

Clause 2, clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI A. C. GEORGE: I beg to move:

"That the Bill be passed".

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

16.40 hrs.

RESOLUTION RE: RECOMMENDATIONS OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE

MR. DEPUTY-SPEAKER: We take up the next item—Resolution by Shri T. A. Pai.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are holding the baby? You should have informed me earlier.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI Sir, on behalf of Shri T. A. Pai, I beg to move:

"That this House approves the recommendations made in paras 1.1, 2.31, 3.18, 3.19, 3.27, 3.28, 4.12, 4.13 and 5.11 of the Report on Accounting Matters of the Committee appointed to review the rate of dividend payable by the railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the railway finance vis-a-vis the General Finance, which was presented to Parliament on the 15th December, 1972.

That this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in

the Report should be reported to the next Parliamentary Committee which may be appointed to review similar matters."

At this stage, I would only move the resolution. After the hon. members have spoken, the minister would give the reply.

***SHRI JAGADISH BHATTACHARYYA (Ghatal):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, we are discussing the report of the Railway Convention Committee. The report of the Committee contains many recommendations but the motion that is now being discussed in the House has given stress to only a few recommendations. I feel Sir that a report of this nature should be discussed along with the discussion on the Budget provisions of railways because if such discussions are held separately then due to the paucity of time we are unable to have a proper discussion of the recommendations of the report.

We have noticed that payment of dividend forms one of the most important subjects of all the reports of the Railway Convention Committee. But in actual practice this payment of dividend is nothing but a paper transaction because we find that payment is made from the General revenue and dividend is not paid in the true sense of the term. Last year when the report of the Convention Committee was discussed in this House, the then Minister of Railways Shri Hanumanthaya had stated that in Socialistic countries of Europe, the practice of paying dividend to the general revenue from the earnings of the public sector undertakings existed. We also want this Sir, the Railways are the biggest public sector undertaking in the country and a huge sum of public money has been invested into it. It would be indeed good if we are able to give a part of the profit of the railways to the general revenue. This will on the one hand facilitate undertaking many projects for

*The Original speech was delivered in Bengali.

the good of the people and on the other it will help to lessen the tax burden of the tax payer. Unfortunately most of the public sector undertakings in our country are running into losses and as a result we are not able to divert the profits from these organisations to the general revenue nor we are able to utilise it for public welfare.

Sir, during the pre-independence era as also for quite some years during the post independence period the railways were earning profits but for the last few years it is always in the red. What are the factors that have turned profits into losses? We have on many occasions in the past discussed this subject in this House and without going into the details it would be sufficient to say that if we could plug the loopholes that are causing losses to the Railways we could have transferred the profits of the Railways for better utilisation. Only to mention a few such loopholes I would like to mention that the losses to Railways mainly arise from wastage, theft, top heavy administration and ever capitalisation.

Now, Sir, I would like to highlight some of the points that have been referred to in this report. It has been stated in the report that as many as 35,000 different items are stored in the railway godowns and during 1970-71, the total value of the store was Rs. 363.7 crores. In this connection the Committee have observed and I quote:

"The Committee need hardly emphasise the imperative need of reducing the excessive inventories held by the Railways to the minimum extent possible as a commercial organisation like the Railways can hardly afford to block much needed capital on this account."

In this way we find Sir, that huge sums of money remain locked up while on the other hand amenities for the travelling passengers are not being created in the same proportion.

In fact the amenities that are now available to the passengers are only very meagre and I feel that something should be done drastically to improve the present state of affairs.

One thing that once attracts our notice is the shortage of coaches for the passenger trains. The report states that ICF and Jessops & Co. were given orders for the manufacture of 443 and 347 coaches respectively but against this they could make a supply of 171 and 122 coaches respectively. The report further states that these organisations have not only to clear the back log but they will also have to produce their existing quota. I would therefore strongly urge upon the hon. Minister to ensure that these manufacturing units do clear the back log and also are able to produce their existing orders because only when more coaches are available to passenger trains the passenger can get some real relief. From my personal experience I can say that only a few days back while I was travelling from New Delhi to Howrah in a first class compartment which had the capacity to accommodate four, two more passengers with first class ticket had entered into the compartment. These passengers had to be accommodated because they were holding the tickets. In this way while passengers are paying fare for the first class they are compelled to travel on the floor of the compartment. Sir, we have stated on many occasions and the report also says that the number of third class sleeper coaches should be increased and I once again stress this point for the consideration of the hon. Minister. I would also like to mention in passing about some of the difficulties being experienced by the travelling passengers. The first class coach in the Vestibule is not linked with the dining car while this facility is available to the passengers of air-conditioned chair car train travellers. The result is obviously that when one places an order for tea, he has to wait till the train reaches the next station. Thus the first class passenger of a

[Shri Jagadish Bhattacharyya]

vestibule train who pays nearly three times the fare does not get this benefit which is available to other trains

Sir, in regard to sharing of passenger fare, the report has stated that it is not possible to increase the State's share but I feel that the matter merits reconsideration. Whenever we make a plea for running the Martin railways we are told that it is not a profit making organisation I would only submit in this connection Sir, that if the State's share of passenger fare earning could be augmented we could very easily solve this problem ourselves.

I hope the hon Minister will consider the different points that I have raised during the course of my speech and with this I conclude, Sir

श्री श्रीकार लाल बरवा (काटा)

उपाध्यक्ष महोदय रेलवे मानव्येशन समिती की रिपोर्ट का देखत हुए ऐसा मालम हाता है कि उसम जा कुछ लिखा है उस पर रुपय मे एक चौथाई भी काम नही हाता है और बाकी का घटा-बढा कर काट दिया जाता है ।

जहा तक यात्रिया की फंमिलिटीज का सम्बन्ध है डाईनिंग कारा और रिप्रेशमट रूम्ज को हटा कर सरकार की तरफ म स्टेशनो पर थालिया की व्यवस्था कर दी गई है । उनके रेट भी बढा दिये गये है । जब सरकार ही रेट बना देती है ता फिर महगाई की कोई हद नही रहती है । जो खाना मिलता है, वह बाजार से कई गना घटिया होता है । घाडम्बर ता काफी अच्छे होते है—लास्टिक के क्लाम चमच और प्लेटे होती है, लेकिन खाने का सामान रुपये में चार छ आने ही मिलता होगा । बैस्टन रेलवे मे कुछ रिप्रेशमेट रूम्ज बीस-बीस साभ से एक ही स्टेशन पर जमे हुए है, मगर उनको बन्द नही किया गया है । जो लोग घबछा काम करते रहे है, उनको हटा दिया गया है और उनको कोई मुआबजा आदि नही दिया गया है ।

गुजरात मेल और सौराष्ट्र मेल जैसी लम्बी गाडियो मे भी कन्डक्टर की कोई व्यवस्था नही होती है । उनमे एटेंडेंट की व्यवस्था है, जो कि अहमदाबाद वाले डिब्बे मे रहता है । अहमदाबाद म वह डिब्बा कट जाता है और फिर उसको दूसरी गाडी मे लगा दिया जाता है । जो द्वारिका के तीन डिब्बे फर्स्ट क्लाम के होते हैं उनमे एटेंडेंट होता है, लेकिन कन्डक्टर की कोई व्यवस्था नही है ।

बड़ी लाइन पर देहरादून एक्सप्रेस जैसी गाडिया काफी लम्बी होती है जिनमे अठारह-उन्नीस डिब्बे रहते है । लेकिन प्लेटफार्म इतना छोटा होता है कि जब गाडी किसी स्टेशन पर टहरती है, तो पिछले डिब्बे तो जगम मे अन्दर मे खडे होते है और इजिन क माथ वाल डिब्ब प्लेटफार्म म आगे निकल जात है ।

जहा तक शेडा का सम्बन्ध है उनका क्षत्र एक पमेजर के लिए एक फुट या मबा फुट निर्धारित किया गया है तकिन उसको वही नागु नही किया जाता है । दश की जनसंख्या 32 कराड म बढ कर 55 कराड हा गई है, तकिन शेडा का बढा नही बनाया गया है । उसम यात्रिया का बड़ी असुविधा हाती है ।

कोटा म बीना तक फर्स्ट क्लाम के एल० आर० मी० के गेम टिन्ड्रे चलत है, जा खुलत नही है । अगर किसी यात्री ने बाग स्टेशन पर उतरना हा तो डिब्बा खलेगा नही और गाडी अटरू स्टेशन तक पहुच जायगी । स्टेशना पर नाग खटखटाते रहते है, लेकिन डिब्बा खुलता नही है । टूटे-पूटे डिब्बे बैस्टन रेलवे से निकाल कर कोटा-बीना लाइन पर डाल दिये जाते है । उन डिब्बो की कोई मरम्मत नही होती है । उनमे तकियो मे इनलपिसो तो है नही, उनमे जो नारियल का जूट भरा जाता है, वह भी नही होता है । जहा तक नलो का सम्बन्ध है, अक्षर बे चलते रहे, तो चलते रहे और अगर उनमे पानी नही है, तो कोई नही मुनता है ।

रेलवे पर इतना बड़ा खर्चा होता है, लेकिन यात्रियों की फंसिलिटीज के लिए कुछ नहीं किया जाता है। मंत्री महोदय की रिपोर्ट में न्यू वर्म और न्यू लाइन्ज आदि का जिक्र होता है, लेकिन जहाँ नई लाइनों की बहुत आवश्यकता होती है, उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। उदाहरण के लिए 22 मील का एक छोटा सा टुकड़ा कोटा को बूंदी में मिलाता है। वहाँ पर पंद्रह पंद्रह मिनट के बाद यात्रियों में भारी हुई बसे चलती है, लेकिन रेलवे की तरफ से कहा जाता है कि वह लाइन प्राफिटेबल नहीं है।

अहमदाबाद की तरफ जो छोटी लाइन को उखाड़ा जायेगा, उसको डम 22 मील के टुकड़े पर डाल दिया जाना चाहिए। अगर वहाँ घाटा होगा, तो सरकार हम से वसूल करे या राज्य सरकार से वसूल करे। लेकिन यात्रियों की सुविधा के लिए यह लाइन जरूर विछाई जानी चाहिए। हम देखते हैं कि जहाँ हड़तालें और टाड-फांड होती हैं, वहाँ तुरन्त लाइन को डबल करने का स्टेशन आदि बनाने के आर्डर दिये जाते हैं।

डी० आर० य० मो० सी० में मंत्री कास्टीट्यूटमी कोटा में पचास हजार रुपये की लागत में एक ओवरब्रिज बनाना मजूर किया गया। डी० एम० साहब ने कहा कि वह ओवरब्रिज बना दिया जायेगा। लेकिन अभी तक ओवरब्रिज का नाम तक नहीं है। अभी तक फुटपाथ भी नहीं बना है। यह पुल बनाने में मना कर दिया गया है।

जहाँ तक शिड्यूल्ड कास्ट्स के कर्मचारियों का सम्बन्ध है, कर्मचारियों के क्वार्टरों की एलाटमेंट में उनका नम्बर ही नहीं है। शिड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को न भर्ती किया जाता है और न उन्हें प्रोमोशन दिया जाता है। लक्ष्मी बर्कशाप और जयपुर में कन्डक्टरों आदि की बर्कशाप हुई थी, लेकिन वहाँ भी शिड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों

को बिल्कुल नहीं लिया गया। अगर हम शिड्यूल्ड कास्ट्स का कोटा भरने के बारे में पूछते हैं, तो हमें 1967 के आकड़े दिखा कर बताया जाता है कि उनका कोटा भर दिया गया है। कँजुअल लेबर और अन्य छोटे पदों को भर कर दिखा दिया जाता है कि उनका कोटा पूरा हो गया है। जब कोई बर्कशाप होती है, तो नीचे के अधिकारी कागजात को दबा देने हैं। अगर कोई उनके खिलाफ लिखा-पढी करता है, तो उसका बायकाट किया जाता है, उस बेचारे को हैरामसेट किया जाता है, उसकी रिपोर्ट खराब करके उसको निकाल दिया जाता है।

आगरा में शिड्यूल्ड कास्ट्स के दो टी० सी० की जगह पर बंगाल के दो व्यक्तियों को लगा दिया गया और उनको वहाँ में हटा कर कोटा भेज दिया गया। उनकी कनफर्मेशन और प्रामाशन का नम्बर आना चाहिए था, लेकिन वह नहीं आया। फिर उनको कोटा में भी हटा दिया गया। वहाँ पर दो टी० सी० चौदह चौदह साल से जमे हुए हैं, लेकिन उनको ट्रांसफर नहीं किया जाता है, जब कि शिड्यूल्ड कास्ट्स वालों को दर-दर भटकवाया जा रहा है। हम ने हम वारे में मंत्री महोदय में मिलना चाहा, लेकिन वह व्यस्त रहने के कारण समय नहीं दे पाये।

हम ने कई दफा कहा है कि हमारे यहाँ बैंगन बर्कशाप के सारे माधन मौजूद हैं, विजली और पानी है और मजदूर भी बहुत हैं। लेकिन अभी तक उस लोको शेड में रिपेयरिंग का काम हो रहा है और नये डिब्बे बनाने शुरू नहीं किये गये हैं। डिब्बों की मरम्मत और रंग-रोगन करके लाइन पर खड़ा कर दिया जाता है।

हम ने माग की है कि बाग में कोटा तक शटल चलाई जाये, लेकिन रेलवे विभाग ने कहा कि हमारे पास पैसा नहीं है। जिन लाइनों से दो राज्यों को मिलाया जा सकता है, उनकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया जाता है।

[श्री आकाश लाल बरवा]

संमतीय दल ने मिफार्गिज की थी कि निवाई से टांक और देवली हांते हुए बड़ी तक और टांटा रायागह से टांक और देवली हांते हुए बड़ी तक रेलवे लाइन बिछाई जाये। मैं पूछना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय राजस्थान के बारे में क्या सोच रहे हैं। क्या उन्होंने राजस्थान के अनाजग्रहण क्षेत्रों में अनाज पहुँचाने के बारे में भी कुछ सोचा है या नहीं ?

जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है, राजस्थान का एरिया समूह में टापी की तरह लगता है। सर्वाट् माधोगुर तक बड़ी लाइन है और उसके आगे छोटी लाइन है। जयपुर जाने वाला माल सर्वाट् माधोगुर में कट जाता है और बैंगन न मिलने के कारण महीना बहा पड़ा रहता है। इसी तरह रतलाम तक बड़ी लाइन है और रतलाम से नमीराबाद बंगरह तक छोटी लाइन है और इस कारण माल रतलाम में पड़ा रहता है। जो माल बम्बई से आता है, वह बड़ी लाइन पर माग्वाड जकेशन पर रुक जाता है। क्या मंत्री महोदय राजस्थान को एक टापी की तरह रखना चाहते हैं या वहाँ पर रेलवे लाइने बिछा कर उसका विकास करना चाहते हैं ? अगर रेलवे चाहे, तो वह पिछड़े से पिछड़े क्षेत्र को भी ऊपर उठा सकती है।

बैंगनों का यह हाल है कि बेचागे जानवर वालों को बैंगन नहीं मिलते हैं, जबकि पत्थर वालों को मिल जाते हैं। कोटा में अनाज वाले भी बैंगनों के लिए तरसते रहते हैं।

रेलवे ने पत्थर भरने वालों को पाच सौ या एक हजार रुपये साल के हिमाब में प्लाट दिये हैं। जिन पत्थर वालों के पाम पहले से प्लाट मौजूद है, उन्हीं को और प्लाट दे दिये गये हैं। इसके पीछे क्या रहस्य है ? जो आदमी महीने में साठ बैंगन भरता है, उसके पाम एक भी प्लाट नहीं है और केवल दो-चार बैंगन भरने वालों को दो प्लाट और दे दिये गये हैं। कहा जाता है कि वह जायट कम्पनी

है। लेकिन इनकम टैक्स वाले कहते हैं कि वे लॉग अलग-अलग टैक्स देते हैं।

यह डी०एम० और डी०सी०एम० साहब न जाने क्या गोरमान करते रहते हैं। 18 प्लाट टाटा देवी स्टेशन पर थे। उनको वहाँ से खत्म कर दिया गया और उनकी जगह पर कोटा में नये प्लाट बना कर बाट दिये गये। ये प्लाट उन्हीं को दिये गये जिनके पास आनरेडी थे। वह माल का एक हजार रुपया देते हैं। मेरा मुझाब है कि आप एक हजार रुपये महीने पर आकशन कीजिये। जिसको जरूरत होगी वह लेगा जिसको जरूरत नहीं होगी, नहीं लेगा। रेलवे को इनकम होगी। लेकिन आप यह नहीं करना चाहते। यह सब डी०एम० और डी०सी०एम० की मिली भगत है। आप सांशलिज्म को बान करने हैं, गरीबों को ऊपर ले जाने की बान करते हैं। लेकिन यह सब देखने में ऐसा प्रतीत होता है कि सांशलिज्म आप ला नहीं सकते।

इन शब्दों के साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि ये जो मुझाब मैंने दिये हैं उनको यदि आप स्वीकार करेंगे और उसके अनुसार कार्य करेंगे तो रेलवे में बहुत कुछ सुधार आप कर सकते हैं।

17.01 hrs.

DISCUSSION ON GURU GOBIND SINGH MEDICAL COLLEGE AT FARIDABAD

MR. DEPUTY-SPEAKER: We shall now take up the discussion on the statement made by the Minister of Works and Housing and Health and Family Planning in the House on the 30th November, 1972 regarding the Guru Gobind Singh Medical College at Faridabad.

Before we begin the discussion, I would like to dispose of a matter that is connected with this discussion. Shri