

"That in pursuance of Section 4 (g) of the All India Institute of Medical Sciences Act, 1956, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the All India Institute of Medical Sciences for a term of five years, subject to the other provisions of the said Act."

MR. SPEAKER : The question is :

"That in pursuance of Section 4 (g) of the All India Institute of Medical Sciences Act, 1956, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the All India Institute of Medical Sciences for a term of five years, subject to the other provisions of the said Act."

The motion was adopted

COMMITTEE ON THE CONDUCT OF A MEMBER DURING PRESIDENT'S ADDRESS

EXTENSION OF TIME FOR PRESEN- TATION OF REPORT

SHRI R. D. BHANDARE (Bombay Central) : I beg to move :

"That this House do extend the time for the presentation of the Report of the Committee on the Conduct of a Member during President's Address, upto the last day of the current session."

MR. SPEAKER : Motion moved :

"That this House do extend the time for the Presentation of the Report of the Committee on the Conduct of a Member during President's Address, upto the last day of the current session."

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE (Gwalior) : Sir, I have given notice of an amendment. I beg to move :

That in place of "upto the last day of the current session" the following be inserted—

"upto the first day of the next session."

I think Mr. Bhandare will not object to this amendment.

SHRI R. D. BHANDARE : I will not object. If the House agrees, I have no quarrel.

MR. SPEAKER : All right. I will now put the Amendment of Shri Vajpayee to Shri Bhandare's motion at item 9 to the vote of the House.

The question is :

That in place of "upto the last day of the current session" the following be inserted—

"upto the first day of the next session."

The motion was adopted

MR. SPEAKER : I will now put the Motion as amended to the vote of the House. The question is :

"That this House do extend the time for the presentation of the Report of the Committee on the Conduct of a Member during President's Address upto the first day of the next session."

The motion was adopted

12.52 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1971-72— GENERAL DISCUSSION— Contd.

MR. SPEAKER : The House will now take up further discussion on the Railway Budget.

श्री राम नारायण शर्मा (धनबाद) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मन्त्री जी ने जो रेल की मांग प्रस्तुत की है उसमें 36 करोड़ 12 लाख रुपये का घाटा दिखाया गया है और यह घाटा इसके बावजूद दिखाया गया है जबकि इन्टेरिम रिलीफ के रूप में 36 करोड़ रुपये दिए गए हैं स्टाफ को और डेली एलावंस के रूप में 33 करोड़

[श्री गम नारायण शर्मा]

स्पष्टे दिए गए हैं। फिर आप यह भी देखेंगे कि पैसेजर्स ट्रेन के ऊपर 59 करोड़ का घाटा होता है और गुड्स ट्रेफिक के ऊपर 12 करोड़ का घाटा होता है। इन सारे घाटों के बावजूद और इन खर्चों के बावजूद भी अगर रेलवे का बजट सिर्फ 33 12 करोड़ का घाटा का बजट है जिसे कि उन्होंने गुड्स के ऊपर और पैसजर्स के ऊपर बिगाड़ा बड़ाकर के वसूल करने की चालाकी है तो यह एक मराहनीय कदम है और मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

लेकिन मैं सारी चीजों को देखने के बाद यह मालूम होता है कि यह फिर्मा की जगहों है या क्या है? हम पैसजर्स ट्रेफिक के ऊपर घाटा होता है 59 करोड़ का और गुड्स ट्रेफिक के ऊपर घाटा होता है 52 करोड़ का और यह गुड्स और पैसजर्स ट्रेफिक का ही काम है तो यह दानो जो काम है इनमें घाटा होता है और 49 करोड़ की हम न साल के अन्दर न तब खर्च की जिम्मेदारी ली तो यह इतने घाटे इतने अधिक खर्च और उससे बावजूद घाटा बहुत कम यह देखने से समझ में नहीं आता कि आखिर माजग क्या है? हमारा ख्याल है कि माननीय मंत्री जी जब जवाब देंगे तो इन पहलुओं के ऊपर भी प्रकाश डालेंगे। क्योंकि यह सारे पहलू इस तरह की उलझने पैदा करने वाले हैं। रक्षा का चलना जैसा कि जवाब में बताया गया है साढ़े चार घंटे तक एक बार अगर ओवर हैड वायर कट गया तो उसकी वजह से रुक जाता है। उसकी मरम्मत करने में जो समय लगता है उसकी वजह से साढ़े चार घंटे गाड़िया बन्द हो जाती है। अगर साढ़े चार घंटे तक गाड़िया बन्द हो जाती है तो पैसजर्स गाड़ियों का भी उसी हिसाब से लेट चलना प्रारम्भ हो जाना चाहिए था। लेकिन यह डेढ़ दो घंटे तक लेट चली है, साढ़े चार घंटे तक लेट नहीं चली है। तो मालूम है कि जो ओवर हैड वायर कटता है यह क्या गुड्स ट्रेफिक के लिए अलग है और पैसजर्स ट्रेफिक के लिए अलग है यह दोनों एक ही इंजिन से एक ही दापरे के अन्दर में चलते हैं।

यह बात सही है कि घड़ल्ले से रेलवे में चोरी होती है और ब्रेक बीम बेयरिंग की चोरी तो बहुत ज्यादा होती है। यह बात सही है कि इनके स्टाफ के ऊपर, वेगन्स के ऊपर और स्टेशनों के ऊपर भी हमले होते हैं। लेकिन बजट में यह कहीं खर्चा नहीं हुई कि मुसाफिरो के ऊपर किस तरह में हमले होते हैं। मुसाफिरो के ऊपर भी हमले होते हैं और उनकी भी जान व माल खनरे में पड़ते हैं। तो उनकी भी सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए। अधिकारियों का ध्यान इस दिशा में भी जाना चाहिए कि मुसाफिरो के ऊपर भी उनकी ध्यान जाय न कि केवल उनकी पहलुओं पर ध्यान जाय जिसकी क्षति उन्हें तुरन्त पूरी करनी पड़ती है। क्योंकि मुसाफिरो की क्षति होनी है तो पूरी नहीं करनी पड़ती, इसलिए उसकी तरफ उनका ध्यान जाता नहीं या जाते जात मामला बिगड़ जाता है। ता मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए। यह बात सही है कि ईस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्टर्न रेलवे 'साउथ ईस्टर्न रेलवे, खास करके साउथ ईस्टर्न रेलवे 'और ईस्टर्न रेलवे' यह दो रेलवेज 60 परसेंट गुड्स ट्रेफिक से लिए रेसपासिबल हैं। इन दोनों रेलवेज की खास तौर से निगरानी की जरूरत है और यह निगरानी करने में यह भी निगरानी करने की जरूरत है कि क्या इसमें उन का भी तो हाथ नहीं है, जिनके ऊपर इसकी रसवाली का भार दिया गया है? उनका कितना इसमें हाथ है यह भी देखने की जरूरत है। रिपोर्ट यह है कि बुकिंग होती है तो बुकिंग में भी गड़बड़ी होती है डेलीवरी होती है तो डेलीवरी में भी गड़बड़ी होती है और सारे स्थानों में गड़बड़िया होती हैं और इन सारी गड़बड़ियों में सब लोगों का सामना रहता है। इस सामने को रोकने का इन्तजाम होना चाहिए। यह सामने-दारी जब तक बन्द नहीं होगी हमारी पब्लिक अडरटेकिंग्स का चलना बहुत ही कठिन हो जायगा और जो हमारे सामने आज लक्ष्य है कि सारे उद्योगों के ऊपर हमारा काबू होना चाहिए, समाज का काबू होना चाहिए वह लक्ष्य हमारा

ओझल हो जायेगा। हम उसमें सफलता प्राप्त नहीं कर सकेंगे।

MR SPEAKER . He may continue after the lunch recess

13 01 hrs

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

*The Lok Sabha reassembled after
Lunch at Fourteen of the
Clock*

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

श्री रान नारायण शर्मा उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह बनला रहा था कि जा ब्योरा हम लोगों को रक्म का दिया गया है उसमें 160 करोड़ का घाटा होता है जिसमें हम लोगों को 33.12 करोड़ की बात बतलाई गई है और उसकी क्षति की पूर्ति करने के लिए जो माल और पैसेजरी पर किया गया बढ़ाया गया है उससे हमें साल में लगभग 35 करोड़ रुपया मिलेगा। तो यह तो हमारी आर्थिक व्यवस्था है जहां तक कि रेलवे का सम्बन्ध है।

अब मैं चन्द सुझाव गन्त्रों को देना चाहता हूँ। सारे रेलवे सम्बन्धी सुझाव देने के पहले मैं कुछ अपने इलाके से सम्बन्धित स्थानीय सुझाव देना चाहता हूँ। पटना शहर बिहार का हैडक्वार्टर है और धनबाद एक औद्योगिक क्षेत्र है तथा प्रधान जिला है लेकिन उनका सीधा सम्बन्ध गाड़ियों से नहीं है। इसलिए पटना के लिए सीधी गाड़ी धनबाद से होनी चाहिए। टाइम टेबल से राँची-धनबाद-पटना दिखलाया जाता है लेकिन वह वास्तव में जैसे कि फीगर्स का मायाजाल है वैसे ही वह भी एक माया ही है क्योंकि उनमें जो समय लगता है वह बहुत अधिक समय है और कोई सीधे गाड़ी भी नहीं है बल्कि कुछ डिब्बे उनमें जोड़े बिस्ते जाते हैं

और नामकरण के लिए राँची-धनबाद-पटना कहा जाता है लेकिन धनबाद से वास्तव में कुछ बीगियाँ ही उनमें जोड़ी जाती हैं।

दूसरी बात यह है कि धनबाद एक औद्योगिक क्षेत्र है, वहाँ से बहुत से मुसाफिर आ जा सकते हैं। राजधानी एक्सप्रेस जो कि कलकत्ता और दिल्ली के बीच में चलती है वह गोमोह में रुकती है जो कि 18 मील दूर है और उसमें जो खाली सीटें भी आती जाती हैं वह खाली ही चली जाती हैं। अगर उस ट्रेन को धनबाद में रोक जाये और यह छूट दी जाये कि जो पहले में रिजर्वेशन कराये और जो खाली सीटें रह जाये उसमें स्थानीय पैमंजर्स को ले लिया जाये तो उसमें भी आमदनी में कुछ वृद्धि होगी और जो खाली सीटें चली जाती हैं उसका सबाल भी नहीं रह जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, पाथरडीह और प्रधान खन्ना के बीच में गुड्स ट्राफिक की एक लाइन है जिसमें 5 ऐसे रेलवे क्रासिंग हैं जिनको बराबर बन्द रखा जाता है। उनके बन्द रखने की वजह से वहाँ गाड़ियों को काफी कठिनाई होती है। एक गांव के अन्दर में ही अपने घर में खेत में जाने के लिए या खेत से घर में आने के लिए कभी कभी लोगों को दो मील, तीन मील या पांच मील का चक्कर काटना पड़ता है। इसलिए वे जो पांच क्रासिंग हैं उनको चालू होना चाहिए।

धनबाद में सरकार रेलवे का ओवरब्रिज बनाने का काम कर रही हैं लेकिन लगभग पिछले दस सालों से आज तक वह काम कम्प्लीट नहीं हुआ है। वहाँ पर दुर्घटना भी हो गई है और मुसाफिरों को काफी दिक्कत होती है। अगर दस मिनट भी ट्रेन वहाँ पर रुक जाती है तो सैकड़ों गाड़ियों का ताता, इस साइड में भी और उस साइड में भी, लग जाता है जिससे कि समूचा टाउन ब्लाक हो जाता है। तो मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ

[श्री रामनारायण शर्मा]

कि उस ओवरब्रिज के बनने में जो भी कठिनाई हो उसको दूर करे और जल्द से जल्द उमको पूरा कराये।

उपाध्यक्ष महोदय, कोयले के ट्राफिक को सुधारा जाये ताकि नार्थ बिहार को कोयला मिल सके। आज बिहार से बिहार में ही कोयला ले जाने के लिए उत्तर प्रदेश होकर जाना पड़ता है।

उत्तरी बिहार में कोयला जा सकें उमके लिए धनबाद में पटना एक मीट्री रेल की लाइन जाय। आज जो आसनगोल होकर पटना जाना पड़ता है या गया से पटना जाना पड़ता है तो मैं चाहता हूँ कि धनबाद में पटना के लिए मीट्री रेल की लाइन की व्यवस्था हो और ऐसे होने से कोल ट्रान्स्पोर्ट की दिशा में काफी सुविधा होगी। इस से कोयले के ट्रान्स्पोर्ट में बहुत सुगमता हो जायेगी और दूर-दूर तक उत्तर बिहार और दक्षिणी बिहार में कोयला पहुँचाया जा सकेगा।

अब सरकार एक तरफ तो यह हिल कंमिशन देती है और दूसरी तरफ मुमार्फरो के ऊपर 59 करोड़ रुपये का नुकसान उठानी है। जब आज रेलगाड़ियों में ओवरक्राउमिंग रहती है तो हिल स्टेशन के लिए इस तरह की टिकट में रियायत देकर यात्रा के लिए प्रोत्साहन देने की क्या जरूरत है कि हम इस तरह में इथोडे टिकट पर हिल स्टेशन पर लोगों को भेजने की चेष्टा करें? अब हिल स्टेशन पर बड़ी लोग जाते हैं जिनके कि पेट भरे हुए रहते हैं और इसके लिए जनसाधारण जिनके लिए ट्रेविल करना आवश्यक हो उनको हम टैक्स करे उनके लिए हम टिकट की दर बड़ा दे तो यह कहा का इन्साफ है? पेट भरे हुए लोग जो ऐसा इशारत के लिए पहाड़ों की मीर किया करते हैं उनको इस तरह का हिल कंसेसन नहीं देना चाहिए और इसको बन्द कर दिया जाना चाहिए। इस तरह के जो और भी कंसेसन हो उनको भी बंद कर देना चाहिये।

कोयला उद्योग का जहा तक सम्बन्ध है सरकार ने कबूल किया है कि हम साउथ ईस्टर्न और ईस्टर्न रेलवे से 5500 गाड़ी बंगाल और बिहार की कोल फील्ड्स को प्रतिदिन देते हैं। जहा बंगाल और बिहार के कोयला क्षेत्र को हम 6500 गाड़ी प्रतिदिन दिया करते थे पिछले दो महीनों में 5500 तक ही दिया है। इस को सरकार ने कबूल किया है और सिर्फ दो महीने की फीगर कबूल की है। मैं सरकार का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि यह फीगर जो है पिछले 1970 साल की उसके अनुसार हमने 1222 बैगन प्रतिदिन के हिसाब से उन्हें कम दिये हैं। अब एक तरफ जहाँ हम बेकारी को दूर करने की बात सोचते हैं और माननीय मंत्री ने मुझसे दिया है कि इस तरह से वह इतने लोगों को काम दे सकेंगे वहाँ पर मैं बतलाता हूँ कि कोयला खदानों में इस तरह से लगभग 30 हजार लोग बैगनों की कमी के कारण बेकार हो गये हैं। कोयले का उत्पादन जहा अपने मुल्क में 8 करोड़ टन के हुआ करता था वह पिछले सन् 1970 के साल में 7 करोड़ टन रह गया और यह एक करोड़ टन कोयले का उत्पादन कम हुआ है जिससे कि लोग हजारों की संख्या में बेकार हुए हैं। इसलिए रेलवेज को इस दिशा में ध्यान देना है कि जहा मुल्क की जरूरयात बढ़ती जा रही है तो यह उनकी बैगंस की कंपैमिटी घट कैसे रही है? जरूरयात के हिसाब से बैगम औफरिंग भी अधिक होनी चाहिए लेकिन वह औफरिंग कम हो रही है। इसकी तरफ रेलवेज को ध्यान देना चाहिए।

इंडियन माईनिंग असोसियेशन के चेयरमैन ने बतलाया है कि पिछले साल बंगाल और बिहार के कोयला क्षेत्रों में कोल बैगंस की औफरिंग 1222 बैगन प्रतिदिन के हिसाब से कम हुई है।

चूँकि घंटी बज चुकी है इसलिए मैं संक्षेप में एक दो सुझाव देकर अपना भाषण समाप्त करूँगा। कोयला उद्योग में अभी जो कोयले की 12 घण्टे डेलाइट लोडिंग होती है उसको 24

घण्टे की कर देना चाहिए। वह जो फाइव जीवर्स लोडिंग होती है 5 घण्टे में जो उसकी लोडिंग अभी होती है वह घटा कर साढ़े 4 घण्टे की जा सकती है। इस तरह से जो कुछ अभी भी हमारे पास शक्ति है उस शक्ति का सही सही हम उपयोग कर सकते हैं। जो दो तिहाई कोयले का उत्पादन होता है वह सरकारी कारखानों में जाता है। अभी एक चौथाई जो बैंगम की कमी हो गई है इससे जनता सफर करती है जबकि उधर कोयले की खदानों में कोयले का अम्बार पड़ा हुआ है। अभी भी 9 मिलियन टन का कोयले का स्टॉक कोयला खदानों में पड़ा हुआ है। यह इस तरह से डेढ़ महीने का स्टॉक उनके पास पड़ा हुआ है। कोयले के बैंगम के वितरण में गड़बड़ होती है और होता यह है कि छोटी कोएलरीज को बैंगम न मिल कर एक, एक कोएलरी में रैंक दिये जाते हैं जो कि करीब 70-80 बैंगम माल के होते हैं। इस तरह में जो बीच का आदमी है जो न तो कांजूमर है और न ही कोयला मण्डायर है यह बीच का आदमी एक ही दिन में 80 हजार कमा लेता है। इसलिए मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह उधर ध्यान दे क्योंकि एक तरफ तो कोयला का अम्बार पड़ा हुआ है और दूसरी तरफ कोयले का अभाव हमारे मुल्क के अन्दर मौजूद है और इस समस्या को हल करने के लिए सरकार आवश्यक कदम शीघ्र उठाये।

SHRI A. P. SHARMA (Buxar) Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the budget proposals brought in this house by the Railway Minister. I have a definite reason to do that. It is only in this year, unlike the previous year, that the Railway Minister has perhaps realised that unless and until the rise in costs and the increase in the working expenses of the railway are met by increasing the rates and fares on passenger tickets the railways are bound to run in a loss.

The running of the railways in a loss has been a very controversial matter. The railway is bound to run in a loss if the prices

of coal on the one hand, the prices of steel on the other and the prices of such commodities which are required for the running of railways are increased day by day, and the rates and fares on the railways are kept as they were three or four years back. The railways are bound to run in a loss. Therefore, this is perhaps the first time that the Railway Minister has realised this aspect of the working and has come out with a sound business proposition in this house by making a slight increase in the rates and freight of the railways so that the railways could be run neither in a loss nor in a profit.

It is always said that the railway is a public utility service. If it is a public utility service, then the question of loss or gain should not be taken into account. Even if it runs in a loss, since it is a public utility service, we have to run the railways; we cannot close them. But, if the railway's commercial aspect taken into account, then the earlier factors that I have stated have to be kept in mind. The fact is that most of the railways in the world today are running in a loss. Only in a very few countries do the railway make a profit. Therefore, if we are concerned about the loss and gain so far as the railways are concerned, we have, always to take all these factors into account.

I would like to deal with another aspect, the financial aspect, of the railways which is mostly responsible for indicating or giving an impression that the railways are running in a loss. Here, you will find a very unique thing. A very unique financial arrangement is always placed before us. We pay a certain amount of dividend out of the earnings of the railways, irrespective of the fact that particular sections on the Indian railways always run in a loss and they are never going to make any profit. For example, I can say that some of the railways in India like the North-eastern Frontier Railway, the Northeastern Railway, the Northern Railway and also the Southern Railway are not making profit. But when the question of payment of dividend comes, according to the present financial arrangements of the railways, dividend is calculated on the Indian railways as a whole.

The Railway Minister himself said that they have run into a loss of Rs. 8 or 9 crores

[Shri A. P. Sharma]

but on that also the dividend has been calculated I do not know whether the Minister will apply his mind to this problem and see that this faulty financial arrangement changed. I can understand if railways are asked to pay dividends on earnings where they make a profit. In this connection, I suggested that the following recommendations of Transport Committee should be implemented

- (1) In the planning of transport in future the need for ensuring financial solvency of the railways should be kept in view
- (2) In all cases of lines which are expected to be unimunerative even after a few years of their opening provision should be made to compensate the railways for the losses
- (3) Concessions given by the railways in fares and freight rates have to be considered on merits. To the extent that these concessions are granted in the larger public interest and involve losses to the railways, the losses should be taken off them in determining the railways commitments to the general finances.

If these recommendations are implemented, a lot of worries of the minister about losses in railways will be removed.

So far as economy in railways is concerned, we have had a very sad experience. We always start from the wrong end. In the name of economy, the number of class IV employees, gangmen, porters etc. who are in the lower grade is reduced and the number of higher grade people is increased. This is my experience about economy. Therefore, although it is necessary to curtail unnecessary expenditure in railway working, this type of economy I just mentioned should be avoided.

Coming to my State of Bihar, if you look at the railway map of India, a large portion of the Indian Railways runs through that State. Apart from giving us more lines, even for recruitment through the service commission, there is no arrangement

All members, irrespective of party affiliations from Bihar have been demanding the location of the headquarters of the service commission in Bihar somewhere at Danapur or Patna. In this House, all successive ministers have given assurance, but nothing has been done. There is one Assistant Secretary who has been posted there. It is just like a post office, no work of the service commission is carried on there. It is a meaningless expenditure. If it has been decided not to have the headquarters of the service commission there, it is better not to have it.

If there is a full fledged Railway Service Commission there are many advantages to the people of both Bihar and UP. It is very necessary and we have been demanding it for a very long time. I am sure the Railway Minister will see the genuineness of this demand of the people of the area and agree to the establishment of a full-fledged Railway Service Commission at Patna or Danapur.

Then there has been a demand that the divisional headquarters of the North Eastern Railways should be located at Sonpur. In fact, there were even some agitations for it. The previous Railway Minister had given the impression that he is going to decide this question in our favour. I referred to this demand when I spoke on the railway budget last year in the other house. My feeling is that politics are introduced even in the working of the railways. For instance, the former Railway Minister decided to locate the headquarters of a railway division at Rangipara in Assam. I do not know what justification is there for that. Similarly, Banaras has been selected for location of another headquarters. I do not know how Banaras is better than Sonpur. I am not saying that Banaras or Rangipara should not have railway headquarters but I feel politics plays a greater part than justification in the location of headquarters.

Coming to De lux trains, Shri Dinen was against the running of De lux trains. But I am in Bhattacharya's favour of them. I say that after the introduction of the *Rajdhani Express* there is enough justification for the diversion of the weekly De-lux service to Patna. Now it is done once a week. I say that it should be done twice. It is a convenient train for people going to North Bihar and Assam.

Then I come to a very important part of the speech of the Railway Minister where he casually quoted from the address of the President where he has referred to consultation with trade union leaders in evolving a sound industrial policy. I take it that he meant workers' participation because otherwise consultation with trade union leaders in evolving a sound industrial policy has no meaning. The railways have done some work in this direction and a team of railway officers and labour representatives were sent to Yugoslavia and some other countries to study this system in 1965.

They have submitted a report also, but since 1956 this report has not seen the light of the day. If the Railway Minister wants to associate the representatives of railway workers with increasing the production, decision making and running of the railways, it is absolutely necessary that right from the plant level up to the Railway Board the representatives of the railway trade unions and workers should be associated. It is not that a director is appointed at the level of the Railway Board and we are very happy. That will serve no purpose. The association of railway representatives right from the plant level up to the Railway Board is absolutely necessary.

Regarding disturbances caused in the running of the railways, it is a very sad commentary on people who, for serving their, political interests in season and out of season, attack railway property and railway employees. They squat on the railway lines. Not only that, in the north eastern part of the country it has become absolutely impossible for to run the Railways. railway employees are assaulted. Sometimes people are killed also. If that is the situation continuing in certain areas of the country, is it possible for railway employees to run the railways ?

The employees are expected to run the railways under normal conditions. They are not supposed to fight with the hooligans and people who indulge in violence. If the employees keep away from work, they are treated as strikers and their service is broken. I want not only to inform the Railway Minister but also to sound a note of warning that we had a meeting of the National Railwaymen's Federation where we have taken a

decision to give a directive to our workers that, if such a situation continues in certain parts of the country and if the people for whom railwaymen render loyal services start beating and killing them, they should stop the running of railways under all circumstances till such time as normal conditions of working are restored.

My hon. friend, Shri Dinen Bhattacharyya, said yesterday that by increasing the freight and fares the Railway Minister is now going to *hatao* the *garibi* instead of *garibi hatao*. He made a reference to our Prime Minister's assurance given to the people. I want to assure that so far as railwaymen, as a class, are concerned, they have given enough proof of their patriotism and of their loyal services to the country and the nation and they will continue to do that. I want, on the other hand, that the Railway Minister must take severe steps to see that such people are dealt with a heavy hand so that normal conditions of working exist in these areas. Then only the railwaymen can be held responsible for not doing efficient work.

Only one sentence and I finish. I am very happy that the present Railway Minister has dealt in his speech with certain things as a practical man. He has not talked about corruption or eruption of so many things on the Railways. I want to inform him that as a trade union we have decided that we are not going to support the wrong people. There are wrong people in every sphere of life and, therefore, it is no use making propaganda about that. I asked a question about the eleven-point programme of the former Railway Minister. I have not got an answer. I would like the Railway Minister to see to that aspect of railway working where a parallel body has been introduced for a certain purpose, where employees are made a special target of attack by certain officials and non-officials associated with that organisation. I would like to know how much money has been spent on that account and how much profit the railway has made. I would like the Railway Minister to examine this aspect and see that as a practical man he should see that the working of the railways improves by associating the representatives of the workers, as I suggested earlier.

SHRI KALYANASUNDARAM (Tiruchirappalli) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the

[Shri Kalyanasundaram]

outset, I have to say that the speech read out by the Railway Minister was not only disappointing but even provocative. I have to take very strong objection to many of the points that he has brought into his speech.

No doubt, he is aware that there is intense criticism and discontent not only from the Railwaymen but also from the public in regard to the way in which the railways have been mismanaged. He wanted to come out with an explanation. So, perhaps, the Railway Minister was advised to be on the offensive rather than on the defensive. He was on the offensive against railwaymen, against the public, against political parties, against everyone. That seems to be his attitude.

In his speech, there is an impression created as if the railwaymen are very greedy and they are asking for more and more. I do not know whether the Railway Minister goes through the Reports that are placed here and distributed to the Members from the Railway Ministry itself. If he goes through them he will find that the percentage of expenditure incurred in respect of staff in the Indian Railways is the lowest as compared to other Western countries. In Britain, 64 per cent of the total expenditure is incurred in respect of staff and that means only 36 per cent is incurred in respect of other operational costs, fuel, etc. In Japan, which is nearer to us, in Asia, the expenditure in respect of staff is 59 per cent and that means the expenditure in respect of other operational costs, fuel, etc., is 41 per cent. Here, in India, the expenditure on staff is 50 per cent and the expenditure on other operation costs, fuel, etc., is also 50 per cent. So, that is what is taking away more. If he dispassionately examines this question, he will see that the working expenditure in other respects, that is, what is spent on workshops, what is spent on contracts and other things, is very high and out of proportion. I wish his speech were a little more humble and he ought to have tried to find out the truth.

No doubt, the performance of railways in the past three years has deteriorated even in respect of operational efficiency and punctuality. As regards operational efficiency,

so far as it relates to the workers, it has not deteriorated. On the contrary the Report itself says that the worker has done his best and has given his maximum. I do not want to bother the House with figures.

Why this grudge against the workers? I endorse one aspect of the statement made by Mr. A. P. Sharma that our workers are not wanting in patriotism. I endorse that. But don't put their sense of patriotism to too much of strain. They have borne all these difficulties far too long.

How do the Railways incur loss? First of all, I want to remove the idea that the Railways are incurring a loss. The figures are so manipulated as to present a picture that the Railways are incurring losses. If you concede that the Railways should work as a public utility service, in the interest of the railwaymen, in the interest of the travelling public and for the speeding up of the economic activities of the country, what is it that you find in the Financial Statement? The Financial Statement does not show any loss, and that is, in spite of these mismanagements. I will come to this aspect of the matter later on.

Here we find Depreciation to the extent of Rs. 105 crores and they show it as expenditure. Certain amount under 'Allocation for Railway Development' is shown as expenditure. And what is worse,—Mr. Sharma missed this point,—interest is being paid for the arrears of contribution on the General Revenues. In other words, the Finance Ministry is squeezing the Railways like anything. I do not know whether the Railway Ministry is independent, whether it is able to act independently. I do not know whether the Financial Commissioner in the Railway Board is acting in the interest of the Railway Board or acting as an Agent of the Finance Ministry. I want to have his point cleared up when the Minister replies to the debate. The Finance Ministry wants to squeeze as much as possible for the general revenues.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad) Some money is invested by the Government in the Railways. Towards the interest on that, dividend is paid,

SHRI KALYANASUNDARAM : Even in private enterprise, they get dividend only when there is profit ; not otherwise. Nobody has paid interest for their failure to pay dividend.

We have listened to the speech of the hon. Minister where he mentioned about thefts, in spite of interruptions from this side. No doubt thefts have been there not only now, but ever since the Railways have started. Perhaps the problem is becoming very acute now. But, who is responsible for this ? He referred to this problem in three places in his speech. He said, it is a menacing thing ; It is a very serious thing and particularly he was mentioning one thing—that is, overhead wires. I think the Railway Minister knows something about electricity. If he does not know, let him say so.

The overhead line is always alive ; it is live wire with energy with great tension. What is the tension ? 25,000 volts. There is no question of going near it. Nobody can go anywhere near even upto a distance of 3 feet. If he goes he will be finished. He is gone.

From his speech, I learn that these thefts of copper wires occurred not during the construction period, or when they were stored in the storage yard, or they were under custody of the contractors, but after the line has been energised and handed over to the Railways. Then only these thefts have happened. Can it be done so easily ? Can a thief go and take away copper wire like this, which is lying overhead ? Even the worst dacoit of our country cannot do it, taking away a line which is energised at such a high tension. Whom does the Railway Board want to fool ? Anyone who has knowledge of electrical engineering will admit that. Here the thieves are those who are clothed as big officials and big Contractors. A metre length of copper wire weighs more than a kilogram in weight. How to carry these things ? If the hon. Railway Minister is willing to listen to the voice of truth from the 13 lakhs of railwaymen and the public, he will be benefited. But his Railway Board will not listen, and he is guided only by his Railway Board. So long as he is guided by his Railway Board, he is not going to contribute anything for the betterment of the railways and the railways will continue in the same old way.

Electrification and dieselisation are no doubt an advancement, although they create problems regarding staff. They lead to retrenchment and loss of employment potential, and so, some of us are only cautioning them to do it in the proper way without its resulting in unemployment.

We know that electrification has taken place. In 1958, a separate organisation called the Railway Electrification Organisation was constituted, and a general manager was put in charge of it. For what purpose ? It had a bunch of well trained engineers and technicians. But was this organisation entrusted with the construction of all this railway line under the new electrification scheme ? Where was the need to give all these works to the contractors ? It was given to three big contract firms, two British and one Italian. It will be difficult for me to pronounce the Italian name, and, therefore, I shall mention only the names of the British firms ; these are the BICC, London and the Cromptons. The Cromptons are very well known. These three companies have formed a club.

There was no open tender and no open competition. When they form themselves into a club, you can understand what will happen. They dictate their terms. If the hon. Railway Minister wants to know the truth, I would request him to get all the tender documents and place them before the House. I shall show to him that they have not spent even half the amount that was paid to the contractors, and they have swallowed more than half of the amount intended for these projects. If the hon. Minister is interested, let him please get the documents. I do not want to give him the details now. Let him get all the tender documents in regard to the contracts that were entered into between the Railway Electrification Organisation and the three firms whose names I have mentioned. If he wants my help, I am prepared to give him the correct details to show how these three companies have swindled to the extent of nearly 50 per cent of the amount that was allotted for these projects.

I shall give just one instance regarding the Rourkela-Bilaspur section. Let the hon.

[Shri Kalyana Sundaram]

Minister verify. The amount of the tender agreement was Rs 257 lakhs. The details are : Supply of spare parts : Rs 90 lakhs ; Erection charges : Rs 80 lakhs, and Establishment charges : Rs. 87 lakhs. In regard to the Rs. 90 lakhs which is said to have been paid to the contractor for the materials, that is, the overhead equipment purchased from a supplier, he must produce a voucher for that. Kindly ask him to produce the sales tax account which he has submitted to the State Government. He has mentioned only Rs 45 lakhs in respect of the materials purchased, to the sales tax officers. But here he has given the amount of Rs 90 lakhs and has drawn the amount of Rs 90 lakhs. Let the hon. Minister examine these things and produce them before us. In the name of this House, I ask the hon. Railway Minister to get all these documents and submit them to scrutiny by a committee of this House. Then, he will know how much money has been wasted. If he wants economy, we are all for economy, but not for retrenchment of a casual labourer or a gangman or a porter or a peon. This is how you should economise. Crores of rupees are wasted like this, swindled by private contractors and corrupt officials. Not that all our officials are corrupt ; we have fine engineers, the best engineers, the cheapest engineers and the most efficient engineers. That is why there is so much demand for our technicians in capitalist countries like America. Our labour is the cheapest and most efficient. I am proud of our labour. But our Railway Minister does not admit that. He is angry with our labour. He thinks that the failure of punctuality is due partly to inefficiency of labour. Will he kindly give me the breakup, to what extent failure of punctuality was due to political agitations, theft of overhead copper wires and to what extent it is due to labour inefficiency.

Cordon off the eastern portion. What is happening in the rest of India. Are the trains running to time ? If any foreigner reads the budget speech of the Railway Minister, he will think that India is passing through a big turmoil, everywhere there is unrest, agitation, theft of wires, theft of everything. What will others think of our country ? Did any of them opposite think about it ? Is this the reality in our country ? For the sake of

concealing—I do not want to use harsh words—corruption and inefficiency of the administration, these charges are levelled against the workers and the public. I request the Minister to inquire into these matters which I have raised.

There is an engineer who was Chief Engineer in the railway electrification organisation. It will not be fair for me to give his name in the House. But he was awarded a Padma Shri. For what ? he had been in service for ten years and he has helped these contractors a great deal. Today he is in the service of one of the contractor firms on a monthly salary of Rs. 10,000 or so (*Interruption*). Such an engineer was awarded a Padma Shri. If I am wrong, let the Minister deny it.

AN HON. MEMBER : Was it after retirement ?

SHRI KALYANASUNDARAM : During service. Two years later he joined that firm. He is such an attractive person that so many officials in service are also after him, because he has got the power of inducement. He can get any son of any official employed anywhere through these private firms. So he is a most sought after person. Perhaps it is because of that that he was given a Padma Shri. This is how the so-called big officials are swindling the railways, being hand in glove with contractors. And the Minister has the courage, the guts, to charge the workers, who are sweating for the railways, with all these things.

Then what about the incentive scheme ? Last time I raised it. I do not have the time to go in detail. If I had to do full justice to all the points raised in the Minister's speech, I would require not less than two hours. I have got enough material to occupy that much of time. I am basing myself on facts, not on gossip. But I know I do not have that time and I will not be able to do full justice to the subject.

About the incentive scheme, they have realised that it has not been fully implemented. Why ? In the name of incentive scheme, they have created posts of the higher category

while retrenching and surrendering posts of semi-skilled and skilled workers in the workshops. How does the Minister expect the workers to be very happy about this scheme? It has been in force for some time now. Appoint a high-power committee to assess the advantages and disadvantages.

One should know the merit or demerit of the scheme and should know whether it has been successful or otherwise. As it works at present, it is just deceiving oneself to have this incentive scheme. Figures on paper look wonderfully so many units have been turned out. But in such a hurry, in such a haphazard manner. Wagons and engines which are sent out of workshops in the name of incentive scheme increase our expenditure on maintenance twofold. I am not opposing the incentive scheme as such. If it can be worked with the co-operation of the workers it can achieve the results desired. But the way it is implemented in several workshops is a damage to the scheme itself. I am speaking with personal knowledge.

The Railway Minister says that the rise in freights and fares are marginal—one rupee for a journey from Madras to Delhi. But the Railway Ministry has no moral right for demanding this from the nation. That is my objection. The increase asked for may be trivial. He has misled the House by saying that the railway fare in our country is the cheapest. Maybe, the railway fare may be low. But compare it with the purchasing power of our masses. The masses have no houses near their working places. Is it not the duty of the Government to provide food and shelter and clothing for all its citizens? Next to food, shelter and clothing comes travel facilities. Cheap travel facilities should be provided. Even if you cannot make it pleasant, at least make it cheap.

Catering establishment in the railways is miserable. I have listened to criticisms made in the earlier Houses that it was worked by the Railways and so it was miserable. It is not true. Wherever you bring the contractors, you are swindled. That is what happened under the Railway Electrification scheme. In some places this is done by the contractor, while some stations are worked by the department. Both are now going down in standard.

Let them institute a committee to enquire into it. It is costlier than outside.

SHRI A. P. SHARMA : What is your suggestion? (*Interruptions.*) I am talking about improvement of railway canteens.

SHRI KALYANASUNDARAM : Perhaps he is agreeing with some of the criticisms I have made. I come from the south. I know that outside the station a meal costs 80 paise where as a meal, which is bad in quality, costs Rs. 1.55 on the railway platforms and five paise for sales tax. If it is served on the trains, it costs Rs. 2.05. I am referring to a vegetarian meal; I am a vegetarian and I do not know about the quality of non-vegetarian food on the railways. Perhaps it is worse. The catering establishments have become bad after they were given to the contractors. I can inform the House that the contractor boys purchase edibles from outside and bring them in. There are places where the selling side is left to the contractor.

Even where the refreshment rooms are run by the railways, the selling alone is given to the contractor. The contractor employs boys. He does not take the edibles from the refreshment rooms. He gets them from outside and sells them to the detriment of the health of the passengers. Rotten stuff is brought and sold. If an enquiry is made, it is not very difficult to find out all these things.

15.00 hrs.

So, I want to make some suggestions. With regard to the working of the catering establishment, I wish the Railway Ministry appoints a Committee to enquire into the conditions and to make suggestions as to how to improve the quality of food and the service to the passengers.

SHRI A. P. SHARMA : There was a Committee. (*Interruption*)

SHRI KALYANASUNDARAM : Referring to railway electrification organization and its functioning, there is the 70th report of the Estimates Committee which I happened to go through. It had made some recommendations about reorganisation. In 1968, it has been reorganised or decentralised. The Estimates Committee had said that the expenditure incurred as a result of the reorganisation is

[Shri Kalyanasundaram]

more and they have also suggested to the Railway Ministry that they should submit a report on that, whether it has resulted in an economy or has resulted in greater expenditure, after two years, to this House. Two years are over and I do not yet see any report, or I do not know whether any attempt has been made to submit the report.

With regard to the railway budget speech of the Minister, I am opposed totally to all the increase in rates proposed by him, and I take strong objection to the criticism that he made about the workers.

डा० गोविन्द दास (जबलपुर) उपाध्यक्ष जी, अपने इतने लम्बे मसदीय जीवन में मैं आज सबसे सक्षित भाषण दूंगा और वह इसलिए कि मैं चाहता हूँ कि जो बाने मैं कहूँ, रेल मन्त्री जी उन्हें नोट कर लें और उन्हें कर भी दे क्योंकि वे बहुत छोटी-छोटी बाने हैं और उनको कई बार मेरे चुनाव क्षेत्र स लिखा भी जा चुका है। इनके पहले जो रेल मन्त्री पे उनको भी लिखा गया था परन्तु वे बहुत छोटी बात होने पर भी पूरी नहीं हो सकी।

मैं जबलपुर से आता हूँ। जबलपुर का इस देश में केन्द्रीय स्थान होने के कारण बहुत बड़ा महत्व है। मध्य प्रदेश में यही यातायात के साधन बहुत अमनोपजनक है और फिर जबलपुर जो कि मध्य प्रदेश की राजधानी बनाया जाने वाला था उसके लिए तो यह बान और भी ज्यादा जोर देकर कही जा सकती है। से इन बातों को आपके सामने, जैसा मैंने अभी आपसे कहा बहुत सक्षेप में रखना चाहता हूँ और मैं आशा करता हूँ कि उन पर कार्यवाही भी जायेगी। जबलपुर से बम्बई जाते हुए जो तीमरा स्टेशन पड़ता है उसका नाम भिटोनी है। वह एक गांव ही है लेकिन उसका भौगोलिक दृष्टि से बड़ा महत्व है। जबलपुर में बहुत बड़ी सरकारी फैक्टरी खमरिया में है जहाँ पर हमारी सुरक्षा का बहुत सा सामान बनाया जाता है। जबलपुर वाले चाहते हैं कि खमरिया कोई बहुत

दूर नहीं है सिर्फ 12 मील है, भिटोनी से लेकर खमरिया तक और खमरिया से लेकर भिटोनी तक एक प्रातः काल और एक सायंकाल लोकल गाड़ी चलाई जाए। वहाँ पर अभी भी पातें बिछी हुई हैं और उन पातों पर सरकारी यातायात होता है। यह गाड़ी अगर बनाई गई तो वहाँ पर केवल 8 बोगिया और दो इंजिनों की आवश्यकता है। इस लोकल गाड़ी के बनने से वहाँ के लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

दूसरी बात यह है कि जबलपुर से बम्बई और जबलपुर से कलकत्ता रोज वहाँ पर जो टार-गाडिया जाती है उनमें एक-एक फर्स्ट क्लास की बोगी और एक-एक थर्ड क्लास की स्लीपर बोगी लानी चाहिए। आप कभी तो लगातार है और कभी नहीं लगातार है। यह बहुत छोटी सी बात है। अब जबकि ट्रीजल इंजन डाक गाडियों में लगाने लग गये हैं तो एक-एक बोगी और बड़ा दान में कई कठिनाई की बात नहीं होगी।

तीमरी बात यह है कि जबलपुर से दिल्ली आने के लिए एक एक्सप्रेस ट्रेन की बहुत आवश्यकता है। यह बात कई बार कही जा चुकी है लेकिन यह एक बड़ी बात है। जब तक यह मीथी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं हो जाती तब तक एक फर्स्ट क्लास की बोगी और एक थर्ड क्लास स्लीपर बोगी, जबलपुर से इलाहाबाद जो डाक गाड़ी जाती है उसमें लगा दी जाये और दोनों बोगियाँ इलाहाबाद में काटकर अपर इण्डिया में जोड़ दी जाय। हफ्ते में दो बार तो आप लगाते ही हैं इसलिए चार दफा और लगा देने में कोई दिक्कत नहीं होनी चाहिए।

चौथी बात यह है कि जबलपुर से गोदिया मीटर गेज है। जबलपुर से गोदिया जो शाम को गाड़ी जानी है उसमें एक थर्ड क्लास स्लीपर बोगी लगनी चाहिए। यह कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। ये चार बातें तो मुझे गाडियों के सम्बन्ध में कहनी थी।

एक बात मुझे मीटर गेज के सम्बन्ध में और कहनी है। मीटर गेज के जितने स्टेशन हैं उन स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर कोई सीलिंग नहीं है जिसकी वजह से गर्मी में बहुत तकलीफ होती है। इसके अतिरिक्त वेटिंग रूम के जो बाथरूम हैं वे बहुत खराब हालत में हैं। ये भी बहुत छोटी-छोटी बातें हैं जो कि बहुत आसानी से पूरी की जा सकती हैं।

एक बड़ी बात मुझे और कहनी है जोकि जबलपुर से सम्बन्ध नहीं रखती है। और वह यह कि गायपुर से बस्तर तक एक रेल होनी चाहिए। यह गाड़ी बहुत ही आवश्यक है। इसके सम्बन्ध में बहुत दफा बातें हो चुकी हैं लेकिन अभी तक कुछ हुआ नहीं है।

तो जैमा मैंने आपसे कहा था, मैं अपने इतने लम्बे संगदीय जीवन का आज सबसे संक्षिप्त भाषण दे रहा हूँ और यह संक्षिप्त भाषण इसलिए दिया है जिसमें थोड़ी सी बातें कही हैं कि उनपर रेल मन्त्री जी का अधिक ध्यान रहे क्योंकि बहुत सी बातें कह देने पर ध्यान नहीं रहता। इन बातों को तुरन्त पूरा कर दिया जाये क्योंकि इनको करना बहुत ही आसान है।

SHRI DINESH CHANDRA GOSWAMI (Gauhati) : Sir, while congratulating the Railway Minister for injecting a sense of urgency in his Budget speech for eradicating the evils prevailing in the railway administration today, we the members coming from the north-east frontier region of this country particularly from Assam, cannot but accept this budget with a sense of regret and resentment for the failure of the railway administration to take note of the most urgent problems concerning the railways in that part of the country. Ours is a strategic State and we are connected with the rest of India by only a small strip of rail line, which can be called the life-line of the State. Unfortunately, in spite of this fact, the railway administration has shown utter neglect for the improvement of this line. For a long time there was a demand for the extension of the broadgauge line to Assam and then it was extended to Bongaigaon a

border Station of Assam. I do not know why it was extended only up to Bongaigaon. Was it only to give a psychological satisfaction to the people of Assam? Thereafter, we have demanded times without number for extension of the broadgauge line from Bongaigaon in Pancharaina, Joggigoppa to Tinsukia. As early as on 31-7-55 a resolution was passed by the Assam Pradesh Congress Committee, which was reiterated by the Assam State Assembly in 1969 for making this demand but the railway administration is absolutely silent over it. The late revered Prime Minister, Lal Bahadur Shastri had assured the people of Assam that he would give adequate consideration to this demand. But, unfortunately, before he could take a deep interest in the matter he passed away. A memorandum was submitted on behalf of 15 lakhs of people, signed by 5 lakhs of people, to the hon. Prime Minister but we are in such a position that till now we do not even know what has happened to this memorandum. In the Railway budget discussion of last year also, this point was raised and an answer was given by the Railway Minister that it is not economically viable. Those upon whose advice it has been said that it is not economically viable have either no knowledge about the potentiality of the economic development in this State of Assam or they have done so with an absolute sense of indifference to the healthy development of this State. It is absolutely economically viable and I will put some points, to substantiate this contention and be glad if the minister will refer to these points when he replies.

The people in the south bank, particularly in the districts of Goalpara were absolutely dependent upon trade and commerce with East Bengal for their livelihood before partition. After partition their economic condition has become extremely poor. But the paradox is that according to a report of the Geological Survey of India Goalpara is abundant with minerals like sulphur, coal, siliminite, lime stone, china clay and cement and also there is an abundance of forest wealth. But these resources have not been tapped till today because of the absence of good communication system. If all these industries have to be developed and other industries have to come into being the broad-gauge line has to be extended *via* the south bank in the State

[Shri Dinesh Chandra Goswami]

of Assam. This is the first economic consideration which should weigh with the railway administration.

Secondly, in spite of the fact that this is the only life line with the rest of the country, this railway line is under heavy stresses and strains from natural calamities like floods and it remains out of operation for a considerable number of days almost every year. A line by the south bank has no such probability because the south bank does not have any turbulent river. Obviously, if a line is constructed through the south bank it will have more stability. As the Railway Minister himself said, if a railway line remains out of operation for quite some time, the loss is very heavy. To a great extent this loss can be cut down by the extension of broad gauge line through the south bank. Apart from it each year we have to pay huge sums as compensation for claims arising out of loss, damage and deterioration of goods transmitted through Railway. I have some personal experience of cases relating to loss, damage and deterioration because I happened to be the counsel for some time on behalf of the railways. Now, in most of the cases the loss, damage or deterioration takes place because of the transshipment. If there is a direct broad-gauge line to Assam much of these losses, which run to crores of rupees, can be avoided, keeping aside the transshipment cost. The Railway Minister should consider this also when he is thinking of economic viability.

Apart from it, from the defence point of view also there should be two lines because railway line is the only line through which there can be actual movement of troops to Assam and Meghalaya. Lastly, should only economic consideration guide the administration in such matters. After all, the railways are public utility concern. And the consideration of public utility also demands the extension of the broad-gauge line and even on the basis of economic consideration the railways will be economically viable.

Then Assam abounds in natural resources. We have some extremely beautiful natural spots and some of the best game sanctuaries of the world and a golf course which is one

of the best in the east. But, unfortunately, the number of tourists who come to our State is probably the lowest and that is because of want of good communication. If there is proper communication, tourism will be developed in the state along with other allied developments.

Therefore, from all these points I feel that there should be an extension of the broad gauge line through the south bank and I hope the Hon'ble Railway Minister, instead of giving a curt reply this time, at least will try to consider these points and give a reply which may be satisfactory to us. I will request that the Railway Minister should take into account this persistent demand from the people of Assam for the extension of the broad gauge. In fact, I may tell you, sir, a sense of isolation is growing in this most strategic region of Goalpara, which is on the border of the border State of Assam, and they have developed a feeling that they have been neglected by the Centre. Such a sense of isolation in such a region is extremely dangerous to the integrity and security of the country. In order to end this sense of isolation also I feel that this long standing demand should be fulfilled immediately.

Having laid stress on these points I now pass on to some other points to which I hope adequate attention will be given. So far as employment, appointment and transfer in the Northeast Frontier Railway is concerned, we often see that it has become an "*ajab duniya*." Corruption, bribery, nepotism and arbitrary highhandedness always play their part. The local youth are getting a very raw deal in the matter of appointment in the Northeast Frontier Railway. I do not know if I will be called parochial, but, after all, this is the demand from every State that in matters of employment the aspirations of the local youth should be given due consideration. But unfortunately in N. F. Railway not only preference has not been given to local youth but their aspirations have been denied.

I will cite only one example which the hon Railway Minister may pursue. Last January nine doctors were appointed by the Northeast Frontier Railway without any advertisement in the newspapers. What prompted

the administration to appoint these doctors without advertisement, I do not know. But out of these nine doctors, there was none from the local community though there are hundreds of doctors in the State awaiting avenues of employment. I can give dozens of such examples but the time at my disposal will not permit me to do so.

Not only in matters of employment but even in the case of patronage to local industry a raw deal is given by the Northeast Frontier Railway administration. I will give an example. A booklet of only 193 pages on the administrative aspect of the railways was printed a few months back though there are a number of printing presses in Gauhati, the order was placed with a press outside the State of Assam. The only ground was that the rate quoted in the tender from the printer outside the State of Assam was Rs. 27 compared to Rs. 30 given by the presses at Gauhati. A very reasonable argument, it seems; but subsequently it was found out that after adding TA and DA, which had to be given to the officers of the railway administration for looking to the proof-reading job and other things, this book cost the administration Rs. 6,821 whereas it could have been printed at Gauhati for only Rs. 5,990. This is only a specific instance which I have given and if the Hon'ble Minister so wants I will be able to multiply it.

In matters of appointment, I will give two specific instances for being pursued by the Railway Minister. Recently an appointment has been made in the Northeast Frontier Railway for the post of some welfare officers. Surprisingly, two persons have been appointed to these posts whose positions in the seniority list are 200 and odd and 460 and-odd. After all, the Constitution guarantees equal opportunity to all in matters of employment. Was there none who could be found suitable among those persons who were on top of these two persons occupying 260 and odd and 460 and-odd position?

I will give another curious example. A few years back in the matter of selection of some posts an examination was held and some of corrupt officials of the Northeast Frontier Railway by giving grace marks to some of their favourite candidates made

them pass and the other candidates were shown as having failed in the examination. Some of those persons who were shown to have failed having come to know of the irregularities, approached the General Manager, some approached the Railway Board and some went to the court. The General Manager rejected the memorandum on the ground that there was no irregularity. In the court, affidavit with solemn affirmation was filed by the administration of the Northeast Frontier Railway that there was no irregularity. When the matter came to the Railway Board, the Railway Board found that in this case the allegation of the persons were correct and the favouritism was shown and a number of persons were made to pass this examination by giving grace marks. I do not think any action has been taken against these delinquent officers.

Now the situation has developed that after the Railway Board set aside that examination, those persons who were promoted approached the Court. The railway administration had to swallow a bitter pill as they had to take a stand absolutely contradictory to their earlier stand.

We do not want these things to happen. Such type of affairs demoralise the entire administration. I hope, the hon. Minister, who has introduced a sense of urgency in his Budget speech, will follow these instances and will try to root out all corruption which could be found out with a certain amount of probing.

Sir, it has been the most unfortunate experience of our State that in many cases without any agitation, our State is not given their due share. I do not want to cross swords with my hon. friend Shri A. P. Sharma because of the way he referred to Rangia Division. After the Divisionalisation Scheme was introduced, the people of Assam made a demand for a Division in Rangia and the Railway Administration agreed that the Division would be established. The ex-Railway Minister, Shri Nandaji, made a promise that this Division will operate from the auspicious day of 2nd October, 1971. The only condition was that the State Government was to give free land to the Railway for establishment of the Division.

[Shri Dinesh Chandra Goswami]

The State Government has given land. But nothing has happened so far. The Railway Administration is saying that they have not been able to carry on with this project because the land requires filling up. Those persons in the Railway Administration who are saying that the project cannot be executed because the land is required to be filled up have exhibited an utter sense of ignorance, if I may say, so of the topographical conditions of the State of Assam. In Assam, even an individual cannot construct a small house without filling up his land, not to speak of such big projects. The Railway Administration think that they would be able to build up the headquarters of the Division on the top of the Kamakhya hills. The land has been given. The promises were given to the people of Assam by the Railway Administration, by the ex-Railway Minister, Shri Nandaji, by the Central Government, that it will come into operation on 2nd October, 1971. But nothing has happened so far.

Now, there is a limit to the elasticity of patience of an individual or a community, and it seems we have reached the breaking point. I hope the Railway Administration by their negligence, by their callousness, will not allow our patience to run out.

Before I conclude, I would like to make one or two more points. The employees of the North-East Frontier Railway are demanding certain frontier railway allowance because the cost of living in our State is extremely high. These employees have to face the hazards of floods, influx of refugees and also other consequential hazards. Also, certain amenities which are given to employees in other Railways are not given to the employees of the North-East Frontier Railway. I would like to make a very humble request to the Railway Administration, through you, Sir, to consider seriously the legitimate demand of the employees of the North-East frontier Railway.

Now, it has been said that the North-East Frontier Railway is a losing concern. It seems to me that there is some foul-play in regard to this and this foul-play has been prompted by certain persons who are in the

road transport business. Often, the wagons of the North-East Frontier Railway are shown to have returned empty. But the irony of fate is that often merchants, and businessmen of Assam fail in their demand for wagons for transportation of goods, including jute, from different stations of Assam. They are not given the wagons on the ground that wagons are not available, whereas one of the reasons for which the North-East Frontier Railway is running at a loss is that the wagons are to come empty from Assam. This should be taken into consideration by the Railway Administration.

Then, we have seen that the prices of essential commodities in our State are rising very high. In fact, the most essential commodity, salt, is now being sold at a very high price of 50 paise per Kg. in some places. If some direct wagons are allowed to run from western coast to Assam as a special measure, it will give relief to the people of Assam. This demand has come from the people of my State recently and I urge upon the Railway Administration to consider it. I hope, as in the past, our demand will not be brushed aside with a curt reply and due consideration will be given.

Lastly, the new Railway Minister has given a new outlook to his budget proposals by saying in his speech that economic drag on the progress of India because of these metre-gauge and narrow-gauge lines should be done away with. I hope, he will fulfil his promise by trying to implement it first in our State because of its strategic and other importance.

SHRI THA KIRUTTINAN (Sivaganja) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am not in a position to congratulate the Railway Minister. I would call his Railway Budget as a conventional and a conservative budget.

The hon. Minister has taken much pain to follow the footsteps of his predecessors and submitted a deficit budget. He has tried to fill up the fiscal gap by increasing fares and freights. But in more advanced countries the Railways cannot enhance fares and freights just to fill up a fiscal gap. Before they make enhancements they take into account all the aspects, including what the public, the customers, and the common

man have got to say, whereas in India, every year a new Minister comes and places the proposals to increase fares and freights. But, Sir, who is going to be affected?—We all know, “the common man”.

The increase in freight charges announced by the Railway Minister will result in higher costs of production of steel, cement, caustic, soda ash and Iron and Steel castings, as the freight charges on the movement of raw materials like iron ore, limestone, coal, salt and other items have been increased. There would have been adjustments in selling prices as costs in other directions also have been rising steadily.

Sir, the increase in fares and freights will fetch Rs. 26.25 crores this year. Since the Railways are faced with a shortfall of Rs. 33.12 crores, our hon. Railway Minister proposes this increase.

But the real question is whether this is a real shortfall, and whether this shortfall is to be filled with this increased rate. Kindly look at the present levels of fares and freights.

The total gross receipts have been kept at Rs. 1044 crores—that is, about Rs. 42 crores more than the approximates for 1970-71. Similarly, the estimates of working expenses had been Rs. 903.35 crores which gives Rs. 140.65 crores as a surplus. So, from the layman's point of view, nearly Rs. 141 crores are being contributed by the Railways towards their investment requirements both directly and indirectly. But, to suit their convenience, with conventional financial calculations and certain accounting formalities, they have shown the required deficits.

All over the world the Railways are receiving subsidies from the Government. But, here, in the name of dividend payable to the General Revenues, the Railways have to pay Rs. 173.77 crores leaving a revenue deficit of Rs. 33.12 crores.

I feel this and also this House as a whole is of the opinion that the rate of dividend is too high and there has been a repeated demand that we should review the rate of dividend.

I would like to come to the next point; that is about the working of the Railways. The Railways constitute the nation's largest commercial *cum* industrial undertaking with the capital-at-charge of about Rs. 3250 crores and an estimated revenue budget of about Rs. 1000 crores. The Railways operate daily about 1200 trains to serve about 7000 stations and 2500 million passengers and 200 million tonnes of goods. The total strength of the railway staff is about 13.5 lakhs. The Railways are a public utility of national importance and the largest public undertaking in the country. But the working of the railways is far from satisfactory. The Railway Board with its chairman and members who sit on the ivory tower deliver nothing but the frequent orders and circulars which affect mostly the low-paid employees.

Much was spoken and is being spoken about economy, for which purpose, a ban on recruitment was effected. I would like to take the House into confidence in regard to this matter. Where was the ban on recruitment? In 1961, the number of class I and II officers was about 3000 while that of class III and IV employees was about 11 lakhs, but in the year 1969, the number of class I and II officers was increased to 8000, whereas that of the class III and IV employees was increased to about 13 lakhs. The total number of employees has registered an increase at the rate of about 2.3 per cent per annum during 1961-69, though the rate of increase of the staff in class I and II categories appears to be higher than in the other categories, being of the order of 147 per cent. So, I do not know whether the ban on recruitment was effectively implemented and economy was effected. But due to this ban on recruitment, there was and is a tremendous stagnation in the promotion of the class II and IV employees. Even in some categories like those of commercial clerks, a number of posts were and are being surrendered. But at the same time, a number of people are officiating in the higher posts without getting due promotion and salary. Even the casual labourers, after having rendered five or ten years' of service are still without confirmation and they are officiating as clerks and firemen. In place of skilled labourers, casual labourers are now officiating and are being designated as unskilled labourers. Thousands of vacancies are still to be filled up. This is

[Shri Tha Kiruttinan]

the position as far as the class III and IV employees are concerned. There is a large amount of discontentment among the railway employees, and they are working under even frustration.

How can you expect co-operation from the low-paid employees, without looking into their grievances? So, I had pleaded for a separate Pay Commission for the railway employees, who constitute nearly 50 per cent of the Central Government employees, so that we can get a clear picture of the pay-scales and service conditions of about 14 lakhs of employees. Even now, it is not too late. I would plead with the hon. Minister to arrange and request the present Pay Commission to prepare a separate report for the railway employees.

Then, what is economy? I could understand the dictionary meaning of the word, but not the railway meaning of the term. Whenever economy is effected, the axe falls generally upon the poor employees only. When I visited the Tanjore PWD office on the Southern Railway during the last month, I could see a shirt supplied to an employee who was going for night patrolling on the line. It was a sleeveless or armless shirt. It seems, therefore, that the Railway Board saves crores of rupees by cutting the sleeves. Is it not a ridiculous thing really?

Then, they have supplied only one whistle. You can see how much economy is achieved by not supplying one whistle each for two persons.

Then, I visited the yard at Trichy, where I could see only three pointsmen working, whereas a minimum of four pointsmen was essential there.

In the name of economy, the Southern Railway Administration is shifting the loco-shed at Tanjore by dismantling the buildings and lines and shifting the families of the employees. I strongly protest against this move.

Then, the Southern Railway Administration has decided to shift the present stores depot from Nagapattinam to Golden Rock by stages in the name of economy. I

strongly protest against this move also, since no useful purpose will be served by such shifting except that it will make about 300 families suffer, and an existing model depot would be dismantled and a lot of money would be spent in erecting new sheds and stores at Golden Rock, a place which is already over-congested. So instead of finding fault with the railway employees, you can easily get their co-operation by simply hearing their long-pending grievances and trying to pacify their frustration.

In this connection, I would like to stress the following and request the hon. Minister to see that the need is done immediately. Firstly, I would like to impress on the Railway Minister and also the Prime Minister the crucial and historical necessity for an early announcement of the recommendations of the Third Pay Commission embodying radical changes in the pay structure and service conditions, commensurate with the expectations of the Central Government employees. Secondly, I strongly feel that in a nationalised undertaking like the railways, the practice of engaging labour on a daily-rated basis, utilising them as substitutes for unspecified time-limits against regular vacancies should be dispensed with and those casual labour employees who have put in more than six months continuous service should be absorbed against existing vacancies according to their temporary status forthwith and on completion of three years continuous service as casual labour on CPC scale with temporary status, should be confirmed so as to enable them to derive the benefit of pension etc. Thirdly, the anomalous denial of legitimate monetary benefits of HRA and CCA to such of those railway employees residing in and working at stations like Tambaram which are declared contiguous to Madras City in terms of the Order of the Government of Tamil Nadu should be reconsidered. Further in terms of Ministry of Finance (Expenditure Department) Memo No. 2 (22) I (B)/60 dated 2-8-60 read with GOMS No. 206 (Finance) dated 13-3-68 of the Government of Tamil Nadu, the benefits of HRA and CCA as admissible in the case of Madras City be extended to those railway employees residing and working at places like Tambaram. Fourthly, immediate steps should be taken to fill up the class IV (khalasies) posts which remain unfilled

for a long period so as to provide long awaited promotional outlets for existing staff at the Southern Railway Press. Fifthly, the RPF staff should be given night duty allowance. Sixthly, even after repeated attempts, nothing has been done by the administration to chart out a roster for loco running staff with train links for a minimum distance of 100 kms and also enforcing a rest for 8 hours at outstations and rest for 24 hours at headquarters. This should be done. Seventhly, clearance work in the docks and in the Customs at Calcutta port is done only by the supervisory staff under the control of COS whereas the same kind of work in the Madras harbour is extracted from a few inadequate staff in the scales of 130-300 and 110-180. This should be remedied. Eighthly, many categories of railwaymen do not have the required statutory limit of leave reserve. A thorough study of the leave reserve position of each category has to be done and arrangements made to provide for leave reserve. Ninthly, most of the running rooms do not have proper amenities to the staffs particularly in AC traction. This should be attended to. Tenthly, occupants of railway quarters are charged electric installations, water tax, conservancy etc. besides the abnormal assessed rent. Since several quarters were built many years ago, they would have already fetched several times more than the actual value. Electrical charges etc. form part of the rent; such recoveries should be discontinued and increasing of the assessed rent of quarters every year be stopped. Lastly, industries keep pace with the railways and the latter act as the pace-setter for the former. If certain areas are not developed in our country, it is not because entrepreneurs were not available nor because State Government lack the initiative, but because the railways did not provide for it. The road engineers had a better sense of perspective planning ...*(Interruptions.)* They tried to connect all important centres, major ports and state capitals and they prepared a plan of a national high way system in this country and today we have almost fulfilled that programme. Unfortunately the railway Engineers and the Railway Board have not cared to draft such perspective planning. In the South we have been pleading for a circular railway and rapid transport system. I should ask the Railway Minister to look into the grievances of the

people of Madras. Nothing has been done to take up electrification work between Madras and Arkonam, Madras and Vijayawada, Madras and Trichy. The proposal for forming broad-gauge line between Karur and Dindigal, Madura and Tuticorin is still in cold storage. Construction of railway line between Tinnevely and Cape Comerin has not been considered at all. In the matter of construction of railway lines Tamil Nadu as well as the whole of south is neglected. Every year the Members of Parliament make a hue and cry about the Railway Board. Our demand is that the Railway Board should go and regional Boards should come in; the zonal managers should be given more powers. Even for small disputes the customers have to come to the board which means delay and more expenditure.

With these words I complete my speech and hope that the hon. Minister would take all these things into consideration.

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI (Bhubaneswar) : The hon. Minister Hanumanthaiyaji has highlighted some of the most urgent and immediate problems facing the Railway Administration in his Budget speech. As head of the Administrative Reforms Commission he has made some recommendations and we can expect that as minister in charge of Railways he will give immediate attention to the recommendations he has made so that they could be implemented. Some persons are so much wedded to the traditional way of thinking that even for acute maladies they always prescribe traditional medicines. Here is the case of the Railway budget which is prepared in this kind of a simple, traditional mathematical formula. Find out how much resources are there and cut down the expenditure accordingly. We have been told that earnings are falling and that expenses are mounting. Therefore, the plan expenditure has been cut and to meet the still existing deficit the fares and freights have been increased. Even then there is some deficit which is left uncovered. That is the line of least resistance. This is not the way of accepting a challenge of a new developing economy. From the Himalayas to Cape Comerin, the land and its people cry for development to meet the rising aspirations of the people every day. We want more

[Shri Chintamani Panigrahi]

amenities. But this is like accepting a defeat. Because of the line of least resistance, you have decided to scale down the physical targets from 265 million tonnes to 240.5 million tonnes. So also, the Plan outlay for the year has been reduced from the original sum of Rs. 308 crores to Rs. 208 crores, and the total fourth Plan outlay has been reduced from Rs. 1,525 crores to Rs. 1,275 crores. One who understands the simple economics of development and keeps in mind the commitments that we have made to the people knows that the coming four years are most crucial moments in the history of India. Either we fight the poverty or we go down; either we provide employment to the unemployed millions or we go down. When this is the challenge before the country and the people and Parliament such a huge cut in the Plan outlay cannot be understood. What does it mean? It means simply a halt and a suspension of economic activities in many spheres, when the declared objective of the Government is to ensure more and more economic activities for providing employment to the millions of unemployed people.

The result or the natural corollary of the increased rates of passenger fares and freight rates is that it puts the economy in the spiral of rising prices. I know there is a Financial Commissioner of Railways. I do not know which part of the finance he deals with, but everytime a budget is put forward in this House, he addresses a press conference, and he says that there would be no price rise; nothing; and that the prices will remain as they are. I do not know what kind of economics is this and wherefrom he has learnt it.

Now there has been a hike in the freight rates on cement, coal, salt, organic and chemical manures and on steel. Are they not essential commodities? Will the traders absorb it in their profits? I do not know if they agree with the Financial Commissioner's views. If they assure it, it is all right. But I have never seen in the past, in my experience, any traders who have said, "All right, I will absorb it in my profit." If they are essential commodities, I tell you they are going to increase the prices of those commodities by 10 per cent. There is nobody who can deny it. If anybody denies it, he is misleading himself

and is fooling himself. The traders will seize this opportunity to increase the prices. They will try to pass it on to the consumers. They will do it. There is no way out for them. Is this the understanding of the Financial Commissioner? Does he think that after this freight rise in essential commodities, the whole economy will not be caught up in the spiral of rising prices?

Now I must congratulate the Government on one thing: the price rise which had soared to an all-time high, of eight per cent late last year, has been finally brought down to the most manageable level of 3.5 per cent in recent months, thanks to the Government's strict fiscal and monetary measures. It is a commendable thing to bring down the price rise from eight per cent towards the end of last year to 3.5 per cent, and it has been a commendable thing which arrested the price increase. But alas, what I find from these proposals is that it reverses the trend and once again the economy will be caught up in the spiral of rising prices.

Sir, the hon. Minister, Shri Hanumathaya, is a very practical man; he is a pragmatist, and he is a good administrator. I plead before him, because his whole budget speech is businesslike. I like it. It is very frank, forthright and businesslike. Therefore, may I try to persuade him—I know he is subject to persuasion—with as much power of emphasis as I have got along with the Members on this side, that he should at least consider the question of excluding some commodities like cement, salt, organic and chemical manures from the purview of the freight rise at this stage when we declare to the world that we have had a green revolution. We have produced so much that wheat and cereals worth Rs. 250 crores have been damaged because the railways could not provide the wagons to lift them.

The Financial Commissioner may ask, "You say, reduce the freight. Where from are we to find the resources?" Sir, I do not have that much time at my disposal. The Chair has the right to appoint some committee to look into these things. If you appoint a committee tomorrow and give me that task, if nobody else takes it up, I

will do it. If you economise in the use of coal and diesel and ensure better protection of the goods carried by the railways and settle the claims which are due—I do not know how many millions of cases are still unsettled—if only you could do these few things, you can make up the deficit.

One of the most curious and puzzling things in railway finance which is being advanced to this House is the capital at charge. Today it is more than Rs. 3000 crores. It was about Rs. 900 crores in 1950-51. There should not be any conventional thinking on these matters. One should break new ground. I will just give one or two instances to show that there is too much of over-capitalisation in this kind of mounting capital at charge. The Railway Ministry has no control over it. If the Ministry of Petroleum and Chemicals says, "We want this complex to come up in another ten years. Please invest Rs. 100 crores here", Mr. Hanumanthiyya has no option. If the Ministry of Mines says, "Japan will import 200 million tonnes of iron ore in 20 years; please double this line of 500 KM or electrify it", Mr. Hanumanthiyya will have to find another Rs. 300 crores for it, even though that much iron ore may not be available in that place. I am just giving one or two instances. The Ministries of the Government of India are having perspective planning for their respective ministries and putting it before the Railway Board. The Chairman of Railway Board and the Railway Minister have to provide for 20 years perspective planning, investing Rs. 3000 crores, having a return of 3.5 per cent. I do not know what kind of economics and planning it is!

I know the minister has deep knowledge and understanding, because he was Chairman of the A.R.C. Let him be bold enough. A railway convention committee was appointed, but because the Lok Sabha dissolved, it did not recommend anything. A new committee is going to be formed. Let this committee look at this question of capital at charge. Let the minister give his views forthrightly. Even the little study I have made shows that even today Rs. 300 crores are over-capitalised. It may be more. If I am called as a witness, I will give evidence before the committee. What is

this kind of calculation of the rate of dividend to general revenue? You are making no profit. Therefore, we have to adopt better methods. For example, take the case of Yugoslavia. Whenever they want to extend their railway lines they will call for debentures or loans. In that way, they will be independent of the general revenue and they will mobilise their own resources. Capital formation is sound when it is from its own sources. Now you are paying Rs. 160 crores as dividend when you have no profit. This method of accounting should be thoroughly gone into.

Then, if you look into the budget you will find one thing which is perturbing. In 1961 the number of Class I officers was 1,067. In 1967 it went up to 3,003 and in 1969 the number was 7,601. At the same time, if you look at the strength of Class III in 1961 the figure was 4,58,024. In 1967 it went up to 5,54,424, a marginal increase. So also in the case of Class IV which went up from 6,84,326 to 7,97,416 during the period 1961 to 1967. In the case of Class I the increase is 248 per cent. For what? We have been told that they have to supervise. If in this country everybody goes on supervising the other then who is going to work? By supervision alone we cannot bring about a socialist economy. We will not be able to gear our economy by increasing only the strength of supervisors and thereby we will not be able to achieve anything. I hope serious attention will be paid to this problem.

Here I will cite one or two instances to show the working of the railways. Take the case of the Varanasi Diesel Locomotive Works on which you have invested heavy capital. Though its rated capacity is 150 locomotives per year in 1969-70 it has produced only 82 locomotives. So, how much of in-built capacity is being wasted? You are trying to collect Rs. 26 crores by additional fares and freights when so much of money is being wasted by under utilisation.

Then again, what is the performance of the Chittaranjan Locomotive Works. I would request the Minister to set up an enquiry committee to find out what is the wastage at Chittaranjan. It is not doing well. A foreign expert who came and saw

[Shri Chintamani Panigrahi]

the working of the Chittaranjan locomotives has submitted a report to government. I would request the Minister to go through the report and act on it and also lay it on the Table.

Coming to the increase in fares, Rs. 11.60 crores are to be collected from third class passengers and Rs. 1.60 crores from the first class passengers. What is the explanation? The explanation is that there is a limit to which first class fares can be increased. But is there no such limit for third class fares?

As the Chairman of A.R.C. Shri Hanumanthaiya had recommended that as the electrification programme of the Indian Railway has increased—now it is 24 per cent and it may be 38 per cent in the coming year, which is good progress for which I compliment the Railway Ministry—they should stick to six members of the Railway Board and have a member in charge of electrification on works. I hope they will stick to that.

Then, I have not been able to understand one remark which the Railway Minister has made in his budget speech when he says:

"Much of the expenditure on development has so far been incurred on the eastern coal-steel belt area but the traffic pattern had changed and we have now to develop north-south routes covering three zones, the Delhi-Bombay and the Bombay-Ahmedabad routes of the Western Railways and another section of the Southern Railway."

This must be explained.

16.00 hrs

You have been submitting figures of the capital at charge and the revenue that you are getting. What do you find? You find that the best return is coming from the South Eastern Railway, which is 7.95, whereas on all other sections of the railways it is 6, 5, 4, 3 or 2. What does it mean?

You talk of the entire South Eastern Railway. But let this not be confused with Howrah to Kharagpur. Howrah to Kharagpur is not South Eastern Railway. What about Khurda Division? Then, there is Bihar and major portions of Orissa. Therefore, the investment is not much in that section of the South Eastern Railway. When you develop this portion, you should see that new potentialities are growing up. Paradip is coming and a new rail link is being laid. Rourkela is being expanded and a new steel plant will be coming up. We have demanded it and it should come. Naturally, the whole belt is coming up on that side and attention should be paid to that also.

Then there are three or four points about Khurda Road Division. Sometimes one has to take the trouble of going and getting the figures from the Division Headquarters. I find from the table of workload *vis-a-vis* the staff strength in the civil engineering department of the South Eastern Railway that in 1966 the plinth area was 28,41,410 cft and in 1970 it had gone up to 62,68,180 cft, an increase of 225 per cent. Similarly, in the pipeline sector the work has gone up from 2,72,880 rft. to 7,31,610 rft., an increase of 225 per cent. Similar is in the case of roads, bridges and tracks. This workload is increasing like anything. It is commendable. But what is the staff strength? It has increased from about 8,000 in 1966 to only 12,000 in 1970 in this section.

Now perhaps heaven, which is the Railway Board, has sent to Orissa, which is a peaceful zone, a divisional superintendent. I do not want to name him but I am told that this godly man has superseded 42 seniors—I do not know how it could be possible—and has become the divisional superintendent. He must be very, very efficient! We are so fortunate that the Railway Board has sent us so efficient a man!

Now, what is his efficiency? His efficiency is that such a godly man, in collaboration with the Assistant Engineer (Mechanical), Berhampur and Bhadrak, has decided to implement the

socialist policies of the Prime Minister and Shri Hanumanthaiya by retrenching hundreds of people. Therefore I say that socialism and all our efforts are going to be nullified by a handful or half a dozen—I do not say, all - of uncommitted bureaucrats. They are not committed to this ideology or programme; they are determined, in collusion with others, to sabotage all the efforts that the Government of India, the Railway Ministry and the Prime Minister is pledged to make. I hope, the time has come when the Government should be careful about these people who are not committed to the ideals of the Congress Party, the Government and the nation. They are there to sabotage it. Therefore, I think, Government should be careful in watching these people. I must pray to the hon. Minister if he could take such a godly man to some other division.

Then, there is a railway high school in Khurda Road. It is a railway responsibility.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Do not come to details. You can send the details to him in writing.

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : There is lack of accommodation, lack of furniture and shortage of teachers.

Then we have submitted many times before that the progress of the Paradip rail link is not very satisfactory. The rail link to Pradip is being delayed. It is not coming up according to schedule. The rail yard at Pradip has not yet been sanctioned.

I wanted to bring these points to the notice of the hon. Minister so that we get justice. I know the hon. Minister is always sympathetic to the right cause and will give justice to us. I hope, he will consider all these things.

There is dissatisfaction amongst the railway porters, the gangman, the Class IV labour, etc. I think, the Committee looking into their grievances have submitted their grievances have submitted their recommen-

dations to the Government and, I hope, they will be given due consideration.

The railway line from Khurda Road to Phulbani *via* Daspalla is a viable one and I hope he will look into it.

With these words, I support the Railway Budget and I hope the hon. Railway Minister will look into all the demands that I have made.

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) :
उपाध्यक्ष महोदय, जब नंदा जी रेल मन्त्री थे तो उन्होंने एक दस सूत्री कार्यक्रम चालू किया था और वह दस सूत्री कार्यक्रम हमारे रेलवे बोर्ड ने फेल कर दिया। अब हमें पता नहीं हनुमन्तीया जी कोई बीस सूत्री कार्यक्रम लायें तब कहीं रेलवे बोर्ड से जीत सकते हैं। इन्दिरा जी के गरीबी हटाओ के नारे से ऐसा लगता है कि समाजवाद तो रेल में बैठकर आ गया और गरीबी बेलगाड़ी में बैठकर जायेगी। दोनों का मेल होना बहुत ही मुश्किल मालूम होता है क्योंकि समाजवाद तो रेल में बैठकर चला और गरीबी बेलगाड़ी में बैठकर जा रही है ... (व्यवधान)...

रेलवे बजट देखने से ऐसा मालूम होता है कि 15 किलोमीटर तक किराया माफ है। इन्होंने बम्बई का तो खयाल किया लेकिन दिल्ली का कोई खयाल नहीं रखा। दिल्ली में फरीदाबाद से बहुत सारे आदमी रोज़ आते हैं लेकिन उन्होंने दिल्ली का कोई खयाल नहीं रखा। कुरेशी साहब, कम से कम आप तो कुछ खयाल दिल्ली का रखते। 15 की जगह पर अगर 25 किलोमीटर हो जाता तो बड़ा अच्छा रहता लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड ने भी इस पर थोड़ा सा भी विचार नहीं किया। रेलवे में चोरियां बहुत होती हैं और उससे तो कोई बचा हुवा नहीं है। रेलवे एक ऐसी इन्डस्ट्री है जिसके लिए कहा जाता है कि वह प्राफिट के लिए नहीं है बल्कि लोगों को आराम देने के

[श्री ओकारलाल बेरवा]

लिए चलाई जाती है। हमारे मन्त्री महोदय ऐसा कहते हैं लेकिन अगर आराम के लिए चलाई जाती है तो वह आराम किसको है ? आराम ऐयर-कैनेशन् डिब्बों में बैठने वालों को है, फर्स्ट क्लास में बैठने वालों को है या पाल-मेन्ट के मेम्बर्स को है ? त्रिनकी कि बाई चम्पी करता हुआ चले या फिर रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स को है जिनके सैलून में 11 डिब्बे लगते हैं। (व्यवधान) ..जो हा एक व्यक्ति के लिए एक गाड़ी पूरे 11 डिब्बे लेकर आई थी कोटा में जबकि हमारे कौल साहब आय 4। अब आप ही बताइये। एक व्यक्ति के लिए डिब्बे अच्छे हो जाय, गद्दी और अच्छे तकिया लग जाय पूरा स्टाफ 11 डिब्बे में शायद बम्बई से चला जाएगा और वह भी किस टाइम पर आय ? तब जबकि पालियामेन्ट का सेशन चल रहा था। मैं जानना चाहता हूँ कि पालियामेन्ट के किन मेम्बर्स से उनकी मुलाकात हुई होगी ? पहले यही प्रस्ताव आया था कसलेटिव कमेटी में और पुनः साहब ने कहा था कि बोर्ड भी जनरल मैनेजर, जब पालियामेन्ट का सेशन चालू होगा तब दौरा नहीं करेगा।

सारे मेम्बर्स इधर होन हैं और वह महाशय उधर होते हैं। वह नये नये हैं वैसे काटा के लिए तो पुराने हैं लेकिन नये इसलिए उन्होंने दौरा किया लेकिन आयन्दा खयाल रहे। रेलवे बोर्ड के गगोली साहब से मैं कहना चाहता हूँ कि वह तो पुराने अनुभवी हैं वह कुछ करिश्मा करके दिखायें लेकिन उन्होंने दिखाया नहीं। खडेलवाल साहब चले गये उनके बाद में यह आये लेकिन उन्होंने भी कुछ करके नहीं दिखाया।

16 06 hrs

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

अब मैं कहना चाहता हूँ कि यह डीलक्स में कौन बैठता है ? डीलक्स ट्रेन यहाँ से तीन बजे

चलती है और वह बम्बई दूसरे दिन जाकर पहुँचती है और किराया वही कोई 30-40 रुपये देना पड़ता है और अब तो उमका किराया और हवाई जहाज का उसी सफर का किराया करीब करीब बराबर हो जायगा। दिल्ली से बम्बई का रेल का किराया शायद 10-20 रुपये ही कम हाता होगा जो कि नये किराये से शायद बराबर हो जायेगा। अब जो दिल्ली का मरीज होगा हाट पेशेंट होगा वही डीलक्स ट्रेन में बैठेगा वरना आम आदमी उतना किराया देकर हवाई जहाज में क्यों नहीं बैठेगा ? क्या उसका दिमाग खराब हो गया है जो वह उतना किराया देकर रेल में घिस घिस करता हुआ अगले दिन पहुँचना चाहेगा ? राई भी बिजनेस मैन जो दिल्ली से बम्बई जाना चाहेगा वह हवाई जहाज से फटाफट डेढ़ घंटे में पहुँच जायेगा न कि वह इस डीलक्स ट्रेन से घिसट घिसट कर अगले दिन पहुँचना चाहेगा।

रेलवेज में घाटा हो रहा है तो मेरा कहना है कि वह तो जाना ही था। मालूम नहीं यह डीलक्स ट्रेन कौन सी डीलक्स सिग्रेट या कैम्पटन सिग्रेट है जिसमें ऐसी हालत हो रही है। इसके अलावा मैं आपका बतलाऊ कि फ्रिटियर मेल जो चलता है उसमें थर्ड क्लास का केवल आधा डिब्बा है। उसमें 18 डिब्बे लगते हैं लेकिन थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए केवल आधा डिब्बा ही लगता है अर्थात् 40 सीटें कुल होती हैं जबकि डीलक्स में वो एक भी नहीं है। इसी तरह से जनता गाड़ी में तीन डिब्बे थर्ड क्लास के और देहरादून एक्सप्रेस में उनके वास्ते केवल 2 डिब्बे लगते हैं। आप इससे भली भाँति अन्दाजा लगा सकते हैं कि थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कितनी अमुविधा होती होगी और उनकी बँसी दुर्दशा होगी। अब आप बतलाइये कि थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स कहा जाकर बैठें ? **

सभापति महोदय माननीय सदस्य ऐसा एक्सप्रेशन मत करें। माननीय सदस्य का वह

जो एक्सप्रेसशन है वह रेकार्ड पर न जाने दिया जाय।

इंट विल नोट गो औन रेकार्ड

श्री ओंकार लाल बरवा : अब आप ही बतलाइये कि ऐसी हालत में वे बेचारे कहां जाकर बैठें ? आप ने थर्ड क्लास के मुसाफिरों के वास्ते कहीं भी पर्याप्त जगह नहीं रक्खी है। रेलवे ट्रैवल से जो आमदनी होती है उसमें पहले दर्जे से 18 करोड़ 16 लाख की होती है, दूसरे दर्जे से 8 करोड़ 32 लाख की होती है और तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से 224 करोड़ 31 लाख रुपये की आमदनी रेलवेज को होती है। यह आमदनी के आंकड़े सन् 1907-68 के दौरान थे। 68-69 के दौरान 2.28 करोड़ की आमदनी हुई उसमें पहले दर्जे से 19.49 करोड़, दूसरे दर्जे से 8.12 करोड़ और तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से 238.28 करोड़ रुपये की आमदनी हुई है। जब रेलवेज को सबसे अधिक आमदनी थर्ड क्लास के मुसाफिरों से ही होती है तब उनको इस तरह से भेड़ बकरियों की तरह रेलों में ठूस ठूस कर भरा जाना यह कहां का इन्साफ़ है ? यह शर्म की बात है कि हमारी सरकार ऊपर की ओर ही देखती है नीचे की ओर नहीं देखती है। आवश्यकता तो इस बात की है कि रेलवेज को चूंकि सबसे अधिक आमदनी तीसरे दर्जे के यात्रियों से होती है इसलिए उनको अधिक सुविधाएं पहुंचायी जायें और उनके वास्ते अधिक डिब्बे रेलगाड़ियों में लगाये जायें।

अब मैं रेलवेज में लगे स्टाफ़ की बाबत कुछ कहना चाहूंगा। हकीकत यह है कि स्टाफ़ का एक भी आदमी रेलवेज से खुश नहीं है। पहले वेतन आयोग की रिपोर्ट खत्म, दूसरे वेतन आयोग की रिपोर्ट को अमल में नहीं लाया गया और तीसरे की रिपोर्ट अभी आई ही नहीं है। यह तो ठीक वैसे ही है कि जैसे कि आजकल लिखा दिखाई देता है कि दूसरा बच्चा अभी नहीं और तीसरा बच्चा कभी नहीं उसी तरह से तीसरे वेतन आयोग की रिपोर्ट

अभी आई ही नहीं है। आखिर वह क्या मज़ाक है ? गरीब जनता व साधारण कर्मचारियों के साथ ऐसा मखौल न कीजिये। साधारण व छोटे कर्मचारियों को सरकार को आवश्यक सुविधाएं वेतन भत्ते आदि की यथाशीघ्र सुलभ करनी चाहिए लेकिन हम देखते हैं कि ऐसा कुछ ही नहीं रहा है अलबत्ता झांसे रोज़ाना ही कुछ न कुछ दिये जा रहे हैं। कहने को कह दिया जाता है कि यह हो रहा है और वह हो रहा है लेकिन दरअसल होना कुछ भी नहीं है।

रेलगाड़ियों में चार तरह के रेल कर्मचारी चलते हैं अर्थात् ड्राइवर, गाईड, ब्रैकवैन मैन और टी टी ई जिसको कि टिकटचेकर कहते हैं। अब यह पहले वाले तो तीनों रेल कर्मचारी रनिंग स्टाफ़ की कैटेगरी में आ जाते हैं लेकिन चौथे का अर्थात् टी टी का रनिंग स्टाफ़ में नाम ही नहीं शामिल किया जाता है। सन् 1931 में जब हमने अंग्रेजों से रेलवेज ली थी तो सारे देश के अन्दर टीटीज को रनिंग एलाऊंस मिलता था और उसे रनिंग स्टाफ़ में शुमार किया जाता था। लेकिन इन भाइयों ने उस बेचारे टीटी को पूड़ी बेचने वाला समझ कर ह्याकी बर्दी दे दी है। अब अगर किसी को दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफ़ॉर्म पर टी टी की तलाश हो तो उस बेचारे को बड़ी परेशानी उठानी पड़ेगी कारण टीटी, पूड़ी बेचने वाले और पानी पिलाने वालों इन तीनों की ड्रूम एक जैसी खाकी की है और आसानी से पता नहीं चल पायेगा कि कौन सा उनमें टीटी है। टीटीज की हमने यह बुद्धि कर दी है।

इसके अलावा रेलवेज ने कंडक्टर्स को हटा कर रेलगाड़ियों में एटेंडेंट्स रखने शुरू कर दिये हैं। वह एटेंडेंट्स चूकि पढ़े लिखे नहीं होते हैं इसलिए उनसे अगर आप पूछिये कि भाई मेरी सीट कहां है तो वह कहेंगे कि साहब ज़रा ठहर जाइये बाद में मैं आपको बतलाऊंगा। अब पैसंजर हाथ में अटैची लिए हुए अपनी सीट

[श्री ओंकार लाल बेरवा]

अटैडेंट से पूछ रहा है और वह उसे बाद में बतलाने के लिए कहता है तो आप बखूबी समझ सकते हैं कि उससे कितनी असुविधा होती होगी। मैं स्वयं अपना अनुभव बतलाऊं कि दिल्ली रेलवे से मैं अहमदाबाद मेल से जा रहा था और मैंने जब अटैडेंट से अपनी सीट पूछी तो पहले तो उसने मुझे यही-उत्तर दिया कि आप की सीट ही इसमें नहीं है जब उससे कहा गया कि ऐसा कैसे हो सकता है और बतलाया कि भाई बेरवा साहब की सीट बुक है। टीटी ने देखकर उसे बतलाया तब जाकर वह कहने लगा कि हां साहब सीट है और मैं जाकर बैठा। कारण इसका यह है कि वह बेचारे अटैडेंट लिखे पढ़े नहीं होते हैं और इसलिए उन्हें सीट आदि बतलाने में दिक्कत होती है। इसके लिए कंडक्टर को ट्रेनिंग देनी पड़ती है और वह जो उसे हटाकर अटैडेंट रखे जा रहे हैं तो उनके वेतन में कोई खास अन्तर नहीं है। यात्रियों को इस कारण काफ़ी असुविधा हो रही है लेकिन मानते नहीं हैं।

गार्ड के ब्रैकवैन का वजन 18 टन का रहना चाहिए जबकि वह आमतौर पर 12 टन का ही रहता है और वजन उसका हलका रहने के कारण वह फुटबाल की तरह उचकता और फुदकता रहता है। अगर मंत्री महोदय या रेलवे बोर्ड के सदस्य यहां से गार्ड के ब्रैकवैन में फ़रीदाबाद तक बैठकर चले जायें तो उन्हें अपने पेट को तीन दिन तक सुतवाना पड़ेगा और मालिश करते करते उनके नौकरों के हाथ थक जायेंगे। लेकिन रेलवेज के बड़े अफसरान काहे को ऐसी रेलगाड़ियों में सफर करने लगे। वह तो रेलगाड़ियों में न चलकर आज हवाईजहाज में चलते हैं। अगर उन्हें बम्बई जाना होगा तो वह हवाईजहाज में चलेंगे वह कभी भी मालगाड़ी, पैसेन्जर गाड़ी या इस देहरादून एक्सप्रेस में नहीं जायेंगे। इसलिए मेरा निवेदन है कि ऐसी व्यवस्था की जाय ताकि ठंड, बरसात और गरमियों में उनकी रक्षा हो सके।

इसी तरह से मेरा निवेदन है कि अब आपने गाड़ियां तो लम्बी-लम्बी चला दी हैं और दे दी है उसके लिए केवल वह हाथ बत्ती और होता यह है कि उसकी लाइट नहीं दिखाई देती है और कई मर्त्तवा ऐसा हो जाता है कि इंजन अक्सर सीटी देकर चला जाता है और गाड़ी पीछे खड़ी रह जाती है। इंदलगढ़ में यही हुआ कि दो डिब्बे छूट गये। माधोपुर में आकर गाड़ी खड़ी हो गई। कई दफ़े आदमी भी छुट जाते हैं। गाड़ी वाले को यह पता ही नहीं लगता कि दो डिब्बे पीछे छुट गये हैं और हुआ यह कि माधोपुर तक जाकर गाड़ी खड़ी हो गयी। बाद में पता चला कि यह तमाशा हो गया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ज़रा इन रेलगाड़ियों को इस लायक तो बनाइये कि वह सही समय पर पहुँच सकें।

कुछ समय से देहरादून एक्सप्रेस में यह इंजनों के मामले में बड़ी गड़बड़ी चल रही है। हो यह रहा है कि कभी उसमें डबल इंजन घुसेड़ देंगे और गाड़ी चार घंटे लेट हो जाती है, मालगाड़ी का इंजन घुसेड़ दिया जाता है और परिणामस्वरूप गाड़ी 6 घंटे लेट हो जाती है। कोई एक महीने से इसमें इन रेलवे बोर्ड वालों ने एक अजीब तमाशा सा बनाकर रक्खा हुआ है जिसके कि कारण यह देहरादून एक्सप्रेस कभी समय पर नहीं आती है। मालगाड़ी का 50 साल का पुराना इंजन उसमें लगकर आता है और तीन दिन में उसके इंजन का नटबोर्ड खुल जाता है और तीन घंटे गाड़ी खड़ी रहती है। आज भी ऐसा ही हुआ कि यह मथुरा के पास उसका इंजन खराब हो गया मेरा कहना है कि आखिर को यह देहरादून एक्सप्रेस है तो उसका नाम इस तरह से क्यों बदनाम किया जाता है? इसके विपरीत हम देखते हैं दक्षिण में एक भी ऐसी रेलगाड़ी नहीं है जिसमें कि डीज़ल इंजन न हो। यह राजस्थान की वैस्टर्न रेलवे ही बिना मां, बाप की लगती है और उन्होंने जानबूझ कर इसको इस तरह से पिछड़ी अवस्था में रक्खा है। यह देखा जाता है कि

यहां पुरानी दिल्ली पर जब तक कि सेंट्रल और नार्थन रेलवेज की गाड़ियां निकल न जायं वैंस्टन रेलवे की रेलगाड़ियों को ठहराते नहीं है और यह 11 और 12 नम्बर के प्लेटफार्म बिल्कुल खाली नहीं मिलते हैं। इसका परिणाम यह होता है कि प्लेटफार्म आदि न मिलने से गाड़ियां लेट हो जाया करती हैं और इंजन ठीक न मिलने से गाड़ियां 10-10 घंटे लेट होती हैं। आखिर क्या मजाक बनाकर रखना है ? इसलिए मेरा निवेदन है कि वैंस्टन रेलवे में आवश्यक सुधार किया जाय।

पुरानी दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर देखिये कि कितनी अव्यवस्था है। वैंस्टन रेलवेज के बेचारे टीटीज, गाड़म को ठहरने आदि के लिए जगह ही नहीं है जबकि सेंट्रल रेलवे और नार्दन रेलवेज वालों के लिए जगह की व्यवस्था है। इसके विपरीत उन बेचारों के लिए कोई जगह नहीं है और इनका कुत्ता भी चला जाय तो भी कोई जगह नहीं है। ऐसी दुर्दशा बेचारों की है। रात भर जागते आये, कहां सोयें जाकर ? लेकिन उनकी तरफ आप का ध्यान नहीं है।

अब मैं कुछ अपनी एरिया के बारे में कहना चाहता हूँ। वहां की हालत देखने से क्लेश होता है। कोटा चित्तौड़ रेलवे लाइन की बात आज पन्द्रह सालों से चल रही है। इसके लिये हमने बहुत जोर लगाया तब डा० राम सुभग सिंह ने कहा कि 4 लाख रुपया दो तो हम उसको बना देंगे। हमने उसको मंजूर किया। उसका सर्वे करा लिया गया, लेकिन वह पड़ी हुई मुस रही है। आज कहा जाता है कि वह अलाभप्रद है। मैं बोर्ड के मेम्बरों से पूछता हूँ कि आपने कौन सा फायदा किया ? आप कौन से लाभप्रद हैं ? आप भी तो अलाभप्रद हैं। आपकी 1 करोड़ 68 लाख 11 हजार ८० की मांग है, लेकिन आपने कौन सा घाटा पूरा किया ? यह लाइन अलाभप्रद है और वह लोग लाभप्रद बैठे हुये हैं। कोटा से बूंदी सिर्फ चालीस मील है।

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAY (RAIL MAN-TRALAYA MEN UP MANTRI) (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : I would suggest to the hon. member that he address the Chair and not the officials in the Official Gallery.

श्री ओंकार लाल बेरबा : गाड़ियों को चलाने वाले तो वही हैं, वही आप के देवता हैं।

सभापति महोदय : एक बात माननीय सदस्य सुनें। वह साउम को ऐड्रेस कर सकते हैं, गैलरी में बैठे हुए अफसरों को नहीं।

श्री ओंकार लाल बेरबा : मैं तो बोर्ड के मेम्बरों से ही कहूंगा। आखिर उनकी 1 करोड़ 68 लाख, 11 हजार ८० की मांग है जो कि वह हर माल लेते हैं। अगर मैं उनसे नहीं कहूंगा तो किससे कहूंगा वह जिम्मेदार है। मंत्री महोदय आज हट जायेंगे तो दूसरा आ आयेगा, लेकिन वह यहां ही रहेंगे। परमनेन्ट तो वहीं है। इसलिए जो बोर्ड के मेम्बर हैं उनसे ही तो कहना चाहिये।

सभापति महोदय : यहां पर मेम्बर जो होते हैं वह मिनिस्ट्री को ऐड्रेस करते हैं, अफसरों को नहीं। जो कुछ आप को कहना है वह आप मिनिस्टर से कहें। अपनी बात आप हाउस के सामने रख सकते हैं, बोर्ड के सामने नहीं।

श्री ओंकार लाल बेरबा : मुझको रेलवे बोर्ड से तो कहना ही पड़ेगा। बहरहाल मेरे कुछ सुझाव हैं जिनको मैं आप के सामने रखना चाहता हूँ। आज रेलवे में एक पब्लिक रिलेशन्स आफिस खुला हुआ है। वह लोग क्या करते हैं ? बोर्ड के मेम्बरों की फोटो ले लेते हैं, मिनिस्टर की फोटो ले लेते हैं। आप के वैंस्टन रेलवे की एक किताब निकलती है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप पब्लिक रिलेशन्स आफिसर को विनापन देने वालों के पास क्यों नहीं भेजते ? वह क्यों फैक्ट्रियों में जाकर नहीं झूमते और

[श्री ओंकार लाल बेगवा]

विज्ञापन नहीं लाते। इतने ज्यादा रेलवे स्टेशन है। अगर विज्ञापन लें तो आप 5 करोड़ ६० तो विज्ञापनों से ही निकाल सकते हैं। लेकिन वह यह काम कैसे करे। उनका तो काम है कि रेलवे मिनिस्टर की फोटो ले लिया, रेलवे बोर्ड के मेम्बरो की फोटो ले लिया, जनरल मैनेजर की फोटो ले लिया। आपको चाहिये कि आप अपने पब्लिक रिलेशन आफिसर को भेजिये कि वह जाकर ऐडवर्टाइजमेंट लाये और किताब में निकाले। लेकिन आप ऐसा करने नहीं है।

दूसरी बात यह है कि आपके पाग करीब 1100 सैलून है छोटे बड़े मिला कर। अगर उनको ब्याह शायियों के लिए दे दिया जाये किराये पर तो उससे आपका क्या बिगड़ता है? करोड़ों रुपये आ जायेंगे। लेकिन उनको तो आपने ताले में बन्द करके रखवा है।

आज कोटा में लोगो को अर्नफुल्टर्ड पानी पिलाया जा रहा है। इसी तरह से कोयले के बैगन सड़को के बीच खड़े हुए हैं जहां पर आप के कर्मचारियों के कपड़े रात दिन गन्दे होते रहते हैं, लेकिन आप कम्पाउंड वाल नहीं बनवा सकते।

शालावाड़ स्टेशन से शालावाड़ शहर करीब दस मील दूर है। इस बस मील के टुकड़े में आप रेलवे लाइन नहीं बना सकते। अगर यह टुकड़ा बन जाय तो शालावाड़ का विकास हो सकता है, लेकिन आप इस दस मील के टुकड़े की तरफ ध्यान नहीं देते हैं। इसी तरह से शिवपुरी से खतौली और माधोपुर का टुकड़ा छोटा सा है। लेकिन आप इन लाइन को भी नहीं बना सकते। बारां से किशनगंज-शाहाबाद तीस मील का लम्बा टुकड़ा है। यह एक डाकू एरिया है। अगर इस टुकड़े को बना दिया जाये तो डाकूओं का आतंक खत्म हो जाये। इस टुकड़े के बन जाने से वहां की सारी दिक्कतें दूर

हो जायेगी और थर्ड क्लास के पैसेन्जर आप को धन्यवाद देगे।

SHRI K. SURYANARAYANA (Eluru): After hearing the members of the Opposition, I want to say something in particular about increasing the freight, and rates and the amenities for passengers and the service rendered by the railways. On the one side they say there is no need for increasing the rates and freights. On the other side they want to support the labourers. Then again they want to give more facilities to I, II and III class passengers without increasing the fares or freights. It appears that their approach is politically motivated and they want to take this occasion to publicise their views, though they must concede that the rise in the rate is small and is intended to meet the demands from the passengers for more amenities.

I do not want to blame the Railway Board or the officers for the defects that we find in the Railway department. Mr. Berwa said that Ministers are changed for the convenience of the Government but the Railway Board remained the same. I want to make one specific request to the Members of the Railway Board and other top ranking officers. Instead of using the railways, they are travelling by air quite often. If they travelled by the railways they will know what the difficulties of the passengers are. I make this request to Mr. Hanumanthaiya; he should ask them to consider these points so that passengers may have more amenities.

If you travel from Delhi to Nagpur, you will be covered with dust even though you, may travel first class. One could imagine the fate of II and III class passengers. Some ways should be found out to make them dustproof. At the time of discussion on the railway budget during the last four years we have been saying these things; unfortunately that has not been considered. Between Vijayawada and Delhi and in some intermediate stations the old bogies, BG type bogies are attached to the Express Trains to Delhi; that should be changed.

The State Government of Andhra Pradesh have made certain proposals and the previous Railway Minister himself had

been to Andhra Pradesh. In spite of all that there is no reference in the Railway Budget to the proposals made by the Government of Andhra Pradesh, not only to benefit that part of the country but other parts as well. Take for instance the export of surplus paddy to deficit States.

In the morning, question arose that the Kerala Government wanted to get rice, but there are no export facilities from Andhra to help them. No facilities are being given for that purpose, except at the request of some merchants who are trying to manage this work with the railway people. Proper facilities must be given by the Railway Board to the Government of Andhra Pradesh for such purposes.

Then, there is the question of conversion of the metre gauge line from Guntur to Macherla to broad gauge. We have requested the Central Government many a time. They have not indicated anything about it in the railway budget. I request that this work also should be taken up soon.

Then, about the electrification from Madras to Vijayawada. They wanted to complete it by the end of the fourth Five Year Plan. Three years have already passed since the beginning of the fourth Plan. I do not know how they will be able to implement it in the remaining two years. The Andhra Pradesh Government have installed and completed the project to supply electric power to the railways for electrifying the track from Madras to Vijayawada. But there is no specific time as to when the railways will take electric energy from the Andhra Pradesh Electricity Board. I request the Railway Board to complete the electrification from Madras to Vijayawada without any more delay.

Last year, Sir, about 30 Members of Parliament had given a memorandum to the Railway Board, to the Railway Minister, about a separate train from Delhi to Waltair. They have introduced only one mixed bogie twice in a week, which is being attached to the GT express and detached at Vijayawada. People are waiting to see that a separate train is given from Delhi to Waltair. If

there is any possibility, they must divert the Link Express to Waltair. There are so many trains to Madras. We are not grudging it. We only want the same facilities to be extended to Andhra Pradesh.

Then, there is the *Dakshin Express*. Formerly, it was the understanding that it should run direct to Hyderabad and other centres in Andhra Pradesh. Now, they have arranged in such a way that only 50 per cent of the bogies are going to Hyderabad and the other 50 per cent to Madras. What about the Waltair people coming from Delhi? It is only a legitimate request of the Andhra Members, the Andhra people especially from the northern districts of Andhra Pradesh, that if not the entire train, while 50 per cent of *Dakshin Express* may go to Hyderabad, the remaining 50 per cent, the *Link Express* should be diverted to Waltair. If there is no availability for an extra train, at least 50 per cent should be diverted to Waltair. I am not trying to deprive others of their rights, to deprive the facilities that are given to people going to Madras city and elsewhere. But they have already got two trains from Delhi to Madras; the *Grand Trunk Express* and the *Janata Express*. There are also three to four bogies for cochin and other places attached to the GT express.

Lastly, Sir, they say that they have no capacity or they have no bogies. But I am told that after Shri Hanumanthaiya became the Railway Minister, a through third-class bogie was introduced to carry passengers from here to Bangalore. This request had been made several times in the past, but only after Shri Hanumanthaiya became the Minister of Railways, such a facility has been given. They want to favour the top people. We are not suspecting the bona fides of anybody. But to satisfy somebody at the top, they do this; they do not want to satisfy the people who are suffering, and who are contributing to the major portion of railway earnings. So, I request that to cater to the needs of the Andhra people from the north to the south and vice versa, the *Link Express* may be diverted from Vijayawada to Waltair. That is my last request. I think our Railway Minister will certainly give his best attention to this legitimate request of ours and accept it.

श्री श्रीकिशन मोदी (सीकर) : सभापति महोदय, भंवी महोदय ने अपने भाषण में कहा है, “रेलो को इम योग्य बनाया जाना चाहिए कि वे समद्वारा निर्धारित नीति के ढाँचे के अन्तर्गत ठोस व्यापारिक एवं वाणिज्यिक मिश्रान्तों पर काम कर सकें।” अगर मंत्री महोदय इस फार्मूले के अनुसार काम कर सकें, तो रेलवे में कभी नुकसान हो, यह अमंभव बात है।

उन्होंने यह भी कहा है कि उन्होंने 1970-71 में 2,246 लाख मीट्रिक टन माल लदान करने का लक्ष्य बनाया था। उस वक्त उन्होंने यह भी ध्यान रखा होगा कि उन को कितने बैगन और इजिन चाहिए और उन को कितने कोयले और तेल की जरूरत पड़ेगी। लेकिन 1970-71 में वह केवल 1,990 लाख मीट्रिक टन माल का लदान कर सके। इस का मतलब यह है कि उन्होंने 2'6 लाख मीट्रिक टन कम लदान किया। इस से माफ जाहिर है कि अगर रेलवे में कार्यवृत्तलता हो, तो उनके पास बैगन और इजिन आदि मरगलस हो और उस को दिक्कतों का सामना न करना पड़े। लेकिन इस से उल्टा हो रहा है।

राजस्थान में मिनरल इंडस्ट्रीज के सिवाय कोई बहुत ज्यादा इंडस्ट्रीज नहीं है। वहाँ पर जनवरी से उदयपुर में सोपस्टोन के लिए 80 बैगन चाहिए, लेकिन आज तक उन वी कोई व्यवस्था नहीं हो पा रही है। इसी प्रकार 700 बैगन कोटा में, 1000 बैगन जोधपुर में और 500 बैगन भीलवाड़ा में चाहिए। यह व्यवस्था न होने के कारण वहाँ की आर्थिक स्थिति ढिलमिला गई है और एक लाख मजदूरों की स्थिति अस्त-व्यस्त हो गई है।

अगर कोयले के मजदूरों की हड़ताल हो जाती है, तो बैगन फौरन बन्द हो जाते हैं। अगर बुकिंग बन्द हो जाये या किसी छोटे से ट्रामशिप-मेट पायंट पर लेबर की हड़ताल हो जाये, तो बैगनों की दिक्कत हो जाती है। प्रश्न यह है कि

इस में सफर कौन करता है, इस से नुकसान किन लोगों को होता है। बड़ी इंडस्ट्रीज का माल आइटम नम्बर डी में बुक किया जाता है और लघु उद्योग धंधों का माल आइटम नम्बर ई में बुक किया जाता है। हम लोग पुकार पुकार कर यह कह रहे हैं कि देश के गाव-गाव में लघु उद्योग-धंधे खोले जायें, उन की तरक्की की जाये और उन को बढ़ावा दिया जाये। हम उनको कनसेशन पर जमीन देते हैं और लोन देते हैं। लेकिन अगर उन को दो महीने तक बैगन नहीं मिलते हैं, तो उनका आर्थिक ढाँचा बिगड़ जाता है और वे उद्योग-धंधे फेल हो जाते हैं।

आप दूग बात को मानेंगे कि लघु उद्योग धंधों के आर्थिक ढाँचे को सुधारने के लिए उन का इकोनोमिक मर्कुलेशन ज्यादा से ज्यादा होना चाहिए। वह मर्कुलेशन तभी हो सकता है, जब कि लघु उद्योग-धंधों का ग मीट्रिक टन आइटम नम्बर डी में बुक किया जाये, ताकि उन को यह फॉर्मलिटी मिल सके। जरा सी आफन आने पर आइटम नम्बर ई वाले मर जाते हैं और लघु उद्योग-धंधे बन्द हो जाते हैं। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि गजस्थान के बहुत से मिनरल इंडस्ट्रीज के कारखाने आज करीब करीब बन्द हो चुके हैं। एक और नई आश्चर्यजनक बात है कि कुछ समय पहले डडेट लिए जाते थे, उस में रेलवे में यह समझा कि रेल डडेटम बोगम होते हैं, इसलिए उन्होंने एक कानून बनाया कि मीटर गेज से 25 रुपये जमा कराए जाय और ब्राड गेज से 35 रुपये जमा कराए जाय तभी डडेट लिए जा सकते हैं। आखिर यह मांग क्यों बन्द की जाती है? क्यों इस पर रेस्ट्रिक्शन लगाया जाता है? जब पैसे देकर के कोई आदमी बैगन मांगता है उस वक्त भी उसका इन्डेंट लेने से इनकार कर देते हैं, इसका कारण क्या है? इस का कारण एक यह है कि रेलवे बोर्ड ने एक नियम बना रखा है कि किसी क्षेत्र में अगर 5 हजार बैगन या उनकी नियत समय की गाड़ियों से ऊपर

माग चली जाय तो फौरन स्पेशल चला दी जाय या किसी तरह से भी उस माग को मीट करना उन का फर्ज हो जाता है। उस आकड़े को छिपाने के लिए वह यह रेस्ट्रिक्शन कर देते हैं और इन्डेंट भी लेना बन्द कर देते हैं। यह एक बहुत बड़ी धोखेधड़ी की बात आती है।

मैं एकाद प्वाइंट और निवेदन करना चाहता हूँ। थल के ऊपर दो ही तरह के ट्रांसपोर्टेशन आज हैं एक रेल के जर्गिये और दूसरा ट्रकों के जर्गिये। उस के साथ कम्पीटीशन के लिए यह देखना जरूरी है कि ट्रकों की हालत क्या है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि ट्रक वाले को बैंक में कर्जा लेने के बाद मवा रुपये सैकड़ा ध्याज देना पड़ता है। हायर परचेज पर लेने के बाद उनको 2 रुपये सैकड़ा ध्याज देना पड़ता है और उस के बाद 5 माल के अग्रे में टीजल की कीमत 4) परसेंट बढ़ी है। रोड टैक्स सव ग्रेट्स का मिला कर करीब 50 परसेंट बढ़ा है और उसके साथ साथ उन को जो ट्रेफिक इम्पैक्ट्स को टैक्स देना पड़ता है वह 70 परसेंट बढ़ा है। और एक नया टैक्स और चलने लगा है, वह बढ़ती टैक्स कहलाता है, हर एक पचायत और म्युनिमिपल्लिटी ने एक एक दो दो रुपया टैक्स लगा रखा है। इस तरह से एक ट्रक वाले को 5 माल पहले जहा मौ रुपया खर्च करना पड़ता था वहा आज उनको 237 रुपये खर्च करना पड़ता है जब कि उसका किराया केवल 43 परसेंट बढ़ा है। आखिर वह ट्रक वाले भी तो चलते हैं, रेलवे की एकोनामी उन के मुकाबिले में कैसे फेल होती है यह देखने की बहुत बड़ी जरूरत मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेट बढ़ाने के लिए उन का कम्पीटीशन करना बहुत जरूरी है। रेल मंत्री महोदय ने माना है कि ऊंची कीमतों के ऊपर जिन चीजों का लदान होता है वह 16 परसेंट आ गया है। अगर उन कीमतों के ऊपर फिर रेट बढ़ाये गये तो वह 11 परसेंट रह जायगा क्यों कि ट्रकों से सुविधा रहती है, घर से माल चलता है और घर पर पहुँचता है। उस में किसी किस्म की

चोरी भी नहीं होती है, माल खराब भी नहीं होता है। इसलिए हम को यह सारे टैरिफ वगैरह बदलने पड़ेगे और ट्रांसपोर्ट को मद्देनजर रखते हुए इस का हमें ध्यान रखना पड़ेगा।

एक प्वाइंट। और निवेदन करना चाहता हूँ कि इन्होंने कुछ फर्मिलिटीज दी है कि कुछ टलाको के अन्दर बढ़ा हुआ किराया नहीं लगेगा। मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ कि बैंकवर्ड एरियाज के अन्दर जो इन्स्ट्रूजीज है उन का भी ध्यान रखा जाय। जो इन्स्ट्रूजीज बैंकवर्ड एरिया में है कम से कम ऐसी इन्स्ट्रूजीज जिन का रेलवे में लिंक 51-60 मील तक नहीं है और वह क्षेत्र बैंकवर्ड है, माल स्केल इन्स्ट्रूजीज के अन्दर उनके ग मेट्रीगियल को भी इस से मुक्त किया जाय।

एक बात और मैं बताना चाहता हूँ कि थंड क्लाम का किराया सारे हिन्दुस्तान में एक सा है। लेकिन हमारे यहा चूरू से लेकर सीकर तक जितने थंड क्लाम के पैसेजर चलते हैं उन से ड्यौड़ा किराया लिया जाता है। हिन्दुस्तान में और कहीं भी ऐसी कोई जगह नहीं है कि थंड क्लाम का किराया जो नियम है उस में ज्यादा किराया कहीं लिया जाता हो। लेकिन हमारे यहा चूरू से लेकर सीकर स्टेशन तक जितने भी स्टेशंस हैं वहा जितने भी पैसेन्जर्स बैठेंगे उन से ड्यौड़ा किराया लिया जाता है। यह अन्याय आज के जमाने में कैसे बर्दाश्त किया जा सकता है? यह बहुत बड़ी एक ध्यान देने की बात है।

एक प्वाइंट और मुझे रखना है। हमारे यहा रेवाड़ी से लेकर रीगम तक एक शटल 15 माल पहले चला करती थी। वह बन्द कर दी गई। लेकिन एक नारनील के मेम्बर रेलवे बोर्ड में पहुँच गए तो वह शटल फिर चालू कर दी गई और वह रेवाड़ी से नारनील और निजामपुर तक चलने लगी। केवल उस में आगे के तीन चार स्टेशन छोड़ दिये गए। आखिर ऐसी कौन सी बात है कि आगे के केवल चार स्टेशन

[श्री श्रीकिशन मोदी]

छोड़ कर वह शटल चालू की गई, यह मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आभार प्रदर्शित करता हूँ कि आप ने मुझे समय दिया।

SHRI PILOO MODY (Godhra) : Mr. Chairman, to begin with I must stress my sense of disappointment at reading this speech of the Railway Minister on the Railway Budgets. I feel that from every point of view it is a very defeatist Budget. It is defeatist in the sense that it has given up all hope of ever being able to run the railways as a profitable proposition for the nation

Since the year 1964-65 there has been a deficit in the railways. Year after year, the Railway Minister has tried to fill the gap by increasing a little fair little tariff there, thinking that he can go on in perpetuity increasing fares and tariffs and hoping thereby to mend the fence in one way or the other. This is an entirely backward look at the railways. You cannot meet deficits by continuously increasing fares. You have finally to come to grips with the real problem and realise why the railways are making losses. You cannot dismiss it or explain it away and provide alibi for yourself by saying that thefts have gone up, people are pulling chains law and order situation is bad.

When we complain about the law and order situation in this country, the Government blandly turns round and tells us not to forget that this is a socio-economic problem. So, for us it becomes a socio-economic problem; for him it cannot remain a law and order problem. If it is a socio-economic problem, it certainly is outside the scope of the Railway Budget.

So, I do not think that these excuses should be used in order to explain away large deficits, which generally arise because there is a basic inefficiency in the railways, there is a basic backward thinking in the railways and there is a basic lethargy in the railways to move it in keeping with other modes of transport.

Has the Railway Minister in this entire speech made any reference that he wants to

appoint certain independent efficiency experts? Has he said anything about getting some management consultancy firms to advise him? Has he said anything about making time and motion studies? Has he mentioned anything about using modern technology? Modern technology does not merely depend upon your getting bigger locomotives and faster trains or for that matter, if he goes from coal to diesel and from diesel to electricity. That is not using modern technology. That is not the essence of it. Yet, this is what one reads through the Budget speech, that is, how to patch up. And, even so, at the end, he leaves a deficit! Having exhausted all means of trying to collect more revenues from the Railways, at the end he leaves the deficit. How does he explain away the deficit? If you look at p. 10, para 23, he says :

"The efforts I propose to make along with the railwaymen of all classes from the Chairman, Railway Board, to the last gangman...

—I want to see really what efforts he is going to make with the gangman —

"...to effect economy and improve efficiency will be directed to wipe out this deficit."

I really congratulate him on his courage, not perhaps on his wisdom, but certainly on his courage. But this is no way of filling deficits by saying that I intend to approach the gangman and the Chairman of the Railway Board!

As regards thefts, he has blamed a great deal of inefficiency of the railways thefts. Of course, thefts will take place. Theft takes place because the actual management of the railways is so sprawling and so completely disorganised. Take, for instance, the question of adopting modern techniques. Do the Railways have a computer, a simple thing like a computer which small companies use? An enormous undertaking, the largest undertaking of the public sector, that is going to usher in socialism, does not even have a computer. Do they computerise their inventories? Small companies have managed to bring down their inventories to one-third of what they were stocking by computerising them. Take a company like

TELCO. They used to have Rs. 6 crores worth of stocks. By computerising, they brought it down to Rs. 2 crores. In your case, I am informed by the hon. Minister, you have Rs. 136 crores worth of inventories and stocks. They can be brought down to something like Rs. 50 crores or Rs. 40 crores worth of inventories and stocks. Think of what the Railways can save. When it comes to a matter of thefts, you will find that thefts come down if your stocks come down and your security improves, and everything will improve, all dependent on the computer.

As regards the law and order situation in the eastern belt of the country, it is considerably worse. But this goes on all over the country. There is an absolute sloppiness about railway security. In many places there is connivance between the local police and the railway police. I cannot imagine how without this connivance this sort of thefts take place. Take any railway yard. It is a play-ground for every criminal, every night, and they drive in with impunity and they drive out with impunity. They take away whatever they can, in cars, in vehicles, in trucks. I know it from my personal knowledge. They drive in with a truck or a jeep and they drive out after having filled it up with impunity. I think, just bemoaning the fact does not do anything. We have to do something in order to get down to the bottom of it.

Coming to inefficiency in respect of availability of wagons, there is a large surplus of wagons in the country. I think, the Railway Minister will admit it. But for some strange reason, they do not happen to be where they should be. If they are required in one place, they are in some other place. There again, it is so because it has not been computerised. The Railways do it by some sort of a sixth sense. There are seasonal demands. We heard just recently that the Minister of Agriculture or the Chief Minister of Punjab, I think, wanted 6 lakh tonnes of wheat that is rotting over there to be moved out of the Punjab and with their best efforts, they have only been able to handle something like 2 lakh tonnes.

Then, take the case of *timru* leaves at Piplod. I do not know how many hundreds of letters I have written to the Railway

Administration. At a particular time, just before the monsoons, you need to move *timru* leaves to the south where they utilise them for making *bidis*. There are no wagons available. There are wagons available 50 miles away on this side or 30 miles on that side. But no wagons are available where they are needed. That is primarily because of the lack of a computerised movement of your wagons. We talk about third-class passengers. We cry about how much we feel for the poor or oppressed people of this country. But just look at the condition of travel of the third-class passengers.

THE MINISTER OF RAILWAYS
(RAIL. MANTRI) (SHRI HANUMAN-
THAIYA): Have you travelled?

SHRI PILOO MODY: Occasionally I don't do it out of choice. I assure you, nor do I do it out of hypocrisy. If I can, I will never do it. But look at the condition of the third class compartments. You can imagine a certain amount of over-crowding. But there is no excuse for fans not working, lights not burning, windows not working, doors not locking. How can you continue like this? You are talking about socialism on the one side and taking no action to remedy this kind of situation on the other.

The Railway Minister says that he is subsidising suburban travel. But have you looked at the condition of the suburban railway passengers, in Bombay, for instance? In Bombay, considered to be better than elsewhere, people are just hanging out of the windows. They are paying two or three feet out of the windows. They are paying full fares to you. They are not cheating you. They are hanging you full fares for the privilege of hanging out of windows and they do it only because if they do not hang like that they will lose their jobs. What other facilities are you providing them? How can you say, you are subsidising them. It is the other way about. It is the passengers who are subsidising the Government of India.

The most unfortunate and indeed the saddest part of this statement is where he says that because of the difficulties that we are experiencing the Railway Minister

[Shri Piloo Mody]

proposes to do away with all development—practically all development; this is the most retrograde of all the steps that I can think of. If development works are properly oriented and completed, that is the thing which is going to make your Railways profitable. If you say, because of financial stringency, we are going to do away with development, you may as well do away with the Railways. How long do you think the Railways can go on in this way,—going on making up the deficit by increasing fares?

You talk about labour. There is a great deal said about labour. Do you know that you have 38,000 commercial clerks in your organisation whose conditions of service have not been improved for the last 21 years? I have not said it once, but I have said about it half-a-dozen times over here. I must have written dozens of letters. Even their Union is not recognised. There are 38,000 such employees and yet their Union is not recognised. For the last 21 years, there has been no change in the conditions of their service. I recommend that you look into it, and bring it on a par with the other employees you have.

The trouble with the Railways is this, that when an Organisation gets so big, it becomes very insensitive to human suffering. In 3 or 4 years I must have come across a 100 cases and now I am talking about individual cases of injustice being done to your own employees, where the poor fellow has got to go through 24 channels before he can get his grievance looked into and in the end he does not get justice. You have Personnel Managers; they act only like Managers instead of Personnel Managers. They must be moving from station to station, from colony to colony, but instead they just sit at headquarters, trying to dispose of cases through files.

Ultimately, there is a chapter in this document which is titled—'Instant employment'. Instant Coffee, yes; Instant Tea, may be; but here it is 'Instant employment'. Instant employment can only come about during election time. How can instant employment be created? Yesterday you

made a brilliant suggestion. You said, a great deal of employment can be created if only we turn our narrow gauge railway lines into broad gauge lines. I think that is a very good idea. You will be employing more people in this way. It would be even better if you build new lines. Such new lines are very imperative for the nation's economy. Take the port of Paradeep. It is the largest deep draft port that we have in India. There is no railway connection to it, and no hope of seeing one in the near future. There must be a railway line from Rourkela to Paradeep. You have contracted to move that steel; but you have contracted to build that railway? If so, I would appreciate it if he signs that contract here and now and turns it into an assurance on the floor of this Parliament.

17 hrs.

Similarly, there is a great deal that can be done. There are two paragraphs in the budget speech regarding punctuality and passenger amenities. All this has been dismissed in just two brief paragraphs. Punctuality and passenger amenities should be the bulk of his nightmares. The Railway Minister should be thinking of this, morning, noon and night. I hope that he does it.

Ultimately, he ends like all good Congressmen with a homage to the Prime Minister and an offering to socialism after paying lip service to employment. I hope that whatever else he may do, he does not listen to one of his colleagues, namely Shri Chintamani Panigrahi and turn the Railway Board and the employees of the railways into committed Government servants.

SHRI RAMSHEKHAR PRASAD SINGH (Chapra): Before I offer my comments on the railway budget, I want to extend my thanks and gratitude to the Railway Minister Shri Hanumanthaiya for his sympathetic attitude and democratic approach in accepting the demand of the people of my constituency for opening a new train halt between Baragopal and Goldenganj, in my constituency. This demand had been voiced in this House and outside since long, and all the Ministers including Dr. Ram Subhag Singh while he

was the Minister of State for Railways, promised, but this could not be done. But it is to the credit of Shri Hanumanthaiya that this has been done now. I hope that the Railway Administration in NE Railway will rise to the occasion and expedite the matter and the opening of this halt will start soon.

17.03 hrs.

[SHRI R. D. BHANDARE *in the Chair.*]

I fear that in spite of the order of the Railway Minister, probably the stoppage of trains may not start immediately. Therefore, I urge that this should be opened immediately.

Then, I would like to draw the attention of this popular Railway Minister towards the step-motherly treatment accorded to the State of Bihar at the time of the creation of the divisional system in NE Railway. In 1969, the divisional scheme was introduced in the NE and NF Railways. There were four divisional district headquarters in the NF Railway and five in the NE Railway. All the four district headquarters on the NF railway were given the status of divisional headquarters, but in the NE Railway, out of five, only three got promotion and got the status of divisional headquarters, namely Izatnagar, Samastipur and Varanasi. Under political pressure, the fourth one at Gonda was replaced by Lucknow. But the case of the remaining one, namely Sonapur had been hopelessly ignored.

The whole range of operation of the NF Railway is about 3000 k.m. There are already four divisional headquarters for this. As regards the fifth one, my hon. friend from Gauhati was speaking about Rangia. But that is yet to start, since the Government of Assam have not been able to provide the necessary land or other equipment for the purpose. But in the case of Sonapur, nothing is required; only a simple order is necessary. 900 quarters are lying vacant, and about two hundred acres of land are lying idle, and a large number of people are also unemployed, because this

place has not been given the status of divisional headquarters. I do not know why the case of Sonapur has been ignored. Since the days of the BNWR and also the OTR, Sonapur was considered to be the best place for the Railway Administration, and all the offices of the railways were located there and it was running efficiently. But at present, we find from experience that the working of the office at Samastipur has become very difficult. The Samastipur office was unable to do justice to the trading community. The purpose of creating this system was to provide efficient service to the trading community and the passengers and also improve the condition of the workers on the railways. None of these aims has been fulfilled. Trains run late even by as much as four hours. Passengers are put to trouble and inconvenience. The trading community also suffers. Some of them have to go to Banaras to settle some matters and some have to go to Samastipur. So the time has come to give a rethinking on this matter. You will have to take a portion of Samastipur and some portion of Banaras and form a divisional headquarters at Sonapur whose claims have been ignored so far. I hope our popular Railway Minister, who has an attitude of appreciating the public demand, will respond to this request favourably. This has been a long-standing demand. As I said just now, in the case of Rangia on NF railway, where the length is only 3,000 kms. you are having five divisional headquarters; so what is the difficulty in creating two divisional headquarters in an area of operation of 2,000 kms. in Bihar. I hope the Railway Minister will consider this case sympathetically and announce this decision very soon. If a decision is announced, there will be no difficulty in starting this office even on 2nd October, as is being done in the case of Rangia.

Coming to the condition of third class passengers, a lot of murmur has been raised about the proposed increase in freights and fares, as it affects the users. It is true the Railway Minister is justified in proposing this increase, but on the other hand, the passengers also expect a corresponding improvement in their amenities. Go to third-class compartment. You will find the fans are not working, light is off, there is no water available in the wash-basin or in

[Shri Ramshekhar Prasad Singh]

the bathroom. What to talk of third class compartments? Even in first class compartments in the Howrah-Delhi Express, the Assam Mail, the Toofan etc. you will see that the fans are not properly working. So when they are increasing the fares, they are not improving the amenities. People are not grudging the enhancement of the rate of fare, but they complain rightly when they do not get what they expect in return for what is being taken from them.

Another complaint concerns the two- and three-tier compartments. When passengers go to the counter to purchase tickets, they find there is no place. Even when they get the tickets, only with the help of coolies and other agencies can they enter their compartment. This is the position even at bigger stations like Delhi, Howrah and Bombay where you find the names not properly written in the list pasted outside the compartment. Even when a passenger's name is there on the list, outsiders are allowed to enter the compartment, with the result that the *bona fide* passengers find trouble in occupying their own seats or berths.

Another point is that the enquiry offices do not work properly. I am referring specially to the enquiry office at Patna. I made a complaint last year. I was told by D. S., Dinapur that the enquiry clerk could not reply on the 'phone because there is only one telephone line and it remains busy always so that he gets little time to respond to telephone callers. He said they are trying for another telephone connection and as soon as that connection came, they will be able to attend to telephone callers. The position that was there last year at the enquiry office at Patna is still continuing and people are not getting reply on telephone. They are not getting information even when they go to the counter. Indications of late running of trains are not given correctly. This state of affairs continues and passengers are facing trouble. One of the members from the Jan Sangh spoke that he was not in favour of de luxe trains. He may not be in favour of it but the de luxe train is patronised in our State. If he is not in favour of de luxe

train, kindly change it from that side. Shri A. P. Sharma also referred to the twice running of de luxe trains through Patna. If you cannot run de luxe between Howrah and Delhi, make it at least twice in Patna, as this is the only good train passing from Delhi to the capital town of Bihar, Patna. I hope the Railway Minister will consider this demand and introduce at least bi-weekly de luxe train for which he will get much appreciation from the people of Bihar.

There are two or three local matters. Pahlezaghat connects North Bihar and South Bihar; it is just opposite Patna. If you come from that side to catch any train at Patna you have to go to Pahlezaghat. There is no big market there and you cannot get food there. He should at least order the opening of a janta meal restaurant at Pahlezaghat.

Just now there was reference to the late running of trains. The Railway Minister himself admitted. I do not want to comment more about that. But that is not the only defect in the working of the railway administration. The life and property of persons going to the northern side, between Motihari and Bhagha from Pahlezaghat is in danger and within fifteen days there had been five or six murders in the compartments. If you do not take care not only the railway properties but even the life of the passengers will be endangered, especially of the upper class passengers.

Before concluding I once more fervently appeal to the Railway Minister to undo the wrong done to the people of Bihar by creating one divisional office at Sonapur which is the fittest place because of the geographical position but which was not done by the former Railway Minister for reasons which I do not want to state just now.

श्री के०जी० देशमुख (अमरावती): सभापति महोदय, जैसी कि अपेक्षा की गई थी रेल का बजट एक घाटे के बजट के रूप में हमारे सामने पेश हुआ है। इसमें 33.12 करोड़ रु० की डैफिसिट बतलाई गई है। रेलवेज में डैफिसिट आती है तो कुछ ताज्जुब की बात मालूम होती

है लेकिन मैं तो इन पिछले 10 सालों से देख रहा हूँ कि करीबन हर साल ही रेलवेज का बजट एक घाटे का बजट रहा है। घाटे का रेलवे बजट आने के बाद में जैसा कि हर साल कहा जाता है कुछ पैसों के फायदे बढ़ा दिये जाय या कुछ फीट चार्ज बढ़ा दिये जाय और इधर उधर कुछ करके हम घाटे को पूरा करने की कोशिश करते हैं लेकिन मेरा खयाल यह है कि ऐसा करने से रेलवेज को जो कि हम बनीर एक कर्मशियल धंधे के चला रहे हैं उसे चला सकेंगे या नहीं यह आज समझने का और समझ कर चलने का समय आ गया है। खास करके जबकि रेलवेज में हमारी मोनोपली है तब उसमें यह घाटे की बात और भी समझ में नहीं आती है। घाटे की बात में समझ सकता था अगर यह रेलवेज का धंधा हम प्रतियोगिता में करते होते। प्रतियोगिता में करने के बाद कुछ ऐसी बातें करनी पड़ती हैं जिनसे हम घाटा सहन कर सकते हैं और हमें घाटा हो सकता है। यह जो रेलवेज में हमारी मोनोपली है यह कैपिटल मोनोपली की आज की ही नहीं है। कितने सालों से यह रेलवेज में हमारी मोनोपली है। दूसरी किमी भी प्राइवेट कंसन को हम यह रेल चलाने की अनुमति नहीं देते हैं तब हमारी रेलवेज में घाटे का आना कुछ समझ में नहीं आता है। मैं इसलिए बोल रहा हूँ कि अब समय आ गया है कि हम इस पर पूरी गम्भीरता से विचार करें क्योंकि बनीर कर्मशियल धंधे के अगर हमें रेलवेज की कसबों को चलाना है तो इस तरह से हर साल थोड़ा बहुत घाटे की इधर उधर से पूर्ति करके रेलों को हम सफलतापूर्वक चला सकेंगे ऐसा आज हमें मालूम नहीं होता है। खासकर गुड्स के बारे में मुझे कहना है जैसा कि बजट में कहा भी गया है कि हमारी मेजर इनकम है वह गुड्स ट्रेफिक को लेकर है। रेलवेज की गुड्स ट्रेफिक के सम्बन्ध में हम देख रहे हैं कि एक बहुत बड़ा कम्पिटिशन प्राइवेट कंसन जोकि यह ट्रक वाले हैं इन ट्रान्सपोर्ट कंसन से है। आज आपने पैसेजर्स फेयर्स बढ़ा दिये ठीक है आप की मोनोपली है। आप फ्री

चार्ज बढ़ा दीजिये लेकिन इसका असर आप की रेलवेज की गुड्स ट्रेफिक पर क्या पड़ेगा इसे भी आप को सोचना चाहिए।

यह ठीक है कि गुड्स ट्रेफिक अभी भी बढ़ रही है, थोड़ा बहुत परसेंटेज जरूर बढ़ रहा है लेकिन जिस ढंग से वह बढ़नी चाहिए और जिस तादाद में वह बढ़नी चाहिए उस तादाद में वह नहीं बढ़ रही है। कारण इस का यह है कि ट्रक ट्रान्सपोर्ट में से हमारी रेलवेज का गुड्स ट्रेफिक के क्षेत्र में काफी कम्पिटिशन हो रहा है। कम्पिटिशन करने के कारण यह ट्रक वाले पब्लिक का माल सस्ती दर पर ढोते हैं, बिना कुछ नुकसान किये ढोते हैं और खास कर होम डिलीवरी भी देते हैं और फिर जल्दी भी देते हैं। इस चीज पर अगर हम न ध्यान दिया होता तो मेरा खयाल यह है कि गुड्स ट्रेफिक पर आज जो हम फ्री चार्ज बढ़ा रहे हैं उसे शायद बढ़ाने की हिम्मत न करें। मैं खयाल करता हूँ कि इसमें गुड्स ट्रेफिक का जो परसेंटेज है वह भी कम हो जायगा और प्राइवेट ट्रान्सपोर्ट कम्पनियां कम्पिटिशन करके रेलवेज की बहुत सी गुड्स ट्रेफिक छीन लेंगी।

पैसेजर्स ट्रेफिक के बारे में मुझे यह निवेदन करना है कि मुसाफिरो के रेल किराये बढ़ाये गये हैं अबबता वह थोड़े ही बढ़ाये गये हैं लेकिन यह किराये बढ़ाते जाने की भी आखिर एक लिमिट होती है क्योंकि अगर इसी तरह से यह मामला चलने दिया गया तो हर आयन्दा आने वाले साल में क्या इसी तरह से आप इनक्रीज का प्रस्ताव रखते जाइयेगा? उस समय आप क्या करियेगा? इसलिए आपको इस बारे में गम्भीरतापूर्वक ध्यान देना है और लीकेज और वेंस्टेज आदि के होल्स को बन्द करना है और रेलवेज को कर्मशियल बेसिस पर चलाना है। यह इनक्रीज करने के मंत्री महोदय ने जो कुछ कारण अपनी बजट स्पीच में दिये हैं वह कारण हमें कुछ खास अपील करने वाले नहीं हैं। इस बढ़ोतरी के बास्ते दो, तीन कारण

[श्री के० जी० देशमुख]

बतलाये गये हैं। एक कारण मिनिस्टर साहब ने बतलाया है कि पैसेजर्स एमैनिटीज हम ने बहुत बढ़ाई है। दूसरा कारण यह दिया है कि रेलवेज के स्टाफ को तनख्वाहो, भत्तो आदि में इनक्रीज दी है और तीसरा कारण यह बतलाया है कि नये डिब्बे हमने लाइन पर लगाये हैं। रोलिंग स्टाफ काफी तादाद में हम लाइन पर लाते हैं। उनकी बजट स्पीच में वृद्धि करने के यह तीन कारण दिखाई दे रहे हैं। मेरा ख्याल है कि वह जो उन्होंने कहा है तो वह कोई खास बात नहीं है क्योंकि जाहिर है कि जब आप रेल चलाते हैं तो यह रनिंग एक्स्पेंसिज हो ही जाते हैं पैसेजर्स एमैनिटीज देनी ही पड़ती है तो यह कोई खास बात नहीं है। रोलिंग स्टाफ जो आप रेलवे लाइंस पर ज्यादा दे रहे हैं तो वह इसलिए है कि आप की उसके लिए काफी डिमांड है।

जैसा कि हमारे अन्य बहुत से माननीय सदस्यों ने यहाँ पर बतलाया है कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरो की आजकल क्या हालत है तो मैंने तो इस तरह की हालत दुनिया के किसी भी देश की रेलवेज में नहीं देखी। मैंने दुनिया के बहुत से देशों की रेलवेज देखी है लेकिन यहाँ पर जो हालत हमारे थर्ड क्लास पैसेजर्स की है वह हालत दुनिया के किसी भी बैंकवर्ड ऐरिया की रेलवेज में भी नहीं देखी है। मैं मानता हूँ कि इंग्लैंड और अमरीका आदि देश बड़े ऐडवांस्ड कंट्रीज हैं और उनसे हम अपने देश का मुकाबला नहीं कर सकते हैं लेकिन अफ्रीका और ईस्ट अफ्रीकन कंट्रीज में भी हमारे देश के थर्ड क्लास के डिब्बों की अपेक्षा उनके डिब्बे कहीं अधिक अच्छे हैं, यात्रियों को कहीं अधिक सुविधा है। वहाँ पर यात्रियों को जो टिकट दिये जाते हैं तो उसे वहाँ की रेलवेज से एक गारन्टी भी मिल जाती है लेकिन अपने देश में हम टिकट-होल्डर्स को कौन सी गारन्टी दे रहे हैं? यहाँ पर तो जैसा कि हमारे बहुत से मित्रो ने बतलाया है बिना यह ख्याल किये हुए कि जिस

तादाद में टिकट इश्यु किये जा रहे हैं उतनी के लिए रेलगाड़ियों में कैपेसिटी भी है या नहीं, धड़ाधड़ टिकट इश्यु करते जाते हैं और हालत यह रहती है कि कोई भी जाय थर्ड क्लास का टिकट ले ले। जब आप टिकट देते हैं तब आप की जिम्मेदारी हो जाती है कि आप टिकट लेने वालों को बैठने की जगह दें। कम से कम सीट तो उनको दें। लेकिन कौन देता है? उन को फर्श पर बैठने की जगह भी नहीं मिलती, वह गाड़ी में लटक कर चलते हैं। थर्ड क्लास में वही पर पखा लगवा दिया, यात्रियों के लिये कुछ पीने के पानी का इन्तजाम कर दिया, और उन को आप बड़ी भारी अमेनिटीज मानते हैं। पखों की हालत यह होती है कि कभी चलते हैं कभी नहीं चलते हैं, पानी कभी ठण्डा मिलता है कभी नहीं मिलता। थर्ड क्लास के यात्रियों की हालत यह है। लोग थर्ड क्लास में जाते हैं और रात आ जाने पर अगर कडक्टर से कहते हैं कि भाई साहब यहाँ लाइट नहीं, तो वह कहता है कि मैं क्या करूँ। बल्ब चोरी चला गया, अब मैं किसी और को तो ला नहीं सकता। वायरमैन यहाँ है नहीं। थर्ड क्लास की यह हालत हो रही है जिस को आप अमेनिटीज देने की बात कहते हैं। मेरा ख्याल यह है कि इन बातों की तरफ सरकार को कुछ तो सोचना चाहिए। वहाँ बहुत सी बातों को सुधारने की ज़रूरत है।

जहाँ तक रेवेन्यू बढ़ाने का सवाल है, आप ने कहा है कि वह ज्यादा नहीं बढ़ सकती। इस में ६-7 करोड़ का घाटा है, जिस को आप बे अनकवर्ड छोड़ दिया है। अगर आप को सचमुच रेलों में सुधार करना है तो मैं समझता हूँ कि श्री हनुमन्तैया भी ऐसा चाहते हैं। मैंने कई बार उनके साथ सफर किया है। वह ऐसे मन्त्री नहीं हैं जो रेल में गये नहीं हैं। मैं उनसे अपेक्षा करता हूँ और उनको अनुभव भी है कि रेल के प्रवास में यात्रियों को क्या दिक्कतें आती हैं—कि वह इसकी ओर ध्यान देंगे। इस के लिए उन को रेलों की शक्ल बदलनी होगी।

वह नये मंत्री आये हैं, और रेलों की शक्ल को बदलने के लिए उन को बहुत कुछ करना होगा। शक्ल के माने यह नहीं हैं कि नया डिब्बा लगा दिया, नया इंजन लगा दिया या डीजल इंजन लगा दिया या एलेक्ट्रिफिकेशन कर दिया। मैं शक्ल बदलने के माने यह नहीं समझता हूँ। इस में एफिशिएंसी बढ़ेगी लेकिन शक्ल नहीं बदलेगी। अगर शक्ल बदलनी है तो आज कल जो बातें हो रही हैं उन की ओर ध्यान देना होगा और उन को खत्म करना होगा।

आज रेलवे में जितना कर्रप्शन है उतना शायद किसी भी दूसरे डिपार्टमेंट में नहीं है। कर्रप्शन हर जगह देखने को मिलता है लेकिन रेलवे में जितना कर्रप्शन है उतना भारत सरकार के किसी दूसरे विभाग में नहीं है। आखिर इस को आप रोकेंगे या नहीं? किंगी से भी कुछ कहो तो कहते हैं कि इस में क्या बड़ी बात है, लोगों में कर्रप्शन तो चलता ही रहता है। यह मामूली बात है। लेकिन इस से काम चलने वाला नहीं है। अगर कर्रप्शन आज बन्द हो जाये तो पैसा लेकर जो छोटी छोटी बातें हैं करने की, जिस में आज दिक्कतें आती हैं, वह नहीं आयेंगी। आज कल जो चोरियां हो रही हैं, कर्रप्शन हो रहा है, दूसरी जो बातें हैं उन को रोक कर रेलवे की शक्ल बदलनी है। एफिशिएंसी की जो स्थिति है उस की शक्ल भी बदलनी होगी। आज से दस-पांच साल पहले जो एफिशिएंसी थी वह भी आज नहीं है। जो कंडक्टर आज से दस साल पहले था वह आज भी उसी तरह से काम करता है जिस तरह शुरू में करता था। आप को रेलवे की एफिशिएंसी को बदलना होगा जिस में आप न केवल पैसा ही कमा सकें बल्कि उन के लिए पैसेजरो के दिल में कुछ मित्रों की पैदा हो सके।

मुझे बातें तो बहुत सी कहनी थीं, लेकिन चूंकि समय बहुत कम है इस लिए कुछ बातें अपनी कांस्टिट्यूंसी के लिए कहनी हैं जहां पर

सेंट्रल रेलवे चलती है। अभी मेरे कुछ मित्रों ने बतलाया कि वेस्टर्न रेलवे को सेंट्रल रेलवे के मुकाबले में प्रिफरेंस दिया जाता है। हम देखते हैं कि बम्बई से दिल्ली को पंजाब मेल आता है, इस पंजाब मेल में कोई भी सुधार नहीं हुआ है। इस को डीजल इंजन दिया गया लेकिन केवल आंसी तक के लिए। गाड़ी दिल्ली तक आती है लेकिन डीजल इंजन आंसी तक ही दिया गया है। दूसरे पंजाब मेल और अमृतसर मेल को छोड़ कर कोई और गाड़ी सेंट्रल रेलवे में नहीं चलाई गई है। कम से कम एक जनता रेल तो चलानी चाहिए थी। मैं कई सालों से रेलवे बोर्ड कौंसिल में था और कहता था कि कम से कम एक जनता गाड़ी तो दो, लेकिन नहीं दिया। दूसरी मेन लाइन बम्बई, कलकत्ता बाया नागपुर जाती है। उस के अलावा दूसरी रेल नहीं है। आज मारे देश में जनता रेलें चल रही हैं, लेकिन बम्बई से दिल्ली और बम्बई से कलकत्ता लाइनों पर जनता नहीं चलती। क्यों नहीं चलती? अगर रोलिंग स्टॉक नहीं है तो दूसरी लाइनों पर कैसे चल रही है।

तीसरी बात मैं यह बतलाऊं कि मैं दस-पन्द्रह सालों से देख रहा हूँ कि एक महाराष्ट्र एक्सप्रेस की बड़ी मांग हुई है। इस पर दो बड़े स्टेशन हैं—पूना और नागपुर। लेकिन उन के लिए कोई भी कनेक्शन नहीं है। हमें दो जगहों पर रेल बदलनी पड़ती है। एक डाइरेक्ट ट्रेन के लिए नागपुर से पूना तक की डिमांड दस सालों से हो रही है, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ।

इन बातों की तरफ आप को ध्यान देना चाहिए। मेरा ख्याल है कि सेंट्रल रेलवे में एक दो गाड़ियों को छोड़ कर कोई बड़ी गाड़ी नहीं चलाई गई है। इस लिए इस ओर बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है।

आप जो नई गाड़ियां चलाना चाहते हैं अब उनके बारे में मैं आखिरी बात कहना चाहता हूँ अहमदाबाद नरखेड लाइन का ब्रिटिश लोगों

[श्री के० जी० देशमुख]

के समय में ही सर्वे हो चुका था, शायद सन् 1943 में। यह लाइन आरेंज एस्टेट के प्रदेश से गुजरती है। वह आरेंज दिल्ली भी आती है और कलकत्ता भी जाती है, लेकिन इसके लिए कोई अच्छी लाइन नहीं है जिस के द्वारा इन चीजों को भेजा जा सके। अमरावती नरखेड लाइन थ्रूआउट आरेंज जोन से निकलती है। चूंकि आरेंज को बहुत जल्दी पहुंचाना होता है, इसलिए इस लाइन की बहुत ज्यादा जरूरत है। इस का सर्वे भी पूरा हो चुका है, तब न मालूम क्यों इस को पीछे डाल रखा है। मैं देखना चाहूंगा कि इस लाइन को आप इस साल के प्रोग्राम में शामिल करें।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, यह 33 करोड़ रुपये के घाटे का बजट रेलवे मंत्री ने चुनाव के तुरन्त बाद ही पेश किया है और घाटे की पूर्ति के नाम पर उन्होंने तीसरे दर्जे के किराये में छोटी वृद्धि करने की भी घोषणा की है। मैं इस वृद्धि की घोषणा का विरोध करता हूं। यह घाटे का बजट मुनाफे के रूप में बदला जा सकता था वशर्ते इस के लिए ईमानदारी के साथ रास्ते ढूँढे जाते। कई माननीय सदस्यों ने ठीक ही कहा है कि रेलवे बोर्ड पर जो 1 करोड़, 68 लाख, 11 हजार रु० खर्च किये जा रहे हैं वह बेकार हैं, उनका कोई मतलब नहीं है, बल्कि रेलवे बोर्ड की वजह से और भी गड़बड़ी बढ़ रही है। कहा जाता है कि वह एफिशिएंसी लायेंगे, लेकिन एफिशिएंसी दिन प्रति दिन घटती जा रही है, रेलवे में बहुत तरह की बुराइयां बढ़ती जा रही हैं, नौकरशाहियत बढ़ती जा रही है, और मेरा निश्चित मत है कि जैसे-जैसे दवा करने की कोशिश की जाती है, मर्ज और भी बढ़ता जाता है और रेलवे के अन्दर घाटा बढ़ता जाता है। इस का एक कारण यह भी है कि रेलवे के अन्दर अफसरों की संख्या बहुत ज्यादा बढ़ती जा रही है। मजदूरों की संख्या या तो घट रही है या फिर जहां की तहां है।

देश बढ़ रहा है, हम आगे बढ़ रहे हैं, लेकिन मजदूरों की संख्या घट रही है, नहीं तो वहीं की वहीं अड़ी हुई है, दूसरी तरफ अफसरों की संख्या बढ़ रही है।

इतना ही नहीं मैं मिसाल देता हूं कि किस तरह से रोज फुजूलखर्ची होती है। अगर कोई मजदूर मजदूरी मांगता है, प्रोजेक्ट अलाउंस मांगता है तो कहा जाता है कि पैसा नहीं है, लेकिन अभी हमारे दानापुर डिवीजन में एक ऐडीशनल डी एस आये हैं, जिनके लिए नया एअर-कंडिशनड कमरा बन रहा है। एक तरफ एअर-कंडिशनड कमरा बनेगा, दूसरी तरफ मजदूरों की मांग आप नहीं मानेंगे और तीसरी तरफ घाटे की बात आप करेंगे, तब घाटा नहीं होगा तो क्या मुनाफा होगा ?

रेलवे में बहुत बड़े पैमाने पर लूट होती है, और मेरा अन्दाज है कि इस में रेलवे के बड़े-बड़े अफसर भी शामिल रहते हैं इसी लिए परेशानियां होती हैं, चोरियां होती हैं, कोयले की चोरी होती है, दूसरे सामान की चोरी होती है, वैगन ब्रेक कर दिये जाते हैं और उस में यह सब लोग हिस्सेदार होते हैं। आप जानते हैं कि जमालपुर में बहुत बड़ा रेलवे का कारखाना है। वहां चोरियां होती हैं। पीतल बेचने के ऊपर पाबन्दी लगी हुई है, लेकिन पीतल भी किस तरह से चोरी होकर चला जाता है और बेचा जाता है, अगर आप चाहे तो जाकर इस को देख सकते हैं। इस तरह से भ्रष्टाचार बढ़ रहा है, चोरी बढ़ रही है, जिस की तरफ रेलवे बोर्ड का ध्यान नहीं जाता है। लेकिन अगर कोई बरौनी और गढ़हरा का मजदूर प्रोजेक्ट अलाउंस या दूसरा अलाउंस मांगता है, दूसरी जगह का मजदूर प्रोजेक्ट अलाउंस मांगता है, रांची का मजदूर अलाउंस मांगता है तो उस के ऊपर हमले किये जाते हैं, मुकदमें चलाये जाते हैं, उस को नौकरी से हटाया जाता है और उस की सर्विस में ब्रेक किया जाता है। लेकिन चोरी को खत्म करने के लिए कोई

उपाय नहीं किया जाता। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। बिहार में कोयले के लिए वैगनों की कमी है, लेकिन कोयला खानों के मालिक सरकार की आंखों में धूल झाँक कर कोयला भेज रहे हैं, जिस में डी० ओ० एस० (टी), ए० ओ० एस० (टी), ए० सी० एस० और डी० एम० (टी) आदि बड़े बड़े अफसरान भी शामिल हैं। मैं इस सम्बन्ध में इंडियन नेशन, 5 मई, में छपे समाचार को पढ़ कर मुनाना चाहता हूँ :

“While the number of rail wagons for coal movement is restricted, there is no such restriction on the movement of stone chips. Taking advantage of this, now some of the merchants and colliery owners have started despatching coal to different destinations in the name of black stone. They pack coal in bags and put them as black stones with the help of the railway authorities. Several wagon-loads of coal have already been despatched in this way and now more and more merchants and colliery owners have been adopting this method for the disposal of their huge accumulation of coal.”

यह भ्रष्टाचार का एक नमूना है, जिस में रेलवे के बड़े-बड़े अफसरान भी शामिल हैं। अगर मंत्री महोदय घाटे के बजट को दुरुस्त करना चाहते हैं, उस घाटे को मुनाफे में परिवर्तित करना चाहते हैं या कम से कम उस घाटे को कम करना चाहते हैं, तो वह रेलवे बोर्ड को समाप्त कर दें और उस की कोनाइन्स से जो भ्रष्टाचार हो रहा है, उस को रोकें, वना उनकी तथा-कथित इकानोमी से मजदूरों की गर्दन पर छुरी भले ही चल जाये, रेलवे में व्याप्त डकैतियाँ, लूट-मार और चोरी नहीं रुकेंगी।

सरकार का यह एक मान्य नियम है कि जहाँ प्राजेक्ट का काम चल रहा है, वहाँ काम करने वाले मजदूरों को प्राजेक्ट एलाउंस दिया जाये। इसी नियम के अनुसार कोरापेट, रांची,

हटिया, फरक्का, खजुड़िया, बरौनी, गढ़हरा, मुकामा, मुकामाघाट, हथिदह, बेगुसराय और नांगल में काम करने वाले रेल मजदूरों को भी प्राजेक्ट एलाउंस मिलना चाहिए, लेकिन उनको नहीं दिया जाता है। इस प्रश्न को लेकर बरौनी गढ़हरा के रेल मजदूरों ने 33 दिन तक शानदार हड़ताल की। सरकार ने कागजी और दलाल यूनियनों की सहायता से उस हड़ताल को तोड़ने की कोशिश की। अन्त में बंगलादेश के देशभक्तों की सहानुभूति में और लेबर मिनिस्टर की इस अपील पर कि हड़ताल में भाग लेने वालों के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की जायेगी, उन मजदूरों ने हड़ताल को विदग्धा किया। लेकिन आज भी दफा 307 और अन्य दफाओं के तहत 40 मजदूर जेल में हैं और सैकड़ों मजदूरों पर मुकदमें चल रहे हैं। रेलवे मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि कोई विषिटमाइजेशन नहीं होगा, लेकिन उस आश्वासन को पूरा नहीं किया गया है। मजदूरों को प्राजेक्ट एलाउंस देने के बजाय सरकार मजदूरों का दमन कर रही है। यही स्थिति धनबाद में भी है। अतः मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि सरकार अपने दमन चक्र को रोकें, मजदूरों के ब्रेक इन सविस को खत्म करें, मजदूरों पर चलाये गये मुकदमें वापिस लें और उनकी ससपेंशन को विदग्धा करें।

जहाँ तक छोटी लाइनों का सम्बन्ध है, सरकार ने दिल्ली-सहारनपुर लाइन को बन्द कर दिया है जिस से 1400 मजदूर बेकार हो गये हैं। बिहार और बंगाल में भी आरा-सहस्राम एवं फतुहा इस्लामपुर आदि छोटी लाइनें हैं। उन को भी अनइकानोमिक लाइनें बता कर सरकार बन्द करना चाहती है। सरकार को इस नीति को छोड़ देना चाहिए। वह इन लाइनों को अपने हाथ में ले लें और उन में काम करने वाले मजदूरों को अपने यहाँ अवजार्ब करें, वर्ना गरीबी हटाने और बेकारी दूर करने के उस के नारे केवल नारे ही रहेंगे।

[श्री रामावतार शास्त्री]

रेलवे मंत्री ने यह ठीक ही कहा है कि रेलवे के घाटे को खत्म करने और चोरिया को रोकने के लिए प्रयास किया जाना चाहिए। रेलवे यूनियनों की तरफ से हम उस में मदद देने के लिए तैयार हैं, बशर्ते कि सरकार उन रेलवे यूनियनों का कोआपरेशन ले। वह यह न देखे कि कौन सी यूनियन रेकगनाइज्ड है और कौन सी रेकगनाइज्ड नहीं है। सरकार ने आल-इंडिया रेलवे मैनूफेक्चरिंग एंड नेशनल फेडीरेशन आफ इंडियन रेलवेमैन को मान्यता दे रखी है, लेकिन चालीस पीमदी मजदूर भी उन के साथ नहीं है। ज्यादातर मजदूर दूसरी यूनियनों के साथ हैं। सरकार को चाहिए कि वह नार्डर्न रेलवे वर्कर्स यूनियन, पूर्वांचल रेलवे मजदूर महा आल इंडिया स्टेशन मास्टर्ज एसोसियेशन, इंडियन रेलवे मैकेनिकल स्टाफ एसोसियेशन, रनिंग स्टाफ एसोसियेशन, आल इंडिया मिनिस्ट्रीयल स्टाफ एसोसियेशन और गाइड्स कौमिल इत्यादि यूनियनों का सहयोग प्राप्त करे। जब तक ऐसा नहीं किया जायेगा, तब तक चोरी को नहीं रोका जा सकेगा। हम इस काम में सरकार की मदद करना चाहते हैं और इस नेशनल लाम को रोकना चाहते हैं।

हमें इस बात की शिकायत नहीं है कि सरकार ने आल इंडिया रेलवेमैनूफेक्चरिंग एंड नेशनल फेडीरेशन आफ इंडियन रेलवेमैन को क्यों रेकगनाइज किया है। हमारी शिकायत यह है कि रेलवे में जो और बहुत सी लडाकू यूनियन हैं, सरकार उन को भी रेकगनाइज क्यों नहीं करती है। सरकार को उन्हें मान्यता देनी चाहिए। एक नई इंडियन रेलवेमैन कानफेडीरेशन बनी है, जिस में पद्रह कैटेगोरिकल यूनियन शामिल हैं और जिस में और भी लोग शामिल होते जा रहे हैं। सरकार को उसे भी रेकगनाइज करना चाहिए। सरकार को उस की ओर से कोआपरेशन मिलेगा, मदद मिलेगी, ताकि रेलवे की बुराइयों को दूर किया जा सके, घाटे को खत्म किया जा सके, रेलों को

ठीक तरह से चलाया जा सके और गाइडों को लेट न होने दिया जाये।

मालूम नहीं कि रेलवे में जो ग्यारह-पायट कार्यक्रम चालू किया गया था, उसका क्या हुआ लेकिन उसके अनुसार एक इम्प्लीमेंटेशन सैल बनाया गया था, जिस में स्वामीजी और साधू लोग रखे गये थे। आज भी वे लोग रेलवे पाम लेबर फर्स्टक्लाम में यात्रा करते हैं। मेरे पाम उनके नाम हैं। वे लोग कोई काम या मदद नहीं करते हैं। सरकार को उनके पासों का विदड़ा करना चाहिए। साधू समाज और भारत सेवक समाज के नेता बेकार हैं। उन के कारण और ज्यादा भ्रष्टाचार फैलता है। वे लोग सरकार से पैसा लेते हैं, लेकिन इस चुनाव में उन्होंने शोषित दल, मगठन कांग्रेस और जनसंघ के उम्मीदवारों की मदद की। जो उम्मीदवार मेरे खिलाफ चुनाव लड़ा, हमारे यहाँ (दानापुर) वे डी० एम० ने उग को स्पया दिया।

सोनपुर में डी० एम० का दफ्तर खोला जाना चाहिए। पटना-गया बड़ी लाइन को डबल किया जाना चाहिए। पटना शहर का साउथ में एक्सपेशन हो रहा है। उस तरफ एक नया बुकिंग आफिस खोला जावे और बुकिंग आफिस के पास लकड़ी का ओवरब्रिज बनाया जाये, ताकि मुसाफिरों को आने-जाने में सुविधा हो। मीठापुर से पुल बनाया जाये। राजेन्द्रनगर स्टेशन को चालू किया जाये।

क्लर्कों की बहाली पर पाबन्दी है। केवल रेलवे बोर्ड ही उन की बहाली कर सकता है। जब सरकार अफसरों को बहाल कर रही है, तो क्लर्कों की भी तो जरूरत है। पी० डबल्यू० आई० और ए० पी० डबल्यू० आई० बहाल किये जा रहे हैं। उन के लिए क्लर्क कहा से आयेगे। इस लिए क्लर्कों की बहाली भी की जाये।

सबस्टीट्यूट कैंजुअल गेटमैन, कैबिन-मैन, वार्थटममैन आदि मजदूरों को बारह घण्टे से

चौबीस घंटे तक काम करना पड़ता है, जब कि ट्रेड यूनियन कानून के अनुसार उन से आठ घंटे से ज्यादा काम नहीं लिया जा सकता है। इस तरह की बातों को रोका जाना चाहिए।

डी० एस० से लेकर रेलवे बोर्ड के अफसरों के बारे में यह जांच कराई जाये कि उन के पास कितनी सम्पत्ति है और नौकरी में आने से पहले उनकी क्या हैसियत थी और इस समय उनकी क्या हैसियत है, ताकि हमें मालूम हो सके कि उनके पास केवल अपनी नौकरी का पैसा है या भ्रष्टाचार और लूट-खसूट का पैसा है। उन्होंने देश को लूटा है।

श्री शम्भू नाथ (सैदपुर) : सभापति महोदय, परम्परा के अनुसार इस बार भी रेलवे बजट पेश हुआ और उस में घाटा दिखाया गया। मंत्री महोदय ने उस घाटे को पूरा करने के लिए दो तरफ हाथ पांव फैलाये हैं। एक तरफ तो उन्होंने यात्री-भाड़े और माल-भाड़े को बढ़ाने की कोशिश की है और दूसरी तरफ वार्षिक या चौथी पंचवर्षीय योजना की रकम में कटौती की है। जहां तक बढ़ौतरी को देखा जाय तो सारा भार थर्ड क्लास के पैसेंजर पर पड़ता है। 11 करोड़ रुपये की पूर्ति उस से की गई है। किराया बढ़ाया जाय इस में दो राय नहीं हैं। समय के अनुसार चीजों के दाम बढ़ रहे हैं और खर्च ज्यादा लग रहा है तो बढ़ाया जाय, इस में हम को कोई एतराज नहीं है। लेकिन मंत्री महोदय किराया बढ़ाने से पहले अगर सोचते कि जो किराया 8 से 10 और 15 किलोमीटर तक बढ़ाया है यह उन गरीब यात्रियों के ऊपर जा कर पड़ता है जो दस मील अर्थात् 15 किलोमीटर तक के बीच एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक अपने कचहरी के कामों के लिए या और कामों के लिए रोजाना आते जाते रहते हैं। मेरा यह निवेदन है कि उन को भी आप को छूट देनी चाहिए थी जो कि आप ने नहीं दी है। यह तो किराया बढ़ाने की बात हुई।

17.43 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair]

दूसरी तरफ आपने अपने बजट में सिद्धांततः तो इस बात को माना है कि मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलना चाहिए। इस बजट को देखने से सिद्धांततः यह बात सही मालूम पड़ रही है। लेकिन इस को अमली जामा देने का काम शायद इस तरह के बजट से नहीं हो सकता। हमारे उत्तर प्रदेश में पूर्वी उत्तर प्रदेश के जो 14 जिले हैं और बिहार का उत्तरी हिस्सा जो बहुत ही ज्यादा, हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा बैकवर्ड माना जाता है वहां पर दुर्भाग्यवश सैंकड़ों वर्ष से छोटी लाइन, मीटर गेज चलती आ रही है। अब बजट को जब हम देखते हैं तो हमें निराश होना पड़ता है। इसलिए कि हमें कोई उम्मीद नहीं दिखाई पड़ रही है कि इन बैकवर्ड एरियाज में जहां कि मीटर गेज है उन का भी कभी भाग्य जगेगा कि वहां पर ब्राड गेज लाइन हो सकती है। मंत्री महोदय ने दो एक जगह ब्राड गेज लाइन बनाने की बात कही है। लेकिन इन बैकवर्ड एरियाज में जहां कि बराबर मीटर गेज लाइन चली आ रही है और वह इलाका और कारणों से तो पिछड़ा है ही, सब से बड़ा कारण उस के पिछड़े होने का ट्रांसपोर्ट की सुविधा का न होना है। मीटर गेज रेलवे लाइन होने की वजह से उन इलाकों में किसी तरह की इंडस्ट्री डेवलप होने के आसार नजर नहीं आते, हम लोग जब बात करते हैं उद्योगपतियों से और फैक्ट्री खोलने वालों से कि ये बैकवर्ड एरियाज है; इन का भी उत्थान करने के लिए कुछ फैक्ट्री वगैरह यहां लगाइए तो उन की ओर से तुरन्त यह जवाब आ जाता है कि वहां तो मीटर गेज है, ट्रांसपोर्ट का कोई ठिकाना नहीं है, इस कारण हम वहां फैक्ट्री नहीं लगा सकते। मैं मंत्री महोदय से अर्ज करना चाहता हूँ कि वह इस बात को देखें कि जो इलाके बैकवर्ड हैं और वहां मीटर गेज है उस को ब्राड गेज में बदलने में प्रायरीटी आप दे सकें तो

[श्री शम्भूनाथ]

मेरा ख्याल है कि उन जगहों में बहुत जल्दी तरक्की की जा सकती है।

मेरी कॉस्टीट्यूएन्सी जो है उस में एन्टायर मीटर गेज लाइन है। वह है गाजीपुर के मैदपुर से लेकर औडिहार तक जा एक बहुत बड़ा जक्शन है। वहाँ पर एक भी फौट्री डमलिंग नहीं है कि वहाँ पर रेलवे की तरफ से कोई साधन नहीं है, कोई विशेष सुविधा नहीं है। साथ ही साथ एक रेलवे लाइन जौनपुर से लेकर औडिहार तक जाती है। उस के बीच में जौमी और पतरही (दुधौडा) के बीच की दूरी नौ मील है। कई बार उस लिए कहा गया, लिखा पढ़ी भी हुई है और मुझे मालूम हुआ है कि यह विचाराधीन भी है कि इस के बीच एक हाल्ट बनाया जाय। मैं मंत्री महोदय से गुजरािश करूँगा कि डोभो और पतरही (दुधौडा) के बीच में जहाँ कहीं भी सूटेबल हो एक हाल्ट जो विचाराधीन है उस पर जल्दी में जल्दी निर्णय करने की कृपा करें।

एक बात और मैं अर्ज करना चाहूँगा। एक तरफ तो आप किताया बढ़ा रहे हैं, जनता उस को बर्दाश्त करेगी। मंत्री महोदय ने जुलाई में किराया बढ़ाने के लिए कहा है। लेकिन दूसरी तरफ रेलवे के अन्दर जो बैटरिंग है उस की हालत अगर देखें और जो कैंटरिंग पर बढोत्तरी हुई है उस को भी देखें तो पडा खेद होता है और यह भी नहीं एक जोन में जो खाना मिलता है वह दूसरा है और दूसरे जोन में दूसरा है। साथ में दूसरे ढग का खाना है। मगर और कोई खाप फर्क नहीं है। यहाँ तक कि एक ही जोन के एक सिरे से दूसरे सिरे पर चले जाइए तो मूल्य में फर्क मालूम पड़ता है और खोने का आलम यह है कि शायद बिना दात का कोई आदमी इन के टोस्ट को खाना चाहे तो नहीं खा सकता। मंत्री महोदय के पास दाँत हैं, वह जरा खाकर देखें तो मालूम पड़ेगा आखिर क्या कारण है कि हम ऐसा भी दे

और हम को खाना ठीक न मिले? हमारी सेहत के साथ इस तरह से मजाक किया जाय यह ठीक नहीं है और इसको देखने की जरूरत है। हमारा ख्याल है कि नियंत्रण कायदे से न होने के कारण ऐसा किया जा रहा है।

जहाँ तक ला ऐंड आर्डर का सवाल है एक बार मैं कलकत्ता से आ रहा था 9 अप देहरादून में। वह आजकल 6 महीने से किमी भी दिन दो घंटे से कम लेट नहीं होती। अपने राइट टाइम पर तो वह कभी नहीं आती। रास्त में मैंने देखा कि पचास मील बलकते से आगे आने पर चैन पुलिंग हुई और नीचे की जो बैटरी होती है, जिग से पक्का चलता है वह मालूम नहीं किम तरीके में निवाल लिया गया पता चला कि चार डिब्बों में मुतवातिर चैन पुलिंग करक बैटरी निवाली गई। गर्मी का दिन था। पैसेजर परेशान थे। मेरी समझ में नहीं आता कि आखिर उस तरह की सिचुएशन जो पैदा हो रही है इस को दूर करने के लिए कोई उपाय किया जायगा या इसी तरह से यह सब बदमाशियाँ रेलवे के साथ में जो की जा रही है वह चलती जायेगी। एक तरफ तो हम किताया ज्यादा दे, कोई बात नहीं, वह दे सकते हैं और देगे लेकिन साथ ही साथ जो हम को सुविधाये मिलनी चाहिए वह न मिल पाये महज ऐडमिनिस्ट्रेशन ठीक न होने की वजह से ठीक नियंत्रण न होने की वजह से तो यह भोज नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहूँगा कि ईम्प्लॉय रेलवे जहाँ किलालेमनेम पूरी तरह से व्याप्त है और मुझे तो ऐसा लगता है कि भोगलमराय तक ऐसा मालूम पड़ता है कि आदमी की जिन्दगी की कोई सैफ्टी नहीं है, भोगलसराय से आगे आने पर बनारस से मालूम पड़ता है कि हम रेल के डिब्बे में बैठे हैं, अन्यथा तो ऐसा मालूम पड़ता है कि पता नहीं कहाँ बैठे हैं और कब क्या होगा यह कुछ पता नहीं, तो इस का कड़ाई के साथ और पूरी ताकत के साथ मुकाबिला करना चाहिए। ऐसे एलीमेंट्स

चाहे वह किसी भी तरीके के हों, चाहे वह कहीं से भी प्रस्थाय पाते हों, मैं उन के नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन उन के साथ कड़ाई से और मजबूती से डील किया जाय, तभी जनता को राहत मिल सकती है।

हमारे जिले का जोनपुर हैडक्वार्टर है। वह नार्दन रेलवे पर पड़ता है। कुछ दिन पहले अभी वहाँ एक सैकेंड क्लास वेंटिंग रूम और एक फर्स्ट क्लास वेंटिंग रूम था। मालूम नहीं कहां से अक्ल आई एकोनामी करने की कि इधर सैकेंड क्लास वेंटिंग रूम को वहां से तोड़ दिया गया और महज फर्स्ट क्लास वेंटिंग रूम रह गया। मैंने पूछा कि क्या कारण है इसका तो वहां के स्टेशन के लोगों ने बताया कि चूकि सैकेंड क्लास के पैसेंजर यहां से कम चलते हैं इसलिए इस को तोड़ दिया गया। मैंने उनसे कहा कि जो बिना टिकट के बैठते हैं जिन को आप काबू में नहीं कर पाते, जिन को आप रोक नहीं पाते वह सैकेंड क्लास में बैठ लेते थे और फर्स्ट क्लास में थोड़ी राहत थी बैठने के लिए। लेकिन आज ऐसे जो लोग हैं सैकेंड क्लास वेंटिंग रूम तोड़ देने से फर्स्ट क्लास में इस तरह से भरमार कर देते हैं कि वहां पर कोई आदमी जो एयोराइज्ड है, जिसे ने पैसे दे कर टिकट खरीदें हैं, उस को बैठने का कहीं ठिकाना नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह इस पर विशेष ध्यान दे।

एक चीज जो रेलवे से अक्सर देखी जाती है वह है टेलीफोन जी बाबत। आजकल, सभापति महोदय, ट्रेनें लेट चलती हैं। मुझे मालूम है कि 9 अप हमेशा लेट आती है। यह भी मालूम है कि अपर इण्डिया समय से नहीं आती है। यदि स्टेशन पर टेलीफोन करके पूछा जाय कि गाड़ी कितने घंटे लेट है, कब तक आवेगी, तो उधर से जवाब मिलता है कि लाइन खराब है, बनारस तक नहीं मिल पा रहा है, इसलिए पता नहीं है कि ट्रेन कहां है। कह

दिया जाता है कि कन्ट्रोल रूम खराब है। परिणाम यह होता है—चूकि हम लोगों को आना है, इस लिए स्टेशन पर समय से पहुंचना पड़ता है और वहां पर क्या होता है कि कभी कभी 3 घंटे, कभी कभी 4 घंटे लेट 9 अप आता है। वहां पर उस का एराइवल 12-33 है और डिपार्टर 12-39 है, लेकिन साढ़े चार बजे तक गाड़ी की इन्तजार में बैठे रहना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि ऐसी व्यवस्था अवश्य कर दी जाय कि कम से कम यह तो बता दिया जाय कि गाड़ी कितने घंटे लेट है, कब आवेगी। अगर यह चीज एंशोर हो जाय तो स्टेशन पर घंटों पहले पहुंचने की जो मुसीबत है, जहां पर पानी का कोई ठिकाना नहीं है, बैठने का ठिकाना नहीं है, उस से बचा जा सकता है। यदि मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान दें तो इस से यात्रियों को काफी सुविधा मिल सकती है।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूं और बजट का अनुमोदन करता हूं।

श्रीमती लक्ष्मीकान्तम्मा (खम्मम) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं अपनी कांस्टीचूएन्सी की कुछ मांगें मंत्री महोदय को देती हूं।

सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय की कन्वीनिअन्स के लिए अंग्रेजी में बोलती हूँ, इस के लिए सदन से माफी माँगती हूँ।

I would like, first, to highlight the difficulties felt by the people of my constituency in some areas, then I will come to the needs of my State and then I will come to problems at the national level.

There is a station by name Nagulavansa between Vijaywada and Secunderabad. It has been there since 35 years. It is not yet a permanent station; there is no permanent booking office to issue tickets. For this reason, the people there suffer a lot. Originally they used to take the passengers into the compartment and then collect the

[Shri LakshmiKanthamma]

money after issuing ticket. This went on till 1963. Then they changed it to 6-1/4 per cent commission basis. Then they fixed it at Rs 80 per month. So the person in charge there of issuing tickets just does not bother because he gets his Rs 80 all right anyway. Thus passengers are put to a lot of inconvenience. When the train comes, they have to run to the TTE and others and ask them to issue the tickets. There is criminal harassment of these people. This station is not only fetching now Rs 5,000 per month, but this will increase manifold if there is a regular booking office. The railway department should realise the need of making it a permanent station. Some material was brought in and they thought that something would be constructed but ultimately nothing happened and we do not know why. I request the Minister to hasten the construction of a regular station there. This is a big village where they grow agricultural products which they transport by bullock carts to Khammam 22 kms away. There are about fifteen villages nearby. There is also another station called Alakampet in Warrangal district where also the same difficulty exists. When they want to buy a ticket, they ask them to pay Rs 10 or so and then only issue the tickets. A petition has been given by a number of villagers and I request the hon. Minister to look into this matter.

There is another place—Mahbubabad. Because of the doubling of the line they are constructing a footbridge from platform to platform for the use of passengers. This is a big village with 15,000 people or more and there are about 2,000 students in different schools and colleges. The railway station almost divides the city into two halves and if you want to go from the old city to the new mohalla you have to cross the railway line and even little kids have to go across the lines, which is illegal according to the railway rules. Every day almost 10,000 persons cross these lines. So they have requested that a pedestrian footbridge be constructed from road to road. It will not be difficult. The other day the Minister said that the municipality would have to contribute something. But there is no municipality there though it is a big business centre with many schools. The Railways are

already constructing an overbridge from platform to platform and if the request made by the people of that locality is conceded, it would mean only the extension of that bridge on both sides to touch down on the road. There should also be a tap provided there (*Interruptions*). Drinking water is needed by everybody.

There is another place called Madira which is a very busy centre. I think Andhra Pradesh is the most neglected State in the matter of provision of railways. I do not know why there should be this step-motherly treatment. People used to say that unless it is inevitable to take some line through Andhra Pradesh, say, to connect Madras, they will not consider the construction of any line. If you could take a line over the sky, they would have done so but because it has not been possible, they laid some lines in Andhra Pradesh.

18 00 hrs

Certain proposals had been made by Andhra Pradesh. We have been requesting for a broad gauge line between Nadikode and Secunderabad. The Nagarjunasagar is almost complete and we are going to produce more rice and you have to carry the food grains. There is need to get this grain to the capital and then distribute it. At the earliest time you should have the broad gauge line.

There has been the request for the conversion of Guntur-Macherla line. Macherla is an important place, cement and other industries are there.

This would also be helpful.

MR CHAIRMAN: How many more minutes will you take from now?

SHRIMATI LAKSHMIKANTHAMMA: Another five to six minutes. I will complete my speech.

MR CHAIRMAN: No, please continue tomorrow.

18 01 hrs

The Lok Sabha then adjourned till 7:15 p.m. on Friday, May 28, 1971 (Jyaishta 7, 1893 (Saka)).