

SHRI HEM BARUA : Sir, Mr. Banerjee should be asked to withdraw that remark about fore-fathers.

SHRI S. M. BANERJEE : I withdraw that. I have nothing against his fore-fathers. But he is a dishonest fellow. I do not withdraw that.

MR. SPEAKER : Anyway, I think, you will have to be careful. You should not come to these things. I thought Mr. Banerjee is a much more senior parliamentarian and knowledgeable person than Mr. Barupal.

SHRI S. M. BANERJEE : Yesterday also, he said it.

MR. SPEAKER : You have been here for three terms of the Lok Sabha.

SHRI S. M. BANERJEE : I am sorry ; I apologise to you for that. He said it yesterday also. Only because I objected to a rise in salary ; he has been saying all those things.

MR. SPEAKER : That is all now.

12.35 hrs.

**ELECTION TO COMMITTEE
CENTRAL ADVISORY BOARD OF
EDUCATION**

**THE MINISTER OF EDUCATION
AND YOUTH SERVICES (DR. V. K.
R. V. RAO) :** I beg to move :

“That in pursuance of sub-para (2) (d) of paragraph 3 of the late Department of Education, Health and Lands Resolution No. F. 122-3/35.E dated the 8th August, 1935, as amended from time to time, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, three members from among themselves to serve as members of the Central Advisory Board of Education for a term of three years with effect from the 1st April, 1969, subject to the other provisions of the said Resolution.”

MR. SPEAKER : The question is :
“That in pursuance of sub-para (2) (d) of paragraph 3 of the late Department of Education, Health and Lands Resolution No. F. 122-3/35.E dated the 8th August,

1935, as amended from time to time the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, three members from among themselves to serve as members of the Central Advisory Board of Education for a term of three years with effect from the 1st April, 1969, subject to the other provisions of the said Resolution.”

The Motion was Adopted

12.30 hrs.

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

MR. SPEAKER : I have to inform the House that I have received the following message dated the 26th February, 1969, from the President :

“I have received with great satisfaction the expression of thanks by the Members of the Lok Sabha for the Address I delivered to both the Houses of Parliament assembled together on the 17th February, 1969.”

12.36½ hrs.

**RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—Contd.**

MR. SPEAKER : Now we take up the General Discussion on the Railway Budget. We have already taken 3 hours and 15 minutes ; we have still got about 7 hours. Mr. N. N. Patel was on his legs. He may continue his speech.

SHRI RANGA (Sri Kakulam) : I suggest that we need not raise the question of quorum during General Discussion.

MR. SPEAKER : Yesterday, unfortunately, for half a dozen times the bell had to be rung for quorum. This does not do credit to Parliament that for half a dozen times the quorum bell had to be rung. If it is raised by anybody for the first time, then the Chair would ring the bell and if it is raised for the second time, then the Chair will adjourn the House. After all, quorum has to be maintained. I am only saying what I will do : once the bell can be rung for quorum and if it is raised for the second time, I will adjourn the House, whether it is 3.00 or 4.00 or 5.00 P.M. It is not the job of the Chair to keep quorum. It

does not go credit to Parliament if the quorum bell has to be rung so many times.

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) : गरीब जनता का पैसा करीब 400 रु० प्रति घंटा हम यहां पर खर्च करते हैं, लेकिन सदस्यगण सेंट्रल हाल में बैठे-बैठे चाय पीते हैं। जनता के खून पसीने का पैसा उनको यहां पर बैठने के लिए मिलता है, सेंट्रल हाल में बैठने के लिये नहीं। इस लिये मैं कोरम का प्रश्न उठाऊंगा। यह सदस्यगण यहां प्रा कर बैठें।

MR. SPEAKER : Please resume your seat. You cannot have your say any time you like.

Mr. N. N. Patel.

श्री ना० नि० पटेल (वलसार) : अध्यक्ष महोदय, वलसार और भड़ोच के बीच में 6 अगस्त, 1968 को भारी बाढ़ आई उससे इस एरिया के बीच में रेलवे ट्रैक के पुलों और कल्वट्रेस को बड़ा भारी नुकसान हुआ, और करीब एक महीने तक एक भी ट्रेन नहीं चल सकी। करीब-करीब 5 या 6 हजार लेवरस को लगाकर एक महीने में इसकी रिपेयरिंग की गई और शुरू में कुछ ट्रेन चलाई गईं। लेकिन चार महीने तक जो ट्रेंस बम्बई से मूरत और ग्रहमदाबाद से वलसार तक चलती थी उनको जारी नहीं किया गया जिसके कारण वलसार और मूरत के बीच में लोगों को बड़ी परेशानी और हैरानी रही। उन लोगों ने मर्चेंट चेम्बर और दूसरे एसोसिएशनों के द्वारा रेलवे अथारिटीज को फिर से पहले की तरह ट्रेन शुरू करने के लिये रिक्वेस्ट किया, मगर उसका नतीजा कुछ नहीं निकला। मर्चेंट चेम्बर ने इसके बारे में एक मीटिंग बुलाई। वहाँ रेलवे आफिसर्स को भी बुलाया गया और डिबी-जनल सुपरिन्टेण्डेंट भी हाजिर थे। हमारे यहां के पुराने कांग्रेसी कार्यकर्ता श्री कल्याण जी मेहता हैं, जिनको हमारे यहां के बुड़े और छोटे बच्चे भी अच्छी तरह पहचाने हैं। उनके प्रति हमारे लोगो में बड़ा सद्भाव

है। उनके पास भी वहां के लोग गये और कहा कि इस ट्रेन को चालू करने में वह हमारी मदद करें। उस मीटिंग में वह भी हाजिर थे। उन्होंने कहा कि पेट में दर्द नहीं होता है तो उसको मसल कर दर्द क्यों पैदा करते हो। आप लोग पेट मसल कर दर्द पैदा करने की बात करते हैं। वैसे ही उन्होंने रेलवे अथारिटीज से कहा कि आप लोग जो तूफान मचाते हैं उनकी बात सुनते हैं हम लोग सीधे रास्ते से बात कहते हैं, इस लिये आप हमारी बात मानने के लिये तैयार नहीं होते है, यह बड़े दुख की बात है। हमारे यहां नौसारी के जो एम. एल. ए. हैं, जिनका नाम श्री उनिया है और जो डिबीजनल कंसल्टेटिव कमेटी, बम्बई डिबीजन, के सदस्य हैं उनकी मीटिंग नौसारी में हुई थी। वहां भी उन अफसरों को बताया गया कि आप लोग हमारी हंसी उड़ाते हैं और हमारी बातों को सुनने के लिए आप तैयार नहीं होते हैं। यह ट्रेन फिर से चालू करने के बारे में आप हमारी बात तो सुनते नहीं हैं और जो दो चार ऐसे व्यक्ति हैं जो हमेशा एजीटेशन करते हैं और तूफान मचाते हैं और हल्ला मचाते हैं, उनकी बात को आप सुन लेते हैं। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे अथारिटीज जो हैं वह हमेशा एजीटेशन करने वाले लोगों के साथ मिल कर कुछ फ्रंसले कर लेनी है लेकिन जो हल्ला नहीं मचाते हैं, एजीटेशन नहीं करते हैं, उन की बात पूछती नहीं है। हम लोगों को कभी भी नहीं बुलाया जाता है और हम से कभी भी सलाह मशिवरा नहीं किया जाता है। इसके बहुत से उदाहरण मेरे पास हैं। उन सभी को देने का अभी समय नहीं है और मंत्री महोदय अगर चाहते हैं तो मैं वे सब उदाहरण उनको दे सकता हूं। एक मिसाल के तौर पर मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूं। वहां एक संजान रेलवे स्टेशन है। उसका इलैक्ट्रिकेशन होना था। डिबी-जनल सुपरिन्टेण्डेंट उसका आपनिंग करने वाले थे। उनकी चूकि तबीयत खराब हो गई थी

[श्री ना० नि० पटेल]

इस वास्ते मुझे कहा गया कि मैं उनको इनआगुरेट करूँ। मैं वहाँ गया। वहाँ लोगों ने मुझे शिकायत की। मैंने वहाँ की मीटिंग में कुछ कहा जो कि डी. एस. साहब को बुरा लगा बाद में जब उनको इसका पता चला। उन्होंने कहा कि मैंने जाहिरा तौर पर मीटिंग में ऐसा क्यों कह दिया। एक बार फ्रूट मचेंट्स मेरे साथ डिवीजनल आफिस गये थे। उस वक्त डी. एस. ने मुझे बताया कि आपने जाहिरा तौर पर मीटिंग में मेरा क्लिपिसिज्म किया, क्या यह सच बात है? जब मैंने कहा कि मैंने सच्ची बात कही तो उन्होंने कहा कि अगर आपको कुछ कहना ही था तो आप मुझे कह सकते थे। लेकिन आप देखें कि यह सच बात है कि एजीटेशन करने वाले लोगों की बात तो सुनी जाती है। लेकिन दूसरों की बात नहीं सुनी जाती है। यह ठीक नहीं है। इस को आपको सुधारना चाहिये।

माननीय डा० राम सुभग सिंह जी जब पहले रेल मंत्री थे तब वहाँ पर लोगों की बड़ी भारी माँग थी कि सूरत वलसार शटल को शुरू किया जाए। इसको शुरू करवाने के लिए मैंने बहुत कोशिश की थी। हमेशा मुझे एक ही उत्तर मिलता रहा है कि नो जस्टिफिकेशन नाट पासिबल, वगैरह-वगैरह। लेकिन एक बार डा० साहब का वलसार आना हुआ। वहाँ म्यूनिसिपल हाल में मंत्री जी ने हजारों लोगों के सामने घोषणा की कि वलसार सूरत शटल चालू की जाएगी और वलसार और अहमदाबाद के बीच चलने वाली गुजरात क्वीन भी चालू रहेगी। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि वलसार सूरत शटल को चालू करने से आपको हमारे यहाँ की जनता बहुत-बहुत धन्यवाद देती है और आशीर्वाद देती है। उस ट्रेन में इतने पैमेंटर सफर करने हैं कि उनको बैठने की जगह नहीं मिलती है और बाहर लटक कर वे यात्रा करते हैं। अब डा० साहब फिर से रेल मंत्री बन गये हैं। मैं जो एक मांग

करता आ रहा हूँ, उसको मैं फिर उनके सामने रखना चाहता हूँ। सूरत बलसार शटल को एक तरफ तो आप दहानु तक बढ़ायें और दूसरी तरफ बढोच तक बढ़ायें। वहाँ के लोगों की यह बड़ी मांग है। जितनी पंचायतें वहाँ हैं उन्होंने इसके बारे में रेजोल्यूशन पास किए हैं। वहाँ के लोग हमेशा हमारे पास आते हैं और कहते हैं कि रेल मंत्री से मिल कर आप इसकी कोशिश करो। मेरा यह कर्तव्य है कि मैं उनकी इस मांग को आपके सामने रखूँ। मैं आशा करता हूँ कि इसको करने का आप जरूर प्रयत्न करेंगे। इससे वहाँ की जनता को बहुत लाभ होगा।

इसके बारे में मुझे यह जवाब मिला था कि वहाँ दहानु में रेल इंजन घुमाने की जगह नहीं है। यदि यह बात ठीक है तो है यहाँ दिल्ली वगैरह से जो शटल ट्रेनज चलती और जिनके साथ छोटा डीजल इंजन लगता है, अगर उन इंजनों में से एक दो डीजल इंजन आप वहाँ लगा दें, उस ट्रेन के साथ लगा दें तो इंजन घुमाने की तकलीफ नहीं होगी और लोगों को मुविधा भी हो जायेगी। यह जो उनकी तकलीफ है, इसके बारे में जरूर आप सोचें। ऐसा अगर आप कर देंगे तो वहाँ के लोग आपको बहुत आशीर्वाद देगे। मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि वलसार सूरत शटल शुरू करने की जब बात थी उस वक्त भी आपके रेलवे के अफसरों ने यह कहा था कि वहाँ शटल चालू नहीं हो सकती है क्योंकि वहाँ लूप लाइन नहीं है। इसके जवाब में आपने कहा था कि लूप लाइन नहीं है तो लूप लाइन को बना लिया जाये, लेकिन इस शटल को जरूर शुरू किया जाए। इस शटल से लोगों को लाभ मिला है और रेलवे को कमाई भी हुई है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि सूरत वलसार शटल को एक तरफ तो दहानु तक और दूसरी तरफ बढोच तक आप बढ़ाने के आदेश जारी कर दें।

विरार साबरमती इलैक्ट्रिफिकेशन की

योजना आपने मंजूर की है। उसका कुछ काम शुरू भी हुआ है, यह मैं मानता हूँ। लेकिन जितनी तेजी से काम चलना चाहिये, उतनी तेजी से नहीं चल रहा है। मैंने अभी देखा है कि सिर्फ कुछ स्टेशनों के पास जहाँ इलैक्ट्रिक सब स्टेशन बनने वाले हैं सिर्फ बोर्ड लगे हैं और उन पर लिखा हुआ है "प्रोपोज्ड साइट फार इलैक्ट्रिक सब स्टेशन"। इसके सिवा विरार बड़ौदा के बीच कुछ भी दिखाई नहीं पड़ता है। रेल मंत्री ने घोषणा की है कि 1971 तक इलैक्ट्रिफिकेशन हो जायेगा। मेरी प्रार्थना है कि आप इसको टारगेट डेट तक करवाने की कोशिश करें।

मैं जहाँ रहता हूँ उसके नजदीक एक रेलवे स्टेशन है जिसका नाम डूंगरी रेलवे स्टेशन है और उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। इस स्टेशन पर एक भी फास्ट या एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। इस स्टेशन के एक बाजू विलीमोरां स्टेशन है और दूसरे बाजू बलसार स्टेशन है। इन दोनों स्टेशनों और डूंगरी स्टेशन में करीब छः सात मील का अन्तर है। यहाँ पर फास्ट या एक्सप्रेस ट्रेन के न रुकने की वजह से हमारे लोगों को बलसार या विलीमोरां जाना पड़ता है। डूंगरी स्टेशन पर केवल पैसंजर ट्रेज ही रुकती हैं और वे सात सात और आठ आठ घंटे के बाद आती हैं। वहाँ लोगों की हमेशा से मांग रही है कि कोई भी एक एक्सप्रेस या फास्ट ट्रेन को रोका जाये। मेरे पास भी वहाँ के लोग आते रहते हैं और मांग करते रहते हैं कि मैं उनकी इस मांग को अफसरों के सामने रखूँ और रेलवे बजट पर वहाँ के दौरान इस मांग को पेश करूँ। मैं ऐसा करता भी रहा हूँ लेकिन अभी तक कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन का वहाँ के लोगों को फायदा नहीं मिला है। जब एजीटेशन लोग करते हैं तब आपके अफसर सब कुछ करने के लिये तैयार हो जाते हैं लेकिन हमारे जैसे लोग जब रिक्वेस्ट करने हैं तो हमारी वान को सुना तक नहीं जाता है। मेरे पास भी कई लोग आते हैं और कहते हैं कि अगर ये

लोग इस तरह से नहीं करते हैं तो हम एजीटेशन करने के लिये तैयार हैं। मैं उनको कहता हूँ कि एजीटेशन करने का तरीका हमारा नहीं है। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि आप एजीटेशन के भागे भुक्ने का तरीका बन्द करें और जो हम जैसे लोग हैं, उनकी बात को भी सुना करें, उनकी बातों पर भी विचार किया करे।

वहाँ पर प्लेटफार्म के ऊपर एक शेड है जो कि बी. सी. एण्ड सी. आई. ने आज से 125 बरस पहले बनवाया था। वहाँ 15 बाई 12 फुट का शेड है। वह बहुत छोटा है। बारिश और धूप में उससे लोगों का बचाव नहीं होता है। वहाँ पर लोगों के लिए खड़े होने के लिए जगह भी नहीं होती है। मैं चाहता हूँ कि उसका भी कुछ एक्सटेंशन होना चाहिये। इस स्टेशन के ऊपर जो प्लेटफार्म का शेड है उसको भी कुछ बढ़ाया जाना चाहिये।

मेरी कंस्टिट्युएन्सी में विलीमोरां और बलसार स्टेशनों में रेलवे क्रासिंग है। वहाँ बहुत ज्यादा ट्रैफिक चलता है। इन स्टेशनों पर हमेशा शंटिंग होता रहता है जिसकी वजह से ट्रैफिक रुक जाता है और प्राध आध घंटा रुका रहता है और वीहिकल्ज की बड़ी भारी क्यू लग जाती है। वहाँ पर एक ओवर ब्रिज बनाना भी बहुत जरूरी है। मैंने सुना है कि बलसार के पास बांकी के नजदीक एक ओवर ब्रिज बनाने की योजना मंजूर हो गई है। इस काम को आप जल्दी करें। विलीमोरां के पास रेलवे क्रासिंग के पास अगर ओवर ब्रिज बनाना असम्भव हों तो कम से कम इस क्रासिंग के नजदीक एक कलवर्ट है, वहाँ एक आप सब से बना दें ताकि बारिश के दिनों में वहाँ से ट्रैफिक आ जा सके।

एक मेरी शिकायत और है। यह शिकायत कई तरफ से की जाती है। लोगों को बेंगल नहीं मिलती है। एम्पटी बेंगल के बारे में क्या होना है यह मैं आपको बतलाना चाहता हूँ। मैं घाना खुद का तजुर्वा भी बतलाना चाहता हूँ। मेरे पास खेती की जमीन है। मैं हमेशा बम्बई से काऊ डंग,

[श्री ना० नि० पटेल]

गोबर की खाद मंगाता हूँ क्योंकि वहाँ गोबर की खाद मिलती है जो केमिकल खाद से उत्तम मानी जाती है। मैंने 21-11-68 को एक वैन जिसका नंबर आर नम्बर 102736 और वैन नंबर सी आर 35799 था और फ्रोट 168-00 रुपये था मंगाया जो डूंगरी स्टेशन पर 23 दिसम्बर को पहुंचा। एक दूसरा वैन 23 नवम्बर को लिया जिसका आर आर नम्बर 102765, वैन नम्बर सी आर 2797 और जिसका फ्रोट 195-00 था। वह मेरे पास डूंगरी स्टेशन 13 दिसम्बर को पहुंचा यानी कोई बीस दिन बाद पहुंचा। इस तरह से जो वैन ट्रांसपोर्ट में चलते हैं उनको एक बाजू में डाल देते हैं और उनको कोई पूछना नहीं है वह पड़े रहते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि जिन लोगों को वैन चाहिए होते हैं, उनको वैन नहीं मिलते हैं। इसको भी देखा जाना चाहिये। खुद मुझे वैन जल्दी नहीं मिले और बीस दिन के बाद मिले और इसका नतीजा यह हुआ कि मेरी जो गेहूँ की फसल थी वह एक महीना लेट हुई। इस तरह से वैन पड़े रहें यह अच्छा नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, आप भी फर्स्ट क्लास एयर कंडिशन में सफर करते हैं और ज्यादातर वैस्टर्न रेलवे पर सफर करते हैं। आपने भी सुना होगा कि फर्स्ट क्लास एयर कंडिशन कोच में क्योंकि बिंडो ग्लास होते हैं और आयरन बाज्र नहीं लगी होती है, इस वास्ते ग्लास को काट के अन्दर जा कर चोरियां लोग कर लेते हैं। वहाँ पर आयरन बाज्र लगाने चाहिए। अगर मंत्री महोदय फर्स्ट क्लास या एयर कंडिशन में सफर करेंगे, तो उन्हें भी यही मुसीबत पड़ेगी।

जहाँ तक रेलवेज में शिड्यूल्ड कास्ट्स और शिड्यूल्ड ट्राइब्ज के लोगों को लेने का सवाल है, कोई नहीं सुनता है। हाल ही में बलसार लोको शेड में फोर्थ क्लास में खलासियों की भर्ती हुई। मेरे भतीजे को उसके लिये वहाँ भेजा। वह मैट्रिक पास है और आई.टी.आई.

काडिप्लोमा उसके पास है। मैंने इवयं चिट्ठी लिखी कि यह शिड्यूल्ड ट्राइब का कैंडीडेट है, इसको भर्ती कर लेना चाहिये। लेकिन उसको नहीं रखा गया। जो तीन कैंडीडेट एम्प्लायमेंट एक्सचेंज की तरफ से भेजे गये थे, उनको भी नहीं रखा गया जो मेरे गांव के थे। दूसरे आदिमियों को रख लिया गया। मैंने सुना है कि एक एक कैंडीडेट से तीन तीन सौ रुपये लिये गये हैं। मंत्री महोदय को एनक्वायरी करनी चाहिये कि वहाँ पर भर्ती किस प्रकार की गई है।

SHRI S. D. SOMESUNDARAM (Thanjavur): I am very happy to note that the new Railway Minister has presented this year's budget without levying any additional burden on the common man. But it has become part of the Railway Ministry's policy to present a surplus budget to the House and then, at a later date, to come up with proposals for additional taxes. I do hope that the new Minister will definitely avoid such a policy. Instead of adding to the burden of the common man, the railways should endeavour to tap additional resources by checking effectively ticketless travel.

A noteworthy feature of this budget is that the Railway Ministry has completely ignored the needs of the southern region. Many electrification schemes such as Madras-Trichy, Madras-Arakonam, Madras-Vijayawada etc., have already been approved for execution. We are on the threshold of the fourth five year plan. Then, why has the Ministry completely ignored these schemes from the budget allotment? Is it because someone in the Railway Ministry feels that these schemes are less important. Such omissions only reveal the lack of forethought on the part of the Railway Ministry to visualise the needs of a particular region in the context of the industrial growth of the region. Our planners do not foresee the long-term needs of the nation with regional orientation. The country is suffering from such costly lapses on the part of the planners. The Railway Ministry is aware that industrial expansion in the South has greatly increased the traffic potentialities. It is also aware that the

line capacity is inadequate and any investment will have sufficient return. Then, why have these schemes been put off? The Railway Ministry is also aware that Tuticorin port is being developed. It is imperative that simultaneously the Karur-Dindigul-Tuticorin broad gauge line should be taken up so that this region may take full advantage of this port. The Railway Minister has not included this scheme even for preliminary investigation. Even among the schemes for the southern region provided for in the Budget, allotment of funds is quite inadequate, Mangalore-Hason line is an example. Expansion of the Madras harbour, development of Mangalore and Tuticorin ports, the progress of the Madras and Cochin refineries in addition to increased agricultural production in this region will create large potentialities for increased volume of traffic in this region.

The question before us is whether the Railway Ministry is ready to meet the increased demand of the region. I feel that the answer is 'No'. The Railway Ministry should wake up to the needs of this region and endeavour to do something to link the missing gaps in the railway map of the southern region, so that this region, due to lack of forethought of the railway ministry at present, should not suffer in the future.

The review of accidents on Indian railways (1967-68) is really a well prepared master-piece to mislead the House. It reminds me the good old proverb "operation successful but the patient died". Many of the recommendations of the Kunzru Committee have either been badly delayed in implementation of if implemented, the progress is halting and very disappointing. Why cannot the Ministry take up some concrete steps towards signalling and interlocking works, automatic train control works, etc. I appreciate some of the steps taken by the Ministry in regard to Class I and II officers by upgrading some of the posts from junior administrative grade to intermediate administrative grade and creating some additional senior scale posts thus creating more avenues of promotion. Creation of additional posts to absorb Class II

officers who were temporarily acting in Class I service for more than three years and who were facing reversion due to cadre shrinkage shows some imagination and positive approach towards the staff by the Ministry. This can be emulated by other Ministries also.

But in regard to staff at lower levels the attitude of the railway ministry is, not worth commenting. For instance, I could not understand why the ministry failed to provide some essential amenities such as summer and winter laveries for bearers, cooks, attendants, etc. working in the restaurant cars. Commercial staff working in railways are getting less than 200 even after ten years service and they retire without getting any promotion in their lifetime. In this connection, I should like to suggest that the personnel policy of the Government should be such that anyone who enters Government service as a clerk must get at least one promotion before retirement. Similarly, if he is a graduate, he must get at least two promotions and if he is a specialist he must get at least three promotions.

I took up the matter of renaming the Southern Express with the Railway Minister, much against the sentiments of the people of the south and he had immediately changed the name to Kazipet Express. But the name is misleading because it starts from Madras and ends at New Delhi and not at Kazipet.

There is no point in calling it Kazipet Express from Madras to Kazipet and as Southern Express from Kazipet to Delhi. You must reconsider it and change the name into Madras-Delhi Express.

डा० सूर्य प्रकाश पुरी (नवादा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विभाग के मंत्री जी का स्वागत करता हूँ इस आशा और विश्वास के साथ.....

Mr. DEPUTY-SPEAKER : He may resume his speech after lunch.

13 hrs

The Lok Sabha adjourned for lunch till Fourteen of the Clock

*The Lok Sabha re-assembled after
Lunch at two minutes past Fourteen
of the Clock*

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

RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—*Contd.*

डा० सूर्य प्रकाश पुरी : सभापति महोदय मैं ने डा० राम सुभग सिंह के प्रति अपना विश्वास जाहिर किया है पहली तारीख से डाक्टर साहब हिन्दुस्तान की राजधानी दिल्ली से बंगाल की राजधानी कलकत्ता तक एक राजधानी एक्सप्रेस चला रहे हैं। इस राजधानी एक्सप्रेस की शोभा भी बढ़ जाय और बंगाल के भाइयों की मांग भी पूरी हो जाय, यदि हम लोगों के बीच श्री शिव नारायण को बंगाल का राज्यपाल बना कर उस एक्सप्रेस से भेजा जाय।

सभापति जी, रेल हिन्दुस्तान की जिन्दगी में एक बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य निभा रही है, रेल न केवल एक सरकारी धन्धा है बल्कि एक बहुत ही लाभप्रद व्यापार भी है। जहाँ रेल मंत्रालय इस धन्धे को व्यापार के रूप में चलाने की बात सोचता है, इससे लाभ उठाने की बात करता है, वहाँ यह भी ध्यान में रखना चाहिये कि जिनके माध्यम से ये रेलें चलती हैं, उनको हम क्या दे सकते हैं। मेरा तात्पर्य रेल यात्रियों से है। रेल का चलाना या इस मंत्रालय को कायम रखना इसी पर निर्भर करता है कि यात्रियों को दी जानेवाली सुविधाओं और इसमें काम करनेवाले कर्मचारियों के साथ इस मंत्रालय का किस प्रकार व्यवहार होता है।

सभापति जी, अभी हाल में मैंने जो यात्रयों की हैं और जो व्यक्तिगत अनुभव प्राप्त किया है, उसके आधार पर मैं यह निःसंदेह कह सकता हूँ कि रेल विभाग मात्र एक व्यापारिक दृष्टिकोण से ही अपना काम चला रहा है। यात्रियों के सुविधाओं के सम्बन्ध में इनके पास केवल बातें ही करने की हैं, कर दिखाने के लिये कुछ नहीं है।

न केवल अपने क्षेत्र, जिसका मैं प्रतिनिधित्व करता हूँ बल्कि राज्य के अन्य भागों में भी जाकर मैंने देखा है। गया और पटना के बीच, सभापति महोदय, बहुत दिनों से यह चर्चा चली आ रही है, उस समय से जब कि डाक्टर साहब पहले इस विभाग में थे, कि वह आश्रम सबसे पहले बुनियादी तौर से स्वतन्त्रता का संग्राम विहार में प्रारंभ हुआ, जहाँ पर स्वामी सहजानन्द सरस्वती ने अपना आश्रम बनाया था और किसानों ने उनका साथ दिया, उस गांव में पहले हाल्ट हुआ करता था, लेकिन उसे बन्द कर दिया गया। अभी हाल में भी इसकी चर्चा चली कि नियामतपुर को फिर से हाल्ट बना दिया जाय। इसलिये मैं डाक्टर साहब से अनुरोध करता हूँ कि इस आश्रम की महत्ता तथा जितने भी व्यक्ति वहाँ पर यात्रा करने के लिये उपलब्ध हैं, को देखते हुए इस हाल्ट को पुनः कायम किया जाय। मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि गया-पटना और गया-कियोल के बीच में जितने भी हाल्ट थे, जैसे गारो-बिधा, मनमा, आती, अठमा तथा अन्य हाल्टों को फिर से प्रारम्भ करने की चेष्टा की जानी चाहिए।

सभापति महोदय, बस्तिरपुर से राजगृह तक एक रेल चलती है और वही रेल पुनः राजगृह से लौट कर बस्तिरपुर जाती है। सभापति महोदय, कभी अपने राजगृह के प्रति अपना ध्यान उठाया होगा तो देखा होगा कि राजगृह के प्लेट-फार्म और रेल की पटरी की ऊंचाई यदि नाप कर देखी जाय तो रेल की पटरी प्लेटफार्म से ज्यादा ऊंची है, जब कि वह रेल वहाँ पर जा कर खत्म हो जाती है। इस सम्बन्ध में न सिर्फ राजगृह के लोगों ने, बल्कि विहार के सभी दलों के प्रतिनिधियों ने हमेशा यह मांग की है यहाँ तक कि जो आज सरकार में मंत्री हो गये हैं, उन्होंने भी कल तक यह मांग की थी, लेकिन आज मंत्री हो जाने के बाद बाद वे बेचारे चुप हो गये हैं, कुछ कह नहीं

पाते—कि, राजगृह तक की उस लाइन को जहां भी मुनासिब हो गया—ग्रैंड-कौर्ड से मिला देना चाहिए। ऐसा कर देने से गया से बल्लियारपुर जानेवाले या फिर मुकाम-पटना के माध्यम से विहारशरीफ होकर राजगृह होकर गया जानेवाले यात्रियों को बहुत ही सुविधा हो सकती है। अंतरी होकर रेल लाइन जानी चाहिये।

सभापति महोदय, गया न सिर्फ धार्मिक दृष्टि से ही बल्कि अन्य दृष्टि से भी बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। अगर धार्मिक दृष्टि से ही लें तो क्या बौध सभी के लिये बहुत महत्वपूर्ण हैं। अगर इस जन्म में विश्वास नहीं हो तो अगले जन्म का उद्धार तभी हो सकता है जब कि वहां पर पुरखों को पिण्ड दिया जाय। वहां पहुँचने पर यात्रियों को जो कि बहुत ज्यादा संख्या में वहां जाते हैं, बहुत असुविधा होती है। राज्य परिवहन विभाग ने वहां पर यात्रियों के लिये इतनी बसें उपलब्ध दही कराई हैं कि यात्री सुविधापूर्वक वहां बराबर की गुफाओं बौद्ध-गया या अन्य धार्मिक स्थानों की यात्रा कर सकें। मैंने पिछली बार पूरामशंदात्री समिति में यह सुझाव दिया था कि गया में रेलवे की तरफ से एक बस-सर्विस प्रारंभ की जानी चाहिए, जिसमें दो कोचेज हों जो यात्रियों को सुविधा अनुसार इधर राजगृह-नालंदा तक और उधर बौद्ध-गया तक ले जाय, जिसका उचित भाड़ा आप उनसे ले सकते हैं।

राजधानी एक्सप्रेस की यहां पर बड़ी चर्चा चल रही है। मैं समझता हूँ यह बहुत बड़ी सफलता है और इसके लिए मैं रेल मंत्रालय और डा० राम सुभग सिंह को बधाई देना चाहता हूँ कि आते ही उन्होंने एक एसी रफ्तार पकड़ी है जोकि पहले कभी हिन्दुस्तान की रेलवेज में नहीं थी। हम आशा करते हैं कि यह रफ्तार और भी तेज होगी। लेकिन इसके साथ-साथ हम यह भी भरोसा रखते हैं कि उस रफ्तार के साथ

साथ लोगों में यह विश्वास भी मंत्री महोदय जगाएंगे कि अब दुर्घटनाएं नहीं होंगी। डाक्टर साहब स्वयं तो यह कह सकते हैं कि इस बिभाग में उनका आना ही एक दुर्घटना है लेकिन हम इसे दुर्घटना नहीं मानते हैं बल्कि हम इसको एक शुभ लक्षण मानते हैं। यह राजधानी एक्सप्रेस गया होकर जायेगी। गया बौध गया, नालंदा और राजगृह जैसे स्थानों को दृष्टि में रखते हुए भी इसको गया में नहीं रोका गया है। एक बार मुझे रेल मंत्रालय के उपमंत्री के साथ, जो पहले की सबसे अच्छी डीलक्स ट्रेन कही जाती थी, चलने का मौका मिला था। डायरेक्ट रूप में तो मैंने नहीं पूछा कि आप क्या करने जा रहे हैं लेकिन उन्होंने जो कुछ कहा था और जो कारण बतलाया था उससे स्पष्ट जाहिर होता था कि कानपुर में सिर्फ दस दृष्टिकोण से रोका गया है कि उधर से वहां तक विजली की लाइन है कानपुर तक एलेक्ट्रिफिकेशन हो गया है और मुगलसराय में इस्टन और नार्दन रेलवे बदलती है लेकिन उसके बाद, उस समय तक यही सम्भावना थी कि गोमाह में रुकने की कोई बात नहीं है लेकिन पता नहीं किस कारण बस गोमाह में यह गाड़ी रुक रही है। यद्यपि मैं उसका स्वागत करता हूँ, शायद वहां पर इसको सुविधा की दृष्टि से रोका जा रहा है लेकिन इसमें कोई तुक नहीं दिखाई पड़ता है कि इस राजधानी एक्सप्रेस को गया में क्यों नहीं रोका जा रहा है कल हमारे वनर्जी साहब ने प्रारंभ इस बात की चर्चा चलाते हुए यह मांग की थी कि राजधानी एक्सप्रेस को कुछ और समय के लिये कनाकर में रोका जाये और वहां यात्रियों को चढ़ने-उतरने, दोनों की सुविधा प्रदान की जाये। इसके साथ-साथ में गया बासियों हिन्दू धर्मानुयायों बौध धर्मावलंबियों तथा मगध विश्वविद्यालय की ओर से भी मंत्री महोदय के सामने मांग रखते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि इस राजधानी एक्सप्रेस को गया में भी रोका जाये।

[डा० सूर्य प्रकाश पुरी]

इसके साथ-साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि पटना बिहार की राजधानी है जहाँ से हमारे सम्बन्ध बिहार के दूसरे छोर से काफी नजदीक हो जाते हैं उस तरफ से एक डीलक्स जो कि सप्ताह में तीन बार कलकत्ते की ओर जाती है, उसमें से एक को पटना की तरफ से डाइवर्ट कर दिया जाये जिससे पटना के यात्रियों को भी वह सुविधा मिल सके।

श्री डा० ना० तिवारी (गोपालगंज) : एक नहीं, दो।

डा० सूर्य प्रकाश पुरी : ठीक है। जब एक देंगे तो सप्ताह में दो आवश्यक हो ही जाएंगी। (व्यवधान).....मेरा कहना यह नहीं है कि तमाम गाड़ियाँ जो भी हैं, वह गया की तरफ से चलाई जाएँ और आगरा की तरफ से, जहाँ से कि हमारे डाक्टर साहब आते हैं, गाड़ी न जाएँ। आप चाहें न चाहें लेकिन हम चाहते हैं कि आपके जिले ज्वार के लोगों को वह सुविधा मिले, इस लिये हमारा निवेदन है कि एक डीलक्स को आगरा-पटना होते हुए कलकत्ता ले जाने की बात होनी चाहिए जोकि सुविधाजनक होगी।

अब मैं संक्षेप में आपके में द्वारा सदन के सामने कुछ बातें रखना चाहता हूँ। रेलवे में एक मर्ज है जिसकी तरफ में ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जो लोकल ट्रेंस हैं, गया-पटना गया-क्योल, आरा-पटना, दानापुर वाली गाड़ियों में देखने को मिलता है कि कुछ पैसेजर होते हैं जोकि प्रातः आते जाते हैं, जिन्होंने माहवारी टिकट नहीं ले रखा है, वे एक-एक रुपया ट्रेवेलिंग टिकट एग्जामिनर को देते हैं और गया से आती हुई गाड़ी पटना के आउटर सिग्नल पर एक बार जरूर रुक जाती है और वहाँ से कितने ही पैसेजर उतर कर चले आते हैं। इसके अलावा ऐसा भी होता है कि रेल कर्मचारी अपने पास एक दो स्टेशन पीछे से तमाम टिकट लेकर रख लेते हैं और वह टिकट लोगों को पकड़ा

देते हैं।... (व्यवधान)...हम चाहते हैं कि आप ऐसे काम करें जिनसे, इस प्रकार की जो प्रवृत्ति रेल कर्मचारियों में बढ़ती चली जा रही है, उसको रोका जा सके। जो भी व्यक्ति इस प्रकार का जुल्म करता हुआ पकड़ा जाये, उसपर आपकी कड़ी निगाह पड़नी चाहिये, न केवल एक्स्प्लेनेशन पूछ लेने से ही ये बातें समाप्त होने वाली नहीं हैं।

अब मैं कुछ और बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ जिनकी यातयात के दृष्टिकोण से बहुत आवश्यकता है। एक तो यह कि गौकाह के पास जहाँ जी० टी० रोड और ग्रान्ड कार्ड लाइन एक दूसरे को काटती है वहाँ पर आप देखें कि ग्राड कार्ड लाइन कितनी चालू है और जी० टी० रोड कितनी चालू है। मैं दो वर्षों से परामर्श-दात्री समिति में इस संबंध में कहता चला आ रहा हूँ कि वहाँ पर ओवरब्रिज बनना बहुत आवश्यक है। अब मैं समझता हूँ आप स्वयं उस आवश्यकता की ओर ध्यान देकर शीघ्र से शीघ्र उसे बताने की चेष्टा करेंगे।

उसी प्रकार से गया शहर में गुमटी नं० 1 और नेवादा की तरफ जाने वाली सड़क जी० टी० लाइन को क्रास करती है वहाँ ओवरब्रिज बनाने बहुत आवश्यक है।

इसके अतिरिक्त गया में एक रेलवे सिनेमा है जोकि पहले चला करता था और उससे रेलवे को आमदनी भी हुआ करती थी। जो इंस्टीट्यूट है उसको काफी फायदा होता था लेकिन काफी दिनों से वह हाल यूँ ही पड़ा हुआ है। हम लोगों ने वहाँ पर एक सांस्कृतिक संस्था की स्थापना की है जिसके लिये हम लोग साथ में मात्र दो दिनों के लिये उस हाल को लेते हैं और वहाँ पर सांस्कृतिक आयोजन होता है परन्तु उसके अलावा उस हाल का कोई और उपयोग नहीं हो रहा है। वह सम्पति इस प्रकार से नष्ट हो रही है। मकान एक ऐसी चीज है

कि जब तक उसका इस्तेमाल न किया जाये तबतक वह खराब होता रहता है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि आप इस बात को देखें कि किस प्रकार से इसका से उपयोग हो सकता है।

मैं रेल कर्मचारियों में खेल-कूद के सम्बन्ध में भी आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। रेलवे टीमस बहुत ही महत्वपूर्ण और बहुत ही अच्छी हर जगह समझी जाती थी। लेकिन आजकल हम देखते हैं कि रेलवे की टीम किसी भी क्षेत्र में कोई प्रगति नहीं कर रही है। सिवाय इसके कि एथलेटिक्स में दो एक खिलाड़ी और हाकी में दो एक खिलाड़ी ही रह गये हैं जबकि पहले फुटबाल, हाकी, टेबुल टेनिस इत्यादि में रेलवे की टीमें बहुत अच्छी होती थी। परन्तु अब न तो खिलाड़ियों का उत्साह ही बढ़ाया जा रहा है और न वे प्रगति ही कर पा रहे हैं।

एक माननीय सदस्य : और वेट लिफ्टिंग में ?

डा० सूर्य प्रकाश पुरी : वेट लिफ्टिंग के लिये अब इस मंत्रालय में एक बहुत ही वरिष्ठ व्यक्ति आ गये हैं इसलिए वह तो अब अवश्य होगा ही।

नवीनगर स्टेशन के प्लेटफार्म के संबंध में वहाँ के लोगों से मेरी बातचीत हुई है। मेरा निवेदन है कि नवीनगर स्टेशन के प्लेटफार्म की तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए। वह प्लेटफार्म बहुत ही नीचा है, उसको ऊँचा किया जाना चाहिए। तिलैया, नेवादा, बकतियारपुर के जो स्टेशन हैं उनकी जो बिल्डिंग है उनकी तरफ भी सरकार को थोड़ा सोचना चाहिए। यदि कभी आप वहाँ जायें तो आपको बैठने के लिए एक कुर्सी भी नहीं मिलेगी। जो यात्री वहाँ पर जाते हैं, वह जहाँ भी चाहें बैठ जायें, सीमेन्टेड बेंच भले ही मिल जाये परन्तु एक कुर्सी नहीं मिल सकती है जिस पर कि आप बैठ सकें। इन बातों की ओर भी सरकार का ध्यान जाना चाहिए।

गया से देवघर के लिए एक विशेष ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। और गया में जो रेलवे अस्पताल है उसके प्रति भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

श्री डा० ना० तिवारी (गोपालगंज) : सभापति जी, समझ में नहीं आता कि हम लोग यहाँ भाषण क्यों करते हैं। क्या फायदा है? विरोधी दल तो अपना संतोष गाली दे कर लेता है, लेकिन हम लोग जो इधर के हैं क्यों भाषण देते हैं, समझ में नहीं आता। साल व साल भाषण देते हैं, लेकिन उन की कोई सुनवाई नहीं होती और रेलवे बोर्ड इतनी भी कर्टसी शो नहीं करता कि जो सजेशनस हम लोग देते हैं उन के बारे में लिख कर भेज दे कि यह फ्रीजे-विल है कि नहीं, होने लायक है कि नहीं। जो भी सजेशनस यहाँ आते हैं, यह सम्भव नहीं है कि उन सब का जवाब मंत्री महोदय सीमित समय में दे सकें। पर मैं यह जरूर चाहता हूँ कि जवाब यहाँ नहीं मिले तो कम से कम लिख कर भेज दे कि आप ने जो कहा वह गलत बात है या सही बात है, हो सकता है या नहीं हो सकता है। हम लोग वही सजेशनस बार बार दोहराते हैं इसलिये कि कहीं अब भी मान लिये जायें। अब अगर यह मालूम हो जाय कि नहीं होने का है तो फिर सजेशन नहीं देंगे। लास्ट ईयर भी मैंने यह बात कही थी लेकिन इस पर ध्यान नहीं दिया गया। यदि मंत्री जी चाहते हैं कि हम लोग कंस्ट्रक्टिव सजेशन दे सकें तो उन को भी कंस्ट्रक्टिव रूप में मूव करना होगा जिस से मेम्बर सटिसफ़ाई हो सकें।

बहुत सी बातें हुई हैं कि रेलवे बोर्ड को खत्म किया जाय। लेकिन कोई चीज तो रखनी होगी जिससे काम चालू रहे। उस का नाम बोर्ड रखिये, कमेटी नाम रखिये, या कुछ भी नाम रखिये, या डायरेक्टर्स रखिये, कोई एक अथोरिटी तो होगी। कोई नाम रखना होगा। असल

[श्री डा० ना० तिवारी]

सवाल यह है कि उन का क्या फ्रंक्शन होना चाहिये ? क्या वह करें ? क्या वह ऐक्सपर्ट वाडी रहे जो केवल मिनिस्टर को ऐडवाइस करे, या वह ऐग्जीक्यूटिव वाडी हो । आज रेलवे बोर्ड का काम दोनों है । ऐडवाइजरी के रूप में ऐक्सपर्ट वाडी भी और ऐग्जीक्यूटिव वाडी भी । कहीं भी संसार में दोनों एक साथ चलती नहीं हैं । या तो ऐक्सपर्ट वाडी होनी चाहिये वह सलाह दिया करे और ऐग्जीक्यूटिव काम दूसरा करे और उन की सलाह को कार्य रूप में परिणत कर सके । दूसरी बात यह है कि अगर ऐग्जीक्यूटिव हैं तो सलाहकार दूसरे रखे जायें, ऐडवाइजर्स दूसरे हों जो ऐक्सपर्ट ओपीनियन दे सकें और जिस को कार्यान्वित कर सकें । इन दोनों को मंत्री महोदय देख लें कि कौन सम्भव है, इस को ऐग्जामिन करने की जरूरत है या नहीं है ।

तीसरी बात यह है कि रेलवे में बहुत दुर्गुण आ गये हैं मैं यह नहीं कहता कि रेलवे में काम नहीं करते हैं । काम करते हैं तभी तो गाड़ियां चलती हैं, लेकिन जो दुर्गुण आ गये हैं वे क्यों आ गये हैं ? उस का कारण मेरी राय में रेलवे बोर्ड का अपने कर्मचारियों पर प्रिप का नहीं रहना है । इन का प्रिप दिन व दिन घटता जा रहा है । छुल्म कर सकते हैं, अनिति कर सकते हैं लेकिन प्रिप नहीं है । जितना काम करते हैं वह अपने मन से काम कर देते हैं जिस से काम चलता है, लेकिन कोई डायरेक्टिव इन की तरफ से नहीं है, कोई प्रादेश नहीं होता है जो उन के मन को भावे और वे उन के डायरेक्टिव से फ़ायदा उठा कर काम कर सकें ।

जितने ऐक्सपर्ट आज तक हुए उस में आप ने देखा होगा कि लार्ज मेजोरिटी में ह्यूमन फ़्लयर्स के कारण हुए हैं । फ़िगर दिये गए हैं कि 1952-1954 में एक हज़ार और अब 578 हैं । कुल मैकेनिकल इम्प्रूवमेंट

हुआ है जिस से कि ह्यूमन फ़्लयर्स के बाद भी इतने ऐक्सपर्ट होते हैं । मैकेनिकल डिवाइस इतना बढ़ गया है कि ह्यूमन फ़्लयर्स होते हुए भी ऐक्सपर्ट होते नहीं हैं । नहीं तो अगर इतने उत्तम रूप में मैकेनिकल डिवाइस न होते तो ग़ौर भी ऐक्सपर्ट्स होते । लोग इन के डायरेक्शन्स को मानते नहीं हैं, यह मनवा नहीं सकते । इन के प्रति श्रद्धा हो और इन की बातों को कर्मचारी मान लें तो बहुत अच्छा है । ज़बरदस्ती मनवाना बात दूसरी है । मैं कहूंगा कि आप इम्पाशियल जस्टिस मीट आउट नहीं करते हैं । एक सर्कुलर इशू करते हैं उस की किन्हीं केसेज में लागू करते हैं और किन्हीं में नहीं लागू करते हैं । मैंने देखा है कि आप के सर्कुलर्स एक आदमी को फ़ायदा पहुँचाते हैं और यदि उसी तरह का कोई दूसरा केस आता है तो उन को वर्षों उस के लिये दौड़ना पड़ता है आप के यहां । इस लिये मैं चाहूंगा कि वह उन पर भी लागू होना चाहिये जिन के केसेज एक से हों । लेकिन ऐसा होता नहीं है । यदि यही भावना रही और वे दौड़ते रहेंगे तो आप कैसे उम्मीद करते हैं कि वह लौयलटी देंगे ।

जो स्ट्राइक्स होती हैं तनख्वाह बढ़ाने के लिये कम होती हैं, ज्यादातर आप के व्यवहार के कारण होती हैं। आप के व्यवहार पर ज्यादा निर्भर करता है कि स्ट्राइक हो सके या नहीं हो सके । जो प्रम्बलिंग होती है वह आप के व्यवहार के कारण होती है । जो परमानेंट दिक्कत उन को होती है उस के बारे में आपका व्यवहार इम्पाशियल नहीं होता है । आप का सर्कुलर इशू होता है कुछ लोगों को मर्देनज रखर कर कि इन का इस से फ़ायदा हो जाय । और जब उन को फ़ायदा हो जाता है तो फिर दूसरे के केस में उस को लागू करने में आप घबराते हैं । ऐसा नहीं होना चाहिये । जो भी बेनीफ़िट आप देना चाहते हैं एक तरह के जितने लोग उस के अन्तर्गत आ

सकें उन सब को वह वंनीफ़िट मिलना चाहिये ।

इस के अतिरिक्त मुझे यह कहना है कि रेलवे में सारे भारत के लोग नौकर हैं और सब लोग चाहते हैं कि वे दूसरी जगह हैं तो कम से कम अपने रोजन में चले आवें । एक आदमी बिहार का पंजाब में है तो वह चाहता है कि कहीं भी नार्थन रेलवे में हम को भेज दीजिये वेस्टन रेलवे से । तो इतनी सुविधा तो आप को देनी चाहिये । और अगर आप यह सुविधा नहीं देते हैं तो बराबर वह टकटकी लगाये रहेगा कि हमारे घर में क्या हो रहा है, वहां कैसे पहुंचे । इस के लिये वह झूठा बीमारी का बहाना करेगा और चला जायगा जिस से आप का काम नहीं होता है । तो आप अपने कर्मचारियों को वह सुविधा तो दीजिये जो आप दे सकते हैं । अगर आप तनख्वाह नहीं बढ़ा सकते हैं तो न बढ़ाइये, लेकिन छोटी छोटी सुविधायें तो दे सकते हैं । और जब आप वे सुविधायें भी नहीं देते हैं तो कैसे उस के मन में लायलटी की भावना आयेगी । ये ऐसी बातें हैं कि अगर आप इन को करें तो आप की वर्किन्ग इमप्रूव हो सकती है । लसटम पसटम कहीं चलेगी ।

आप ने कहा कि हमारी पंच्चुएल्टी 88 परसेंट है । इस को देख कर मुझे एक किस्सा याद आ गया । एक मुन्शी जी का लड़का था उस को गंगा के उस पार जाना था । तो मुन्शी जी ने कहा कि भाई नाप लो नदी का ऐवरेज कितना है । किसी जगह एक इन्च आया तो किसी जगह एक फुट आया और कहीं 7 फुट आया । सब का जोड़ लगा कर उन्होंने ने ऐवरेज निकाला कि नदी की गहराई 4 फीट है । उस ने कहा कि कोई परवाह नहीं, चले जाओ । लड़का बीच में गया तो डूब गया । यह आप की पंच्चुएल्टी है । आप ऐवरेज लेते हैं । इस ऐवरेज पर आप हमें डूबाइये नहीं । मंत्रों से पूछ लीजिये कि पंच्चुलिटि का क्या हाल है ? सास कर पेंसेन्जर गाड़ियों का

आप लें चलती है कलकत्ता से ठीक 10 बजे और दिल्ली पहुँचना है 10 बजे, लेकिन बीच में कितने कनेक्शन छूट जाते हैं, कहां लेट हो जाती है इस का कोई ठीक नहीं है ।

आप ने जो टाइमटेबल में टाइमिंग्स दिये हैं उन को पांच, सात वर्ष पहले के टाइमिंग्स से मुकाबला करके देखिये तो पता चलेगा कि दरअसल यह ट्रेनों की निश्चित समय पर पहुँचने की क्या हालत है ? मैंने जब रेलवे के सम्बद्ध अधिकारी से पूछा कि उस में आप ने देर से पहुँचने का समय क्यों दिया है तो उन्होंने बतलाया कि हम ने ऐसा इसलिये कर दिया है कि आप उस से पपले आये बरना बेकार में आप को ज्यादा वेट करना पड़ेगा । इस लिए ट्रेनों की पंच्चुएल्टी का यह आलम है । भगवान ही हमारी रक्षा करें । अब दरअसल पंच्चुएल्टी के तो यह माने है कि जितना समय टाइमटेबुल में दें उतने समय में वह उतना डिस्टेंस भी कवर कर सकें । आप उस में पंच्चुएल्टी लाइये । इस तरह से 2 घंटे समय बढ़ा दिये और मान लिया कि गाड़ी पंच्चुएल चलती है भला यह भी कोई पंच्चुएल्टी है ? इस चीज के ऊपर भी आप का ध्यान जाना चाहिए । सही नतीजे पर पहुँचने के लिए आप 10 वर्ष पहले का टाइमटेबुल निकालिये । अब कुछ गाड़ियां जल्दी जाती हैं मैं इसे मानता हूँ लेकिन सब गाड़ियां जल्दी नहीं जाती हैं । वे पहले से अधिक समय लेती हैं ।

हमारे रेलवे मिनिस्टर ने कहा है कि हमारी ट्रेनों की गुड्स ट्रेफिक कम हो गयी है । क्या गुड्स ट्रेफिक में कमी होने के कारण के बारे में कभी उन्होंने सोचा है ? इस में कमी आने का कारण यह है कि लोगों को ट्रेन से गुड्स भेजने में बहुत समय लग जाता है । हमारे यहां से अगर ट्रेन से गुड्स कलकत्ते जाते हैं दो, दो हफ्ते या उस से भी अधिक समय वहां पहुँचने में लग जाता है जबकि ट्रक में वही सामान

[श्री द्वा० ना० तिवारी]

एक दिन में चला जाता है। कलकत्ते से पटना और नार्थ बिहार में ट्रक्स से अगर ज्यादा भी समय लगे तो तीन, चार दिन या ज्यादा से ज्यादा एक हफ्ते के अन्दर गुड्स पहुंच जाते हैं जबकि आप की रेलवेज से वही सामान पहुंचने में एक महीना और कभी कभी दो महीना भी लग जाया करता है। जाहिर है कि अब किस के पास इतना फाजिल रुपया है कि इतना कैप्टिल लगा कर, इतनी पूंजी लगा कर इतना इंटरैस्ट देना बर्दाश्त करे ? मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर जाय और गुड्स को ट्रेन से जल्दी से जल्दी पहुंचाने का उपाय किया जाय। आज हालत यह है कि आपकी मालगाड़ियां 5 मील, पर आवर की रपतार से चलती हैं और उन का एंजिन 9 मील पर आवर होता है। ऐसी व्यवस्था तो कम से कम कर ही दें कि एक हफ्ते के अन्दर पटना और नार्थ बिहार से कलकत्ता सामान मालगाड़ी से पहुंच जाया करे।

रेलवे मंत्रालय को एक चीज यह भी स्मरण रखनी चाहिए कि ट्रक पर जो गुड्स जाते हैं उन में पिल्फैज नहीं होती है जबकि रेलवेज से जाने वाले गुड्स में पिल्फैज काफ़ी तादाद में होती है। एक तो ट्रक से भेजे जाने वाले सामान में पिल्फैज होती नहीं है दूसरे उस के लिए ट्रक वाले की जवाबदेही होती है और फिल्फैज होने की सूरत में माल भेजने वाले को उस का हर्जाना तुरन्त मिल जाता है। उसे उस का पैसा मिलने में देरी नहीं लगती है। इस के विपरीत गुड्स ट्रेन में पिल्फैज के मामलों में महीनों और वर्षों लोगों को हर्जाना मिलने में लग जाते हैं। लम्बी लिखा पढ़ी चलती है तब कहीं जाकर कम्पेंसेशन मिला या नहीं मिला। इस हालत के रहते कैसे आप की गुड्स ट्रेफिक बढ़ सकती है ? रेलवे मंत्रालय इस बारे में गम्भीरतापूर्वक सोचे और आवश्यक उपाय करें ताकि रेलवेज की आय बढ़े। बैसे देखने में यह छोटी छोटी

बातें लगती हैं लेकिन यह बेसिक चीजें हैं जो कि आप की आमदनी को बढ़ा सकेगी, लोगों को आवश्यक सुविधा सुलभ कर सकेंगे और उन्हें संतुष्ट कर सकेंगे।

मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ बैठकर इन सब बातों पर आप विचार करें। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को ऐसे नहीं सोचना चाहिए कि कैसे वह अपने आदमियों को फायदा पहुंचा दे या अपने कुछ लोगों की भलाई कर दे या फिर जिनके ऊपर वह गुस्सा हों उनको बिगाड़ कर रख दें। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को सब तरह का वैर भाव निकाल कर सभी लोगों के साथ एक सा वर्त्ताव करना चाहिए। वह सब लोगों के प्रति एक नजर रखें तभी वह अपने ऊंचे स्थान की मर्यादा को कायम रख सकते हैं अन्यथा रेलवेज को भी वह खराब करेंगे और सरकार को भी बदनाम करेंगे। काम खराब होने से बदनामी रेलवे बोर्ड की नहीं होगी। अगर किसी यात्री को गाड़ी में देर होती है, अमुविधा होती है तो वह उसके लिए कांग्रेस गवर्नमेंट को गाली देता है। रेलवेज की त्रुटियों के कारण आम लोग रेलवेज के सम्बद्ध अफसरों को न कह कर कांग्रेस गवर्नमेंट को कोमते हैं और कहते हैं कि तुम लोग निरुद्धे हो, तुम काम नहीं कर सकते। गलती अफसर लोग करते हैं और गाली हम लोग सुनने हैं। हम लोगों का सिर नीचा होता है। उन अफसरों की गलतियों के कारण जनता हमें कोसती और गाली भी देती है वहां यह अपोजीशन पार्टीज वाले भी हमें गालियां देते हैं। मैं डा० रामसुभग सिंह से चाहूंगा कि वह इस के लिए अवश्य कोई न कोई उपाय करें जिससे काम ठीक से चले और गाली की नीबत न आए। मैं जानता हूँ कि इस साल रेलवेज में कोई किराये नहीं बढ़े हैं और इस कारण सभी लोग संतोष अनुभव कर रहे हैं। लेकिन रेलवे मंत्री महोदय ने अपनी बजट स्पीच में

जो सम्बन्धित वाक्य कहा है उसे पढ़ कर मैं जरा फेर में पड़ा हुआ हूँ। रेलवे मिनिस्टर ने अपनी बजट स्पीच में पेज 9 पर पैराग्राफ 15 में यह कहा है :

"I have brought these facts to the notice of the House so that the House can appreciate that very sizeable surpluses will have to be generated by the Railways in the coming years."

अब यह विचार की बात है कि कितना साइजेंबुल सरप्लस होगा ? रनिंग एक्सपेंसिज बढ़ते चले जा रहे हैं ? उसमें कमी नहीं होगी, डिप्लोमैस एलाउंस कम नहीं होगा और आमदनी कभी घटती है या बढ़ती है तो फिर उसका बर्डन हम लोगों पर ही तो आकर पड़ेगा, कंज्युमंस पर उसका बोझ आकर पड़ेगा। इसलिए इस वाक्य के ऊपर मुझे तो कोई खुशी की बात समझ में आती नहीं है और मुझे तो जरा घबड़ाहट ही होती है।

मैं आज अपनी स्पीच में छोटी-छोटी लोकल मांगें जैसे प्लेटफार्म्स बनाने या ट्रेनें बढ़ाने आदि की नहीं कर रहा हूँ। श्री क० ना० तिवारी ने कल जो बिहार में रेलवे सर्विस कमीशन बनाने की मांग की थी मैं उसे दुहराना चाहूँगा। बिहार की आबादी बहुत अधिक है और क्षेत्रफल भी काफी बड़ा है। कोई पांच करोड़ की उसकी आबादी है। बिहार में माइलैज भी ज्यादा है और इस बात की बहुत आवश्यकता है कि वहाँ पर रेलवे सर्विस कमीशन की स्थापना की जाय।

मैं इस में विश्वास नहीं करता कि अपने लड़के भूखे मरें और दूसरों के वास्ते हम हाथ हाथ करें। अब यह हियुमन नेचर होता है कि हैड आफिस के आस पास जहाँ लकवे, भकवे आसपास घूमते फिरते हैं उनका काम ज्यादा हो जाता है और डिजर्बिग लोग मुंह ताकते

रह जाते हैं। बिहार के बारे में भी ऐसा हुआ है और वह महरूम रहा है।

आप जानते ही हैं कि बिहार में बहुत पहले से ही हिंदी माध्यम से शिक्षा दी जाने लगी है कि जबकि आपकी रेलवेज में अंग्रेजी माध्यम से इम्तिहान होता है और परिणा-स्वरूप हमारे बिहार के लड़के वहाँ भाषा में और दूसरी चीजों में मुकाबले में इनफीरियर पड़ते हैं। उनको आप लेते नहीं हैं। यदि बिहार में रेलवे सर्विस कमीशन होता तो मैं कहता कि वह हिंदी माध्यम से हो ताकि वहाँ के लड़के भी पीछे न रहें।

दूसरी बात मैंने यह देखी है और दर्जनों ऐसे केस देखे हैं कि उनका सेलैक्शन हो गया, पुलिस में बेरीफिकेशन के लिए भी चला गया लेकिन उन्हें नौकरी के लिए नियुक्ति-पत्र नहीं आ रहा है। पूछने पर मालूम होता है कि वह तो ऐसे ही भेज दिया था। मेरा कहना है कि सेलैक्ट कर लेना, पुलिस से बेरीफिकेशन करा लेना और बाद में कह देना कि हम नौकर नहीं रखते यह एक गलत तरीका है। अरे भाई नहीं लेना है तो मत लीजिये लेकिन इस तरह से उनके दिलों में उम्मीद डालकर जो बाद में उन्हें आप निराश कर दिया करते हैं वह नामुनासिब चीज है। निराशा से बढ़ कर दुनिया में और कोई चीज खतरनाक नहीं होती है इस वास्ते लोगों के दिलों में निराशा मत पैदा कीजिये।

बिहार की पांच करोड़ की आबादी है और इतनी वहाँ पर रेलवे लाइंस है। लेकिन वहाँ पर रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन नहीं रक्खा है। इसके विपरीत हम देखते हैं कि आपने कलकत्ते में दो, दो रकबे हुये हैं। कलकत्ते में कंजेशन ज्यादा है इसलिए बजाय दो के एक वहाँ पर रखिये और एक हम लोगों को दे दीजिये। इसी तरह से बम्बई में भी आप ने दो दो रकबे हैं तो बिहार के साथ इनकी नाइंसाफी क्यों है ?

[श्री द्वा० ना० तिवारी]

बस एक ही बात और कह कर मैं बैठ जाऊंगा। रेलवेज का फंक्शन क्या है और रेलवेज क्यों इरटिबिलिटी हुई है? यह इसलिए स्थापित नहीं की गई है कि कुछ कर्मचारी या कुछ अफसर वहां खाते, पीते रहें बल्कि इससे आम जनता को सुविधा मुलभ हो। लेकिन आज आप के यहां क्या हो रहा है? लोगों का एक ताता आपके यहां अपनी तकलीफों और शिकायतों का ढेर लेकर आता है। जरूरत इस बात की है कि आज जनता के जो कष्ट और दुःख रेलवेज की त्रुटियों और दोषों के कारण हैं उन्हें आप दूर करें और पूरा-पूरा सेंटिस्फीकसन दें क्योंकि याद रखिए यह रेलवेज उन्हीं के पैसे के बूते पर चलती है। रेलवे अधिकारियों को समझ लेना चाहिए कि उनके ही कारण वे कुर्सी पर बैठे हुए हैं और लम्बी-लम्बी तनख्वाहें ले रहे हैं। अगर आम जनता रेलवेज का इस्तेमाल करना छोड़ दे तो यह सब आपका मामला घबस हो जायेगा। मेरा कहना है कि आप पब्लिक को उचित सम्मान दीजिए। आज उनकी आपके यहां इज्जत नहीं होती है। जनता अपनी शिकायतों आदि के बारे में रेलवे अधिकारियों को पत्र लिखती है लेकिन कोई उन पर सुनवाई नहीं होती है और उनको जवाब तक आपके मंत्रालय से नहीं जाता है। हम लोग जो पत्र लिखते हैं उनका तो जबाब हमें मिल जाता है लेकिन जो आम जनता है उसे जवाब नहीं मिलता है।

एक और बात है। कुछ वादे आप करते हैं, लेकिन उन को भूल जाते हैं। मैं ने कन्सल्टेटिव कमेटी में खास तौर से देखा। एक बादा किया, लेकिन उस के छः महीने हो जाने के बाद भी उस का कोई जबाब नहीं है। लोगों के साथ जो व्यवहार किया जा रहा है उस के वावजूद हम से आशा की जा रही है कि हम समझे कि रेलवे हमारी है, हमारा धन है। लेकिन जब आप उन

साथ बेगाना व्यवहार कीजियेगा तब-वे उस को अपना धन कैसे समझेंगे? आप बड़े बड़े साइन बोर्डों पर प्रचार करते हैं कि रेलवे राष्ट्र की सम्पत्ति है और हम को उस की रक्षा करनी चाहिये, लेकिन जिन को उस की रक्षा करनी चाहिये, जब उन के साथ आप का सलूक अच्छा नहीं होगा, तब वह कैसे समझेंगे कि यह हमारी चीज है।

मुझे कहनी तो बहुत सी बातें थीं, लेकिन चूंकि मेरा समय समाप्त हो गया है इस लिये इतना ही कहूंगा कि जो बातें मैंने कही हैं, उन पर मिनिस्टर साहब ध्यान दें।

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore) :
Our country has come to such a pass that if in a particular year the Railway Minister comes forward and says that he does not propose an increase in the rates of fares and freight, everybody is taken aback and thinks that it is a wonderful achievement. However, some hon. Members have expressed their misgivings which I should like to echo though I do not want to spend much time over it. I refer to the apprehensions regarding what the future may hold in store for us in the shape of the so-called rationalisation of fares and freights which is supposed to be under consideration. We do not know what its outcome will be but I have no doubt that it can only be aimed at increasing the revenues of the railways, not at diminishing them and, therefore, in some form or the other, sooner or later, if not now, there is going to be an increased burden by a rise in the fares and freights.

I shall hurriedly refer to one or two points regarding the programme of works. I am surprised to find that there is only a general and passing reference to the damage which was caused last year in various parts of the country to various sections of the track on account

of floods. There is no specific mention about any of these tracks ; I should say it is a gross under-estimate of the reality about the flood damage which took place in North Bengal last October. Certain parts of the track had been completely washed away and destroyed. I was expecting to hear from the Railway Minister whether or not there was any firm decision taken to restore those portions of the tracks.

For instance, there is the Darjeeling-Himalayan section of the railway, the Siliguri-Darjeeling section which had been completely washed away. Rumour among the common people in that part of our country is that the railway authorities and the Government of India do not propose to restore that line at all because it seems to have been running at a loss. It is good riddance now that the floods came and destroyed it. When the Minister replies, I should like to know what precisely they propose to do because this is the only link in that hill section. They are Gurkha people and I hope that you do not think that this is irrelevant ; during the mid-term elections an overwhelming majority of them have voted against the Congress. I do not think that it would be advisable or tactful for the Central Government to add to the trouble that they are having at present ; this railway link is the only means of communication between the plains and the hills.

Another very vital section of the track which was damaged or destroyed is in Jalpaiguri district between Domohani and Mal. I do not know what they propose to do with the staff employed on that section ; they are already being served with notices of transfer and the rumour is that this section also may not be restored at all. That is a curious policy. This section not only requires to be restored but to be converted to broad gauge so that all the tea that is grown in that region could be transported to the New Domohani station from where all the tea is brought to Calcutta and marketed through the port. It is necessary to have a broad-gauge

line rather than no line since the floods have done the job of destroying that line.

I would like to know specifically what they propose to do. Pending a final decision about the Domohani-Mal section, I would request the Minister not to transfer the staff, but to keep it pending until the main question is finally settled.

There is another section, of course, not affected by floods, but which has been discussed for a long time — the electrified section, Dum Dum-Bangaon. The minister knows very well that several tens of thousands of people come daily from Bangaon to Calcutta to earn their livelihood. It is a sort of a suburban line. But there is only a single track between Dum Dum and Bangaon and so it takes an unnecessarily long time to cover this distance of 45 miles. Buses are running at intervals of 10 or 15 minutes, taking away potential revenue from the railways. But the railways are not bothered about it at all. There is a lot of talk about difficulty of revenue, but such things do not occur to them. Apart from revenue, this is a strategic line, taking you to the Pakistan border, which is only 45 miles away. The proposal to double this track has been kept pending for a long time. I want to know whether it is going to be taken up or not.

There is another question, which has become a big farce now. The minister's speech refers to the circular railway or the "suburban dispersal line", as it is called in diplomatic language, for Calcutta. Even a paper like *Statesman* has been compelled to write an editorial this morning saying, this is the height of ridiculousness. This is a scheme which has been under consideration since 1924. It was again gone into in 1949 and again in 1953. During recent times, I have lost count and I do not know how many times we have raised it in various ways in this House. The ministers have replied that it is being studied, that a feasibility study is being made, that a fresh survey is being made, that consultations are being held

[Shri Inderjit Gupta]

because so many different people are involved and so on. Again, in this speech we are told that the matter is very important and the railways should take up a survey again for the final location and detailed planning of this suburban dispersal line. This has become a joke. Nobody takes it seriously now. The *Statesman* has written today that the Railway Ministry should make it clear what they propose to do, because this fresh survey that is proposed is not going to be made by the railways at all. It has been given to the Planning Commission. The railways are sitting on the sideline watching.

The report of the Estimates Committee submitted only last week on railway electrification also is very critical about the delay in this matter from year to year, for decades together. If the railway minister is really serious about the development of this region and about easing the traffic problem, he should tell us whether he really intends to set his hand on this job or not within a reasonable time.

I have no time to go into a detailed examination of the question of economy, but here at page 3 of his printed speech, an attempt is being made to attribute the "bulk" of the increased working expenses to increased remuneration for the staff. This is wrong. Even on the basis of the figures given here, it can be challenged. Out of Rs. 20 crores which is put here as increase in ordinary working expenses, at the most Rs. 16 crores or really speaking only Rs. 11.25 crores are due to items which go to the staff bill.

What about the rest? What about the remaining Rs. 10 crores to Rs. 12 crores? That has nothing to do with staff. But a general impression is being created and my hon. friends of the Swatantra Party were very quick to say yesterday that because the staff has swollen to a huge number there is need to practice economy. This is not correct. I would suggest, first put your own house in order. There is plenty of wastage going on. Plenty of economy can be brought about in certain other directions. A little more attention should be paid to them.

Nothing has been said here about the loss suffered every year through pilferage and wagonbreaking which I am afraid is very often done in collusion with the Railway Protection Force. Nothing is said here about the fact that proportionately the number of officers has been increased much more than the lower-paid staff. I want to know why the percentage of supervision in the Railways should be as high as 40 per cent when in all industries and modern factories it is nowhere more than 13 to 14 per cent. There is a big increase in the number of officers which I say is completely unjustified and unprecedented. Not a word is said about it here.

Last year the coal prices were put up simply because the colliery owners threatened they would withdraw the supplies of coal unless they were granted an increase in coal prices. Members of the Railway Board know very well that actually they did for a short period stop supplies of coal as a result of which a number of trains had to be cancelled and passengers were put to great difficulties. This was, if I may say so, a strike in reverse, not by workers but by the coal-owners—of course, no ordinance was issued against them, nobody was arrested and no action was taken. But this Government under pressure from coal-owners agreed to put up the prices of coal and that is being paraded before us as a big reason for their expenses having gone up. Nothing is mentioned here about it.

Also, nothing is mentioned here about the non-recovery of freight charges for the thousands of wagons which have been placed at the sidings of various private sector factories and also, I have got some material with me which I am willing to pass on to the Minister. I can show him even in one division on the South-Eastern Railway, the Bilaspur Division alone, how many lakhs of rupees of the Railways are lying unrecovered by them because of wagons placed at the sidings of big concerns belonging to Birlas and even belonging to the Hindustan Steel Plant at Bhilai. That money is not being recovered and nothing is said about it here.

It is very easy to come forward and say that the Railways are employing surplus staff and therefore they must be got rid

of. I would ask whether it is a fact or not that this staff which has undoubtedly increased in numbers over years, particularly in those sections which are concerned with technical jobs, have got specific duties and responsibilities allotted to them? Are they not taken on the basis of an assessment of jobs to be done or are they just taken on without any duties and responsibilities? Surely they are discharging some function for which they have been taken. On the other hand, I would also say nobody wants people to be employed who have no work to do. In a country like ours, in an economy like ours, a huge undertaking owned by the Government like the Indian Railways cannot be oblivious to its social responsibility of providing avenues of employment. You cannot just brush it away. There is a big employment potential in the Indian Railways. It has always been so. That has been stopped or curbed because you have put a ban on fresh recruitment. If you persist in the ban that is enough. But after the ban you are saying that the existing people should also be retrenched or reduced. I submit, Sir, this is suicidal. There can be no justification for this. In my submission, in the name of efficiency in the running of the railways there can be no justification for introducing, for example, electronic computers only for office work.

In the offices of the railways, in the headquarters of the railways, in Eastern Railways and South Eastern Railways and so on, this has been selected as the most urgent top priority job, that immediately electronic computers must be brought in there. Why, I cannot understand it. To chuck some people out of their jobs or what? These automatic machines—I have forgotten the names of the machines—which are being brought and are being experimented with for maintenance of tracks, whose ultimate object is that these gangmen working in the PWD gangs should be reduced in numbers later on. I would like to know whether there is a single major accident which has taken place in the railways, in recent years: which has been attributed to faulty maintenance of the tracks by the gangmen. I have not come across any such report: if any such report had come,

I have not read it. Human failures are attributed to other sections or categories of people, but I have not heard that because the tracks are not properly maintained, therefore, serious accidents have taken place. Rather I would say that if you want to improve the maintenance of tracks, you can strengthen the gangs themselves. Why should you introduce these machines at this stage and do away with thousands of gangmen, which is the objective you have in mind?

The Estimates Committee Report, to which I referred, last week on this railway electrification has had something to say also about the proposal to disband it. They want to disband the whole railway electrification organisation, scatter to the four winds the highly technically trained, specialised, centralised organisation for railway electrification and development. Well, the Estimates Committee has also got something to say about it. I would not like to add anything to the criticism that they had to make against this proposal for disbandment. Whether it will have any effect whatsoever, either on the Ministry or the Railway Board, I do not know; time will show. But I would say that they should reconsider this matter very seriously.

Then, in the name of increasing the productivity of the staff, on which Dr. Ram Subhag Singh has laid emphasis in his speech, please do not carry it to the absurd length by increasing the duty hours of those categories who are directly connected with safety measures. That will actually land you in a vicious circle and help only to increase the accidents. The duty hours of signallers and cabinmen and people like that have been increased from 8 or 10 hours to 14 or 16 hours. On what plea or on what basis is this being done? Then they shed crocodile tears about the safety of the travelling public and say that accidents should not take place. Pandit Tiwary asked why human failures are taking place. This is one reason why human failures are taking place. If you make these categories of people like cabinmen and signallers to work 14 to 16 hours a day, how do you expect accidents not to take place? It is an absurd proposition,

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : But who is increasing it ?

SHRI INDRAJIT GUPTA : It has been increased.

DR. RAM SUBHAG SINGH : It is wrong. Nobody is increasing it.

SHRI INDRAJIT GUPTA : Then I have a few words to say about the relations with the staff. Of course, his speech has, I suppose very tactfully, a voided any mention whatsoever of the events of last September and said that relations are on the whole very very cordial and so on. Anyway, I suppose the real motive behind not mentioning the strike of 19th September is to hide the very ugly reality and that reality is that victimisation which is being carried on against the people who participated...

DR. RAM SUBHAG SINGH : Don't give any threat of *dharna* etc.

15 hrs.

SHRI INDRAJIT GUPTA : Please allow me to refer to the decision of the Central Cabinet, of which you are a member. It was, I believe, on the 4th or 7th of January—I am not quite sure of the date and it was announced to the whole world through the radio and through a press-note in which it was clearly stated if my interpretation is wrong, I would like him to interpret it on the floor of the House—that all employees against whom any action has been taken, those who have been prosecuted, discharged or suspended under section 4 of the Ordinance, against whom there is no other charge except they did not come to duty on 19th September, the Central Cabinet has decided, the Government of India has decided to take all of them back.

This is how we understood it. Any ordinary man reading that press note would come to this conclusion. After seeing what has happened between then and today I am forced to conclude that either press note was put out with a misconceived idea of bluffing the public thinking that it will get them some votes, which it failed to get them unfortunately, that they are being very generous or very lenient or, if I give the benefit of the

doubt to the Cabinet, that they did mean it and had good intentions to that extent at least but their decision is being sabotaged somewhere down below. It is for you to find out. It is not being implemented; it is being grossly violated. Out of some 2500 permanent staff on the railways, who have been suspended under section 4—no other charge is there against them—600 temporary men who have been discharged only under section 4 and not to mention some several thousands of the so-called casual people many of whom are not really casual at all but are working against permanent posts for several years, who have been discharged summarily because they did not report for duty on the 19th September, out of all these people I do not think that more than a hundred or two hundred people have been taken back up to today, since the 7th January—this is 27th February today. There are limits to all things. You better tell us whether you have contented yourself with issuing a press note or whether you have bothered to see that this is implemented at all or not or whether the ministers have abdicated their powers and left everything to the railway officers to carry it out. That also is nothing surprising because I think the Railway Board rules the roost and not the ministers.

DR. RAM SUBHAG SINGH : They do not want to give their powers to leaders like you.

SHRI INDRAJIT GUPTA : Yes.

Here is a copy of the Home Ministry's circular which I got from a certain State Government—not from the Government of West Bengal but from another State Government—who said that their hands were tied because these were the instructions which had gone to them from the Centre on how to carry out and implement the Central Cabinet's decision. This is the circular of the Home Ministry. Then one can understand why this is going on and why these people are not being taken back; why they are harassed and victimised.

First of all it says that it would not be advisable to ask for withdrawal of any

prosecutions launch unless there is insufficient *prima facie* material. The circular being by saying that people against whom action has been taken only under section 4 should be taken back. Then it lays down certain conditions and says :

“Where any employee is convicted only under sec. 4 of the ordinance as a result of such prosecutions and where the Head of the Department is satisfied that the employee's role in the strike was a passive one...without any aggravating factors, the Head of Deptt. should waive further disciplinary action...such employees... should be permitted to rejoin...”

Again, it says :

“...it has been decided that those temporary employees whose part in the strike was limited only to absence from duty on that day but who were discharged... should be reinstated in service, after strict verification in each individual case...”

Verification by whom ? Obviously, by the officers.

So, what it means is that to the country you say that you are very generous and very lenient; you have taken a blanket decision that people guilty of a technical offence of not coming to duty on that day should be taken back, but in practice not a single man is taken back because these heads of departments and railway officers, who want to carry on a vendetta against these strikers, are holding it up and are never satisfied with their verification.

I do not know what you propose to do. Please tell us if your decision is being held up down below. Then we will seek the remedy somewhere else, not in this House and waste our breath as Pandit Tiwary said. We will try somewhere else.

DR. RAM SUBHAG SINGH : You will be suitably dealt with there.

SHRI INDRAJIT GUPTA : I do not mind how you deal with me because the people are dealing with you all

over the country. That does not matter and does not worry at all.

Please tell us what you propose to do about this. This is my major charge about the decision which you have already announced and which is not being implemented.

As far as cases under section 5 are concerned, that is, instigation to strike, I would request you to consider this matter. You can charge me or Shri Joshi or somebody else with instigating people to strike.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Joshi is a good man.

SHRI INDRAJIT GUPTA : I can understand that. You can charge us, bad people or outsiders, with having gone and instigated people to strike. Take action against us. But if an employee, who is a member of one of those unions or federations which had served a notice of strike, tells another employee to go on strike or discusses the strike with him, how can you accuse him of instigating ? He is a member of the union, a registered recognised union which, at that time, served a legal strike notice before the Ordinance was promulgated, He is not an outsider. You can accuse me; you cannot accuse him. Please consider these cases under section (5).

Now, several State Governments are announcing their decisions to withdraw the court cases. In the case of Kerala Government, of course, the Home Ministry has frowned upon them and suggested that they are going beyond their rights. The other State Governments are now following suit. I am hopeful that the Madhya Pradesh Government will also make an announcement very soon. I would request the Government of India to try to understand, appreciate and respect the decisions of the State Governments too who are acting well within their rights. Otherwise there will be another major crisis precipitated in the sphere of Centre-State relations.

Lastly, there is one more matter to which I shall refer. I was always told that the Railway administration is very

keen to encourage and develop the cooperative movement among their workers, among the labour. I find to my regret that here also a clear direction given by the Railway Board, in this case, is being violated. The Railway Board had issued a clear direction in a letter of the 27th November, 1968, a copy of which I have also got with me—I do not wish to quote because the time at my disposal is limited in which they have clearly stated that in the case of contracts I am referring to labour contracts given for coal handling, cinder handling and so on in the railway yards and in the loco workshops, if the value of a contract is less than Rs. 1,20,000 per year, in such cases those contracts need not be tendered for or tenders need not be called and they should be given to such available and *bona fide* cooperatives of the workers themselves which are operating in the field. What we find is that on the South-Eastern Railway, in Bilaspur Division, there is a very well established, a long-established, cooperative society called the South-Eastern Railway Labour Contract Cooperative Society which is doing its work and whose work has been recommended and testified to by the State Government of Madhya Pradesh and by the Registrar of Cooperatives of Madhya Pradesh who has testified to the financial soundness and to the satisfactory nature of their work and so on. But suddenly now, I find, the Divisional authorities there are trying to see that in future no contracts are given to this Cooperative Society. Why? They have given no explanation. I find—I was there recently; I took the trouble of finding out the reason that a certain private contractor who is very active in those parts and who seems to be an influential man is working behind the scene to see that he gets the contract and that this Cooperative Society is elowed out. I want to know whether you have taken a new policy of discouraging labour cooperatives or you want to encourage them and, if so, please treat the case on its merits objectively and see that the Society does not close down as it will have to do if fresh contracts are not given to them by the end of March. Everybody will be unemployed and so

on. I am told—it is very unfortunate—that the contractor whose name I do not wish to take is going around saying, “I do not care who moves against me. I know nothing will happen to me. I will get the contract because somebody, a big person, a Deputy Minister of Railways, is backing me and supporting me.” I do not know. I would like to know that. If this is done, it will be a gross case of jobbery and favouritism. I would request you, in the interest of cooperative movement, to see that the Society gets what it deserves.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal) : I also join in the chorus of many Hon. Members who have congratulated the Hon. Railway Minister for having presented a good budget this year. I would go further and congratulate his predecessor who had been successfully discharging his duties as the Minister of Railways and facilitated the presentation of this surplus budget by Dr. Ram Subhag Singh this year.

Of course, several Hon. Members who had participated in this discussion had highlighted many of the problems facing the public with regard to their association with the railways. In that context, we should also realise the magnitude of the task that the Indian Railways have undertaken and the responsibility that they carry. Today, the total route-k.m. is 58,877 and the running k.m. is 69,724. The Indian Government railways are the nation's largest undertaking with an investment of Rs. 36,392 million and the employees numbering about 1.36 millions. They have a fleet of about 11,600 locomotives, 33,800 coaching vehicles and 3,80,000 goods wagons. About 10,000 trains are run daily to serve nearly 7,000 stations. More than 6 crores of passengers travel per rail every day and over 5,37,000 tonnes and booked every day for carriage. If we bear these figures in mind and see the manner in which the railways are catering to the needs of the various parts of this country, we have to say without any grudge that the Railway Administration and the Railway employees have been discharging their duties fairly well. But that does not mean that the system is entirely perfect and it does not require any suggestions or modifications. So, in

that light, I want the Hon. Minister to take into consideration the several suggestions that are being made on the floor of the House.

The railways have to discharge the duty of projecting the idea of socio-economic development in this country. We should not look at the railways only from the profitability point of view but from the point of view of how far they will be able to serve the economic and social needs of the people. Bearing this in mind in the Estimates Committee of the Lok Sabha in their 91st report had made certain suggestions with regard to the opening of a new lines.

They had suggested that for this purpose a certain percentage of the total allocations for new lines might be set aside exclusively for the construction of rail tracks for the benefit of under-developed areas which have been clamouring for such facilities for their development. The Committee has been informed by the Railway Ministry that in view of the limited resources, the railways could not make large investments which would be lying unproductive for a long period awaiting the economic development of the areas where the investment has been made.

In this connection, I would like to point out to the Railway Ministry that they should bear in mind that there should be a balanced development of various areas in the country with the opening of new lines especially in the under-developed and backward areas. They should also bear in mind that the railways are intended to bring about an all-round development so far as communications are concerned, and emphasis should not be laid on the profitability alone as I have stated earlier.

In this context, I want to bring to the notice of the Hon. Minister certain proposed railway lines which have been agitating the minds of the people particularly in my constituency. There was a proposal a long time back to have a railway line laid from Nandyal to Nellore via Mydukur on the present South Central Railway. This area has been a backward

area, and in the course of years because of certain irrigation projects that have come up vast irrigation potential has been created there. It will go a long way in improving the economic condition of the people of that area, and the forest wealth lying untapped could also be tapped if a railway line is laid in this area. It will also provide new opportunities for the economic development of that area.

I would only request the Hon. Minister to include this in the list of programme for survey to be made. This representation or this request of mine is being made from time to time. I hope, Dr. Ram Subhag Singh will consider this sympathetically.

Likewise, there is another proposal with regard to laying a railway line from Badrachalam to Kovur. This line comes in a tribal area where the tribal population has had no mean of communication with the plains people.

15.16

[MR DEPUTY SPEAKER *in the chair*]

In this connection I may mention that, of late, this has been the scene of activity of our Naxalbari friends also; the economic distress of the people is being taken advantage of and that may lead to some trouble. Laying this railway line will bring about integration between the tribal people and the plains people. I hope, the Hon. Minister will bear this in mind.

In the list of surveys that are being undertaken during the year 1968-69, it has been mentioned that one of the items is conversion of metre-gauge to broad gauge between Guntur and Macherla and another item is a new line between Nadikudi and Secunderabad. I am glad that Government has taken up the survey. This new line will open up the area that is now being served under the Nagarjunasagar Project. When this huge project is completed and the entire area is brought under irrigation, there will be an exportable surplus of nearly 20 to 25 lakh tonnes of rice; also many agro-based industries are likely to come. I hope, Government will complete the survey as

expeditiously as possible and also execute the scheme.

I also understand that the Dharma-varam-Bangalore metre gauge is being converted into a board gauge line. In this connection I would only mention to the Hon. Minister that this could be taken up as an integral part of conversion from metre gauge to board gauge of the Secun-drabad-Bangalore metre gauge line. This will not only facilitate proper passenger and freight traffic but also will be connecting two State capitals *i.e.*, Mysore and Andhra Pradesh.

With regard to electrification project, the Estimates Committee has made certain recommendations and they have laid particular emphasis on perspective planning. My Hon. friend, Shri Indrajit Gupta, has also mentioned certain aspect of the recommendations with regard to railway electrification project. I want only to emphasize the point of perspective planning. Perspective planning by Railways with regard to construction, engineering and other works in respect of electrification and field work is necessary because this will, to a great extent, help the industries and business organisations also to plan ahead their production and thus improve the economic condition of the country and of the industry as a whole.

It has been appreciated that there may not be any scope for any substantial outlay on investment for the next five years. But I would only ask the railway administration to bear in mind that important sectors of the economy depend on them for orders for rolling stock and other materials, and in that context I want that there should be an inescapable minimum of outlay on capital works which the Railways have to undertake because of their earlier commitments. It is good that a provision of Rs. 250 crores has been announced for this purpose.

I would like to congratulate the Hon. Minister for having shown some sagacity in avoiding further increase in fares and freights in the coming year.

In this connection, I also want to point out that only recently some increase in

luggage freight was announced by the Railway Board and this is being brought into operation. I feel in the fitness of things, Parliament should have been taken into confidence when it is in session. Whatever announcement was made should have been made in Parliament when it is in session.

The goods traffic carried by the railways is still 20 per cent below the total carrying capacity according to their report. Therefore, the Railway Board should make every effect in attracting more traffic to make full use of the unutilised capacity created through large investments during the last ten years. This is why even in this respect proper perspective planning is necessary.

The Railway Minister pointed out in his speech that there has been an increase of 5.7 per cent in the average of the general index of industrial production in first eight months of 1968 over 1967. In the first nine months of the current year 5.5 million tonnes more revenue earning goods traffic were lifted. I feel there is need for making a survey to find out whether the additional carriage of goods traffic by the railways correctly reflects the increase in the average of the general index of industrial and agricultural production. Such a survey is necessary to see to what extent the railways are able to discharge the responsibilities devolving on them as a result of increased industrial and agricultural production and thus enable them to make plans in a realistic manner. Here I would bring to the notice of the administration, the phenomenal increase that has taken place in road development programmes. It will be to the benefit of the railways to make a comparative study, to what extent they were able to cater for the needs of the people in the context of the increased agricultural and industrial production in the country.

Coming to the question of recognition to be given to various unions, if possible the policy of giving omnibus recognition to trade unions has to be reconsidered. There are several categories of Railway personnel having problems peculiar to themselves, and I feel that some of these small organisations feel themselves lost their grievances are not being considered.

This aspect of the matter must be borne in mind.

I have also brought to the notice of the Railway Minister the problems confronting the commercial clerks. I hope these will be looked into and attended to as expeditiously as possible.

Coming to compensation paid by way of damages, figures show that in 1967-68 damages paid on parcels were Rs. 7.22 crores as against Rs. 5.45 crores in 1966-67. The number of claims received during the year plus those reopened was 7,39,048 as against 6,50,551 in 1966-67. I am sure that a large chunk of this relates to perishable goods carried by the railways. This is due to delays at transhipment points. I suggest the use of diesel engines for carrying perishable goods so that there is the least delay in such goods reaching their destination.

In this connection, I want to point out that from Andhra specially mangoes and other fruits are being carried. A lot of mischief is being done in respect of damage and producers consequently suffer. The railway authorities should make it a point that perishable commodities like fruits booked at Vijaywada or any other stations reach their destination within a prescribed period. This will avoid payment for damages and preserve the fruits also till they reach destination.

SHRI RANGA (Srikakulam) : This complaint is as old as 20 years. Sri Sri Prakasa used to complain about it.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : Vegetable oil and manufacturers have been complaining of shortage of wagons to move their products. I have brought it to the notice of the Minister. The railways say that much of the capacity is unutilised; but here we have complaints that railways have not been able to supply wagons to move their products. I do not understand the logic of it.

I do not understand the rationale behind all these things. These loopholes must be plugged, and he should see that these things are avoided as far as possible.

Ticketless travel has become a national menace, and the number of cases detected during 1967-68 is 7.73 million. God only knows how many cases were undetected. The amount realised from the detected cases was Rs. 268.94 lakhs. The revenue from this source is increasing from year to year and I commend steps taken by the railway authorities, but I feel that certain other measures also have to be taken in this connection. The co-operation of the local population and students must also be taken to tackle this problem.

There is no separate Railway Service Commission for every zone, and there is a genuine grievance, as our friend from Bihar pointed out, that the local people do not get due representation. I suggest that the units constituting the zone should get proportionate share of employment opportunities, so that there may be no such misunderstanding or ill-feeling or heart-burning. The people at the headquarters alone should not get the lion's share as is happening now.

Railway property is being made the target by every conceivable agitation that is carried on in the country. The people should be educated with regard to the futility of destroying railway property. There must be proper publicity and a co-ordinated effort to make the people realise that this is national property.

I again congratulate the Railway Minister and I hope that when he comes before the House next year, there will be a large surplus, greater economy and better efficiency.

श्री नरदेव स्नातक (हायरस) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे डा० रामसुभग सिंह जी ने रेलवे के आय-व्यय का जो बजट हमारे सामने रखा है, वे वास्तव में उसके लिए धन्यवाद के पात्र हैं। इनसे पूर्व श्री पुनाचा साहब रेलवे के मंत्री थे और सम्भवतः उन्होंने तथा उनके सहयोगी जो रेलवे बोर्ड के अधिकारी हैं, उन्होंने इस बजट को बनाया था, परन्तु इसका श्रेय डाक्टर साहब को मिलना था, इसलिये उनको इस का श्रेय मिला, जैसे गंगा तो आनी ही थी, लेकिन भागीरथी का नाम हुआ। इस लिये श्रेय

पुनाचा साहब को मिलना था, लेकिन मिला डा. साहब को, यह बड़ी अच्छी और खुशी की बात है। परन्तु मुझे डा. साहब से एक निवेदन करना है—जिस तरह से इस बजट में रेल भाड़ा नहीं बढ़ा है, उसी तरह से जब वह अगले वर्ष 1970-71 का बजट रखें, उसमें भी इसी प्रकार से दिखायें कि हमारे इस कार्यकाल में जो कि एक वर्ष का हमें मिला है सर्व साधारण जनता को रेल द्वारा सुविधा मिली है।

MR. DEPUTY SPEAKER : The hon. Member may resume his speech next time. We shall take up private Members' business now.

15.30 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE
MEMBERS' BILLS AND
RESOLUTIONS

Forty-Fourth Report

SHRI BHALJIBHAI PARMAR
(Dohad) : I beg to move :

"That this House do agree with the Forty-fourth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 26th February, 1969."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That this House do agree with the Forty-fourth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 26th February, 1969."

The motion was adopted.

15.30½ hrs.

RESOLUTION RE : FUNCTIONING
OF CENTRAL SERVICES—*contd.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : We shall now take up further discussion of Shri Nambiar's resolution.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : More time should be allotted to this Resolution. If you decide to extend the time at the last moment ; many Members will be excluded. Let the House decide now itself ; let us have two hours and twenty minutes. The other Resolution can come. The third Resolution cannot come up by any stretch of imagination.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I do recognise the importance of that Resolution. But others also are equally important. We shall see as we proceed further. Shri Nambiar should conclude his speech in 15 minutes ; he has already taken eight minutes. The total time allotted for this is one hour and thirty minutes.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Sir, I had moved this Resolution on 20 December, 1968 and to remind the hon. Members, I shall read it in full again :

"In view of the serious situation created by the policy of victimisation that is being pursued by the Central Government following the one-day token strike by the Central Government employees on 19 September, 1968, resulting in the removal from service, launching prosecution against, issue of suspension orders on and issue of orders effecting break in service of a very large number of Central Government employees, this House is of opinion that a serious threat has arisen to the smooth and efficient functioning of the Central services spread all over India in the prevailing atmosphere of tension and bitterness among the employees and recommends that all the above acts of victimisation be withdrawn forthwith and normalcy be restored."

When this question was discussed in the Committee on private Members' Bills and Resolutions, even then you were good enough to say that the Resolution could be given only some little time of 1½ hours or so because by the time it came up for discussion—two months from then—everybody would have been reinstated and there may not be much purpose in discussing it at all. Unfortunately that hope