[Mr. Speaker]

they rise in their seats, obstruct the proceedings and then accuse me that I have shown indulgence to some or they have been blackmailing me and **then walk out, it becomes a little** difficult for me. In those cases, at least the Members have walked out. In this case, he says that he would not go in spite of my orders.

Shri Ranga: He has also walked out.

Mr. Speaker: No he has not walked out. He is still here and he says he would not go.

श्री बागड़ी : मैं ने भ्राप से भ्रर्ज किया कि

श्री हुकम चन्द कछवाय : माननीय सदस्य ने जो प्रस्ताव रखा है, मैं उस में यह संशोधन करना चाहता हूं कि "सैशन के बाकी भाग" के स्थान पर "एक सप्ताह" रख दिया जाये ।

(*Shri Bagri then left the House.*)

भ्रध्यक्ष महोदय : क्या हाउस की मर्जी है कि इस मामले को इसी जगह छोड़ दिया जाये ।

कुछ माननीय सदस्य : जी हां ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : हमें हमेशा इस बात का ध्यान रहता है कि हम संसद् की मर्यादा भंग न करें, लेकिन यहां पर जो ऐसी कार्यवाही होती है, जिस से उत्तेजना फैलती है, जो कि कुछ सदस्यों के द्वारा फैलाई जाती है, उस से देश में भ्रौर दुनिया के दूसरे देशों में बहुत बुरा भ्रसर पड़ता है । हमारी लड़ाई सरकार से है । हम सरकार की खूब भ्रालोचना करें भ्रौर मंत्रियों की खूब छीला-छोली करे,लेकिन हम को भ्रध्यक्ष महोदय की बात पूरी तरह माननी चाहिए । जो माननीय सदस्य यहां पर इस प्रकार का उत्तेजना फैलाते हैं,उनका एक मात्र उद्देश्य यह रहता है कि ये सब बातें समाचारपत्रों में भ्रायें । इस लिए मेरा सुझाव है कि ऐसा प्रस्ताव लाया जाये कि भ्रगर हाउस में इस प्रकार की बातें हों तो वे रिकार्ड में न रहें । भ्रगर वे रिकार्ड में नहीं रहेंगी, तो मुझे पूरा विश्वास है कि वे समाचारपत्रों में भी नहीं भ्रायेंगी । मैं समाचारपत्रों पर कोई प्रतिबन्ध नहीं लगाना चाहता हूं, लेकिन जिन बातों से उत्तेजना फैलती है, उन को बढ़ावा नहीं देना चाहिए।

भ्रध्यक्ष महोदय : बहुत भ्रच्छा—श्री बनर्जी ।

13.09 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—*Contd.*

Mr. Speaker: The House will now proceed with the General discussion of **of the Budget (Railways) for 1965-66.** Shri S. M. Banerjee will continue his speech.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Mr. **Speaker, yesterday I was referring to** the case of victimisation of trade union workers who took part in the 1960 strike. While I was on my legs I referred to the case of Posts and Telegraphs and other departments where 90 to 98 per cent of the employees **who were victimised during the strike** have been taken back. As this question has been agitating the minds of the All India Railwaymen's Federation and other unions, I would request **the hon. Minister to kindly reconsider** these cases. They took part in the strike in 1960 and after that every organisation suffered a lot. Now there are good industrial relations not only with the railway management the Railway Board or the Railway Ministry but generally the Government employees are discussing the various issues for a negotiated settlement.

In this connection, I would submit that there are certain cases in the South Eastern Railway. I particularly

mention the case of Shri Chakladar who was suspended in 1960 for taking part in the strike. Unfortunately, his case has not yet been decided even after a lapse of nearly five years. I would only request the hon. Minister kindly to take a sympathetic attitude in these cases and see that those who are still out on the streets without a job are taken back.

Recently, two of the popular representatives of the South Eastern Railwaymen's Union have been arrested under the DIR, namely, Shri N. Chakravarti and Shri A. Lakshminarayana. Either Shri Lakshminarayana or Shri Chakravarti never did anything which may be construed as some subversive or antinational activity. These railway employees representatives of their Union, asked for more contribution for the nation. After the Chinese aggression they went out of their way to help this Government to improve efficiency and output. For doing this these two young men, Shri Chakravarti and Shri Lakshminarayana are behind the bars.

I took up this matter with the Chief Minister of West Bengal and I have got a reply saying that the West Bengal Government is unable to consider these cases. I would only request Dr. Ram Subhag Singh kindly to ask for the papers. Let him call for the papers and if he is satisfied that these employees behaved in a fashion which helped the Chinese aggressors, they must not only be arrested but other action should also be taken against them; but if there is nothing against them I would request him kindly to see that those arrested persons are immediately released so that confidence may be restored among the South Eastern Railway people in particular and the railwaymen in general.

Coming to another very vital point, namely, casual labour, recently a statement was made by Dr. Ram Subhag Singh on a 'call attention' notice of mine and my hon. friend, Shri Dinen Bhattacharya, in this connection. A scheme was accepted by the Railway Ministry, known as the decasualisation scheme. The Railway Board was to decasualise those thousands of employees who were working as casual labour. Recently I have received 200 telegrams from various places in this country, mainly from Kharagpur, Agra, Golaghat and other places where the services of casual or temporary employees have been retrenched or are being retrenched.

What is happening with those casual employees is that the Central Pay Commission pay scale has not been implemented in their case though their casses have been recommended and there is a clear order by the Railway Board that those who have completed a particular tenure of service of six months or more should be covered under the CPC scale. I would, therefore, request the hon. Minister to end this gross injustice which is being done to the casual employees. A committee with a member from the Railway Board, preferably the Member (Staff), two representatives of the two Federations and one representative of the concerned Railway Union should be appointed immediately to go into the question of this casual labour and the implementation, non-implementation or incorrect implementation of the various Government orders issued from time to time from the Railway Board.

It is high time that their minimum wage is also increased. What is the minimum wage that they are getting? They are getting Rs. 45, Rs. 41 and Rs. 37 in the case of *reja*, that is female employees and they have to pay Rs. 5 or Rs 10 as fees to some small officers to keep their services intact so that they may get a job after their services are terminated after six months and they are re-employed after 15 or 10 days, or even after two days. Once the Railway Ministry has accepted that they have to decasualise these employees, I will earnestly request the Railway Minister kindly to appoint a committee so that it may deal with the entire matter very clearly.

Mr. Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri S. M. Banerjee: I had taken only seven minutes yesterday.

Mr. Speaker: Then minutes; that is what the record says.

Shri S. M. Banerjee: You may kindly give me another five minutes.

Mr. Speaker: All right.

Shri S. M. Banerjee: Then I come to the nationalisation of the light railways. The increase in third class fares would have been avoided had the light railways been nationalised. It is really a scandalous affair. All these railways, whether it is the Dehri Sasaram Light Railway or the Howrah Amta Light Railway or the Saharanpur Light Railway, are such that if you really travel in these trains, you will find that they hardly reach their destination. You have no hope of reaching the destination and you have to get down and catch some bus. That is exactly what is happening. Since these railways are controlled by the big business houses Government is unable to take a decision. But I know that now we have a Railway Minister with courage and conviction and he is being helped by other Ministers like Dr. Ram Subhag Singh and Shri Sham Nath who, of course, is not listening to me. They can take a bold decision so that these railways may be nationalised.

There are two other minor points and one of them is about the shifting of the training school from Sealdah to Dhanbad. I have gone through the entire papers in this connection. I have seen this place myself. A huge building has been constructed at Dhanbad where there is no water and no facility for school-going children. This training school is to be transferred there. I am told that another sum of Rs. 27 lakhs is being paid or sanctioned to have this double storey building. If it is a question of shifting this training school to Dhanbad only because a building has been constructed, I would submit that this building can be utilised by the Bokaro Steel Plant or other people. Let this training school not be shifted. If we want any expansion, by spending Rs. 5 lakhs or Rs. 6 lakhs in Sealdah itself where there is the Clem Brown Institute which is a big technical training school, I hope this matter can be settled. I would only request Dr. Ram Subhag Singh in all earnstness that he should examine the whole matter afresh. If somebody took such a decision, it was a brainwave of some officer or Minister. It should not be shifted to Dhanbad.

Then, I would refer to the case of Ordnance officers who came to the Railways. These officers were working as Class I officers in the Ordnance Factories Depots and other places in the Defence Services. They were transferred to and accepted by the Railway Ministry; but it is most unfortunate that their services are not being counted for the purpose of seniority etc. These are highly qualified officers. I have all appreciation of their good work and, I am sure the Railway Ministry has equally appreciated their work. They should be given enough chances so that they may get their promotion. Only because their total service has not been counted for the purpose of seniority in the Railways, they have been superseded by their juniors. I would only request that their services should be counted.

One last point and I am done. This is about Shri Mukund Pareek. This employee took permission from the Railway and actually fought an election and won.

Mr. Speaker: Shri Banerjee knows it much better than I do......

Shri S. M. Banerjee: I am not referring to individual cases but I am only referring to it because 26 MPs met the Railway Minister personally and requested him about it. My only request is that this Government employee who was once a Railway employee should not suffer. His case should be considered.

With these words I will request the hon. Minister kindly to consider these three points; namely, cheap grain shops wage board and victimisation cases should be reviewed. These are the three main demands and they should be entrusted to the three Ministers and they should consider all these points.

Mr. Speaker: Shri Bibhuti Mishra.

श्री विभूति मिश्र (मोतिहारी) : अध्यक्ष महोदय . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय हाउस में उपस्थित नहीं हैं ।

अध्यक्ष महोदय : डा० राम सुभग सिंह तो हैं ।

श्री हुकम चन्द कछवाय तो फिर कोरम भी नहीं है ।

श्री विभूति मिश्र : जब भी हम बोलने खड़े होते हैं, इस तरह से बाधा उपस्थित कर दी जाती है ।

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइये । वह कहते हैं कोरम नहीं है ।

Shri R. S. Pandey (Guna): There is the convention that between 1 and 2 P.M. the quorum should not be challenged.

Mr. Speaker: That is left to the good sense of the Members. If they insist on that, I cannot help it. The constitutional provision is there. I cannot override it. Let the bell be rung.

The bell is being rung .... now there is quorum.

श्री विभूति मिश्र : अध्यक्ष महोदय रेलवे मंत्री जी द्वारा जो बजट रक्खा गया है उसका मैं हार्दिक स्वागत करता हूं और समर्थन करता हूं । मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि पिछली

2329(ai)LSD—6.

साल से इस साल 64 लाख रुपये रेलवे के जरिये जो सामान गायब हो जाता है, गुम हो जाता है, उस के मुआवजे के लिए देने के सम्बन्ध में उन्होंने अपने भाषण में कहा है । मैं चाहता हू कि हमारे रेलवे मंत्री इस बात की तरफ ध्यान दें कि रेलवे से कोई सामान गुम न हो या उस का मिसडाइरेक्शन न हो, उस में किसी तरह का फर्क न आये । हम देखते हैं कि आज कल चाहे लोग अपना सामान कलकत्ते से ले जायें या दिल्ली से ले जायें, वे आजकल ट्रकों पर ज्यादा भरोसा करते हैं, ट्रकों पर उन का ज्यादा इत्मीनान है । जब हम अपना बजट देखते हैं तो पाते हैं कि मालगाड़ियों से हम को पैसा कम मिला है, पैसेन्जरों से ज्यादा मिला है । मैं रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि रेलवे की साख ठीक रहे इस पर पूरी तरह से निगरानी और देखभाल वे करें ।

दूसरी बात यह है कि रेलवे मंत्री जी ने मसाफिरों के ऊपर कुछ रेलवे भाड़ा बढ़ाया है, जब कि उन मुसाफिरों से 5 लाख रुपया रेलवे भाड़े का ज्यादा मिला है । इस लिए मैं चाहता हूं कि जिस तरीके के मुसाफिरों के पास से हमें आमदनी ज्यादा होती है अगर उन पर टैक्स बढ़ाते हैं तो उन मुसाफिरों के आराम के ऊपर कुछ ज्यादा खयाल रक्खें । उन मुसाफिरों पर टैक्स तो बढ़ा दिया जाता है लेकिन उन के आराम का खयाल कम रहता है । मैं चाहूंगा कि उन के आराम पर ज्यादा ध्यान दिया जाय ।

हमारे दोनों रेलवे मंत्री पहले कृषि मंत्री थे । अब वे रेल मंत्री हैं । उन्होंने माल ले जाने पर टैक्स बढ़ाया है, मैं चाहता हूं कि जो किसानों की चीजें हैं, जो खेती की पैदावार बढ़ाने में सहायता करती हैं उन पर टैक्स न बढ़ाया जाये । जैसे सीमेंट है, लोहा है, चूना है, खाद है, इस से उपज अधिक बढ़ती है । इन चीजों पर टैक्स न बढ़ाया जाये । कारण यह है कि हम बाहर से गल्ला मंगाते हैं और उस पर करोड़ों रुपये खर्च करते हैं । यदि

[श्री विभूति मिश्र]

हम अपने देश की खेती को मदद करें तो हमारे यहां पैदावार बढ़ सकती है। हमारे अध्यक्ष महोदय तो खुद पंजाब से आते हैं। आज ही मैं ने सुना है कि पंजाब में गेहूं की फसल बहुत अच्छी है। यह बहुत अच्छी बात है और हम पंजाब को धन्यवाद देते हैं। सारे देश में इस तरह से खेती की पैदावार बढ़नी चाहिए। लेकिन खेती की पैदावार बढ़ाने के लिए जो सामान होता है किसान का, जैसा मैं ने गत वर्ष कहा था, उस के ऊपर सरकार को चाहिए कि किराये और भाड़े में काफी कमी करे। बल्कि मैं तो कहूंगा कि उस के ऊपर एक दम ही भाड़ा न रहे क्योंकि अगर आप एक तरफ से मदद करेंगे इस में तो दूसरी तरफ से आप के लिए फायदेमन्द होगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारी सरकार ने जमीदारी को समाप्त करना चाहा। जमीदारी को खत्म करने के लिए कानूनी पेचीदगियां थीं। इसलिए संविधान में सुधार कर के उस को ऐसा किया गया कि जमीदारी का कानून हटाया जा सके। जिन जिन स्टेट्स में जमीदारी हटाई गई वहां वहां पर उस कानून की मजबूती की गई। लेकिन हमारे व्हीलर साहब की हर स्टेशन पर दूकान है। न मालूम सरकार के दिल में उनके लिए क्या दर्द है। यही नहीं। और बहुत से लोग हैं जो स्टेशनों पर किताबें बेचा करते हैं। अगर एक स्टेशन पर एक आदमी को किताब बेचने का काम दे दिया जाये तो उसके कुछ परिवारों का भरण पोषण हो जायेगा। यही कारण जमीदारी को हटाने के लिए भी दिया गया था। इस से सरकार की आमदनी भी बढ़ जायेगी। अगर इस तरह से किया जाये तो स्टेशनों पर कम्पिटीशन भी होगा। मैं जानना चाहता हूं कि जब हम समाजवाद की ओर बढ़ना चाहते हैं तो एक आदमी को पूंजीपति बना कर क्यों रखना चाहते हैं। हमारे मंत्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिए।

अभी डिगोया डिबोली में ट्रेन दुर्घटना हुई। उस में मेरी कांस्टीट्यूएन्सी के 20 या 25 आदमी मरे हैं। कुल मिला कर उसमें 100 आदमी मरे हैं। स्टेट गवर्नमेंट कहती है कि हमारा कुसूर नहीं है, सेंट्रल गवर्नमेंट कहती है कि हमारा कुसूर नहीं है, और 700 आदमी उस में मर गये। उन के बाल बच्चों को कौन परवरिश करेगा। जहां तक हमारा सम्बन्ध है हम ने अपने संविधान में रक्खा हुआ है कि सब के साथ न्यायोचित व्यवहार करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : जो उनके नुमाइन्दे हैं वह करें।

श्री विभूति मिश्र : वह लोग माइनर हैं, उन को कोई पूछने वाला नहीं है।

रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : आप उनके नुमाइन्दे तो हैं।

श्री विभूति मिश्र : उन का नुमाइन्दा होकर तो मैं कह ही रहा हूं। इस दुर्घटना में 100 आदमी मरे हैं। ग्यारह बसें इधर से जाती हैं और ग्यारह बसें उधर से आती हैं। सड़क बीच हो गई है। गुमटी नहीं है जो उस की देख भाल करे। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वे इस का खयाल करें कि गुमटी बनाकर वहां आदमी रखें।

हमारे स्टेट में पांच करोड़ आदमी बसते हैं लेकिन वहां पर एक भी पब्लिक सर्विस कमिशन नहीं है। या तो बिहार के बच्चे कलकत्ते जायें या फिर जो बच्चे वहां के उम्मीदवार हों वे इलाहाबाद जायें। हमारे बच्चों के लिए बिहार में एक भी पब्लिक सर्विस कमिशन की स्थापना नहीं हुई। अगर हम लोग थोड़ा सा दंगा करें तो यह बात आसानी से हो सकती है। लेकिन हम लोग गांधी जी के अनुयायी हैं। शांतिप्रिय

उपायों से सरकार से प्रार्थना करते हैं । हम लोग शांतिप्रिय रास्ते पर चलने वाले हैं । क्योंकि गांधी जी सब से पहले साउथ अफ्रीका से आने के बाद बिहार गये थे और बिहार पर गांधी जी का बहुत ज्यादा असर है । मैं चाहता हूं कि हमारी सरकार इस ओर ध्यान दे । बिहार में भी एक पब्लिक सर्विस कमिशन हो ताकि वहां के बच्चों को नौकरी पाने के लिए वहीं पर इंटर्व्यू देने की सुविधा हो जाये ।

मुझे ताज्जुब होता है कि हमारी सरकार एक बात की ओर क्यों ध्यान नहीं देती । जब अंग्रेजी राज्य था तब सोनपुर में जो एक रेलवे ब्रिज है उस के अलावा अंग्रेज लोग चाहते थे कि एक पुल और बनाया जाये ताकि लोगों को आने जाने की और सुविधा हो जाये । अंग्रेजों ने कहा कि डुमरियाघाट पर एक और पुल बनाया जाये । उस के लिए अंग्रेजों ने बड़ी छान-बीन की ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : अध्यक्ष महोदय, सदन में फिर कोरम नहीं है ।

Mr. Speaker: The bell is being rung .... now there is quorum.

श्री विभूति मिश्र : अध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि गंडक नदी पर अंग्रेजों के जमाने में सोनपुर में केवल एक ही पुल था । उन्होंने फैसला किया कि एक और पुल बनाया जाये ताकि अगर सोनपुर पुल टूट जाये या कोई खतरा हो जाये और उत्तर बिहार से आवागमन का कोई जरिया न रह जाये तो लोगों को असुविधा न हो । उस समय जो अंग्रेज सरकार थी वह चाहती थी कि डुमरियाघाट पर पुल बनाया जाये । लेकिन संयोगवश वह नहीं बन सका । आज डुमरियाघाट पर रोड ट्रांस्पोर्ट विभाग एक सड़क का पुल बना रहा है । मेरी दरखास्त मंत्री जी से है कि वे इस पुल को रोड कम रेल पुल बनवा दें । इसके बन जाने से पंजाब से लेकर आसाम तक आने जाने की सुविधा हो जाएगी। हमने देखा कि इस पुल के न होने के कारण पिछले चीनी आक्रमण के समय हमारी फौजों को आसाम और नेफा जाने के लिए बहुत दूर से हो कर जाना पड़ता था । इस पुल के बन जाने से सीधा रास्ता हो जाएगा । इसलिए मैं मंत्री महोदय से दरखास्त करूंगा कि डुमरियाघाट पर इस पुल को अवश्य बनवावें ।

हमारे जिले की यह हालत है कि वहां के लोगों को कहीं भी चौथे दरजे की जगहों पर नौकरी नहीं मिलती । मैं चाहता हूं कि इस इलाके के लोगों को इन जगहों पर प्राथमिकता दी जाए ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हम नेपाल के बार्डर पर रहते हैं । नैपाल की चौड़ाई सौ से सवा सौ मील तक है । आपने अखबारों में देखा होगा कि ल्हासा से एक सड़क काडारी तक बन गयी है और काडारी से सड़क काठमांडू तक तथा काठमांडू से रक्सौल तक बन गयी है। इस तरफ हमारी कोई स्ट्रेटिजिक लाइन नहीं है । इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि अगर एक बड़ी लाइन समस्तीपुर से नरकटियागंज तक वाया मुजफ्फरपुर बना दें तो हमारा क्षेत्र सुरक्षित हो जाएगा ।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं । हमारे जिले से ज्यादा सामान एक्सपोर्ट होता है लेकिन वहां पर डी० टी० एस० का दफ्तर नहीं है । जगजीवन बाबू ने कहा था कि वहां पर डी० टी० एस० का दफ्तर खोला जाएगा लेकिन अभी वह समस्तीपुर में ही है और हमारे यहां के लोगों को अपने काम से इतनी दूर जाना होता है । इसलिए मैं चाहूंगा कि हमारे यहां रेलवे डी० टी० एस० का दफ्तर खोले जिससे कि हमारे यहां के लोगों को सहूलियत हो ।

दूसरी बात मैं स्टेशनों पर जो खाने पीने की चीजें मिलती हैं उनके बारे में कहना

[श्री विभूति मिश्र]

चाहता हूं । दिक्कत यह है कि आजकल हमारे मिनिस्टर लोग हवाई जहाज से यात्रा करते हैं इसलिए उनको पता नहीं हो सकता कि रेल यात्रा में लोगों को क्या कष्ट हैं । नान-कोपरेशन के दिनों में गांधी जी तीन महीने में सारे देश का दौरा करते थे । उन को जनता के दुःख का पता रहता था । लेकिन हम लोग जो गांधी जी का नाम लेते है, रेल-गाड़ी में चलना नहीं चाहते, सब हवाई जहाज से चलना चाहते हैं । उनको जनता के दुःख का कसे पता रहेगा । इसलिए मेरा कहना है कि स्टेशनों पर खाने पीने की चीजों के बारे में ध्यान दिया जाए और यात्रियों की सफाई और सुरक्षा का खयाल रखा जाए ।

श्री राम सहाय पाण्डेय: अध्यक्ष महोदय, जो रेलवे बजट पेश किया गया है उस के सम्बन्ध में मैं श्री पाटिल को, उनके सहयोगी मंत्रियों को तथा उन लाखों कर्मचारियों को बधाई देता हूं कि वे बड़े अनुशासन से और बड़ी गति के साथ रेलवे की प्रगति के काम में जुटे हुए हैं ।

यह जो हमारा रेलवे का प्रतिष्ठान है, वह न केवल इस देश में वरन् सारे संसार में सार्वजनिक क्षेत्र में एक अद्वितीय प्रतिष्ठान माना जाता है। प्रायः 50 लाख यात्री 6800 स्टेशनों से 10 हजार गाड़ियों के माध्यम से गुजर कर अपने निर्दिष्ट स्थानों पर पहुंचते हैं । इतने बड़े प्रतिष्ठान का नेतृत्व और दायित्व श्री पाटिल और उनके सहयोगी डा० राम सुभग सिंह तथा श्री शामनाथ के हाथों में है, इसलिए इसका भविष्य उज्वल है । और मैं समझता हूं कि रेलों का आधुनिकीकरण करके ही हम ऐसा करने में समर्थ हो सकेंगे ।

मैंने पिछले साल बजट की बहस के दौरान में कहा था कि सन् 1950–51 से किरायों में वृद्धि की परम्परा सी पड़ गयी है उस परम्परा में कोई इस तरह का परिवतन होना चाहिए कि जिस में तीसरे दरजे का यात्री भी यह अनुभव कर सके कि हमारे सम्बन्ध में भी सरकार कुछ सोचती है ।

13·34 hrs.

(Mr. Deputy-Speaker in the Chair)

हमको इस किराए की वृद्धि की परम्परा में कुछ आमूल परिवर्तन करने की कल्पना करनी चाहिए । मैंने कहा था कि अगर ज्यादा न हो सके तो प्रतीक रूप में ही कुछ कमी की जाए जिससे पता चले कि हम केवल किराया वृद्धि ही नहीं करते बल्कि हम को उससे अधिक ध्यान यात्रियों की सुविधा का है । मैं श्री पाटिल और श्री राम सुभग सिंह से निवेदन करूंगा कि जिस प्रकार श्री टी० टी० कृष्णमाचारी ने अपने बजट में जीवन के हर क्षेत्र में लोगों को कुछ न कुछ राहत दी है ....

श्री हुकम चन्द कछवाय : हाउस में कोरम नहीं है ।

13·35 hrs.

(कोरम की घंटी बजायी गयी)

श्री राम सहाय पाण्डेय : तो मैं कह रहा था कि तीसरे दरजे के यात्रियों को निश्चित रूप से कुछ राहत दी जाए ताकि वे समझ सकें कि उनको कुछ राहत मिली, चाहे वह राहत सिम्बालिक रूप में ही क्यों न हो ।

अगर सारे संसार की दृष्टि से देखें तो आपको पता चलेगा कि रेलवे यातायात आउट आफ डेट होती चली जा रही है ब्रिटेन में करीब चार या पांच सौ स्टेशन एबालिश किए जा चुके हैं, इसलिए कि रोड का परिवहन

ज्यादा गति पकड़ रहा है । ज्यादातर रेलों से ढुलाई होती है और उसमें भी जहां गोदाम से गोदाम या शहर से शहर और गांव से गांव माल पहुंचाने का काम है उसको रोड ट्रांस्पोर्ट ज्यादा कुशलता से करता है । इस लिये मैं आपको आगाह कर देना चाहता हूं कि यदि आपने रेलवे का आधुनिकीकरण न किया तो ऐसा अवसर आ सकता है कि आपको रोड ट्रांस्पोर्ट से बड़ा कम्पिटीशन करना पड़े । आपने कल ही सदन में कहा कि आपके तीस हजार वैगन ब्राड्गेज के और पांच हजार वैगन मीटर गेज के बेकार पड़े रहें । मैं समझता हूं कि भविष्य में ऐसा हो सकता है कि और ज्यादा वैगन बेकार पड़े रह और इस्तेमाल न हों । आज दुनिया में ट्रांस्पोर्ट सिस्टम यात्री को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देना चाहते हैं । आज अन्य देशों में गाड़ी की स्पीड 125, 130 और 140 मील प्रति घंटा हो रही है । डबल डेकर बोगीज बनायी जा रही हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा यात्रियों को बिठाया जा सके । सेंट्रली हीटेड ट्रेन्स का निर्माण किया जा रहा है और इस बात की पूरी कोशिश की जा रही है कि यात्री निर्दिष्ट समय में अपने स्थान पर पहुंच जाए । जापान में हाल में यह नियम बनाया गया है कि अगर कोई गाड़ी एक घंटे लेट हो जाए तो यात्रियों का सारा किराया वापस कर दिया जाता है । सब से बड़ी तरकीब गाड़ियों को लेट न होने देने की यह हो सकती है कि अगर गाड़ी एक घंटे लेट हो तो यात्रियों को किराया वापस कर दिया जाए । हम देखते हैं कि हमारे यहां खास खास गाड़ियां जैसे जी० टी०, कालका मेल आदि अक्सर लेट हो जाती हैं । हम समझते हैं कि इस सम्बन्ध में भी हमको ध्यान रखना चाहिए ।

जनता का सम्बन्ध यात्रा में तीन बातों से होता है । एक तो उसे स्थान मिले, दूसरे यात्रा काल में उसको अच्छा भोजन मिले और तीसरे जिस स्थान पर वह जाना चाहता है उस पर निर्दिष्ट समय में पहुंच जाए । जहां तक स्थान मिलने का ताल्लुक है, आज भी भीड़ रहती है । उसको स्थान नहीं मिलता ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आपको अपनी गाड़ियों की स्पीड ज्यादा करनी चाहिए । उदाहरण के लिए फ्रंटियर मेल जिसको आज बम्बई से दिल्ली तक आने में 24 घंटे लगते हैं अगर उसकी स्पीड बढ़ा दी जाय और इस यात्रा में केवल 17 घंटे लगें तो आप हफ्ते में बम्बई के लिए दो और प्रिंसिपल ट्रेन्स दे सकते हैं । आप जब स्पीड तेज करे तो उसके लि टैकनिकल डिवाइस भी काम में लावें जिनका विदेशों में आज इस्तेमाल हो रहा है । आज यूरोप में ड्राइवर को मालूम होता है आगे के इलाके में वेदर कंडीशन्स क्या हैं । जैसे वायुयान का चालक 300, 400 मील के आगे की वैदर कंडीशन्स को देख सकता है मैं चाहता हूं कि उसी प्रकार से रेलवे के ड्राइवर्स भी टेलीकम्युनिकेशन डिवाइस के द्वारा दो, चार स्टेशन पहले की स्थिति को जान सकें । टेलीकम्युनिकेशन के द्वारा लाइन क्लियर है इसकी पूरी सूचना उसको दी जा सकती है ।

इसी तरीके से हम को मौडर्न सिगनल प्रोसेस भी ऐडौप्ट करना है, उन्हें बनाना है । अभी जो यह 30 या 32 हजार अनमैंड गेट्स हैं वहां पर हमें सिगनल देना चाहिए ताकि जो ऐक्सीडेंट्स होने की संभावना रहती है वह न रहे ।

हम चाहते हैं कि हमारी रेलगाड़ियों की गति तेज हो, गति और अधिक बढ़ायी जाय और साथ ही रेलगाड़ियां भी ज्यादा बढ़ायी जायें । दूसरी आवश्यकता इस बात की है कि यह जितनी भी मौडर्न डिवाइस हैं, टेलीकम्युनिकेशन्स आदि की, मौडर्न सिगनल की जो रीति है वह हमको तुरन्त लाग कर

[श्री राम सहाय पाण्डेय]

देनी चाहिए क्योंकि संसार इससे बहुत आगे जा चुका है । हम यह कदापि बर्दाश्त नहीं कर सकते कि हम पीछे रहें क्योंकि आज जहां जापान में रफ्तार 150 मील है वहां हमारा औसत केवल 45 ही है । इतना पीछे अभी भी हम हैं । इसलिए यह ठीक ही है कि जब तक हम अपनी रेलगाड़ियों की गति को नहीं बढ़ायेंगे, जब तक हम रेलों की तादाद नहीं बढ़ायेंगे, तब तक हम अपने यात्रियों को अच्छी तरह से एकौमेडेट नहीं कर सकते हैं, आराम से उनको ले नहीं जा सकते हैं । इसलिए यह आवश्यक हो जाता है कि सारे रेलवेज के प्रबन्ध को, रेलवे के प्रशासन को और रेलवेज की सेवा को एक मौडर्न आउटलुक, एक आधुनिक दृष्टिकोण से सज्जित करें । संसार में अन्यत्र जो एक वैज्ञानिक दृष्टिकोण है, एक साइंटिफिक एप्रोच है और उसके फलस्वरूप वहां पर जो एचीवमेंट्स हुई हैं उनको हमें अपने देश में भी लाना है ।

श्रीमन्, हम जानते हैं कि रेलवेज ने बड़ा अच्छा काम किया है । सन् 1963–64 में करीब 63 नई रेलगाड़ियां जिनका कि क्षेत्रफल 6838 किलोमीटर होता है वह चलाई गई हैं । करीब 2498 किलोमीटर की आयोजना में 1056 किलोमीटर में विद्युतीकरण हो गया है । हम जानते हैं कि आप इस बात के लिए सचेष्ट हैं और आधुनिकीकरण कीदिशा में अग्रसर होने का प्रयत्न कर रहे हैं लेकिन हम चाहते हैं कि उसमें आपकी गति धीमी न पड़े ।

हमें इस बात का बड़ा दुःख है कि चौथी पंचवर्षीय योजना में रेलवे लाइन्स के लिए करीब 40 करोड़ रुपये का अनुदान स्वीकृत किया गया है । मुझे बड़ा दुःख है कि जब कि एक मील रेलवे लाइन डालने में अगर धरती समतल हो तो 9 लाख रुपया व्यय होता है तब इतनी धनराशि में इस चौथी पंचवर्षीय योजना काल में आप किस प्रकार रेलों के आधुनिकीकरण का काम सम्पन्न कर पायेंगे ? कैसे देश को आधुनिक रेलवेज प्रदान कर सकेंगे ?

श्रीमन, मैं एक ऐसे प्रांत से आता हूं जो कि चारों दिशाओं, उत्तर, पूर्व पश्चिम और दक्षिण को मिलाता है । चारों दिशाओं के राज्यों का सम्मिलन हमारे प्रान्त के माध्यम से होता है । तीन मुख्य ट्रंक लाइनें बीच से होकर जाती हैं । कलकत्ते से बम्बई जी० टी०, दिल्ली से मद्रास और पंजाब मेल दिल्ली से बम्बई । केवल यही तीन मुख्य गाड़ियां हैं जोकि मध्य प्रदेश को स्पर्श करती हुई जाती हैं । लेकिन हमारे यहां प्रान्त के अंदर के हिस्सों में जाने के लिए रेल की कोई व्यवस्था नहीं है । आज हालत यह है कि ग्वालियर से सरगुजा और बस्तर पहुंचने में हमें साढ़े पांच दिन लगते हैं । इस प्रजातंत्र के युग में मध्य प्रदेश की रेलों के बारे में अन्य प्रान्तों की अपेक्षा अवहेलना समझ में नहीं आती है । अगर आप देश के अन्य सभी प्रान्तों का रेलवे सुविधा के बारे में सर्वेक्षण करायें तो आप पायेंगे कि मध्य प्रदेश उस दिशा में सब की अपेक्षा अधिक पीछे है । मध्य प्रदेश में रेलों की सुविधा का विस्तार अत्यन्त आवश्यक है क्योंकि रेलवे के विकास के साथ आर्थिक विकास, मानव विकास और संस्कृति का विकास निहित है । रेलों का विकास होने से हम प्रदेश में और अन्यत्र भी एक जगह से दूसरी जगह आसानी से और कम समय मे आ जा सकते हैं । हमारे यहां खनिज पदार्थों का विपुल भंडार पड़ा है उसको समुद्र तक पहुंचाने का कोई मार्ग नहीं है, कोई रेल नहीं है । यह ठीक है कि अभी आप बस्तर में कुछ दे रहे हैं । डल्लीकारा से बालीडाला तक यह 60 मील की लाइन दे रहे हैं जोकि विजिगापट्टम को मिला देगी और मैं इसके लिए रेलवे मंत्रालय को बधाई देता हूं । अब किसी भी प्रान्त की आर्थिक व सामाजिक स्थिति

इस बात पर निर्भर करती है कि वहां पर रेलों की कितनी सुविधा प्राप्त है ? मेरे क्षेत्र में यद्यपि गुना-मक्सी लाइन आ रही है फिर भी 200 मील का क्षेत्र कुरवई-सिरौंज, लटेरी, मधुसूदनगढ़ यह जो 200 मील का क्षेत्र है वह अभी भी रेलवे की सेवा से वंचित है। अब जहां पर गाड़ी नहीं है वहां की एक वृद्धा ने कहा कि यह रेलगाड़ी आखिर होती कैसी है और यह चलती कैसे है ? उन लोगों ने रेलगाड़ी के दर्शन ही नहीं किये हैं।

मेरा क्षेत्र एक तिहाई आदिवासियों का क्षेत्र है। पूरे के पूरे मध्य प्रदेश की जनसंख्या का सर्वेक्षण करा कर देखें तो आप पायेंगे कि इस साढ़े तीन करोड़ की आबादी में एक करोड़ ऐसे लोग होंगे जोकि कभी रेल में बैठे ही नहीं हैं जिन्होंने कि कभी रेल की यात्रा ही नहीं की होगी। इस से सिद्ध होता है कि हमारा प्रदेश रेल सेवा में कितना पिछड़ा हुआ है ? यह बड़े ही दुर्भाग्य की बात होगी कि पाटिल साहब और डा० राम सुभग सिंह के होते हुए उनकी यह अवस्था बनी रहे। मध्य प्रदेश की जो स्थिति है उसका पूरा सर्वेक्षण होना चाहिए ताकि पंजाब, उत्तर प्रदेश और किसी हद तक दक्षिण में जो रेलवे लाइनों की सुविधा सुलभ है, वैसी व्यवस्था हमें भी मिल जाय और हमारे यहां पर रेलवे लाइंस का जाल बिछ जाय ताकि हम अपनी विपुल खनिज सम्पदा का पूरा पूरा लाभ उठा सकें और उनको आसानी से और कम समय में निर्दिष्ट स्थानों तक पहुंचा सकें।

रेलों में भोजन की व्यवस्था के सम्बन्ध में मुझे यही कहना है कि उसमें एक प्रतियोगिता की भावना पैदा कीजिये। आपने उसका राष्ट्रीयकरण कर दिया है, उसको विभागीय कर दिया है वह तो ठीक ही है लेकिन उसमें एक प्रतियोगिता का भाव पैदा कीजिए ताकि यात्री लोगों को अच्छा व सस्ता भोजन मिल सके।

चूंकि मेरा समय समाप्त हो गया है इसलिए केवल एक बात और कह कर मैं बैठ जाऊंगा। यह जो श्री कृष्णमाचारी द्वारा सरचार्ज लैवी लगाई गई है, इम्पोर्ट लैवी, उससे रेलवेज के लिए जितना सामान हम इम्पोर्ट करते हैं, उसे लैवी से छूट दे दी जाय। यह 6, 7 करोड़ रुपये का जो इम्पोर्ट सरचार्ज रेलवे कम्पोनैंटस को इम्पोर्ट करने पर लगेगा उससे इसको छूट दे दी जाय हालांकि यह होगी बुक इंट्री ही।

तीसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधा देने की बात की जाती है। मैं चाहूंगा कि 40 करोड़ की धनराशि जो कि चौथी पंच-वर्षीय योजना में रेलवे लाइन्स के लिए रक्खा गया है उसको बढ़ा कर 100 करोड़ कर दिया जाय।

एक मेरा सुझाव यह है कि रेलवेज में दो ही दर्जे रक्खे जायें, प्रथम और द्वितीय। तीसरा दर्जा हटा दया जाय। दूसरे दर्जे की जो सुविधायें हैं वह सारी की सारी तीसरे दर्जे के यात्रियों को मुहैया की जायें।

मैं चाहता हूं कि इस तरह से यह पूरा सर्वेक्षण करा कर आप उसकी एकोनामी वर्क आउट कीजिए ताकि तीसरे दर्जे के यात्रियों को जो आज असुविधा होती है वह उन्हें न हो।

इसके अलावा जो तीसरे और चौथे वर्ग के कर्मचारी हैं उन के लिए मोबाइल शोप्स और हाउसिंग की व्यवस्था की जाय, उनके साथ अच्छा व्यवहार किया जाय ताकि वे लोग जोकि आज सबसे नीचे ऐडमिनिस्ट्रेशन में पड़े हैं उनको भी सुविधा मिल सके। बस इन शब्दों के साथ में रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

Shri J. R. Mehta (Pali): I should like to begin by congratulating the hon. Railway Minister and his team, and particularly the Railway Board, for their creditable performance which, I think, is just inkeeping with the long traditions of our rail-

[Shri J. R. Mehta]

ways. I feel that one can see indications of the impact of the dynamic personality of our new Railway Minister, who I regret to say is not present here just now, and his irrepressible colleague my hon. friend Dr. Ram Subhag Singh, who seems to have formed a permanent alliance more or less like a Hindu marriage. The two together provide more locomotive power than any other parallel combination in any other Ministry of the Central Government. I agree with what my hon. friend Shri Jaipal Singh said yesterday and I wish they had better been elsewhere, but it is the railways' good fortune that they are here. These gentlemen are two high-powered locomotives, and the railways are always in need of high-powered locomotives.

It is claimed that the railways have been able to cater to increased passenger and goods traffic during the year under review. This is very satisfactory, but I do not see why it should have been necessary to refer to the figures of 1950-51 in order to establish this contention. It would have been proper to compare the figures for the year under review with the figures of the last three or four years.

श्री हुकम चन्द कछवाय उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक व्यवस्था का सवाल है। इस समय हाउस में कोरम नहीं है।

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member will resume his seat. Quorum is being challenged.

Shri J. R. Mehta: May I raise a point of order? When a Member is on his legs the question of quorum should not be raised.

Mr. Deputy-Speaker: Quorum is being challenged. He will please sit down.

The bell is being rung—Now there is quorum. This is the third time that quorum has been challenged. The minimum number of Members to make up the quorum should always be in their seats.

He may continue.

Shri J. R. Mehta: In any case, I should like to submit that there is another way of looking at this problem. Ours is a developing economy, and both passenger and goods traffic is growing by leaps and bounds. So in the normal course also, some additional traffic is bound to come to the railways. But the partinent question is: what share of the overall increase in traffic has been catered for by the railways and how much has gone to road transport? I do not want to dabble in statistics, but I think I can say without fear of contradiction that a very large proportion of the overall increase is going to road transport. I submit that this is a situation which the railways, who are legitimately proud of their position as the prime carriers in this country, should not take lying down.

We have in the Railway Minister's speech a confession that the railways did not attract during the year as much additional goods traffic as they were prepared to move. Whatever explanation the Minister might have given to justify this, I think on second thoughts he himself will agree that this is a trend about which we should not be complacent, in case we take into account how our overall traffic is growing and how much of that is going to road transport. Since road transport has now developed as a formidable competitor in this respect, may I submit that it is time that our railways took care to develop what may be called the spirit and art of salesmanship. Salesmanship in this respect includes quick delivery, economic service, better service, safe delivery and then, a most important thing, courteous and good-mannerly treatment of the customers.

It is satisfactory to note that we have been able to add substantially to the number of our passenger trains. To this extent, overcrowding has been relieved. But I am sure the railways

will continue to give ever-increasing attention to the matter of eliminating overcrowding altogether.

In this connection, I wish to revive a suggestion I made several years ago, that we should consider the advisability of joining what I may call the missing links in our railway network. This will shorten the distances which the adjoining traffic has to cover, in order to go from one place to another; this will not only help relieve overcrowding, but will also save a lot of man hours and the time of passengers.

From the point of view of Rajasthan, I am glad to know that the Udaipur-Himmatnagar line is to be opened shortly. It will immensely help in the development of a considerable area of Rajasthan hitherto seriously lagging behind in development for want of railways, particularly because it traverses a terrain which does not leave much scope for road transport. I should like to make two suggestions in this respect. One is that Government should consider linking Chittorgarh with Kotah, which will also help in the development of the area served by the Chambal project. It is a well recognised principle that railway development and development of a country should go hand in hand. I would like to remind my hon. friend, Dr. Ram Subhag Singh, that a large number of people from that area had met him in deputation, when Shri Maneklal Varma and I were also present. He had almost given an assurance that this matter would be looked into. I am sure we can depend on his assurance being fulfilled.

There is another suggestion I would make. The question of introducing a new train from Delhi to Jodhpur should be considered. It can go *via* Jaipur. There is a lot of congestion in the Jodhpur Mail at present. This will help relieve that congestion. There will be sufficient traffic.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): They will save four hours.

Dr. Ram Subhag Singh: Traffic survey for a new line between Kotah and Chittorgarh is included in the Demands.

Shri J. R. Mehta: I am glad to know that. I stand corrected.

I would also suggest that the timings of the Jodhpur Mail should be adjusted a little keeping in view the convenience of the travelling public.

Now I would refer to the question of zones. We were happy when the Minister recently announced a new zone between the Southern and Central Zones. But I wish he could have taken us into confidence as to what he is thinking about the creation of an additional zone in the north. In this connection, I may be allowed to refer to the recommendations of the Kunzru Committee and the Estimates Committees. Both Committees had recommended that there was a very strong case for an additional zone in the north. In fact, in making this announcement about the creation of a new zone in the south, the Railway Minister was basing it on the recommendations of the Kunzru Committee, more or less. May I point out that the same Committee made out a very strong case for an additional zone in the north, a stronger case than that for the south. I regret to say that this question should have escaped notice. I do not wish to presume that this matter may not be in the mind of the Railway Minister or the Railway Board. But I do wish that they consider this question and take us into confidence as to what they propose to do in this matter. When the announcement of creation of an additional zone in the south was made, my hon. friend Shri D. C. Sharma asked a very pertinent question. He said that the Railway Minister was thinking of the south, west and east, but he was not coming to the north. At that time the hon. Speaker made an observation, 'let us hope that he will come to the north at the Budget time'. I now notice that even this gentle hint of the Speaker has not been taken into

[Shri J. R. Mehta]

due consideration by the Railway Ministry. I would request my hon. friend, Dr. Ram Subhag Singh, to take this aspect into consideration and enlighten us on this subject.

14 hrs.

There is one more important point to which I would like to refer now. I find there is a lot of frustration among Class I officers of the Railways on the ground that they face stagnation in the prospects of promotion as compared to other services where the conditions of service and the terms of recruitment are identical. All I can say is, since we are thinking always in terms of socialistic society, we are sometimes apt to ignore the claims of higher officers on the belief that they are getting enough. My submission is, our Constitution enjoins that we should also look to the question of social justice and equality and if there is a good case of any differential treatment between one service and the other Government should step in and rectify that.

I would take this occasion to refer to another allied subject and that is this. There is also some frustration in the higher rungs of the services, which has arisen from the fact that the recommendations of Das Report are not being fully implemented in the sense that it has not yet been announced that the officers drawing above Rs. 600 also would get the benefit of the increased Dearness Allowance, though as assurance is said to have been given that the Das Report would be implemented in full. This is a general question applying to all the services in the country, but the Railway represents a very big chunk of the general services. As I said earlier, there is a lot of locomotive force in this Ministry and I wish that they will use this locomotive force in the interest of general services of the country.

श्री गुलशन (भटिंडा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के बारे में मैं कुछ कहने के लिए खड़ा हुआ हूं । पहली बात तो यह है कि यह जो बजट पेश किया गया है यह बहुत ही महत्वपूर्ण बजट है और हमारे देश के गौरव को बढ़ाने वाला है । यह कहने में भी मुझे कोई गरेज नहीं है कि हमारे रेल मंत्री श्री पाटिल और उनके सहयोगी डा० राम सुभग सिंह जी का सदा के लिए निकाह हो गया है । मैं समझता हूं कि यह जो बात मैं ने कही है गलत नहीं है । इसका कारण मैं आपको बतलाता हूं । पहले जब पाटिल साहब खुराक मंत्रालय में होते थे तब वे दोनों इकट्ठे थे । अब रेल विभाग में पाटिल साहब आ गए हैं तो अब भी ये दोनों इकट्ठे हैं । इसलिए मैं समझता हूं कि इनका निकाह हो गया है

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह होली का दिन है ?

श्री हुकम चन्द कछवाय : होली का महीना चालू है ।

श्री गुलशन : उस वक्त भी इनका जो महकमा था वह अच्छी तरह से चलता था और देश में खूराक की कोई समस्या नहीं थी, कोई प्राब्लैम देश के सामने नहीं आये थे और न ही कहीं कंट्रोल था और न ही किसी जगह पर लोगों को कतारों में खड़ा हो कर अनाज लेना पड़ता था । रेल विभाग में आ कर अब आप दोनों ने यह पद सम्भाले हैं ।

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) : टिकट लेने के लिए तो लाइनों में खड़े होना पड़ता है ।

श्री गुलशन : देश को आपने सुविधायें दी हैं । आपने देश के डिफेंस को अच्छा करने के लिए, नेफा तथा असम के एरिया में नई लाइनें बिछाई हैं और ऐसा करके आप ने बहुत ही अच्छा काम किया है । मुझे यह

कहने में भी बहुत खुशी नहीं होती है कि इन्होंने रेलों का भाड़ा और बढ़ाया है। लेकिन मुझे ज्यादा खुशी होती अगर इन्होंने रेलों में जो भीड़भाड़ रहती है, उसको कम करने की भी बात कही होती, उसकी भी कोशिश की होती और साथ साथ तृतीय श्रणी के जो मुसाफिर हैं, उनको जिन तकलीफों का सामना करना पड़ता है, उन तकलीफों को दूर करने के लिए भी कुछ किया होता।

आज के महंगाई के समय में जहां छोटे मुलाजिमों के महंगाई भत्ते बढ़े हैं, वहां ऊंचे अधिकारियों के वेतन भी बढ़े हैं। उनको महंगाई भत्ते मिले हैं। लेकिन एक बदकिस्मती की बात यह है कि एक मजदूर जो रेल संघ में काम करता है, धूप से मरता है, सर्दी से ठिठुरता है, उसकी मजदूरी अब भी वही है जो आज से दस साल पहले थी, यानी दो रुपये, सवा दो रुपये या अढ़ाई रुपये रोज। इससे अधिक मजदूरी उसकी कहीं नहीं है। जहां आपने आम मुसाफिरों को भाड़ा और देने के लिए कहा है वहां अगर आप इन गरीब मजदूर लोगों का भी ध्यान रखते और उनकी मजदूरी की दरों में भी इजाफा करते तो क्या ही अच्छा होता। इनकी मजदूरी में भी इजाफा होना चाहिये।

इस में एक बात मैं और जोड़ना चाहता हूं। हमारे जो शैड्यूल्ड कास्ट और बैकवर्ड क्लासिस के लोग हैं उनको बड़ी डिफिकलटी होती है। जो पहले से सर्विस में हैं, उनको भी तथा जो नए भरती होते हैं उनको भी उनको एप्लाई किए हुए तीन तीन साल हो गए हैं लेकिन आज तक उनको रखा नहीं गया है। हमारे पास कुछ लड़के आए थे और उन्होंने हमें बताया था कि तीन तीन साल के बाद भी उनको नौकरी नहीं मिलती है, मारे मारे वे भागे फिरते हैं। शायद उनका यह कसूर है कि वे पंजाब से आते हैं और उनके केश दाढ़ी होती है। इस चीज से महकमे को शायद कुछ ग्लानि है, मुझे मालूम नहीं। इसके साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो उच्च अधिकारी हैं वे भी ऐसी बातों पर बिल्कुल ध्याम नहीं देते हैं और हमेशा के लिए उनके साथ नफरत करते हैं। मैंने देखा है कि जगहें होती हैं, शैड्यूल्ड कास्ट और बैक्वर्ड क्लासिस के लड़कों के लिए वे रिजर्व होती हैं और इन क्लासिस के लड़कों का दो दो और चार चार हजार अर्जियां आती हैं लेकिन किसी को लिया नहीं जाता है, वे बेचारे चक्कर लगाते रहते हैं, आते रहते हैं, जाते रहते हैं। उनको कहा जाता है कि शैड्यूल्ड कास्ट का उम्मीदवार नहीं मिलता है और इस बहाने से किसी अफसर के रिश्तेदार को या उसके मित्र के रिश्तेदार को लगा लिया जाता है और बाकी सब लोगों को छोड़ दिया जाता है। वे बेचारे निराश मारे मारे फिरते हैं। मैं एक बात मंत्री महोदय के ध्यान में और लाऊंगा। इस महकमे में आप ने सुधार किया है और दुर्घटनायें बहुत कम हुई हैं, तो यह बहुत फख्र की बात है। जब से आप ने इस महकमे को सम्भाला है वाकई दुर्घटनायें बहुत कम हुई हैं। लेकिन इस के साथ जहां यह सुधार जरूरी है मैं और भी सुधार के लिये निवेदन करूंगा। रेलवे में भ्रष्टाचार बहुत बढ़ गया है। इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिये मैं कहना चाहूंगा हूं कि जो बड़े अफसर हैं उन से यह उत्पन्न होता है और नीचे तक चला जाता है। जो लोग पकड़े भ जाते हैं उन को छोड़ दिया जाता है। जो एन्क्वायरी होती है उस में कुछ निकलता नहीं इस लिये लोग छोड़ दिये जाते हैं। मैं एक मिसाल देना चाहता हूं। पिछले दिनों अखबार में निकला कि वाराणसी लोकोमोटिव वर्कशाप के जनरल मैनेजर के यहां लाखों रुपये का माल पकड़ा गया जो कि विदेशों से वह गवर्नमेंट की मशीनरी के साथ मंगाते रहे। माल पकड़ा गया. लेकिन मुझे पता नहीं वह कौन सा जादू था जो उन के सिर पर चल गया या बड़े अफसर के ऊपर चल गया, जिस ने उसे छोड़ दिया। उन के खिलाफ कोई बात नहीं निकली। खराबी जनरल मैनेजर की है.

एक माननीय सदस्य : पकड़ा खलासी जाता है ।

श्री गुलशन : जी हां, पकड़ा खलासी जाता है, और खलासी भी वह पकड़ा जाता है जो शेड्यूल्ड कास्टस का होता है क्योंकि उस की कोई सुनने वाला नहीं है ।

दूसरे नार्दर्न रेलवे के दिल्ली मेन स्टेशन पर एक कर्मचारी पकड़ा गया जिस के घर में पुलिस ने छापा मारा । छापा मारने पर एक हजार नहीं, दो हजार नहीं, बल्कि लाखों का माल था । लेकिन उसके एवज में 500 रु० का ईनाम दे कर उस को छोड़ दिया गया कि आप ने बहुत अच्छा काम किया है और इस बात के लिये ईनाम दिया जाता है । इसी तरह से एक और मिसाल है । डी० एस० दिल्ली के दफ्तर से एक कर्मचारी ठेकेदार से 300 रु० लेते हुए पकड़ा गया । लेकिन पकड़े जाने के बाद कुछ भी मालूम नहीं कि वह किसी रेल के एंजिन पर चढ़ कर चला गया या कहां रह गया । इसी तरह से अभी अभी समाचारपत्रों में निकला है कि अमृतसर रेलवे स्टेशन के नजदीक जो वर्कशाप है रेलवे की वहां रात के समय एक ट्रक पकड़ा गया जिसके ऊपर एक लाख रुपये के तांबे के तार और दूसरे टुकड़े थे । इतने बड़े बड़े कर्मचारी और अधिकारी जो हैं उनको यह विश्वास हो गया है कि मंत्री महोदय उनको बचाने की कोशिश करेंगे ।

इसी तरह से रेलवे का डाक्टरी विभाग है । मुझे इस बारे में भी जानने का मौका मिला । पहले तो कोई शेड्यूल्ड कास्ट का लड़का भरती नहीं होता और अगर हो जाये तो वह डाक्टर साहब से नहीं बच सकता । एक लड़का तीन महीने घूमता रहा । उसके बाद एक दफा मेरे पास आ गया तो मैंने जाकर डाक्टर साहब से कहा । इसी तरह से दो तीन सौ लड़के इधर उधर घूम रहे हैं । कोई कहता है कि मुझे तीन महीने हो गये हैं, दूसरा कहता है मुझे चार महीने हो गये । मैं डा० राम सुभग सिंह से कहना चाहता हूं कि भले ही उनका और आपका डाक्टरी का नाता हो, डाक्टरी के नाम पर शायद नाता हो, लेकिन यह जो देहली मैन के पास जो रेलवे अस्पताल में मोनोपली है डाक्टर की उसे हटाया जाना चाहिये । अगर किसी को छुट्टी लेनी हो, नौकरी से दुबारा लगना हो, तो उसको रेलवे के डाक्टर के पास जाना होता है । जब डाक्टर सर्टिफिकेट देता है तब वह दुबारा नौकरी पर आ सकता है, नहीं तो नहीं आ सकता । इसमें ऐसा होना चाहिये कि चाहे कोई भी डाक्टर हो, चाहे सरकारी डाक्टर हो चाहे कोई प्राइवेट डाक्टर हो, अगर वह क्वालिफाइड डाक्टर हो और उसका सर्टिफिकेट लेकर कोई आ जाये तो उसको नौकरी पर जाने की छूट होनी चाहिये ।

नार्दर्न रेलवे का सब से बड़ा जंक्शन भटिंडा है । डाक्टर साहब उसे जाकर देख आये हैं । पता नहीं इस जंक्शन से इस महकमे को क्या नाराजगी है कि कभी उसकी ओर ध्यान नहीं दिया जाता । वहां के रेलवे कर्मचारियों के जो क्वार्टर हैं उनकी हालत मैं क्या बतलाऊं । पंजाब सरकार ने मुर्गीखाने खोलने का प्रचार बहुत किया था । शायद उन क्वार्टरों को भी मुर्गीखाने में जोड़ लिया है । साथ ही भटिंडा रेलवे स्टेशन जो बहुत बड़ा स्टेशन है, वहां पर कई प्लेटफार्म हैं । लेकिन धूप और सरदी से बचने के लिये वहां के मुसाफिरों के लिये कोई शेड नहीं है । वहां पर शेड होना चाहिये । मुसाफिरों के पास चारों ओर से जो हवा आती है, बारिश होती है, उस से उनका बचाव किसी जगह पर नहीं हो सकता । मैं चाहता हूं कि इस का प्रबन्ध भी वहां होना चाहिये । रेलवे स्टेशन के दोनों ओर फाटक हैं, एक पूर्व की ओर और दूसरा पश्चिम की ओर । लेकिन वह अक्सर बन्द रहते हैं और किसानों को अपने

हल और बैल लिये हुए वहां पर आध घंटे से लेकर दो दो घंटे तक खड़ा रहना होता है । उनको कोई सुविधा नहीं मिलती है ।

हमारे पंजाब की राजधानी चंडीगढ़ है । सरकार ने उसकी एकतसादी उन्नति के लिए वहां बड़ा उद्यम किया है । लेकिन अभी तक रेलवे विभाग ने उसको रेल से जोड़ने का कोई यत्न नहीं किया । यह काम आज से बहुत पहले होना चाहिये था । अमृतसर पंजाब का एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है । जो व्यापारी लोग हैं वह सड़क से अपना माल ढोते हैं । इसलिये अमृतसर, तरनतारन और हरीकपत्तन मोगा की ओर से होते हुए भटिंडा तक एक नई लाइन जोड़नी चाहिये ।

एक बात और कहना चाहता हूं कि अपर इंडिया एक्सप्रेस जो पहले पंजाब से चलती थी अब हावड़ा से आकर दिल्ली रुक जाती है । मैं चाहता हूं कि उसको फीरोजपुर तक लाया जाये । वहां एक ही मेल है जो रात के समय आती है और रात के समय जाती है और लोगों को बहुत कम मिलती है ।

Shri Sham Lal Saraf (Jammu and Kashmir): I welcome the Ministers in this Ministry, Shri S. K. Pati, Dr. Ram Subhag Singh and Shri Sham Nath.

I am glad that at the time of his taking over, Shri Patil could get an opportunity of going round some of the most important countries of the world where much progress has been made in science and technology. After he returned, he gave us a brief talk, and I was very glad to note the impressions he got from those places. I do not know how far he has been able to implement some of the ideas which he then mentioned, because the other day when he spoke he gave little indication of this. While replying to the debate I request him to refer to this point also.

I am glad to say that there is a lot of improvement all round. I find that to a large extent punctuality is being maintained, though a few Members had complaints in that respect. There may be a few railways like that, in which case, it will be very important to pay attention to it. When you travel by rail, you should be sure that you will reach in time. Punctuality should be the watch-word, and it should be observed all round. It is heartening to see progress in all the workshops. I will not get much time to go into all the details. So far as the training and trainees in higher technology and mechanics are concerned, from the records that one could see, one feels that there is some vaccuum in it; either we do not know these things fully or opportunities had not been provided to the extent we are capable of, within our own country, to get higher technicians trained.

Sometime back attention was mostly paid to trains like the Grand Trunk and other important trains. But now, the progress that has been achieved is reflected even on the smaller lines. Year before last, I got an opportunity to speak and pointed out the difficulties about some lines in Punjab. Today, I find a lot of attention has been paid to them. In the coming hot season, I say that particular care may be taken to see that water is provided on the smaller lines. On the bigger lines we do get water. There may be occasions when there may be some difficulties. I am saying that proper attention to the availability of water should be paid on smaller lines also. My hon. friend, Mr. Jaipal Singh suggested the setting up of a few hotels at very important stations. Sometimes we have to go to these places and we have to stop but you do not get proper accommodation; you have to travel miles and miles and even then you are not sure of getting proper accommodation. I am all praise for the two or three hotels that the Railway Administration are running. They are run wonderfully well. So

[Shri Sham Lal Saraf]

this facility should be made available to the travelling public at other places also.

My hon. friends voiced the feelings of certain cadres of railwaymen and I would refer to one category, the commercial staff. I have found highly educated young men M.As., LL.Bs., B.As., etc., in this category. You have burdened them with heavy responsibilities. You are making them work much over their time. But their salaries are very meagre. I have had occasions to witnesses how they are working at the booking offices and in bigger stations and other places. Multifarious duties are being done by them. We find that their remuneration is small. Kindly look into the conditions of work of the commercial staff at all levels, who are highly qualified but who get very little pay. There is always the danger of their getting under what you call adverse influence, political or otherwise, if their conditions are not looked into. Today, you can hear cries from many sections of these people. If you go near them and try to understand them by simply giving them some relief, it would improve matters.

Today, maybe, due to rail-road competition or other reasons goods traffic is to some extent on the decline if I am fully and properly informed. Maybe, it is also due to the attitude that some of these services take to their work because they are overburdened with work. I cannot go into more details and if the hon. Minister likes, I would send him a note about it showing how they are overburdened and how much work has been entrusted to them. Not only that. They are not provided with security staff. At the same time they are supposed to be in charge of big godowns with goods worth lakhs. If something is pinched or pilferred or lost, all the blame falls upon them. This should be looked into.

With regard to weighing machines, once I happened to visit the Old Delhi Railway Station. Some friends wanted to book their goods. There were three weighing scales and they showed three absolutely different weighments for the same package. How difficult it is for the businessmen to have confidence in these weighments. On the contrary, the booking clerk says: if I write some weight here and tomorrow my officer weights it on another scale, I am gone. They should be allowed to work with the necessary facilities. Then only confidence will be created among the people.

Now, with regard to passenger traffic, there is so much of congestion in some trains: sometimes people do not get even tickets. On some trains, there is not so much congestion. Where there is too much of congestion. on some. Please do something with regard to that. You may either run additional trains, or additional bogies may be attached. In the third-class bogies people have to stand in some trains for hours and hours. We cannot stand that sight any more. There is, as I said, progress all round. But still in some trains this continues. Some steps should be taken to remedy this unsatisfactory situation.

I have another important point but I will lay more stress on it when I speak on the Ministry of Defence. Three days back I was travelling from Pathankot. I found some army officers had to travel long distances, from Ladakh and other places. They are supposed to get their booking on the trains when they come, but they were not able to get their reservations, because all the seats were already booked. There may be, I suggest, some special quota reservation so that they do not find it difficult to get accommodation when they go to far-off places.

Mr. Deputy-Speaker: We have to take up non-official business at 2.30. The hon. Member may conclude in one or two minutes.

Shri Sham Lal Saraf: I will conclude in three minutes. Now, about

the other ranks also, jawans and others I have myself seen that they have to stay on these platforms for hours, sometimes for days and nights, because there is no accommodation available. Something has to be done for them, particularly on those lines where our jawans and other army personnel have to travel long distances. They get short leave and they have to spend quite some time on their journey. Besides that, if they have to spend their leave on platforms, it is hard on them. The hon. Minister may kindly look into this.

Dr. Ram Subhag Singh: That will be done, immediately on receipt of intimation.

Shri Sham Lal Saraf: You may kindly go into it and see whether anything more could be done.

With these few words I shall conclude I am very happy that my hon. friends and colleagues have taken over this Ministry. The Minister, the Minister of State and the Deputy Minister, they are starting well and doing very well. It is a good omen. I wish them godspeed.

14.30 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

FIFTY-SEVENTH REPORT

Shri Hem Raj (Kangra): I beg to move:

"That this House agrees with the Fifty-seventh Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 3rd March, 1965."

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That this House agrees with the Fifty-seventh Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 3rd March, 1965."

The motion was adopted.

Mr. Deputy-Speaker: Private Members' Bills to be introduced.

14.30½ hrs.

HINDU SUCCESSION (AMENDMENT) BILL*

(*Amendment of section* 14)

Shri D. N. Tiwary (Gopalganj): I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Hindu Succession Act, 1956.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Hindu Succession Act, 1956."

The motion was adopted.

Shri D. N. Tiwary: I introduce the Bill.

14.31 hrs.

SALARIES AND ALLOWANCES OF MINISTERS (AMENDMENT) BILL*

(*Amendment of section* 6)

श्री यशपाल सिंह (कैराना) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि मंत्रियों के वेतन तथा भत्ते अधिनियम, 1952 में आगे संशोधन करने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाये ।

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Salaries and Allowances of Ministers Act, 1952".

The motion was adopted.

श्री यशपाल सिंह : मैं विधेयक को पेश करता हूं ।

---

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 5-3-65.