

RAILWAY BUDGET 1970-71--GENERAL
DISCUSSION--Contd.

श्री शिव नारायण (बस्ती) : मुझे खुशी है कि नन्दाजी ने आज फिर तीन साल के बाद गवर्नमेंट में प्रवेश किया है।

खूब इंसाफ है तेरे अंजुमने नाज में,
शीशा झुकता है मुंह चूमने को पैमाने का।

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : This is briefing by Shrimati Tarkeshwrie Sinha. She has given this couplet to him.

श्री शिव नारायण : नन्दाजी जब होम मिनिस्टर थे तब उन्होंने प्रतिज्ञा की थी कि दो बरस के अन्दर कुरप्शन को वह वाइप आउट कर देंगे देश से। मैं नन्दाजी की बड़ी इज्जत करता हूँ। मैं उनका दोस्त हूँ लेकिन उस तरह का नहीं जिस तरह से ये लोग हल्ला कर रहे हैं। मैं उनको सही राय देना चाहता हूँ। उनकी हम लोग बहुत कद्र करते हैं। वह सीनियरमोस्ट मिनिस्टर हैं। गवर्नमेंट में दो बार वह प्राइम मिनिस्टर के तौर पर एकट मी कर चुके हैं। मैं चाहता हूँ कि वह हाउस को एश्वोरेस दें कि कितने बरस में वह रेलवे से कुरप्शन को समाप्त कर देंगे।

सर्विसिस में एफिशेंसी लाने की भी आज सख्त जरूरत है। गाड़ियां समय पर पहुंचेंगी इसकी कोई ग्यारंटी नहीं होती है। पंकचुएलेटी की तरफ आपको विशेष ध्यान देना होगा। किसी भी पैसेंजर या मेल ट्रेन से आप चले जाएं आप कभी आश्वस्त नहीं हो सकते हैं कि आप समय पर पहुंच जाएंगे। अगर मैं लखनऊ से दस बजे चले दिल्ली के लिए तो मैं किसी भी सूरत में आश्वस्त नहीं हो सकता हूँ कि मुबह सात बजे मैं यहां पहुंच जाऊंगा। मिनिस्टर साहब कृपा करके इस ओर विशेष ध्यान दें।

नन्दाजी यह जो गाड़ी है इसके इंजन के समान हैं। वह लेबर मिनिस्टर भी रहे हैं और होम मिनिस्टर भी रहे हैं। प्राइम मिनिस्टर भी

वह आफिशेट कर चुके हैं। मैं चाहता हूँ कि कुरप्शन को रोकने में वह हमारी मदद करें।

मैं बचत की एक मद उनको बतलाना चाहता हूँ। इसको लागू करके आपको 36 करोड़ सालाना की बचत हो सकती है। जितने भी पासिस आपने फर्स्ट क्लास या सीकंड क्लास या थर्ड क्लास के इषू कर रखे हैं, उनको आप बन्द करो। आपको 36 करोड़ की बचत हो सकती है। जब डा. रामसुमन सिंह रेल मंत्री थे तब भी मैंने यह सुझाव दिया था। मैं यह चाहता हूँ कि वर्तमान रेल मंत्री इसको मान लें।

कल डिप्टी मिनिस्टर ने बताया था कि फर्स्ट क्लास का ए पास न्यू कमर्ज को नहीं दिया जाएगा। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह रुल ओल्ड कमर्ज पर एप्लाई क्यों नहीं किया जाता है। सब को खत्म करो।

आपने बहुत सुन्दर काम भारत सेवक समाज में किया है। वैसे ही सुन्दर काम आप रेल विभाग में भी करें।

जहां तक ट्रेक ओपनिंग का सम्बन्ध है, मैं प्रार्थना करता हूँ कि बस्ती में खलीलाबाद से मेंघावल होते हुए बांसी तक लूप लाइन देने की आप कृपा करें। क्यों कि इस लूप लाइन की हम मांग करते हैं। कारण यह है कि हम बोर्डर पर हैं। नेपाल का बोर्डर वहां लगता है। बी आर इन बी आर्ब आफ बी चाइनीज। आप हमें प्रोटैक्ट करें। यह मैं पहली स्पीच अपोजीशन बैचजि से दे रहा हूँ रेलवे बजट पर। जब मैं ट्रेजरी बैचजि पर था तब मैंने मांग की थी कि लखनऊ से सिलीगुड़ी तक डबल लाइन आप दें। यह आज की मांग नहीं आठ सालों से यह मांग चली आ रही है। दुश्मन से इस लाइन को देने से हमारा बचाव हो सकेगा।

धीरज धर्म मित्र अरु नारी,
आपतकाल परस्मिये चारी।

रेलवे बोर्ड की यहां बड़ी मुक्ताधीनी की गई है। रेलवे बोर्ड क्या है? यह मंत्री है जो कि इन

[श्री शिव नारायण]

सब बातों के लिए जिम्मेदार हैं। श्री गोविन्द मैनन साहब कहां हैं? वह रेलवे बोर्ड के इंचार्ज थे और इनके वक्त बजट बना था।

इसमें श्री नन्दा का दोष नहीं है। माननीय सदस्य, श्री तिवारी, ने इस बात पर बड़ी प्रशंसा प्रकट की कि थर्ड क्लास के किराये में वृद्धि को वापिस ले लिया गया है। लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि थर्ड क्लास के किराये में 500 परसेंट वृद्धि हो चुकी है। अंग्रेजी काल में बस्ती से लखनऊ तक का थर्ड क्लास का किराया बीस आने था, जो कि बढ़ कर अब छः रुपये हो गया है। यद्यपि थर्ड क्लास के पैसंजर्ज में रेलवे को सबसे ज्यादा आमदनी है, लेकिन उनके लिए कोई सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं—उनके लिए पानी, बिजली और लेट्रिन आदि की कोई व्यवस्था नहीं है।

रेलवे में क्रेटरिंग का मिसटम बहुत खराब है। मैं श्री नन्दा को दावत देता हूँ कि वह लखनऊ आकर रेलवे का खाना खायें। पिछले साल मैंने रेलवे द्वारा दिया जाने वाला खाना रेल मंत्री को यहां दिखवाया था।

मैं रेलवे डिपार्टमेंट से मांग करना चाहता हूँ कि वह अपनी एफिशेंसी को बढ़ाये। मिनिस्टर तो आते-जाते रहेंगे। सारी जिम्मेदारी रेलवे डिपार्टमेंट पर ही है। हम इस बात को नजरअन्दाज नहीं कर सकते कि जब पाकिस्तान ने देश पर हमला किया, तो रेलवे डिपार्टमेंट ने बड़ी मदद की थी। रेलवे डिपार्टमेंट में सब लोग निकम्मे नहीं हैं। मेरी मांग है कि पिछली इस्ट्राइक में जिन रेलवे कर्मचारियों ने भाग लिया था, उनको माफ कर दिया जाये और उनको राहत दी जाये।

बनारस से बाराबंकी तक की रेलवे लाइन को ठीक किया जाये। गवर्नमेंट ने वांचू कमेटी की रिपोर्ट को मान लिया, लेकिन उसने लेवल क्रॉसिंग सम्बन्धी रीकमेंडेशन को मानने से इंकार कर दिया। इस माइनारिटी गवर्नमेंट के लिए

यह शर्म की बात है। कई बरस से बस्ती में लेवल क्रॉसिंग और ओवर-ब्रिज की मांग की जा रही है। रेल मंत्री को उस मांग को पूरा करना चाहिए।

अन्त में मैं श्री नन्दा से यह आशा करता हूँ कि वह रेलवे प्रशासन में सदाचार और दक्षता लायेंगे, ताकि देश का कल्याण हो।

श्री बं. ना. कुरील (रामसनेहीघाट):
उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री, श्री नन्दा, को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जाने या अनजाने थर्ड क्लास के किराये, प्लेटफार्म टिकट के मूल्य और माल-माड़े में जो वृद्धि की थी, जनता और संसद-सदस्यों की भावनाओं का आदर करते हुए उन्होंने उसको विद्वा कर लिया, वापिस ले लिया। उन्होंने इस प्रश्न को अपने सम्मान का विषय, प्रेस्टीज इश्यू, नहीं बनाया, इसके लिए वह बधाई के पात्र हैं।

रेलवे के अन्तर्गत सर्विसिज में हरिजनों और आदिवासियों का रिजर्व कोटा पूरा नहीं होता है। कल मेरे मित्र, श्री जार्ज फ़रनेन्डीज, ने इस बारे में फिगरज रखे और उनको इस बात पर आश्चर्य हुआ कि फोर्थ क्लास में भी हरिजनों और आदिवासियों का कोटा पूरा नहीं होता है। वह लेबर लीडर हैं और उनको बहुत जानकारी, लेकिन हरिजन और आदिवासी तबकों के कर्मचारियों और लेबरज की अन्दरूनी बीमारियों को शायद वह नहीं जानते हैं। फोर्थ क्लास की सर्विस का मतलब है चपरासी और अधिकारी लोग चाहते हैं कि चपरासी के पद पर वह लोग रखे जायें, जो उनके घर के अन्दर तक जा सकें, उन को पानी दे सकें और उनकी प्लेट आदि साफ कर सकें (व्यवधान) हरिजनों और आदिवासियों में फोर्थ क्लास के लिये अयोग्यता इसी लिए है कि वे लोग इस प्रकार के कामों के लिए अयोग्य समझे जाते हैं। मैं मंत्री महोदय और रेलवे प्रशासन से निवेदन करूंगा कि यह कोटा जल्दी से जल्दी पूरा करने का प्रयत्न किया जाए। लेकिन यह कोटा तब तक पूरा नहीं होगा, जब तक हरिजनों

और आदिवासियों की यह अयोग्यता नहीं जायेगी। यह व्यवस्था की जानी चाहिए कि जिन एपार्थिंग एघारिटीज, नियुक्त करने वाले अधिकारियों, के अधीन हरिजनों और आदिवासियों का कोटा पूरा नहीं होता है, उनको अयोग्य ठहराया जाए और उनसे एक्सप्लेनेशन काल किया जाए कि उनके अधीन नियुक्तियों में रिजर्व कोटा पूरा क्यों नहीं हुआ।

विपक्ष की तरफ से एक भूतपूर्व मंत्री ने बहुत उम्दा भाषण दिया। उनकी जानकारी भी बहुत है, क्योंकि वह रेल मंत्री रहे हैं। उन्होंने बड़ा लम्बा-चौड़ा और लच्छेदार भाषण दिया। उन के भाषण से तो ऐसे लगा कि श्री नन्दा ने इस पद को संभालते ही सब कुछ गड़बड़ करना शुरू कर दिया है। माननीय सदस्य यह भूल गए कि अगर रेलवे की एफिशेंसी चीपट हुई है, अगर उसके आर्थिक ढांचे में कव्यवस्था हुई है, तो जो लोग इस के लिए जिम्मेदार थे, वे सब उधर ही बैठे हैं। डा. राममुमग सिंह भी उधर बैठे हुए हैं। वे लोग भूल जाते हैं कि करप्शन घड़ाघड़ होती रही और वे आँख मूंद कर देखते रहे, एक्सिडेंट हांते रहे, हजारों लोगों की जानें जाती रहीं, लेकिन इस सम्बंध में कोई रोक-थाम नहीं की गई। इस प्रश्न को ले कर श्री शिव नारायण बराबर मंत्री महोदय के इस्तीफा की मांग करते रहे, लेकिन किसी ने इस्तीफा नहीं दिया। (व्यवधान) होना तो यह चाहिए था कि रेलवे बर्बाद और चीपट करने के लिए वे लोग देश के सामने शर्मिन्दा होते, लेकिन उसकी बजाए वे बड़े लच्छेदार भाषण कर के यह दर्शाने का प्रयत्न करते हैं की वे तो बिल्कुल पवित्र हैं और सब गड़बड़ उनके बाद से शुरू हुई है।

देश में मद्रास, बम्बई और कलकत्ता आदि जो बड़े-बड़े शहर हैं, उनके समीपस्थ रेलवे ट्रेक कूड़ाघर और ओपन-एयर लेटिन्ज बने हुए हैं। अगर गाड़ी सुबह पहुँचे, तो आप देखिये कि वहाँ क्या नक़्शा होता है। किसी का ध्यान इस तरफ नहीं जाता है कि रेलवे ट्रेक के आस-पास

सफाई रखनी है। मैं माँग करता हूँ कि इस ओर ध्यान दिया जाए।

अब मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी की बात कहना चाहता हूँ। वहाँ एक स्टेशन श्रीराजनगर है, जहाँ सहारनपुर-इलाहबादद पेसेंजर, 351 और 352 डाउन का स्टापेज था, लेकिन उसको हटा दिया गया है। मैं बहुत दिनों से मांग कर रहा हूँ कि वहाँ पर स्टापेज रख दिया जाए, लेकिन आप ब्यूरेक्रेसी के काम करने का ढंग जानते ही हैं। अगर एक क्लर्क भी चिट्ठी लिख देता है, तो बगैर किसी करेक्शन के, मिनिस्टर के दस्तखत से वह हमारे पास आ जाती है। डा. राममुमग सिंह सिर्फ यह करते थे कि चिट्ठी के नीचे "जय हिन्द" लिख देते थे। किसी भी मिनिस्टर में ताकत नहीं है कि वह किसी चिट्ठी में जरा भी करेक्शन कर सके। मैं मांग करता हूँ कि श्री-राजनगर पर दोबारा स्टापेज बना दिया जाए, जिस के बारे में मैं बहुत दिनों से कह रहा हूँ।

अन्त में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वाराणसी से लखनऊ तक के लिए एक लांकल ट्रेन 11 बजे चलाई जाए, ताकि वहाँ के लोगों को सुविधा मिल सके।

श्री रामस्वरूप विद्यार्थी (करोलबाग) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि रेलवे मंत्री ने थर्ड क्लास के किराये में जो वृद्धि करनी चाही थी, उन्होंने वह वापिस ले ली। लेकिन अगर हम गम्भीरता से इस पर विचार करें कि क्या भाड़े-किराये की इस वृद्धि की आवश्यकता है या नहीं, तो हम इस नतीजे पर पहुँचेंगे कि इसके बगैर गुजारा हो सकता है। अगर रेलवे में करप्शन समाप्त हो जाये, एफिशेंसी बढ़ जाये और कर्म-चारियों के असंतोष को समाप्त कर दिया जाये, तो मैं समझता हूँ कि किसी प्रकार के किराये या भाड़े में वृद्धि करने की आवश्यकता नहीं है और डेबेलपमेंट का काम भी ठीक ढंग से चल सकता है।

[श्री रामस्वरूप विद्यार्थी]

आज सुबह एक प्रश्न के उत्तर में बताया गया था कि ड्यूज की पेमेंट न करने के कारण एक रेलवे स्टेशन को एटैच कर लिया गया। हम दिल्ली में देखते हैं कि क्लेम्स को पास करने में कितनी देर की जाती है। जब तक किसी की पूजा नहीं होती है, तब तक क्लेम पास नहीं होता। रेलवे अधिकारी लोगों से बोगस और एग्जैरेटेड क्लेम दाखिल करवाते हैं और उन्हें पैसा दिलवाते हैं। इस तरह रेलवे को हर साल दस-पंद्रह करोड़ रुपये की हानि होती है। अगर मंत्री महोदय इस घ्रष्टाचार को रोक दें, तो आम टैक्सपेयर को काफी राहत मिल सकती है।

मैं उदाहरण देना चाहता हूँ मंत्री महोदय को। क्लेम्स का आफिस है दिल्ली के अन्दर। फिरोजपुर डिविजन का आफिस है डी० एस० आफिस के साथ और दिल्ली डिविजन का आफिस बड़ौदा हाउस में है। मंत्री महोदय ने कहा है कि 35 दिन में क्लेम्स का निपटारा कर देते हैं। तो मैं उनकी इतिला के लिए कहना चाहता हूँ कि फिरोजपुर डिविजन का आफिस तो डी. एस. आफिस के बराबर में है, और दिल्ली डिविजन का आफिस बड़ौदा आफिस में है, आप वहां चल कर देख लीजिए, जितनी डाक है सारी की सारी फिरोजपुर आफिस में आती है और दस-दस, पन्द्रह पन्द्रह दिन वहीं पड़ी रहती है। एक और बात यह है कि अगर वे जाकर वहां का रजिस्टर देखें कि डिस्पोजल कितना है तो पाएंगे कि जितनी रिसीट होगी पांच सौ रिसीट होगी तो पांच सौ ही डिस्पोजल दिखाया जाएगा और अगले रोज पन्द्रह सौ रिसीट होगी तो 1500 ही डिस्पोजल दिखाया जायगा। तो मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह जा कर जरा उसका निरीक्षण करे कि कोई स्टाफ जो 500 का डिस्पोजल कर सकता है, अगले दिन वह 1500 का डिस्पोजल कैसे कर सकता है और उस से अगले दिन अगर 300 रिसीट्स हुईं तो 300 का कैसे कर सकता है? इसको वह देखें और जो क्लेम्स के अन्दर घांघलेबाजी है उसको समाप्त करने की कोशिश करें।

एक और चीज मैं कहना चाहता हूँ। मंत्री महोदय जब होम मिनिस्टर थे तो एक सदाचार समिति बना कर उन्होंने नारा दिया था कि दो साल के अन्दर मैं करप्शन दूर कर देना चाहता हूँ। लेकिन रेलवे में आप करप्शन बन्द कर सकेंगे, ऐसा तो मुझे नहीं लगता। जो विजिलेन्स डिपार्टमेंट रेलवे में आप ने बना रखा है उसका भी धी टायर सिस्टम है। उस विजिलेन्स डिपार्टमेंट की कोई इंडिपेंडेंस नहीं है। एक विजिलेन्स डिपार्टमेंट डी०एस० लेवल पर है, एक उससे ऊपर जनरल मैनेजर के लेवल पर है और तीसरा रेलवे बोर्ड के लेवल पर है। और सारा स्टाफ एक जगह से दूसरी जगह ट्रांसफर हो सकता है। किसी व्यक्ति की जो दूसरे के मातहत है हिम्मत नहीं पड़ सकती कि दूसरे के खिलाफ कोई कार्यवाही कर सके। इस लिए मेरी प्रार्थना है कि अगर वह ईमानदारी से महसूस करते हैं कि रेलवे में करप्शन बन्द हो तो विजिलेन्स डिपार्टमेंट को इंडिपेंडेंट बनाइए या होम मिनिस्ट्री के मातहत उसे कर सकते हैं या रेलवे बोर्ड के अन्दर ही एक अलग विंग उस का बना सकते हैं जिसका रेलवे बोर्ड के किसी और विंग से कोई संबंध न हो। उन के ट्रांसफर, प्रमोशन और दूसरी बातों पर अन्य विभाग को कोई हक न हो। अगर इस तरह से करेंगे तो मैं समझता हूँ कि करप्शन किसी हद तक बन्द हो सकता है।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा कि रेलवे कर्मचारियों में काफी संतोष है और उनकी तनस्वाहा है वह 132 प्रतिशत बढ़ गई है। वैसे वह स्वयं लेबर लीडर हैं और मंत्री बनने के पहले इंटक के अध्यक्ष थे। मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि क्या रिजल बेंजेज बर्कर्स की उतनी प्रतिशत बढ़ी है। 132 प्रतिशत या ज्यादा बढ़ी है अगर उससे ज्यादा बढ़ती है तो नन्दा जी आप कम से कम इतना कर दीजिएगा कि रेलवे कर्मचारियों को रिजल बेंजेज है वह उन को मिल जाय ताकि वह अपने जीवन का निर्वाह कर सकें। अगर इतना नहीं कर सकते तो मैं नहीं समझता हूँ कि आप लेबर लीडर

कहलाने के अधिकारी हैं क्यों कि आप इसकी माँग करते रहे हैं हमेशा। तो रिजल विजेज एक माडेल एम्पलायर बन कर उन को निश्चित रूप से आपको देना चाहिए और नहीं देंगे तो उनके हक की अवहेलना होगी।

एक निवेदन मैं मंत्री महोदय से और करना चाहता हूँ कि इनिशियल पे स्केल जो है रेल कर्मचारियों की वह मिनिमम नीड वेस्ट जितनी है वह होनी चाहिए। उससे कम दे के आप उन को जिन्दा नहीं रख सकते और उन के अन्दर असंतोष बना रहेगा। इसलिए अगर आप उन में संतोष लाना चाहते हैं, उनके अन्दर एफिशियेंसी लाना चाहते हैं तो उन्हें मिनिमम नीड वेस्टवेज निश्चित रूप से देना पड़ेगा।

एक मेरा यह भी निवेदन है कि वर्किंग क्लास फेमेली बजट जो है उस की एन्ववायरी करने के लिए एक कमेटी बना दें ताकि आपको को सही आँकड़े मिल सकें और फिर आप उस आधार पर कर्मचारियों को राहत दे सकें। आप ने जैसा अपने भाषण में कहा कि रेलवे एक इंडस्ट्री और कामाशियल अण्डरटैकिंग है तो इस के अन्दर बोनस रेलवे कर्मचारियों को निश्चित रूप से मिलना चाहिए। बोनस प्राफिट शेयरिंग का मामला नहीं है। बोनस एक डेफेंड पेमेंट है, सप्लीमेंटिंग पेमेंट है और यह कम से कम बर्डेनक्लास और फोयें क्लास के जो एम्पलाईज हैं उनको तो निश्चित रूप से देना चाहिए क्योंकि रिजल वेजेज उन्हें इतनी कम मिलती है कि दोनों वक्त खाना भी मयस्सर नहीं होता।

इसके अलावा कल श्री जार्ज फरनेन्डीज ने भी निवेदन किया था, मैं भी कहना चाहता हूँ माननीय मंत्री जी से, फिर मुझे याद आ जाती है कि वह लेबर लीडर हैं कि यह कैजुअल लेबर का मामला किसी प्रकार ठीक करें। जब हम प्राईवेट सेक्टर से यह एक्सपेक्ट करते हैं कि तीन चार या पांच महीने कोई काम करे तो, उसको परमानेंट करें और उसे पूरी सहूलियत दें तो समझ में नहीं आता कि रेलवे के अन्दर लाखों कैजुअल

लेबर जो रखा जाता है उस के लिए डिपार्टमेंट कभी ऐसा प्रयास नहीं करता कि उनको रेगुलर कर उन की सीनियारिटी मेन्टेन करें। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि एक तो उन्हें परमानेंट किया जाय और जब तक वह परमानेंट नहीं होते डिवायन-वाइज उनकी सिनियारिटी लिस्ट तैयार होनी चाहिए और उस के मुताबिक उनकी सर्विसेज रेगुलेट करनी चाहिए।

इसी प्रकार टेम्पोररी एम्पलाइज जितने हैं, आज बीस-बीस साल से, अठारह-अठारह साल से वह टेम्पोररी पड़े हैं, नहीं उनको कन्फर्म नहीं किया गया। अभी स्ट्राइक हुई। बहुत-से इसी बिना पर निकाल दिए गए कि वह टेम्पोररी हैं। लेकिन वह टेम्पोररी अपनी गलती के कारण नहीं थे। अगर मंत्रालय या रेलवे बोर्ड किसी को 15 साल तक टेम्पोररी रखता है तो यह उनका कसूर नहीं है, और उनको निकाल दिया गया, सर्विसेज टर्मिनेट हो गई हैं। उसके बाद होम मिनिस्ट्री की तरफ से जो सुविधा मिली है उसमें उन्हें री-इंस्टेट किया गया है लेकिन उन की सर्विसेज ब्रेक कर दी गई हैं। यह ब्रेक समाप्त होना चाहिए।

जहाँ तक इन के ट्रांसफर का मामला है रेलवे बोर्ड के इन्स्ट्रक्शंस निश्चित रूप से उस के लिए हैं। लेकिन जिस कर्मचारी से कोई भी अधिकारी बदला लेना चाहता है या उस को हट्टेस करना चाहता है तो स्कूल वर्क के बीच में मिडिल आफ दि सेशन में उस का ट्रांसफर हो जाता है। यह एक विक्टिमाइजेशन का हथियार रेलवे के अधिकारियों के पास है जो समाप्त होना चाहिए।

रेलवे कर्मचारियों के साथ किसी प्रकार का भी कहीं कोई अत्याचार होता है तो वह रेलवे बोर्ड तक पहुँच जाय तब भी उन्हें इंसाफ नहीं मिलता है। पहले जब पुनाबा जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने वायदा किया था कि एक परसोनेल डिपार्टमेंट है उस को वह एफिशियेंट बनाना चाइहू

[श्री रामस्वरूप विद्यार्थी]

हूँ और उस पर जिम्मेदारी डालेंगे कि केस जल्दी से जल्दी सुलझें। तो मेरा आप से निवेदन है कि परसोनेल डिपार्टमेंट को आप पुल अप करे और लोगों की कठिनाइयों को दूर करने का प्रयास करे।

इसी प्रकार से रनिंग स्टाफ है। उस के अन्दर टिकट चेकर्स जो हैं वह भी आते हैं, अटेंडेंट्स भी आते हैं। लेकिन उन को किसी प्रकार का ओवर टाईम एलावंस नहीं मिलता। तो मेरी प्रार्थना है कि जितने भी कर्मचारी ट्रेन पर कार्य करें उन्हें निश्चित रूप से माइलेज और ओवर टाईम एलावंस मिलना चाहिए।

एक मेरा और निवेदन है कि रेलवे में बड़े ऐक्सीडेंट्स होते हैं और इस हाउस में कई दफा यह चीज आई है कि एक एक ड्राइवर को अठारह अठारह और बीस बीस घंटे काम करना पड़ता है। तो मेरा निवेदन है कि आप स्ट्रिक्ट क्ल बना दे कि साइनिंग आन और साइनिंग आफ 8 घंटे से ज्यादा नहीं होना चाहिए। जब एक व्यक्ति ड्यूटी पर आता है, अगर उसे गाड़ी नहीं मिली, दस घंटे उसे बैसे ही बैठाये रखें, फिर गाड़ी आ गई तो उसे गाड़ी सौंप दें और फिर उस से एक्सपेक्ट करें कि आठ घंटे तक ड्यूटी करे यह उस के साथ बड़ी वेईसाफी है और आप को प्रयास करना चाहिए कि किसी प्रकार से यह चीज दूर हो जाय।

एक चीज मुझे यह निवेदन करनी है कि रेलवे बोर्ड के अन्दर जितना बलरिक्ल स्टाफ है उसे ओवर टाइम एलावंस मिलता है। लेकिन बाकी जोनल या डिवीजनल स्टाफ को किसी प्रकार का ओवर टाइम नहीं मिलता है। उन को भी यह ओवर टाइम मिलना चाहिए।

वर्कशाप में आप ने इंसेंटिव की स्कीम को लागू किया था। तो मेरा निवेदन है कि इंसेंटिव स्कीम को लागू करने का आधार टोटल एमाल्यू-मेंटस किया जाना चाहिये। बेसिक पे के आधार पर नहीं।

जहां तक प्रमोशंस का सबाल है बहुत से ऐसे कर्मचारी हैं जो कि पांच पांच और दस 2 साल से जो मैक्सिमम है उस ग्रेड का वह ले रहे हैं। अगर उन्हें आप राहत देना चाहते हैं, मनुष्यता का व्यवहार उन से करना चाहते हैं या उन से अपेक्षा रखते हैं कि उन में किसी प्रकार का कोई इंसेंटिव हो कि वह काम कर सकें तो कम से कम उन के इंक्लीमेंट के हिसाब से उन्हें इंक्लीमेंट मिलता रहे और वह स्पेशल पे या परसनल पे कर के उन्हें दी जाय। इस से उन के अन्दर असंतोष घटेगा और वह ज्यादा मेहनत से काम करेंगे।

हाउसिंग के लिए रेलवे मंत्री जी से काफी बन्वुओं ने प्रार्थना की है; दिल्ली जैसे शहर में जहां कि मकानों की बड़ी शार्टेज है वहां आप ने अपने बजट में 169 इवेलिंग यूनिट बढ़ाने की बात कही है। लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि दिल्ली की प्राबलम इस से किस प्रकार से हल होगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि चाहे रिवाल्विंग फंड बनाएं या और कहीं से पैसा लाये लेकिन रेलवे क्वार्टर्स ज्यादा से ज्यादा बनने चाहिए। दिल्ली के अन्दर 30 परसेंट से ज्यादा रेलवे कर्मचारियों के पास रेलवे क्वार्टर्स नहीं हैं और जो रेलवे क्वार्टर्स बने हुए हैं उन की इतनी दुर्दशा है कि कोई भी आदमी उसे अच्छा नहीं कह सकता। तो मेरा अनुरोध है दिल्ली में जो रेलवे कालोनी है, जो एशिया की सब से बड़ी रेलवे कालोनी है उसे ठीक करें। वहाँ जा कर निरीक्षण करें, उन के यहां नालियां नहीं हैं, बिजली नहीं है, जितने पार्क है सब डम्पिंग ग्राउण्ड बने हुए हैं, उन में से निकलने का रास्ता नहीं है, उनकी कोई मेट्रोनेन्स नहीं होती है। आप रेलवे कालोनी किशनगंज में जा कर देखिये, दो-दो फुट पानी इकट्ठा हो जाता है, निकलने का रास्ता नहीं है। इसलिये मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वे वहाँ जा कर देखें और उन की तकलीफों को हल करने का प्रयास करें।

सेन्दल गवर्नमेंट पे-कमीशन बनाने जा रही है। पहले भी दो पे-कमीशन बने, लेकिन रेलवे के साथ हमेशा नाइन्साफी हुई। होता यह है कि

सैन्ट्रल गवर्नमेन्ट के एम्पलाइज को एसेम कर के रेलवे के कर्मचारियों को उस के अन्दर फिट-इन करने की कोशिश की जाती है। रेलवे की 750 कैटेगरीज हैं। जो कमीशन सैन्ट्रल गवर्नमेन्ट एम्पलाइज के बारे में तय करता है, उस के साथ रेलवे की 750 कैटेगरीज. को कैसे एडजस्ट किया जा सकता है। आप एक पोस्टमैन को रेलवे के प्वाइन्ट्समेन के साथ नत्थी कर दे तो यह तो मुनासिब नहीं है, दोनों की जिम्मेदारियाँ अलग-अलग है। मैं चाहता हूँ कि आप इस पर विचार करें। नन्दा जी से मेरा अनुरोध है कि अगर आप रेलवे के लिये कोई सैप्रैट वैंज-बोर्ड न बनाना चाहे तो कम से कम पे-कमीशन के अन्दर ही रेलवे के लिये कोई सैप्रैट पैन्ल नियुक्त कर दीजिये, ताकि उन के साथ बेइ-साफी न हो।

1969 में न्यू ईयर गिफ्ट के रूप में क्लास 1 आफिसर्ज को अपग्रेड किया गया था, डिप्टी हेड आफ डिपार्टमेंट्स की नई नियुक्तियों की गई थीं। उस वक़्त मन्त्री महोदय ने हम से वायदा किया था कि बाकी जितने कर्मचारी हैं उन को भी किसी न किसी प्रकार का प्रोत्साहन मिलेगा। मेरा निवेदन है कि पे कमीशन की रिपोर्ट तो अभी बहुत देर से आयेगी, इन कर्मचारियों के अपग्रेडेशन के मामले को आप फोरन टेकअप करें। इस के अलावा चीफ प्राइस इन्डेंक्स बहुत बढ़ गया है और पेकमीशन की रिपोर्ट में अभी देर है, इसलिये इन्डेंक्स के हिमाब से उन को कुछ न कुछ फोरन इन्ट्रिम रिलीफ दिया जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि मन्त्री महोदय ने अपने बजट भाषण में मास-ट्रांजिट-सिस्टम का उल्लेख किया है, लेकिन इस में केवल कलकत्ता, मद्रास और बम्बई को ही लिया गया है, दिल्ली को क्यों छोड़ दिया गया है। दिल्ली में रिय रेलवे का अपने वायदा किया था, उस पर अब तक काम चालू हो जाना चाहिये था, लेकिन अभी तक उस में कुछ नहीं हुआ है। दिल्ली की यात्रा कठिनाई को दृष्टि में रखते हुए, जो लोग 10-15 मील की दूरी पर कालोनीज में रहते हैं उन की राहत का ख्याल रखते हुए,

दिल्ली की रिय रेलवे को फौरन पूरा करने का प्रयास करें।

अब मैं यूनियन्ज की रिकाम्नीशन के सम्बंध दो बातें कहना चाहता हूँ। जब डा० राम सुभागसिंह रेल मंत्री थे, 1966 में उन्होंने राज्य सभा में विश्वास दिलाया था कि जिस यूनियन में कम से कम 15 परसेन्ट मेम्बरशिप होगी, उस को रिकाम्नीशन मिलेगी। वे लोग आज तक रिकाम्नीशन के लिये लड़ते रहे हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड उन्हें रिकाम्नीशन नहीं देती है। मरा आपसे निवेदन है कि ऐसी रेलवे यूनियन्ज जिनकी 50-60 या 65 हजार मेम्बरशिप है उनको हर कीमत पर रिकाम्नीशन मिलनी चाहिये। अगर आप नहीं देना चाहते हैं और एक इन्डस्ट्री, एक यूनियन में विश्वास करते हैं तो आप जितनी भी रिकाम्नाइज्ड यूनियन्ज हैं फेडरेशन है, उन को डिरेक्शन करे और फिर सीक्रेट बैलेट करा कर उन के बारे में तय कर दें और उस को रिकाम्नाइज करे।

मेरा यह भी निवेदन है कि जब तक सीक्रेट बैलेट द्वारा मान्यता का फैसला न हो तब तक सब रजिस्टर्ड यूनियन्स के मेम्बरज की अपनी मुश्किलता को रेलवे बोर्ड तक पहुँचाने का अधिकार होना चाहिये ताकि उन को थोड़ी सी राहत मिल सके और जो नार्मल ट्रेड यूनियन एक्टिविस्टीज हैं, जैसे मीटिंग करना, सन्सक्रिप्शन इकट्ठा करना, इन बातों की उन को सुविधा होनी चाहिये।

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : Yesterday, my hon. friend, Shri Fernandes, while speaking on the budget referred to some statistics regarding reduction in passenger traffic, employment of labour other things.

He was correct, but I am sorry to say that he did not blame the previous Ministers who now sitting on the oppsit side with whom he wants to have political alliance, while Mr. Nanda has come just now. He was reading an articie dated 28 Febraury, written prior to the amendment of the Railway Budget by the Minister. He did not refer to the concessions

[Shri Sonavana]

announced by him, and he was therefore unaccountable to the Railway Minister. therefore, I would like Mr. Fernandes to lay the blame where it belongs.

श्री जार्ज फरनान्डीज (बम्बई दलित) :
मेरी शिकायत तो सरकार से है, वहाँ कौन बैठता है, उससे मुझे कोई वास्ता नहीं है, कोई मतलब नहीं है, जो सरकार है वह दोषी है।

SHRI SONAVANE : This year's was a bureaucratic budget. Mr. Menon was ill, Mr. Nanda took charge hardly six days earlier. So, he should blame the bureaucracy and not the Congress Government.

I wish to congratulate Nandji for conceding the demands and reducing the third class fares and freights on essential supplies. Banana is a produce of Maharashtra which is being carried by wagons in thousands. It is a poor man's fruit. He should take care to see that the freight on banana is also reduced.

I have been repeatedly demanding the abolition of the Railway Board. In my speech of March 18th last year, for instance, I had said:

"I would like to repeat my demand for the abolition of the Railway Board."

I repeat this demand even now. If it is not possible for the Railway Minister because he has come on the scene just now, at least let him reconstruct it. If he is not able to reconstruct it, let him completely abolish it. I suggest that a committee of the General Managers be constituted in the place of the Railway board with the Railway Minister as chairman. The expenses incurred on the Railway Board would then be saved. what is the performance of this Railway board? Have they been able to effect any economy? The freights and fares are not reduced, the railways are running into losses, late running of the trains continues, and all complaints are there. Therefore, what is the utility of this Board? We are spending Rs. 1½ crores on the establishment charges of this Board. So, this demand for its abolition is not voiced by me alone. It was made by others and it has gained momentum in this House. So, the Rail-

way Minister should either reconstruct it or abolish it.

I was very happy that our Deputy Railway Minister who headed the Uneconomic Branch Lines committee completed the work in a record time of five or six months. The members of the committee visited all the Lines and the report was submitted on 8.12.69. Out of the 77 uneconomic lines that the Government have studied, the committee has recommended that 46 of them should be helped, reconstructed and renovated and that about Rs. 35 crores would be the expenditure in doing this. I would ask the hon. Deputy Minister, in all humility, whether his recommendations have been accepted by the Railway Minister; what action has been taken on these recommendations; what allotment has he made in the Railway budget. When we are losing on these uneconomic lines, when the speed of the trains is so slow and when they have levied so many fares - I have been crying hoarse for the last 20 year and I have been in this House from 1950 - and when these difficulties are felt by the people in my constituency, Pandharpur, nothing has been done, and these rural areas have not been served. The pilgrims are crowded like heds of cattle and the authorities do not see to their welfare, because the high-ups travel in air-conditioned coaches and in saloons, and they do not care to see the condition of the poor pilgrims. The line which runs from Latur via Kuruduwadi to Miraj has been left uncared for and we have clamouring and clamouring but nothing has been done so far. So far the belief was that this section was a losing concern but the report of the Dy. Railway Minister says that it is not a losing concern. Therefore, I would earnestly plead, now that the traffic and engineering surveys are over, that they should at least keep some money for this section to be converted from narrow gauge to broad gauge, and this is our demand. This demand is being voiced since a very long period of time. I think some money will be set apart for this purpose I have received several telegrams in this connection, and I would like to pass them on to the hon. Minister. These telegrams say that something should be done even at this late hour.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please conclude with that.

SHRI SONAVANE : Sir, I represent the Scheduled castes who are neglected and you also represent scheduled Tribes.

MR DEPUTY-SPEAKER : All right; one minute, for the last point.

SHRI SONAVANE : We are in the days of socialism. what socialism ?

Should not problems of the economically downtrodden people be attended to ? In the catering department, there has been a monopoly of the Marwadise, Guptas and jains—all these people— but not a single Scheduled Caste or Scheduled Tribe person has been given such an establishment as a tea-stall or a catering Shop. The present position creates a sole monopoly for others. We have been crying every day, day in and day out, year in and year out, that something should be done to see that the railway establishments such as these should be put in charge of the economically downtrodden people, but nothing has been done. From the days of Shri Jagjiwan-Ram, soon after he relinquished office, nothing was done. Whatever was done by Shri Jagjiwan Ram is being gradually undone.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Conclude please.

SHRI SONAVANE : One last point, and that is about the delay. The conversion of the Poona-Miraj line from metre gauge to broad gauge is going on. But the scheduled date for completion is past, and nothing is done to expedite the work. The work should be expedited.

Another point is about the Sholapur division. Formerly, it was in the Central Railway zone. Now, it has been transferred to the South Central zone. In Bangalor, the Railway Service Commission is there. All these people are neglecting the claims of the Marathi-speaking people. We are tried; We did not want to go to into that zone, but we were forced, and it was said, "your claim would not be neglected." But that promise has not been fulfilled. The last point—

MR. DEPUTY-SPEAKER : No, no you have been saying that it is the last point again and again.

SHRI SONAVANE : This is really my last point, It is about the reduction of penalty of Rs. 10 for ticketless travel and other defaults. I feel that this is justified in cities

and in the urban areas, But in the rural areas this fee is particularly very high. So, I request that if it cannot be reduced to Rs. 2 or Rs. 3, at least it should be reduced to Rs. 5 particularly on the branch lines.

Thank you :

15 hrs.

श्री बाल गोंधिव वर्मा (जेरी) उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं नन्दाजी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने सभी सदस्यों की भावनाओं का आदर करते हुए तीसरे वर्ग के किराए तथा अन्य जरूरियात की चीजों के भाड़ में जो बढ़ोतरी हुई थी उसको घटा दिया है। इससे लगभग 13 करोड़ का घाटा हुआ है लेकिन इसमें परेशानी की कोई बात नहीं है। यह घाटा आसानी से पूरा हो सकता है। 10 करोड़ के करीब शेफ्ट और पिलफरेज में चला जाता है। उसको प्लग किया जाना चाहिए इसके अलावा हर स्टेशन पर जिम्मेदारी फिक्स-अप की जानी चाहिए। जो चीज जहाँ चोरी होती है वहाँ उसका जो जिम्मेदार हो उसी से उसकी उगाही की जानी चाहिए। जब तक यह नहीं होगा तब तक इसमें कमी होने वाली नहीं है।

इसके बाद जहाँ तक बेंडिंग और क्रेटरिंग की बात है उसकी पिक्चर बहुत ही ग्लूमी है। वहाँ पर जो घाटा होता है उसका अन्दाजा नहीं लगाया जा सकता है। मैं इसके सम्बन्ध में नन्दाजी को लिखकर भी दे रहा हूँ। बेंडिंग में इधर कम किया जाता है और बिकवाया ज्यादा जाता है। और इस तरह से जो फायदा होता है को बाट कर खा लिया जाता है। इसके अलावा जहाँ तक क्रेटरिंग का सवाल है, उसमें तो घाटा ही घाटा होता है। एक केश-मेमो काटता है, वह जा कर कई जगह से पैसे बसूल करता है परन्तु पैसा एक ही जगह का जमा कराता है। इस तरह से मुकसान हो रहा है। नन्दा जी और दूसरे लोग इसको जानते हैं।

इसके अलावा जो आर पी एक बनाई गई थी वह रेल की सम्पत्ति की रक्षा करने के लिए बनाई गई थी लेकिन उसके द्वारा बड़ी बेईमानी की जाती है। जितना माल गायब होता है वह उसकी धारत से गायब होता है। रेलवे के

[श्री बालगोविंद शर्मा]

कर्मचारी और आर पी एफ, इन दोनों के सहयोग से यह सब होता है। इसकी तरफ विशेष रूप से ध्यान दिया जाना चाहिए। मैंने लिखकर भी दिया है। मैं बहुत से लोगों को जानता हूँ जोकि इंस्पेक्टर हैं जिन्होंने पैलेशल बिल्डिंग बना ली है। उनसे पूछा जाए कि कहीं से रुपया आया तो पता चल जाएगा कि किस तरह से यह सब होता है।

अगर प्रयत्न किया जाए तो रेलवे में अच्छी कमाई हो सकती है। आज कोई भी आदमी कछुए की चाल गाड़ी से चलना नहीं चाहता। हर आदमी अपने समय की कीमत जानता है और उसका सदुपयोग करना चाहता है। इसलिए जितनी भी गाड़ियाँ हैं उनको स्पीड-अप किया जाये। मिसाल के लिए छोटी लाइन की जो गाड़ियाँ हैं जैसे कि बरेली से लखनऊ आने वाली गाड़ी है उसकी रफ्तार 12 मील फी घंटा होती है। अब 12 मील प्रति घंटा चलने वाली गाड़ी पर कौन चलना पसन्द करेगा जबकि उसके पास तमाम दूसरे साधन रोड के उपलब्ध हैं, उसको टेक्सियाँ और बसेज प्राप्त हैं। लोग उन साधनों से ही सफर करना पसन्द करते हैं। अगर इन गाड़ियों की स्पीड बढ़ाई जाय तो फिर कोई शक की गुंजायश नहीं है कि रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। इसके अलावा रेलवे से जो माल एक जगह से दूसरी जगह जाता है वह वक्त पर नहीं पहुंचता है। उसमें देर होती और थेफ्ट तथा पिलफरेज होती है। इसकी तरफ भी आपको विशेष ध्यान देना होगा। गाड़ियों की स्पीड बढ़ानी पड़ेगी और दूसरी व्यवस्थाएँ करनी पड़ेंगी ताकि चोरियाँ न होने पायें। माल गाड़ियों में भी आर पी एफ को मेजा जाये और माल की सुरक्षा की व्यवस्था की जाये।

इसके साथ-साथ कुछ जगहें ऐसी हैं जहाँ से माल आने-जाने में देरी होती है। जैसे कि गोरखपुरी साइड से जो माल दिल्ली व पश्चिम के क्षेत्र की ओर जाता है विशेषकर लखनऊ आता है तो लखनऊ में इतना कंजेशन हो

जाता है कि पटरियों पर माल गाड़ियाँ रुक जाती हैं। अगर कोड़ियालाघाट और कतरनियाघाट जो कि 6 मील की पट्टी है, उसको मिला दिया जाये तो करीब-करीब डेढ़सौ-दोसौ मील का चक्कर बच जाता है। इस प्रकार जो माल पूर्व से आयेगा वह आसानी से पश्चिम जा सकता है और अभी जो उसमें देर लगती है वह भी समाप्त हो जायेगी।

इसके अलावा एक जगह से दूसरी जगह जो शटल सर्विस चलाई जाती है उसमें इस बात का ध्यान नहीं रखा जाता कि उसमें औचित्य है या नहीं है, उसमें कोई फायदा है या नहीं है। अगर उन शटल सर्विसेज को आगे बढ़ाकर इम्पार्टेंट टाउन्स और इंडस्ट्रियल टाउन्स से जोड़ दिया जाये तो उससे रेलवे तथा उन टाउन्स, दोनों को ही फायदा पहुंचेगा। मिसाल के लिये जो गाड़ी मैलानी से पीलीभीत जाती है .. (व्यवधान).. उसमें जो लोग कचहरी के लिये पीलीभीत जाते हैं वह जायें लेकिन अगर उसी गाड़ी को बढ़ाकर सीतापुर तक कर दिया जाये तो बड़ा अच्छा रहेगा। शाम को वहाँ आकर वह गाड़ी रुक जाती है और सबेरे जाती है। अगर सीतापुर तक उसको बढ़ा दिया जाये तो उससे बड़ा फायदा हो सकता है। सीतापुर, लखीमपुर, गोला ये इंडस्ट्रियल टाउन्स हैं वहाँ पर काफी आमदनी बढ़ सकती है।

इसके बाद हमें यह देखना है कि जो लोग हैं उनकी पैइंग कैपसिटी बढ़ गई है, लोग ज्यादा पैसे दे सकते हैं। ऐसी स्थिति में कोई जरूरत नहीं है कि हम लोगों को बर्ड क्लास में चलने के लिए मजबूर करें। हमें व्यवस्था करनी चाहिए कि गाड़ियों में अच्छे डब्बे जोड़े जायें। मिसाल के लिए कोड़ियाला घाट से जो गाड़ी आती है उसमें फर्स्ट और बर्ड क्लास के डब्बे जुड़ कर आया करते थे। वह कोड़ियालाघाट से लगकर के सेलानी जाया करते थे और मैलानी से लखनऊ वाली गाड़ी 51 अप में जोड़ दिया जाता था। इधर 62 डाउन में आता था और 152 में जोड़ दिया जाता था। इससे पलिया जैसा टाउन भी बीच

में पड़ जाता था वह काफी घनवान इलाका है, काफी अच्छे लोग बसे हैं, वह इंडस्ट्रियल टाउन वहाँ के लोग चाहते हैं कि उन के लिए कोई अच्छी व्यवस्था होनी चाहिये ।

इसके बाद में कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से लखनऊ को एक गाड़ी जाती है जो कि मेल है । दूसरी कोई गाड़ी नहीं है । हजारों पेसेन्जर दिल्ली में मारे-मारे फिरते हैं, उनको जगह नहीं मिलती । इसलिए एक और तेज चलने वाली रेलगाड़ी यहाँ से वाया मुरादाबाद चलनी चाहिये ।

रेलों ने हमारी आर्थिक व्यवस्था को ठीक करने के लिये बड़ा योगदान किया है । नई-नई लाइनें बनाई जाएं इसमें मुझे कोई एतराज नहीं है । खनिज पदार्थ वाले क्षेत्रों को भी पोर्ट्स से जोड़ा जाय, लेकिन कम से यह जरूर होना चाहिये कि सारे देश में समान रूप से प्रगति हो । मैं कहना चाहता हूँ कि एक कमेटी कायम की जाय जो इस चीज को देखे कि कहाँ पर कौनसी जगहें हैं जहाँ पर नई रेलवे लाइनें निकाली जा सकती हैं और वहाँ पर निकाली जानी चाहिये ।

मेरा तराई का क्षेत्र है जिस में सीतापुर, लखीमपूर खेरी और पीलीभीत आते हैं । वहाँ पर कोई भी गाड़ी नहीं बढ़ाई गई । शुरू में जो रेलवे लाइन बनी थी तब से वही चल रही है । कोई भी प्रगति नहीं हुई है । वह गाड़ियाँ अब भी चल रही हैं, बल्कि उनमें से भी कुछ कम कर दी गई हैं । जैसे मैलानी से शाहजहाँपुर लाइन सन् 1914 में लड़ाई के समय हटा कर दूसरी जगह ले जायी गई थी उसको अभी तक ठीक नहीं किया गया है । मैं समझता हूँ कि नई लाइन द्वारा लखीमपूर खेरी से शाहजहाँपुर या गोला से शाहजहाँपुर को जोड़ा जाय बड़ी लाइन द्वारा तो बहुत प्रगति हो सकेगी ।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ कि कल मेरे दोस्त श्री जार्ज फरेनेन्डीज ने स्टडी टीम

का रिफरेंस दिया था कि नेशनल फेडरेशन आफ पोर्ट्स एंड वेंडर्स ने कोशिश कर के स्टडी टीम को बिठलाया था और उसने अपनी रिपोर्ट भी दे दी है । रिपोर्ट में पोर्ट्स और वेडर्स के बारे में काफी सिफारिशें हैं, लेकिन रेलवे द्वारा इसके बारे में कोई काम नहीं किया गया । मैं समझता हूँ कि रेलवे पोर्ट्स और वेडर्स की हालत को सुधारने की बहुत जरूरत है । वे बेचारे अनाथ हैं, कोई उनकी सुनने वाला नहीं है । रेलवे उनको अपना नौकर नहीं मानती है और पब्लिक कहती है कि हम पैसा देते हैं, हम से कोई सरोकार नहीं है । मैं समझता हूँ कि श्री नन्दा इसके ऊपर ध्यान देंगे और स्टडी टीम की रिपोर्ट को ठीक से कार्यान्वित करेंगे ।

SHRIMATI JYOTSNA CHANDA (Cachar) : At the outset, I congratulate the hon. Railway Minister for dropping the proposals for enhancement of third class fares and giving concessions also in freight rates. We agree that due to these railway concessions, the railways would lose about Rs. 13 crores, in additional revenue. He has apprehension that with the revised proposals for the current year, the contribution of the railway for the first year of the Railway Plan would have been only Rs. 41.99 crores against Rs. 120.37 crores visualised by the planners, which means that if the Plan is to be implemented, another Rs. 200 crores will have to be found out by the Department itself.

May I now make a few suggestions? Government might find out strict measures to stop ticketless travelling, and other loopholes must be plugged, so that the earnings of the railways could increase. I have mentioned many a time on the floor of the House about the poor communication of Assam, Tripura, Manipur and NEFA with the rest of India. These are border areas having China and Pakistan as our neighbours. If the railway communications in these areas are not immediately improved, any attack from our neighbours will isolate us from the rest of the country. But with regret, I have to admit that no mention has been made in this budget regarding any improvement of these areas.

[Shrimati Jyotsna Chanda]

Though the broad gauge line has been extended to new Bongaigaon no proposal has been made in this budget to extend this broad gauge line upto Gauhati or further. Rather this whole strategic area has no place in this budget as it is placed before the House. For the sake of defence, I would request the hon. minister that the M. G. line from Karimganj to Dharmanagar should immediately be extended upto Agartala. For similar reasons, new railway lines should be constructed from either Kutlicherra or from silchar to the Mizo district and from Silchar to Manipur *via* Jiribum. I tried to impress upon the Government so many times to take up this matter immediately with the Planning commission for survey work at least in the fourth plan so that construction work could be taken up immediately as soon as the survey is over. But I find no consideration has been given in this regard.

I would like to draw the attention of the House to the fact that during the Mizo rebellion due to lack of railway communication, Government had to face difficulties to send the army and their rations. Lumding Badarpur hill section railway is the only link for the people of Cachar, Mizo district and Tripura will the rest of Assam and India. But this hill section railway track and the main line railway track from Lumding to Mariani are often disturbed due to hostile Nagas, because of which trains do not move on these lines at night. These tracks should be cleared of jungles on both sides and should be settled with landless people of Assam in a planned manner that they will be able to act as guards against any hostile infiltrators and at the same time production of food-grains will also be increase. So far as I could rather occasionally jungles are cleared but no step has been taken to settle down the landless persons on both sides of the railway track nor any road has been made parallel to the railway track for the sake of a security. I have been pressing this since 1962.

I draw the attention of the minister to take measures for the security of the railway staff in general and especially in West Bengal. It has been published in the newspapers that "people's railway stations" have come up in different places in West Bengal where trains are illegally stopped and passengers get in with

the so-called tickets issued in the name of "peoples railway station". The Government stop any such attempts with a heavy hand. Otherwise, the railway system will come to a stand still as genuine passengers are harassed and railway is deprived of its genuine earnings.

I would like to refer to the amenities given to passengers and also to railway employees. I have been given to understand that the amenities provided in third class cannot be properly enjoyed by passengers as on many occasions lights and fan are not found to work. For reservation of sleeper berths, reservation charts are not hung in proper time and they are written in bad handwriting. May I request the minister to issue an instruction that reservation charts should be typewritten and hung in proper time? Frequently I find lights and fans in the mail trains even do not work properly.

Now I like to refer to the housing condition of the third and fourth grade employees, particularly of the N. F. Railway. In the past, my association with the N. F. Railway employee's Union gave me opportunities to see the housing condition and I regret to point out that even today houses are constructed without proper ventilation and sanitation. I presume other railway employees have also the same fate. The old age imperial outlook still guides the housing system in utter disregard to modern ideas of housing for workers. I feel ashamed to mention that latrines are used on community basis.

I appeal to the minister to see that proper ventilation and sanitation of housing arrangements are provided to the railway employees within this plan period

I find that 90 percent of the trains in the country do not run to the exact time which means disadvantage to the passengers.

The Taj Express still runs by coal engine. It should be run by diesel locomotive which will save time and will justify the proposal for increase in fare.

I was told that the Railway Research Unit which was established at Chittaranjan a few years back is being shifted to Lucknow. I do not find any reasons for such an action. May

I know from the hon. Minister whether it will not involve some expenditure? I would request the hon. Minister to ask the Railway Board to be more cautious about their decisions. They have no right to spend money at their sweet will and bring proposals to raise the fares and freights every year, taxing the common people.

The three production units located at Chittaranjan, varanasi and Madras are doing commendable work.

I find from the speech of the Railway Minister that the Government have accepted many of the recommendations made by the Railways Accidents Inquiry Committee the implementation of which I hope, will drastically reduce the number of accidents in the near future.

It is good on the part of the railways to make efforts to improve the quality of the food and the standard of catering services on the railways. During winter tea served in porcelain pots gets cold. May I suggest that it may kindly be served in metal pots for the convenience of the passengers?

Before I conclude, I would like to extend my gratitude and thanks to the hon. Minister for his good gesture to relieve the common people from the burden of increased fares and freights.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : Mr Deputy-Speaker, Sir, it is not just a formality when I say that I am grateful to the Hon. Members. I am deeply grateful to them for their warm generosity towards me which has found expression in the speeches of a large number of hon. Members. I was overwhelmed by the consideration which has been extended to me and I can only say that I shall endeavour to do my best to be worthy of this trust.

Sir, I have listened with great care to the observations made in the course of the speeches. I have given earnest thought to the various suggestions made and views expressed here. I cannot say that I have been able to apply my mind fully to these questions but on the basis of my study of these problems during the limited time that was available to me I have arrived at some conclusions.

They are not final conclusions; in fact, some of them are tentative conclusions, I should say. But I would take the earliest opportunity to discuss these matters with the hon. Members of the House and others and arrive at a more firm base for any action that has to be taken in the course of the coming months.

The speeches made here were not just routine speeches. A large number of them had a bearing on important questions of principles, policies and methods and the whole question of organisation and the problems of administration were highlighted. The financial structure of the administration was also very much in the picture. These are important questions concerning the present and the future of the railways.

Because of the limitation of time, I may not be able to convey all that I want to but it is my conviction that the dialogue which has started now does not end with my speech.

We can carry it on other forums and there will be many occasions for us to meet and discuss these things in a fruitful manner. This will be a continuous process.

I am very conscious of the fact that the minister's authority, as I view it, is not such that I can hope to produce very big results not because there is any limitation on my authority by anybody in my ministry but because there are bigger limitations, and I shall seek the help of Members of Parliament, irrespective of party, as partners in this endeavour.

I look upon all those who are serving the railways—working in or far from the railways in any capacity, including the members of the Board—as co-workers and I shall count very much upon their help and co-operation. Also, I wish to involve in this process a large number of persons, those who use the various services offered by the railways and the people generally, in doing their part in making the railways a model national enterprise.

This is a very high aspiration and I shall not spare myself. This will be my contribution I shall do my best. I may add that I will not make any promise regarding which I am not sure that it will be fulfilled or there is a reasonable chance of carrying it out. Everything

[Shri Nanda]

that will come to my notice, including the scores of letters that I receive from Members of Parliament from day to day, will receive attention and decisions will be taken as quickly as possible without delay.

But there is one thing which I shall say just at this stage. If because of the compulsion of circumstances I cannot give satisfaction with respect to many demands that are being made and I have to say, "No", I hope and I plead that hon. Member will put up with me.

SHRI GEORGE FERNANDES : No

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI M. R. KRISHNA) : That is expected from you.

SHRI NANDA : In the context of our proposals to increase the rates of fares and freight, the discussion inside and outside the House raises some very pertinent questions as to the principles underlying our attitude and decisions in determining these scales and structure of rates with regard to passenger and goods traffic. The Budget proposals as well as the modifications that were made have brought these questions to the fore. They call for some elucidation on my part.

What is our conception of the function and role of railways in the new society which we are trying and hoping to create in this country ? The further question which has occurred in many speeches is : will the railways continue to act in the old fashion or do they feel the need for change to bring themselves into tune with the spirit of the new times ? I may say immediately that the railway system is not standing still; yet, there is no denying the fact that there is a great deal of room for a fresh orientation. The railways should be receptive to the play of the new forces which have been released in this country.

One cannot, however, be oblivious to one very important fact. The railways themselves are a product of prevailing social condition and social and political climate. But I do not want to put up a kind of an excuse. I will say that all those who are connected with the railways should seize the possibilities of taking a lead in the matter of this change and help the country in that way.

Then, an hon. Member who is sitting here prescribed for me three tests of our good faith in relation to this budget. How will it affect the common man, what does it mean for the passengers and what is the message for a large body of employees in the railways were the three tests prescribed. I accept this yardstick. I cannot give all the answers straightway. They will unfold themselves, in the coming days in the budget as it is before you and we can re-shape as we go along.

श्री जाज़ करनेन्डीज : इस के पास होने के बाद क्या करेंगे ?

SHRI NANDA : Yes, depending upon how much we are able to achieve in the matter of economies, in the matter of saving the property from the destruction, in the matter of augmenting our revenues, plugging the loopholes and in so many ways.

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : ठंड-गर्म दर्जे को खत्म करेंगे ? उस से पैसा मिलेगा ।

SHRI NANDA : I will attend to things which have a higher priority. we will consider that also.

I must face one question, the first thing, in my reply to the general discussion and this question has been asked repeatedly by some hon. Members, and that is, the Railway Minister, in his Budget speech, came out with a case that the finances of the railways were in a very bad shap, that there was a substantial and recurring deficit and, on that ground there was the need for an increase in the revenues and that it was proposed that it should be raised by increasing freights and fares and, thereafter, within less than a week, he came forward with an announcement which involved sacrifice of precious resources amounting to Rs. 13 crores. And the words used were. Is this not a retreat ? Is it not a somesault ?

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore) : Progressive one.

SHRI NANDA : Progressive also. Regarding both these charges, I say, it is not so. Weakness will be everywhere. . .

SHRI RAM SEWAK YADAV : At the moment, you confine it to yourself.

SHRI NANDA : I think, there will be more strength than weakness here. To use the language of transport, it was just a change of the track, to some extent and it was just a move in the direction of conforming more fully to our social obligations and to the spirit of democracy.

May I put plain facts of the situation before the hon. Members? The railways have drawn on their reserves to the extent of Rs 110.48 crores during the last six years and the revenue reserve fund has been exhausted. The railways have also drawn a debit on the general revenues to the extent of Rs 55.39 crores during the same period and, on all this debit, the railways have to pay interest on a progressive scale which now amounts to Rs 1.56 crores in the current year. This is one side of the picture. This is the picture as we have now and it has a very intimate direct bearing on all the things that are being asked for, and, of course, very real needs which have been projected here. On the other hand, the passenger and other traffic is being maintained and developed as a losing proposition. The amount of loss of Rs. 45 crores cannot be wholly met out of the earnings from goods traffic. Now, an assumption is that the general revenues are going to remain as they are, that is, the payment that is to be made in the shape of dividend to the general revenues is fixed—we cannot change. Also, in respect of the five year plan, we expect to provide a part of those resources out of funds raised internally.

That means that some of the surpluses have to be ploughed back into railway development. This was the assumption. In the light of these facts and assumptions—I would ask the hon. Members—was there anything outrageous in the railway Budget proposals conceived purely on commercial principles? But there is, I should say, adequate and sufficient justification for them on commercial and economic grounds. Then, why have we withdrawn the additions to the rates of fares for the most part and freight in some cases? The simple answer is that while the Railways have their responsibility as a commercial organization they have also their obligations as a public utility. Furthermore, as a public undertaking they cannot ignore the wider considerations affecting the nation as a whole, the nation to which they belong and all of us belong. In other words, the Railways have not merely

to fulfil the test of commercial viability, they have also to satisfy some vital, social and political criteria. A commercial body will in all circumstances set its face against avoidable losses and will normally charge for its products what the traffic can bear. There is another aspect—what the traffic can bear. It is not possible in any case to charge more than what the traffic will bear, because otherwise we will be losing that traffic. certainly we have come to the rock bottom and, therefore, we cannot charge. Therefore, it is inescapable. There is a difference. A commercial undertaking, however will not scruple to charge all that the traffic can bear, that is, it will tend to maximise its revenues. As public utility, the Railways may have to charge less than the maximum feasible rates because of various special considerations. I am mention here the kind of social responsibilities which the Railways have accepted in recent years. Members are familiar with that but I would like to mention briefly a few things. These are maintenance of uneconomic branch lines—Rs. 7.70 crores, freight concessions for commodities like foodgrains, fodder fertilisers, etc.—Rs. 1.3 crores, suburban traffic and particularly the loss on monthly and quarterly season tickets—Rs. 8 crores. A private employ would not spend all that. We spend on the maintenance of hospitals and health units for railway staff and railway schools for the children of the railway employees Rs. 17.50 crores. I should say this is all good investment. But all that I want to say is that in other cases much of it will be born by the State or the administration of the country. It may also be pointed out that at least a portion of the expenditure on Railway protection Forces and order Police—Rs. 7.50 crores—is not a proper charge on the Railway earnings. For the current year the aggregate loss on this account may be approximately Rs. 53.70 crores.

In the case of Third Class Passengers, the losses have been borne in the past on social grounds. I have also spoken of the political aspect. It is not related at all to any narrow Party outlook. It marks our appreciation of the imperative of politics in a democracy that the will of the people must prevail. In a representative democracy largely it means the voice of the representatives of the people. The wishes of the people have become the decisive influence in reshaping the Railway Budget on the modified lines. with all this I must also disclose to the House an important

[Shri Nanda]

element in my thinking, but for which it would not have been possible for me to give up an income of Rs. 13 crores. Knowing well enough even with all the proposed additions there would be very little or no money for news lines, for conversion of metre gauge to broad gauge and there will be nothing at all to spend on uneconomic lines and various other necessary improvements.

I have entertained the belief that quite apart from any relief in the general dividend the railways may obtain there is the large prospect of augmenting the revenues in other ways to a substantial extent. I hope it is possible, I hope it will be possible,—but I must warn those who would press me to under take,—or, if I may use a better word, who plead with me or put forward the plea, or press me to undertake the liability,—or increase in expenditure without any increase in income, whether on behalf of the passengers, or the employees or any other considerations, that I will be in no position to meet those demands unless more resources have become available. I am well aware of another aspect of the problem connected with it. There are things which can be done, improvements which can be secured, without any kind of increase in expenditure. Within the same all-ocations much better things can be done, much better ways can be found.

Hon. Members here—many of them—spoke to me about the condition of the third class passengers and what they have themselves experienced. Now, I have got a statement before me about what is being done about the passenger amenities saying so much is being done: All that is good. But yet, the fact is this: passengers move from one place to another and they have to do so because they have to fulfil certain social obligations certain pressing commercial or business engagements etc. What can they do? If they can help it they would not travel. I have been told by the Department that about Rs. 12 crores every year is being spent on the maintenance. Why? People remove the apparatus, fixtures and equipments etc. Whatever it may be it is our responsibility, it is the responsibility of the Railways, certainly.

DR. SUSHILA NAYAR (Jhansi) : They are sold back to the Railways. Things are stolen and sold back to the railways.

SHRI NANDA : Whatever may be the reason, they are spending all these money. We must revise ways and means to see that they are stopped. Let the lights fail in the first class. They will be able to look after themselves but let the lights not fail in the third class.

श्री राम सेवक यादव : आप याद रखेंगे अपने इस जुमले को । मैं यही देखूँगा कि जब तक आप रेल मंत्री रहते हैं इस जुमले को याद रखें और अमल में लाएँ ।

SHRI NANDA : If it is left to my unaided efforts, I will do all that is possible and yet not succeed.

श्री राम सेवक यादव : जब तक ठंड गरम और फर्स्ट क्लास रहेंगे तीसरे दर्जे की तरफ तबज्जह जायगी ही नहीं । इसलिए सोचना हो तो इस लाइन पर सोचिए ।

SHRI NANDA : The hon Member said certain things. He mentioned about lights; he mentioned about drinking water; he mentioned also the problem of sanitation. How can we afford not to do it? We have to see the human aspect and in fulfilling our obligations we would go to the utmost extent to see that no one is suffering because of lack of water. Particularly in hot weather you can imagine the plight of the people who go with out water. Sometimes it may not be cold potable water but sometimes no water at all is available. Sometimes it may happen that way. I am told that they have a very good organisation they have got certain arrangements, pots and everything are there to run the service, and yet, it has happened.

On the question of sanitation, it is a health need I can understand the sufferings and hardships of the people whom they have to carry on their journeys in those conditions, impossible conditions, sometimes. It is no question of the comfort or health of the passengers, it is a question of the dignity of this nation, its self-respect.

It is one kind of a symbol of how much advancement we have made.

I was asked by the hon. member whether I could go with him to see the conditions of third class travel from one place to another.

श्री राम सेवक यादव : कमी-कमी किया किजिए।

श्री स० मो० बनर्जी : उस में आप को तकलीफ नहीं होगी क्योंकि आप को कम जगह की जरूरत होगी। तकलीफ हम लोगों को होती है।

SHRI NANDA : I am grateful to this invitation and gesture. But may I tell the hon. member that I can move in third class unescorted, and I will do that.

श्री जार्ज करनेन्डीज : नहीं-नहीं आप हमारे साथ चलिए।

SHRI NANDA : After a certain period which we can decide on, we will meet, I will report to him and we will exchange notes. If I have missed anything, I will have another talk with him.

श्री स० मो० बनर्जी : लेकिन स्टेशन पर जो लड्डू बिकता है। वह खाइएगा जरूर।

SHRI NANDA : This brings up the problem of catering. I do not eat laddus. I would take him with me and he can eat all the laddus at the stations.

Here, people pay for what they get. They do not get their due in the sense that it is not enough in quality, although the notes I have been given show that there has been improvement over the years.

SHRI GEORGE FERNANDES : Do not believe them.

SHRI RAM SEVAK YADAV : He goes according to his own notes; he is off the track.

SHRI NANDA : I do not vouch for the accuracy of those figures. We must be accurate as far as possible. But the conditions actually people experience are more important. I believe it should be possible to improve catering without increasing charges there within the same limitations.

There was also mention of the difficulties experienced by ladies moving in suburban trains. I cannot say off-hand regarding that. I will go personally, see and examine what can be done regarding that. The hon. member said that I should move along with him in that train. I will be able to see it from outside also without moving in the train.

DR. SUSHILA NAYAR : The problem is that they drink in the train.

श्री जार्ज करनेन्डीज : मेरी मांग इतनी थी कि आप दो दरवाजे वाले डिब्बे तत्काल लगाने का हुक्म करें। इसमें देखने की जरूरत नहीं है। एक दरवाजे वाले डिब्बे में महिलाओं के लिए चलना बिलकुल असंभव है।

SHRI NANDA : That is not my way of doing things.

Similarly regarding staff, the demands they are making for increased payments, increments - raising the basis of their remunerations - these things will certainly be dealt with by the Pay Commission. Still some suggestions were made why we could not get more out of the workers by better dealings with them, by giving them a sense of participation. This is possible; by looking after the small numerous difficulties, this is possible. There is a machinery and organisation. It can be streamlined. Some improvement is possible.

About the employees, there were other things said. I was told about the accidents.

It is not a loss to the Railways only but to the people. Many of them can ill afford it. It involves loss of life and injury. It is possible, without spending any money, to get the best out of people in order that we can remove or at least bring down as much as possible the incidence of accidents.

So far as the complaints about the increase in freights are concerned, in line with the same trend of thought which I have expressed, we took of the increase on foodgrains, all kinds of foodgrains.

SHRIMATI JAYABEN SHAH (Amreli) : What about salt ?

SHRI NANDA : I have got figures before me. In most cases although the Railways will get something sizeable but not enough in relation to its requirements, the percentage increase on those on whom this increase is going to fall is very slight. I see the argument that though it is slight here, actually it will swell. If things improve in other way and there are increases in the revenues on the lines that we have contemplated or visualised, and if there is any thing found regarding any hardship created by the increase in freights in any particular commodity, we will certainly examine it.

DR. SUSHILA NAYAR : Salt you must consider, We had a salt satyagraha. It is a special thing.

SHRI NANDA : What I have said applies to all these things. I learn that there are two types of salt, programmed and non-programmed. The salt which is consumed by the people is not subject to any appreciable increase. I think it is nothing at all.

SHRI SHIVAJIRAO S. DESHMUKH (Parbhani) : The freight on bananas has gone up from Rs. 400 to Rs. 1,600 per wagon.

DR. SUSHILA NAYAR: There should be no freight on salt in the Gandhi Centenary Year.

SHRI NANDA : I have answered that in general terms because it is not possible for me to specifically take up any commodity and say I can do this here and now. I have tried to reduce the complaints on account of the burden on fares.

There is a further complaint that I have robbed the opposition of the major part of their ammunition against the Railway administration in the course of this debate by withdrawing increase in fares. That complaint was voiced I think in the very first instance by Mr. Poonacha and some other friends. I am sorry I have no answer for that.

Now I come to Railway finances. Some Members mentioned, and it come out in the Press that there is a very substantial surplus of Rs. 20 crores and therefore there was no necessity to increase the fares and freights. This

way of presentation is the product of some customary method of accounting in the Railways which at this stage does not take into account the further transfer from the Railway earnings to the Development Fund. This Development Fund again is being used not as a kind of reserve for capital investment. The expenditure incurred out of the Development Fund approximating to Rs. 21 crores is totally unremunerative. Therefore, that much also has to be taken out of that figure to arrive at what the balance is. This illusory surplus gives a false impression and leads to wrong conclusions. I have already stated before the House that for the year 1970-71, there is an estimated deficit of Rs. 14.07 crores with the proposed increases remaining in tact. Without them, it would have amounted to Rs. 40.97 crores. This is my side of the picture, but I would also like to contend with the contrary point of view. According to that, where is the deficit? I am told that the deficit is non-existent. I would be very happy if somebody can show me the way to find out some underground reservoir which could be tapped or drawn upon in order to meet these demands. But it concrete terms, what emerged after discussion was that in the opinion of several Members, we are paying an excessive amount as dividend to the general revenues. I shall welcome any relief that I can get on this account. If there is any thing legitimate, whatever is the legitimate charge, has to be paid, although the railways may benefit. But I have to submit that this is the largest public undertaking, and it carries a very huge investment, a huge chunk of the resources of this country, and if it incurs a loss, it would have to be then met out of the general revenue and that is borne by the general tax-payer.

SHRI INDRAJIT GUPTA : Do you want relief or not? Why blow hot and cold in the same breath?

SHRI NANDA : I want justice, whatever relief is due, because what I have in mind is this : that the relief will not be adequate. A just relief, legitimate relief, will not adequate to meet all the needs of the railways.

SHRI S. R. DAMANI (Sholapur) : May I know what will be the proportion of expenditure on administration and maintenance in the railway expenditure? *(Interruption)*

SHRI NANDA : I have said at the very start that when we surrendered that, it was in the hope and belief that various avenues will be explored for raising the revenue for maintenance and consumption of fuel, and for plugging loopholes and leakages in revenue and so on.

I may say further that the railways should certainly be compensated for the social burdens which they have to carry, and on this account I do not want to enter into the details. There is a fairly large amount. I now come to the dividend. Shri Poonacha is not here.

AN HON. MEMBER : But we are here.

SHRI NANDA : But your position is somewhat defferent. Shri Poonacha initiated the discussion on the railway budget. And may I pay a compliment to him that with great enthusiasm, he propounded certain theories, and I may say from my side that I saw in his presence, and I see in the presence of two other former Ministers of Railways on the other sides—

SHRI SHEO NARAIN : They are three.

SHRI NANDA : I see in their presence a great factor for the safety of the Railway Ministry. Although what Mr. Poonacha said tended in the opposite direction, he took strong exception to our having produced a budget and formulated the Railway's Fourth plan without waiting for the recommendations of the Railway Convention committee. He is entitled to respectful hearing on any subject that is connected with the railways, but he is unduly worried on our account. His apprehensions are unfounded. I must confess that I am unable to comprehend what possible basis there could be for the charge that in coming before the House with our budget proposals, we have in any manner violated the privileges of the House. He played with that idea, I presume. The real position is firstly, the principles of 1965 Convention Committee would hold good till the same are revised or modified by the railway convention Committee of 1968, when duly approved by Parliament, and secondly, these revised recommendations would have effect from the 1st April, 1969.

I have to enter into this because more than half the speech of the hon. member and some others was devoted entirely to the question of the conventions committee. As a matter of convenience, it was decided to have a new convention committee from 1st April 1969 coterminus with the new Fourth Plan. So long as the recommendations of the Railway Conventions Committee of 1968 are not made effective retrospectively, there could be no objection at all. There is a subsisting Convention and if there is any delay in the new Convention, it does not affect the issue at all.

श्री पन्नालाल बारूपाळ (गंगानगर) : एक बात में मन्त्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरे 18 वर्ष के संसदीय कार्यकाल में दर्जनों रेलवे मिनिस्टर्स बदल गए, दर्जनों रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और मेम्बर्स बदल गए और तमाम दूसरे अधिकारी बदल गए, मेरे काले बाल बदल कर सफेद हो गए लेकिन मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस विभाग की भाषा कब बदलेगी ? रेल मंत्रालय को कोई भी छिड़्टी जाती है तो उसका यही जवाब आता है कि श्रीमानजी, आपका पत्र मिला, इस पर उचित कार्यवाही की जायेगी। यह कौनसी भाषा है ? .. (ब्यवधान) .. यह कौनसा तरीका है ? ... (ब्यवधान) .. यह कोई तरीका नहीं है जवाब देने का। .. (ब्यवधान) ..

SHRI NANDA : Immediately concede the point that the person who writes to us in Hindi must receive a reply in Hindi and not in English.

SHRI SONAVANE : What is the action taken ?

SHRI NANDA : Action cannot be taken in English or in Hindi; action can be taken only by means of action. The reply has to be in Hindi or English according as the person writes in Hindi or English.

SHRI SHRICHAND GOYAL (Chandigarh) : He is not complaining about English or Hindi. He is complaining about the tone of the language.

SHRI NANDA : He is in a stronger position on that score, because even if we cannot agree to all the things that hon. members ask for, the tone of the language should be the best possible. It should be dignified and courteous. (*Interruptions*).

श्री ओ०प्र० त्वागी (मुरादाबाद) : रेलवे बोर्ड तो हाउस आफ लाइंस है। (ब्यवधान) यह हमेसा ओवरलुक करते हैं और कोई जवाब ही नहीं देते हैं ... (ब्यवधान)

श्री योगेन्द्र शर्मा (बेगूसराय) : मैं रेल मन्त्री नंदा जी से जानना चाहता हूँ कि इस हाउस के मेम्बरों की यह राय रही है कि रेलवे बोर्ड को हटा दिया जाय तो उसके बारे में आप क्या कहना चाहते हैं ? ... (ब्यवधान) ...

SHRI NANDA : I have something to say about that also if hon. members will listen. (*Interruption*).

श्री ओ०प्र० त्वागी : आप उनको प्रोटेक्शन देना बन्द कीजिये।

श्री नन्दा : प्रोटेक्शन देना मैंने शुरू ही नहीं किया है, आप क्या कह रहे हैं ?

I have been in this ministry for too few days to be able to think much about these things.

I will have to look into these matters more carefully, but I will acknowledge one thing. Something must have gone wrong somewhere; otherwise, there would not have been such strong feelings here. I quite appreciate that. Therefore, it becomes my responsibility to go into it. If there is a case for the Board, I will present it.

16 hrs.

You may call it a Board, a council or a secretariat but there has to be an organisation to coordinate the activities of such a vast network spread all over the country with so many technical problems, problems of finance, personnel, different zones and so on.

SHRI SONAVANE : There is a huge army of people at the zonal headquarters.

SHRI NANDA : It may be that while maintaining some such apparatus there can be room for making some modifications; there can be deep and extensive re-organisation. We can undertake that. But, all the same, we require peoples to look after this organisation and discharge the functions, by whatever name you may call them. It is not a question of individuals; individuals come and go; it is the question of some organisation. If anybody goes wrong, we must take stringent action against him. But there must be some organisation, some apparatus to run the railways. Let us sit down and go into this question.

I am told that I should deal directly with the General Managers, as if the General Managers are better than these people. These people were General Managers earlier. So, that will not solve the problem. It is a question of considering what is the soundest footing for an organisation like this. The committees and commissions which have so far gone into this question have not opined against this system. So I cannot offhand say that the Board should be scrapped. There is the ARC which appointed a Study Team to go into this question. It has made its recommendation on the basis of its own observations. We will have to consider that. Then, I am told that recently P&T have decided to go in for this method of organisation.

I think I have dealt with this point sufficiently. I will again repeat that I have an open mind on this question. We shall sit down and discuss this question, whichever is the better system will be adopted. But if there is nothing else which is better, or even equally good, to take its place why should we scrap it? I do admit that there is room for a great deal of improvement. I think I will leave it at that.

SHRI RANGA (Srikakulam) : Has not the ARC made recommendations in regard to this ?

SHRI NANDA : They have.

SHRI RANGA : Then, why do you want another conference or committee ?

SHRI NANDA : If the hon. Members agree here and now then I shall carry out the recommendations of the ARC

SHRI RANGA : Then why did you appoint that commission at all, if you want to come to us again and again suggesting more commissions ?

SHRI NANDA : They will not satisfy the hon. Members because they do not go for enough from the point of view the hon. Members.

SHRI RANGA : You appointed a high-powered commission which, in its turn, appointed a study team to go into this question. They studied this question and invited some Members of Parliament to give their views. In the end, they have made some recommendations I am not holding any brief for anybody, but why can't you implement those recommendations ?

SHRI NANDA : May I know whether the hon. Member has read those recommendations of the ARC ?

SHRI RANGA : No. My point is not that. First of all who is on the dock—you or me ? Certainly, you. So, don't be silly. The most important thing is this. The ARC have made some recommendations. Have the Government given serious consideration to their recommendations, with out the mediation of the Railway Board ? Have the Cabinet considered those recommendations and come to any conclusion ? If not, why do you want another commission for consultation ? If you appoint another commission, it will go on and there will be no end to it.

SHRI SONAVANE : Sir, is it proper to use the word 'silly' ?

SHRI NANDA : Sir, may I answer this question first, because the hon. Member has been swept off his feet ?

SHRI RANGA : What is wrong with my question ? Here is the report of a Commission. Have you considered those recommendations ?

SHRI NANDA : The report was received recently and it is being examined. Why I took

up the other point was that knowing the mind of these Hon. members and having known recommendations... (Interruption)

I leave that point because I agree with him.

SHRI RANGA : There was a commission. Ministers come and ministers go but the commission is on important thing.

SHRI NANDA : I will not reciprocate that compliment but I will say that the hon. Member is not absorbing the point.

SHRI RANGA : I have been here for long but you, as minister, have gone out so many times..... (Interruption)

SHRI NANDA : I have to deal with another important question which was raised by many Members. It is about corruption and corrupt practices..... (Interruption) and has been said by many Members that corrupt practices are a contributory factor to aggravating the financial difficulties of the department. I have received many communications from people corroborating this assessment on the strength of their experience. I have received many letters about what is happening.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : We can supply more.

SHRI NANDA : It has been made out that this evil exists in big proportions and that vested interests have grown up.

श्री राम सेवक शर्मा : उपाध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग के भ्रष्टाचार को रोकने के लिये क्या मंत्री महोदय इस सचय कोई सीमा बाँधने की हँसियत में हैं ?

SHRI NANDA : Some hon. Members appealed to me to tackle the evil of corrupt practices in the railway system telling me that I will find the railways a more manageable proposition than the one which I had taken up earlier. They recalled an earlier assurance of mine on the subject.

I may incidentally bring to the notice of the House as to what precisely was my earlier commitment made on 30th November 1963. These are the words said in this House:—

[Shri Nanda]

"Even in this sphere in which I act, that is, the Central sphere, within a period of two years if I fail to produce a striking impression and to make a substantial difference in regard to prevalence of corruption, I will give up the present position and regard myself unworthy of holding any such office."

This was the commitment. I shall take some other opportunity to share with the House the facts regarding what came out of it and what happened as a consequence.

SHRI SHRI CHAND GOYAL : It increased. There was a difference in that way.

SHRI NANDA : I will not be led into that. I will answer the question now.

श्री राम सेवक यादव : उपाध्यक्ष महोदय धरम मंत्री महोदय खुद अपना फैसला सुनायेंगे तो यह बाजब नहीं होगा। वह खुद अपने किये के जजमेंट पर बैठ रहे हैं।

SHRI NANDA : I may answer that specific question by the hon. Member. I have a fairly clear idea of the obstructions and obstacles in the way of removing corruption. I know how many people with power, influence and resources stand in the way. Therefore I have an illusion that any individual effort of mine can achieve much or can go very far without a great deal of active co-operation from the workers of all grades in the railways, Members of parliament and the people. This is a statement of position.

I Will spell out briefly the approach that I have in my mind at present for dealing with the problem. Every genuine complaint will receive attention and will be investigated. No wrongdoer will escape punishment so far as it lies in our power. My main reliance in this matter will be on the result of a drive for better and more efficient performance and for this I wish actively to enlist the co-operation of everybody who can be of any help. I want to approach corruption elimination through efficiency and, I believe, a great deal has been done by that alone.

AN HON. MEMBER : Another promise.

SHRI NANDA : Without any kind of tail to it.

The hon. Members will be dissatisfied if I do not answer a number of points which they raised during the general discussion. There was a question of increasing revenue and reducing expenditure. I have my own ideas and information about what can be done.

SHRI MANUBHAI PATEL (Dabhoi) : An important question was regarding the commitment of the Government made last year about the narrow-gauge or the metre-gauge lines to be converted into board-gauge lines.

SHRI NANDA : I will deal with that also. Because I was asked to attend to their grievances regarding the Board, I had to leave those other points which in succession I was going to deal with.

Now, shall deal with the question which the hon. Member raised just now. That was also a point which was emphasized by the hon. Member, Shri Poonacha. He talked of the perspective plan; he talked of a way of solving our financial difficulties by a programme of converting metre-gauge lines all over the country into broad-gauge lines. This will improve our resources, at the same time, accelerating the economic development in certain less developed areas. It is true that any investment on broad-gauge construction will be more remunerative than a similar investment on metre-gauge construction. But the conversion of the existing metre-gauge lines itself comes up against a variety of limiting factors, for example, severe dislocation of traffic that it would create during the execution of the projects, time-factor in manufacturing the rolling stock equipment for broad-gauge lines, investment in repairing fully serviceable equipment before the expiry of normal period of useful service which this country can ill-afford. So, there is a huge cost involved in the programme of gauge conversion. However in view of the very clear gain and advantage, in change-over from metre-gauge to broad-gauge, a perspective plan has been taken up for conversion into broad-gauge. About 3000 km. of metre-gauge traffic routes will be converted in some parts of the country where the

existing metre-gauge lines, even now, are running near to saturation limit and a total estimated amount of investment, even a modest one, will exceed Rs 175 crores. It will be completed within the next 10 to 15 years. This programme covers 10 sections and in all these sections, the surveys are either in progress or have been completed. It is expected that in the Fourth Plan, Rs 60 crores will be available for gauge conversion.

In this connection, I may point out that the study team of the Administrative Reforms Commission has studied the problem and have recommended that an annual investment of about Rs. 10 crores should be set apart for this purpose so that about 200 km. could be converted yearly. The provision proposed by us is somewhat larger and it will enable the Railways to convert 300 km. every year from the third year of the Plan.

SHRI SONAVANE : What about narrow-gauge conversion?

SHRI RAGHUVIR SINGH SHASTRI (Baghat) : What about narrow-gauge conversion? You have said only about metre-gauge conversion.

SHRI NANDA : That will include the conversion of narrow-gauge also depending upon the feasibility, the need and what return we are able to get on the investment that will be made.

SHRI M. A. KHAN (Kasganj) : What about uneconomic lines?

SHRI NANDA : I will deal with that also. Regarding the question of uneconomic lines, I have personally studied this report and given considerable thought to the whole problem.

श्री शिव नारायण : लखनऊ से सिर्सागुड़ी तक डबल लाइन की मैंने मांग की थी ।

It is on the border with China. It is an important question. The Minister has not replied to it.

SHRI NANDA : I have got it. I will explain the position regarding uneconomic lines. The problem is this. There is some kind of an assurance given to the hon member,

a positive assurance given by my predecessor when he was holding this portfolio. Now there is the Committee's report. This report is being examined and I have asked for a proper examination of the relative importance of these lines for the purpose of conversion, etc. Priorities are to be established both in respect of how much we are going to lose, how much we are losing now and how much we will be able to make up by any investment. With the cost on the one side, it has to be examined as to what will be the margin which will have to be covered in respect of the present loss. If it is a heavily losing proposition, we may not be able to undertake it immediately. In the Budget speech I had mentioned that there are few lines which have been taken up for the purpose of surveys. After proper examination of this hurriedly in the sense that all the proposals could not be examined but some of the proposals have been examined and I will give a list of those on which further surveys will be carried out. They are :

Khurduwadi to Pandharpur

Raipur to Dhamtari

Extension of Rohtak-Gohana line to Panipat.

Extension of Burhan Etah line to Kasganj

Extension of Chickjajur-Chitradurg line to Rayadurg

Extension of Rangapura North-Tezpur line to Bhumraguri

Conversion of Chota-Udaipur-Pratapnagar narrow gauge line, along with Chuchapura-Tankhala branch, to Broad Gauge.

Conversion of Shantipur-Nabadwipghat Narrow Gauge section to Broad Gauge.

Conversion of Pushpa-Talband line

Conversion of Purulia-Kotahila line.

SHRI SONAVANE : Survey of Khurduwadi to Pandharpur line has already been completed.

SHRI NANDA : I must submit that the problem before me is; either to lose nothing

[Shri Nanda]

at all during this period and leave things as they are or go ahead and do something. But we cannot do everything at once.

श्री रणवीर सिंह (रोहतक) : इनको तो कर दो, बाकी भी हो जाएगा ।

SHRI SHIVAJIRAO S. DESHMUKH : Your predecessor is committed to conversion of the metre gauge to broad gauge in Marathwada.

SHRI SHEO NARAIN : My question was concerned with the defence of the country. He has not replied to that.

SHRI NANDA : I thank you, Sir, the consideration you have shown me for taking all this time. Various questions have arisen and various proposals were made. Each one will be considered earnestly with care but I cannot promise that every one of them is going to be accepted. It will not be possible apart from anything else because there is a limited amount of funds. Unless we establish priorities; nothing can be done. Therefore, I do not want to say that everything will be done. (Interruption)

श्री रणवीर सिंह : बैकवर्ड एरियाज में, हरल एरियाज में मुनाफे का सवाल नहीं होना चाहिये ।

SHRI NANDA : It would not be possible for me to give replies to all the questions now. But there is a way of giving attention to this matter. Although Prof. Ranga may not like it, I want to associate hon Members and take their help. I want to associate them for consideration of both sides of the question; How to increase the resources and the other things? What are the things to be done? On all these we should meet and discuss and consider them, without any commitment on their part; but at least let me be enlightened which will be of help to me.

SHRI S. M. BANERJEE : I do not want any additional line. There is nothing of that sort. The Rajdhani express from Calcutta to Howrah stops at Kanpur. But the passengers are not allowed to get in. What about that? There is no addition of expenditure involved in that.

SHRI NANDA : If all the demands for more halts on the express lines are to be met there will be no express lines left at all and no speed left and the whole purpose will be lost. All the suggestions offered will be carefully considered and examined. I thank the Hon. Members for the very great consideration that they have shown to me. Thank you.

16/23. hours

GENERAL BUDGET—1970-71, GENERAL DISCUSSION

MR. DEPUTY SPEAKER : The House will now take up Discussion of the General Budget. Shri Asoka Mehta.

SHRI ASOKA MEHTA (Bhandara) : I thank you, Mr. Deputy-Speaker, for having asked me to initiate a discussion on the Budget which is claimed to mark a watershed in the politics and economy of this country. It has been the claim of the Prime Minister that she is engaged now in battering down the barriers that divide the country into two nations, the nation of the rich and the nation of the poor. It is for that purpose that she has destabilised the politics of this country and has broken the historic party. It is therefore that we should give the closest attention to the budget which I presume spells out the new economic policy of the protagonists of new politics in this country. Sir, Gandhiji, in the course of his charismatic leadership of the freedom movement had offered two evocative slogans. One at the beginning of his career, and the other, almost at the end of his career. The first was: "Swaraj in one year"; the other great evocative slogan was "Quit India". Both these slogans have been appropriated by the Prime Minister's party. The President of her party has said that he is trying to achieve socialism in one year! And, a former President of the party has given a slogan of 'quit poverty'. And now we have got to see how far these evocative slogans are woven into the fabric of the budget. I shall look at the budget from four standpoints.

Does it conform to the pattern and trend of the previous budgets, obnoxious as they obviously were? Does the Budget accelerate economic growth and reconcile it with social justice? Does it improve the management of