

[Mr. Speaker]

Scheduled Tribes under Article 338 (2) of the Constitution and to report to both the Houses as to the measures that should be taken by the Union Government in respect of matters within the purview of the Union Government including the Administrations of the Union Territories ;

(ii) to report to both the Houses on the action taken by the Union Government and the Administrations of the Union Territories on the measures proposed by the Committee ;

(iii) to examine the measures taken by the Union Government to secure due representation of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes in services and posts under its control (including appointments in the public sector undertakings, statutory and semi-Government Bodies and in the Union Territories) having regard to the provisions of the article 335 ;

(iv) to report to both the Houses and the working of the welfare programmes for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the Union Territories;

(v) to consider generally and to report to both the Houses on all matters concerning the welfare of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes which fall within the purview of the Union Government including the Administrations of the Union Territories ; and

(vi) to examine such of the matters as may seem fit to the Committee or are specifically referred to it by the House or the Speaker ;

(3) That the members of the Committee shall hold office for the duration of the present Lok Sabha from the date of their election to the Committee ;

(4) That in order to constitute a sitting of the Committee the quorum shall be ten ;

(5) That in all other respects the Rules of Procedure of this House relating to Parliamentary Committees shall apply with such variations and modifications as the Speaker may make ; and

(6) That this House do recommend to the Rajya Sabha that the Rajya Sabha to join in the Committee and communicate to this House the names of ten members elected from amongst the member of the Rajya Sabha to the Committee as mentioned above."

The motion was adopted.

12.55 hrs.

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS
(RAILWAYS), 1968-69 AND DEMANDS
FOR SUPPLEMENTARY
GRANTS (RAILWAYS)
1970-71 - *Contd*

MR. SPEAKER : Mr. J. M. Biswas to continue his speech. Mr. Biswas, you may continue after lunch. Now we adjourn for lunch to reassemble at 2 p. m.

12.56 hrs.

The Lok Sabha adjourned for lunch till Fourteen of the Clock.

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

[SHIRMATI SUSHILA ROHATGI in the Chair]

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS) 1958-69 AND DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1970-70—Contd.

MR. CHAIRMAN : Shri J. M. Biswas may now continue his speech.

SHRI J. M. BISWAS (Bankura) : I was speaking yesterday about the Bharat Sewak Samaj, I had also a talk with Shri Nanda, and I am very happy that Shri Nanda has agreed to deal with it very firmly if something about this corruption is brought to his notice.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : That is always so.

SHRI K. LAKKAPPA (Tunkur) : He cannot refer to a private talk with the Minister here. He should disclose it on the floor of the House.

SHRI J. M. BISWAS : For the information of the hon. Minister as also the hon. Members, I would like to draw the attention of the House to one Swami Harinarayan Nandaji, who is the chairman of the Bharat Sewak Samaj, Bihar, and whatever contract work is given on the NF Railway to contractors is done under the blessing of this Swamiji. As you know, nobody other than a railway officer can utilise the railway rest-house. But this Swamiji, when he visits Katihar, is allowed to remain in the Railway officers rest-house and he becomes the guest of the officers there.

Further, there is a society called the Hindustan Catering Co-operative Society, which is at Katihar. The Secretary of that society is one Mr. Suchdev Narayan Sinha. He is the convener of the Bharat Sewak Samaj at Katihar. This co-operatives society has been paid a lump sum amount from the Bihar Government as well as from the railways, but there is no existence of this

society. No auditor knows where the office of the society lies. Lot of contract work has been given to this society.

There is also a company known as Messrs. Agarwal and Co. This company has received the blessing of the Bharat Sewak Samaj, and due to this, this company has been given all the contract work, and most of the work is being done under fake names such as S. R. Marwari and Co., M. Lal and Co., Nath and Co., Katihar Vending Co-operative Society, Katihar Labour Co-operative Society etc. This is how this racket is working in the railways, under the blessings of Bharat Sewak Samaj.

I am very happy that the hon. Minister has said that he will deal with it firmly if I bring all these details to his notice, and I hope that he will take firm action, as he has promised in a meeting with me...

SHRI NANDA : If there is any vestage of truth in them. There may be no vestage of truth in all this.

SHRI J. M. BISWAS : In 1968, the railwaymen had gone on a strikk. After the strike, lots of assurances were given in the Rajya Sabha as well as in the Lok Sabha. In regard to the temporary staff who were dismissed and subsequently taken on the job after eight or nine months, the period of eight or nine months when they were under dismissal...

MR. CHAIRMAN : The hon. Member Should try to conclude now.

SHRI J. M. BISWAS : I have taken only two minutes so far. We started only at 2.6 p.m.

MR. CHAIRMAN : He has already taken eight minutes, but I shall give him two more minutes.

SHRI J. M. BISWAS : In the case of the temporary staff who were dismissed, the period when they were under dismissal was treated as *dies non*, whereas the permanent staff who were placed under suspension were paid half the pay as subsistence allowance. I would request the hon. Minister to consider this point and arrange to make payment

[Shri J. M. Biswas]

to the temporary staff for the period when they were under dismissal.

Regarding the railway electrification staff of UP, the hon. Minister had earlier assured us that they would all be taken back to duty. I would request him to remember that and take them back to duty.

Regarding the taking over of the Martin Light Railway, voiced by Shrimati Ila Palchoudhury, I also feel that these 5000 to 6000 staff should not be out of job, especially when the railways also have a duty to do something to solve the unemployment problem.

Regarding the Saharanpur Light Railway also, one hon. Member has very correctly stated something, and I would also request the hon. Minister to keep this point in view.

Regarding the Purulia Kotshila narrow gauge railway, the railway authorities, and also Shri Nanda and Shri R. L. Chaturvedi had said that surveys were going on, and they were considering to convert it into a broad gauge line. But up till now no action has been taken. Everytime correspondence is resumed on this, the same reply is given that a survey is going on. I would request the Minister to look into this case.

Regarding the Lilua workshop, in 1963 there was a lock-out. On that there was a court case. The High Court in a recent judgment has condemned the railway administration and declared the lockout illegal. The Court has declared that the benefit should be given to the staff. But I understand that the railways are going to appeal in the Supreme Court against this judgment. I would request the Ministry not to proceed in this vengeful fashion against the staff but accept the Court judgment.

Regarding the TTEs, you also spoke in this House...

MR. CHAIRMAN : As that point has already been covered, he may resume his seat.

SHRI KRISHNA KUMAR CHATTERJI (Howrah) : I regret I have to join issue with my hon. friend who has just sat down. He has not cared to study the 11 point programme on the new tasks for the railways issued by the Railway Minister as soon as he took over. I would draw attention to item 7 thereof wherein he said that voluntary social organisations would be approached to set up a consortium of their representatives to make catering arrangements on some selected sections of the railways ; this system will be extended depending on results ; existing contractors will be asked to improve their catering and subject to contractual limitations, action will be taken against those who do not fall in line and if necessary, their contracts would be terminated. If due improvements are not effected, encouragement will be given to those who render satisfactory service. Also same action is contemplated in regard to departmental catering.

My hon. friend who preceded me was a railway employe and knows about the working of the railways intimately. I would also draw attention to what the Railway Minister observed apropos this 11-point task immediately on his assumption of office :

"Immediately on assumption of responsibility for the administration of railways, I was called upon to present the Railway Budget for the year 1970-71. It was a rude shock to me to learn that the railways have been incurring losses over a period of six years successively, the average annual rate of loss being Rs. 36 crores for the last four years".

May I infer from this that this is the cumulative effect of what the railway servants have done may have created this position. It is true that as the oldest public section undertaking, the railways were contributing to general revenues earlier. Why is it that during this period a financial crisis of such gravity has to be faced by the railways. This is an unfortunate state of affairs. What steps are taken to rectify this state of affairs ?

Certain points have been mentioned in the 11-point programme which have to be taken up by the Railway Ministry. One is an appeal to the railwaymen. It incorporates the aims and objectives and how the tasks are to be fulfilled by railwaymen.

Why are the trains late? Is it not a fact that chain pulling is to a great extent responsible for this? Is it not a fact that sometimes even trade unions managing the railwaymen's federations and other bodies are creating all kinds of trouble coming in the way of the proper functioning of the railways? I would appeal to railwaymen to co-operate in this matter. So far as the Minister is concerned, he is very much conscious about the expenditure side which has to be looked into. The Railway Minister, however, has made an assumption that all his employees are good and are patriotic enough to serve the country and the railway system so that the railway may prove a profitable concern, but that perhaps is not correct.

It is very necessary that more amenities should be provided to the third class passengers. The Rajdhani Express and the Deluxe trains are fashionable, but I do not know whether they are making a profit. I would request the Minister to go into the matter.

As apart of the drive organised by the railways to effect economy in fuel consumption, stringent measures have been taken by the R.P.F. and an all-India drive to check the loss of coal due to thefts/pilferage has been undertaken from 1.5.1970. During the period 1.5.70 to 8.8.70, 8,173 raids were conducted and 2,51,860 kgs. of coal was seized with the arrest of 3,597 persons. It is quite clear that the Railway Ministry is seized of the matter.

The most noteworthy case of the year, so far, has been the unearthing and liquidation of a gang indulging in thefts of brass bearings from railway wagons in and around Asansol. This was as a result of the intelligence collected by the Central Crime Bureau of the Railway Board who, with the assistance of G.R.P., Asansol arrested ten

persons belonging to the gang in July, 1970 and recovered stolen brass bearings, overhead traction wire and meter tyres valued at Rs. 3 lakhs approximately. A motor truck used by the gang for transporting the stolen material was also seized.

Shri Biswas criticised the use of the Bharat Sevak Samaj. I would like to ask him if it is a monopoly concern and not a social organisation. I am surprised and shocked at his objection. This is independent India, and everybody should be treated equally. I do not believe in the theory that certain monopoly interests should grow in any Ministry. Since the present Railway Minister assumed office, he has been trying his level best not only to curtail expenditure but to see that loopholes are plugged, as also to provide more amenities to the third class passengers. The news has appeared in the papers that he has been travelling in third class to know what their difficulties are.

I reiterate my demand for the abolition of the Railway Board, but if that is not conceded, at least the Railway Minister should undertake a probe to see whether a coterie is ruling in the name of the Railway Board, upholding vested interests, dishonesty and corruption. There should be a shake-up of the organisation. I am quite sure that our hon. Railway Minister is looking into this

SHRI K. M. KOUSHIK (Chanda) : Railway's deficit budget and the supplementary demands have almost become rituals for the last five or six years; we have become used to it. The reason is not far to seek. Bureaucracy and business are poles apart. This is what we have actually learnt from the 86 public sector undertakings every year. If a few of them make a profit of one or two lakhs, others lose in crores, with the result there is an overall loss of Rs. 30—50 crores on public sector undertakings. Why should the Railways be an exception? It is also a public sector undertaking; so it is just in keeping with the Public sector undertakings. Therefore, we have really nothing to say.

If you analyse the reasons we come to certain conclusions. Firstly, the Railways

[Shri K. M. Kaushik]

are a monopoly concern. God knows what it would have been if there was a rival concern. At present, they have a right to increase fares and freights as they please. Secondly, they can freely draw from the Consolidated Fund of India in the way they are doing by presenting a supplementary budget. These two factors—the monopolistic nature and their right to draw from the Consolidated Fund of India without caring for the economy of the whole thing—have lead the railways to this impasse. If we really want that the Railways should improve and the Railway Ministry should behave in a business-like manner, I reiterate my suggestion that Rs. 3200 crores invested in the railways should be frozen and they must be told : you will not get a single paisa more ; you will have to manage your affairs within this amount. Then only they will be able to realise the value of money and begin to behave in a businesslike manner.

We know that seventy per cent of the goods traffic is being hauled by diesel traction . But we are footing the coal bills to the same amount. I would have been satisfied even if there was at least a fifty per cent reduction in our coal bills but that is not there. Has anybody cared to see what the matter is ? The matter has to be seriously scrutinised.

Again they have been giving so much running time—they call it cushion time. Everytime I go to Nagpur, I am surprised. In two or three halts, the halt lasts for twenty minutes because the train has reached earlier. Without any risk the running time can be reduced by an hour or an hour and half. This can be done, even through the track may not be as perfect as they want it. I had the privilege of travelling with one of the joint directors of the Railways. I told him : I have been pressing all the time that the running time is too much and it can be curtailed and coal and diesel could be saved but it is not being listened to. Now you see yourself how much time could be cut. At one place the train reached 20 minutes earlier and at an other place, ten minutes earlier. When we reached Nagpur actually, it was 25 minutes earlier.

The joint director was very fair ; he said : if you raise this point, this time I shall put my own weight that the running time should be reduced. Unless it is run in a businesslike manner it is not possible to have any profit at all. Giving cushion time, that is, more running time to avoid being criticised for running late will not help to economise. You will have to scrutinise the whole thing and then you must see that economy effected in the coal bill as well as in the diesel bill. That is one of the ways by which you can certainly improve your economic position.

A peep into the Railway Ministry—I may be wrong but it appears to me—shows that it is absolutely top-heavy. Economy is also needed there. It is no use removing some servants and increasing the posts of Class I and Class II officers. Therefore, if really you are going to do business—railway is a business or commercial concern—I wish you look into this also and see where economy could be effected, by curtailing certain posts.

I can give an example. For so many years, the Central Railway remained as one zone. I really do not see why a second zone was created out of the Central Railway, and called as the South Central Railway. Unless it was intended to provide a General Manager's job to one of their favourites, there was absolutely no necessity and it has proved a uselesss zone. There was no justification whatever for the creation of this zone. If you increase the expenditure in this manner, (with one General Manager and his whole paraphernalia), how can you avoid a deficit budget. If you are really intent on doing business, you will have to see and scrutinise the whole thing, item by item and then decide where saving is possible. It is only then your business gives you some, profits. It is because the Railway Ministry is callous and feels that it can draw on the Consolidated Fund of India that things are going on in this manner and if, actually, as I said, the amount that has been invested is frozen, then they will certainly open their eyes and behave in a maner which will result in profits.

With regard to compensation that is being paid, it is an abnormal amount. I do not know whether the Railway Ministry is afraid to start any action against any railway servant for negligence, apprehending a strike and whether it is that aspect which is worrying them for not taking any action, I cannot say. But there are not many cases of inquiries coming up against railway servants for negligence leading to payment of compensation for loss or damage to goods in transit. We actually pay Rs. 10 crores as compensation. This is not a small amount of money. Why don't you go to the root of the whole matter to see who is responsible for causing this loss or damage? Why not penalise them? Some real action is necessary and deterrent punishment should be given, and you should not be afraid that the railway as a whole go on strike and paralyse the railway administration. If you are afraid in this manner, certainly you cannot improve matters.

One more point and I shall have done. At Wardha, in order to save a change, what amount has been wasted there? Trains come from Madras side towards Delhi. The engine has to be changed from one direction to the other. In order to save this what an amount has been wasted there. I do not know. Some people say it has been given up and some say it is still going on. I want the Railway Minister to explain to us about it.

The Railway Ministry has written to me about the construction of the Rajuram-Manikgarh line, which is to be taken up. I quite see that they are pressed for funds. These are the lines which are quite useful and could pay, because there is no road, nothing whatever. It is a short distance of 74 miles, and I request that it should be expedited.

With these submissions, I resume my seat.

श्री ओंकार लाल बोहरा (चित्तौड़गढ़) :
सभापति महोदय, मेरे पूर्व वक्ता ने इस बजट पर बोलते समय इस बात का जिक्र किया कि

रेलवे मंत्रालय एक पब्लिक अण्डरटेकिंग होते हुए भी अगर इस में गवर्नमेंट आफ इण्डिया की मानापली नहीं होती तो शायद रेलवे मंत्रालय की स्थिति और अधिक सुविधाजनक होती। मैं अपने माननीय पूर्व वक्ता से कहना चाहता हूँ कि रेलवे अगर मानापली है तो यह देश के हित में है, देश की करोड़ों जनता के हित में है।

इस सार्वजनिक उद्योग की चर्चा हम इस-लिए नहीं कर सकते कि इसमें बहुत सी गड़-बड़ियाँ हैं, बहुत सी शिकायतें हैं लेकिन रेलवे हमारा एक ऐसा सार्वजनिक उद्योग है जो किसी व्यक्ति विशेष के साथ में नहीं रह सकता था और न ही रहना चाहिए था - इसलिए मैं समझता हूँ कि इस चर्चा को इसी रूप में देखना चाहिए। मैं तो इस बात को मानता हूँ कि रेलवे एक व्यापारिक मंत्रालय नहीं हो सकता और रेलवे का उद्योग व्यापारिक आधार पर नहीं चल सकता। मैं ने पहले भी कहा है कि रेलवे एक सेवा संस्थान है जो कि जनता के हित की दृष्टि से संचालित होना चाहिए, व्यापारिक दृष्टिकोण से संचालित नहीं होना चाहिए।

यह सही है कि रेलवे में लाखों और करोड़ों का घाटा है, रेलवे में चोरियाँ होती हैं और रेलवे के सारे संचालन में भ्रष्टाचार की शिकायतें हैं। मैं समझता हूँ इसी लिए हमारे माननीय मन्त्री नन्दाजी ने 11 सूत्रीय कार्यक्रम हमारे सामने रखा है। इस कार्यक्रम के पीछे अगर कोई भावना है तो यही है कि रेलवे मंत्रालय की फंशनिंग में जहाँ जहाँ भ्रष्टाचार है, चोरियों की शिकायतें हैं या कहीं पर किन सुविधाओं की कमी है उनको ठीक करके

[श्री ओंकार लाल बोहरा]

सही रूप से संचालन किया जाये। लेकिन मैं आपके द्वारा यह निवेदन करना चाहता हूँ कि केवल केन्द्रीय स्तर पर शासन के ही सहारे हम इन सब समस्याओं को हल नहीं कर सकते हैं। मैं अपने उन मित्रों से कहना चाहता हूँ जो कि बार बार इस बात की शिकायत करते रहते हैं और कहते रहते हैं कि कर्मचारियों का वेतन बढ़ना चाहिए, उनको और ज्यादा सुविधायें मिलनी चाहिए-हमारे मित्र श्री विश्वास जी बार बार कर्तव्य हैं कि कर्मचारियों की सुविधायें बढ़नी चाहिए मैं उनके साथ हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की सुविधायें बढ़नी चाहिए लेकिन क्या केवल रेलवे कर्मचारी ही इस देश के दामाद हैं या और दूसरे सरकारी कर्मचारी ही इस देश के दामाद हैं? और लोग भी इस देश के नागरिक हैं (व्यवधान)...

श्री अर्जुन सिंह भदोरिया (इटाना) : माननीय सदस्य बहुत ही असम्य भाषा का इस्तेमाल कर रहे हैं। (व्यवधान)...

श्री ओंकार लाल बोहरा : मैं हमेशा ही कर्मचारियों के साथ सहानुभूति रखता हूँ और अगर दामाद शब्द पर आपको आपत्ति है तो उसको वापिस लेने के लिए तैयार हूँ। मेरे कहने का मकसद यह है कि हमको साथ साथ इस बात को भी देखना चाहिए कि रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों का शासन को संचालित करने में कितना सहयोग है। आज रेलवे में चोरियां हो रही हैं - क्या इस बात को वे नहीं जानते? अगर वे चाहें तो क्या अपना सहयोग देकर रेलवे की करोड़ों रूपए की संपत्ति को बचा नहीं सकते हैं? अगर वे रेलवे के संचालन की सुविधाजनक बनाने में अपना सहयोग दें तो निश्चित रूप से इस देश की उत्पादन की स्थिति में बहुत बड़ा सुधार आ सकता है। आप कर्मचारियों की सुविधाएं भी

बढ़ायें। मैं जोर देकर कहना चाहता हूँ कि जो नीचे से स्तर के कर्मचारी हैं, मध्यम दर्जे के उनकी सुविधायें अधिक से अधिक बढ़ाई जानी चाहिए क्योंकि वे रात दिन ड्यूटी पर रहकर तकलीफें उठाते हैं। लेकिन जो बड़े बड़े अधिकारी हैं, सीनियर आफिसर्स है उनके वेतन और भत्ते का मैं घोर विरोध करता हूँ - वे एयर-कन्डिशन कमरों में बैठकर शासन संचालित करना चाहते हैं। खास कर फोल्ड में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं उनकी सुविधायें बढ़ाई जानी चाहिए। लेकिन जो लोग सोचते हैं कि रेलवे मन्त्रालय या रेलवे बांड के नियंत्रण करने से ही मारी खराबियां दूर हो जाएंगी, वह गलत है। मैं समझता हूँ कि जो यूनिजन के लीडर्स हैं उनका भी यह कर्तव्य है कि अष्टाचार को समाप्त करने के लिये सरकार और जनता को अग्रना पूरा सहयोग दें। आज चोरियां होती हैं, तार तोड़ दिये जाते हैं जिस से कि सारा कम्प्युनिकेशन ही समाप्त हो जाता है और दूसरी तमाम चीजें बिगड़ जाती हैं और करोड़ों रूपयों का नुकसान हो जाता है। मैं समझता हूँ कि नीचे के कर्मचारी और अधिकारी अगर विजिलेंट हों तो फिर उसमें चाहें कितने बड़े अधिकारी ही इन्वाल्ड हों उनको ठीक किया जा सकता है।

अब मैं अपने राज्य की कुछ बुनियादी बातों की घोर मन्त्री महोदय का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। राजस्थान इस देश का दूसरा बड़ा राज्य है। रियास्तों के एकीकरण के बाद हम समझते थे कि राजस्थान में, जो कि एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है, जहां पर खनिज सम्दा का भंडार है, जहां पर अकाल की दिक्कतें हैं, रेगिस्तान का बहुत बड़ा संकट है, वहां पर रेलों का विस्तार किया जायेगा लेकिन आज राजस्थान में केवल एक छोटी सी पट्टी, दिल्ली बम्बई के बीच में ब्राडगेज पर है और बाकी सारा राजस्थान मीटरगेज पर है। इसी

लिए राजस्थान आज पिछड़ा हुआ है। जब तक हम वहाँ पर रेलवे के द्वारा आवागमन के साधन नहीं बढ़ायेंगे, राजस्थान के बड़े बड़े शहर, जयपुर, उदयपुर, बीकानेर, जोधपुर को ब्राडगेज पर नहीं लायेंगे तब तक राजस्थान की जो खनिज सम्पदा है उसका पूरा उपयोग नहीं हो पायेगा। इस सम्बन्ध में मैं एक बात खास तौर से कहना चाहता हूँ जो कि हम हाउस में मैं बार बार कहना भी रहा हूँ कि उदयपुर कोटा चित्तौड़गढ़ को ब्राडगेज से जोड़ा जाये। चित्तौड़ कोटा रेलवे लाइन के बारे में इस सदन के अन्दर अनेकों सदस्यों ने जोर दिया है। चित्तौड़ कोटा रेलवे लाइन की प्रस्तावित योजना का कई बार सर्वे किया जा चुका है लेकिन रेल मन्त्रालय के बड़े अधिकारी इसको अनएको-नामिक कह कर टाल देते हैं। मैं समझता हूँ उनकी नीति में सही बुनियादी गलती है कि वे इस दृष्टि से देखते हैं कि इसमें मुनाफा होगा या नहीं। मैं समझता हूँ उनको इसमें यह देखना चाहिए कि उससे जनता का कितना लाभ होगा उससे जनता की कितनी सुविधायें बढ़ेंगी और आवागमन की कितनी सुविधायें बढ़ेंगी। इस लिए चित्तौड़ कोटा ब्राडगेज लाइन अब उदयपुर तक जानी चाहिए ताकि वहाँ पर आस पास जो फासफेट के भण्डार हैं और जो दूसरी खनिज सम्पदा मिली है उसका पूरा इस्तेमाल किया जा सके। इस लाइन का जल्दी से जल्दी सर्वे होना चाहिए और उसका निर्माण कार्य शीघ्र अपने हाथ में लेना चाहिए। लेकिन मुझे दुःख है कि बाबजूद हमारे तमाम सदस्यों के सहयोग के, जो रेल मन्त्रालय के बड़े बड़े अधिकारी हैं वे इसको जनता की मनोवृत्ति से नहीं देखते हैं, जनता की निगाहों से नहीं देखते हैं बल्कि उनके दिमाग में आज भी वही नौकरशाही की मनो-वृत्ति चली आ रही है। जनता के हित की बात सोचने के लिए उनके पास समय ही नहीं है।

ठीक इसी तरह से चेतक एक्सप्रेस के बारे में भी इस हाउस में पचासों बार कहा गया है। महाराणा प्रताप का चेतक घोड़ा था जो कि बड़ी तेजी से चलता था लेकिन आपने आज चेतक एक्सप्रेस को बँलगाड़ी बनाकर रख दिया है। मैं आपसे फिर कहना चाहता हूँ कि यदि आपने उसका नाम चेतक एक्सप्रेस रखा है तो उसे वास्तव में चेतक एक्सप्रेस ही बनाइये उस को तेजी से चलाइये और उसका रनिंग टाइम कम कीजिए ताकि उदयपुर जो कि एक ट्रिस्ट सेन्टर है, वहाँ पर जल्दी से जल्दी गाड़ी पहुँच लेकिन इस मन्त्रालय में ऐसे अधिकारी बैठे हुए हैं जिनके दिमाग में यह बात जमी हुई है कि संसद सदस्यों की बात न मानी जाए, जनता के के फायदे की बात न मानी जाये। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इन अधिकारियों से हम लड़ भगड़ नहीं सकते हैं क्योंकि वे कई तरह के टेक्निकल प्वाइन्ट उठा कर एक चीज को गड़बड़ कर देते हैं। जो गाड़ी सराय रोहिल्ला में आकर रुक जाती है उसका कोई लाभ नहीं है। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि चेतक एक्सप्रेस को एक एक्सप्रेस गाड़ी के रूप में चलाया जाय। उसमें थर्ड क्लास के डिब्बे कम होने से यात्रियों को बड़ी तकलीफ है। इसकी तरफ भी ध्यान दिया जाये। उदयपुर से लेकर दिल्ली तक एक एक्स-प्रेस के रूप में वह गाड़ी चलाई जाएगी तो उस से जनता को बड़ी सुविधा मिलेगी।

अन्त में मैं आपके द्वारा यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आज रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों की सुविधाओं की जो बातें करते हैं उनको साथ साथ यह भी सोचना चाहिए कि रेलवे से जनता को भी कुछ सुविधायें मिलनी चाहिए। आज जो थर्ड क्लास के पसँजर्स हैं उनको जितनी तेजी से सुविधाएँ मिलनी चाहिए वही वह नहीं मिली हैं। मैं मन्त्री महोदय का शुकसुजार हूँ कि उन्होंने 11 सूत्रीय कार्यक्रम में साधारण दर्जे के, तृतीय श्रेणी के मुसाफिरो

[श्री श्रीकारलाल बेरवा]

की ओर भी बिलबस्ती दिखलाई है लेकिन जब तक इन परिस्थितियों में परिवर्तन नहीं आयेगा और जब तक नीचे से लेकर ऊपर तक की मशीनरी में ठीक तरह से कार्य संचालन नहीं होगा तबतक हम सम्बन्ध में जनता और राष्ट्र की सेवा नहीं की जा सकेगी।

SHRI P. G. SEN (Purnea) : The Railway Minister has presented supplementary demands for grants. We are not against the passing of supplementary Demands. But we want the Railway Minister to take note of the problems faced by the people. Yesterday my hon. friend, Shri Himatsingke, referred to the non-lifting and consequent accumulation of jute in the Bihar area, my constituency of Purnea being one among them. The non-supply of wagons to those areas adversely affects the jute prices and consequently the return to the farmers.

Whereas in August 1969 Purnea was allotted 355 wagons, in August 1970 it was allotted only 174 wagons. While in August 1969 the Railway earned Rs. 1,53,945 in August 1970 the earnings came down Rs. 79,772. Similarly, in September 1969 the supply of wagons was 524, earning a revenue of Rs. 2,31,374 while in September 1970 the number of wagons supplied came down to 322, resulting in a loss of Rs. 83,240 in railway earnings. In October 1969 the supply was 499 wagons in Purnea alone and up to October 10 this year the railways had supplied only 15 wagons. The other figures are not with me.

Naturally, the whole jute trade has come to a stand still. The capital, which the jute traders have invested, is lying in the godowns and there is no circulation of money. Naturally, the price is going down to the detriment and cost of the growers.

Then, there are registration also. This is a paper which has been sent to me by Jute Traders Association, Gulabagh. They say 500 registrations up to 3rd September are outstanding at Purnea. Then there other centres also. In Puranea Court 500 wagons are outstanding. In Behariganj alone 1,500 wagons have been registered; Murliganj had

a registration of 700 wagons; Banmankhi of 500 wagons; Katihar of 270 wagons and Kirtangar of 50 wagons. Apart from these, there are demands for wagons.

Purnea is a jute growidg area. Jute is a foreign exchange earner. The jute prices in Calcutta and in the mofussil areas, the mandis and the primary markets, differ from Rs. 5 to Rs 10. When the traders complain of nonavailability of wagons, it means that their money is held up and they cannot purchase Jute. So, the jute growers, who come to the market, cannot take back their jute to the villages. Naturally, they have to suffer and sell their commodity at dictated terms.

I have written a letter to the chairman also but they only say that they will look into the matter. How far they will do so, I do not know. I want a categorical answer from the the Railway Minister as the loss to the railways that he is incurring by the non supply of wagons as well as to the farmers who are deprived of fair price.

Then, we were harping upon the broadganges of the Barani Katihar section of the NF Railway. This is a very sensitive area. There is movement of military personnel up and down. This section should be taken up immediately. I am told that survey work is going on. But how far that has gone, I do not know. Whenever this work is to be started from Katihar, because up to Katihar the broad gauge line has come.

I again emphasize upon our Railway Minister the need to give a third class sleeper coach on the Sahibganj Sakrigali Ghat section, North Bengal and Bihar is being fed by that section. Calcutta, Delhi Bombay Madras—all these places are connected by train. Movement to North Bengal, Bihar, Purnea, Jalpaiguri and all these places can be via Manihari. So, I request the hon. Minister to give a third class coach at Sakarigali Ghat. The condition of passengers there is very miserable. Coolies earn a lot by occupying the benches and when passengers come, they take Rs. 2 to Rs. 4 from each passenger and give a seat. This is the condition in Sakarigali Ghat. I request the hon. Minister to look to the need of third

class passengers as they are in a very very-able position as far as Sakarigali Ghat is concerned.

Shri K. K. Chatterji was saying that after his becoming the Minister Shri Nanda ordered Operation Mughalsarai, He has been there but we are in the dark as to what has happend of that operation.

Then, in regard to catering, my hon. friend, Shri Biswas, has said many things. This is a very sensitive area. You will be surprised to know what these outside hoteliers do. They send their boys and they go and say : बारह खाना में भर पेट खाना । लोग समझते हैं कि 12 आनों में खिलाते हैं और उनके यहाँ चले जाते हैं । वहाँ वह चाय के प्लेट में खाना देते हैं । पर्सनेल को क्या परवाह । वह कहता है भात लाओ, तुमने कहा था हम को भर पेट खाना मिलेगा । लेकिन वह लोग कहते हैं हमने तो भर प्लेट कहा था ।

This is how these military personnel are being cheated. So far as departmental catering is concerned, I think, if you want to handle catering at Katihar, which is a tremendous task, my honest opinion will be to give it to the military. There are so many anti-social elements. They do anything they like. The conditions there are pitiable. There is no law and order. Nobody can do anything. Even the Railways cannot do anything. I do not blame the railway authorities. They are at a standstill. They cannot do anything. There is every chance of losing their lives at the hands of the anti-social elements. One gentleman told me this. He went to a thana and complained about it...

MR. CHAIRMAN : Your time is limited. You have got only 1 minute more. So, you choose your point that you want to make.

SHRI P. G. SEEN : All right. I leave the catering point there. Lastly, so far as the N. E. railway staff is concerned, they are being absorbed in the S. E. railways. The Railway Board's directive has adversely affected them. I have written to the Chairman of the Railway Board about it. I

hope, the Railway Administration will consider it. There are not many persons, about 12 to 20 in number. They are very much affected. The Railway Administration should look into their cases.

SHRI SONAVANE (Randharpur) : Mr. Chairman, I must thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants and Excess Demands for Grants for Railways.

At the outside, I would like to say that the Railway Ministry has very little to do in asking for the demand to the extent of Rs. 36,15,40,000 because the Third Pay Commission has foisted this burden on the Railway Ministry. That is the reason why there is a demand for that. Although the Railways are already in deep waters, this burden has plunged them down further. This is a major thing with which the Railways have little to do.

Then, I would like to refer to the method for granting any relief to the employees, either by way of bonus or dearness allowance or relief, whatever it is, and that is that those who get already more are given more and those who get less are given less. Take for instance dearness allowance that is given to every employee. (*Interruptions*).

MR. CHAIRMAN : I would request the hon. Members of the Treasury Benches not to disturb when an hon. Member is speaking.

SHRI SONAVANE : Thank you, Madam.

Madam, an employee drawing a pay of Rs. 1000 would get Rs. 50 per month and the employee who gets only Rs. 150 per month, gets Rs. 15. Look at the contrast. We are in a socialist State and we call ourselves a socialistic State and we want to narrow down the difference between the haves and the have-nots. Yet, our commissions of inquiry adopt this method. I am sick of this. I do not know whether the personnel constituting these commissions and committees come from vested interests. Very little care is taken to see that those

[Shri Sonavane]

who really suffer should find place in proper proportion in such commissions. Then things will change, the views will change and the direction will change. So far, in this direction. I think, the Government has not thought over it, but I feel the time has come that a thorough overhaul in the constitution of the personnel of such commissions and committees should be done. Otherwise, the vested interests will get entrenched in these commissions and committees.

Now, I come to the second point. It is about the economy to be effected in the railways. Really I must congratulate our Railway Minister for having effected economy to the extent of 10% in coal consumption alone and this he did with a missionary spirit, with a zeal and with great risk to his life and I wanted and I thought that a Minister of such a kind who acts on his own initiative, should go into the details and find out as to what is wrong and where it is and how to correct it in spite of the thinking of the Railway Board. Probably, they feel that nothing could be done. Yet this achievement of an economy of 10% in coal consumption is to be lauded. I would go further and say that this kind of drive should be launched in the fields in all the Divisions and Zones. A regular report, say, quarterly or four-monthly report, should be called for and they should be asked to show what economies have been effected and what reduction has been achieved in thefts and so many other items of avoidable expenditure. Such reports, if called for they will have to show and I hope the Railway Board will call for such reports from every Division and that will make them to be always on their toes and impel them to do things with the utmost efficiency and economy and stop thefts and corruption. When I was recently in my constituency. I had an opportunity to meet the Divisional Superintendent of the Sholapur Division. He told me that so much is made of every achievement but whatever little achievement they have made has not come to the notice of the public and he gave me a complimentary copy of his report and I was happy to see in that report that he had effected an

economy of nearly 5% in all its working and in coal consumption and other items.

Now, Madam, I would really say that the Railway Board which is responsible for efficient working of the railways should feel that they are not entitled to draw their allowances and comfort except when they make the railway a very efficient and balances undertaking. I would not say that the Railways should be a profitable one. Let it be balanced. They should provide all comforts and amenities to the passengers. If they do it, I think, they would deserve their pay and the experience and the qualifications of which they boast of. Therefore, I would urge upon them to do this.

Next, I wish to say something about the conversion of the BLR Railway from NG to BG. I am sorry to find that this has not been done so far.

The Uneconomic Branch-lines Committee has sanctioned the conversion of this particular line. But, in spite of that recommendation, I am sorry to find, nothing has been done. I urge upon the hon. Railway Minister to see that necessary amounts for this conversion should be set apart in the ensuing budget.

Then, Madam, lot of things have been said about Catering. I am happy to note that the hon. Minister is thinking in terms of giving some catering work to the Social Organisations. When his mind is diverted to such organisations, I really fail to understand, why he should not give it to the weaker sections of our population. I would urge upon the hon. Railway Minister to award this Catering work to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes and the weaker sections of our society.

This is my last point. There is a gap of twenty miles in the narrow gauge line between Latur and Latur Road stations. This gap should be filled in, by connecting these two stations by Railway line. I would like to impress upon the hon. Minister to do this. Thank you.

श्री बि० प्र० मण्डल (मधेपुरा) : सभापति महोदय, सर्व-प्रथम मैं माननीय रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। मैं ने देखा है कि जब से वह रेल मंत्री हुये हैं...

एक माननीय सदस्य : रेल गाड़ी लेट चलती है।

श्री बि० प्र० मण्डल : रेल गाड़ी भले ही लेट चलती हों, लेकिन कम से कम इस सदन में जिन बातों को हम उठाते हैं उनका जवाब उनकी तरफ से आता जाता है। उदाहरण के लिए लास्ट सप्लीमेंटरी बजट के साथ हमने कुछ बातों को उठाया था। हम ने देखा कि हर एक प्वाइंट की एन्ववायरी करके मंत्री महोदय ने हमको चिट्ठी लिखी है। मैं किसी दूसरे मंत्री का कार्य इस तरह का नहीं देख रहा हूँ। मैं समझता हूँ कि श्री नन्दा बहुत ही परिश्रम के साथ रेलवे विभाग के कार्यों का सुधार करने में लगे हुए हैं। आप जानते हैं कि मैं उनके दल का भी नहीं हूँ, और मेरी चापलूसी की आदत भी नहीं है, लेकिन जो सब बात है वह मैं कहना चाहता हूँ। (व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, क्या चापलूसी शब्द पार्लियामेन्ट्री है ?

सभापति महोदय : इस में कोई आपत्ति की बात नहीं है। वह किसी विशेष सदस्य को चापलूस नहीं कह रहे हैं। चापलूसी करने में कोई हर्ज नहीं है। (व्यवधान)

15.00 hrs.

श्री बि० प्र० मण्डल : माननीय सदस्य, व्यर्थ की बातें कर रहे हैं। मैं ने किसी सदस्य के बारे में चापलूसी शब्द का इस्तेमाल नहीं किया, इस लिए यह असंसदीय नहीं हो सकता।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान कुछ बड़ी बड़ी लाइनों की तरफ नहीं बल्कि एक ब्रांच लाइन की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ, जहाँ मैं रहता हूँ।

मंत्री महोदय की मुझे एक चिट्ठी आई है उसके बारे में जो मैं ने गत सेशन में यहाँ कहा था की मांसी बनमाखी लाइन के बीच में जो एक स्टेशन है मिठाई, उसके बारे वह कुछ नहीं कर सकते हैं। यह बस्ती रेलवे स्टेशन के नजदीक है। रेलवे स्टेशन के दूसरी तरफ एक बड़ी यह बस्ती है। इस बस्ती का जो बाजार है वह रेलवे लाइन के दूसरी तरफ है। वहाँ कोई भी रोड़ नहीं है। जो रेलवे क्रासिंग है वह एक मील दूर है। गांव के लोगों को हर दम उस बाजार में मार्किटिंग करने के लिए आना पड़ता है और उनका बड़ी तकलीफ होती है। आपने जवाब दिया है कि आपके भ्रफसरों ने आपको कहा है। कि बिहार गवर्नमेंट या रोड़ कंस्ट्रक्शन प्रायोरिटी प्रगर कोई ओवर ब्रिज के लिए सजेशन दे तो रेलवे आधा खर्चा देने के लिए तैयार हो सकती है। विहार गवर्नमेंट को तो आप जानते ही हैं। उसको अपने अस्तित्व का रात दिन फिक्र लगा रहता है और इस तरह की चीजों के बारे में सोचने की उसको फुरसत नहीं है। मैं चाहता हूँ कि अगर आप ओवर ब्रिज नहीं दे सकते हैं तो वहाँ पर कम से कम एक फाटक दे दें। और गेटमैन रख दें जो गाड़ी आने पर फाटक बन्द कर दे और उसके चले जाने के बाद उसको खोल दे। ऐसा अगर हो जाता है तो गांव वाले बेल गाड़ी बगैरह ले जाकर मार्किटिंग कर सकते हैं और उनको सुविधा हो सकती है।

मैंने यह भी कहा था कि मांसी से कटिहार तक एक एक्सप्रेस गाड़ी दी जाए। लेकिन आप ने जवाब दिया है कि पैसैंजर्स का नम्बर उतना नहीं है कि एक्सप्रेस ट्रेन दी जाये। प्रगर आप कटिहार तक नहीं दे सकते हैं तो पूर्णिया जो एक बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट है, उस तक आप मांसी से एक एक्सप्रेस ट्रेन दे दें। अगर ऐसा भी आप नहीं कर सकते हैं तो मैं कहूँगा कि फास्ट कोसी बेल्ट पैसैंजर आपने दी है उसका स्टापेज एक स्टेशन है बुढमा, वहाँ आप दे दें।

[श्री बि० प्र० मन्डल]

वह कोई छोटी जगह नहीं है। वहां हाई स्कूल है, मिडिल स्कूल है, गर्ल्स स्कूल है। जूट का वह बहुत बड़ा सेंटर है। वह बहुत बड़ा मार्केट प्लेस भी है। यदि आप अपने अफसरों से पूछने लगे तो वे आनाकानी करेंगे ही। जब डा० राम सुभग सिंह रेलवे मिनिस्टर थे तब भी मैंने कहा था कि वहां एक स्टापेज दे दिया जाए। उन्होंने भी यही उत्तर दिया था कि हमारे अफसर इस के बारे में बहाना करते हैं। अफसरों की जहां तक बात है, उनकी बातों पर आपको नहीं जाना चाहिए। पब्लिक कनवीनियेंस को आप को देखना चाहिये। अगर आप अफसरों की बातों पर जा कर ही काम करेंगे तो कभी भी पब्लिक कनवीनियेंस की बात नहीं हो सकेगी। हमारे क्षेत्र में वह स्थान है। हम आपको कहते हैं कि कोई बेजरा बात नहीं होगी अगर आप अफसरों को पूछे बगैर दो चार मिनट के लिए बुद्धमा स्टेशन पर इसकी दो चार मिनट के लिए ठहरा दें।

बुद्धमा स्टेशन एक बहुत इम्पॉर्टेंट स्टेशन है उस रेलवे लाइन पर। वहां पर एक वर्टिंग रूम होना बहुत जरूरी है। उसको भी आप बनाने का प्रबन्ध करें।

सभापति महोदय, मुझे मालूम ऐसा होता है कि यहां पर जो इंडिपेंडेंट मेंबर हैं उनको बाई मर्सी थोड़ा सा वक्त दिया जाता है और एज एराइट उनको वक्त नहीं दिया जाता है, हालांकि वे सब को हरा कर यहां आते हैं।

ब्रांच लाइसेंस का अभी यहां जिक्र किया गया है। उनकी तरफ आप देखें। साथ साथ में यह भी कहूंगा कि आप कोई रेडिकल स्टेप लें। फस्ट, सैकंड, थर्ड आदि जो क्लासिज चल रही है, गोशालज्म का यह तगाजा है कि आप फारेन से पेशतर इनको खत्म करे और रेलवे को क्लासलेंस रेलवे करें।

माननीय सदस्य ने जो यह कहा है कि बरीनी से लेकर कटिहार तक डबल लाइन हो या ब्राडगेज हो, इसका मैं समर्थन करता हूं।

श्री बे० बा० तर्रोडेकर (नादेड़) : मैं नन्दा जी को घन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने थोड़े से समय में इस सदन के जितने भी मेम्बर हैं और उन्होंने जो भी प्वाइंट उठाए थे, उनको एग्जेरिन किया और उत्तर उनके दिए। उन्होंने 11 प्वाइंट प्रोग्राम भी रेलवे की स्थिति को सुधारने के लिये सदन के सामने रखा देश की सामने रखा। रेलवे की जो कठिनाइयां थीं, उसको दूर करने का भी उन्होंने प्रयत्न किया है। मैं डिटेल में नहीं जाना चाहता हूँ क्योंकि समय कम है। इसलिए मैं अपनी कुछ कठिनाइयां ही उनके सामने रखना चाहता हूँ।

मैं महाराष्ट्र के उस भाग से आता हूँ। जिसको मराठवाडा कहा जाता है। आप सब जानते हैं कि मराठवाडा पहले हैदराबाद राज्य का एक भाग था। 1956 में हैदराबाद का यह भाग महाराष्ट्र में विलीन किया गया था। जिस वक्त इसको महाराष्ट्र में विलीन किया गया था उस वक्त निजाम रेलवे जो थी, उसके पास बहुत पैसा था, काफी करोड़ रुपया उसका जमा था। उस वक्त यह एग्जिमेंट हुआ था कि यह पैसा इस बात पर खर्च किया जायेगा, इस भाग में रेलों के विस्तार पर खर्च किया जायेगा लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि 1956 से लेकर आज तक इस भाग में एक इन्च नई रेलवे लाइन भी नहीं डाली गई है। इतना ही नहीं। 1956 से लेकर आज तक हम मराठवाडा के रहने वाले हमेशा रेलवे मंत्रालय के सामने इस माँग को रखते जा रहे हैं कि काचीगुडा और सनमाड के बीच जो मीटर गेज चलती है और जो मराठवाडा में है, इसको ब्राडगेज कर दिया जाए। लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मराठवाडा विकास मंडल की

स्थापना इस वास्ते वहां की गई है कि उस इलाके का विकास हो सके। उस विकास मंडल की ओर से पहले जब श्री एस के पाटिल रेल मंत्री थे, उनको औरंगाबाद बुलाया गया था और वहां आ कर उन्होंने आश्वासन दिया था कि इस मीटर गेज को ब्राडगेज में तबदील कर दिया जाएगा। उस के बाद जब डा० राम सुभग सिंह रेल मंत्री बने तो उन्होंने भी बाल इंडिया रेडियो पर यह एनाउंसमेंट किया था कि यह जो महाराष्ट्र का पिछड़ा हुआ भाग है, इस भाग में यह जो मीटर गेज है इसको ब्राडगेज में तबदील कर दिया जाएगा। इसकी घोषणा उन्होंने आकाशवाणी से तथा इस सदन में भी की थी। लेकिन बड़े ही खेद और आश्चर्य की बात है कि उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

मराठवाडा महाराष्ट्र का एक पिछड़ा हुआ भाग है। महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने भी घोषणा की थी कि यहां पर इंडस्ट्रीज लगा कर, इस काम को प्राथमिकता दे कर, इसको आगे बढ़ाया जाएगा, यहां बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज लगाने की कोशिश की जाएगी। लेकिन मीटर गेज न होने की वजह से कोई बड़ी इंडस्ट्रीज यहां नहीं लग पा रही है। जो बड़े बड़े इंडस्ट्रियलिस्ट हैं वे भी इस कारण से यहाँ इंडस्ट्रीज की स्थापना करने के लिए आगे नहीं आ रहे हैं। इस वास्ते मराठवाडा विकास मंडल ने इस बात की मांग की थी कि इस भाग में एक ब्राडगेज की लाइन जल्दी से जल्दी डाली जाए। हम देखते हैं कि मराठवाडा में जो फल इत्यादि होते हैं वे भी हमारे आंध्र प्रदेश में जाते हैं बजाए इसके कि वे बम्बई इत्यादि में भी जा सकें। बम्बई अगर हम उनको भेजें तो खर्चा भेजने में बहुत अधिक पड़ जाता है। रोड से भेजें तो चार सौ मील का डिफेंस पड़ जाता है। आंध्र प्रदेश में भेजने पर 150 मील का डिफेंस है। इस वास्ते सबसे पहली मांग हमारी यह है कि इस भाग में जो

मीटर गेज है, उस को ब्राड गेज बना दिया जाए।

मनमाड से पूर्णा तक एक रेलवे लाइन जाती है। उस को आप मुदखेड़ तक बढ़ा दें। मुदखेड़ एक जंक्शन है। मुदखेड़ से इसको आप बापिस भी लाएं। पूर्णा भी एक जंक्शन है और मुदखेड़ भी जंक्शन है।

पांच साल से बराबर हम यह मांग करते आ रहे हैं कि मनमाड से कंचीगुडा जो पैसेंजर ट्रेन है इसको फास्ट ट्रेन किया जाए लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इसकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए। इस मांग को जल्दी से पूरा किया जाना चाहिए।

मराठवाडा का नादेड़ एक बहुत बड़ा जिला है। वहां एक ही प्लेटफार्म है। वहां से चार 5 ट्रेन फास होती है। दूसरे प्लेटफार्म के वास्ते कई बार प्रार्थना की गई है। लेकिन आज तक वह प्रार्थना स्वीकृत नहीं हुई है। हमारी अगिल का कोई असर नहीं हुआ है। मैं चाहता हूं कि यह जो हमारी मांग है इसकी भी अविलम्ब पूर्ति होनी चाहिए।

आदिलाबाद ट्रेन जो पूर्णा से चलती है, उसको चन्द्रपुर तक मिलाया जाए। चन्द्रपुर तक बड़ा डिस्ट्रिक्ट है। उसको लाइन से जोड़ने के लिए कई दिन से मांग चल रही है। उस को अगर जोड़ दिया जाए तो विदर्भ को बड़ा लाभ हो सकता है।

मैं यह भी चाहता हूं कि काचीगुडा-खंडवा ट्रेन जो चलती है, इसको फास्ट ट्रेन किया जाए।

जिस वक्त श्री एम० के० पाटिल रेलवे मिनिस्टर थे, जो हमने उनसे प्रार्थना की थी कि

[श्री वे० वा० तरोडेकर]

मनमाड काचीगुडा रेलवे लाइन को सेंट्रल रेलवे से मिला दिया जाए। इस लाइन पर पैसेजर्स को कोई सुविधा नहीं मिलती है। मनमाड इतना बड़ा जंक्शन है और वहां से पचासों ट्रेनें जाती हैं, लेकिन उस के प्लैटफार्म पर कोई शैंड नहीं है, कोई लैटिन नहीं है। साउथ सेंट्रल रेलवे में होने की वजह से इस लाइन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मनमाड-पूर्णा रेलवे लाइन की भी यही दशा है। इन लाइनों से संलग्न ज्यादातर क्षेत्र महाराष्ट्र का हिस्सा है। इस लिए यह आवश्यक है कि इन को सेंट्रल रेलवे के साथ जोड़ दिया जाए।

इस एरिया में रेलवे जंक्शन में जो रेलवे स्कूल हैं, उनमें कोई एमिनिटीज प्रोवाइड नहीं की गई है। पूर्णा जंक्शन में जो रेलवे स्कूल है, वहां भी कोई फॅसिलिटी नहीं दी गई है। इस की वजह यह है कि ये रेलवे लाइनें साउथ सेंट्रल रेलवे में है, इस लिए वहां पर कोई एमिनिटीज प्रोवाइड नहीं की जाती है। वहां की जनता इस बारे में आवाज उठाती है, लेकिन उस की कोई सुनवाई नहीं होती है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि मिनिस्टर साहब इस तरफ भी तवज्जुह दें।

SHRI MURASOLI MARAN (Madras South) : I thank the hon. Minister, who is not here, for having granted the engineering-cum-traffic survey for comprehensive railway facilities in connection with the location of a steel plant near Salem, and also for the new railway overbridge near Tirunelveli Junction which was being demanded by the public for a long time.

Perhaps the Salem steel plant will come into being sooner than later among the South Indian steel mills, but I find that while Hospet has been granted Rs. 3.50 lakhs and Vizag Rs. 3 lakhs, Salem has been granted only Rs. 1.99 lakhs. I think the

Railway Ministry will have its own reasons, but I want to know the same.

I also want to congratulate the hon. Railway Minister, who is not here, for taking into confidence the leaders of the Opposition parties at a meeting in which he explained the pitiable plight of railway finances and pleaded for some increase in fares and freights, but the leaders of the Opposition parties did not agree. How can Members of Parliament from the Opposition agree to such an increase? Even the Minister will have to think twice because the elections are round the corner.

Although this kind of consultation with the Opposition leaders is laudable and commendable, it is adhoc, and we should follow some of the methods which are in vogue in other Federations. For example, in the United States there is the Inter-State Commerce Commission, and in Canada there is the Board of Transport Commissioners. Even in our country, during the days of the Central Legislature, we had the Standing Finance Committee, which acted as the custodian of sound financial policy. Now, whenever the Railway Minister has an itching palm, he thinks it fit to raise the fares and freights. I suggest that we need a permanent Tariff Commission to act as the custodian of railway finance, because we have no scientific study of the effects of increase in rates and fares. That is why we have a drop in the haulage of goods traffic. I think the Minister will give a face lift to the Railway Ministry.

Moreover, recently our Railway Minister said that the huge losses of the railways were mythical as they were calculated after giving a six per cent dividend to the Government. Not only are railway finances mythical; they are mysterious. The Railway Minister says that giving six per cent dividend to the general railways is unrealistic. We all concur with the Railway Minister. To revise the dividend rates, in 1968 the Convention Committee was appointed but we have yet to come to conclusions. The hon. Minister should get their conclusions as soon as possible. When the hon. Minister says it is unrealistic,

why should he consider dividends alone? He should take the whole debit, side of the railways: the operating expenses, payment on working lines, miscellaneous expenditure, dividend to revenues, depreciation fund and payment of pension. My plea is we can reduce appropriations to depreciation fund and pension fund also. Depreciation fund is 46 years old but so far no uniform standard had been followed in appropriating money. For example, during 1951-52 we appropriated money to the depreciation fund to the extent of about Rs. 338 crores. According to the budget estimate for 1970-71 the amount is about Rs. 100 crores a three hundred per cent increase. During 1950-51 the dividend was Rs. 32.5 crores; today we are appropriating more than Rs. 150 crores for payment for dividend, which is again 400 per cent increase. The Minister says that this should be reduced. But why cannot we reduce the 300 per cent increase in depreciation reserve fund also. The actuals can be charged. Next comes the pension fund established in 1965. The annual payment of pensions amounts to Rs. 5.11 crores. Between 1964 and 1971, twice that amount had been appropriated each year with the result the 1970-71 accounts closed with a balance of Rs. 118 crores in depreciation reserve fund and Rs. 90 crores in pension fund. Our plea is that the actual expenditure on such items could be charged to revenue; it is not dangerous to railway finances also. If you do so the picture would change; instead of a deficit of Rs. 70.28 crores during the years 1966-70, there would be a net surplus of Rs. 16.52 crores. There is enough in the reserve fund also. What is necessary is a little bit jugglery in accounting; the health of railway finances will be very good. (Interruptions). I say that there should not be any act slash in plan outlay of Rs. 1525 crores. The Railways are thinking of extending the plan by a couple of years, which is also an indirect cut. Instead of doing so, I request the Railway Minister to adopt the two methods. I had suggested so that Railway's finances can become healthy. Recently he expressed bewilderment over the railway accounts. I believe he will not bewilder the common man by increasing fares and freights before the next budget. I want an assurance from him that he will not raise the rates and fares, and that top for third class passengers or for commodities which are in daily use by common man, I think the

Minister will be obliged to give that assurance because the next budget will be an election budget and he will not dare to raise the rates then. Regarding my constituency, the Madras Central Station is already congested; the Minister probably does not know it. He has visited Bombay and Calcutta and not come to Madras. I invite him to come to Madras.

Recently, we took an air pollution survey. The air pollution in Madras city is high opposite the Central Railway station near which is situated the General Hospital also. So, I suggest that another terminal should be opened up in Annanagar connecting Egmore station so that part of the traffic can be diverted to the new terminal.

Moreover, there is the Buckingham canal running in Madras city. I suggest that that canal can be closed beyond the borders of Madras city. Its stagnant water is a health hazard to the Madras public. So, in that place it can be converted into an underground railway. I think the Minister has granted a rapid transport system for Calcutta and Bombay. So, I think the Minister will consider this facility for Madras also.

With these words, I conclude.

श्री रणधीर सिंह (रोहतक). : सभापति महोदय, मैं अपने फर्ज में कोताही करूंगा अगर जिस ईमानदारी के साथ, जिस मेहनत और मुहत्तई के साथ और जिननी उम्र बढ़ गई है उस उम्र को भी डिफोट करते हुए जिस परिश्रम के साथ मिनिस्टर महोदय अपने मुहत्तमें में काम कर रहे हैं उम्र की मैं तारीफ न करूं। कुद्व भ इयों को थोड़ी सी सिर में खुजली हो जाती है जब कोई किसी की तारीफ करता है। अगर कोई काम अपोजीशन से तारीफ के होंगे तो मैं अपोजीशन की भी तारीफ करूंगा और अच्छे काम ट्रेजरी बेंचें से होंगे तो उन की भी तारीफ करूंगा। अब मैं जो बात कहना चाहता हूं वह यह कि जहां आप ने 11 प्वाइंट प्रोग्राम दिया उस में नुमायां कामयावी होंनी चाहिए।

[श्री रणधीर सिंह]

कामयाबी है लेकिन जितनी हमें उम्मीद है आप से उतनी कामवाबी अभी नहीं हुई ।.....
... (व्यवधान)... टाइम थोड़ा हुआ, कोई ज्यादा टाइम नहीं हुआ । लेकिन उस के बावजूद भी अभी श्रीर कामयाबी की गुंजाइश है । जहां तक ट्रेंस की सफाई का सवाल है, इलेक्ट्रिक फिटिंग का सवाल है, रिजर्वेंस का, एनक्वायरी और बुकिंग का सवाल है, पीने के पानी का सवाल है, केटरिंग का सवाल है या पोर्टर्स जिन के नेता बेनर्जी हैं उन की लाइसेंसिंग का सवाल है और ट्रेंस की पंचचुअल रिंग का सवाल है, जिस में वह बहुत तो नहीं लेकिन कुछ लेट हुई हैं, और दूसरी अमेनिटीज का सवाल हैं, इन सब में कुछ तो फर्क है लेकिन हमें उम्मीद है कि वह फर्क ज्यादा होनी चाहिए मैं मुरारकवाद देता हूं आप को और मैं तो यह कहता हूं कि 70-72 साल की उम्र में एक बजौर इतना त्रिजिलेंड है, इतना एफेक्टिव है, दिमाग में इतनी उलझनें रखता है अपने मुहकमे के लिए तो वह काविले तारीफ है । यहां तो जवान आदमी भी बैठे बैठे ऊंचते हैं और बुझे कितनी मेहनत करते हैं, मैं इस की तारीफ करता हूं ।

दूसरी बात में कहना चाहूंगा कि यह जो अपनी रेलें हैं यह देश की जायदाद हैं । यह कोई ठेकेदारी नहीं है कि जो आदमी इस को चलाता है, जो आदमी इस को बनाता है या इस का टी० टी० ई० है, गार्ड हैं उन की तनख्वाह दी और मामला खत्म हो गया । नहीं, जैसे बालिद अपने बेटे को पढ़ाता है, पढ़ने के बाद वह नौकर हो जाता है तो सारी तनख्वाह बीबी की सैडिल पर खर्च कर दे तो वह कोई अच्छी बात नहीं होती इसी तरह हमारी रेलें भी सारा पैसा खर्च कर के बैठ जायें और कोई रकम सरकार को न दें तो वह भी कोई अच्छी

बात नहीं है । मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि रेलवे हमारी सब से बड़ी पब्लिक अंडरटेकिंग है । इस को और अच्छा आप बनाएं, अमेनिटीज दें, बेलफेयर के भी काम करें लेकिन यह सब करते हुए ज्यादा से ज्यादा पैसा बचा कर, एकोनामी कर के देश के और कामों के लिए दें । मेरा कहना यह है कि यह सब से बड़ा सोर्स आफ इनकम होना चाहिए । सब से बड़ी अंडरटेकिंग है, इस में घाटे की बात नहीं होनी चाहिए और आप के होते हुए कोई बात ऐसी नहीं होनी चाहिए कि सारा पैसा इस पर खर्च हो जाय । बल्कि चाहिए तो यह कि अरबों रुपया देश के दूसरे प्रोजेक्ट्स के लिए, पानी के लिए, बिजली के लिए, सड़क के लिए, देश के डेवलपमेंट के लिए रेलवे से आना चाहिए । यह मेरी उम्मीद है, हो सकता है कि यह मेरा ख्वाब हो, लेकिन मुझे उम्मीद है और मतलब यही है इस का बरना नेशनलाइजेशन का मतलब क्या है ? जब टांगे वाला, रिक्से वाला, ट्रक वाला, ठेले वाला, बस वाला कुछ न कुछ कमाई उस से करता है, मुनाफा कमाता है तो यह रेलें सारे हिन्दुस्तान की जो हैं, जिन के अन्दर करोड़ों रुपये का सिलसिला चलता है उस में आप को मुनाफा क्यों नहीं होता ? सोशलिज्म के नारे पर से लोगों का विश्वास भी खत्म हो जायगा अगर यह जितनी बड़ी बड़ी पब्लिक अंडरटेकिंग हैं, चाहे वह रेलें हों, चाहे दूसरे प्रोजेक्ट्स हों, एयर सर्विसज हों, नेवी की शिप कम्पनी हो, कोई पब्लिक अंडरटेकिंग हो, उस के अन्दर मुनाफा नहीं होता । इन के अन्दर मुनाफा होना चाहिए । और इस लिए मैं नन्दा जी से कहूंगा कि आप देश के वह सपूत बनें कि देश के डेवलपमेंट के लिए अपने मुहकमे से करोड़ों रुपया, अरबों रुपया हर साल दिया करें और खिसारे की बात को कम करें जो हर साल खिसारा चलता है ।

तीसरी बात में कहना चाहूंगा और वह है

पिल्फ्रेज के मुकाल्लिक। मैं इस बात को मानूंगा कि कई दफे जो चोरियां होती हैं उन के कारण बहुत बड़ा नुकसान होता है। मेरा ख्याल है नन्दा जी इस बात से बहुत खुश नहीं होंगे जो चीज कि मुगलसराय में हो रही है। उस में कुछ न कुछ उन्होंने कंट्रोल किया है। लेकिन दुनिया भर का पिल्फ्रेज होता है। हमारे ही मुहल्ले में एक आदमी हर रोज कोयला चुरा कर के लाता है। उस के बारे में पता करने पर भी उस का कुछ नहीं बिगड़ता, तो ऐसा एलीमेंट है कुछ जिस को खत्म करने की आवश्यकता है और इस पिल्फ्रेज को बन्द करना बहुत ही जरूरी है। साथ ही देखना यह है कि जो कंजम्पशन बेकार होता था कोयले का उस को भी चेक किया जाना चाहिए। इस के अलावा डीजलाइजेशन ज्यादा कास्टली है या स्टीम वाला कास्टली है इस को एग्जामिन करना चाहिए।

इस बात की मैं तारीफ किए बिना नहीं रह सकता कि हर रोज पहले ऐक्सीडेंट्स हुआ करते थे। लेकिन जब से आप ने सम्भाला है तब से वह बहुत कम हो गया है। पहले बहुत ज्यादा मरते थे ऐक्सीडेंट्स से। अब वह दादाद बहुत कम हो गई है। मैं यह कहता हूँ कि शायद भगवान का नाम लेने से भी कोई बात बनती है और भगवान का भक्त मन्त्री अगर भगवान का नाम ले मुवह शाम मन्दिर में जा कर, उस से कुछ ऐक्सीडेंट कम हो जाते हैं तो मैं उसे अच्छा समझता हूँ और मैं चाहूँगा किसारे एम० पी० भगवान का नाम लिया करें, उस से देश का भला होगा। तो उस के लिए मैं तारीफ करता हूँ कि ऐक्सीडेंट्स कम हो गए हैं। कुछ न कुछ सुधार हुआ है।

अब आखीरी बात कह कर मैं समाप्त करता हूँ। मेरे यहां एक रेलवे लाइन है, बहुत दिनों से उस के लिए हम कह रहे हैं। यह मैं

आज इसलिए नहीं कह रहा हूँ कि आप मेरी उस स्टेट से एम० पी० और मिनिस्टर हैं बल्कि वह जो नहीं बनती है उस का कारण मैं यही समझता हूँ कि आप वहां से एम० पी० हैं, अगर आप वहां से न होते तो बहुत पहले बन जाती। लेकिन मैं यह कहूँगा कि यह चीज कोई डिस्कवालीफिकेशन नहीं है। यह रोहतक पानीपत की रेलवे लाइन जिस के लिए मैं कह रहा हूँ, इस का उद्घाटन देश के एक बहुत बड़े आदमी लाल बहादुर शास्त्री जी के द्वारा हुआ था। अब तो रोहतक से रिवाड़ी तक बना दें तो इस से अच्छी बात क्या होगी? और नहीं तो रोहतक से पानीपत तक तो अवश्य मिला दें रेलवे लाइन से। यह कोई घाटे का सौदा नहीं है। आप नहीं चला सकते तो गोहाने वाले सेटों को दे दीजिए वह चला कर दिखा देंगे। यह अनैकोनामिक लाइन नहीं है। अगर किमी ने रिपोर्ट की है कि वह अनैकोनामिक है तो वह गलत रिपोर्ट है। आप उस की एक्वायरी कर लीजिए। इतनी सी बात है, गोहाने तक वह बन चुकी है, उसे पानीपत तक और मिला दीजिए। इतनी शानदार स्टेट किसान जवान की स्टेट को यह एक छोटी सी लाइन दे दीजिए। मैं आप से उम्मीद करूँगा कि आप यह काम जरूर करेंगे। और एक शीलाखेड़ी हाट है जहां पानीपत रेलवे लाइन पर, लोगों ने उस के ऊपर अपना पैसा खर्च किया है, वहां बेटिंग रूप बनाया है, प्लेटफार्म बनाया है, सी बीधे जमीन मुफ्त में दी है, उस को गवर्नमेंट टेक ओवर कर ले।

एक बात भारत सेवक समाज के बारे में कहना चाहता हूँ। अगर भारत सेवक समाज में कोई भला आदमी हो और उस का केंटरिंग का काम दे दें, तो इस में क्या बुरी बात है, क्या चौबीसों घंटे भारत सेवक समाज की बात करते रहते है। हमारे श्री विश्वास, एम० पी० बहुत अच्छे आदमी हैं, लेकिन कभी कभी बाबली बातें करते हैं। मैं समझता हूँ कि भारत

[श्री रणधीर सिंह]

सेवक समाज में कोई अच्छे आदमी हैं और उन को कोई काम दे दिया जाय, तो इस में कोई एतराज नहीं होना चाहिए।

इन शब्दों के साथ, चेयरमैन महोदय, मैं आप का बड़ा मशकूर हूँ, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री वेणी शंकर शर्मा (बांदा) : सभापति महोदय, मैं जानता हूँ कि इस बहस कर बहुत ही सीमित दायरा है, मैं उनी दायरे के भीतर अपने को सीमित रखते हुए अपनी दो चार बातें कहना चाहूँगा।

डिमांड नं० 2 में कुछ नई लाइनों के सर्वे की बात कही गई है, जहाँ छोटी लाइनें हैं, उन में कुछ को बड़ी लाइन बनाने की बात है; कई स्थानों में नेरो-गेज को मीटर-गेज बनाने की बात है, मैं उस का स्वागत करना हूँ और मुझे उन क्षेत्रों से कोई ईर्ष्या भी नहीं है। मैं उन की तरफ़ की चाहता हूँ। किन्तु सोशलिज्म के सिद्धांत को मानने वाली सरकार का यह कर्तव्य होना चाहिए कि सभी क्षेत्रों का विकास एक साथ एव एक तरह से हो।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान बिहार के दक्षिणी भाग की ओर ले जाना चाहता हूँ। बिहार का संथाल परगना और भागलपुर जिले का दक्षिणी भाग बहुत ही पिछड़े हुए क्षेत्र हैं। संथाल क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है, वहाँ संथाल लोग रहते हैं, डुमका उस क्षेत्र का हैडक्वार्टर है, इस शहर के करीब 40-45 मील के रेडियस में कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं प्रार्थना करूँगा कि भागलपुर-मन्दार हिल्स ब्रांच लाइन जो दक्षिणी भागलपुर से हो कर जाती है, उसे बढ़ा कर संथाल परगना होते हुए कहीं

मेन-लाइन से मिलाया जाय। इस से उस भाग की एक बहुत बड़ी कमी पूरी हो जायगी। जैसा मैंने अभी कहा था वह एक बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है, सन्याली ट्राइबल लोगों का प्रधान केन्द्र है। वहाँ एक तरह से अभी तक सभ्यता की रोशनी भी नहीं पहुँच पाई है। इस लिये यह बहुत आवश्यक है कि इस लाइन को बढ़ा कर मेन लाइन से मिलाया जाय।

कुछ लाइनें जो शायद अन-इकानामिक लाइन्ज हैं उन को बन्द किया जा रहा है, लेकिन लोगों की भलाई की दृष्टि से उन का चलना बहुत आवश्यक है। इसी तरह की एक लाइन पश्चिमी बंगाल में हाबड़ा आमता नेरो-गेज लाइन है। उस के उठाये जाने की बात चल रही है। मैं आप से एक निवेदन करना चाहता हूँ। पश्चिमी बंगाल में आज जो स्थिति है उस में लोगों को जितना कष्ट हो रहा है, उन के कष्टों को और मत बढ़ाइये। यह एक प्रोप्राइटरी लाइन है और इस के मालिकान इस को उठाना चाहते हैं। मैं चाहता हूँ कि या तो सरकार इसे ले ले या जिस तरह भी आप चाहे, इसे चलावें।

मेरे माननीय मित्र श्री शिव चण्डिका प्रसाद जी, एम० पी० जिस गाँव से आते हैं—रोहिणी गाँव, जो जसोडीह स्टेशन के पास है—वह मेरे क्षेत्र में पड़ता है। वहाँ एक बहुत ही पुराना स्टेशन है, लेकिन उस का प्लेटफार्म बहुत नीचा है। वहाँ के लोगों ने रेलवे मंत्रालय से काफी लिखा पढ़ी भी की है.....

श्री चण्डिका प्रसाद (जमशेदपुर) : एम० पी० ने भी रेलवे मिनिस्टर से पत्र व्यवहार किया है।

श्री वंणी शंकर शर्मा : मैं जानता हूँ बाबू शिव चण्डिका प्रसाद जी ने भी इस सम्बन्ध में

रेलवे बोर्ड से लिखा पट्टी की है, लेकिन अभी तक वह प्लेट फार्म ऊंचा नहीं बनाया गया है। वहां स्त्रियों और बच्चों को बहुत कष्ट होता है। यह बहुत छोटी सी बात है। वहां के योगों को इसके कारण बहुत कष्ट होता है, इस लिए इसे शीघ्र ऊंचा किया जाय।

साउथ बिहार की साहिब गंज सूप लाइन पर लांग-डिस्टेंस की केवल एक ट्रेन है—अपर इण्डिया एक्सप्रेस। मुझे यह कहने में तनिक भी दुविधा नहीं है कि अपर इण्डिया एक्सप्रेस यद्यपि एक्सप्रेस कहलाती है, लेकिन वह चलती है मालगाड़ी की चालू से। कभी भी पंकजुअली किसी स्टेशन पर नहीं पहुंचती। भागलपुर स्टेशन पर रात को साढ़े बारह बजे पहुंचने का समय है। लेकिन कभी चार बजे, कभी पांच बजे और कभी कभी तो सुबह आठ बजे तक पहुंचती है। इस से लोगों को बड़ी कठिनाई होती है, जो लांग डिस्टेंस पैसिन्जर्स हैं, उन की तकलीफ का कोई अन्त नहीं है। फिर इस लाइन पर ट्रेफिक भी बहुत ज्यादा है। बिहार के भागलपुर, जमालपुर, मुंगेर एवं साहिब गंज व्यापार के बड़े केन्द्र हैं, जो इस लाइन पर पड़ते हैं। वहां के लोगों के लिये इस ट्रेन से कोई लाभ नहीं है एक दूसरी ट्रेन दानापुर कलकत्ता तक फास्ट पैसेंजर चलती है, वह तो लोगों के कुछ काम आती है, लेकिन अपर इण्डिया एक्सप्रेस लांगों के काम बिल्कुल नहीं आती। इस लिये मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस अपर इण्डिया एक्सप्रेस की चाल को थोड़ा बढ़ावें और सम्भव हो तो दिल्ली से कुछ पहले छोड़ें, जिससे वह भागलपुर रात्रि के 8.9 बजे के भीतर पहुंचे और हावड़ा या सियाल्दा सुबेह 7-8 बजे तक पहुंच जाय।

हमारे उत्तर बिहार के बहुत से साथी यहाँ हैं। उत्तर बिहार से दिल्ली आने के लिए जो तकलीफें होती हैं, मैं समझता हूँ वे सब उस से परिचित होंगे। छपरा से लखनऊ तो वे किसी

तरह पहुंच जाते हैं, लेकिन लखनऊ के बाद उन्हें कोई कनेक्टिंग ट्रेन नहीं मिलती। लखनऊ तक छोटी लाइन है। वहां से बदल कर बड़ी लाइन से दिल्ली आना पड़ता है। लखनऊ आ कर वे लोग दिन भर वहां पड़े रहते हैं, उस के बाद कहीं जाकर शाम को गाड़ी मिलती है। इस लिए यह बहुत आवश्यक है कि उत्तर बिहार से आने वाले यात्रियों की सुविधा के लिए लखनऊ से दिल्ली के लिए कोई कनेक्टिंग ट्रेन होनी चाहिए।

अभी हमारे एक मित्र ने बरोनी कटिहार लाइन को डबल लाइन करने की बात कही है, मैं भी उम का समर्थन करता हूँ।

अब मैं डिमान्ड नं० 1, 4, 5, 6, 7, 8 और 10 पर आता हूँ जिनके अन्तर्गत 3590.27 लाख रुपया इन्टरिम रिजर्व के रूप में देने की बात कही गई है। यह बहुत ही अच्छी बात है। मैं इस का स्वागत करता हूँ, लेकिन यह इन्टरिम रिजर्व काम करने वालों लोगों के लिए पर्याप्त नहीं कही जा सकती। आप उन्हें कुछ कागज के टुकड़े दे देते हैं, लेकिन इन का वस्तुओं के विनिमय के रूप में मूल्य क्या होता है? आप जो कुछ भी उन को मढ़ीने में देते हैं, यदि उस का सम्बन्ध जीवनोपयोगी आवश्यक वस्तुओं से जोड़ा जाय तो उस का कुछ भी मूल्य नहीं है। मंहगाई बढ़ रही है, चीजों के दाम आसमान को छूने जाते हैं। कहां तक बढ़ेंगे कोई हिसाब नहीं इस लिए रुपयकेपरू में कुछ तनख्वाह बढ़ा देने से कोई फायदा होने वाला नहीं है। आप बढ़ाते जाते हैं, फिर भी असन्तोष बढ़ता जाता है, हड़तालें होती हैं। कभी फायरमेन हड़ताल करते हैं, कभी इंजिन वाले ड्राइवर हड़ताल करते हैं और उस का नतीजा यात्रियों का भुगतान पड़ता है। इस लिए मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि जो निम्न स्तर के कर्मचारी हैं, जो चार पांच सी रुपया तक मासिक पाते हैं, उन की जीवनोपयोगी वस्तुओं

[श्री बेणी शंकर शर्मा]

को फिक्स्ड दामों पर उपलब्ध कराया जाय, फेअर-प्राइस शाप्त खोली जाय, जहाँ से उन को सस्ते दामों पर चीजें मिल सकें।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। हमारे माननीय नन्दा जी सदाचार के बहुत बड़े हिमायती हैं। उन के चरित्र के बारे में किसी को सन्देह नहीं हो सकता और वे अपने चरित्र के साथ साथ देश के चरित्र का भी उत्थान करना चाहते हैं। आज रेलों में जो चोरियाँ हो रही हैं, मैं जानता हूँ उन को रोकने के लिए वे बहुत पहले से ही सचेष्ट हैं और प्रयत्न भी काफी कर रहे हैं, लेकिन चोरियाँ कम नहीं हो रही हैं। यदि चोरियाँ कम हो जायँ तो मैं समझता हूँ कि उन्हें ऐसी सप्लीमेंट्री डिमान्ड्स के लिए सदन के सामने आना न पड़े। करोड़ों रुपये के मूल्य की चोरियाँ प्रतिवर्ष होती हैं। इस की वजह यह है कि हमारे लोगों में कर्तव्य परायणता की भावना की कमी होती जा रही है। जो पहरेदार हैं, वे भी चोरों के साथ हो जाते हैं। इस लिए मैं उन से प्रार्थना करूँगा कि कम से कम वे कुछ ऐसे उपाय करें जिन से हमारे जो काम करने वाले लोग हैं—चाहे वे मजदूर हों, चाहे स्टेशन मास्टर, वे अपने कर्तव्यों को पहचानें। आज सब से बड़ा रोना यही है कि हमारे कर्मचारी अपने दावे और हकों की बातें तो करते हैं, लेकिन उन के कर्तव्य क्या हैं, उनके दायित्व क्या हैं, उस की चिन्ता नहीं करते। यह बड़ा दुर्भाग्य है। मैं आशा करता हूँ कि माननीय नन्दा जी के नेतृत्व में कम से कम रेलवे कर्मचारियों में कर्तव्य परायणता की भावना पैदा होगी जिस से देश का कल्याण होगा।

श्री चण्डीका प्रसाद (बलिया) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुपूरक माँगों

का समर्थन करता हूँ। हमारे साथी स्वतन्त्र पार्टी के संसद सदस्य ने कहा कि रेलवे पब्लिक सर्वटर में है लेकिन पब्लिक सर्वटर में उसकी मानोपली है। दूसरी बात उन्होंने कही कि इसको व्यापारिक दृष्टिकोण से चलाया जाना चाहिए और यह कह देना चाहिए कि इतना रुपया दिया जायेगा, इससे ज्यादा नहीं दिया जायेगा। मैं उनकी इस दलील का समर्थन नहीं करता हूँ क्योंकि अगर रेलों को व्यापारिक दृष्टिकोण से देखेंगे तो फिर इस देश के जो पिछड़े हुए भाग हैं वहाँ पर नयी रेलवे लाइनें बिछाई नहीं जा सकेंगी जिसका परिणाम यह होगा कि पिछड़े हुए हिस्सों का कभी भी विकास नहीं हो पायेगा, वह कभी भी आगे नहीं बढ़ पायेंगे।

15.41 hrs.

[SHRI VASUDEVAN NAIR in the Chair]

बी० के० डी० एक वरिष्ठ सदस्य ने यहाँ पर यह कहा कि अगर 106 करोड़ रुपया कर्मचारियों पर खर्च न किया जाता तो इस अनुपूरक माँग की आवश्यकता नहीं पड़ती। लेकिन मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि जो हमारे कर्मचारी हैं वे क्या हमारे देश की जनता से अलग रहते हैं? उनके ऊपर जो खर्चा किया जाता है वह क्या उनके घर में ही बन्द हो जाता है और क्या उस मनी का सर्कुलेशन इस देश में नहीं होता है? मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के जो कर्मचारी हैं, विशेषकर जो छोटे कर्मचारी हैं, अगर वे इस मंहगाई से दुखी हैं तो क्या उनके ऊपर यह रुपया खर्च नहीं करना चाहिए था? मैं तो समझता हूँ कि इससे अधिक उनके ऊपर खर्च होना चाहिए था। 15 से 45 रुपये तक जो दिया गया है उसमें 45 रुपया तो छोटे कर्मचारियों को मिलना चाहिए था।

सभापति महोदय, हमारे नोजवान साथी श्री विश्वास को इस बात पर चिढ़ हुई कि

रेलवे की केर्टारंग भारत सेवक समाज को क्यों दे दी गई। अगर किसी प्राइवेट आदमी को वह मिलेगी तो वह खायेगा तो फिर भारत सेवक समाज एक संस्था है, उससे उनको क्या चिढ़ है ? अगर करप्शन है तो वह अपनी जगह पर है और उसके खिलाफ कार्यवाही होगी। मैं पूछता हूँ करप्शन कहाँ नहीं है ? और फिर नन्दा जी के पास क्या कोई जादू है कि एक दिन में ही सारे करप्शन को दूर कर देंगे ? इसी प्रकार से एक साधू स्वामी हरि नारायण नन्द हैं ; वे गेस्ट हाउस में रहे, वेटिंग रूम में रहें या कहीं भी रहें तो उससे भी उनको बहुत बड़ी चिढ़ हो गई।..... (व्यवधान).....

मैं समझता हूँ जिसकी आलोचना होती है वही बड़ा बड़ा आदमी होता है और जिसकी आलोचना नहीं होती है उसमें काम करने की शक्ति नहीं है।..... (व्यवधान)..... मैं समझता हूँ इस पार्लमेंट में इस तरह से एक एक व्यक्तिगत आदमी का नाम लेकर इस डिमांड की आलोचना करना कोई अच्छी बात नहीं है।

हमारे नन्दा जी ने जो 11 प्वाइंट प्रोग्राम दिया है, कोई नहीं जानता कि उसका क्या परिणाम होगा लेकिन यह बात माननी ही पड़ेगी कि नन्दा जी ने तीन चार महीने के अन्दर कम से कम 5, 6 या 7 सो स्टेशनस को चेक कराया, सरप्राइज विजिट्स कराई, सारे स्टेशन से लेकर प्लेटफार्म, गाड़ी के डिब्बे और लेट्रिन्स तक की सरप्राइज विजिट्स कराई। मैं यह नहीं कहता कि सारी दुनिया ही बदल गई उन्होंने इस मंत्रालय को एक नई दिशा और एक नया मार्ग दिया है। लेकिन उन्होंने एक नयी डायरेक्शन दी है। इससे हमारे अफसरों पर बड़ा भारी असर पड़ा है। अब उनको हर एक स्टेशन, वेटिंग रूम, गाड़ी, लाइन, सभी कुछ देखना पड़ेगा। इसी तरह से जो मुगलसराय का थार्ड है जहाँ पर कि बड़ा करप्शन चल रहा था वहाँ पर चेकिंग करने के लिए एक विधा दी है। रेल के बैंगन्स

में जो चोरी होती थी, जैसे कलकत्ते में जो चोरी हो रही थी तथा चोरी का माल बिजली के पंखे तथा अन्य सामान जहाँ खपाये जाते थे वहाँ पर भी उन्होंने अपनी जान जोखिम में डाल कर जाकर देखा। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि इससे सारी चोरियाँ समाप्त हो जायेंगी। अगर हम सारे पार्लमेंट के मेम्बर्स भी मिल करके भ्रष्टाचार को मिटाने के लिए कुछ नहीं कर सके तो अकेला एक मन्त्री ही क्या कर सकता है ? लेकिन इतना जरूर है कि उन्होंने एक डायरेक्शन दी है, एक मार्ग दर्शन किया है और जो सारे अधिकारी सो रहे थे उनको जगा दिया है।

इसी प्रकार से उन्होंने कोयले में 10 प्रतिशत तथा जनरल एकानामी में 5 प्रतिशत की कमी की है और इस तरह से जो पैसा बचेगा उसको रेलों में जो खामियाँ हैं उनको दूर करने पर खर्च किया जायेगा। अगर रेल मन्त्री इन बातों की चिन्ता करते हैं तो यही एक बड़ी भारी बात है।..... (व्यवधान)..... मैं ने जो कुछ महसूस किया है और जो मेरे विचार हैं उनको मैं आपके सामने रख रहा हूँ।

सभापति महोदय, हमारे उत्तर प्रदेश में जो इस्टर्न यू० पी० का एरिया है वह शुरू से ही उपेक्षित रहा है। 23 वर्षों के बाद भी आज वहाँ पर वही गाड़ियाँ हैं, वही डिब्बे हैं और उनमें कोई भी परिवर्तन नहीं हुआ है! विशेषकर दिल्ली से बनारस जाने के लिए आपने फैजाबाद लखनऊ होकर कोई गाड़ी नहीं दी है। हमको बलिया जाना होता है तो हम बक्सर जाते हैं और मुगलसराय में चेंज करते हैं। आपकी डीलक्स जो आती हैं वह बक्सर में रुकती नहीं है। खासकर बनारस से छपरा तक और छपरा से शाहगंज की लाइन तो इतनी उपेक्षित है कि समझ में ही नहीं आता कि वहाँ पर आजादी का कोई नामो निशान भी है या नहीं। वही स्टेशनस हैं, वही डिब्बे हैं, वही पानी है, सारी

[श्री चंद्रिका प्रसाद]

की सारी चीजें वही हैं। हम तो चार साल तक लिखते लिखते थक गए। समझ में नहीं आता कि हमारे अन्दर कमी है या हमारे लिए कोई पैसा ही नहीं है। जो देश के लिए इतनी कुर्बानी करने वाले हैं उनकी आज यह दशा हो रही है। नेफा से हमारे मित्रिटी के लड़के अगर 15 दिन की छुट्टी लेकर आते हैं तो दस दिन उनकी यात्रा में ही लग जायेंगे, पांच दिन बे घर पर रहेंगे और फिर वापिस चले जायेंगे। मेरी समझ में नहीं आता कि यह किस तरह का व्यावहार हो रहा है। मैं नन्दा जी का ध्यान दिलाऊंगा कि उन्होंने क्रान्तिकारी परिवर्तन किए हैं, वे इस उपेक्षित एरिया की तरफ भी विशेष ध्यान दें। हमारे यहां गाड़ियों के ऊपर तीन सौ चार सौ आदमी बैठकर जाते हैं। वहाँ की आबादी चारगुनी हो गई है लेकिन गाड़ियों की कोई भी सख्या नहीं बढ़ी है। लोगों को गाड़ियों में जगह नहीं मिलती है। छपरा और शाहमंज तथा छपरा-वाराणसी के बीच में कोई स्पेशल ट्रेन नहीं है। इसकी तरफ मन्त्री महोदय को ध्यान देना चाहिए।

एक बात मैं रेल मंत्रालय के कर्मचारियों से कहना चाहता हूँ जो कि कार्य संभालन करते हैं मंत्री जी की तरफ से जो आदेश जाते हैं उनका इम्प्लीमेंटेशन वहाँ पर नहीं होता है। इलाहाबाद के विद्युत कर्मचारियों के सम्बन्ध में मन्त्री महोदय ने आदेश दिए थे कि चाहे उन्होंने सत्याग्रह किया है या जेठ गए हैं उनको ले लेना है लेकिन आज तक उनको नहीं लिया गया है। वे लोग मारे मारे फिर रहे हैं। उनकी जगह पर नये आदमी भर्ती किये जा रहे हैं लेकिन समझ में नहीं आता क्या बात है कि उनको नहीं लिया जा रहा है। इसी तरह से एक रेलवे बोर्ड का सर्कुलर है डी० एल० डब्ल्यू० में हिन्दी टीचर्स के लिए 1968 के पहले जो टीचर्स रख लिए गए हैं वे परमानेंट कर दिये जायेंगे लेकिन

समझ में नहीं आता क्या बात है? अधिकारी लोग अपने भाई भतीजे और रिश्तेदारों को रखने के लिए एक की जगह पर दस को भर्ती कर लेंगे लेकिन जिसको वाजिबी तौर पर रखना है उसको रखने में रेलवे बोर्ड के सर्कुलर का इम्प्लीमेंटेशन नहीं क्या जा रहा है। हम लोग रेलवे के अफसरों से बानचीत करके थक गए। हमने उनसे यह भी कहा कि आप एटार्नी जनरल या ला आफिसर्स से सलाह करके हमको बता दीजिए कि सर्कुलर का क्या मनलव होता है। ..(व्यवधान).....

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि बनारस हमारा एक बहुत बड़ा स्थान है। भारतवर्ष के सांस्कृतिक कार्यों का वह केन्द्र है लेकिन जितनी भी गाड़ियाँ आती हैं वह सीधे मुगलसराय होकर निकल जाती है। हम लोग जो दिल्ली से पूर्वी जिलों को जाने वाले हैं उनका बनारस एक स्थान है इसलिए तूफान, आसाम और काला मेल में से—अगर तीनों को नहीं कर सकते हैं तो कम से कम एक गाड़ी को बनारस डायवर्ट कर दें ताकि छपरा, बलिया, आजमगढ़ जाने के लिए एक ट्रेन मिल सके। ... (व्यवधान)...

अन्त में मैं मंत्रालय के अधिकारियों से एक बात कहना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय के दिल में यह बात रहने हुए भी, जो वीकर सेक्शन है, जो कंजुबल लेबर है जो कि हरिजन मुसलमान हैं उनको पांच साल तक इमानदारी से काम करते रहने पर क्लास थर्ड में लेने की बात है लेकिन हम देखते हैं कि उनका कोई भी कर्मचारी आगे नहीं जाता है। उनके काम में कोई शिकायत न होते हुए भी उनका प्रमोशन नहीं हो पा रहा है। बलिया के कुछ छोटी तनख्वाह पाने वाले हरिजन लोग भारत के कोने कोने में भी हैं उनके लिए कहा जाता है कि एन० ई० रेलवे में ही ट्रांसफर कर दिया जाये लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि रेल मंत्रालय के जो अधि-

कारी हैं उनको ऐं वीकर सेक्शन के प्रति अपने आउटलुक में चेंज करना पड़ेगा । आज बीस साल के बाद भी उनके आउटलुक में कोई परिवर्तन नहीं आता है । वे अब अंग्रेजों के मातहत अफसर नहीं रहे हैं, उनको अपने आउटलुक में चेंज करना ही पड़ेगा । जनता जो चाहती है । उसको मानने के लिए उनको तैयार रहना पड़ेगा । पैसे की कमी के कारण चाहे वे एक काम को न कर पायें लेकिन उनको यह तो मानना ही पड़ेगा कि हमें इस काम को करना है ।

श्री मुहम्मद इस्माइल (बरकपुर) : रेलवे मन्त्रालय के सम्बन्ध में मन्त्री महोदय ने जो अनुपूरक मांगें रखी हैं उनके सम्बन्ध में मुझे दो तीन बातें कहनी हैं । पहली बात तो मुझे यह कहनी है कि हमारे डी एम के के साथी ने एकाउंटिंग में, हिसाब-किताब में जो गलतियां सावित करने की कोशिश की है, मैं समझता हूँ वह सही है और उसकी इक्वायरी होनी चाहिए । मैं समझता हूँ इसके लिए कोई डिपार्ट-मेंटल इक्वायरी न करके, पार्लमेंट की एक इक्वायरी कमेटी बनाई जाये जोकि इस बात की जांच करे कि आया यह बान सही है या नहीं । ये चीजें हैं जिनसे हमेशा ही नुकसान हो रहा है । ये तमाम बातें हो रही हैं ।

अभी जिस तरह से इन्टरिम रिलीफ दिया गया है, मजदूरों को दिया गया है, इन्लाईज को दिया गया है, हमारे मन्त्री महोदय तमाम देश में यह प्रचार कर रहे हैं कि इनको देना पड़ा है, इसलिए अब रेल में घाटा हो रहा है और बहुत ज्यादा मजदूरों ने ले लिया है । मगर जो दिया है, जो उनका अधिकार है यह इनको मिला है । क्या उनका अधिकार था और क्या उनको मिला है, क्या उनको मिलना चाहिए । मगर यहां देश के सामने इस चीज को रखा जा रहा है । मैं यह बताना चाहता हूँ कि रेलवे की

जो गवर्नमेंट अंडरटेकिंग है, यह असल में टाप हैबी ऐडमिनिस्ट्रेशन अंडरटेकिंग है । मैं इसको कहता हूँ 'माथाफोड़ी ऐडमिनिस्ट्रेशन जो है उनकी अंडरटेकिंग' । यह सरकार की अंडर-टेकिंग नहीं है और न इसे मन्त्री चला सकते हैं । नौकरशाही के ये हैं । रेलवे बोर्ड है, जो-नल बोर्ड है, जोन है, जोन के अधिकारी हैं, जनरल मैनेजर हैं, नीचे आफिसर हैं, स्पेशल आफिसर हैं, ऐक्सपर्ट हैं, इतने इतने बंटे हैं । चोरी वगैरह के लिए अलग डिपार्टमेंट है, पिलफरेज पकड़ने का डिपार्टमेंट है, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है, सब टाप ऐडमिनिस्ट्रेशन जो है वह नौकरशाही का जो सबसे बड़ा बोझ है वह उन पर लदा हुआ है जिनके लिये नीचे के कर्मचारी को अपनी इच्छा से काम करने का कोई मौका नहीं मिलता । मैं एक दो मिसालें देना चाहता हूँ जिससे मन्त्री महोदय को पता चलेगा और वह समझ जायेंगे, शायद मुमकिन है ।

एक चीज मैं यह बताना चाहता हूँ कैसे यह है । एक घदद हम लोग पालियामेंट के मैम्बर कहते हैं जनता साथ दे, इसके माने पालियामेंट के मैम्बर साथ दें । हम लोग कोई भी सजेशन, कोई भी प्रस्ताव अगर भेजते हैं तो उसका जवाब नहीं आता । और जवाब नहीं आना है, उसका कारण क्या है ? गुटबन्दी है । माथाफोड़ी जो ऐडमिनिस्ट्रेशन है उसमें गुट-बन्दी है । उनमें ग्रुपिंग है, उस ग्रुपिंग में अगर जो पड़ जाता है उस दल का आफिसर जो उसके बारे में कोई चीज नहीं होती ।

मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ पटना रेलवे स्टेशन का जो स्टेशन मास्टर है, जब मैं वहां गया तो वहां के प्रखवार के ऐडिटर ने कहा कि इतना शरीफ आदमी हम लोगों ने नहीं देखा जैसा ए० के० गांगुली था । इसका नृम्हारी रेलवे के क्या किया । डी० एस० वहां पर रोज शाम को शराब पीता था, उन लोगों ने आपत्ति

[श्री मुहम्मद इस्माइल]

की कि यहां आव्जेशन होता है, ऐसा न कीजिए। उस आदमी को सर्पेंड किया गया, ट्रांसफर किया गया। मैंने चिट्ठियां भेजी हैं। गवर्नर के सेक्रेटरी का उनके पास सर्टिफिकेट है। अखबार में लिखा, मैं लिख लिखकर थक गया मगर यह टाप हैवी ऐडमिनिस्ट्रेशन जो रेलवे बोर्ड है, उसको मैं नहीं हिला सका। (व्यवधान)

श्री शिव चन्द्र झा : (मधुवनी) * * *

SHRI RANDHIR SINGH : Sir, this is Parliament. This is not चौपाल - That word should be expunged .

MR. CHAIRMAN : I will not go on record.

श्री मुहम्मद इस्माइल : आप मेरा वक्त बरबाद कर रहे हैं ... (व्यवधान) दूसरी मिसाल यह है। अभी आपको मालूम है कि इलाहाबाद के उस इलाके में जहां इलेक्ट्रिकेशन हो रहा था, वहां मंत्रियों की छंटाई की जा रही थी, वह अपने आफिसर के पास गये कि हमारा क्या होगा तो उनको सजा मिली। दो सौ आदमी करीब जेल भेज दिये गये। तमाम दूसरे दिन नोटिस हो गई और सबकी छंटाई कर दी गई। छंटाई ही नहीं किया गया बल्कि उसके बाद 500 आदमी भरती किये गये। भरती करने के बाद जब दरवार किया गया तो उसके बाद कहा कि हमने 121 आदमी रख लिये हैं। कल मन्त्री महोदय ने जवाब दिया है। मगर यह बात बिल्कुल झूठी है। वहाँ के प्रफसर ने क्या नोट दिया है कि जितने घेराब में थे, जिन्होंने स्ट्राइक किया था, कोई भी स्कीनिंग में नहीं आयेंगे जब उनका स्कीनिंग होगा। यह बात वहाँ पर कही गई है, यह सर्कुलर है, उस

का नम्बर में आपको दे सकता हूँ। यह सर्कुलर है सी० एस० टी० इ० आर० आइ० का है।

दूसरी बात यह है कि ऐस्टिमेट्स कमेटी की 70 वी रिपोर्ट में रेलवे की तरफ से यह कहा गया था—इलेक्ट्रिकेशन का वहाँ से सेंटर उठ रहा था, तमाम डिस्ट्रीब्यूट किया जा रहा था, तो यह कहा था कि 5 से 10 वर्ष जो आदमी काम किया है उसको नौकरियों में जरूर रखा जाएगा। ये ऐस्टिमेट कमेटी के पास रिपोर्ट दी गई। मगर दस-दस और पन्द्रह-पन्द्रह साल की नौकरियों वाले आदमियों को बंगाल में करीब 700 आदमियों को छाटा गया है। यहाँ करीब करीब 500 आदमी को छाटा गया है। आज मुकूर्जी को झूठी रिपोर्ट देने के लिए खड़ा कराया गया था, मगर इनको कौन खड़ा करायेंगा जिन्होंने झूठी रिपोर्ट दी कि उन्होंने 5 से 10 वर्ष के आदमियों को नौकरियों में रखा है जब इलेक्ट्रिकेशन का काम हो जाता है। यह मैं पूछना चाहता हूँ, मन्त्री महोदय जवाब दें।

यहाँ लाइट रेलवे का सवाल भी है। लाइट रेलवे ने ऐलान किया है हम फतुवा, इस्लामपुर स्टेशन को उठा देंगे। फतुवा इस्लामपुर को उठाये जाने के विरोध में मेरे पास कई मीमो-रेडम आये हैं। वहाँ की पब्लिक कहती है कि फतुवा इस्लामपुर स्टेशन वहाँ 50 वर्ष से है। वहाँ पर और कोई जरिया नहीं है, बस का भी वहाँ पर रास्ता नहीं है। उसको भी ये उठा देना चाहते हैं। हजारों आदमी निकाले जायेंगे और वहाँ की पब्लिक जो है उसमें ऐसा आतंक फैला हुआ है कि वह समझते हैं अगर उठ जायेंगा तो हमारा भविष्य क्या होगा। उस पर मन्त्री महोदय विचार करके बतायें की वह क्या करने जा रहे हैं। उसके बारे में गवर्नमेंट क्या करने जा रही है यह साफ तौर से बताना होगा।

दूसरी बात इलेक्ट्रिफिकेशन के वर्कर्स को 240 दिन के बाद परमेनेंट करने या दूसरी जगह भेजने का जहाँ काम हो वहाँ भेजने का अधिकार है कि नहीं, यह आज डिक्लियर करना पड़ेगा और आपके जो भी वर्कर्स हैं रेलवे में 7 लाख के करीब इनका भविष्य क्या होगा ? इनको 240 दिन के बाद जो कानूनो तौर से काम करते हैं इसके बाद उनका क्या होगा, उनको अल्टरनेटिव जाब मिलेगी कि नहीं, इसका डिक्लियरेशन मन्त्री महोदय को आज यहाँ पर देना होगा ।

एक बात मुझे यह निवेदन करनी है कि मेरी कस्टीट्यूटोनी में नवापुरा स्टेशन है जिस इलाके में अभी हमने वमों की खबरें सुनी कि वहां बमबाजी हो रही है, वह इलाका जो है वह 'नोमैसलेड' की तरह है। वहां पर रिपयूजी काफी बसते हैं, इस तरफ वह चाहते हैं कि एक हॉल्टिंग स्टेशन हो जाए ताकि पब्लिक आया जाया करेगी तो इस तरह की चीजें वहां नहीं होंगी। चोरी से लाखों करोड़ों का माल चला जाता है वहां से, में लिख लिखकर हैगन हो गया, परेशान हो गया। वहां की पब्लिक ने दरखास्त दी, मैं हताश हो गया हूं। जो पार्लियामेंट के मॅम्बर हैं वह जनता से मदद चाहते हैं। जनता कैसे मदद करेगी। जब हम पार्लियामेंट के मॅम्बरों की कोई बात नहीं सुनी जाएगी, कोई अटेंशन हमारी बात पर नहीं दिया जाएगा तो और कौन है जो आकर आपको कहेगा ? वह आफिसर जो है वह कहता है ठीक है, गलत है। आप कहते हैं गलत है। हम कहते हैं कि ठीक है। इन्क्वायरी करिये, चलिये हमको साथ ले जाइये। वह हैं कि आपको नहीं ले जायेंगे। पार्लियामेंट के मॅम्बरों को नहीं ले जायेंगे तो डिपार्टमेंट से जो रिपोर्ट आयेगी उस पर चेयरमैन गांगुली साहब आर्डर दे देंगे कि मैं सेटिस्फाइ हो गया, इसलिए कंसिल सुन्हारा बात ।

इस तरह से कैसे काम चलेगा ? कँजुअल के बारे में आपकी पालिसी क्या है यह आपकी डिक्लियर करना पड़ेगा, अमता-हावड़ा रेलवे और फतुहाइस्लामपुर रेलवे के बारे में अपनी पालिसी को आपकी डिक्लियर करना पड़ेगा कि आप क्या करेंगे और एलेक्ट्रिफिकेशन का क्या भविष्य होगा इसका भी क्लियर-कट जवाब मैं आपसे चाहता हूं ।

श्री बसवंत (भिंवंडी) सभापति महोदय, रेलवे मन्त्रालय ने जिन तीन नई रेलवेज के सर्वे के बारे में सप्लिमेंट्री डिमान्ड्स में लिखा है उनमें से हर एक की फाइनल सर्वे के ऊपर एक-एक हजार रुपये रखा है। दीवा वसीन रोड की जो सर्वे है उसकी फाइनल सर्वे आप बना रहे हैं। प्रथम सर्वे तो बन भी चुकी है, जितना अनुमान 4 करोड़ 50 लाख रुपये का रखा गया है। इंटर्नल लिंक रेलवे की वेस्टर्न और सेंट्रल रेलवे की है उसको डिपार्टमेंट अपने आप बना रहा है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि उसको आप जल्दी से जल्दी पूरा करें वर्यो कि अगर आप उसके डिमरेज का हिसाब लगायें तो दोनों रेलवेज में 10 या 15 करोड़ रुपये सालाना का अन्दाज बैठेगा जब कि उसके प्राथमिक सर्वे पर खर्च भी कर चुके हैं। जल्दी से पूरा करने के लिए इसके कामको सरकार अपने हाथ में ले तो जो हमारा डिमरेज का नुकसान होता है उससे हम बच जायेंगे ।

जिस समय रेलवे बजट पर बम्बई की सबरवन ट्रेन्स के बारे में चर्चा हुई थी उसके बाद श्री नन्दा ने स्वयं जाकर उनकी भीड़ भाड़ को देखा है, देखा ही नहीं है बल्कि उन गाड़ियों में उन्होंने यात्रा भी की है और बेस्टर्न और सेंट्रल दोनों रेलवेज के तीसरे दर्जे में सवारियां रोज किस तरह से यात्रा करती हैं इसका भी अनुभव किया है। चूँकि श्री नन्दा उन यात्रियों की हालत को देख चुके हैं इसलिए

[श्री बसवन्त]

वहाँ की तीसरे दर्जे की यात्रा करने वाली जनता उन से यह आशा अवश्य करती है कि उस की स्थिति में सुधार लायेंगे।

अक्सर यह देखा गया है कि जब भी गाड़ियां बढ़ाने की बात कही जाती है तब समय समय पर एक दो गाड़ियां बढ़ा दी जाती है। रेलवे मंत्रालय की ओर से कह दिया जाता है कि जहाँ पहले 300 गाड़ियां चलती थीं, वहाँ अब हम ने दो और बढ़ा दी हैं। लेकिन कौन सी गाड़ियां बढ़ाई जाती हैं? जो शार्ट-डिस्टेंस गाड़ियां होती हैं वह बढ़ा दी जाती हैं, दस-दस पन्द्रह-पन्द्रह मील की गाड़ियां होती हैं वह बढ़ा दी जाती हैं, मत्तर-अस्सी मील की जो गाड़ियां होती हैं वह नहीं बढ़ाई जाती हैं। इस से गलत-फहमी हो जाती है। यहाँ जब हम सवाल करते हैं तो पता चलता है कि दो गाड़ियां चलीं, लेकिन वह दस-दस मील की दो गाड़ियां चलीं लम्बी गाड़ियां छोड़ दी गईं। इस पर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए।

श्री नन्दा ने 11 सूत्री कार्यक्रम अपना रखा है। मैं उस का स्वागत करता हूँ क्योंकि वह दिल से काम करने हैं। लेकिन कर्मचारियों का महासंघ है, उससे सहयोग मिलना जरूरी है। नहीं तो काम में सुधार कैसे होगा? जब हम लोग स्पीच सुनते हैं और टीका टिप्पणी करने में समय लगाते हैं तो उस से तो सुधार नहीं होगा। कुछ काम करने से ही सुधार होगा। जो मंत्री महोदय का 11 सूत्री कार्यक्रम है उस को अगर कार्यान्वित किया जाये तो लोगों का भी फायदा होगा और काम भी अच्छा होगा।

अब मैं विरार फुट ओवर ब्रिज की बात कहना चाहता हूँ। विरार पश्चिम रेलवे के कोकठ ट्रेन्स का टर्मिनस है। वहाँ पर 1948 से

फुट ओवर ब्रिज बनाने की मांग है। पिछले साल वहाँ की जनता ने एक सेमिनार किया जिस में श्री कुटे, एम पी प्रेजिडेंट थे। उस में उस की मांग की गई। लेकिन उसका जवाब यह मिला कि वहाँ की कन्सल्टेटिव कमेटी ने उस को रिकग्नाइज नहीं किया है। मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर उस ने क्यों रिकग्नाइज नहीं किया? क्योंकि जो कन्सल्टेटिव कमेटी है उस में कोई भी थाना डिस्ट्रिक्ट का आदमी नहीं है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वहाँ पर फुट ओवर ब्रिज बनाया जाये और विरार में जो इंटरनल ओवर ब्रिज बना हुआ है उस को दोनों तरफ से बढ़ा किया जाये। इस से वहाँ की बीप हगार आवादी को सुविधा मिलेगी और वहाँ की जनता की जो मांग 1948 से चली आ रही है उस की भी पूर्ति हागी।

इस के बाद मैं सवुप्रवरबन स्टेशनों पर पीक अवर्स में ज्यादा बुकिंग बिंडो बनाने के सवाल को रखना चाहता हूँ। अगर वहाँ पर ज्यादा बुकिंग बिंडोज खोली जाएं तो रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी और लोगों का बिना टिकट चलना भी कम हांगा। डोम्ब्यूली में ज्यादा बुकिंग की खिड़कियां खोलने के लिए सत्याग्रह भी हुआ था। मालूम नहीं रेलवे मंत्रालय क्यों इस मामले से इतनी झिंकझिंक करता है। अगर पीक अवर्स में, अर्थात् तीन घंटे के लिए सुबह और चार घंटे के लिये शाम को टिकट देने के लिए अधिक खिड़कियां खोली जाएं तो जनता की काफी कठिनाई दूर हो जाएगी। आज हम को इसके लिए अगर सत्याग्रह करना पड़ता है तो मैं इसको ठीक नहीं मानता हूँ, लेकिन इस बात पर अगर ध्यान दिया जाए तो ज्यादा अच्छा होगा।

सैंटल रेलवे में डेढ़ साल से दादर को टर-मिनस बनाया गया है। इस का मतलब यह

होता है कि कई गाड़ियां दादर में ही ठहर जाती हैं, जब कि सारी वेस्टर्न रेलवे की गाड़ियां बम्बई सेंट्रल चली जाती हैं। नतीजा यह होता है कि मसूर आदि जाने वाले यात्रियों को दादर से वापस आना पड़ता है बम्बई सेंट्रल को। अगर दादर स्टेशन में वेस्टर्न रेलवे की गाड़ियां भी ठहराई जाएं तो इससे लोगों को काफी फ्रंटियर मेल तो दादर ठहरता है लेकिन सुविधा मिलेगी डीलक्स नहीं ठहरती। उस के वहां न ठहरने से पूना और नासिक जाने वाले एम पीज को भी कठिनाई होती है और वहां की जनता को भी असुविधा होती है।

कल्याण, करनत और कसारा आदि जो स्थान हैं वहां सारी एक्सप्रेस तो ठहरती हैं लेकिन विरार में सारी एक्सप्रेस गाड़ियां नहीं ठहरती, केवल दो ही ठहरती हैं। नतीजा यह होता है कि पहले वहां से वोरिवली जाना पड़ता है जो विरार से 18 मील दूर है और उस के बाद उतना ही वापस आना पड़ता है। अगर विरार में गाड़ियां ठहराई जाएं, तो इस से रेलवे पर भी प्रेशर नहीं पड़ेगा और जनता को भी सुविधा होगी।

श्री मोलह प्रसाद (बाँसगाँव) : सभापति महोदय, रेलवे मंत्री ने जो अनुदान की मांगें और पूरक मांगें पेश की हैं में उन का विरोध करता हूँ। विरोध करने के पर्याप्त कारण भी हैं। पहला कारण तो यह है कि इस रेलवे बजट में कहीं भी इस देश के कंजुअल लेवर्स का हवाला नहीं दिया गया है। रेलवे कानून के अनुसार यहाँ की कंजुअल लेवर को अगर काम करते हुए 240 दिन को जाते हैं तो उनको परमनेन्ट कर दिया जाता है। लेकिन रेलवे अधिकांगी ऐसा प्रबन्ध करते हैं कि 240 दिन पूरे होने के पहले ही उन को दो दिन के लिए छोड़ दिया जाता है और दो तीन दिन का गैप देकर उन को फिर लगा दिया जाता है। इस तरह

से आठ-आठ दस-दस साल तक उन को टेम्पोरेरी रखा जाता है। अब तक उन को परमनेन्ट करने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

दूसरा कारण यह है कि आज रेलवे तो घाटे में चलती है लेकिन ट्रक मुनाफे में चलते हैं, वसों मुनाफे में चलती हैं। इसका कारण यह है कि जो योजनायें मन्त्रालय बनाता है वह ठीक नहीं होतीं। अगर आप सही मानो मैं रेलवे को लाभप्रद बनाना चाहते हैं तो इस देश में रेलवे के जा प्रथम और द्वितीय श्रेणी के अधिकारी हैं आप उन की प्रतियोगितायें आयोजित करें और जो अधिकारी कम पैसे में अधिक लाभप्रद योजना प्रस्तुत करें उन्हें विभिन्न रेलवेज में जनरल मैनेजर और रेलवे बोर्ड का चेअरमैन बनाया जाये। जब तक आप लाभप्रद योजनायें नहीं बनायेंगे इस तरह से तब तक आप रेलवेज में कोई सुधार नहीं कर सकेंगे।

अभी भी रेलवे मन्त्रालय का दृष्टिकोण राष्ट्रीय नहीं हुआ है। यहाँ दिन रात चीन और पाकिस्तान के हमले की चर्चा होती है लेकिन लखनऊ से प्रसम तक की जो रेलवे लाइनें हैं उन को बड़ी लाइनों में बदलने की अब तक आप के पास कोई योजना नहीं है। भटनी लखनऊ तक की लाइन का पहला सर्वे हो चुका है, इंजीनियरी की रिपोर्ट आ चुकी है, लेकिन रेलवे मन्त्रालय कभी उस पर सोचता नहीं है।

राष्ट्रीय दृष्टिकोण से तथा सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी उचित है। उत्तर प्रदेश, बिहार, असम आदि के पिछड़े हुए इलाकों का भी इससे औद्योगिक विकास हो सकेगा। राष्ट्रीय दृष्टिकोण से आप कभी भी नहीं सोचते हैं। इसलिए मैं इन अनुदानों की मांगों का विरोध करता हूँ।

मार्टिन कम्पनी बहुत दिनों से चल रही है।

[श्री मोलहू प्रसाद]

यह एक प्राइवेट कम्पनी है। अब इसको बन्द हुए बहुत दिन हो गए हैं। शाहदरा से सहारनपुर तक एक गाड़ी चलती थी। लोगों की मांग है कि इसको पुनः चालू किया जाए लेकिन इसको चालू करने के लिए रेल मंत्रालय की ओर से कोई कार्रवाई नहीं की जा रही है। मैं चाहता हूँ कि या तो आप इसको पुनः चालू कराएँ या इसको आप स्वयं चलाएँ और लोगों की कठिनाइयों को दूर करें।

पेरुमल कमेंटी ने रेलवे से सम्बन्धित जो सिफारिशों की थीं उनके सम्बन्ध में अधिकारियों और रेलवे बोर्ड की तरफ से तथा गृह मंत्रालय की तरफ से टालमटोल की नीति अपनाई जा रही है। श्री जगजीवन राम जो रेल मंत्री थे उनके कार्यालय में ऐसी व्यवस्था की गई थी तो तब उनको जारी न रखने का क्या औचित्य है, यह मेरी तरफ से नहीं आया है। उस वक्त जो परिस्थितियाँ थीं वही परिस्थितियाँ आज भी विद्यमान हैं। इस वास्ते अब यह भेदभाव क्यों किया जा रहा है।

अनुसूचित जातियों और आदिम जातियों के कर्मचारियों की नियुक्ति और उनकी पदोन्नति के मामले में जो पक्षपात होता है, उसका कोई निराकरण तो निकाला जाना चाहिये। रेल मंत्री ने जो सात नवम्बर को पत्र भेजा और जिन सिफारिशों को श्री जगजीवन राम के कार्यकाल में मान्य किया गया था अब इन सिफारिशों को न मानने का औचित्य उस पत्र से सिद्ध नहीं होता है। इस वास्ते मैं कहूँगा कि अनुसूचित जातियों और आदिम जातियों के कल्याण के सम्बन्ध में फिर से आप विचार करें और पेरुमल कोटी की रिपोर्ट को आप स्वीकार करें। इसको अस्वीकार करने का कोई औचित्य नहीं है। अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों के हितों की रक्षा के लिए पेरुमल

कमेंटी ने यह भी सिफारिश की थी अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के जो संघ बने हैं, इनको समान्यता दी जाए। लेकिन रेल मंत्रालय और गृह मंत्रालय यह कहता है कि जाति के आधार पर मान्यता प्रदान नहीं की जा सकती है। आप देखें कि जातियाँ उप जातियाँ और धर्म जब तक लिखा नहीं रहता है तब तक पार्लिमेंट के मੈम्बर या एसेम्बली के मੈम्बर भी चुनाव लड़कर और जीत कर नहीं आ सकते हैं, नौकरी प्राप्त नहीं की जा सकती है। इस वास्ते उसके आधार पर उनको समान्यता मिलनी चाहिये। आप उस समिति की सिफारिशें इस वास्ते नहीं मान रहे हैं कि यहाँ अफसरों का राज है। इस देश में जनतंत्र तो नाम के लिए ही है। इस नाम की यहाँ कोई चीज नहीं है। जो अफसर कहेंगे वही बात आप मान लेंगे। अगर ऐसा ही रहा तो काम नहीं चल सकेगा। अकल के ठेकेदार यही नहीं है। मैं कहूँगा कि जो प्रतिभाशाली अफसर है, उनकी प्रतिभा का लाभ उठाया जाना चाहिए और इस के लिए प्रतियोगिता होनी चाहिए। ठीक ढंग से योजनाओं को कार्यविगत करने के लिए रेलवे मुनाफे में चल सके घाटे में चलने से हट कर, और उसी तरह मुनाफे में चल सकें जिस तरह से बसें, ट्रक आदि चलती हैं, इसके लिए यह आवश्यक है कि एक प्रतियोगिता आयोजित की जाए और सभी श्रेणियों, प्रथम, द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ, के कर्मचारियों को उसमें भाग लेने के लिए आमंत्रित किया जाए। रेलवे में चोरी कैसे खत्म हो सकती है, मुनाफे में रेलवे को कैसे चलाया जा सकता है, इसको लाभदायक कैसे बनाया जा सकता है इसके बारे में सभी के विचार आपको पता चल जायेंगे। और जो अच्छे विचार आपके सामने आएँ उनको आप कार्यविन्त कराएँ। आज होता है यह कि भाई भतीजावाद का सहारा लिया जाता है और जो प्रतिभाशाली व्यक्ति होते हैं वे चाहें अधिकारी हों या कर्मचारी, उनको कभी अवसर

नहीं मिलता है। उनको तरक्कियां नहीं मिलती हैं और इसका नतीजा यह होता है कि सारी योजना विफल हो जाती है। आप चाहे ग्यारह-सूत्री कार्यक्रम बनाएं भी पंद्रह-सूत्री ये सब मिट्टी में मिल जाएंगे अगर आप ने इस तरह से काम नहीं किया। अगर आप चाहते हैं कि काम ठीक हो तो आप एक प्रतियोगिता करिये और उस प्रतियोगिता के आधार पर नियुक्तियां तथा पदोन्नतियां हों। वरना जैसा काम हो रहा है ऐसे ही होता रहेगा। आप के साधु समाज से सुधार नहीं होगा और कोई आपको धन्यवाद देगा और कोई आपकी निन्दा करेगा और यह धन्य चलना रहेगा और गाड़ियां जंमे चलती हैं, बैसे चलनी रहेंगी। देश जहन्नुम में चला जायेगा। इस वास्ते मौलिक परिवर्तन लाने की जरूरत है।

इन सब कारणों से जो ये अनुदानों की मांगें हैं, इन समूची मांगों का मैं विरोध करता हूँ।

SHRI BEDABRATA BARUA (Kaliabor) : Sir, the basic fact about the railways in India is the very uneven development of the railways in the country. This has happened in spite of the attempt to fill up the gap. In fact, the railways themselves have contributed to the present imbalance in the country. I therefore suggest that the entire transport policy, not only the railway transport but road transport as well as canal transport, should be reived particularly in relation to the areas like Assam to which I belong, where the railway system has been consistently neglected. The canal system that was there in existence before the partition has disappeared, and a new canal system has been hanging fire for the last 20 years. The Brahmaputra canal system which was proposed was always rejected by the Transport Ministry. When a backward area is to be developed, the question of transport policy must come in. Road transport are and laid transport competing; one is in the private sector and the other is in the public sector. It is very easy to say that railway transport will not be profitable because railways mem-

selfs have allowed competition from road transport in such a manner that in Assam thousands of trucks are going, imposing a huge burden on the State administration in terms of maintenance of roads. Because of the inefficiency of the railway system and the high cost of metre gauge etc., the development of railways has never been taken seriously in Assam and the relation between rail and road transport has not been put on a proper keel. Therefore, my suggestion is that the railway system in Assam must be brought up-to-date. It will not do to have one system for the rest of the country and another for Assam. On the one hand we have a fast train going from Delhi to Calcutta in 17 hours and on the other, in Assam, to travel 200 miles from Gauhati, the train takes 17 hours! The Railway Ministry should not say that in ten years time there will be some improvement. They should extend the broad gauge line throughout Assam. We have one line connecting Assam with the rest of the country. The broad gauge line should be extended upto Gauhati. Immediately it should be included in the fourth plan.

During the British days, only tea gardens were connected by railways. As a result of it, all leading towns of Assam except Gauhati and Dibrugarh are not connected by railways. We have made a suggestion—this suggestion was made even during British days—that by connecting Barua—Bamungaon with Silghat, a distance of 45 miles, one can have a good railway system connecting Nowgong, Jorhat and Golaghat. This suggestion has been consistently turned down in spite of the fact that it was considered feasible 20 years ago. I request the Railway Ministry to construct this 45 mile railway line, so that the townst of Assam can be connected by rail. It is a small demand.

Due to Naga depredations, the running of trains during night was discontinued. Now an attempt should be made to restore them. This should not be made a pretext for discontinuing night trains for ever in this area. No train leaves Gauhati in the evening to any place in Assam. This position should be remedied. As a result of an agitation, a train was introduced between Jorhat

[Shri Beera Brata Barua]

and Gauhati. It is a hopeless train taking 17 hours to cover 200 miles. It should be made faster. A number of shuttle trains should be introduced between different junctions in Assam, so that some sort of relief can be given to the passengers.

श्री लखन लाल कपूर (किशनगंज) : इन अनुदान की मांगों के अवसर पर सदन के बहुत से सदस्यों ने नन्दा जी को उनली दक्षिणा तथा उनकी कार्य कुशलता के लिए धन्यवाद दिया है। मैं भी उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ इसलिए कि एक दिन की बात है कि मैं असम मेल से नहीं जाना चाह रहा था और मेरी जीप के खराब हो जाने के कारण मैं असम मेल के शॉर्ट-यूल्ड टाइम से छः घण्टे लेट स्टेशन पर पहुँचा। छः घण्टे लेट पहुँचने पर भी मैंने असम मेल को स्टेशन पर खड़ा पाया और वह गाड़ी मुझे मिल गई और मैं उस में यात्रा करने में सफल हो गया।

आज कल भारत की रेल गाड़ियाँ, चाहे वह राजधानी एक्सप्रेस हो, असम मेल हो, पंजाब मेल हो, तूफान मेल हो, मद्रास मेल हों, कोई भी हो, बस गाड़ी में ज्यादा तेज नहीं चल पा रही है। इसकी सारी जिम्मेदारी रेलवे बोर्ड पर है।

श्री नन्दा ने रेलवेज में सुधार के लिए जो ग्यारह-सूत्री कार्यक्रम बनाया है, उसके बारे में उन्होंने सदस्यों की सजेसन्ज इनवाइट की हैं और कहा है कि वे इसमें अपना सहयोग प्रदान करें। मैंने अविलम्ब आज से करीब छः महीने से पहले उस ग्यारह-सूत्री प्रोग्राम के बारे में श्री नन्दा को अपने लिखित सुझाव भेज दिये थे। आपके सुझाव मिले हैं, इस बारे में आप से बातें करेंगे और आप को इसका उत्तर दिया जायेगा, इस के अलावा मंत्री महोदय की ओर से आज तक मुझे कुछ नहीं मिला है।

उस पत्र में मैंने यह सवाल उठाया था कि रेलवे बोर्ड में कई अफसर पंद्रह-पंद्रह सालों से बँटे हुए हैं, जबकि रेलवे बोर्ड आफ कान्डक्ट के अनुसार कोई अफसर एक जगह पर तीन वर्ष से ज्यादा नहीं रखा जा सकता है। इसका नतीजा यह है कि जूनियर अफसरों और कर्मचारियों की सीनियारिटी रुकी हुई है।

इस लिए सारी बीमारी रेल भवन और रेलवे बोर्ड से शुरू होती है। अगर श्री नन्दा रेलवेज को ठीक तरह से चलाना और घाटे को रोकना चाहते हैं, तो वह सब से पहले रेलवे बोर्ड को देखें, जो सारी बीमारी की जड़ है। रेलवे बोर्ड की कोई जरूरत नहीं है। इस सदन में सदस्यों ने बार-बार कहा है कि रेलवे बोर्ड की कोई प्रावश्यकता नहीं है। यह सफेद हाथी यहां बैठ कर सारे देश की रेलवेज को चलाने की जिम्मेदारी लेता है, लेकिन सारी बुराइयाँ रेलवे बोर्ड से चलती हैं और जी० एम्ज० तक पहुँचती हैं। रेलवे बोर्ड को खत्म करने की व्यवस्था करनी चाहिए और उस के स्थान पर एक एक एक्सपर्ट्स कमिटी के द्वारा रेलवेज की व्यवस्था होनी चाहिए, बर्ना रेलवेज में करप्शन, अफ्टा-चार और घाटा कभी खत्म नहीं होगा।

यह सरकार समाजवाद का नारा देती है और समाजवादी व्यवस्था में विश्वास करने का दावा करती है। 1958 की हड़ताल के बाद रेलवे कर्मचारियों को इन्टेरिम रिलीफ दिया गया है, जिस के लिए मंत्री महोदय ने लगभग 36 करोड़ रुपये की ये मांगें पेश की हैं। लेकिन जो लोग इस रेल के चक्के को चलाते हैं, जो खून पसीना एक करते हैं, उन को क्या दिया जा रहा है? पंद्रह रुपये। लेकिन जो लोग रेल भवन के एयर-कन्डीशन कमरों में बैठते हैं, उन को 45, 50 और 65 रुपये दिये जा रहे हैं। क्या यह इस सरकार की समाजवादी व्यवस्था है। यह कार्य समाजवाद के खिलाफ है और इसके लिए वह बर्घाई के पात्र नहीं हो सकते हैं।

जब से श्री नन्दा मिनिस्टर बने हैं, तब से रेलों में सुधार करने और विशेषकर केटरिंग के कारण पैयेंजर्ज को होने वाली असुविधा के बारे में मैं उन से तीन बार मित्र चुका हूँ और आवे दर्जन से ज्यादा खन भेज चुका हूँ। जो लोग रेल में यात्रा करते हैं, उन को खाने को नहीं मिलता है उन की सड़ी हुई चीजें और कम चीजें मिलनी हैं, उनको खाना टाइम पर नहीं मिलता है, उन की अवहेलना होती है और इस विभाग में चोरी फैली हुई है।

मैंने कटिहार का उदाहरण दिया है। जब डा० राम सुभग सिंह मंत्री थे, तब मैं उनके ध्यान में यह मामला लाया था। स्वर्गीय मेन साहब के सामने भी मैं ने इसको रखा था। कटिहार की जनता की तरफ से यह एक पब्लिक पेटिशन पड़ी हुई है। जो बातें आज श्री विद्वास ने कही हैं, वे सारी बातें मैं ने डिपेल में लिखी हैं। लेकिन इस के बावजूद इस बारे में कोई एक्शन नहीं लिया जा रहा है। 1-10-1966 में रेलवे बोर्ड के आदेश के द्वारा प्राइवेट केटरर को हटा कर उस के स्थान पर डिपार्ट-मेंटल केटरिंग शुरू करने का आर्डर इश्यू किया गया। उस के बाद रेलवे बोर्ड में पेशवा हुई और 16-1-69 को डिपुटी डायरेक्टर ट्रैफिक (जेनेरल), रेलवे बोर्ड के डी० ओ० लैटर नम्बर 96-टि० जी० III 635 के द्वारा यह आदेश दे दिया गया कि डिपार्टमेंटल केटरिंग को हटाकर प्राइवेट केटरर को वापिस लाया जाए। श्री नन्दा ने इस बारे में कहा कि आश्चर्य इस बात का है कि रेलवे की नीति है कि एक स्टेशन पर दो तरह की केटरिंग व्यवस्था नहीं हो सकती है, तो फिर वहां पर प्राइवेट केटरर को कैसे रखा गया। लेकिन इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। आज एन० ई० एफ० रेलवे में मेसर्ज अग्रवाल ब्रदर्स की मानोपली है। वहां डिपार्टमेंटल केटरिंग को हटा कर उन्हें सात स्टेशनों और चार डाइनिंग कार्ज में काम दिया गया है।

मेसर्ज अग्रवाल ब्रदर्स इस केटरिंग को सव-लेट करके आठ लाख रुपया कमाते हैं। उस कम्पनी का अपना एक पैसे का भी इनवेस्टमेंट नहीं है। आठ लाख रुपया कमाकर वे रेलवेज को सिर्फ बीस हजार रुपया देते हैं। मैं इसको सबन की मेज पर रखता हूँ और चाहता हूँ कि इस में रेलवे बोर्ड का जो हाथ है उस के बारे में वाजाव्ना सी० वी० आई० की तरफ से एन-वायरी हो। इसके लिए इंस्पेक्टर भेजने से काम नहीं चलेगा।

मेसर्ज अग्रवाल ब्रदर्स एक मरे हुए आदमी, एम० लाल नाम से सिग्नेचर कर के कम्पनी को चला रहें हैं। एम० लाल के भाई ने यह एफिडेविट दिया है कि वह मर चुका है और एम० लाल का फोटो दिया है। वह फोटो श्री नन्दा को भेजा जा चुका है। इस सब के बावजूद मेसर्ज अग्रवाल ब्रदर्स एक मरे हुए आदमी के नाम से सिग्नेचर करके अपना काम कर रहे हैं। यह बहुत भयं-कर और गम्भीर बात है। इस बारे में एनक्वा-यरी होनी चाहिए और उन को बाजाव्ता सजा होनी चाहिए।

SHRI DHIRESWAR KALITA (Gahu-ati): On a point of order. A very serious allegation has been brought against the Railway Board by the hon. Members we demand on behalf of the House that a parliamentary inquiry committee should go into this.

MR. CHAIRMAN: There is no point of order. I hope, the hon. Minister will reply to it.

श्री लखन लाल कपूर सरकार ने शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे को एवालिंस कर दिया है। उस के कर्मचारियों को प्रोचुइटी नहीं मिली है और बलोजिंग एलाउंस नहीं मिला है। जब पिछले बजट सेशन मामनीय सदस्य, श्री कुण्डू,

[श्री लखन लाल कपूर]

ने यह सवाल उठाया था, तो मंत्री महोदय ने कहा था कि मैं खुद इस मामले को देखूंगा। लेकिन अब उन्होंने यह जवाब दिया है कि यह मामला मिनिस्ट्री आफ लेबर को रेफर कर दिया गया है कि उनको पैसा क्यों नहीं मिला है। उन्होंने क्या प्रामिस किया था और अब क्या जवाब दे रहे हैं।

माननीय सदस्य, श्री फणि गोपाल सेन, ने जूट के वेंगज के बारे में सवाल उठाया है। यह बहुत गम्भीर बात है और सदन को देखना चाहिए कि इस के पीछे क्या राज है। वड़ जूट से एक-तिहाई फारेन एक्सचेंज कमाता है। बिहार, आसाम और विशेषकर नार्य बिहार जूट के सब से बड़े अड्डे हैं और किसानगंज एशिया में सब से बड़ा निर्यात का सेंटर है।

वहाँ पर उन्होंने तीन महीने वेंगज नहीं दिए क्योंकि इस्टन रेलवे के अधिकारी जूट मिलों के मालिकों से मिल गये। उन से मिल कर उन्होंने एग्जट्री वेंगज देना शुरू नहीं किया और तीन महीने तक नहीं दिया। कारण की यह हमारे यहाँ जूट का पीक सीजन है - सितंबर, अक्टूबर और नवंबर। 70 लाख मन जूट हमारे यहाँ होता है पूरिया और सहरसा में। लेकिन दस रुपया प्रति मन घाटे पर कास्तकारों का अपना जूट बेचना पड़ा क्योंकि मिल मालिकों ने रेलवे के अधिकारियों से मिल कर वेंगज आने नहीं दिये, गाड़ी नहीं मिली रेलवे बोर्ड से और उन्होंने उन से सस्ते दाम में जूट लेकर अपने गोदामों में जमा किया। बाध्य होकर जूट प्रोडर्स को कम दाम में जूट उनके हाथ बेचना पड़ा। इस में 7 करोड़ रुपये का घाटा बिहार के जूट के छोटे छोटे किसानों को हुआ है। इस के लिए कौन जिम्मेदार हैं? इसकी एन्क्वायरी हाई लेवल पर होनी चाहिए। यह इतना बड़ा

करप्शन जो पूंजीपतियों से मिल कर हुआ है उस की एन्क्वायरी जरूर होनी चाहिए।

अन्त में एक बान और मुझे कहनी है। रूखाताला बंध उड़ीसा में है, यहाँ नैरो गेज लाइन है, इस को ब्राड गेज करने के लिए अब ने प्रामिज किया था, यह काम आप पूरा कर दें।

SHRI S. N. MISRA (Kannauj) : Mr. Chairman, Sir. I must congratulate the hon. Minister of Railways for taking up in a very short time three important aspects which are necessary for bringing about improvement in the railways. The 11-point programme initiated by the hon. Minister has taken shape. It is very difficult to complete the programme in a very short time.

The difficulties of the passengers have been looked into. Now we have got checking done by officials, not only by officials but also we have taken cooperation of private individuals, societies and associations. They are at work. We will be able to find a larger improvement there. We have already found an improvement. An improvement has been done in the cleaning of the carriages, the services, the lighting and in the running of the trains.

My hon. friends over there said that there has been delay in the running of the trains. They have not visualised that we have lost ten times more the working hours only by one single device, that is, by pulling up the chain. The provision has already been made whereby the penalty for wrongful pulling up of the chain has been increased five times. Unless we curb these activities which lead to loss of time, it is not possible to have regulated timings for one single individual to do everything. I beseech all my brother Members of Parliament to cooperative.

The other day, I had a talk with the hon. Minister. He is prepared to entrust certain powers of checking to the Members of Parliament. (Interruptions) There are

people who have been thinking of the police only. They have to change their attitude. They have to convert police into policy. They have to change outlook and thinking. It is not the destructive criticism that helps. We have to come forward with constructive programme and to complete the programme takes always time. Within a short time, the hon. Minister of Railways has been able to do much. You give him an opportunity, time and necessary funds and also your cooperation and you will realise what he has been able to do.

SHRI DHIRESHWAR KALITA : We are giving him everything ; we are not denying our cooperation. But he is not coming forward.

SHRI S. N. MISRA : None of the Members here will be able to produce even a child in less than 9 months and 10 days. How can the hon. Minister complete the programme in such a short time ? You give him time. It is the productivity of the railways. You have to think of it. You can talk very well unconscious of it.

SHRI J. M. BISWAS : Out of 9 months how many months Nandaji has been given ?

SHRI S. N. MISRA : I am very happy that you have started interrupting. Have some introspection and try to find out as to how many more facilities you have now... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : There is very little time. There is no time for interruptions.

SHRI S. N. MISRA : The employees have also been benefitted. It is unfortunate that party politics has been brought into the railways also. With the large number of Unions that have come in, we are sorry, that our labour is not giving us all that is possible for which not the labour is responsible but the vested interests and the political Parties are responsible. Try to correct yourself and do service to the country.

SHRI J. M. BISWAS : Only the Congress Party is responsible.

SHRI RANDHIR SINGH : Please don't interrupt him.

SHRI S. N. MISRA : I am sorry to say that some of my vocal friends do only believe in talking. They do not have the patience to watch and see. They may do it at home, but, here they think they need have no fears. So they keep on talking. Even the Chairman has permitted my learned friend unnecessary interruptions. He would not get them at home but he is having the liberty of having interruptions here. I would beg of him to maintain a little decorum in the House. (*Interruptions*) This is the reason why there are interruptions in the working of the railways and there is a fall in the efficiency of the railways. By talking they want to interrupt the efficiency of not only this House but also of the railways.

Let the hon. Member give time. After all the railways have been running. You do not know what improvements have been made. It is not easy to see everything. But after you have put your mind to that direction, then alone you will be able to realise how many trains have been speeded up.

We have limited resources. Now let us enlist the co-operation of the public. You don't remember and you don't realise the amount of losses the railways are suffering on account of pilferage. Look at the claims that are being made. You have to raise your character. It is the co-operation that will be required from every section of the people. It may not be possible for one single individual like the hon. Minister to whom it has been entrusted. It is with your co-operation that he will be able to do much more things than you expect.

With these words, I support the demands of the Railways.

SHRI A. SREEDHARAN (Badagara) : Sir, we are living in an age where the modern means of transport are being revo-

[Shri H. Sreedharan]

lutionised. Modern science to-day is thinking in terms of magnetic tracks and that day is not far off when we will have atomic trains.

When you look at the Railways, you have to judge the Railways by modern standards and not by what Mr. Nandaji has done through his eleven-point programme. The watchword of modern programmes is speed, comfort and safety at reasonable cost... (Interruptions) I would like to ask the Members sitting in the Government Benches to look at the Railways and judge them by the yardstick that I have mentioned.

How many new trains you have introduced which run at high speed? We were told when the Rajdhani Express was introduced from Delhi to Calcutta that many more Rajdhani Expresses would come. A Rajdhani Express would run from Madras to Delhi also, it was stated. But nothing has come out. The trembling mountain has only brought forth a mouse, that is the supplementary demand.

In my State there is one train which runs from Caunatore to Ernakulam. It takes 14 hours while the State transport takes only 8 hours. I would like to tell Mr. Nandaji through you that the Railways are facing keen competition from the State transport and air travel. Unless you modernise these trains, unless you speed up the trains, the State Road Transport will take over the entire service. I know what they say. They say, in spite of all the efforts taken, there is a huge rush on the Railways. It is not because of your efficiency. It is because of the increase in population. Large number of people are travelling because of development in industry. Therefore, it is not because of the efficiency of the trains. This is a matter which you have got to look into, from a scientific point of view.

Next I wish to deal with comforts of the railway passengers. Sir, it has been said on the floor of the House many times that the Railway should provide the mini-

mum comforts to the passengers. Of course, we are not comparing our Railways with the Railways in the United Kingdom and the United States where travel by train is a luxury. They say, they will provide drinking water in the trains. But nothing has been done. The hon. Members of the Congress benches said that Nandaji has revolutionised and brought in efficiency. But I would like to ask: Have you succeeded in providing drinking water in all the Express trains in India? I have to ask this straight question. Can he stand up with a clean conscience and say that there is one train in India which is running to correct time? There is not even one single train in India which is running to correct timings. What is the efficiency that you are talking about?

You talk about labour and you say so many things about labour and you compare it with other countries. I say, labour in every country in the world is on their triumphant march and no Government will be able to stop their onward march.

There is another point that I want to bring to his attention. For this Railway Ministry, Sir, the Railways does not exist beyond the south of Madras. During the short period that Shri Govinda Menon was the Railway Minister something was done to improve the condition of the Railways beyond the south of Madras. That is all.

I would like to cite one instance. Let Shri Nandaji travel by the direct coach from Mangalore to Delhi. I won't call it a direct coach, but I would call it a pig-sty. I have travelled in this coach a number of times. There is no electricity; there is no fan. They are attaching very old compartments. Sitting in Delhi, I know, it is very difficult to reach far off into the hearts of Kerala. But this is what is happening. They attach very old coaches which are lacking in amenities in such long distance trains.

Once I asked the Railway Officer: Why are you attaching such old compartments to long-distance trains? This is what I have been told; 'It is because Members of

Parliament from the South do not shout about these things.' I know this thing will not happen in any part of Delhi. They talk about economy. Where is economy? Why do you keep this white elephant of a Railway Board? Why do you attach big saloons to big railway officers? You talk so much about socialism. Why don't you abolish this special saloon given to big officers?

There is one more point about my constituency which I will mention before I finish. I wrote a letter on the 29th November, 1970 to the Railway Minister. He did not care to reply to me. I have been elected by the people and I am here to represent their grievances. I am not here by the courtesies and the convenience of the Railway. I again repeated my letter on the 6th of December. He merely acknowledged the letter. This is what he said:

"I am in receipt of your letter of 30th November, 1970 regarding stoppage of West Coast Express at Badagara, provision of platform shelter at Chemmancheri railway station in Olavakkot Division and certain other matters."

What is this? Am I receiving an acknowledgement for a money order form? I am a Member of Parliament. At least, Shri Nandaji should have said, I am looking into it, or I am asking the Southern Railway about it.

We want stoppage of the West Coast Express at Badagara. The Chemmancheri Railway Station in the Olavakkot Division should have a roofed platform. These are the simple demands. This matter has been pending for a long time. About the overbridge at Choryde, the stock reply that they give is that the State Government has not acquired the place. I made enquiries in Trivandrum. I was told that they have acquired the place and they have submitted the papers. But as yet nothing has come out of it. Now, I would like to place a small demand before the Southern Railway, which relates to my constituency. It is regarding the construction of a proper platform at Chemmancheri railway station in my constituency. That is the only one railway

station in the entire Olavakkot division where they do not have a platform.

Kerala is a State where there are heavy rains. I had pointed this out several times, but nothing has come out of these representations.

Finally, I come to the need for the reconstruction of the goods shed Badagara railway station. This was constructed in the South Indian Railway years back, and now it is a dilapidated building, and any day it may collapse and kill the workers working there. There is no space now for storing the goods, because all around the yarn bales are stacked. I sent to the hon. Minister a photograph which was recently published in the newspapers in this connection, but I have not received any reply from the hon. Minister. I would say that we can tolerate incompetence, because most of the Ministers are incompetent, but when incompetence is combined with impertinence, it takes a man to his doom.

SHRI M. SUDARSANAM (Narasaraopet): I am one of those who feel that the 11-point programme introduced by Shri Nanda will be of very great use not only for the Railways but also for the community, and I am compliment him on this.

It is the duty of the Members of Parliament to assist the railways in the proper implementation of this programme. The Railway budget shows a deficit of about Rs. 60 crores every year. This really upsets the economy of our country. It is quite essential that the budget squares up at least in the coming years. For this, we need more efficiency on the part of the railway administration. We should also see that the overtime payments to the various employees is minimised to the maximum possible extent. Otherwise, we cannot square up and have a balanced budget. This must be borne in mind. We cannot increase Passenger fares, and we cannot increase the goods freights. So, more efficiency is wanted. Then only we can save the economy.

Unfortunately, in the railways, the branch lines are very much neglected. As

[Shri Sudarsanam]

pointed out by my hon. friends who spoke before, there are no fast trains on the branch lines, and the community is experiencing very great hardship. So, special consideration should be shown to the branch lines, especially for long distance traffic on the branch lines.

Of course, ticketless travel is slightly on the decrease, but it must be stopped totally. Here, social organisations must come to the rescue of the railways. The railways alone cannot stop it. Everybody must take interest in this and see that ticketless travelling is completely eliminated.

Goods traffic is also subject to tremendous delay. I find that thousands of wagons are delayed at great junctions, and I have seen cases where wagons covering a distance of only about 20 miles are detained for about ten days. This has been pointed out to the Railway Administration, but still we do not have a proper remedy. Some steps are essential to cut down these delays in regard to goods traffic, because the goods are intended for industrial production, and if the goods are not supplied at proper time, production will be seriously affected, and the prices of the finished products will be on the increase. So, special attention is required to see that the wagons are not delayed in transit. The movement of the wagons must also be speeded up.

There is tremendous pilferage in the open wagons. This must be stopped. In regard to the pilferage at the loading and unloading stations, the Intelligence Department must come to the rescue of the railways. Here also, the social organisations must do something and see that pilferage is stopped.

Also, we find false claims from several consignors and consignees. This must also be stopped, and something must be done to see that our budget is squared up.

In conclusion, I would refer to the need for the conversion of the metre gauge line between Guntur and Macherla. This is

being worked out for long, but so far we do not have any change in the gauge of the line. This conversion must be done.

Also, Nadikuduru and Babynagar must be linked up, so that the distance between Madras and Hyderabad is very much reduced and the transit time for the Passenger and goods traffic could be considerably reduced. It will also result in betterment of the economy, and therefore, these two places must be linked up at once. It is a very short distance. This will be very beneficial to the railways.

Now the Nagarjunasagar project is coming up. There will be plentiful production of foodgrains and other produce. They need transport for moving to various markets. Unless the line is converted into broad gauge and linked with Hyderabad, we cannot ensure a good price to the producers for their produce. So this must be executed with expedition. With these few words, I support the Demands.

SHRI J. MOHAMED IMAM (Chitradurga): Our Railways are our biggest national asset and we are proud of it, or rather we were proud of our Railways till 1966 or 1967, because till then they were contributing handsomely to the general revenues. Since that year, the Railways have been incurring losses every year. The loss has been consistent and its magnitude is growing every year. This year it is reported the deficit may go beyond Rs. 70 crores. So of late this loss has become an annual feature.

When the Railway Budget was represented in 1967, the then Minister, Shri Ponnacha, assured this House that strict economy would be affected in administration. I think in pursuance of that policy, fresh recruitment was banned and this was observed for some time. Now I read in the papers that this ban has been relaxed and fresh recruitments are being made even though in some branches the administration is over staffed. I know very well that ten years ago the total number of employees was only about 9 lakhs and now it is nearly 13½ lakhs. Efficiency has gone down; we have quantity, but no quality. Every

member is concerned with these growing losses in the railways because these are reflected not on those in charge of the management, but on the poor people, the masses as the administration will adopt the easiest course of making up these losses by raising the fair and freight. They do not bestow any attention on other factors which would minimise the expenditure and cut down losses.

So in the first place, there is absolute necessity for effecting economy in administration. Otherwise, the entire finances will be in doldrums.

It has become a practice with the employees to go on strike every year, perhaps two or three times a year. Every strike brings in its wake an extra burden on the people because extra expenditure cannot come out of a vacuum. It must be borne by the people. So every strike means increased fares and freight. I must impress on the Railway Minister at this juncture the urgent necessity to effect strict economy.

There are other methods also by which the mounting expenditure can be brought down. This depends upon the efficient working of the department. For example, the rolling stock is not properly utilised. There is wastage of wagons. Secondly, there is a great deal of pilferage. There is ample scope to save on coal and diesel. Thirdly, in spite of a special squad and in spite of the assurances given by the railway administration, there is no substantial improvement in bringing down the evil of ticketless travel. I know that Shri Nanda is sincere and that he wants to improve the railway administration. In pursuance of his principles, he brought out a Eleven Point programme according to which he wanted to minimise the expenditure incurred on coal and the pilferage of coal. I do not know how far his programme has been successful and whether he is getting proper co-operation from his staff, but I do not find any appreciable economy effected or increase in income.

The break in gauge in the country is an inherent defect that the railways have been suffering from and it requires a very bold policy. It is unfortunate that we have

the broad gauge, metre gauge and narrow gauge because transhipment from one gauge to another involves great staff and greater expenditure. I had urged before that it must be the policy of the Government to aim at a uniform gauge throughout the country which will ensure not only less expenditure but greater safety and comfort to the public. Instead of this they have only adopted a half-hearted policy. For example, they have sanctioned the replacement of the metre gauge from Poona to Miraj by broad gauge. But there is no meaning in stopping it at Miraj. It has to be extended right up to Bangalore if it is to prove fruitful and give maximum benefit to the people. All your schemes are half-hearted. The same thing applies to the line between Bangalore and Guntakul which will ensure uninterrupted and continuous traffic between Bangalore and North India *via* Bombay, but the Railway Ministry are not doing it.

Again, I must point out that there was a proposal at one time to dismantle unremunerative lines, especially loop lines and short distance lines, and there was a loud protest against this rightly because the remedy lies not in dismantling them, but in extending them to a point where they will fetch a substantial revenue. For instance, there were a number of loop lines in Mysore State which were constructed at a time when the Railways were owned by the State of Mysore, and the idea was to extend them stage by stage, but after the railways were transferred to the Centre, that programme was given up. In fact, I may mention one case, and I have tabled a cut mention also in respect of that, namely the Hospet-Yaswantpur line to connect the Chitaldurg line. There are 20 miles of railway line on either side with nothing in between to connect them. These two short lines will not yield any revenue because they have blind ends. Revenue can be earned only if these two lines are connected. This line has become very important because Hospet is going to have a steel plant very soon and the entire area is very rich in Manganese and other ores. I know that the railways have conducted a survey recently and I understand that it will be a good line. I hope the hon. Minister will pursue this and see that this railway line is sanctioned very early.

[Shri J. Mohamed Imam]

17.04 hrs.

There are number of unmanned level crossings on our railways, and these unmanned crossings are a source of great danger to the rural population and to rural traffic, such as cart traffic. There are a number of cases of deaths or accidents that have occurred. In fact, when there is a crossing of the railway line, it is the responsibility of the railways to see that these crossings are properly guarded and the people are warned. But you throw the responsibility on others who may not know when the train arrives or when the train leaves. There are many such unmanned crossings between Bangalore and Kengeri. Probably this is the case with some other railways also. I urge that every crossing on the railway lines must have proper protection and must have proper guard and the traffic across the line must be given sufficient warning.

With these words, I resume my seat.

MR. CHAIRMAN: Order, order. I have to place a problem before the House because there are some more Members who are very anxious to speak.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar): Two minutes each.

MR. CHAIRMAN: Whether it is two minutes or three minutes, there are nearly 10 Members who have pressed their desire to speak. If they do not get a chance during this discussion, they want to be given a chance during the discussion of the Appropriation Bill. I wanted to call the Minister at 5.0' clock and finish this discussion at 5.30, because we have to take up the half-an-hour discussion at 5.30. We want to close this debate today, because we have already exceeded the time. I think we have taken one hour more than what was fixed. (*Interruptions*) I have to find out what is to be done. One proposal may be like this: that this half-an-hour discussion may be taken up on other day, and we can make use of that half-an-hour and go up to 6.0' clock with the railway demands.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

SHRI KANWAR LAL GUPTA: Agreed.

SHRI RANDHIR SINGH: That half-an-hour discussion also is about the late-running of railways.

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. PARTHASARATHY): That half-an-hour discussion also pertains to the railways: late running of trains.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, AND SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI RAGHU RAMAIAH): I will suggest a compromise; [*Interruption*] His subject will not be covered by this. If his half-an-hour discussion is postponed to another day, he says it cannot be before the 16th. It will be after the 16th. I do not know whether there is any other half-an-hour discussion fixed already for the 16th. We will try to fix it subject to convenience.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: 18th.

SHRI RAGHU RAMAIAH: Subject to convenience and other engagements already fixed, we will try to oblige you. We will tell the Speaker to oblige you.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: My point is that it should not be scuttled. (*Interruption*)

MR. CHAIRMAN: Order, order. We need not waste time. It will never be scuttled but another date will be fixed later. Now, we have only very little time, and Members should not take much time. Mr. George.

17.04 hrs.

[SHRI SHRI CHAND GOYAL *in the chair*]

SHRI A. C. GEORGE (Mukundapuram): Sir, I wholeheartedly support these demands, and I wish well of the 11 point programme put forward by the hon. Minister. But here, I would like to add a note of caution, because these are days when the 10 point programme dwindled down to a one point programme. So I may submit that this 11 point programme also should not go that way. So that this 11 point programme and all these good schemes should not scuttle,

I would like to make a few suggestions. As hon. friend Shri Sreedharan was repeating here, I am also one of those who feel that beyond the south of Madras, the railway authorities have a feeling that it just does not exist at all. We have been hearing that railways are one of our oldest and biggest national enterprises. If anybody has the slightest doubt that it is more than 100 years old, I will invite him to Kerala where anybody can see hundred year old platforms and railway station in a state of excellent preservation. The oldest railway station in India is one called Korati, which is a sight to see. Incidentally, it is in my constituency. If you want to see the oldest coaches and waggons, you can go to Kerala and see them running between Shoranur and Cochin.

If your eleven point programme is to succeed, it must be well balanced. For the last so many years, especially after independence, there was just a short span of a few months when the railway authorities realised that after all, there is a place called Kerala. That was during the good old days of my predecessor, Mr. Govinda Menon. I regreted to say, that when a high railway official was told that a particular scheme was one which Mr. Govinda Menon wanted to implement, he was cautious enough, uncultured enough, to say, "after all, Mr. Govinda Menon is dead." That is the attitude which some railway officials take.

Mr. Gulzari Lal Nanda used to come to Kerala for his ayurvedic treatment. I will invite him to come to Kerala for ayurvedic treatment, but incidentally, I would request him to travel between Shoranur and Cochin by train and see the condition there himself.

There are certain things which are neglected even in these Supplementary Demands for Grants. The problem of the conversion of Ernakulam-Trivandrum line into broad gauge is still there, Nobody is thinking about it in the railway Ministry. In the survey there is a provision included, but no amount is earmarked for fresh surveys of railways in Kerala. The Kuttippuram-Guruvayoor-Trichur link line and the very important coastline between Ernakulam and

Kayamkulam are subjects which are just not heeded by railways at all. I am sure by this time the pillars of Parliament must be familiar with the name of 'the west-coast railway in Korala i. e. Ernakulam-Kayamkulam railway. But nothing is coming out. When Mr. Govinda Menon was railway Minister, he insisted that the train must stop at Angamli, a very busy and crowded railway station, because he realised its importance. But now after Mr. Govinda Menon's death, that particular train is not stopping at Angamali. What does it mean? I do not want to connect these two, but are we not to understand that there is a real regional imbalance? I am trying to put it in polite language. About the foot-bridge in Alwaye some 4000 people are travelling every day, but the railways are obstructing it. About the over-bridge in Alwaye railway station which is right in the heart of the town, the railways say, "We have already got to over-bridges." But in the cities, we need more over-bridges. The railways are insisting that the municipality must pay for it.

I was thinking of bringing up a few demands of the workers, because in that particular sector, there is absolutely no housing facility for railway staff. How do you expect they will work if they have to pay more than half their salary as rent in urban areas? I humbly submit that the case of Class III staff who are stagnating for a number of years without increments must be favourably considered.

Before I conclude, I want to present before you an issue of national importance. Ours is a great country, but still can our Railway Minister or Railway officials say that in this great country, anybody can travel by train to the tip of our land? No; because still Cape Comorin is not connected by rail. It is a national shame, according to me. At least taking into consideration our national pride, I humbly submit that the railway authorities must take up the question of connecting Cape Comorin by rail, so that national integration is facilitated at least by railways.

श्री शिव नारायण (बस्ती) : सभापति महोदय, आप ने मुझ को दो घंटे बैठने के बाद

[श्री शिव नारायण]

बुलाया, इस के लिए धन्यवाद।

श्री नन्दा बुजुर्ग ब्रादमी हैं और उन्होंने 11 प्वाइंट प्रोग्राम दिया लेकिन मुझे खेद के साथ दांहराना पड़ता है कि जो निरुद्धा रेलवे बोर्ड बैठा हुआ है उन के सीने के ऊपर उस ने उस को रूट आउट कर दिया, उस की डेम केअर किया। यह हालत है रेलवे मिनिस्ट्री की। श्री नन्दा दो दो बार प्राइम मिनिस्टर इन्चार्ज रहे इस मुल्क के, अब वह रेलवे मिनिस्टर है, लेकिन अपने 11 प्वाइंट प्रोग्राम को करी आउट नहीं कर पाते हैं। मैं दस बरस से कहता कहता मर गया कि आप डबल लाइन कीजिये गौहाटी से लखनऊ तक, लेकिन कोई सर्वे तक नहीं हुआ। अंग्रेजों के जमाने में हमारे यहाँ फर्स्ट क्लास बेटिंग रूम था लेकिन आज वह टरेमिनेट हो गया। आज वहाँ पर बेटिंग रूम और रिटायरिंग रूम है वह आफिसर अकुपाई किये हुए है। लखनऊ में दो बाथ रूम्स हैं, लेकिन वह भी यात्री ठीक से इस्तमाल नहीं कर पाते हैं, उन को मुश्किल हो जाती है। लखनऊ में जो हॉटल है वह इतना गन्दा है जिस का कोई ठिकाना नहीं है। मैंने वहाँ की रोटी यहाँ ला कर दिखाया है। लेकिन उस में भी कोई चेंज नहीं हुआ। श्री नन्दा चाहें लखनऊ जायें चाहे कहीं और जायें यह फॅक्ट है कि हम उन के मेसन्जर हैं और यहाँ आ कर सही खबरें देते हैं, जब कि यहाँ सिर्फ कागज के पोये आते हैं। मैंने श्री नन्दा को कई लेटर लिखे, मैं उन का शुक्र-गुजार हूँ कि उन्होंने लड़कों का ट्रांसफर किया, लेकिन अफसर लोग उन को छुट्टी नहीं देते हैं। वह खुदा मियां हो पये हैं। मुझे इस की शिकायत है। जो गवर्नमेंट के देखने वाले हैं उन को कहीं पर तो इस में ब्रेक लगाना ही चाहिए।

बस्ती में डबल प्लेटफार्म नहीं है। वहाँ लोग दो दो घण्टे खड़े रहते हैं। मैंने देखा कि वहाँ दस बरस से ओवर ब्रिज की मांग है। हम

लोग इस के लिए कहते कहते मर गये। रुपया भी मंजूर करते हैं। लेकिन इस के लिए कुछ होता नहीं। स्टेट आप के पास खिसका देती है और आप स्टेट के पास खिसका देते हैं। इस फुटवाल की दोड़ में काम नहीं हो रहा है। हम आप को सपोर्ट करना चाहते हैं, लेकिन हम क्या करें, आप के कानों पर जूँ नहीं रेंगती। आप के अफसरों पर आप का कोई कंट्रोल नहीं है। आप प्राप्रसिब होने का नारा लगाते हैं। जो एम० पी० आप के बहुत बड़े ब्रादमी को हरा कर आया है और रेलवे आफिसर भी रहा है उस की भी कोई परवाह नहीं होती, उस की सुनवाई नहीं होती। आखिर हम किस से कहे? हमारी सब से बड़ी मांग है कि रेलवे बोर्ड को हटाओ आच हम सफेद हाथी इस को समझे या मिनिस्ट्री को समझे आज इस का नतीजा यह हो रहा है कि गड़बड़ियां चल रही हैं और काम नहीं हो रहा है।

आज लॉग चन्द्र लोक पहुँच रहे हैं और हम कहते हैं कि हम बड़ा शानदार काम कर रहे हैं, बड़ी बहादुरी कर रहे हैं, सब बड़े प्राप्रसिब हैं। लेकिन हैं कहां आप हैं? आप चीटी के बराबर भी नहीं हैं। जब लोग चन्द्र-लोक पहुँच गये तब आप अपनी रेलवे को भी ठीक नहीं कर पा रहे हैं। केरल के मिनिस्टर के मर जाने के बाद वहाँ जहाँ पर पहले ट्रेनें रुकती थीं अब वह रुकती नहीं हैं। आज थर्ड क्लास के यात्रियों की हालत जानवरो से भी बदतर है, हालांकि वही आप को पैसा देते हैं। जो सफेद हाथी रेलवे बोर्ड बैठा हुआ है वह बिल्कुल उन की केअर नहीं करता है, यह अफ-सोस की बात है। इस मुल्क में जान नहीं है नहीं तो वह आप को उखाड़ कर फेंक देता दिन दहाड़े, आज यह स्थिति है। इस लिये मैं कहना चाहता हूँ कि या तो आप इस पर ध्यान दें या फिर रिजाइन कर के घर चले जायें और किसी दूसरे को रेलवे प्रशासन में आने दें। यह सीधी सीधी बात है।

सभापति महोदय, मैं आप का अनुग्रहीत हूँ कि आप ने मुझ को यहां बोलने का अवसर दिया। मैं जानता हूँ कि यह मेरी अन्तिम स्पीच है इस सेशन की या इस पार्लियामेंट की। मैं जानता हूँ कि जल्दी ही जनरल एलेक्शन होने जा रहे हैं। उस के लिए भी हम तैयारी कर रहे हैं। हम गाफिल नहीं हैं। यह गवर्नमेंट जायेगी और यह राटेननेस बाइप आउट होगी। अगर दूसरी जिम्मेदार गवर्नमेंट आयेगी तो इस से अच्छा ऐडमिनिस्ट्रेशन देगी। केरल वाले आप से रेल के डब्बे मांगते हैं, लेकिन आप तो डब्बे रूस को दे रहे हैं, इन का कहां से मिलेंगे। इस लिए मैं श्री नन्दा से कहना चाहता हूँ कि वह बुजुर्ग है और उन की बड़ा जिम्मेदारी है। वह पुराना पीढ़ी के आदमी है और बरसरे एकतदार है। वही कुछ कर सकते हैं, नहीं तो भगवान ही मालिक है।

SHRI J. M. BISWAS : Sir, I rise on a point of order. The hon. Member said that this is his last speech in Parliament. Is the Parliament going to be dissolved ?

MR. CHAIRMAN : He has already paid a compliment to me.

SHRI A. C. GEORGE : Sir, I am a new member and I am being threatened by the dissolution of Parliament.

श्री कवर लाल गुप्त : सभापति महोदय, अभी यूनिटी मूव कं स्थापक श्री शिव नारायण ने यह कहा कि रेलवे बोर्ड हर तरह से जिम्मेदार है और मन्त्री बड़े अच्छे हैं। रेलवे बोर्ड को स्क्रैप कर देना चाहिए। क्या मैं श्री नन्दा से और उन से पूछ सकता हूँ कि हमारे सविधान के अनुसार कौन जिम्मेदार है? क्या मिनिस्टर जिम्मेदार नहीं है। अगर रेलवे बोर्ड ठीक से काम नहीं करता तो रेलवे मिनिस्टर इनकामिटेड हैं और मिनिस्टर को चार्ज करना चाहिए। इस लिए किसी अफसर को एक्सेप्ट

बना देना ठीक नहीं है। अगर कोई अफसर ऐसा है जो आप का कहना नहीं मानता तो उस के खिलाफ कार्रवाई कीजिये, नहीं तो जनता तो आप को दोषी करार देगी। जिम्मेदारी तो अन्त में मिनिस्टर की ही है। अगर रेलवे बोर्ड हट जायेगा। तो कोई सेक्रेट्री बँठ जायेगा, ज्वार्येंट सेक्रेट्री बँठ जायेगा। इस तरह से इस का कोई समाधान होने वाला नहीं है।

मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह बान सही नहीं है कि रेलवे हमारी सब से बड़ी पब्लिक सैक्टर प्रोजेक्ट है फिर भी उस में हैवी डेफिजिट आ रहा है? इस का कारण क्या है? पिछले साल आप ने किराया भी बढ़ाया, लेकिन दुःख की बात यह है कि अगर इमी तरह का विहेविअर पब्लिक सैक्टर का रहा तो जो श्रद्धा घाज लोगों को पब्लिक सैक्टर में है वह भी हट जायेगी। मैं उन लोगों में से हूँ जो चाहते हैं कि रेलवे पब्लिक सैक्टर में रहे, लेकिन उन को ठीक से काम करना चाहिए।

मैं आप को एक उदाहरण देना चाहना हूँ कि रेलवे बोर्ड किम तरह से काम करता है। मैं अभी परमों गोहाटी से लौटा हूँ। वहाँ के लोगों ने मुझे बतलाया कि वहाँ पर कई महीनों से उन की पन्द्रह हजार बँगनों की डिमान्ड पड़ी हुई है। वह जूट एक्सपोर्ट करना चाहते हैं। तीन महीने से आर्डर बुरू नहीं हुए। जो रिस्वत बे देता है उस का आर्डर बुक हो जाता है। अगर पन्द्रह हजार बँगनों का किराया आप के पास आए तो घास की ढाई तीन करोड़ रुपयों की आमदनी हो सकती है और एक्सपोर्ट से जो आमदनी होगी वह अलग। मन्त्री महोदय हमेशा कहने हैं कि पेसेन्जर ट्रेफिक से नुस्मान होना है और गुट्स ट्रेफिक से हम को फायदा होना है। मैं श्री नन्दा से पूछना चाहता हूँ कि जब इतनी मात्रा में आप के पास गुट्स ट्रेफिक प्रवेनेवल है तब आ! सो क्यों रहे है? आप छोटी-छोटी कहानियाँ बनाते हैं, कहीं साधू

[श्री कंवर लाल गुप्ता]

भेजते हैं चोरियों को पकड़ने के लिए और कहीं कुछ करते हैं। इस से कुछ होने वाला नहीं है। जब तक आप बड़ी-बड़ी चीजें नदी रोकेंगे तब तक कुछ फायदा होने वाला नहीं है।

आप का जो उपादातर करप्शन है वह जो स्क्रैप का माल होता है उस के कारण होता है। आप उस को ठीक कीजिये। जो एक हजार रुपये का माल है उस को पचास रुपये में ले लिया जाता है, और मिल मिला कर किया जाता है। आप इस के मोडम आपरेन्डी को किसी को भेज कर मालूम कर लीजिए।

दूसरी बात मैं दिल्ली के बारे में कहना चाहता हूँ। यहाँ पर अन्डरग्राउंड रेलवे के बारे में सर्वे हो रहा है। मैं ने सवाल पूछा था कि छः महीनों में इस में क्या प्रगति हुई है। जो मेट्रोपोलिटन निटीज है उन में अगर आप जल्दी कार्रवाई नहीं करेंगे तो वहाँ पर इतनी बस्तियाँ बस जायेंगी कि अगर आप अन्डरग्राउंड रेलवे बनाना भी चाहेंगे तो नहीं बना पायेंगे। मैं श्री नन्दा से नम्र निवेदन करूँगा कि जिस शहर दिल्ली में वह रहते हैं उस का कुछ भला करें और व्यक्तिगत रुचि ले कर अन्डरग्राउंड रेलवे का सर्वे जल्दी से हो इस का प्रयत्न करें यहाँ पर जो ओवरजिफ्ट हैं, जैसे सफदरजंग एअरोड्रोम के पास, उन की ओर ध्यान देना जरूरी है। सफदरजंग के लिए आज 10-15 साल से कहने पर भी उस के बारे में कोई कार्रवाई नहीं हुई। नतीजा यह है कि ट्रैफिक वहाँ पर जाम रहता है। मैं मंत्री महोदय से उम्मीद करता हूँ कि वह इस तरफ ध्यान देंगे।

मेरी प्रार्थना पर श्री नन्दा रेलवे कालोनीज देखने गये थे। मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ इस के लिए, लेकिन हालत वही की-वही है। इस के

बारे में कोई खास काम नहीं हुआ है। वहाँ जो छोटे छोटे लोग रहते हैं कम से कम उन की बेमिक नीड्स के बारे में जरूर ध्यान देना चाहिए और उन को पूरा करना चाहिए। जो उन की तकलीफें हैं अगर उन को दूर करने में थोड़ा पैसा भी खर्च करना पड़े तो उस का भी ध्यान रखना चाहिए।

श्री एस० एम० जोशी (पूना) : सभापति महोदय, मैं श्री नन्दा से केवल सवाल पूछना चाहता हूँ। मैंने किसी वक़्त इस सवाल को उठाया था कि रेलवे पोर्टर जो काम करते हैं उन का एक संगठन है और उस के द्वारा आप के सामने उन लोगों ने अपनी शिकायतें रखी थी। जहाँ तक सेंट्रल और बेस्टर्न रेलवे का सवाल है, मैं जानता हूँ कि उन से कभी कभी सेंट्रल रेलवे में पांच-पांच रुपये ले लेते हैं और बेस्टर्न रेलवे में 3 रुपये या ऐम् ही कुछ लिया जाता है। हम ने सुभाव दिया था कि उन को पेंशन वगैरह भले ही न दें लेकिन आप जितना पैसा लेते हैं, जब वह बुड्डे हो जाते हैं तो उन को कुछ न कुछ रिटायरमेंट बेनिफिट तो मिलना चाहिये। उन के बारे में आप ने जाँच करने के लिए एक कमेटी बनाई। कमेटी ने कहा कि चूँकि वह रेलवे के नौकर नहीं हैं इस लिए उन्हें रिटायरमेंट बेनिफिट नहीं मिलेगा। लेकिन इस के लिए आप की क्या जरूरत थी। यह तो एक थर्ड डिवीजन क्लर्क भी कह सकता था कि चूँकि वह रेलवे के नौकर नहीं हैं इस लिए उन को रिटायरमेंट बेनिफिट नहीं मिल सकता। इतना पैसा उन से ले लेते हैं तो उनको जाते वक़्त कुछ रिटायरमेंट बेनिफिट तो आपको देना चाहिए।

कोच एटेंडेंट जो होते हैं, मान लो वह बम्बई से चला और इलाहाबाद आ कर उसकी ड्यूटी खत्म हो गई, अब रात को वहाँ सोने के लिये उसके पास जगह नहीं होती है। रनिंग रूप में उसका जगह नहीं मिलती है। कहां छोए

और कहाँ वह जाए, इसका उसको पता नहीं होता है। उनका कुछ बन्दोबस्त आप को करना चाहिए।

पूना के वास्ते कोच लगाने के लिये हम ने बहुत इसरार किया था। आपने कोच लगा तो दो है लेकिन एक तो पुरानी लगाई जाती है और दूसरे वह बहुत देर में पहुँचाती है। जैसे हम ग्यारह बजे पहुँच सकते हैं लेकिन अगर इस कोच में बैठ कर जाते हैं तो दो बजे पहुँचते हैं, दोपहर को पहुँचते हैं। मैं ने सुझाव रखा था कि पंजाब मेरु के साथ आप उसको लगा सकते हैं और कन्याण में या दादर में उसको बदल सकते हैं इस पर भी आप ध्यान दें।

फ्रांटियर मेल बम्बई से चली है दिल्ली के लिये। दादर बहुत बड़ा स्टेशन हो गया है। वह जंकशन भी है और कई गाडियाँ वहाँ से छुटती हैं। वाइसराय के वक्त से चली आ रही, ग्रादम के जमाने से चली आ रही फ्रांटियर मेल को वहाँ रोकना नहीं जाता है। सेंट्रल रेलवे की गाडियाँ रुकती हैं, डैकन क्वीन रुकती है लेकिन क्योंकि हमारे पास दूसरी गाडियाँ हैं, इस वास्ते उसको वहाँ रोकना नहीं जाता है। पूना से हम आएंगे गाडी को पकड़ने के लिए तो इसको छोड़ कर हमें टैक्सी ले कर सेंट्रल स्टेशन जाना पड़ेगा। अगर आप दादर में रुकेंगे तो जहाँ दो चार घण्टे आपकी गाडियाँ लेट चलती हैं, वहाँ दो तीन मिनट वहाँ रोकने से कोई खास नुबसान आप का नहीं होगा वहाँ रोकने में आपको क्या दिक्कत है, यह मैं आप से जानना चाहूँगा।

श्री रामावतार शास्त्री : विभागीय मजदूर यूनियन जो कंटेगरी के बेसिस पर बनी हुई है पूरे हिन्दुस्तान की रेलों में चल रही है। जिन यूनियनों को मान्यता नहीं मिली है, उनकी तरफ रेल मंत्री का ध्यान मैं दिलाना चाहता हूँ। गत 27 सितम्बर को दिल्ली में देश की

पंद्रह विभागीय यूनियनों की एक बैठक हुई थी और उस बैठक में इंडियन रेलवे मेन कनफ़ेडरेशन की स्थापना की गई थी। उम कनफ़ेडरेशन के लोग इस बात की तैयारी कर रहे हैं कि यूनियनों की मान्यता के सवाल और दूसरे सवालों को ले कर बड़े पैमाने पर हिन्दुस्तान में आंदोलन किया जाए। उसे यह निश्चय इसलिए लेना पड़ा है कि रेल मंत्री ने आल इंडिया रेलवे मेन फंडेशन लीग नेशनल फंडेशन आल इंडियन रेलवेमेन को ग्राइ बना कर अपने अधिकारियों को यह आदेश दिया है कि उनके रिप्रिजेंटेशन को न लिया जाए, उन से बात न की जाए, उनकी बात अगर जायज भी हो तो भी उसको सुना न जाए। इस सवाल को लेकर रेल मजदूरों में बड़ा असन्तोष व्याप्त हो गया है पूरे हिन्दुस्तान में जिन में स्टेशन मास्टर है, मेकैनिकल स्टाफ के लोग हैं, रनिंग स्टाफ के लोग हैं, गांड लोग हैं, केरेज बँगन के लोग हैं, तथा ग्रायर भी तरह तरह के लोग हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह जो कनफ़ेडरेशन बना है इसके साथ जो पंद्रह यूनियन सम्बद्ध हैं और जिसके पीछे लगभग आठ लाख रेल मजदूर हैं, उनकी अगर ग्राप बात नहीं मानेंगे तो फिर रेलवे में शानि कैसे हो सकेगी। आपको सोचना होगा कि तमाम यूनियनों को मिला कर एक यूनियन बनाई जाए। अब तक आप उन्हें एक नहीं बना सकते हैं तब तक उनकी बात को आप सुनिये, कलेक्टिव बारगेनिंग के सिद्धांत के मुताबिक उन से बातचीत कीजिये। इस तरफ आप का ध्यान जाना चाहिए ताकि जो व्यापक असन्तोष लोगों में है उस असन्तोष को दूर किया जा सके और सही मानों में रेलवे में सुधान घ्रा सके।

वेतन आयोग ने कंटेगरी वाइज यूनियनों से मेमोरेंडा मांग कर अच्छा काम किया है। उन के पास उसने प्रश्नावली भी भेजी है और उसका जवाब मांगा है। मैं चाहता हूँ आप व्यवस्था करें कि उन यूनियनों के प्रतिनि-

[श्री रामावतार शास्त्री

घियों से वेतन आयोग के लोग मिलें, फंडेशन के लोगों के साथ जिस तरह से बात की है उसी तरह से उन से भी बात करें। इससे भी स्थिति सुधारने में आसानी होगी।

इलाहाबाद डिविजन में जो इलेक्ट्रिफिकेशन एम्पलायीज हैं और जो अभी तक वर्षों से अस्थायी हैं उन्हें स्थायी बनाने का आंदोलन चल रहा है, उन्होंने इस सवाल को ले कर कुछ मास पूर्व हड़ताल की थी। हड़ताल बाद में समाप्त हो गई। आपके रेलवे के अधिकारियों ने कहा कि वह स्थायी काम नहीं है। इलाहाबाद हाई कोर्ट ने कहा है कि वह स्थायी काम है। इस रोशनी में आपने आर्डर दिया कि तमाम भुअत्तल मजदूरों को नौकरी पर ले लिया जाए, उनको एवजाब कर लिया जाए। लेकिन आपके अफसर इस काम को नहीं कर रहे हैं। मैंने एक् चिट्ठी जो उन्होंने जारी की है, उसका एक अंश पढ़ कर आपके सामने रखना चाहता हूँ और इसके बाद में समाप्त कर दूंगा। डिप्टी सी० एस० टी० ई०, आर० ई०, इलाहाबाद की यह चिट्ठी है, जिस का अंश मैं पढ़ रहा हूँ :

“Staff those who went inside jailor fled away or took far in recent casual employee's strike should not be screened for regular absorption in Railways as their taking part in the strike should be considered as a disqualification for the purpose of regular employment”.

आपने तो आर्डर दिया है कि उन्हें एवजाब कर लो लेकिन आपके अफसर आपके आर्डर को नहीं मानने हैं। जो अफसर आपके इन आर्डर की अवहेलना करते हैं, क्या उनके खिलाफ कार्रवाई नहीं होनी चाहिए? ऐसे अफसरों को आप डिसमिस क्यों नहीं करते हैं?

बिहार में लाइट रेलवेज है, फतुहा से इसलामपुर और आरा से सहसराम तक। उन

को आप अपने हाथ में ले लें। वहां की विधान परिषद और विधान सभा के सौ से अधिक सदस्यों ने यह मांग की है। सरकार को इन रेलवेज को अपने हाथ में ले लेना चाहिये ताकि जनता को कोई त्रुटि न हो और रेलवे ठीक से चले। साथ साथ रेलवे कर्मचारियों की जो दिक्कतें हैं वे दूर हों और उनकी मांगों को भी माना जाए।

जो बातें मैंने बनाई है अगर इनकी तरफ रेल मन्त्रालय का ध्यान जाएगा तो रेल मजदूरों में जो असन्तोष है वह दूर हो सकेगा और रेल गाड़ियां ठीक से चल सकेंगी। तभी आपका जो ग्यारह सूत्री प्रोग्राम है वह भी सफल हो सकेगा।

श्री राम धन (लालगंज): रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत ग्यारह सूत्री कार्यक्रम की काफी चर्चा की गई है। लेकिन इस कार्यक्रम में अपेक्षित सफलता नहीं मिल रही है। मुगलसराय की बात बहुत चलती है। कोयले की खपत में कमी करने का सुझाव भी दिया गया है। यह भी कहा गया है कि कोयले की कमी की गई है। लेबिन कोयले की खरीद फरोस्त में जिस प्रकार रेलवे के बड़े अधिकारी गड़बड़ी करते हैं, उस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। आप जानते हैं कि घटिया क्रिस्म का कोयला रेलवे को सप्लाई होता है और बढ़िया क्रिस्म के कोयले के दाम लिये जाते हैं। इसको रोका जाना चाहिये। साथ ही ऐसा भी होता है कि अगर रेलवे बैगन में छः टन कोयला लादा जाता है तो दस टन कोयले को लादा गया है, यह रिकार्ड पर दिया जाता है। इसकी कोई रोबधाम नहीं हो रही है। रेलवे अधिकारियों द्वारा जो यह कोयले की चोरी कराई जाती है ठेकेदारों से मिल कर, इसको रोकने की कोई कोशिश नहीं हो रही है।

भारत सेवक समाज की भी चर्चा की गई है। मैं मुगलसराय में उस रोज उपस्थित था जब नन्दा जी वहां गए थे। मुझे वहां उन से मिलने में दो दिन का समय लग गया। भारत सेवक समाज के एक स्वामी हरि नारायण नन्द हैं जो सुपर मिनिस्टर हैं। रेल मंत्री को रेल अफसर तो सलाम करते हैं लेकिन इन स्वामी जी के वे चरण छूने हैं। मंत्री महोदय ने वादा किया था कि मैं बनारस जाऊंगा तो वहां एम पीज तथा वहां के प्रतिनिधियों से मित्र कर समस्याओं को सुलझाने की कोशिश करूंगा। लेकिन वहां मुझे उन से मिलने में दो दिन लग गए। आप यह भी देखेंगे कि जो स्वयं सेवी संस्थायें हैं उन्होंने वहां रेलवे से पैसा लेकर कैम्प लगाया था। ऐसा क्यों होने दिया जाता है? वहां साधुओं का भंडारा लगा हुआ था। रेलवे की ओर से उनको पास दिये गये थे। जो साधू हैं उनकी साधू प्रवृत्ति होनी चाहिये। रेलवे का खर्च वे क्यों करते हैं? एक तरफ आप खर्च में कमी की बात करते हैं और दूसरी तरफ इन पर इतना आप खर्च कर देते हैं। उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों के सब एम० पीज० ने कहा है कि रेलवे विभाग द्वारा पूर्वी जिलों की उपेक्षा हो रही है, लेकिन इस बारे में कोई सुनवाई नहीं होती है। आप जानते हैं कि कानपुर इलाहाबाद और मुगलसराय से हो कर आठ गाड़ियां हावड़ा जाती हैं। लेकिन लखनऊ के अयोध्या शाहगंज हो कर दिल्ली से कोई गाड़ी नहीं जाती है। सभापति महोदय, आप जनसंघ के एम० पी० हैं। आप जानते हैं कि अयोध्या हिन्दुओं का तीर्थस्थल है, लेकिन उस की उपेक्षा की जा रही है और उस के लिए कोई ट्रेन नहीं दी जा रही है। हम इस बारे में चिट्ठियां लिखते लिखते हार गये हैं। श्री नन्दा कहते हैं कि हम ने इसके लिए एक अलग सैल बनाया है। हम चिट्ठी लिखते हैं और उसका एकनालेजमेंट आ जाता है। फिर अफसरों के द्वारा तैयार किया हुआ नोट मंत्री

महोदय के उत्तर के साथ नत्थो हो कर चला जाता है। इस तरह रेल मंत्री पोस्ट बाक्स और लैटर बाक्स का काम करते हैं।

यह जरूरी है कि लखनऊ शाहगंज हो कर वाराणसी के लिए ट्रेन चलाई जाये। अगर रेल मंत्रालय इस बात को नहीं मानेगा, तो हमें मजबूर होकर दूसरे उपाय करने पड़ेंगे। जब तक उस के साथ कड़ाई से बात नहीं होती है, तब तक वह कोई बात नहीं मानता है।

वाराणसी देश की सांस्कृतिक राजधानी है। वहां जाने वाले यात्रियों की बिल्कुल परवाह नहीं की जाती और उन को कोई सुविधाएँ नहीं दी जाती हैं वहां से जो अप्पर इंडिया एक्सप्रेस चलती है, वह बारह बारह घंटे लेट चलती है। माननीय सदस्य, श्री चन्द्रिका प्रसाद, ने भी इस बारे में जिक्र किया है। जब भी नन्दा जी से बात की गई, तो उन्होंने कहा कि हम क्या करें। कुछ सदस्यों ने कहा है कि जंजीर खींचने की वजह से ट्रेन लेट हो जाती है। अगर मंत्री महोदय सदन की मेज पर ऐसा स्टेटमेंट रखें कि कहां किस वजह से लेट हुई हैं, तो उससे पता चल जायेगा कि कितने प्रतिशत ट्रेनें जंजीर खींचने से, कितने प्रतिशत लापरवाही के कारण और कितने प्रतिशत दूसरे कारणों से लेट हुई हैं। जब तक श्री नन्दा इन बातों पर ध्यान नहीं देंगे, तब तक, चाहे भारत साधू समाज की सहायता ली जाय और चाहे भारत सेवक समाज की, रेलवे का किसी तरह से सुधार नहीं होने वाला है।

श्री शिकरे (पन्जिम) : सभापति महोदय, इन दिनों में हम देखते हैं कि दो बातों की वृद्धि हो रही है : एक तो वस्तुओं के भावों की और दूसरे, घोषणाओं की। लेकिन रेलवे मंत्रालय से तो घोषणाओं में वृद्धि नहीं हुई है और हमें इस

[श्री शिकरे]

बात का संतोष है कि रेलवे मंत्रालय के द्वारा लोगों के सामने कार्यक्रम रखे जाते हैं और उन को अमल में लाने का प्रयत्न किया जाता है। केवल आश्वासनों की खीरात ही नहीं होती है। मैं मंत्री महोदय, को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने वैंस्ट कोस्ट रेलवे लाइन के बारे में जो आश्वासन दिया था, जो पहले स्वर्गीय श्री गोविन्द मेनन ने दिया था, उस को वह पूरा करने लगे हैं। वह काम इतनी गति से हो रहा है कि मुझे उन का अभिनंदन करना पड़ता है।

वैंस्ट कोस्ट रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए अठारह महीने का टाइम दिया गया था। लेकिन जिस गति से वहाँ काम हो रहा है, उस को देखने से लगता है कि वह कार्य नौ दस महीने में ही पूरा हो जायेगा। लेकिन मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करूँगा कि जिस गति से यह सर्वेक्षण हो रहा है, उसी गति से वैंस्ट कोस्ट रेलवे लाइन बनाने के कार्यक्रम को भी अमल में लाया जाए। कई बार ऐसा होना है कि हमारे कार्यक्रमों को टाइम पर अमल में नहीं लाया जाता है और उन से लोगों को जो फायदा होना चाहिए, वह नहीं होता है।

वैंस्ट कोस्ट रेलवे का सम्बंध अरब सागर पर हमारी बंदरगाहों के विकास से है। आप जानते होंगे कि हमारा शिपिंग मंत्रालय मिरिया, मार्मागोआ, कारवार, मंगलौर और कोचीन बंदरगाहों पर बहुत पैसा खर्च कर रहा है। जहाँ तक मेरी जानकारी है, मार्मागोआ बंदरगाह के विकास के लिए 38 करोड़ रुपये की स्कीम अमल में लाई जा रही है। पूरी तरह विकसित होने पर यह बंदरगाह इतनी कार्यक्षम हो सकती है कि वैंस्ट कोस्ट रेलवे को वहाँ काम मिल सकता है। वह वैंस्ट कोस्ट रेलवे महाराष्ट्र कोंकण विभाग, केन्द्र शासित गोवा,

मिसूर राज्य का कारवार—मंगलूर विभाग और केरल के कोचीन विभाग से जाने वाली है। उस में वहाँ अविकसित प्रदेशों का विकास होगा।

इस समय मार्मागोआ बंदरगाह से बन वे ट्रैफिक होता है। वहाँ से थायलैंड और मैगनीज और जापान और दूसरे देशों को जाता है लेकिन जब वैंस्ट कोस्ट रेलवे तैयार हो जाएगी, तो हिडरलैंड का विकास हो सकता है। और उस के लिए मार्मागोआ से माल भ्रा जा सकता है। वह लाइन बम्बई से कोचीन जाती है। इस लिए उस के द्वारा बम्बई का कनेक्शन अन्य बंदरगाहों से भी हो जाएगा और उन के विकास में सहायता मिलेगी। इस लिए मैं चाहूँगा कि जिस गति से वैंस्ट लाइन का कोस्ट सर्वेक्षण हो रहा है, उसी गति से यह कार्यक्रम अमल में लाया जाना चाहिए।

SHRIMATI SHARDA MUKERJEE (Ratnagiri) : I just want to add to this and say that we all very much concerned over long time that Government have been taking over this. As the hon. Minister has said, may we now hope that the actual implementation will be faster and not as fast as the plan has been thought of ?

श्री गुलाम मुहम्मद बख्शी (श्रीनगर) : जनावे वाला, मैं आनरेबल रेलवे मिनिस्टर और रेलवे एधारिटीज से यह दरखास्त करूँगा कि जहाँ वे मुल्क के बाकी हिस्सों में रेलवे को बढ़ाने, उस रो इम्पूव् करे और उस की सविस को इम्पूव् करने वगैरह की तरफ तवज्जुह दे रहे हैं, वहाँ वह जरा काश्मीर की तरफ भी तवज्जुह दें। आजादी से पहले जम्मू बाकी मुल्क के साथ रेल से कनेक्टिड था। लेकिन मुल्क के दो हिस्से होने के बाद हमारे वहाँ कोई रेलवे कनेक्शन नहीं रहा। आजादी के बाद पठानकोट से गोविन्दसर तक का बारह मील का सफर तय करने में चौबीस साल लम्बे

हैं। गोया रेल हर साल आधा मील काश्मीर की तरफ जा रही है। अगर यही रफतार रही तो मेरा खयाल है कि बाकी पचास मील रेलवे लाइन बनाने के लिए एक सेन्चुरी की जरूरत है। मैं मिनिस्टर साहब से निहायत अदब के साथ दरखास्त करूंगा कि जम्मू को रेल के साथ मिलाने के लिए जहां तक मुमकिन हो सके, जल्दी ही जाये। वहां बाकी मुल्क रेलवे के फायदे उठा रहा है, हमारे यहां रेल और ट्रांसपोर्ट की दूसरी सहूलियतें न होने की वजह से हमारे ट्रांसपोर्ट चार्जिज बहुत ज्यादा है, एक्सेसिव हैं और सारी स्टेट को यह खसारा देना पडता है। दूसरी बात ट्रिस्टिस् के मुताबिक कहूंगा। लाखों की तादाद में लोग काश्मीर आते थे जो पठानकोट से श्रीनगर तक दो दिन में पहुंचते हैं। अगर जम्मू रेल पहुंच जाए तो एक दिन में वह काश्मीर पहुंच सकते हैं। और उन के आने जाने के विरोध में भी काफी फायदा हो सकता है। मैं नन्दा जी से यही गुजारिश करूंगा कि जिस अन्दाज और जिस ढंग से इन वक्त उस लाइन पर काम चल रहा है राइट ग्रुप टु जम्मू उस के लिए मैं सारे डिपार्टमेंट को मुबारक देता हूँ, वह काबिले मुवारिक है, लेकिन साथ ही यह दरखास्त करूंगा कि इस रफतार को मेन्टेन किया जाए और कुछ वक्त मुकर्रर किया जाए कि फलां वक्त तक हमें रेलवे को जम्मू तक ले जाना है। इस से हमारी बहुत सी बिक्कते दूर हो जायेंगी। यहाँ तो एक मिनिस्टर जार्ज उठे, उन्होंने कहा कि नैशनल इम्पॉर्टेंस का एक सबाल वह उठा रहे हैं, केप कमोरिन तक रेल जाना चाहिए, तो मैं यह कहूँ कि सही माने में नैशनल इम्पॉर्टेंस का कोश्चन यह है कि काश्मीर रेल के जरिए से रेस्ट ग्रुप दि कंट्री से नहीं मिला है, जिस की वजह से मैंने बताया एक तो ट्रांसपोर्ट चार्जिज ज्यादा पडते हैं, ट्रिस्टिस् ट्रॉफिक में दिक्कत आती है और तीसरे

आपके डिफेंस का बहुत दारोमदार आप को रेल लिंक पर है, इस लिए इस के लिए एक खास वक्त मुकर्रर करके कोशिश कीजिए और जो कोशिश इस वक्त हो रही है उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूँ तमाम रेलवे को, उस को मेन्टेन कीजिए। एक चीज में शिकायत के तौर पर कह रहा हूँ, बल्कि शिकायत नहीं, आपकी तवज्जह दिलाने के लिए कह रहा हूँ कि जो जमीन इस सिलसिले में किसानों की ली गई है उन्हें आज तक कोई कम्पेन्सेशन नहीं मिला है। चाहिए ये था कि यह कम्पेन्सेशन भी ज्यों ज्यों आपकी रेजें मुकम्मिल होती गई आप देते जाते, लेकिन नहीं दिया गया तो यह कम्पेन्सेशन अब किसानों को दे दिया जाए। यही मेरी गुजारिश थी और मैं नन्दा जी से गुजारिश करूंगा कि कम से कम इतना तो करके दिखाइए कि आप के रेल मंत्री होते हुए जम्मू में रेल पहुंच जाए। आज तक 24 साल में 12 मील रेल पहुंच सकी है। आइन्दा वही रफतार रही तो 100 साल जम्मू में रेल पहुंचने के लिए चाहिए। इस लिए उस रफतार को तेज कीजिए यही मेरी गुजारिश है।

شرعی غلام محمد بخشی (شرعی نگر) جناب عالی میں
آئی بی ایل ریلوے منسٹراور ریلوے اتھارٹی سے یہ درخواست
کروں گا کہ جہاں وہ ملک کے باقی حصوں میں ریلوے کو
بڑھانے اس کو امپرو کرنے اور اس کی سروس کو امپرو کرنے
وغیرہ کی طرف توجہ کر رہے ہیں وہاں وہ ذرا کشمیر کی طرف بھی
توجہ دیں۔ آزادی سے پہلے جہاں باقی ملک کے ساتھ
کوئی کمیٹی تھا لیکن ملک کے دو حصے ہونے کے بعد ملکہ

[ش्री گلام محمد بھٹی]

یہاں کوئی ریلوے کونکشن نہیں رہا۔ آزادی کے بعد پٹھانکوٹ سے گوبندسرتک کا بارہ میل کا فاصلہ طے کرنے میں چوبیس سال لگے ہیں۔ گویا بیل ہر سال آدھا میل کشمیر کی طرف جا رہی ہے۔ اگر یہی رفتار رہی تو میرا خیال ہے کہ باقی پچاس میل ریلوے لائن بنانے کے لئے ایک سو چھیالیس کی ضرورت ہے۔ میں نثر صاحب سے نہایت ادب کے ساتھ درخواست کروں گا کہ جموں کی ریل کے ساتھ ملانے کیلئے جہاں تک ممکن ہو سکے جلدی کی جائے جہاں باقی ملک ریلوے کے فائدے اٹھارہا ہے جہاں یہاں ریل اور ٹرانسپورٹ کی دوسری سہولتیں نہ ہونے کی وجہ سے ہمارے ٹرانسپورٹ چارجز بہت زیادہ ہیں اور ساری سٹیٹ کو خسارہ دینا پڑتا ہے۔

دوسری بات ٹورسٹس کے متعلق کہوں گا۔ لاکھوں کی تعداد میں لوگ کشمیر آتے ہیں۔ جو پٹھانکوٹ سے ٹرینگر تک دونوں میں پہنچتے ہیں۔ اگر جموں ریل پہنچ جانے تو ایک دن میں وہ کشمیر پہنچ سکتے ہیں اور ان کے آنے جانے کے کرانے میں بھی کافی فائدہ ہو سکتا ہے۔ میں نندہ جی سے یہی گزارش کروں گا کہ جس انداز اور جس ڈھنگ سے اس وقت اس لائن پر کام چل رہا ہے۔ رائٹ اپ ہو جوں اس کے لئے میں سارے ڈیپارٹمنٹ کو مبارک دینا ہوں وہ قابل مبارک ہیں۔ لیکن ساتھ ہی یہ درخواست کروں گا کہ اس رفتار کو مینٹین کیا جائے اور کچھ وقت مقرر کیا جائے کہ

فلاں وقت تک ہمیں ریلوے کو جموں تک لے جانا ہے۔ اس سے ہماری بہت سی دقتیں دور ہو جائیں گی یہاں تو ایک سٹر چارج اٹھے انہوں نے کہا کہ نیشنل امپورٹس کا ایک سوال وہ اٹھا رہے ہیں کیپ کورن تک ریل جانی چاہئے۔ میں تو یہ کہوں کہ صحیح معنوں میں نیشنل امپورٹس کا قوشچہن یہ ہے کہ کشمیر ریل کے ذریعہ سے ولیمٹ آف دی کنٹری سے نہیں ملا ہے۔ جس کی وجہ سے میں نے بتایا ایک ٹرانسپورٹ چارجز زیادہ پڑتے ہیں ٹورسٹ ٹریفک میں دقت آتی ہے اور تیسرے آپ کے ڈیفنس کا بہت دارو مدار آپ کی ریل لنک پر ہے اس لئے اس کے ایک خاص وقت مقرر کر کے کوشش کی جائے اور جو کوشش اس وقت ہو رہی ہے اس کے لئے میں مبارکباد دیتا ہوں تمام ریلوے کو اس کو مینٹین کیجئے۔ ایک چیز میں شکایت کے طور پر کہہ رہا ہوں ریل کے شکایت نہیں آپ کی توجہ کے دلانے کے لئے کہہ رہا ہوں کہ جو زمین اس سلسلے میں کسانوں کی لی گئی ہے انہیں آج تک کوئی کینٹیشن نہیں ملا ہے۔ چاہئے یہ تھا کہ کینٹیشن بھی ان کو جوں جوں آپ کی ریل کھل ہوتی گئی آپ دیتے جاتے لیکن نہیں دیا گیا تو کینٹیشن اب کسانوں کو دیدیا جائے۔ یہی میری گزارش تھی اور میں نندہ جی سے گزارش کروں گا کہ کم سے کم اتنا تو کر کے دکھائیں کہ آپ کے ریل منٹری چلتے ہوئے جموں میں ریل پہنچ جانے آجنگ ۲۴ سال میں ۱۲ میل ریل پہنچ سکی ہے۔ آئندہ وہی رفتار رہی تو سو سال جوں میں ریل پہنچنے کے لئے جائیں۔ اس لئے اس رفتار کو تیز کیجئے۔ یہی میری گزارش ہے۔

SHRI J. N. HAZARIKA (Dibrugarh) : I shall vote for the Demands provided a grievance of mine is redressed by the hon. Minister.

After the divisional scheme has been put into operation in Assam, 500 members of the staff of the NF Railway has been affected. They have to be transferred along with their families to places distant from Dibrugarh. At present in Dibrugarh the Railway has got its electrical and engineering departments. A separate transportation divisional headquarters has been granted at Tinsukia. It should be a full-fledged divisional headquarters for all purposes.

A representation to this effect has been sent to the authorities by the railway staff. They have also approached him. I have also written to the Minister. I request that the transportation divisional headquarters at Tinsukia should be made into a full-fledged divisional headquarter so that people from Dibrugarh need not go to distant places on transfer. I request you to review the situation and postpone the scheme if necessary till the Capital site of Assam is selected finally. There is a demand that this line should go upto Dibrugarh from Bongaigaon and that it should go through certain places where the Capital is likely to be situated. When the Capital is selected, probably there will be a population of one lakh in ten years time and people will again ask you for a divisional headquarters. Therefore, let the broad gauge go from Delhi to Barauni, Gauhati and Dibrugarh. As you know, the Capital Site Committee has been visiting many places and, therefore, it will be quite proper to postpone this scheme for some time and then select the divisional headquarters. In the meantime I request you to postpone the orders so that the staff need not put to trouble.

Secondly, wagons are not being made available to traders easily. I understand that 300 wagons are being allotted to Assam under the sponsorship of the Government of Assam, out of which 200 are allotted to one party who has an agent in Calcutta, not in Gauhati or anywhere else in Assam, and he controls two thirds of the wagons allotted to Assam, and is carrying hard and soft coke. This is quite unfair. Your policy is to reduce monopoly and at the same time you are allowing this monopoly.

Therefore, I request that either the system of sponsoring by the Government of Assam be abolished or the wagons be allotted to more parties.

SHRI PILOO MODY (Godhra) : When the Minister is going to spend crores of rupees, I have four demands. The first is that the Western Express should stop at Godhra on its way to Bombay. The second is that a fast train must be arranged between Ahmedabad and Godhra. The third one is the extension of the line from Lunavada *via* Malpur and Modessa to join the Udaipur line. And the fourth one is that there are some 38,000 commercial clerks who have been languishing for the last 20 years without any representation or any amelioration in their condition. I hope he will give these four demands of mine his most sympathetic consideration.

SHRI T. M. SHETH (Kutch) : We are making huge losses. There is shortage of wagons in my constituency and the Salt Merchants and Manufacturers' Association have made representations to the hon. Minister about it, but still they are experiencing difficulty but getting wagons. Unless wagons are given to them, they will suffer loss and the railway will loss revenue. Therefore, the railway administration should take steps to provide the necessary wagons.

On 4th September I wrote a letter to the hon. Minister about the alternative survey of the Gandhidham-Lakhpat line *via* Bhuj and on the 24th October I also put a question in answer to which the hon. Minister said that a survey would be undertaken, but I do not find the name of this line in the provision made for surveys. It may be that it will cost less than Rs. 1 lakh and so it is not included. I would like the hon. Minister to clarify the position. My fourth point is this. We are requesting the railway administration to have a direct train from Delhi to Kandla. It is possible. I had also given them a time-table. I have not received a reply thereto. I request the Minister to examine that point again and give us the benefit.

श्री रामाचरण (खुर्जा) : सभापति महोदय, मैं केवल दो प्रश्न पूछना चाहता हूँ। पहला प्रश्न खुर्जा जंक्शन पर जो एक्सप्रेस

[श्री राम चरण]

हुआ था, उस की बजह बंद प्लानिंग थी। यहाँ पर इन्जिन चेन्ज करते हैं, भ्रगर वह इन्जिन चेन्ज नहीं होता तो दोनों अप लाइनें खाली थी, लेकिन डाउन लाइन से ट्रेन को अप लाइन पर लाना पड़ता है, जिस की बजह से एक्सीडेंट हुआ।

दूसरा प्रश्न क्या नन्दा जी यह बतायेंगे कि जिनके एक्विपमेंट का अपग्रेडेशन हुआ है, उन में शेड्यूल्ड कास्ट के कितने हैं और नान-शेड-यूल्ड कास्ट के कितने हैं ?

SHRI E. K. NAYANAR (Palghat) : I have written so many times to the Railway Minister, Shri Nanda, about the following items. One is, the Kerala MPs have unanimously demanded the construction of a double-line and changing the metre gauge into broad gauge from Trivandrum to Shoranur.

The second demand is that the cressite plant in Olavakkot division in my constituency was to be shifted. Formerly it was decided to shift it. Now, it is working for three days a week. The workers are getting three days work out of seven days. Facilities must be provided there.

The third demand is this. I have already written about the catering employees who are serving food in the railways. Everybody knows that from Nagpur to Delhi, the cold seasons is experienced, but they are not supplied any woollen cover or woollen dress or any woollen protection or anything. I demand Mr. Nanda that he should travel without any woollen coat or woollen dress from Delhi to Nagpur. Beyond Nagpur the cold will reduce. Only when he travels like that he will feel the necessity for the employees, who are supplying food from the canteens to the travellers, to have woollen clothes.

Fourthly, there is the need for a new railway line from Shoranur to Mysore via Nilambur. It is the shortest route to Mysore.

I have already represented about it but it was rejected by the Government. It is of the length of 89 miles. It is the shortest route to Mysore, from Cannanore also. In 1960, the Congress leaders announced that they are going to construct a new railway line from Cannanore to Mysore. Now we, are in 1970. 0 years have passed. Nothing has happened.

Another demand is the export of fish from Cannanore to Madras. Owing to the lack of wagons, the position is difficult now. So, I demand of Mr. Nanda to arrange more wagons for the fishermen to export their fish from Mangalore and Cannanore.

Finally, the demand for a through third-class sleeper coach from Delhi to Manglore may be conceded.

SHRI K. LAKKAPPA (Tumkur) : A railway link will link the hearts of one State with those living in the other. Today, we see that everywhere there is a missing link. I would like to bring to the notice of the Minister that the railway contractors mainly in the Mysore State are making they while the sun shines. On every contract entrusted to the contractors on the Bangalore—Arsikere line in Mysore State, they have manipulated in such a way that they are making a huge amount of money. The contractors are in the hands of those officers.

The other point that I would like to mention for the attention of the Railway Minister is about the railway line that has been urged by the Mysore people since a very long time, and that is the Mysore-Harinar,—Chitradurga—Bellary line and also the Mangalore—Hasan line. That has not been taken up so far.

I would also ask whether the Ministry is going to abolish the arrangement of sending officers by special saloons, because the Railway Board is more powerful than Mr. Nanda now. Therefore, I would like to urge the abolition of the Railway Board as also the facilities of using the railway saloons to these officers. I hope the Minister would consider my suggestion.

श्री बुशानन्व ठाकुर (सहरसा) : मेरा सीधा सवाल है—नन्दा जी एक्सेस एनाउन्ट की बात कर रहे हैं सुपोल—प्रताप गंज रेलवे लाइन का उदघाटन हुआ था, लेकिन वह गाड़ी भवटिआही सरायगढ़ से आगे नहीं बढ़ रही है और वह टूबल आज भी वहाँ पर बनी हुई है। मैं पूछना चाहता हूँ—उस का सर्वे हुआ था, अब उस गाड़ी का घागे बढ़ाने की बात क्यों नहीं कर रहे हैं ? इस का कस्ट्रक्शन डिबीजन अभी भी वहाँ कायम है।

दूसरी बात—जो गाड़ियां बढ़ाई गई हैं, उन में से केवल दो गाड़ियां ही दोही-सरायगढ़ तक जाती हैं, तीसरी गाड़ी सुपोल में ही रोक दी जाती है, मैं चाहता हूँ कि उस को भी आगे बढ़ाया जाय।

उत्तरी बिहार सब से पिछड़ा हुआ है, वहाँ जो कोसी कास्ट पैसंजर दी गई है, उस में केवल चार कम्पाटमेंट्स दिये गये हैं, जिससे लीगों को बड़ी कठिनाई हो रही है, कम्पाटमेंट्स की संख्या बढ़ानी चाहिये और उस में एक स्लीपिंग कोच भी लगानी चाहिये।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : Sir, the discussion has high-lighted some deficiencies in the working of the railways and also has brought out some of the problems which the railways have to face in the performance of their varied functions. I shall deal with the deficiencies first. I welcome any information which throws light on the weaknesses in the administration of the railways. It is not my contention that deficiencies do not exist in the working of the railways.

MR. CHAIRMAN : He may continue his speech tomorrow.

17.58 hrs.

DISCUSSION RE : ESTABLISHMENT OF COTTON CORPORATION OF INDIA.—*Contd.*

MR. CHAIRMAN : The House will now take up further discussion on the statement laid on the Table by the Minister of Foreign Trade on the 31st July, 1970 regarding

establishment of Cotton Corporation of India.

SHRI N. DANDEKER (Jamnagar) : Mr. Chairman, Sir, I am grateful to you that you have called me first, and I would like to be as brief as I can on a subject of some difficulty. The discussion that is tabled today concerns the Minister's statement of 31st July regarding the establishment of the Cotton Corporation of India. But, in the present situation, it must inevitably extend also to the immediate consequences of the establishment of the Cotton Corporation of India namely the present disastrous cotton situation.

18.00 hrs.

Dealing first with the Cotton Corporation, it is necessary at the outset to describe the context in which it was decided to establish the Corporation. The context, Sir, was quite simple. In the first place, there exists in this country and existed then, a very large body of highly competitive and competent cotton growers. During recent years and increasingly in the year to come, I am sure the cotton cultivators in this country are taking to modern means of cotton cultivation. They also interested in growing long staple cotton, provided the necessary assistance and encouragement is forthcoming from Government.

The second part of the context in which this Cotton Corporation was established was a large body of highly competitive and competent cotton traders and cotton importers. I must emphasise that there has existed for over a century and certainly at the time of the establishment of the Corporation a large body of competent and competitive cotton importers and cotton traders, operating on very narrow margins, in a highly competitive and sensitive cotton market. In the course of the debate last week, Mr. Dange thought it fit in the course of his speech to cast aspersion on the patriotism of the cotton traders and also I believe of the textile millowners. I should have thought it was fairly public knowledge, the extent to which not only the cotton traders assisted the cause of independence of the country, but also the extent to which today the large number of gentlemen who ought to be sitting opposite, put are now in the coffee house...