States of Mysore and Madras are higher at 6.2 and 5.5 miles respectively.

Enlarging the railway system of the State has become a necessity in view of the State's potential for growth. Taking these facts into consideration, the State ePlanning Board of Kerala has suggested seven items of work for inclusion in the Central scheme for development of railways.

The first is the construction of a new broad gauge line from Ernakulam to Trivandrum via Shertala, Alleppey, and Quilon. In reply to a written question the hon. Railway Minister stated that the existing line via Kottayam is the coastal line. This is really a joke of the era. By coastal line we mean via Chertala and Alleppey to Quilon. You must understand the importance of Alleppey and Chertala where colt products are produced and dollars are earned for the Centre.

The second line proposed is the construction of a new line from Tellicherry to Mysore. If we join only 90 miles from Tellicherry to Mysore, passengers from the south can come to the north and save 400 miles of journey. Now we are travelling via Madras and are losing our time and everything. Therefore the link line from Tellicherry to Bangalore is absolutely essential.

The link line from Kottayam to Bodinakkannur via Peemad and Kumali is a very important line because it passes through the plantation area and the hill producing centre as also the famous tourist centre, Thekkadi. That also the Minister must take into consideration.

Then, there are the development of the existing railway line from Cochin to Colambatore, doubling of the existing railway line from Shoranur to Mangalore, construction of a new line from Kuttipuram to Ernakulam via Ponnani, Garuvayoor and

[Shri K. M. Abraham]

Kodungalloor, and the Melathur-Faroke line.

I have also moved cut motions to highlight the necessity of converting the metre gauge line from Ernakulam to Trivandrum via Kottayam into broad gauge. If it is converted into broad gauge, the hill produce which is concentrated at Kottayam can be transported to the whole of India by that line.

I have also moved cut motions to stress the need of two new railway stations to be opened, one at Kaduthuruthy and the other at Neelimangalam. Please consider these demands also.

I will also request the hon. Minister to start through trains from New Delhi, Bombay and Calcutta to Ernakulam so that thousands of passengers can go to and come from the south.

An additional shuttle service from Ghaziabad, very near Delhi, to New Delhi will be a boon to the thousands of workers and employees who are working in Ghaziabad to reach here. That additional train must be scheduled at 7.45 in the evening.

श्रीमती लक्ष्मीबाई (मेडक) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तीन मिनट के अन्दर अपनी बात समाप्त कर दूंगी। 7 तारीख का जिक्र है जब कि मैं हैदराबाद से दक्षिण एक्सप्रेस की रेलवे बोगी नम्बर 394 से आ रही थी। 8 तारीख की सुबह को बल्लारशाह रेलवे स्टेशन पर जहाँ कि मीनिंग टी आदि देते हैं वहाँ पर यकायक डाइनिंगकार डिटेंच हो गई और लोग सब चिल्लाने व शोर मचाने लगे कि बड़ा जान का खतरा पेश हो गया था वह तो कहो भगवान की कृपा से खरियत हो गई। चाय आदि तो मिली नहीं लेकिन धुक्र है भगवान का कि हमारे प्राण बच गए वरना पूरी ट्रेन ही नष्ट हो जाती। दरअसल बेल्लमपल्ली काशीपेट स्टेशन पर चैक अप नहीं किया गया था और इस के लिए कर्मचारी लोग एक दूसरे के ऊपर आरोप व प्रत्यारोप लगाते हैं लेकिन हकीकत यह है कि कोई भी अपनी ड्यूटी की जिम्मेदारी को महसूस नहीं करता है।

मन्त्री महोदय यहाँ पर जो रेलवे की बजट

डिमांड्स लाये हैं उन्हें मैं सपोर्ट करती हूँ लेकिन मुझे इतना जरूर कहना है कि मन्त्री महोदय आज रेलवेज के कर्मचारियों में जो भ्रष्टाचार, बेईमानी आदि फैली हुई उस को रोकने के लिए गम्भीरतापूर्वक विचार करके आवश्यक कदम उठायें।

आज हालत यह है कि रेलवेज को डेमैज के रूप में कोई 53 लाख 87 हजार रुपये कोर्ट में देने पड़ते हैं। इस तरह से कुछ एक करोड़ रुपया प्राइवेट पार्टीज को डेमैज के रूप में लोगों को रेलवेज को देना पड़ता है। इस प्रकार रेलवेज को इतने रुपये का घाटा सहना पड़ता है वह इसी कारण है कि उसमें बेईमानी बहुत बढ़ गयी है और कर्मचारी लोग ईमानदारी से अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते हैं। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उसे देखने वाला कोई नहीं है। अभी यहाँ पर लोग कह रहे थे कि उन के वास्ते फ्री टिकट है, अलाउंसेज हैं। उन के दिमाग भी फ्री हैं और ड्यूटी भी फ्री है। इस लिये उन में कोई दायित्व की भावना नहीं है और कोई हमारी बात सुनने वाला नहीं है।

18.00 hrs.

हैदराबाद से जो गाड़ी चलती है तब उस में डाइनिंग कार होती है लेकिन बेलगांव में वह डिटेंच हो जाती है। ऐसी स्थिति में लोगों को खाने पीने की बड़ी तकलीफ होती है। बगैर डाइनिंग कार के वह कहाँ खाना पा सकते हैं और किस तरह से इतना लम्बा सफर कर सकते हैं? आज लोग पैसे भी देना चाहते हैं तब भी उन को खाने को ठीक से नहीं मिलता है। आज यहाँ तरह तरह के सुभाव दिये जा रहे हैं कि यह किया जाय वह किया जाये। लेकिन अगर लोग ठीक से काम करें तो सभी कुछ ठीक से चल सकता है। और जितना पैसा रेलवे के पास होता है उतने से ही सारा काम आसानी से चल सकता है और जनता को भी पूरी सहुलियत मिल सकती है।

मैं तैलंगाना से आती हूँ। वहाँ पर 9 जिले के हैडक्वार्टर्स हैं। 9 में से 4 जिलों के हैडक्वार्टर्स ने

प्राज तक रेल की सूरत नहीं देखी है। संगारेड्डी का जो हैडक्वार्टर्स है उस से 16 मील के फासले पर हेवी एलेक्ट्रिकल्स है। वहाँ तक रेल जाती है, लेकिन हमारे यहाँ तक नहीं पहुंच पाती है। डा० राम सुभग सिंह बहुत बढ़िया आदमी हैं और इस डिपार्टमेंट को चला रहे हैं। मैं उन के लिये कोई बुरी बात नहीं कह रही हूँ, जो कुछ मैं कह रही हूँ वह उन के डिपार्टमेंट के लिये कह रही हूँ। निज़ाम गवर्नमेंट ने सेंट्रल गवर्नमेंट को 100 करोड़ रु० की 1300 मील रेलवे लाइन दी थी, लेकिन वहाँ के लिये मंत्री महोदय ने बकरी की दुम के बराबर भी रेलवे नहीं दी। हमारे यहाँ के चार डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स को, यानी संगारेड्डी, करीमनगर, नलगोंडा और अदीलाबाद को, रेल का पता भी नहीं है। वहाँ गाड़ी जानी चाहिये। जो आप के विभाग में काम करने वाले हैं, उन का व्यवहार जनता के साथ अच्छा नहीं है और वह अपना काम भी ठीक से नहीं करते हैं। आप के पास बहुत से बेलफेअर फंड हैं, उस में से आप को अपने कर्मचारियों को एक एक हफ्ते की ट्रेनिंग देनी चाहिये कि उन को जनता से कैसा व्यवहार करना चाहिये। आज अगर कोई कुछ कहता भी है तो उस की सुनने वाला कोई नहीं है। आज तो स्थिति यह है कि रेलवे के बाय रूमस को भी कोई साफ नहीं करता है। इस की ओर मंत्री महोदय को पूरा ध्यान देना चाहिये।

अभी श्री कंवरलाल गुप्त बोल रहे थे कि दिल्ली इतना बड़ा शहर है, देश का कैपिटल है लेकिन यहाँ पर जो रिटायरिंग रूमस हैं उन के बारे में बड़ी बदनामी है। अगर कोई 3 रु० राजाना भ्रमण से दे दे तो उस में एक महीने तक रह सकता है। आप को इस के ऊपर ध्यान देना चाहिये।

आज आप की जो गाड़ियाँ हैं उन में बात्रियों को बड़ा खतरा रहता है। चाहे पर्व क्लास हो या फर्स्ट क्लास। चौरियाँ इतनी होती हैं जिस का कोई ठिकाना नहीं है। रेल के बिन्बे और बैगन जो होते हैं उन में लोग नीचे से

सूराख कर के उस में से सामान निकाल लेते हैं। इस की ओर भी विभाग का ध्यान जाना आवश्यक है।

मैं एक दफे वर्षा में खड़ी थी। वहाँ पर दो ट्रेनें आईं जिन में अंधेरा था उन में दिन में तो लाइट जलती है और रात में अंधेरा रहता है। एक गाड़ी बम्बई से और दूसरी किसी दूसरी तरफ से आ रही थी। आप को इन सब चीजों को देखने की जरूरत है।

मैं अन्त में आप की डिमान्ड्स को सपोर्ट करती हूँ परन्तु यह तबज्जह दिलाना चाहती हूँ कि डिपार्टमेंट में एफिशिएन्सी लाने की बहुत अधिक आवश्यकता है।

SHRI D. R. PARMAR (Patan) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, during the discussion on the Railway Demands last year, I had pointed out in my speech some urgent works of public utility and of importance in Gujarat State but it is regretted that nothing has even slightly moved in the matter.

Now, my first point is for joining some link railway lines for which the people of Gujarat have been frequently representing and requesting the railway administration. These link lines are (1) Wagdod-Bhiladi, (2) Bhavnagar-Tarapur, (3) Jasdan-Rajkot, (4) Nadiad-Dholaka and (5) Vijapur-Himatnagar link lines. I do not want to go in much details of these link lines.

For Wagdod-Bhiladi link line, the people of North Gujarat have represented often and often and also moved the Gujarat Government for carrying out this link line of 20 miles so that there will be a parallel rail route between Ahmedabad and Delhi through western Rajasthan. By joining these two stations, Wagdod and Bhiladi by the link line, the goods as well as passenger load can be diverted on this route decreasing the load on existing Ahmedabad-Delhi route to much more extent.

As the former Baroda State had its own G. B. S. railways, during that regime there was a proposal for joining Sojita-Dholka link line for which the former Baroda State had deposited some amount with the Railway Board. May I know what has happened to this amount, why this amount

[Shri D. R. Parmar]

is not being spent on the link line between Nadiad and Dholaka ?

For another link line, Vijapur to Himatnagar *via* Ransipur, during the ex-Baroda State the land was acquired and earth-work for rail embankment was carried out for about seven to eight miles, but after Independence, with the merger of the ex-Baroda State, that project was murdered.

I have come to know that, in the name of some savings, some full-fledged running stations are being converted into flag stations on the Western Railway in Gujarat State. The public of Gujarat who were enjoying the rights and privileges since native states, are being deprived of the same. There are many other ways and means for effecting savings. The administration should be improved. Malpractices and corruption should be stopped. But, on the contrary, the administration is encouraging corrupt practices.

There is no smooth system or practice for supplying empty wagons to businessmen. Every day the businessmen experience hardships in getting empty wagons. Last year we approached the Railway Minister for supplying sufficient wagons at Urjha, Patan, Harij and Patadi and other business centres of Gujarat. But no efficient working in this regard has been introduced so far. On the other hand, much more money is being swallowed by the concerned railway authorities on the spot for supplying empty wagons. Such malpractices should be stopped and the Railways should get the direct earnings.

I will give one example of malpractice. One of my friends wanted to carry with him his cycle and a she-goat from Ahmedabad to Mehsana. He asked the luggage clerk at Ahmedabad Station to book the same. The money receipt was prepared and that gentleman gave the amount as per the money receipt, but the luggage clerk asked for an additional amount of Rs. 15 if he wanted to carry his luggage in the same train. That gentleman did not have much money; he placed his money purse before the clerk, and the clerk took all the money without keeping a single pie in the purse. On receipt of this complaint, I forwarded the same to the General Manager, Western Railway, Bombay. An enquiry was con-

ducted, some statements were taken, but no fruitful result was achieved.

In another case, one railway employee intentionally painted a wrong name, other than the approved one, of a new flag station to be opened last year on Mehsana-Viramgan section of Western Railway. Instead of the approved name of 'Mankanaj', the wrong name 'Bhesana Mankanaj' was painted on the name-board. The people of the Bhesana village took advantage of the wrongly-painted name, and trouble arose. I brought this matter to the notice of the then Railway Minister and requested him to inquire into the matter, how and who had played the mischief, and to punish the culprit. But, though one year has passed, no inquiry has been conducted. Thus those who are wrong-doers are always being encouraged.

The name of this station was changed three to four times. But as per the latest orders of the Railway Minister, the name-board of that flag station has not yet been changed. As per the latest orders, the name of that flag station 'Mankanaj Bhesana' which was the first proposed name. The name is already corrected in the railway time-table. D. R. U. C. C. Rajkot Division, had also recommended to keep the name of that flag station as 'Mankanaj Bhesana'. Yet, the name-board has not yet been changed. At present, the tickets being issued have four different names. This shows how the administration is going on.

Now I come to the matter of the very unhappy incident which played a havoc at a small halt station of Titoda on Kalol Vijapur railway line of the Western Railway in Gujarat State, on the morning of 21st January, 1969.

This flag station was working at its old site since more than last thirty years and the people of round-about villages Titoda, Tarapur and Jalund were taking the advantage of this station since then very peacefully. However, it has been stated that some interested persons played the role through a—higher officer of Gujarat State, to change the old site of the flag station to the new site which is about 2½ furlongs away from the old one toward Kalol side.

The people of "Tarapur and Jalund" were enjoying the rights and privileges of the old site since opening of that flag station more than thirty years. These villages have also an approach road upto the old site of this station, which was constructed as part of the development programme spending about Rs. 15,000. This road is of no use when the station site is changed. The new site has no direct road approach. Moreover the public have to pass through an old narrow and zig-zag cart-track over and above crossing a water-drain. Thereby the public have to walk about one kilometer more. The villagers of these villages and some Members of Parliament, Members of Legislative Assembly, President of Kalol as well as Gandhinagar Taluka Congress Samities, President of Kalol Taluka Panchayat and the President of Kalol Majoor Makajan and President of Kalol District Municipality and leaders of political parties requested the railway authorities not to shift the old site of this flag station. Yet, however, without considering the opinion of the above-said public representatives the railway authorities decided to shift the site on 21st January 1969, without giving time for the public to approach the concerned officials. As the public were being deprived of their rights and privileges they informed the officers concerned, State as well as Railway authorities of their intention for starting 'Satyagraha' for stopping the train at the old site. Accordingly, satyagraha was started peacefully without any violence. Two trains were stopped at the old site and allowed to run there after. This made the satyagrahis to believe that even the morning train should also accordingly halt at the old site and therefore they practised their demonstrations in quite a carefree and peaceful manner. Police officers and railway officials were also carefree because of the precedents of the last night. But no sooner did they see the train coming with an abnormal and unusual speed, they attempted to save their own lives by jumping off the rail track. Had the policemen and the railway staff on duty not been vigilant and careful enough to run away in time, many of them would also have been crushed. But the staunch satyagrahis Mr. Vasudev Bapalal Barot, aged 28 years, and Mr. Pradyuman Vadilal Barot, aged 13 years, did not move. They were crushed.

Mr. Vasudev died on the spot and Mr. Pradyuman seriously injured. Now, thus, you will see the real spirit of village satyagrahis, though one young satyagrahi died on the spot, they observed silence and peace. The special saloon of Mr. Bharadwaj, A. R. O. Meusana was attached with the train at the time of the incident. It was presumed, he had instructed the driver how to act. Even after the incident he did not come out of his saloon for about one hour. Yet, however, neither Mr. Bharadwaj nor the engine driver Mr. Khan was insulted or abused. On the contrary they were given special escort by the village leaders.

Now the real funny thing is that though there were serious allegations on Mr. Bharadwaj for having murdered the Satyagrahis, he was appointed as one of the Members of the Departmental Inquiry.

Hence, in the name of justice, I request the hon. Minister to pass orders for judicial inquiry in the matter to find out wrong-doers and take necessary steps to punish them.

I have nothing to discuss at this stage the points of the case in favour of shifting the halt station or against it, but the thing is that for favouring some persons, care should be taken in not snatching away the rights and privileges of the other group who were enjoying the same since more than thirty years in the past. So my request to the hon. Minister is to continue the old flag station site till the final decision of the inquiry is known.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He might pass on the rest to the hon. Minister. He will take appropriate steps.

The Speaker had said that the Minister would be called at 6.15 p. m. There are a number of members who want to speak, from both sides. I will allow a question to each after the Minister has finished. That would be the best thing in the circumstances because we have to finish this today (*Interruption*) I cannot extend time

श्री शशि नूषण : मिनिस्टर साहब धपना जवाब पाँच मिनट में दे देंगे, तब तक घौर लोगों को मौका दिया जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER : We are ready to sit longer. Let him reply and for the other matters not covered, I will allow a question each (*Interruptions*).

श्री गुलामनब ठाकुर : नवीकरण पूछने का सवाल नहीं है। मिनिस्टर साहब जवाब कल दे सकते हैं, आज सदस्यों को दो चार मिनट समय प्राप दीजिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER ; I should allow the hon. Member to put a question after the Minister has concluded.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Of the 31 members who have spoken most of them have given qualified support to the Demands, but they did not say anything which might run counter to our ideas.

Shrs S. M. Joshi, Chairman of the SSP, who is not here—though, of course, he had a talk with me before he left—pointed that Rs. 29 crores were given by the ex-Nizam State Railways to the Government of India, Ministry of Railways. The capital invested on that railway at the time of takeover was Rs. 17.53 crores, cash balance taken over was Rs. 5.52 lakhs...

श्री गुलामनब ठाकुर : उपाध्यक्ष महोदय, प्राप पूरा समय मिनिस्टर को दीजिए, हम जा रहे हैं।

(श्री गुलामनब ठाकुर सदन छोड़ कर चले गए)

DR. RAM SUBHAG SINGH : Balance taken over amounted to Rs. 4.69 crores, under depreciation reserve fund, Rs. 47 lakhs in development fund and Rs. 52 lakhs under revenue reserve fund. The funds taken over have become part of the Indian Government Railways funds and expenditure is incurred as per requirements on all portions of the Indian Railways including the ex-Nizam State Railway portion.

As the House knows, it was with a view to help the Telengana portion of Andhra Pradesh that we set up at Hyderabad the zonal headquarters of the South Central Railway. It shall be our endeavour to attend to the genuine needs of Telengana wherefrom Shrimati Sangam Laxmibai comes.

I am extremely sorry that she was inconvenienced while coming to Delhi and we shall try our best to see that in future she does not meet the difficulty she met last time.

Most of the hon. Members like Shri Solanki, Shri Sonar, Shri Mahant, etc. all wanted that the areas which have not yet been opened by the Railways, we should extend the Railway line there. They are also of the opinion that wherever there is narrow gauge or metre gauge in smaller sections, those lines should not be dismantled. There has been a unanimous feeling in the House, both in this House as well as in Rajya Sabha, that in respect of the railways which are being called uneconomical lines and which are supposed to be dismantled, we should reconsider and give a second thought to that idea. Having regard to the unanimous feelings that have been expressed in the House—Shri Deven Sen who is a great Union leader also made a notion of it—I feel that we should try to increase our earnings by introducing better chairs, by introducing better coaches and strengthening the lines. Shri Sonavane also said about Pandharpur. He is conversant with that place. That is a very famous place of pilgrimage and it is a fact—I have some idea about it—that the pilgrims who go there to offer Puja at Pandharpur have to undergo a good deal of difficulty while travelling in trains. Though the policy so far has been not to improve that line, having regard to the opinions expressed in this House as well as in the other House I propose not to dismantle any railway line wherever it may exist.

SHRI RANDHIR SINGH : What a Minister.

DR RAM SUBHAG SINGH : Wherever it is possible, we would try to convert the narrow gauge railway into the gauge of that area. If there is a metre gauge, we shall try—I do not know how far our resources will permit—but as a policy I say that there would not be any dismantling and as far as possible we will keep on strengthening those lines and also converting them into the gauge of that area, be it metre gauge or broad gauge.

18.23 hrs.

[Srimati Tarkeshwari Sinha in the Chair.]

Quite a good number of hon. Members expressed difficulties of the Third class passengers and it is a fact that India is a country of poor people because 99% of our population comes from very poor families and most of them do not travel but if they have to travel most of the people travel by third class and Shri Deven Sen and just now Shrimati Sangam Luxmi Bai, Shri Sonavane etc. all mentioned about this. So our effort will be that the travelling facility must be improved in the third class. Several members have given figures regarding the earnings from the first class passengers, air condition class passengers and third class passengers. It is a fact that it is the third class passengers who are keeping the rails on the wheels though of course freight is another thing as that gives the higher but it is the third class passengers who provide the backbone of the railways. Hon. Shri Berwa said that it was due to the danda in Rajasthan that Pokhar—Jaisalmer railway was set up.

He does not know how that railway line came into existence because no amount of danda can deter us from our policy... (Interruptions.)

That also he has no mind to understand, how it came into existence. It was the Railways which approached the Defence Ministry to construct the railway; nobody came and told us. My good friend Mr. Berwa should develop some power of understanding at least in regard to railway matters. He also said that only three railway lines had been constructed in Rajasthan. Again he lives in his antiquated ideas because there is another fourth railway line from Hindumalkot to Ganganagar, a major part of which had already been constructed and I shall see that it is expedited. That also was not due to his efforts... (Interruptions.)

श्री श्रीकार लाल बेरवा : किसके दबाव में हुआ है ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Udaipur Himmatnagar line, Churu line, Jaisalmer Pokaran line and Hindumalkot Ganganagar line. The fifth will be the Barmer line... (Interruptions.)

The Government of Rajasthan were concerned about the drought conditions. My esteemed friend did not care to go into that drought area. Our railways are operating there, taking food and fodder and other materials to Jaisalmer, Pokaran and other areas wherever the railways can reach; they also help in the matter of water.

श्री श्रीकार लाल बेरवा : सिर्फ दस परसेन्ट की घापने कटौती की है।

DR. RAM SUBHAG SINGH : Whatever it may, we have done something. I have offered to the Rajasthan Government that they can demand on our services and they will ungrudgingly be given to help the cattle and the people of Rajasthan. Mr. Berwa has got the air conditioned comfort in this Chamber and did not care to lose his weight by visiting those areas.

श्री श्रीकार लाल बेरवा : घापने ही जाने का प्रयत्न नहीं किया, मैं तो घूम कर आया हूँ।

DR. RAM SUBHAG SINGH : Regarding Kotah-Bundi-Chittorgarh line he said that he could give us Rs. 4 lakhs or some such amount and also shramdan to construct that line. The moment he deposits that amount and also the deposit needed for the earthwork from Kotah to Bundhi, we shall start it.

श्री श्रीकार लाल बेरवा : हम बिल्कुल तैयार हैं।

DR. RAM SUBHAG SINGH : You give tomorrow and I shall start it the day after.

There is a railway line—the Etah line which my colleague Mr. Rohanlal opened when he was a Member of Parliament in the first Lok Sabha. Prior to that my friend Shri Musheer Ahmedjee said that it was uneconomical and yet it should be maintained. That line also falls in the same category of lines and it is covered by what I said. But he made two points which create some difficulty.

He said that any number of people get down and any number of people enter the trains without tickets. I hope he will

[Shri Ram Subhag Singh]

exercise his influence and see that the people travelling by that railway maintain the railway rules. He also made mention about Kaskanj-Ammapur crossing and he is conversant with the rules. I will go into that matter and see how best we can help him.

There was mention of the shifting of the headquarters from Bombay to Ahmedabad. Shri Solanki and some other Members also pointed this out. But I have given my reply to this point when I was speaking in the course of the general discussion of the railway budget.

Shri Deiveekan offered to undertake a fast at my residence but I personally do not believe in fasting. If he comes there, I will try to feed him and not provide any opportunity for him for any fasting. He said that the name, 'Dalmiapuram' should be changed to Kallakudi. It is up to the State Government of Tamil Nadu to suggest it and with the approval of the Home Ministry, we can get any name changed, but we have also got a station called Kalligudi on the Southern Railway and so there might be some difficulty.

Shri Deven Sen also mentioned about the operating ratio. This ratio is the ratio of working expenses to gross earnings. This ratio, therefore, gets affected if the variation in the expenses is more than the variation in the earnings. A direct comparison of operating ratio of one year with that of another year may be misleading if due allowance is not made for variation in the prices, and the wage levels which affect the expenses and the levels of fares and freight which affect the earnings. Isolating the effects of extraneous factors such as successive increases in dearness allowance, merger of part of dearness allowance with pay, increase in prices of coal, excise duty, cess and sales-tax on coal, increase in the price of diesel, increase in electricity tariff rate, and so on—these also are taken into account in this connection. I am mentioning all these items because it is not only the dearness allowance which has brought us into this difficulty; there are so many other factors, and besides those that I read out, there are many more items. I am quite sympathetic to what he said. Our efforts will be to meet the view-points that he ex-

pressed, but it may not be possible to accept what he said, but this much assurance I am giving him.

Shri Abraham mentioned that we should not introduce devices which might result in retrenchment. Shri Deven Sen also said and quite a good number of Members from our side were also very keen on that. This is not going to be our policy. We do not want to be harsh on any worker. I do not want to introduce any device which will result in resrenchment, but situated as we are, the House will appreciate our difficulty that if we keep the railways in an antiquated form, then there would be any improvement. So, we are going to introduce all the technical devices, the most modern devices, but at the same time we will see that no worker is retrenched.

If the extraneous factors are eliminated from expenditure, the comparable expenses per thousand traffic units, i.e. passenger kilometres plus net tonne kilometres has steadily come down over the years from Rs. 191 in 1960-61 to Rs. 18/- in 1968-69, a reduction of about 5.8 per cent, indicating the inbuilt resilience to handle higher leaves of traffic without a corresponding increase in expenditure.

Shri Deven Sen also referred to the setting up of a tribunal or some other body to go into the question of need-based minimum wage for railwaymen. It has often been clarified that the railway employees cannot be dealt within isolation and their emoluments and other benefits have to be determined within a framework adopted in respect of Central Government employees as a whole. The railwaymen have benefited substantially by the general decisions taken by the Central Government for all its employees in respect of fringe benefits. An instance of such benefits is the grant of liberalised family pension. It cannot be overlooked that the railway servants are also Central Government employees and that it is a public utility service, the entire income of which goes to the nation as a whole. While there is room for minor adjustments in pay scales and allowances of individual categories of railway staff—this is constantly under review in the course of periodical negotia-

tions with organised labour—it would not be desirable to remit the question of minimum wage or the general pay structure to a special tribunal meant for railways. Even now the scales of pay of running staff, rates of payment to casual labour, emoluments of gangmen etc. have been referred to the *ad hoc* Railway Labour Tribunal, presided over by Justice Miabhoy. A general investigation will, however, have to be appropriately done by a Pay Commission or a like body.

In regard to the question of need-based minimum wage, the Second Pay Commission, 1957-59, went into the matter in detail and after very careful examination of all aspects of the question, recommended that the minimum should be Rs. 80 per month. In doing so, the Commission examined the quantitative aspect of determining the need-based minimum. The commission made an independent calculation collecting fresh views from eminent nutritional experts in this country. The cost of food at the prevailing price was worked out and cost of housing, clothing, etc. was also added to these more or less as recommended by the 15th Labour Conference. Subsequently, increases in emoluments have been effected through the raising of dearness allowance from time to time, in accordance with the recommendations of various commissions, the last of which was the Gojendragadkar Commission.

The need for fixation of minimum wages including a national minimum wage, the means of increasing productivity including the provision of incentive to workers, etc. are matters under the consideration of the National Commission on Labour, whose report has to be awaited before any definite norms regarding need-based minimum wage can be evolved.

Shri Deven Sen made reference to more work being given to labour co-operatives and elimination of casual and contract labour. At present, Labour Co-operative Societies are functioning at about 85 locations on contract for work relating to handling of goods, parcels, coal, coal ashes, cinder picking, etc. Recently we have liberalised the conditions of contract of work to genuine Labour Co-operative Societies upto certain monetary limits—to be precise upto Rs. 1,20,000 per annum,

I do hope that before long this will make a desirable impact on the labour employed by us in the right direction.

SHRI S. KUNDU: Your station masters are contractors who handle the cases.

DR. RAM SUBHAG SINGH: Then it serves your purpose, because you advocate their cause. Anyway, we are going to hand it over to the workers co-operatives. Then, if they are doing anything wrong, they would not be allowed to do that.

Shri Ram Avtar Shastri referred to the canteen at Subarmati. I know that there is some trouble about that. But we are prepared to hand it over to the worker's co-operative

Shri Solanki, Shri Deiveekan Shri A. S. Saegal and Shri Ram Avtar Shastri referred to non-gazetted employees of railways such as commercial clerks, coach attendants, train controllers, guards etc. As I have already announced in my budget speech, the question of granting relief to staff who may have attained the maximum of their scales of pay is receiving consideration. I might add that the requirements of different grades of staff are under examination. We propose to see that nobody feels aggrieved. We will pay special attention to this because quite a large number of hon Members have referred to it.

Shri Deiveekan stated that the Southern Railways have been granted only Rs. 222 lakhs for staff welfare whereas Northern, Western and Eastern Railways have been given Rs. 350 lakhs each. This is due to the fact that the number of staff in the Southern Railways is less as compared to the other railways

Shri Ram Avtar Shastri referred to the extension of the Factories Act to workers in locosheds. This matter was considered at length by Justice Rajadhyaksha in 1946-47 and he made a specific recommendation that in consideration of the fact that in locosheds factory and non-factory type of workers have to perform duties side by side, they should be governed by the Hours of Employment Regulation. Accordingly, in the Factories Act it was specifically indicated that the workers of locosheds would be excluded from the operation of that Act. It may be of interest

[Shri Ram Subhag Singh]

to note that although the locoshed workers are governed by the Hours of Employment Regulations, a further limitation has been voluntarily imposed in that for any duty performed in excess of 48 hours of work, as indicated in the Factories Act, the workers of the locoshed will be entitled to weekly overtime at one and a half times their normal wages.

Then, Shri Parmar referred to Adfbasi areas and Shri Sonavane referred to Scheduled Castes and Scheduled Tribes. As I have stated in my previous speech, our effort will always be to see that the rules in respect of Scheduled Castes and Scheduled Tribes are observed as fully as possible. I know their difficulties. As I promised on the last occasion, I will myself go into the matter. I know the problem of Shri Sonavane and I will try to see that he feels satisfied.

Shri A. G. Sonar referred to the transport difficulties faced by the fruit growers of Maharashtra, Andhra Pradesh and other areas. At the instance of Shri Shinde, we have now put a time limit that in five or six days every wagon from Bhusawal must reach Delhi, or within a particular time it should reach Bomday and from the Madras side also it should reach Calcutta or any other destination. I will see that time-table is rigorously observed.

He said that he was finding difficulty in getting wagons. We will also try to meet their wagon requirement because that is such a precious commodity and, at the same time, perishable also. If it reaches Rajasthan or Shri Berwa, it will be of great value as also here in Delhi.

Shri A. G. Sonar also said about loyal workers. I have already said that we are going to be governed by the announcement made by the Home Ministry both in the Lok Sabha as well as in the Rajya Sabha and we will implement that *in toto* and be as liberal as possible. But I do pay my tribute to the workers about whom Shri A. G. Sonar made a mention and said that award should be given to loyal workers. (Interruption). The hon. Member must remember that the vast majority of workers in the Railway are loyal.

Shri Kanwar Lal Gupta—he is not

here—said that there was some *gherao* in Calcutta. As I said, the *danda* of Shri Berwa. (Interruption), any *gherao* or any threat would not affect our working. If anybody feels that by *gherao* he can coerce us, he is living in a fool's paradise.

The vast majority of workers in the Railways—12½ lakhs out of 13½ lakh railway employees—attended work. It would, naturally, be difficult to award all these 12½ lakh people. However, Government have taken a decision to give rewards to those railway employees who remained at their post of duty under difficult circumstances, sometimes involving risk to their personal safety. Recommendations from various offices in this regard are being scrutinised and considered for grant of monetary or other recognition.

Shri Solanki also pointed out decategorisation. We will examine his ideas, though of course it is being done due to small revenue.

My hon. friend, Shri Yadav, said about his area. We have already asked them to survey that area for introducing a broad gauge railway and will keep in mind what Shri Yadav suggested just now.

He also said about the introduction of sleeper coach. That will be done, but perhaps it will be difficult to reduce the price of food just at the moment.

Shri Deiveekan wanted to introduce for Rujdhani Express from Delhi to Madras. Shri Abraham wanted that some trains or coaches should run from Bombay to Ernakulam, from Delhi to Ernakulam, from Delhi to Trivandrum etc. Long time back I had introduced a coach from here to Ernakulam and we do propose to introduce one from Bombay to Ernakulam. I will keep in mind his suggestion. If I am not making any announcement in that regard just now, it does not mean that we will ignore his good suggestion.

What he said about Tellicherry and Mysore is a very pertinent point. Though of course other points that he made out are equally pertinent, that will really open up an area which has not yet been opened.

Shri Chandrika Prasad wanted that there should be a through coach for Ballia. We shall have to bear in mind. Ballias need because Ballia was the first district,

like the western districts of Bihar, to incur the wrath of the British Government.

18.50 hrs.

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

Therefore, we shall have to keep in mind the needs of Ballia. There is a proposal to introduce a through coach from Gorakhpur to Ballia. His other requirements will also be met in time.

I believe I have covered most of the points...

श्री रणधीर सिंह : "थंड क्लास" का नाम "जनता क्लास" रख दिया जाये।

डा० राध सुभग सिंह : इस पर विचार किया जायेगा।

With a view to obviating overcrowding, we are going to introduce, from 1st April, quite a good number of trains. We have already introduced the Rajdhani Express between Delhi and Howrah which has been criticised or welcomed. The Golkonda Express is also there.

Then, Shri Nageshwar Dwivedi pointed out the difficulties of his people coming from Bombay to eastern U.P. districts. There also, we are increasing the number of days on which that train will run, that is, from four days in a week, it will run on six days in a week, from Bombay to Allahabad and from Allahabad to Howrah. There are additional suburban trains between Howrah and Andal and between Howrah and Ulubaria, that is, four additional pairs of suburban trains. There is one pair of additional trains between Howrah and Kharagpur and the introduction of 16 additional suburban trains on the Howrah Division and 4 additional suburban trains on Sealdah Division. The following additional through coaches are being introduced, one additional through coach between Jabalpur and New Delhi and one additional through coach between Poona and Nagpur. Similarly, there are quite a good number of coaches which are going to be made available from the next month. (Interruption) Rajasthan will automatically be put at an advantageous position if any coach is added between

Delhi and Bombay or between Bombay and Ahmedabad.

About the other points which have not been covered, we will consider them and send replies to hon. Members. With these words, I propose the Demands for the acceptance of the House.

SOME HON. MEMBERS : rose-

MR. DEPUTY SPEAKER : As I have already said, I will give an opportunity to those who had no opportunity to speak. Only questions to be put.

SHRI MANUBHAI PATEL : Sir, I welcome the proposal of the hon. Minister regarding not dismantling certain tracks. I come from the area in which there is the biggest railway station and the biggest railway track in the world as the narrow-gauge line. Out of 760 miles in Western Railway, 718 miles are in Gujarat. So, I would like to know from the hon. Minister categorically as to whether this also will be included in his proposal of not dismantling certain tracks.

श्री यमुना प्रसाद मंडल (समस्तीपुर) : उत्तर बिहार में पूर्वांचल रेलवे के क्षेत्र में कोसी में भारत सरकार की सहायता से करीब 100 करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। क्या मंत्री महोदय वहाँ पर 8 मील के बजाये 25 मील (निर्मला राधोपुर-प्रतापगंज) रेस्टोर करेगे, क्योंकि वहाँ पर रेलवे की जमीन भी है और रेलवे स्टेशन के मकान भी बने हैं। इस प्रकार वहाँ पर ग्रीन रेवोल्यूशन के साथ रेलवे रेवोल्यूशन भी लाइये।

श्री शशि भूषण (वारंगल) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय का ध्यान में अपने क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूँ कि 15 हजार वर्गमील का एरिया है खण्डवा और दोहद रेलवे लाइन का जिसका 1904, 1915 से लेकर अब तक 6 बार सब्सिडी चुका है। तो कब तक वहाँ रेलवे लाइन लग सकती है, उसके बारे में वह एक निश्चित समय बता दे हम सान, पांच सान, दो सान जिम में कि वहाँ के लोग भयं रह सकें? तो सान से भयं रह रहे हैं क्या वह काफी नहीं है?

श्री मोल्लू प्रसाद (वांसगाँव) : मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का जो टैडक्वार्टर है वहाँ रजहो कैंप में 145 जवान फरवरी 1967 में भर्ती किये गए थे। उनके बारे में पुनिस जांच और मेडिकल जांच तथा एक्सरे भी हो चुका था। लेकिन जब मैंने प्रश्न पूछा तो पता चला कि मितव्ययता के उद्देश्य से उसे कैंसिल कर दिया गया। फिर दोबारा आज पता चल रहा है, मैंने पूछा कि जब मितव्ययता बरतनी थी तो दोबारा भर्ती क्यों की गई? फरवरी 1968 के मध्य में 153 जवान फिर भर्ती किए गए तो 145 जवान जो पहले भर्ती हुए थे जिनकी मेडिकल परीक्षा हो चुकी थी उनको क्यों कैंसिल किया गया और यह नई भर्ती क्यों की गई, तो उसका उत्तर यह दिया जा रहा है कि वर्तमान अनुदेशों के अन्तर्गत उसे खत्म कर दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ वह कौन से अनुदेश हैं, जरा उसकी एक प्रति सभा पटल पर मंत्री महोदय रखेंगे और 145 जवान जो पहले भर्ती किए गए थे उनको पुनः नियुक्त करने का प्रयत्न करेंगे?

श्री चन्द्र शेखर सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि बरवाहीह लाइन को दक्षिणी बिहार से बारून दाऊनगर अरवल पाली विक्रम होते हुए बिहाटा से मिलाया जाय और गया से टंकारी कुरया अतौलह पालीगंज होते हुए विहटा को मिलाया जाय। पटना गया लाइन पर जहानाबाद स्टेशन पर पुल के ऊपर छावनी और प्लेटफार्म के ऊपर शेड बनाया जाय। जहानाबाद एरली, मकदूमपुर टेहटा इन तमाम स्टेशनों पर शेड बनाया जाय और मुठेर के पास चौकीदार गुमटी भी छत्र खोली जाय। जहानाबाद में फस्ट क्लास और सेकेंड क्लास के प्रतीक्षालयों को दीघ्र बनाया जाय। मंत्री महोदय क्या इनके ऊपर ध्यान देंगे?

श्री मीठा लाल मोना : (सवाई माधोपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे नडा दुख हुआ कि मंत्री महोदय ने मेरे एक भी सवाल का उत्तर नहीं

दिया। मैंने गंगापुर स्कूल के बारे में, मैं गंगापुर प्लेटफार्म पर छाया के बारे में और सवाई माधोपुर रेलवे पुल के बारे में पूछा था। धौलपुर से गंगापुर और गंगापुर से दोसा तक लाइन के लिए जिसमें धौलपुर से गंगापुर तक सब के लिए योजना में विचारार्थ स्वीकार कर लिया गया है, लेकिन आज तक उसका सब नहीं किया गया, वह कब से करवा रहे हैं और जैसा देरवा साहब के जवाब में आपने कहा कि 4 लाख रुपये जमा करा दो तो नई रेलवे लाइन निकाल देंगे, तो ऐसा कोई आश्वासन हमें भी दीजिए कि हम कितना रुपया जमा कराएँ तब लाइन निकालेंगे? वहाँ पर यात्रियों को सवारी की बहुत तकलीफ हो रही है और इसकी बहुत दिनों से मांग हो रही है क्षेत्र का विकास रुक रहा है। लेकिन उसके लिए आपने कुछ नहीं किया।

श्री गुरा नन्द ठाकुर (सहरसा) : उपाध्यक्ष महोदय, जब डा० राम सुभग सिंह जी बीच में रेलवे के राज्य मंत्री थे और उसके बाद जब श्री पुनाचा रेल मंत्री थे, मैं इनको याद दिलाना चाहता हूँ, मैं कोई ऐसी मांग नहीं रख रहा हूँ और न कोई भील मांग रहा हूँ, यह भी मैं स्पष्ट कर दूँ, इनको अपने बचन-भंग का दोषी करार देना चाहता हूँ, 1966 में इन्होंने सुपौल प्रतापगंज रेलवे लाइन का उद्घाटन किया था। आज बड़ी खुशी की बात है कि डाक्टर साहबपुनः रेल मंत्री बन गए हैं। उस समय राज्य मंत्री थे, आज कैबिनेट मंत्री हैं। मैं डाक्टर साहब से निवेदन करूँगा कि उत्तर बिहार के सहरसा जिले के पिछड़ेपन को देखते हुए इन्होंने सुपौल प्रतापगंज रेलवे लाइन बढ़ाई है जिसके लिए मैंने अनशन करने का नोटिस दिया था। मैं प्रार्थना करता हूँ कि थरभीठा से भबलियाही तक क्यों नहीं उस रेलवे लाइन को बढ़ा रहे हैं?

मेरा दूसरा सवाल है कि कोसी योजना का काम करीब करीब पूरा हो गया। बघनहा से भीमनगर तक कोसी योजना की नौरो मीटर

लाइन अभी पड़ी हुई है। उस नेरो मीटर लाइन को मीटर गैज में बदल दें और उस रेलवे को सरकार अपने हाथ में ले ले तो सहरसा जिले का उत्तरी भाग पूर्ण रूप से विकसित हो जायगा। क्या सरकार इस को लेने का विचार कर रही है ?

तीसरा प्रश्न यह है कि मानसी और सहरसा के बीच कोसी पर जो रेलवे का पुल है, वह बहुत पुराना है, रेलवे विभाग ने अब तक उसका रिपेयर नहीं किया है, वहाँ पर दुर्घटना होने का बहुत खतरा है—मैं चाहता हूँ कि सरकार उसकी रिपेयर शीघ्र कराये।

चौथी—ग्हाया सहरसा एक एक्सप्रेस ट्रेन देने की कृपा करें। मैंने चार प्रश्न किये हैं, मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय इनके बारे में कंटेगोरिकल एण्शरेंस दें।

19.00 hrs.

श्री जगेश्वर यादव (बांदा) : बांदा जंक्शन पर एक पुल बनाने के लिये 2 लाख 49 हजार रुपये की एक योजना मंजूर हुई थी, लेकिन इकानामी का नाम लेकर अब उस पुल बनाने के काम को बन्द किया जा रहा है। इस काम पर 30 हजार रुपये खर्च हो चुके हैं, उसका लोहे का पुल भी बन चुका है, लेकिन अब इकानामी के नाम पर उसको बंद किया जा रहा है। इस पुल का वहाँ पर बनना बहुत जरूरी है, हर साल वहाँ पर 9-10 घादमी मारे जाते हैं।

दूसरे—बांदा-लखनऊ एक्सप्रेस को मानिक पुर तक ले जाया जाय इसके बीच में चित्रकूट एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, इस गाड़ी के वहाँ तक ले जाने से उस की महत्ता और बढ़ जायगी।

श्री रणधीर सिंह : मैं तो सिर्फ यही चाहता हूँ कि थर्ड क्लास का नाम बदल कर जनता क्लास कर दिया जाय।

SHRI M. N. NAGHNOOR (Belgaum) : Sir, we have been requesting the Government of India for the past ten years to broad-gauge the Poona-Bangalore railway line. And, the Government of India have been pleased to broad-gauge it from Poona to Miraj. That is one thing. Secondly, we have been asking them to broadgauge the line from Bangalore to Guntakkal. The Hassan-Mangalore railway line is being laid. It is a metre gauge. Mangalore is going to develop into a big harbour and it is also a potential ore-carrying railway line. But, unfortunately the Government of India does not respond to our request. And, this gives the impression the Government of India does not want to broadgauge the line in Mysore State at all and they are giving unfair and unkind treatment to Mysore. These are the three standing examples. I want to ask : Why is it that you are not clearing these projects and make them more broad-based ? That is number one.

Secondly, there is a very potential mining area in Kudremuk in Mysore State and there is a request being made to lay a broad gauge railway line from Hoobli to Karwar. The Yugoslav Government and the Japanese Government have offered to collaborate and finance the project and they have offered reasonable terms including rupee payments. Will the Government of India give immediate attention to consider these proposals ?

श्री केदार नाथ पास्वान (रोसेरा) : उपाध्यक्ष महोदय, लहरिया सराय से सहरसा 75 मील है और हसनपुर से सकरी 60 मील है। यह इलाका बहुत बँकबँड है, वहाँ पर रेलवे लाइन बनाने की बहुत आवश्यकता है। इसके लिये बहुत दिनों से लिखते-लिखते थक गये हैं, लेकिन दुर्घटना मंत्री जी.....

श्री रणधीर सिंह : ये तो शाब्दिक मंत्री हैं।

श्री केदार पास्वान : हम लोग पुनाचा साहब को दुर्घटना मंत्री कहते हैं। इस लाइन की वहाँ पर सस्त आवश्यकता है, हम लोग लिखते लिखते थक गये हैं और जनता की तरफ से यह

[श्री केदार पासवान]

भाषाज भा रही है कि अगर आप यह लाइन नहीं देंगे, तो हम लोग सत्याग्रह करेंगे, रेलवे मंत्री का धेराव करेंगे, वहाँ मर जायेंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Before I request the Minister to reply, may I ask Shri Limaye whether he would like to put a question on some point he has raised at this late stage ?

SHRI MADHU LIMAYE : No, no.

मैं नियम का पाबन्द हूँ और नियम के अनुसार ही चलता हूँ।

SHRI S. KUNDU : May I request the hon. Minister to say something about the recognitions of Unions ?

SHRI P. VISWAMBHARAN (Trivandrum) : May I get an assurance from the Minister that the construction of the Trivandrum-Kanyakumari line will be taken up during the Fourth Plan period ?

डा० राम सुभग सिंह : उपाध्यक्ष महोदय;... (व्यवधान)... यमुना मंडल जी ने नाथ ईस्टर्न रेलवे के बारे में कहा। उनके मुताबिक वे उन तमाम क्षेत्रों के एक सम्मानित प्रतिनिधी हैं... (व्यवधान)... श्री ठाकुर जी भी हैं और पासवान जी भी हैं। तो यमुना जी के कहने के मुताबिक सुपोल-प्रतापगंज लाइन गई और धर-मीटा-भबतियाही लाइन किसके कहने से जा रही है... (व्यवधान)...

किसी की प्रेरणा पाकर मैं कोई फैसला नहीं करता हूँ और ठाकुर जी के कहने से ही मैं कुछ करूँगा। और अपने मन में जो प्रच्छन्न लगेगा वही करूँगा। ... (व्यवधान)...

शशिभूषण जी ने खंडवा-दोहद के बारे में कहा था। ... (व्यवधान)... इनकी सत्याग्रह की भमकी से कुछ नहीं किया जायेगा। जो बहुमत की राय होगी, वही किया जायेगा। ... (व्यवधान)... ये सारा भूट बोलते हैं। ... (व्यवधान)...

SHRI SHRI CHAND GOYAL (Chandigarh) : What is this attitude of the Minister ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : No, no. It is not possible to interrupt like this.

डा० राम सुभग सिंह : तो शशिभूषण जी ने खंडवा-दोहद के बारे में कहा था लेकिन उस के अभी कागज नहीं आये हैं कि क्या सर्वे हुआ है और क्या-क्या बातें हुई हैं। इसलिए उन सारी बातों का पता लगा कर और शशिभूषण जी से बात करके फिर जैसा मुनामिब होगा करूँगा।

मोलू प्रसाद जी ने मितव्ययिता के बारे में कहा था और सवाल का भी जिक्र किया था। मैं उस सवाल पर विचार करके और मोलू प्रसाद से बात करके, अगर कहीं अन्याय हुआ है तो उसको दूर कराऊँगा। ... (व्यवधान)...

चन्द्रशेखर जी ने अरबल जहानाबाद वगैरह बेंहटा की तरफ ले जाने के बारे में जो कहा था तो वह अभी हमारी स्कीम में नहीं है। लेकिन उन्होंने जो टोड वगैरह की बातें बताईं, पटना-गया लाइन पर, उसकी मैं देख-रेख कराऊँगा और देखूँगा क्या किया जा सकता है।

बाँदा के बारे में यादव जी ने जो बातें बताईं—स्कूल के बारे में तो और कुछ दूसरी कठिनाइयों के बारे में तो उसके बारे में भी मैं देखूँगा कि क्या स्थिति है और जो भी सम्भव होगा वह करूँगा।

Shri Naghnor spoke about conversion of the M G line from Poona to Bangalore into BG. That is being done. He also spoke about so many other lines. Whatever has been included in our programme, will be done at the moment.

Shri Bhagwat Jha Azad had mentioned about the Bhagalpur-Baunsi Mandar Hill line. (Interruption). He is also a Member of Parliament. That will be covered. That also will not be dismantled. We will see how to extend it.

As for the Kathua-Jammu line which

Shri Qureshi had mentioned, we will expedite it and get it completed within scheduled time.

Shri M. Y. Saleem wrote to me about the Macherla-Nalgonda line. We will attend to it. I have no papers about it just now. But I will find out the position.

गंगापुर के बारे में आपने जो बातें बतायीं और स्कूल के सम्बन्ध में भी तो उस स्कूल के बारे में मैं पता लगा कर बताऊंगा कि क्या करना सम्भव है। और जो अन्य बातें बतायीं उसके साथ-साथ यह भी बताया कि जिस माननीय सदस्य के पोटेंट्स का उत्तर यहां नहीं दे पाया उसे मैं लिखित भेज दूंगा।

MR. DEPUTY SPEAKER : I know the hon. Minister tried to cover the various points raised and questions were also raised. Certain points were not covered and the questions were not replied to. I will request him to take note of them later on.

I will now put all the cut motions to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived

MR. DEPUTY SPEAKER : I shall now put the demands to the vote of the House. The question is :

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1 to 11, 11A, 12 to 18 and 20."

The motion was adopted.

[The Motions for Demands for Grants which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below Ed.]

Demand No. 1—Railway Board

"That a sum not exceeding Rs. 1,42,20,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Railway Board'."

Demand No. 2—Miscellaneous Expenditure

"That a sum not exceeding Rs. 6,11,29,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

Demand No. 3—Payments to Worked Lines and Others

"That a sum not exceeding Rs. 17,58,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

Demand No. 4—Working Expenses—Administration

"That a sum not exceeding Rs. 75,60,35,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Administration'."

Demand No. 5—Working expenses—Repairs and Maintenance

"That a sum not exceeding Rs. 2,41,82,94,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

Demand No. 6—Working Expenses—Operating Staff

"That a sum not exceeding Rs. 1,56,23,32,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

Demand No. 7—Working Expenses—Operation (Fuel)

"That a sum not exceeding Rs. 1,56,36,83,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970,

in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

Demand No. 8—Working Expenses—Operation Other than Staff and Fuel

"That a sum not exceeding Rs. 46,15,72,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

Demand No. 9—Working Expenses—Miscellaneous Expenses

"That a sum not exceeding Rs. 35,45,86,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

Demand No. 10—Working Expenses—Staff Welfare

"That a sum not exceeding Rs. 24,57,06,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

Demand No. 11—Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund

"That a sum not exceeding Rs. 95,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

Demand No. 11A—Working Expenses—Appropriation to Pension Fund

"That a sum not exceeding Rs. 10,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Pension Fund'."

Demand No. 12—Dividend to General Revenues

"That a sum not exceeding Rs. 1,59,01,19,800 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Dividend to General Revenues'."

Demand No. 13—Open Line Works (Revenue)

"That a sum not exceeding Rs. 8,40,52,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

Demand No. 14—Construction of New Lines

"That a sum not exceeding Rs. 29,48,50,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Construction of New Lines'."

Demand No. 15—Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 5,16,15,62,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

Demand No. 16—Pensionary Charges—Pension Fund

"That a sum not exceeding Rs. 6,34,59,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'."

Demand No. 17—Repayments of Loans from General Revenues and Interest Thereon—Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 1,59,53,000 be granted to the President

to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Repayments of loans from General Revenues and interest thereon-Development Fund'."

Demand No. 18—Appropriation to Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 1,91,51,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

Demand No. 20—Payments towards Amortisation of Overcapitalisation

"That a sum not exceeding Rs. 28,26,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments towards Amortisation of Overcapitalisation'."

— — —
**APPROPRIATIONS (RAILWAYS)
BILL,* 1969**

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways."

The motion was adopted

DR. RAM SUBHAG SINGH : I introduce† the Bill.

I beg to move† that the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

श्री मधु लिमये (मुंजर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने लिख कर दिया है, मुझे बोलना है। जो सदस्य लिख कर देता है, नियम के अनुसार काम करता है उस के ऊपर यह धन्याय कर रहे हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER : The hon. Member should bear with me. I have gone through the points he has raised. I have followed the debate as far as possible carefully. I was in the Chair most of the time. I know certain points raised were not covered.

श्री मधु लिमये : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बिल्कुल मयी बात कह रहा हूँ जिस को किसी ने भी नहीं उठाया। आप सुन लीजिये। मैं साधारण दुर्घटनाओं की चर्चा नहीं कर रहा हूँ। मैं एक ठोस बात आप के सामने रखना चाहता हूँ। उपाध्यक्ष महोदय, मैं सवाल उठा रहा हूँ इनसानियत का और मानव के प्राणों की प्रतिष्ठा का। आप जरा सोचिये... (ब्यवधान)... आप लोग तो कभी मेहनत नहीं करिये और दूसरा करेगा तो लांछन लगायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, लखीसराय में 23 अक्टूबर, 1966 को एक भयंकर दुर्घटना हुई जिस में 32 लोग कट गये, मर गये और कई घायल हो गये। उस के बारे में... (ब्यवधान)...। आप सनिये मैं नई बात कह रहा

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 18.3.69.

†Introduced/Moved with the recommendation of the President.