

12.13½ hrs.

APPROPRIATION BILL, 1965

The Minister of Planning (Shri B. R. Bhagat): Sir, on behalf of Shri T. T. Krishnamachari, I beg to move*:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1964-65, be taken into consideration."

Mr. Speaker: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1964-65, be taken into consideration."

The motion was adopted.

Mr. Speaker: The question is:

"That clauses 1 to 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1 to 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri B. R. Bhagat: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

Mr. Speaker: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

12.14 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL
DISCUSSION—contd.

Mr. Speaker: The House will now proceed with the general discussion on

the Budget (Railway) for 1965-66.
Dr. Chandrabhan Singh.

Dr. Chandrabhan Singh (Bilaspur): Mr. Speaker, Sir, while adding my feeble voice to the encomiums showered on the redoubtable Railway Minister and his able deputy, I make the following observations. I am reminded of my attempt to join the Railway Medical Service in 1932. Fortunately, I was not selected at that time. I am going back to these 35 years to illustrate how the medical services in the Railways have expanded. They were the days of company-managed railways when, firstly, the Civil Surgeon used to be the medical officer to cater for the first-aid and treatment in cases of accidents and illness; secondly, in each zone there used to be a Chief Medical Officer, a Divisional Medical Officer and a few sub-assistant surgeons with one or two licentiate diplomaholders. Later on divisional headquarters with hospitals of 25 to 30 beds were started. The Divisional Medical Officer used to be assisted by one assistant surgeon Grade I and one or two sub-assistant surgeons Grade II. In 1952 the grouping of the railways was started and nationalisation took place when in each zone there used to be a Chief Medical Officer with a Divisional Headquarters hospital with 25 to 60 beds, an assistant surgeon Grade I and two sub-assistant surgeons grade II. Our present Prime Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, during his tenure as Railway Minister upgraded 90 per cent of the assistant surgeons Grade II to assistant surgeons Grade I. That was in 1960. Finally the second grade was completely abolished.

A number of medical graduates started joining the Railways and the Railways got another pattern. Those who joined the Railway Medical Service started leaving it because their posts were of non-attractive status and there was lack of avenues of promotion. In 1961 Shri Jagjivan Ram when he was the Railway Minister upgraded the low pay-scales from

*Moved with the recommendation of the President.

[Dr. Chandrabhan Singh]

Rs. 150—10—300 for grade II and Rs. 260—15—500 for grade I to Rs. 335 to Rs. 650. In 1962 a few posts of Assistant Medical Officer with Class II status were created. Most of these were of specialists and two or three in the general cadre in each Division. Private practice was stopped in March 1960 and the restricted non-practising allowance of Rs. 75 in 1960 was raised to Rs. 125 in 1964. After five years' service some of these honorary officers were promoted to gazetted rank but the pay scale and status remained the same. The present status of assistant surgeons is non-gazetted Class III. I want to impress this at the moment that they are non-gazetted Class III and Class IV employees. Dressers, nurses, clerks and khalasis. Socially these medical officers are in Class III and Class IV and as such they are not allowed in the so-called Railway Officers' Rest Houses. They have to stay in the rest houses for Class III and Class IV employees. One set of pass is granted to people up to five years' service.

The assistant surgeons in the Railways after three years' service and after being confirmed are eligible for next promotion. This is another important point that I want to stress. In 1964, 166 assistant surgeons were called for interview and please note that only eight were selected. Out of these eight only five have been appointed. Only eight were selected and only five have been appointed. At the moment assistant surgeons number 1,400 and second grade assistant medical officers in the general cadre are 81. The promotion of assistant surgeons numbering 1,400 to the post of assistant medical officers numbering 81 comes to the proportion of 6.7 per cent. That means, only 6/7 per cent of them can be promoted to the Class II post and 93.3 per cent will remain and retire as assistant surgeons Grade III.

We may compare the Railway Medical Service to other medical services. For example, in the Central Health

Service we have got five categories, namely, Category A (Rs. 1,600 to Rs. 2,000), Category B (Rs. 1,300 to Rs. 1,600), Category C (Rs. 675 to Rs. 1,300), Category D (Rs. 425 to Rs. 900) and Category E. Rs. 325 to Rs. 800). All these are gazetted ranks and they are provided with better amenities, 25 per cent non-practising allowance etc. In the Defence Medical Service, that is in the Indian Army Medical Corps, every doctor is a gazetted officer. He starts on Rs. 450 and goes up to Rs. 1,300. After six months of lieutenantship he is promoted as Captain. In the States of Uttar Pradesh, Rajasthan, Punjab and Bengal the pay scales of all these are better than in the Railway Medical Service. Not only this, that they are allowed private practice and if they have post-graduate qualifications, they get Rs. 100 for a degree and Rs. 50 for a diploma. They also get a free house if they are in a district headquarters. In the Railways the present position is that there are nine CMOs of Class I status, 51 DMOs of Class I status, 81 assistant medical officers of Class II status—it is Class II now—and 1,400 assistant surgeons Grade I with Class III status.

Now, I want to compare the Railway Service with the Engineering Service. The Chief Engineer (Civil)—9 posts, Class I, Dy. Chief Engineers—12, Class I; District Engineers—309, Class I; Assistant Engineers—288, Class II. All these are Class I and Class II officers. There is not even one in Class III.

If you take into account the Accounts Service, there also all the posts of the Accounts Officers, the Chief Accountants, the Assistant Accountants and others are in Class I Service. There is not even one in Class II Service.

Coming to the post of Chief Medical Officer, Mr. Speaker, Sir, the other

day I met a colleague of mine who is a Divisional Medical Officer, a brilliant medical graduate with post-graduate degree in this country and he is also a foreign returned high degree holder. I asked him, "What are you doing now?" and he replied, "I am going to do a diploma course in Public Health." I said, "What is wrong with you? You are doing Public Health diploma now, after all the specialisation?" He said, "Doctor Sahib, I must have a diploma or its equivalent to become the C.M.O. as this is the rule." This is a very important point, Sir. To become eligible for the post of C.M.O., one must have a diploma in Public Health. This was the most sensational news to me. I could not believe him at first but it suddenly dawned on me that this relic of our British slavery still persists. Most of the Members of the Railway Board—I do not know any of them and I have all respect for them—are senior officers about to retire with old tradition in their disciplined mind, confined in a grove like a कृपाङ्कुर who cannot see the sunshine of Independence and the changing conditions all over the world.

Sir, I know the argument. The C.M.O. has to advise on sanitation, epidemics and their prevention and on other public health aspects. What a shallow argument? As if these things are not known to an average medical graduate, as if these things cannot be mastered in a few weeks by any average graduate? May I suggest that at the most he can be sent on a special course of 3 months to any post-graduate institute on Hygiene and Public Health in the country? May I appeal, through you, to the Railway Minister who is a strong man and one of our pillars to give his anxious thought to it, and also to the Prime Minister who during his stewardship of the Railways, could convert 90 per cent of the Grade II posts to Grade I, then certainly all the Railway Assistant Surgeons can be raised to Class II with immediate effect. Secondly, the rule for C.M.O. to have a Public Health degree or diploma must be removed and instead a

training or a refresher course for 3 months could be substituted.

I am reminded of another anomaly not directly connected with the Railways which is producing a very pernicious effect in our institutions on science, research, academics and national laboratories. With your permission, Sir, and indulgence of this House and the hon. Railway Minister, I want to point out the brilliant example of Mr. Suri, an Engineer and a scientist who is well known to us all and the world. What is his future? Or, for the matter of that, what is the future of any brilliant research worker or scientist? He has to be under an Administrator who in common parlance is known by the name of Director. Now, this Director or Chairman or call him by any name you like, has better facilities and amenities and authority and naturally every one aspires for the post of this administrator in preference to his or her first love that is science which is divorced. The ladder to this elevation is beset with many pitfalls and ultimately results in loss to research. Is it not possible that the respect, the amenities and facilities for a top scientist should be as much, if not more, as that of a Director? So many top scholars, scientists, research workers come to me about this, that is, their elevation to the post of Directorship and it is the wily one, the wire-puller, who gets the better deal over the real man. It is the clever fellow who gets it. A lot of wire-pulling goes on and the best ones do not get it. I can cite so many examples of our top scientists working as administrators just because it offers them better amenities in every way. I would appeal to all the Ministries to have a second thought on this point and look into this matter which is a very important matter.

Last year, I had written a letter to the Railway Minister for considering the question of the completion of the railway line between Bhisapur (South-Eastern Railway) and Mandla in Madhya Pradesh. The survey and

[Dr. Chandrabhan Singh]

the earthwork were done long ago but the scheme seems to be lying in hibernation for the last so many years. This is a rich forest area with great mineral resources like dolomite, coal, iron ore, mica, bauxite and the wealth of forests like lac, timber, bamboo, resins and catechu. I think that it is sheer inanity and lack of interest which is holding up this project. I might point out that there is no railway nearby for hundreds of miles except the one Bilaspur-Katni link on one side only. I think that this must be examined and taken up in the Fourth Plan.

Another important section is in the Bastar district of Madhya Pradesh, an area richest in iron ore but with complete absence of any means of transport for hundreds of miles around, I am referring to the Bailadilla and Rajahara sections. May I plead with you that this section will be a great boon to the Adibasi there, to the district from the point of view of development, and to the State and the country from the point of view of much better utilisation of the immense reserves of high grade iron ore at Bailadilla? To my way of thinking, it will be much cheaper to produce steel and transport it than to transport ore to a distant place for production of steel. I shall be grateful if the highest priority could be given to this line.

Now, I would like to say a word about the train on the Drug—Raipur (Villai)—Bilaspur—Katni—Allahabad—Tundla—Agra—Delhi section. With your permission, may I draw the attention of the Railway Minister to the sorry state of travelling by rail from Drug and Raipur in Madhya Pradesh to Delhi via Bilaspur, Katni, Allahabad, Kanpur, Tundla and Agra? It is a dismal state of affairs which is prevailing, and in my own experience, I can say that the public has suffered from this for the last 47 years. It involves three changes if not four; it takes 36 hours if not 48 hours to cover

a distance of 725 miles. I know that the hon. Ministers do not travel by these trains....

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): That is wrong. Let not my hon. friend make incorrect statements.

Dr. Chandrabhan Singh: I also know that these are minor matters from their point of view. I know that efforts have been made occasionally to attach a third class carriage from Bilaspur to Allahabad. But the wailing of the public has not found a gentle note in the eardrums of the hon. Ministers. I am further told that the real culprits are the Central Railway connecting the Katni-Allahabad section. The Central Railway, I am reminded, still carries the hallmark and tradition of the old GIP Railway with Victoria Terminus and its regal paraphernalia.

I am told that the Railway Ministry is starting more than 100 new trains from the 1st of April. May I plead in all humility and gentleness that one of these trains must be a train covering the route that I have mentioned a little while ago? I need not detail the woeful story that I, along with other Members of Parliament and public covering a vast area and more than 50 million people in Orissa, Mahakhsal and Vindhya Pradesh, are experiencing. I would simply say that it is just awful. As regards the slow motion of the trains, frequent changes, more time taken and the poor amenities for meals etc., the less said the better. I hope that this voice of mine will be heard and a new train would be started.

I do not want to repeat the sad story of over-crowding in third class, poor amenities on the wayside stations and the inconvenience to the travelling public due to the absence of over-bridges on subways at important crossings and busy thoroughfares all over the country. I hope that this matter will be looked into by the Railway Minister.

The other day, I heard the hon. Minister's desire to have one or two medical colleges for the dependents of the railway employees. I can understand this desire, because the railways have plenty of money. I have also heard about a similar thing, in the case of the Employees' State Insurance Corporation. The Iron and Steel Ministry is also indulging in the pleasure of starting medical colleges. The desire is to meet two fundamental demands, namely to recruit graduates to man the services and to help the sons and daughters of the railway employees to get medical education.

In the Fourth Plan, we are planning to have 20 new medical colleges in the country. May I plead with you and others that the purpose can be served in two ways? Firstly, we can give scholarships to the students from the first year on condition that they will join the service after graduation. The Central Government has got a quota for admission in medical colleges. This quota can be increased for the Central Services and Centrally administered areas, which will meet the basic requirements and right demand of the party concerned.

I hope the Minister will consider the points brought out by me and help the cause I have advocated. I support the Demands.

Mr. Speaker: Shri U. M. Trivedi.

Members should pay some heed while I ring the bell. I have no fondness for playing the bell.

श्री उ० मू० त्रिवेदी (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, पिछले तेरह सालों से इस रेल विभाग में अलग अलग मिनिस्टर आते रहे हैं। हमारे प्रधान मन्त्री जब रेल मन्त्री थे तब उनके सहज स्वभाव को देखते हुए मन में यह आता था कि ऐसे सज्जन आदमी के साथ गाली गलौज के साथ बात नहीं की जानी चाहिये। उसके बाद ऐसे मिनिस्टर आये जो बड़े भीटे बोलते थे और उसकी वजह से उन्हें कुछ भी कहने में रूकावट होती थी।

अध्यक्ष महोदय : अब आजादी है ?

श्री उ० मू० त्रिवेदी : अब एक ऐसे बहादुर आदमी हमारे यहां मिस्टर होकर आये हैं कि गाली देना जरा माशकल मालूम पड़ता है।

लेकिन इसका मतलब यह नहीं हो सकता है कि रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन बड़ा अच्छा हो गया है। मैं देख रहा हूँ कि दिनों दिन रेल विभाग में, रेलवे बोर्ड के जो बड़े बड़े अफसर हैं उनकी इतनी चलती चली जा रही है कि मन्त्रियों से वे बगैर कोई चीज़ उनको दिखाये, दस्तखत करवा लेते हैं। काम का बोझ तो उन पर रहता ही है और व्यरोकेसी भी बढ़ गई है और मिनिस्टर आखिर काम करें तो कितना करें। ग्यारह बारह लाख आदमियों पर काबू रखना, उनकी व्यवस्था करना और हजारों मील लम्बी रेल लाइनों का संचालन करना एक आदमी के बस की बात नहीं है। इसलिए हमारे बोर्ड में बड़े प्रामाणिक आदमियों का होना बड़ा जरूरी है। रेल मन्त्री जो अब हैं उनको कोसने से पहले भी विचारवान आदमी के वास्ते यह सोचना जरूरी हो जाता है कि सचमुच इस आदमी की गलती हम निकाल सकते हैं या नहीं निकाल सकते हैं। निश्चय ही वह बहुत भले हैं, बहुत अच्छे हैं, मीठी बातें भी करते हैं लेकिन वह भी करेंगे वही जो रेलवे बोर्ड के अफसर कहेंगे, जो रेलवे बोर्ड के अफसर करते हैं, सो। लेकिन मेरा उनसे यह निवेदन है और उनके सामने मैं यह सुझाव पेश करना चाहता हूँ कि चाहे नौकरी पेशा आदमी इसमें आते हों, लेकिन फिर भी उनको ऐसी व्यवस्था अवश्य करनी चाहिये कि दो चार आदमी ऐसे डाल दिये जायें जिन्होंने इस देश की एडमिनिस्ट्रेशन को देखा हो और एक बड़ी शक्ति उन में आ गई हो, बड़े ही व्यवस्थित ढंग से उन्होंने अपने काम को चलाया हो। इस तरह के दो चार आदमियों को रेलवे बोर्ड में डालना बहुत जरूरी मालम देता है।

[श्री उ० मू० त्रिवेदी]

रेलवे बोर्ड के जो आदमी होते हैं उनको चार पांच हजार रुपया महीना वेतन मिलता है और उनको यह मालूम होता है कि दस हजार बारह हजार उनको कोई देने वाला नहीं है इस वास्ते वे सेठ लोगों आदि की खुशामदें करने लगजाते हैं, उनको खुश करने लग जाते हैं। हमारे रेल मन्त्री भी सोचते हैं कि बड़ी अच्छी बात है उनकी भी कद्र हो गई है। इस लिए वे उनकी बातों के बहाव में आ जाते हैं और कई ऐसे काम हो जाते हैं जिसकी वजह से हमारे देश को नुकसान होता है। पिछली बार जब रेलवे बजट आया तो मैंने यह बात कही थी और अब दूसरी बार मैं स्लीपरों की बात कह रहा हूँ। श्री दासप्पा साहब ने यह कोशिश की थी कि 23, 25 या 28 रुपये वाला स्लीपर न खरीदा जाए और मैंने उनसे एक आदमी को मिला दिया था जो कि 6 रुपये या 9 रुपये या 10 रुपये में स्लीपर देने को तैयार था। लेकिन रेलवे बोर्ड ने ऐसा गुल खिलाया और कहा कि हम कैसे इन को ले सकते हैं, हमारे पर तो इलजाम आ जाएगा, आप ऐसा करो कि वर्ल्ड टेंडर मंगाओ, टेंडर काल करो। ग्लोबल टेंडर काल किये गये और बाद में भगवान् जाने क्या हुआ, वे आये या नहीं आये या कब आयेंगे। भगवान् के आसरे सब चीज हो छोड़ दिया गया। हमको स्लीपरों की आज जरूरत है और मिलते भी हैं लेकिन हम लेने के लिए तैयार नहीं होते हैं और ग्लोबल टेंडर काल करने लग जाते हैं।

जहां तक नौकरियों का सम्बन्ध है क्लास तीन को हमने इस तरह से रिग डाला है कि कुछ कहने की बात नहीं। क्लास फोर की फिर भी सुनवाई हो जाती है क्योंकि उनको नौकरी की परवाह नहीं होती है और वे मरने मारने के लिए तैयार हो जाते हैं लेकिन क्लास तीन की हालत बहुत खराब है। एक वह होता है, उसकी बीबी होती है और दो तीन बच्चे होते हैं और वैसे ही वह पिसा रहता है और इधर हम उसको और भी पीस देते हैं। एक

कदम आगे बढ़ कर हमने पेमेंट ग्राफ बेजिज एक्ट में एक ऐसा अमेंडमेंट कर दिया है, उसमें सैकशंज एम० एंड प्रो० ऐसे डाल दिये हैं कि उसके हाथ में एक नोट गलत आ जाए सौ रुपये का, कोई लुन्चा बदमाश गलत नोट उसको दे जाये तो इस कानून की रू से ऐसा होगा कि वह रुपया उससे वसूल होगा। आप देखें कि सौ रुपये का अगर नोट है तो उसको मिलते तो सिर्फ 110 रुपये हैं तो 110 में से सौ रुपये काट कर उसको दस रुपये तनख्वाह मिल जायेगी। अब वह दस रुपये से क्या कर सकता है इसका अन्दाजा आप लगा सकते हैं क्यों इस तरह का कानून बना दिया जाता है, समझ में नहीं आता है। कानून बनाने वाला अगर कोई और होता तब भी बात थी लेकिन लेबर मिनिस्टर इस कानून को बनाने वाले थे, उनको भी शैंप नहीं आई ऐसा कानून बनाते वक्त

अध्यक्ष महोदय: जब कानून बन जाये, तो क्या

श्री उ० मू० त्रिवेदी: तभी मैंने कहा था और आज फिर मैं दोहरा रहा हूँ ताकि सुधार हो सके

अध्यक्ष महोदय: उस वक्त तो कहा था यह ठीक है, लेकिन अब तो जिम्मेदारी

श्री उ० मू० त्रिवेदी: मेरी प्रार्थना है कि ऐसे कानून जो बने हैं उन पर हमारे रेलवे मिनिस्टर फिर से विचार करें, इस प्राविजन को रिपील किया जाए

अध्यक्ष महोदय: जब कोई कानून बन जाता है तो जिम्मेदारी पार्लियामेंट की हो जाती है। जब यह पास कर देती है फिर किसी को

श्री उ० मू० त्रिवेदी: पार्लियामेंट तो करती है और आप और मैं भी उस में शामिल हैं। लेकिन मुश्किल यह है कि आखिरकार करेंगे तो वे ही। मेरे करने से तो कुछ होगा

नहीं। मैं तो उन से दरख्वास्त ही कर सकता हूँ।

एक कानून बना कर हमने सारे हिन्दुस्तान में लागू किया कि रिटायरमेंट की एज 55 न हो कर 58 होगी। लेकिन रेलवे बोर्ड ने उस में एक नुक्ता भर लगा दिया है कि अगर वह एफिशेंट मालूम पड़े तो उसको 58 तक वह ले जा सकता है। अगर अफसरों को मालूम पड़े कि वह ठीक है तब वे उसको 58 साल तक ले जा सकते हैं। यह कौन सा तरीका हुआ, क्या मैं जान सकता हूँ? जब हर आदमी के लिए 55 से इस एज को बढ़ा कर 58 कर दिया गया है तो इनके कैस में यह रुकावट क्यों डाली जाती है? इससे तो रिश्वतखोरी ही बढ़ती है। गरीब आदमी क्या अरसर डाल सकता है। वह 55 पर जब पहुँच जाता है तो कुछ कमजोर दिल का भी हो जाता है और लड़ाई करने पर वह उतारू नहीं हो सकता है। इसलिए वह पैसा दे देता है और पैसे के बल पर ही 58 तक जाने की आशा करता है। इससे रिश्वतखोरी बढ़ रही है। कानून ऐसा बनना चाहिए कि जो सब पर समान रूप से लागू हो या तो किसी को भी 55 के बाद न रखा जाए और अगर रखा जाना है तो सब को रखा जाए। किसी को रखा जाए, किसी को न रखा जाए, यह तो ठीक नहीं है। डिसक्रीशनरी पावर्ज किसी के हाथ में जब दे दी जाती है तो उनका दुरुपयोग भी होता है। इससे लोगों को तकलीफ होती है। छोट कर्मचारियों को तकलीफ होती है। यह नहीं होना चाहिए।

बहुत सालों से मैं चिल्ला रहा हूँ कि हमारे यहां जो इनक्वायरी का तरीका है उसका सिस्टम कुछ ऐसा होना चाहिये जैसा कि फ्रांस में एडमिनिस्ट्रेटिव वे ड्रायट चल रहा है। इस सिस्टम में यह होता है कि एक आदमी जिस का शिकायत करता है वही उसकी इनक्वायरी नहीं करता है, उसकी इनक्वायरी एक स्वतंत्र ट्रिब्यूनल के द्वारा होती है। यहां भी एक स्वतंत्र ट्रिब्यूनल होना चाहिये ताकि यह

समझ में आये कि वाकई कोई आदमी गलती पर है या नहीं। लेकिन यहां पर तो ऐसा होता है कि जिस के द्वारा खिलाफ शिकायत की जाती है, वही इनक्वायरी करने वाला होता है, वही अज होता है, वही इंसाफ करने वाला होता है, यह कहां का तरीका है। इस तरह से कैसे न्याय हो सकता है। ऐसी बात नहीं होना चाहिए। बहुत अरसे से मैं इस चीज को कह रहा हूँ लेकिन एडमिनिस्ट्रेशन के कानों पर जू नहीं रेंगी है। न सरकार ने आख खोली है और न ही रेलवे बोर्ड ने। This is entirely against principles of justice.

अब जो सुझाव रेल कर्मचारियों द्वारा दिये जाते हैं, उनके सम्बन्ध में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। रेलवे के जो अफसर हैं ये नीचे से ऊपर चढ़े हुए हैं क्लास तीन से ऊपर गये हैं और ये समझते हैं कि जब तक क्लास 3 को जिससे वे ऊपर चढ़े हुए हैं दबाया न जाए तब तक वे चल ही नहीं सकते हैं। एक कहावत है कि जो आदमी जितना बराबर पढ़ा होता है ऊपर से ऊपर पहुँच जाता है, पिनेकल पर पहुँच जाता है वह यही चाहता है कि नीचे वाला दबा रहे तो वह ऊँचा बना रहेगा। वह इसी कोशिश में लगा रहता है कि नीचे वाला आदमी आगे न बढ़े और इसी में उसको सटिसफेक्शन मिलती है। रेलवे में जहां हज़ारों आदमी लगे हुए हैं अगर नीचे का कोई आदमी किसी प्रकार का सुझाव देता है तो मैं तो चाहूंगा कि वह सुझाव सीधा रेल मंत्री के पास जाना चाहिए लेकिन वह जाता नहीं है। लोग घबराते हैं अगर मिनिस्टर साहब के पास कोई सुझाव इस तरह का जाता है। मैं मानता हूँ कि रेल मिनिस्टर को इतनी फुसंत नहीं हो सकती है कि वह इन सुझावों को खुद देखे। लेकिन एक ऐसा महकमा होना चाहिए जहां ये सुझाव जा सकें, जिसके सामने वे सुझाव पेश हो सकें। अब तो वे सुझाव वहीं दब जाते हैं। पहले डी० सी० एस० साहब के पास जाते हैं, डी० प्रो० एस० के पास जाते हैं, आगे अगर

[श्री उ० मू० त्रिवेदी]

बढ़ते हैं तो डी० एस० के पास जाते हैं, वहाँ से भ्रगर निकलते हैं तो सी० सी० एस० है, फिर सी० प्रो० पी० एस० है और तब कहीं जा कर जी० एम० होता है। इस तरह से बाईसब्रेक लगे तब वे भ्रगो पहुँचें। 22 साल में भी वे पहुँच नहीं सकते हैं, इस तरीके से। इस के कभी कोई नतीजे हासिल नहीं हो सकते। इस लिए यह चीज भी देखनी होगी कि इस के वास्ते क्या इन्जाम किया जाये ताकि जो आदमी होशियार हो, छोटे डिपार्टमेंट में हो, छोटा आदमी हो, उस की सुनवाई हो सके। इस के वास्ते एक ऐसा महकमा तैयार करना चाहिए जो इस चीज को कर सके।

हम देखते हैं कि हमारे यहां रेलवे फंडेशन बनी हुई है। बड़ी बड़ी फंडेशनस बनी हुई हैं। हो सकता है वह कुछ काम करती हों। अभी मेरे एक मित्र ने कहा कि उनका क्रिटिसिज्म मत करो। मैं करूँगा भी नहीं। लेकिन एक बात मैं बतलाना चाहता हूँ और प्रार्थना-पूर्वक कहना चाहता हूँ कि व्यूरोक्रेसी की बात आप छोड़ दीजिये। अब हर एक आदमी को यह देखना होगा कि एक ऐसा खाका बनना चाहिये जिसमें किसी रेलवे सर्वेन्ट के साथ किसी प्रकार का भेदभाव पैदा न किया जाये। आप एक एम्प्लायी को कहते हैं एसेन्शल और दूसरे को कहते हैं नानएसेन्शल। मैं सारी किताब ढूँढ ढूँढ कर मर गया जिसमें कि यह सूची दी हो कि यह एसेन्शल है और यह नान-एसेन्शल है। एक छोटी सी पुस्तक हाथ में आई जिसे एंजीनियरिंग ब्रांच ने बना रक्खा है जिसमें बतलाया गया था कि यह एसेन्शल है और यह एसेन्शल नहीं है। उसका चपरासी एसेन्शल, रेलवे लाइन बनाने वाला एसेन्शल स्लीपर डालने वाला एसेन्शल, स्टेशन मास्टर एसेन्शल। लेकिन वह स्टेशन मास्टर जो कि बुकिंग करता हो छोटे स्टेशन के ऊपर वह नान एसेन्शल, लगेज बुक करता हो वह नान-एसेन्शल, टिकट काटता हो वह नानएसेन्शल

75 परसेन्ट नानएसेन्शल और 25 परसेन्ट एसेन्शल। यह कौनसी बात है। भ्ररे, जो टी० टी० ई० का काम करे वह क्या एसेन्शल नहीं है। उसके बिना क्या आप का काम चल सकता है। भ्ररे, भाई, भ्रगर वह गाड़ी पर नहीं चलेगा तो गाड़ी को तकलीफ नहीं होगी।

अध्यक्ष महोदय: भ्ररे, भाई वगैरह आप क्यों कह रहे हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी: मैं अपनी गलती महसूस करता हूँ।

Most respectfully I withdraw that word. I must show by respect to the Chair.

Mr. Speaker: That was not my intention, not about respect.

Shri Nath Pal (Rajapur): That is colloquial Hindi.

श्री उ० मू० त्रिवेदी: फिर इन आदमियों के पास यह भेदभाव रखने के वास्ते कोई कारण नहीं है। क्यों यह कारण अभी तक चला जा रहा है, यह मेरी समझ में नहीं आया। एक रेलवे कर्मचारी को यूनिफार्म मिल सकती है दूसरे कर्मचारी को यूनिफार्म नहीं मिल सकती। क्यों नहीं मिलती। क्या कारण है। दो कर्मचारी, एक ही साथ काम करने वाले, एक ही दिन काम करने वाले, एक ट्रेन में काम करने वाले लेकिन उनमें से एक को ओवरकोट मिलता है दूसरे को ओवरकोट नहीं मिलता, एक को ठंडा कोट मिलता है दूसरे को ठंडा कोट नहीं मिलता। एक रात में सिक्कड़ रहा है, ठंड में सामान उतरवा रहा है और माल लदवा रहा है, लेकिन उसे वर्दी नहीं मिलती लेकिन एक गार्ड साहब हैं जो कि डिब्बे में बैठे रहते हैं, उनको यूनिफार्म मिलती है। कारण यह है कि प्रिंसेज के वक्त गार्ड ज्यादातर एंग्लो इण्डियन हुआ करते थे, इसलिये उनको वर्दी मिलने का रूल बना

दिया गया था, हिन्दुस्तानी आदमी जो हुआ करते थे उनको वहीं नहीं मिल सकती। इस प्रकार का भेदभाव आखिर कब तक चलेगा।

मैं देख रहा हूँ कि अभी भी सेंट्रल रेलवे में यह बात चल रही है कि एक स्टेशन मास्टर होता है जो बारह, चौदह साल की नौकरी के बाद ऊंची ग्रेड में पहुँचने की तैयारी में होता है, लेकिन रूल बना रक्खा गया है कि वह पोस्ट गार्ड साहब को ही दी जायेगी। ऊँचे दर्जे के जो जंक्शन स्टेशन हैं उन के गार्ड साहब बीच में घुस जाते हैं और स्टेशन मास्टर बेचारे रह जाते हैं। कब तक ऐसा चलता रहेगा। सारी रेलवेज में ऐसा नहीं है, नार्दन रेलवे में नहीं है, वेस्टर्न रेलवे में नहीं है, ईस्टर्न रेलवे में नहीं है, सदर्न रेलवे में नहीं है, तब फिर सेंट्रल रेलवे ने क्यों यह पूछ पकड़ रक्खी है। कब तक इस तरह का भेदभाव चलता रहेगा। स्टेशन मास्टर का ग्रेड बना, अच्छा बना, लेकिन उसको कार्य में परिणित करने के वास्ते जो काम महकमे को करना चाहिये वह अभी तक नहीं हो रहा है।

मैं आप को बतलाऊँ कि 1-4-64 से एक नियम लागू किया गया रिजर्वेशन क्लर्क्स के बारे में। इसके विषय में बड़ा झगड़ा हुआ। मैं दस साल से इसके लिये लड़ रहा था। बड़ी मुश्किल से उनका ग्रेड तय हुआ। उस आर्डर को 1-4-64 से लागू होना चाहिये था, रेलवे बोर्ड का आर्डर इस बारे में निकला हुआ है, लेकिन उस वक्त से लेकर आज तक उसे अमल में नहीं लाया गया। यह क्या बात है। क्यों ऐसा होता है।

जब नाइट अलाउंस का सवाल आता है तो मेरी समझ में नहीं आता कि जो बुकिंग क्लर्क रात भर काम करता है उसको यह अलाउन्स क्यों नहीं दिया जाता। अबसं आफ एम्प्लायमेंट रेगुलेशन का एक चार्ट बना हुआ है कि रेस्ट, सच एंड सच डेट, सच एंड सच डेट। मैंने पूछा रिलीफ गिवर कहां है, उसका नाम क्यों नहीं है। कहां, साहब, रिलीफ गिवर है ही नहीं। तो रेस्ट कैसे मिलेगा। साहब, रेस्ट मिलता नहीं, सिर्फ कागज में

लिखा होता है। कब तक ऐसी पोल चलेगी। जो अबसं आफ एम्प्लायमेंट रेगुलेशन लिखे हुए हैं उनके मुताबिक कभी काम नहीं होता है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्यों रुकावट पैदा की जा रही है इन आदमियों के सिलसिले में।

फिर उन लोगों को देखिये जो कि गांवों में रहते हैं या शहरों में रहते हैं। शहरों में रहने वाले आदमियों को आप 40 रुपये में मकान देते हैं। बड़ी अच्छी बात है क्योंकि उसको इससे सुविधा प्राप्त होती है। लेकिन उन आदमियों से जिन्हें आपने देहात में भेज दिया, जंगल के स्टेशन में भेज दिया उनसे दस रुपये किराये के क्यों लिये जाते हैं। आप उन लोगों से दस रुपये लेते हैं जिनको एक आने में मकान मिल सकता है। आप क्यों नहीं कानून बनाते बी० बी० एण्ड सी० आई० की माफिक कि स्टेशन मास्टरों से किराया न लिया जाये। एक तरफ तो आप महंगाई दे रहे हैं दूसरी तरफ से जो आप बाई जेब से देते हैं उसको दाहिनी जेब से ले लेते हैं। ऐसी बात नहीं होनी चाहिये। सारी बातों पर न्यायपूर्वक विचार होना चाहिये। न्यायपूर्वक विचार करने के बाद तीसरे दर्जे के जो कर्मचारी हैं, जिन के आधार पर आप की सारी रेलवे चलती है, जो आप के कमाऊ पूत हैं, कमाऊ बेटे हैं, जो आप को कमा कर देते हैं, जिनकी वजह से पैसा आता है, अगर उनकी बात नहीं सुनेंगे तो आप अपना और अपने देश का नुकसान करेंगे।

आज रिश्वतखोरी की बहुत सी बातें सुनने में आती हैं। मैंने एक दफे शिकायत की थी। एक पर्चा मेरे पास था जिसमें सच्ची रिपोर्ट लिखी हुई थी। उस रिपोर्ट को फाड़ कर फेंक दिया गया। डिप्टी मिनिस्टर साहब उसे ले गये थे, उसके बाद मेरे पास आज तक उसका जवाब नहीं आया। हम देखते हैं कि पाटिल साहब ने रेलवे स्टेशन्स की बड़ी तारीफ की और कहा कि हमारे यहां चोरी कम हो गई है। मेरे पास आंकड़े मौजूद हैं और वह मैं दे सकता हूँ। दिल्ली स्टेशन पर जहां पहले 28 पिलफरेजेज हुआ करती थीं

[श्री उ० मू० त्रिवेदी]

वहां अब 528 पिलफरेजेज हुआ करती हैं। क्यों पहुंच गई। एक अफसर ने लिख कर दे दिया कि इस समय पर यहां बिल्कुल आर० पी० एफ० के आदमी नहीं चाहियें। नतीजा क्या हुआ कि उसे 500 रु० ईनाम दिया गया फारमोसिंग सजेसन्स फार एकानमी। एकानमी क्या हुई। पिलफरेजेज 128 के बदले उसके तिगुनी हो गई एक दम से। इस के लिये कितना दाम चुकाना पड़ा इसका हिसाब नहीं लगाया, पांच सौ रुपया अफसर और खा गया।

अब देखिये कि हमारे यहां किस तरीके का लाइसेंसिंग सिस्टम कुलियों का है। उसमें कितनी रिश्वतें चलती हैं। मेरे कानों तक बात आई है, कहां तक सही है मैं नहीं कह सकता हूं, लेकिन दिल्ली स्टेशन पर 80 कुलियों की भर्ती पर 700 या 800 रु० रिश्वत के लिये गये। कहां तक ऐसी बातें चलती रहेंगी। कुली लोग कैसे हैं कि कोई दूकान लगा कर बैठा है और उसके नाम से दूसरा आदमी कुलीगरी करता है। वेन्डर का काम भी ऐसा ही है। किसी आदमी या औरत का नाम लिखा हुआ है वेन्डर की जगह और काम दूसरा ही आदमी करता है। अरे भाई, आप के यहां कानून बना हुआ है, रेलवे ऐक्ट में प्राविजन है। रेलवे ऐक्ट में जो आदमी काम करता है वेन्डर का...

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य तो पुराने पालियामेंटरियन हैं लेकिन आज कुछ ज्यादा फ्रीडम ले रहे हैं, कुछ इन्फार्मल से हो रहे हैं, अरे भाई कहते हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं कुसूरवार हूं। मेरी मुश्किल यह है कि मेरी हिन्दी बोलने की ज्यादा आदत नहीं है। मैं गांवों में लेक्चर देता हूं, इसलिये ऐसी बात मुंह से निकल जाती है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या गांव वालों को गाली दीजियेगा।

श्री नाथपाई : 26 जनवरी के बाद हिन्दी बोलने लगे हैं।

श्री बागड़ी (हिसार) : अच्छी हिन्दी जानते हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं आप से सर्टिफिकेट नहीं चाहता हूं।

श्री नाथपाई : श्री मनी राम बागड़ी पसन्द करते हैं आप की हिन्दी को।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं आप को यह बतलाना चाहता हूं कि हर प्रकार के दृष्टि-विन्दु से हमारे मिनिस्टर साहबान को बैठ कर सोचना होगा। मैं विशेषकर इस पर उनका ध्यान दिलाऊंगा कि यह जो कर्मचारियों के बिना कारण के भेद भाव है उसको उन्हें मिटाना होगा। नाइट अलाउन्स एक को मिलता दूसरे को नहीं मिलता है, एक आदमी को यूनिफार्म मिलती है दूसरे को नहीं मिलती। आप को इसका पृथक्करण करना होगा और न्यायपूर्ण तरीके से देखना होगा।

अभी अभी मैंने एक और किस्सा देखा। मैं आ रहा था डी लक्स से। एक आदमी टोपी पहने हुए था जीन की। मैंने उससे कहा कि तुम्हारी टोपी पर डब्ल्यू० आर० लिखा हुआ है। कहने लगा, हां सहब, डब्ल्यू० आर० लिखा हुआ है लेकिन इतने भर लिखने से इस की कीमत सवा छः रुपये हो गई है। छः आने की टोपी होगी या आठ आने की टोपी होगी, उस पर डब्ल्यू० आर० लिखने में दो आने और खर्च हो गये होंगे। छः आने की टोपी आठ आने की हो सकती है, नौ आने की हो सकती है, ग्यारह आने की हो सकती है। लेकिन ग्यारह आने की टोपी का दाम सवा छः रुपया लिया जा रहा है गरीब आदमी से। ऐसी बहुत सी बातें चलती हैं। खरीदी जानी हैं मुगियां बम्बई के वास्ते। बम्बई में वह बिकती हैं। चार रुपये बारह आने की।

बम्बई में बिकने के लिये वैस्टर्न रेलवे में जहां पर वह खरीदी जाती है वहां मिलती है दो रुपये की लेकिन ठेकेदार को निहाल करने के लिये दो रुपये में खरीदी गई मुर्गी चार रुपये बारह आने में बेची जाती है । यह बात तो छोटी है, लेकिन इन छोटी बातों का बहुत असर होता है । हमारे यहां कहावत है कि एक एक बूंद से समुद्र भर सकता है । इन छोटी बातों की ओर भी पूरा ध्यान देना चाहिए । हमारा भी यह फर्ज है कि हम इन बातों को मिनिस्टर लोगों को बतावें, लेकिन मिनिस्टर्स को भी इस ओर ध्यान देना चाहिए कि किस प्रकार उनके कर्मचारी ब्यूरोक्रेसी में उलझे हुए हैं और ब्यूरोक्रेसी की सब हिदायतें गले के नीचे उतारने लायक नहीं होती ।

अब मैं आपको रेलवे के वरकिंग के बारे में कुछ बताना चाहता हूं । अजमेर से खंडवा तक सन् 1908 में चार गाड़ियां चलती थीं वे चार से तीन रह गयीं । सन् 1941 में, लड़ाई के कारण अजमेर से लेकर रतलाम तक केवल एक गाड़ी रह गयी । सन् 1945 तक यह एक ही गाड़ी रही । उसके बाद बहुत लड़ाई करने के फलस्वरूप एक से दो गाड़ियां हुईं और दो से तीन हुईं लेकिन अभी तक चार नहीं हो पायीं । लोगों को भीड़ में यात्रा करनी पड़ती है, एक दूसरे पर गिरते पड़ते जाते हैं, लेकिन गाड़ी नहीं बढ़ायी जाती । जिन क्षेत्रों में अखबार ज्यादा चलते हैं उन इलाकों की तो सुनवायी हो जाती है कारण रीडर्स कालम में लोग पत्र लिखते हैं और पब्लिक रिलेशन्स आफिसर उनको पढ़ता है और यह समझ कर कि कहीं बदनामी न हो उस चीज को मिनिस्टर साहब के सामने ले आता है और सदर्न एक्सप्रेस जैसी गाड़ियां चलने लगती हैं । अब शायद पाटिल साहब की कृपा से हमारी तरफ भी वैस्टर्न एक्सप्रेस चलने लगे । अभी तो हम को डी लक्स में जगह मिलने में कठिनाई होती है । हम देखते हैं कि जहां ज्यादा गाड़ियां चलनी चाहिए वहां नहीं चलती हैं । इस ओर ध्यान देना चाहिए ।

एक बात मेरी समझ में नहीं आती । आप राज्य सरकारों को स्टेट ट्रांसपोर्ट के लिए रुपया देते हैं । लेकिन उन को आप से क्या हमदर्दी है । वे फंडर नहीं बनाना चाहते और आपको नुकसान पहुंचाना चाहते हैं । उनके साथ रेलवे का कोई कोऑर्डिनेशन नहीं है । तो ऐसे लोगों को क्यों रुपया दिया जाता है कि जिनसे रेलवे को नुकसान पहुंच सकता हो और जिनको रेलवे से कोई हमदर्दी न हो । मैं समझता हूं कि उचित समय पर मन्त्री जी इस बात पर विचार करेंगे । मैं यह नहीं चाहता कि वे अभी ही इस चीज को बन्द कर दें नहीं तो राज्य सरकारें मुझ से चिड़ेंगी कि इन्होंने कह कर हमारा रुपया बन्द करवा दिया ।

एक जनरल मैनेजर मुझ से मिले और कहने लगे कि हिन्दुस्तान की तरक्की तभी हो सकती है जबकि सारी मीटर गेज को हटा कर सब जगह ब्राड गेज कर दी जाए । मैंने पूछा किसे । मीटर गेज तो अभी भी सारे देश में ब्राडगेज से ज्यादा लम्बा है । अंग्रेजों ने जो मीटर गेज बनायी तो उसे इकानमिक समझ कर ही बनायी होगा, और है भी वह इकानमिक । लेकिन उसकी तरफ आप की तवज्जह नहीं है । एक उदाहरण मैं दू । दिल्ली से रिवाड़ी तक डबल लाइन करने का आर्डर बहुत दिनों से चला आ रहा है लेकिन अभी तक डबलिंग नहीं किया गया ।

एक माननीय सदस्य : हो गया है ।

श्री उ० मू० त्रिबेदी : मैंने तो एक एक मील और एक एक स्टेशन देख रखा है . . .

एक माननीय सदस्य : एक स्टेशन के बीच में नहीं हुआ है और बाकी सारा हो गया है ।

श्री उ० मू० त्रिबेदी : तो मैं उनकी बात माने लेता हूं । लेकिन वह जाकर देख लें कि कहां डबलिंग हुआ है ।

[श्री० उ० मू० त्रिवेदी]

इस सम्बन्ध में मैं एक और उदाहरण आपको देना चाहता हूँ कि हमारे यहां मीटर गेज सन् 1951 में चार इलेक्ट्रिक इंजिन थे और सन् 64 में भी, 13 साल बाद, उनकी संख्या वही है। लेकिन ब्राड गेज में 68 से बढ़ कर 241 हो गए हैं। इस तरह आप एक तरफ ब्राड गेज को इस तरह बढ़ावा देते हैं और मीटर गेज की तरफ तवज्जह नहीं देते। ब्राड गेज में 17 डीजल इंजिन से बढ़ कर 288 हो गए, लेकिन मीटर गेज में जहां कांदला से लेकर दूर तक इतना सामान खींचना पड़ता है उस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता। उसको डीजल इंजिन नहीं दिए जाते। शायद इसी कारण ब्राड गेज की तरफ अधिक ध्यान दिया जाता है कि सारे बड़े बड़े शहर ब्राड गेज पर हैं, जैसे कलकत्ता, दिल्ली, बम्बई, मद्रास। इन जगहों में जनरल मैनेजर रहते हैं। इसीलिए ब्राड गेज की तरफ निगाह जाती है लेकिन मीटर गेज को तरफ ध्यान नहीं जाता। मीटर गेज वालों ने क्या कुमूर किया है कि उस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता।

दूसरा उदाहरण मैं आपको सामने स्लीपर कोच का देना चाहता हूँ। ये कोच श्री लालबहादुर शास्त्री के समय में बने। यह तो मैं समझ सकता हूँ कि उन जैसा आदमी उन पर सो सकता है। लेकिन आज मुझे जैसा आदमी या मन्त्री महोदय जैसा आदमी या डा० रामभुग सिंह जैसा आदमी उन पर कैसे सो सकता है। मेरा निवेदन है कि आप इतना कंजूसी न करें कि अगर 68 आदमी बैठते हैं तो 68 ही सो भी सक इसमें थोड़ी कमी कर दीजिए, लेकिन कम से कम ऐसा तो कीजिए कि आदमी सो सके।

अध्यक्ष महोदय : आपके लिए कुछ 36 मिनट हैं और उनमें से आपने 26 मिनट ले लिए हैं। इस ओर मैं आपको ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैंने कुछ समय तो अधिक ले लिया। लेकिन अगर मैं कुछ अनुचित बोला होऊं तो मैं बैठ जाता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : मैं अनुचित के लिए नहीं कह रहा।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं अभी समाप्त करता हूँ।

तो मैं यह कहना चाहता था कि आपने एक तरफ से कुछ सुविधाएं दी हैं तो दूसरी तरफ से कुछ सुविधाएं कम कर दी हैं। इससे हमको क्या फायदा हुआ।

रेलवे ने जो किराया बढ़ाया है उसके बारे में मैं ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहता। मीटर वालों ने भी किराया बढ़ाया है। जिससे रेलवे का किराया ज्यादा बढ़ा नहीं मालूम देता। लेकिन फिर भी मैं यह कहूंगा कि जिस परिमाण में रेलवे को सहूलियतें देनी चाहिए वे नहीं दी जातीं।

इसके अलावा आज हमारी गाड़ियां अभी भी—मुख्य गाड़ियां भी—22, 23 या 24 मील की रफ्तार से रेंगती हैं। जब हमारे पास अच्छे इंजिन हैं और पटरी अच्छी है तो हमारी गाड़ियों की गति 60, 70 और सौ मील होनी, चाहिए। इस तरफ भी तवज्जह देनी चाहिए।

मुझे और भी बहुत सी बातें कहनी थीं। उन को मैं कट मोशन पर बोलते समय कहूंगा। इतना ही कह कर मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को बधाई देता हूँ कि उन्होंने रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में सुधार करने की कोशिश की है। लेकिन वे सुधार अभी हुए नहीं हैं। उनके लिए उनको बहुत प्रयत्न करना पड़ेगा। यह मैं जानता हूँ कि तीनों मिनिस्टर ऐसे हैं कि वे रेलवे में सुधार कर सकते हैं अगर पूरा ध्यान दें।

अन्त में मैं इतना कहना चाहता हूँ कि तीसरी श्रेणी के जो कर्मचारी हैं उनके दुःख

दरों की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। इस ओर आशा है कि ध्यान दिया जाएगा।

श्री तुलशीदास जाधव (नांदेड़) :
 मध्यम महोदय, रेलवे का विभाग एक दृष्टि से अच्छा काम कर रहा है। रेलों में 3,000 करोड़ की स्थायी सम्पत्ति है, 12 हजार इंजिन हैं, 21 हजार कोचिंग वैहिकल्स हैं, 3 लाख 44 हजार वैनस हैं, 12 लाख 70 हजार कर्मचारी हैं, 6,800 स्टेशन हैं, इस हजार ट्रेनों रोजाना चलती है, पचास लाख से ऊपर मुसाफिर हर दिन में इन चलते हैं, और रेलवे को 632 करोड़ रोजाना की आमदनी है। रेलों का रूट 56,923 किलोमीटर है और इसकी टैक्स 88,439 किलोमीटर हैं। जो देश का डेवलपमेंट फंड है उस में से पहली पंचवर्षीय योजना में 21.6 प्रसेंट अर्थात् 423.23 करोड़ रुपये, द्वितीय पंचवर्षीय योजना में 22.7 प्रसेंट अर्थात् 1,043 करोड़ रुपये और तृतीय पंचवर्षीय योजना में 21 प्रसेंट अर्थात् 1.581 करोड़ रुपये इस्तेमाल किये गये हैं। रेल फंड से, रेल खाते से पहली पंचवर्षीय योजना में 280 करोड़ रुपये, दूसरी पंचवर्षीय योजना में 466 करोड़ रुपये और तीसरी योजना के लिए 531 करोड़ रुपये रखे गये। पब्लिक सैक्टर में रेलवेज का इतना बड़ा धंधा चलता है यह समाजवाद का सबक है। केवल एक रूस को रेलवे को छोड़ कर भारत की रेलवेज संसार में पहले नम्बर का पब्लिक सैक्टर का धंधा है। आज हम देशवासियों के मन में जो यह कभी कभी एक शक पैदा होता है कि पब्लिक सैक्टर समाजवाद की तरफ देश को ठीक रीति से ले जायेगा या नहीं, मैं समझता हूँ कि हमारी रेलवेज का पब्लिक सैक्टर का व्यवसाय जिस ठीक तरह में चलता है उस से लोगों की शंकाएं दूर हो जायेंगी। हमारी रेलवेज इस बारे में एक अच्छा उदाहरण है और इस देखकर समाज में पब्लिक सैक्टर को कामयाब बनाने और उसमें मदद व सहयोग देने की इच्छा पैदा हो सकती है और जिनके

पास पूंजी है वे अपना कैपिटल ऐसे दूसरे उद्योग में इनवैस्ट कर के पब्लिक सैक्टर को कामयाब बना सकते हैं। इसके अलावा किसी भी देश में सम्पत्ति का बंटवारा करने के लिए यह एक अच्छा साधन है। चूँकि रेलवे मंत्रालय के इनचार्ज पाटिल साहब हैं और डा० राम सुभग सिंह उन के सहयोगी हैं इसलिए हमें आशा है कि रेलवे मंत्रालय का काम सुचारू रूप से चलेगा और उस से देश की अधिकाधिक सेवा होगी और भला होगा। लोगों को रेलवे के जरिए अधिक मात्रा में सुख सुविधाएं सुलभ हों सकेंगी।

13 hrs.

पिछले साल में रेलवे मंत्रालय ने जो दुर्घटनाओं के आंकड़े दिये हैं उन को देखने से यह मालूम होता है कि पहले की अपेक्षा उन में कमी हुई है और मैं इसके लिए मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। एक समय में तब के रेलवे मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री को एक बड़ी रेल दुर्घटना हो जाने के कारण इस्तीफा देना पड़ा था। उस के बाद भी दो साल पहले तक इन रेल दुर्घटनाओं के कारण संसद् में बड़ी चिन्ता व्यक्त की जाती थी और उन घनेको रेल दुर्घटनाओं को लेकर यहां काफी चर्चा भी की जाती थी। लेकिन इस सम्बन्ध में पिछले साल की रिपोर्ट देखने यह यह मालूम होता है कि इनकी तादाद में कमी आई है। सिगनल-व्यवस्था की प्राथमिकतम प्रणालियां अपनायी जा रही हैं जिनसे कि यह दुर्घटनाएं कम हुई हैं। सन् 1963-64 के दौरान 9 से 25 तक दुर्घटनाएं हुई हैं। पिछले 20 वर्षों में यह दुर्घटनाओं की सब से कम तादाद है। ईश्वर करे इन दुर्घटनाओं की संख्या इस से भी भविष्य में कम हो जाये और इन दुर्घटनाओं को न होने देने के लिए रेलवेज ने जो विशेष प्राथमिक व्यवस्थाएं सिगनल आदि की हैं वह एक स्वागत योग्य कदम है।

रेलवे के कर्मचारियों को अच्छी तरह से और मेहनत से काम करने के लिए जो मंत्रालय ने इस्तिफ दिया है वह एक अच्छा काम किया

[श्री तुलझीदास जाधव]

है। इस रेलवे खाते के जो लोग हैं उन से श्रीर मिनस्ट्रो से मेरी प्रार्थना है कि जहाँ भी सोयों की थोड़ी बहुत दिक्कतें और कठिनाइयाँ आदि होती हैं उन्हें दूर करने के लिए वे यथासंभव प्रयत्न करें।

पह थोड़े दिन पहले हमारे महाराष्ट्र में जो एक दिक्कत पैदा हो गयी है वह शोलापुर डिवीजन की है। सिकन्दराबाद एक नया जोन बनाया है। अभी तक तो आठ जोन हैं और यह नया जोन और बनाया है। इस से उस जोन के अन्दर जो चार डिवीजन हैं उन में से हुबली, गुंटकल, शोलापुर और सिकन्दराबाद हैं। इस बारे में हमारे लोगों की रिक्वेस्ट यह है कि वह जो शोलापुर डिवीजन है वह बम्बई सेंट्रल जोन के अन्दर था। अभी वह निकाला है लेकिन उधर के लोगों का जो व्यवहार सम्बन्ध होता है वह बम्बई से ज्यादा होता है इसी कारण वहाँ की यूनिनियन और वहाँ की संस्थाओं ने इस बारे में मिनिस्टर महोदय से प्रार्थना की है, खत लिखा है और उन से मिले भी हैं। उन का कहना यह है कि शोलापुर डिवीजन उस में से निकाला जाये। उसके निकालने से कोई नुकसान नहीं है। सिकन्दराबाद जोन में से शोलापुर डिवीजन का जितना ऐरिया निकाला जाता है उतना ऐरिया गुंटकल डिवीजन का भी जाता है। मैसूर वाले भाई और वहाँ के लोग यह चाहते हैं कि गुंटकल डिवीजन यह सिकन्दराबाद डिवीजन में चला जाये। आप नकशा देख लें। उस के अन्दर यह गुंटकल डिवीजन बीच में आ जाता है जब कि यहाँ बाहर रक्खा गया है इसलिए अगर उसे अंदर रक्खा जाता है तो उनका ऐरिया भी बढ़ता है और कोई दिक्कत भी पैदा नहीं होती है और यह शोलापुर निकलने से उसमें नुकसान भी है। इसके लिए वहाँ के लोग आकर मंत्री जी से मिले भी हैं और वहाँ बड़े जोर की मांग इसके लिए की जा रही है।

एक दूसरा निवेदन यह है कि शोलापुर में जो रेलवे कर्मचारी हैं उन में दस, दस और बारह, बारह वर्ष की सविस किये हुए टैम्पोररी लोग मौजूद हैं। यह लातुर-मिरज पर भी टैम्पोररी लोग थे, अब जब यह बम्बई सेंट्रल रेलवेज के अन्दर मजं हुई तब कर्मचारियों को परमानेंट किया गया। लेकिन इस में हुआ यह है कि जो यह कर्मचारी कम सविस वाले लोग थे वह ज्यादा सविस वालों से आकर सीनिबर बन गये। जो दरअसल सीनियर सविस में हैं वे इस तरह से जूनियर बन रहे हैं। ऐसी ही सिकन्दराबाद में जो यह हालत होने वाली है वह ठीक नहीं होगी। इसलिए रेलवे मंत्रालय से मेरी प्रार्थना है कि वे इस ध्यान दें और जितने भी कर्मचारी 10, 12 या 15 साल की सविस के हैं उनको परमानेंट किया जाये। अगर उनको टैम्पोररी रखने से नुकसान होता है जैसा कि मैंने अभी बतलाया तो उन को परमानेंट करें। दूसरे उन कर्मचारियों की जो रिक्वेस्ट है और हम लोगों की भी प्रार्थना है उस के मुताबिक यह शोलापुर डिवीजन उस में से निकाल दें।

महाराष्ट्र के अन्दर मराठवाड़ा एक अच्छी जमीन वाला अविकसित प्रान्त है। मराठवाड़ा के अन्दर कम छोटी रेल की बजाय और कोई नहीं है। वह बहुत छोटी लाइन है। यह कुर्डूवाडी टु लातुर नैरो गेज लाइन है। उस लाइन में सुधार करने और उसे ब्रॉड गेज बनाने के लिए मैंने इस हाउस में कई दफ़े मांग की है, रेलवे मंत्रालय से अभी तक की है लेकिन अभी तक उसमें कोई सुधार नहीं हो पाया है। थोड़ा सुधार अलबत्ता थोड़ी कोचिंग में हुआ है। इस लाइन के नैरो गेज रहने से बड़ी तकलीफ़ होती है। अभी एक महीने पहले की बात है कि रेल पर से इंजन उतर कर गिर गया और ट्राइवर मर गया। ऐसे ऐक्सीडेंट्स बहुत होते हैं। इसलिए इस लाइन को ब्रॉड गेज करने की बहुत जरूरत

है। वैसे भी इस लाइन का काफ़ी महत्व है क्योंकि बाबों बाबी पदरपुर में साल में चार दफ़े घाते जाते हैं इसलिए इसे ब्रॉड गेज करना चाहिए या मीटर गेज करके उस में सुधार करना चाहिए। इस की मांग कई सालों से की जाती रही है लेकिन अभी तक इस दिशा में कुछ हुआ नहीं है।

एक निवेदन यह है कि कुर्दूवाडी से रामगुंडम तक रेल लाइन बिछाने का सर्वे हो चुका है, उस काम का ऐस्टिमेट भी धाया हुआ है। सन् 1947 के पहले का हुआ पड़ा है लेकिन वह काम अभी वैसे का वैसे पड़ा हुआ है। मेरी विनती है कि मंत्रालय इस लाइन के काम को तुरन्त अपने हाथ में ले जिससे कि इस अविकसित इलाके को सुविधाएं सुलभ हो सकें। कुर्दूवाडी से रामगुंडम तक लाइन ब्रॉड गेज कर दी जाय।

मराठवाड़ा से एक दूसरी मीटर गेज लाइन मनमाड से काचीगुडा तक है। उस में से मनमाड पूर्णा को ब्रॉड गेज करने के लिए वहां के लोगों ने, पांच जिलों के लोगों ने एक कांफ़्रेंस करके रेलवे मंत्रालय में यह रिक्वेस्ट की है कि इस लाइन को ब्रॉड गेज किया जाये। उस को भी तुरन्त हाथ में ले लें।

इसके अलावा मेरी कांस्टीट्यूंसी में एक नांदेड़ स्टेशन है। उसको विकसित करने के लिए डा० साहब ने कहा भी है कि वह हो आयेगा। मेरा निवेदन है कि वह कृपा करके जल्दी इस के विकास के काम को शुरू करें। अभी भी उस के बढ़ावा देने का काम शुरू नहीं हुआ है उसे जल्दी हाथ में लिया जाय।

इसके अलावा मेरा यह कहना है कि जब निजाम स्टेट इसमें मर्ज हुई उस वक्त 16 करोड़ रुपया निजाम स्टेट ने निकाल कर इस कुर्दूवाडी रामगुंडम रेलवे लाइन के काम के लिए या और दूसरे कामों के लिए रक्खा था बहरहाल यह लाइन का काम भी उस में से एक था। उसका पैसा भी है। ऐस्टिमेट

और सर्वे पहले हो चुका है अब इस काम को तत्काल शुरू किये जाने की आवश्यकता है।

शोलापुर औरंगाबाद यह भी बनाने की लाइन मराठवाड़ा से जाती है उस के लिए महाराष्ट्र सरकार ने प्राएरटी दी है कि यह लाइन पहले होनी चाहिए। जब मिनिस्टर साहब कहते हैं और उनका रेलवे मंत्रालय भी कहता है कि इस के लिए एम०पी० बोले और दूसरे लोग भी बोले तो काम शुरू नहीं होगा। ऐसे नये काम के लिये उस स्टेट गवर्नमेंट को प्रायर्टी देनी चाहिये तो इस काम के लिये दी है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि उस लाइन के काम को हाथ में तत्काल लेकर शुरू कर दिया जाय। मेरा निवेदन है कि लातूर-मिरज, मनमाड-पूर्णा, शोलापुर-औरंगाबाद और कुर्दूवाडी-रामगुंडम, इन चार लाइनों से में कुछ न कुछ काम अवश्य हाथ में लिया जाये, ताकि वहां के लोगों को यह विश्वास हो कि रेलवे प्रशासन को उनकी सुविधाओं का पूरा खयाल है।

कुर्दूवाडी और पूर्णा स्टेशनों पर बहुत यात्री आते हैं। पदरपुर जाने के लिए जो लाखों लोग इन स्टेशनों पर आते हैं, उन को बरसात और धूप में खुले मैदान में रहना पड़ता है। इस लिए कुर्दूवाडी स्टेशन पर कम-से-कम एक टेम्पोरेरी वेंटिंग रूम की व्यवस्था कर देनी चाहिए। वहां पर पक्का वेंटिंग रूम बनाने की आवश्यकता अभी नहीं है। कुर्दूवाडी स्टेशन पर एक बड़ा लम्बा-चौड़ा गुड्ज गोडाउन खाली पड़ा रहता है। अगर रेलवे प्रशासन चाहे तो वह उस को टेम्पोरेरी वेंटिंग रूप में परिवर्तित कर सकता है।

रेलवे प्रशासन को थर्ड क्लास के यात्रियों से ज्यादा से ज्यादा आमदनी होती है, लेकिन उन की सुविधाओं के लिए अधिक व्यवस्था नहीं की जाती है। थर्ड क्लास के डिब्बों में बहुत भीड़ रहती है। इस के प्रतिरिक्त जिस प्रकार फ़र्स्ट क्लास या एयर-कंडीशन्ड डिब्बों के लिए पानी आदि देने के उद्देश्य से जो

[श्री तुलशीदाम जात्रव]

एटेंडेंट रखे जाते हैं, उसी प्रकार थर्ड क्लास के लिए भी एटेंडेंट रखे जाने चाहिए। थर्ड क्लास के डिब्बों में सफाई कभी भी नहीं होती है। जब गाड़ी आखिरी स्टेशन पर आती है, तभी उन की सफाई होती है।

महिलाओं के लिए रेलों में कोई सुविधा नहीं दी जाती है। उन के डिब्बों में बहुत भीड़ होती है। चूक उन के पास बच्चे आदि भी होते हैं, इस लिए उन को बैठने के लिए ठीक जगह नहीं मिलती है। उन के लिए पानी का भी कोई इन्तजाम नहीं होता है। फ्रस्ट क्लास और एयर-कंडीशन्ड में एटेंडेंट और रैस्टारंट वाले जाते हैं और अगर प्यास न भी हो तो भी बार-बार पानी के लिए पूछने के लिए आते हैं। जहां तक थर्ड क्लास का सम्बन्ध है, अगर गाड़ी स्टेशन पर खड़ी हो, तो भी बच्चों आदि के लिए पानी नहीं मिलता है। मेरी रिक्वेस्ट है कि महिलाओं के डिब्बों में एटेंडेंट रहें और उस की सब सुविधाओं का ध्यान रखा जाये।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि महिलाओं के डिब्बे गाड़ी के आखिर में या इंजिन के पास न रख कर गाड़ी के बीच में रखे जायें, ताकि वे स्टेशन पर खाने-पीने का सामान आसानी से मंगा सकें।

महिलाओं के लिए स्लीपिंग कोचिज नहीं है। उन के लिए डबल-टायर और स्त्री-टायर स्लीपिंग कोचिज की ख़ात व्यवस्था करनी चाहिए, जिन में कोई पुरुष न जा सके। अगर उन के लिए डबल-टायर कोचिज की व्यवस्था की जाये, तो ज्यादा अच्छा हो। उन के डिब्बे में दिन में—और रात में भी—और लोग बैठ जाते हैं, जिस के कारण उन को सोने के लिए जगह नहीं मिलती है। कम से कम रात को वहां और लोग न जा सकें। अगर कोई डबल-टायर का डिब्बा हो, तो उस में केवल दो व्यक्ति ही रहें, ताकि एक तो वे आराम से सो सकें

और दूसरे, उन के सामान की खोरी का डर न हो।

श्री श्रींकार लाल बेरवा (कीटा) :
दोनों साथ बैठने वाले हों, तब ?

अध्यक्ष महोदय : मेम्बर साहब कहते हैं कि रेल में उन को अलाहिदा-अलाहिदा रखा जाये।

श्री तुलशीबास जात्रव : माननीय सदस्य, श्रीमती जमुना देवी, ने कहा है कि वह हमेशा थर्ड क्लास में प्रवास करती हैं और वहां पर कोई सुविधा महिलाओं के लिए नहीं है। उन्हीं का प्रत्यक्ष अनुभव है तो उन के लिये कोई व्यवस्था होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : अगर वह फ्रस्ट क्लास को छोड़ कर थर्ड क्लास में जाती हैं, तो वह कोई कुर्बानी करने के लिए ही जाती होंगी।

श्री तुलशीबास जात्रव : कुर्बानी के अलावा यह देखने की ख़ाहिश भी होती है कि गरीब लोगों का दुख-दर्द क्या है।

हमारे यहां मोहोड़ और माढ़ा के बीच में वाकाव और होडगी के बाद अहेर-वाड़ी स्टेशनों के बारे में मैं ने लिखा था। वाकाव स्टेशन के लिए एक आफिसर देखने के लिए भी आए थे। उसको शुरू किया जाये अहेरवाड़ी स्टेशन के सम्बन्ध में भी बहुत पत्र-व्यवहार किया गया है। अहेर-वाड़ी के पास नया स्टेशन होना चाहिये। इन दो स्टेशनों के लिए भी कुछ इन्तजाम किया जाना चाहिए।

मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों से, और ख़ास तौर से कांग्रेस के माननीय सदस्यों से, कहूंगा कि चूक मेरे सामने बहुत से नाम हैं, इसलिए अगर माननीय सदस्य दस दस मिनट में ख़त्म कर दें, तो

तकरीबन सब माननीय सदस्यों को मौका मिल जायेगा । श्री रामशेखर प्रसाद सिंह ।

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छपरा) : अध्यक्ष महोदय, इस बजट को उपस्थित करने के लिए मैं माननीय रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ । हर साल की तरह इस साल भी रेलवे बजट में ग्रामदनी दिखाई गई है । रेलवे मंत्रालय ने जो बहुमुखी विकास का कार्यक्रम उपस्थित किया है, उस के लिए सारे देश में रेलवे मंत्रालय के प्रति प्रशंसा हो रही है । रेलवे मंत्रालय ने नई लाइनें बिछाने का वादा किया है ।

श्री हुकूम खन्द कछवाय (देवास) : अध्यक्ष महोदय, एक व्यवस्था का प्रश्न है । हाउस में कोरम नहीं है ।

श्री तुलशीबास जाधव : मेरी रिक्वेस्ट है कि एक बजे से दो बजे तक कोरम के लिए न कहा जाए ।

श्री हुकूम खन्द कछवाय : माननीय सदस्य यह संशोधन लायें कि बीच में एक घंटे की छुट्टी हो जाये ।

अध्यक्ष महोदय : अगर एक घंटे की छुट्टी हो जाये, तो मुझे कोई एतराज नहीं है, लेकिन जो माननीय सदस्य घर जायेंगे, वे वहां ही सोते रहेंगे और हाउस में कोरम नहीं होगा ।

श्री हुकूम खन्द कछवाय : तो यह नियम बना दिया जाये कि केवल दस माननीय सदस्यों के रहने पर भी कार्यवाही चलती रहेगी ।

अध्यक्ष महोदय : कोरम के लिए घंटी बजाई जा रही है ।—अब कोरम हो गया है ।

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह : मैं अभी निवेदन कर रहा था कि रेलवे मंत्री, रेलवे

बोर्ड के सदस्य एवं कर्मचारीगण इस बात के लिए बघाई के पात्र हैं कि हर साल की तरह इस साल भी ग्रामदनी दिखाने के साथ साथ बहुमुखी विकास का कार्यक्रम रखा गया है । जिस क्षेत्र में रेलवे लाइन्स की कमी है, वहां पर नई लाइन्स बिछाने, जहां पर भीड़ के कारण गाड़ियों के चलने में दिक्कत हांती है, वहां पर दोहरी लाइनें बिछाने और साथ साथ यात्रियों की सुविधा के लिये नई रेलगाड़ियां चलाने का भी वादा किया गया है ।

13.18 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

जब भी देश के सामने कोई संकट उपस्थित हुआ है, भारतीय रेलों ने बहुत ही देश-भक्ति का परिचय दिया है और जब कभी आवश्यकता पड़ी है, देश को रेलों से काफ़ी सहायता प्राप्त हुई है । स्वतंत्रता-प्राप्ति के तुरन्त बाद शरणार्थियों की बहुत बड़ी समस्या उपस्थित हुई थी । उस समस्या को हल करने में रेलवे ने बड़ा योग दिया । चीनी आक्रमण के वक्त भी देश को रेलों से काफ़ी सहायता मिली । उस संकट-कालीन परिस्थिति में रेलवे कर्मचारियों की ओर से बड़ा सहयोग दिया गया । आज भी देश के सामने एक छोटा-मोटा संकट है । वह संकट यह है कि आज . .

श्री हुकूम खन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, हाउस में कोरम नहीं है । हाउस की कार्यवाही बन्द की जाये ।

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है । अब कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह : मैं निवेदन कर रहा था कि संकटकालीन परिस्थितियों में रेलों से काफ़ी सहायता मिली है । आज भी छोटे-मोटे संकट देश के सामने विद्यमान हैं । एक संकट तो देश की एकता को ले कर

[श्री रामशेखर प्रसाद सिंह]

उत्पन्न हुआ है। देश में लोगों को एक दूसरे को समझने में कुछ दिक्कत आ रही है। स्वतंत्रता प्राप्ति के पहले धर्म के नाम पर काफी लोग यात्रा किया करते थे। आज अंधश्रद्धा यह भावना कम हो गई है। उस वक्त दक्षिण के लोग जब तक गया में पिंड नहीं देते थे तब तक अपने को पवित्र नहीं मानते थे और उसी तरह से उत्तर के लोग जब तक दक्षिण में रामेश्वरम नहीं हो आते थे तब तक अपने आप को पवित्र नहीं मानते थे। इसी तरह से दूसरे धर्मों को मानने वाले लोग भी किया करते थे और वे भी इधर उधर आया जाया करते थे। आज धर्म के नाम पर न सही लेकिन विद्यार्थियों, कृषकों आदि की टोलियां अगर एक भाग से दूसरे भाग में जाना चाहें तो मैं प्रार्थना करता हूँ कि उनको प्रत्येक सुविधा दी जाए। समाजसेवी भी इसी श्रेणी में आते हैं। अगर ये टोलियां देश के एक भूभाग से दूसरे भूभाग में जाना चाहें तो उन लोगों को रेल मंत्रालय द्वारा पर्याप्त सुविधा दी जानी चाहिये, उनके लिए अच्छी व्यवस्था होनी चाहिये ताकि एक भाग के लोग दूसरे भाग के लोगों के साथ सम्पर्क स्थापित कर सकें; एक भाग के लोग दूसरे भाग के लोगों के साथ मिलजुल सकें, उनके दुखदर्द को समझ सकें और एकता की भावना देश के लोगों के अन्दर उत्पन्न हो और उनमें कोई भेदभाव न रहे। मैं आशा करता हूँ कि कोई ऐसी योजना बनाई जाएगी जिससे एक भाग से अगर दो चार पांच या छः की टोलियां बना कर लोग जाना चाहें तो उनको भाड़े में भी रियायत मिले और साथ-ही-साथ प्रत्येक सम्भव सुविधा मिले। इस संकटकालीन स्थिति में रेलों को भी अपने दायित्व को निभाना है। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्रालय कोई न कोई योजना यात्रियों के भ्रमण लिए बनायेगा।

भाड़ा जो योड़ा बहुत बढ़ा है, इस पर मैं आपत्ति तो नहीं कर सकता हूँ लेकिन

आपकी रिपोर्ट से मालूम पड़ता है और यह बताया भी गया है और यह सर्वविदित भी है कि अधिकतर लोग तृतीय श्रेणी में यात्रा करते हैं। इस वर्ग की स्थिति में जितना सुधार होना चाहिए, नहीं हुआ है। हमारे रेल मंत्री जो ने कोई नए सुधार करने की अभी तक घोषणा नहीं की है, कोई संकेत इस और नहीं किया है।

टिकट काटने से लेकर यात्रा की समाप्ति तक जो कठिनाइयां लोगों को होती हैं उनको एक के बाद एक मैं आपके सामने उपस्थित करना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि दो प्रकार के स्टेशन होते हैं, एक बड़े और दूसरे छोटे। जहां तक बड़े शहरों के जो स्टेशन हैं, उनका सम्बन्ध है, वहां पर तो मुसाफिरखाने भी होते हैं, बत्ती का भी वहां प्रबन्ध होता है, पंखे भी होते हैं, पाखाने का भी इंतजाम होता है, पानी का भी प्रबन्ध होता है लेकिन जहां तक छोटी छोटी जगहों पर स्टेशनों का सम्बन्ध है, देहातों के आसपास जो स्टेशन होते हैं, उनका सम्बन्ध है, वहां पर इन सभी चीजों की कमी होती है, सभी सुविधाओं में से एक भी उपलब्ध नहीं होती है। इसका परिणाम यह होता है कि वहां जो व्यक्ति जाता है गाड़ी पर सवार होने के लिए, उसको उठने-बैठने और आराम करने का कोई साधन नहीं मिलता है, उसको परेशानी का सामना करना पड़ता है। कई छोटे छोटे स्टेशन इस प्रकार के भी हैं कि जहां रात के समय पर बत्ती भी नहीं होती है जिसके कारण कई चोरियां हो जाती हैं। मुसाफिरों का मास और जान दोनों खतरे में रहते हैं। वहां पर पाखाने का भी कोई इंतजाम नहीं होता है। इस वास्ते रेल मंत्रालय को चाहिये कि जो छोटे छोटे स्टेशन हैं, वहां पर भी बत्ती की व्यवस्था हो, वहां मुसाफिरखाने भी बनाये जायें। ऐसे-ऐसे स्टेशनों पर जहां दूर गांवों से लोग आते हैं, वहां पर रेनवे प्रोटेक्शन फोर्म का भी प्रबन्ध किया जाये ताकि जो

वाली रात को वहाँ उतरें या जिन को किसी कारण से वहाँ ठहरना हो उनकी जान और माल को कोई खतरा न हो ।

छोटे स्टेशनों पर आप देखेंगे कि बुकिंग आफिस पर एक नोटिस लगा रहता है कि एक घंटा पहले बुकिंग आफिस खुलेगा लेकिन बुकिंग आफिस किन्हीं कठिनाइयों के कारण या जानबूझकर समय पर नहीं खोला जाता है । जब काफी भीड़-भाड़ खिड़की पर हो जाती है तब टिकट दिये जाने लगते हैं । इसका नतीजा यह होता है कि जो टिकट लेने वाले होते हैं, उनसे कई बार पैसे ज्यादा ले लिये जाते हैं और टिकट कम का दिया जाता है या टिकट किसी स्टेशन का मांगा जाता है और वे किसी और का दिया जाता है, कभी पैसे कम वापिस दिये जाते हैं और कभी ज्यादा दे दिये जाते हैं । इस वास्ते मेरी आप से प्रार्थना है कि बुकिंग आफिस को जो समय उसके खुलने का हो, उस समय पर खुलवाने का आप प्रबन्ध करें और जितने लोग टिकट लेना चाहें, उनको सबको गाड़ी के जाने से पहले टिकट मिल जाया करे और कोई दिक्कत न हो ।

बड़े-बड़े जो स्टेशन हैं, वहाँ पर टिकट के अलावा एक और बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है । जो सीधे सादे लोग होते हैं, जो अनपढ़ लोग होते हैं, जो देहातों से लोग आये होते हैं, उनको कुली लोग भरमाते हैं और कभी कभी ऐसा होता है कि उनको गाड़ी पर चढ़ाने के वे दो दो रुपये ले लेते हैं और उनको देने पड़ते हैं । गाड़ी तक पहुँचाने और उसमें चढ़ाने के काफी पैसे लोगो से ले लिये जाते हैं । इस स्थिति में भी सुधार रेल विभाग को करना चाहिये ताकि जो लोग जाना चाहें वे सुविधा से जा सकें और उनको इस तरह से पैसे देने पर मजबूर न किया जा सके ।

दूर-दूर की यात्रा करने वाले लोग जिन को रात रात भर या एक रात से अधिक

रात यात्रा करनी पड़ती है, उनके लिए स्लीपर कोच का प्रबन्ध होना चाहिये । अभी आपने स्लीपर कोच दिये हैं लेकिन जहाँ तक हम लोगों का सम्बन्ध है, उनको पता नहीं चलता है कि लोगों को स्लीपर कोच लेने में कितनी दिक्कत होती है । स्लीपर कोच साधारण लोगों को भी मिलनी चाहिये । साधारण व्यक्ति अगर स्लीपर कोच में अपना स्थान सुरक्षित कराना चाहे तो वह ऐसा प्रासानी से नहीं कर पाता है । इस स्थिति में भी सुधार होना चाहिये ।

सेकिड क्लास का भी अभी आपने किराया बढ़ाया है लेकिन पिछले दस वर्ष से सेकिड क्लास के मुसाफिरों को आपने कोई भी सुविधा नहीं दी है । मैं प्रार्थना करता हूँ कि या तो सेकिड क्लास के मुसाफिरों को आप सुविधायें दें और अगर ऐसा नहीं करते हैं तो सेकिड क्लास को बिल्कुल हटा दें । अगर आप सेकिड क्लास के यात्रियों के लिए सुविधाओं में वृद्धि नहीं करते हैं तो सेकिड क्लास को बनाये रखना बेकार है ।

जो दूर तक चलने वाली गाड़ियाँ होती हैं, जो लम्बी चलने वाली गाड़ियाँ होती हैं उन गाड़ियों को तेज चलाने का प्रयास आप करें । इनको तेज चलाने में अगर कोई परेशानी होती है बीच के स्टेशनों के यात्रियों को तो उनके लिए आप पेसेंजर ट्रेन्ड बढ़ा कर उनकी परेशानी दूर कर सकते हैं । 11 अप-12 डाउन गाड़ी का खिष्क अभी आया है । यह कानपुर और इलाहाबाद के बीच बहुत ही धीमी चलती है और मैं कह सकता हूँ कि मालगाड़ी और मुसाफिरगाड़ी की स्पीड पर ही यह चलती है । इसकी स्पीड भी तेज होनी चाहिये ।

81 अप-82 डाउन वाई-बीकसी मुयस सराय से हो कर पास करती है । इसको वाई-बीकसी न रख कर अगर तीन दिन पटना से हो कर पास करवाये और दो दिन गया होकर

[श्री रामशेखर प्रसाद सिंह]

तो मैं समझता हूँ कि पटना से जाने वाले लोगों को भी सुविधा हो सकती है।

अगर आप किराया बढ़ाना चाहते हैं तो बढ़ाये लेकिन इस तरह की जो शिकायत है कि एक रेलवे का दूसरी रेलवे से समन्वय नहीं होता है दोनों के जो टाइम टेबल होते हैं, उनमें कोई समन्वय नहीं होता है, वह होना चाहिये। एक झादमी कटिहार से दिल्ली जाना चाहता है तो वह लखनऊ मेल से अगर लखनऊ आता है तो दोनों के सम्बन्ध में ऐसा होता है कि महीने में बीस बार गाड़ी छूट जाती है। ऐसे ही कलकत्ता से एन० ई० रेलवे पर आ कर उत्तर बिहार उस पार जाने वाले लोगों की गाड़ियां छूट जाती हैं। इस वास्ते मेरी प्रार्थना है कि जब कभी टाइम टेबल बने तो एक रेलवे दूसरी सम्बन्धित रेलवे से राय ले कर उसको बनाया करे और ऐसे टाइमिंग रखे जायें ताकि लोगों की गाड़ियां न छूटे और उनको सुविधा हो।

जहां तक रिजनल रेल यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटीज का सम्बन्ध है उनको और इफैक्टिव बनाया जाना चाहिये खली टाइम टेबल के बारे में ही उनकी सलाह न ली जाए बल्कि उनको और भी इफैक्टिव बनाया जाए।

पटना में पुल बनाने की बात भी बहुत दिनों से चल रही है। उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को अगर आप जोड़ना चाहते हैं तो पटना में गंगा पर पुल आप बनाये। इसका सब भी हो चुका है लेकिन अभी तक नहीं बना है। मैं आशा करता हूँ कि इस ओर भी ध्यान दिया जाएगा।

Shri Muthiah (Tirunelveli): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Indian Railways are the biggest and most successful public sector undertaking in the country with assets exceeding Rs. 3,000 crores, with an annual revenue of Rs. 630 crores and with more than 12 lakhs of employees.

The budget estimates indicate increases in both freight rates and fares. The increases in freight rates affect a few commodities; coal, foodgrains, kerosene and export of iron ore have been exempted from the increase. The increase in passenger fares is expected to yield an increase of Rs. 13½ crores. The increase in freight rates will fetch an additional revenue of Rs. 21 crores.

I come to the recent railway losses in 1964-65. First I will refer to the Dhanushkodi cyclone. The loss caused by it is more than Rs. 1 crore. An unprecedented cyclone hit Rameswaram island on 22nd December 1964. Several people were washed away by the tidal waves. 124 out of the 145 girders on the Pamban bridge were swept away by the furious waves. A passenger train in Rameswaram island was engulfed by high tidal waves. Thanks to the untiring efforts of our Railway Minister, his colleagues and his staff, the Pamban bridge was rebuilt within 60 days in a marvellous manner, and the train service has been resumed from the 1st of this month. By this achievement, the Railway Minister and his colleagues and his staff have earned the gratitude of millions of people in this country.

I will next refer to the loss caused by the language riots in Madras State. The loss to railway property alone is more than Rs. 1 crore. Stations and coaches were burnt, signals and rails damaged and records and tickets destroyed. Our hearts shudder when we think of the unprecedented violence that shook Madras State in January and February 1965. Never before had such mass violence occurred in the history of Tamil Nad, known for its sobriety and stability, its love of law and order. At first it was a peaceful and spontaneous agitation of students arising from their genuine apprehensions concerning their future careers. Later, it was exploited by certain interested political parties and several anti-social elements. Now the langu-

age problem has become the most explosive problem in the South, particularly in Madras State. Only an amendment to the Official Languages Act, incorporating the assurances of the late Prime Minister, Nehru, and the present Prime Minister, on the continuance of Hindi can allay the apprehensions of the people of Madras State.

Mr. Deputy-Speaker: How is the language issue relevant in a discussion on the railway budget?

Shri Muthiah: I come to the Tirunelveli - Kanyakumari - Trivandrum railway line. I am happy to find from the speech of the hon. Railway Minister that the preliminary survey and the final alignment survey have been completed and the project reports are being finalised. This line, which is long overdue, is being delayed for the last several years. This line should be constructed at least in the first year of the Fourth Plan, that is 1966. This line would prove to be a boon to several thousands of pilgrims and tourists to Kanyakumari, which is the land's end. It will also stimulate the establishment of several industries in Tirunelveli and Kanyakumari districts with their rich potentialities of unexplored mineral wealth.

There is an imperative need for the Tiruchirapalli-Tuticorin broad-gauge line in view of Tuticorin port becoming a major harbour.

There is supreme necessity for an over-bridge at Tirunelveli junction level-crossing. The absence of such a level-crossing is causing untold hardship and suffering to lakhs of people. In the peak hours of the morning, between 9 and 12, passengers have to wait for more than thirty minutes on both sides of the gate when the gate remains closed for some train or even for shunting purposes. Students, teachers, lawyers, clerks, shop assistants and office employees, all of them suffer much inconvenience at that time, because the gate is closed. One sees a long line of buses and cars, cycles and carts standing for two fur-

longs on both sides of the gate when it is closed. In course of time, the queue will become one mile long. The Tirunelveli municipal authorities and the Madras Government have pleaded paucity of funds for the construction of this overbridge. As the suffering of the people is increasing because of the absence of this bridge, I submit that the Central Government has to take the initiative and help the people of Tirunelveli by constructing this over-bridge. I would request the hon. Railway Minister to visit Tirunelveli as early as possible and see for himself the miseries of the local people and then take steps immediately for the construction of the overbridge.

There should be a siding from Ambasamudram railway station to Ambasamudram quarry site, a distance of three miles. It has become most urgent now, because big stones and boulders have to be transported from Ambasamudram to Tuticorin harbour site to commence the construction of the breakwaters.

Lastly, I would like to make a few suggestions. There should be automatic signals with colour lights. Stop boards should be put up on both sides of unmanned level crossings with the caution "Stop and proceed" to avoid accidents. The speed of long distance trains should be increased. There should be a phased programme for replacing steam traction by diesel and electric traction. With these words, I support the railway budget, as presented by the Railway Minister.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri (Berhampur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I think, the Budget by the hon. Railway Minister comes rather as a warning not only to railway planning as such but also to general economic planning. Of course, we are not surprised at the fact that he has proposed rather large increases in freight rates and fares because we all know that traditionally the railways and particularly the railway users are regarded by the Railway Ministry as the proverbial hen that lays the golden

[Shri Tridib Kumar Chaudhuri]

egg. The public would be thankful if they do not get killed at the end.

I have said that this Budget has come as a warning. The total volume of traffic for which the Ministry planned has failed to materialise. I have certain figures with me which show—and the Minister has admitted it—that even with regard to the last year the total volume of traffic that was envisaged and planned for failed to materialise. The development programme for the railways in the Third Plan was drawn up in relation to a traffic of 245 million tonnes estimated in 1965-66. We are nowhere near that target and if the present figures indicated a trend, it may be that the volume of traffic for which we have planned may not materialise at all.

In the Third Plan it was said—I think, it was wisely said—in view of the fact that the capital-at-charge invested in the Railways has sharply increased over the past ten or fifteen years:—

"Prima facie, it is desirable that financially the Indian Railways should not take the downward path followed by railway systems in other countries."

But the trend shown by the volume of traffic clearly indicates that, maybe, we are also heading the same way.

The capital-at-charge in 1950-51 was Rs. 834 crores; in 1960-61 it was Rs. 1,559 crores and at the end of the Third Plan it would come to Rs. 2,313 crores; that is, from 1950-51 to 1965-66 the capital-at-charge would increase nearly three times but the freight and traffic earnings have already started showing a downward trend. I do not know who is to blame for that. The blame should not attach to the Railway Ministry alone; I think, the Planning Commission and the Government as a whole should share the blame. All are to blame. They must take a second look at the whole thing and not merely take resort to the easy way of going on increasing

freight rates and passenger fares because in the end that might also start giving diminishing returns.

Having said that I draw the attention of the House to another matter. In the course of the last few days we have been given two reports, one of the Public Accounts Committee and one of the Estimates Committee, pertaining to Railways as also one Audit Report. I do not have the time at my disposal to go through the details, but if you take a look at the observations of the latest report of the Public Accounts Committee that has been placed before us, you will find that there are as many as 79 items and in all those items the Committee has had occasion to find serious fault with the railway administration.

I have been rather intrigued to find one expression persistently occurring in the course of these paragraphs, namely, "Railway Ministry", "Railway Administration". I would like very much to know the distinction between the two. The railway administration, if I understand the legal position, is the Railway Board together with the administration of the zonal railway committees. If that is left out, the Ministry means the three Ministers and their personal assistants or secretaries. That is all. Who is to remedy these serious defects? Some of the lacunae pointed out by the Public Accounts Committee and the Audit Report have been continuing for years.

Even in regard to the Supplementary Demands for Grants here is an interesting observation in the Audit Report (Railways), 1965:—

"During the year under report, (that is, 1964) 17 supplementary grants aggregating Rs. 5,764 lakhs were voted by Parliament".

Then, the Comptroller and Auditor General goes on to observe:—

"The 2 supplementary grants for a total of Rs. 11.50 lakhs relating to Grant No. 2—Revenue—Miscel-

aneous Expenditure, proved wholly unnecessary as the actual expenditure did not even come up to the original grant."

Then, it goes on to give the figures. I do not have the time to read out the whole thing, but, I hope, hon. Members would look into it. From 1959-60 to 1963-64 there have been similar instances where supplementary grants were asked for which were not necessary. Then the Audit Report goes on to point out other things like inadequate and injudicious surrenders and so on. These things have been commented upon by the Public Accounts Committee as well.

As I was saying, who is going to remedy these things? In this connection, I have a suggestion to make to the Government, not to the Ministry alone. We have been functioning, so far as the railway administration is concerned, under the system of board administration and when Shri Patil headed the Transport and Communications Ministry which controls the Posts and Telegraphs Department, he introduced the board management there also. I do not know the legal position so far as the Posts and Telegraphs Board is concerned, but so far as the Railway Board is concerned, it is an *imperium in imperio* and it becomes very difficult for anyone, particularly for the lay public, to reach the *sanctum sanctorum* of the Board premises and get their viewpoint accepted. I will cite many instances showing how cavalier attitude is taken by the Board in regard to public demands. But before I come to that, I have one suggestion to make to the Government. The Parliament has appointed a Committee on Public Undertakings with regard to public sector projects. Of course, we have the Estimates Committee but the Estimates Committee can only take up one Railway or one particular part of the expenditures and estimates occasionally and that is also doing the *post mortem*. So, why not have a Parliamentary Committee for Railways so that the Parliament can extend its control and exercise the control, on behalf of

the public, a little bit more effectively? There are, of course, the consultative Committees. But this device was introduced by Shri Jagjivan Ram, when he was the Railway Minister, in order to give the Members of Parliament an opportunity to place the users' points of views and the view-points of their constituencies before the Ministry and save the Budget time for discussing the larger policy questions pertaining to Railways. The Railway Consultative Committee is hardly a device by which Parliament can exercise proper control over the Railway administration, whether that be the Board or the Ministry, or whatever it is. There must be a committee with the powers of the Estimates Committee but dealing only with the Railways. I propose with all the earnestness at my command that such a committee should be set up as early as possible. Also, the Railway Standing Finance Committee may also be revived. Some such device should be there so that the Railway Board may not have this kind of unfettered control over everything and doing everything according to their sweet will.

How does the Railway administration or the Railway Board move in various matters? There was one very small demand on behalf of the State of West Bengal about the Purulia-Kotsila railway. That is a small narrow-gauge railway. The way in which the Railway administration in the South-Eastern Railway has been managing it is really throttling that narrow-gauge line. We had the occasion to meet the then Railway Minister, Mr. Dasappa, in 1963 and then again we met the present Railway Minister and certain Members of the Railway Board where even the Chairman was present. Because there is a good deal of clamour and because the State Government of West Bengal do not want that narrow-gauge railway to be closed, they are extending its life by six months and six months and running that line on loss. No provision has been made and nothing has been done to undertake the engineer-

[Shri Tridib Kumar Chaudhuri]

ing survey, although it was promised to us several times, in order to transform this narrow-gauge into a broad-gauge line.

Now, I was rather amused to find in the list of new surveys under the Eastern Railway which should be undertaken, a new survey for the preliminary engineering survey on the broad-gauge line in the area served by Ara-Sasram Light Railway. I hope the Minister of State for the Railways would not find fault with me because this happens to be.....

Dr. Ram Subhag Singh: Neither Ara nor Sasram is in my area.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: I know that only a few months back he visited Ara

Dr. Ram Subhag Singh: I visited also Purulia-Kotsila and I visited Murshidabad and Berhampur also.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: I do not blame.....

Dr. Ram Subhag Singh: You can make a demand. But this is totally illogical because he does not understand the importance of the area. That is a wrong analogy. To impute motives is totally incorrect.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: You have misunderstood it completely.

Dr. Ram Subhag Singh: You must talk in a proper way.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Let him stand and ask, show proper courtesy to the House.

Dr. Ram Subhag Singh: I do so and I did stand.

Shri Maurya (Aligarh): The hon. Minister is not expected to guide the hon. Member as to how to speak.

Dr. Ram Subhag Singh: I am also a Member.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: I have not made any personal allegation.

Shri Maurya: You have no business to guide us.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: With regard to the Purulia narrow-gauge Railway being transformed into a broad-gauge railway, a proposal and a request to undertake a survey was made not only by private Members but I can say boldly also by the West Bengal Government. The West Bengal Government made that suggestion, as far as I understand—if my memory does not fail.....

Dr. Ram Subhag Singh: You also want the Constitution to be changed. So, that type of suggestion will not be entertained.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: You are not to entertain it. The Parliament is the authority to entertain it.

Dr. Ram Subhag Singh: I am a Member of Parliament.

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri: I want that the Railway administration, the Railway Board, should be more responsive.

Then, I come to the other thing. As regards the Circular Railway Project for Calcutta, that is also not the proposal of a few private Members. Several committees went into this question. The Minister here, only last November, made a promise that this thing has got to be done and that they will do it. But I was surprised to find that no provision in the Budget has been made or there is no indication whether this would be undertaken. Almost simultaneously, as the Budget was being presented, the Chairman, Railway Board, met the press and said that they have received no request from the West Bengal Government—at least the Board has not received any request from the West Bengal Government—for undertaking any survey with regard to the Circular Railway Project. I do not have the time at my disposal to go into details of the Circular Railway Project but

from 1948 onwards several committees, very high-powered committees, went into the question and they had all recommended the construction of this Circular Railway Project. I can say here on authority that both the Chief Minister of West Bengal and the Minister for Transport and Finance have written to the Railway Minister—I do not know whether they have written to the Board—Mr. Patil and he has made a promise that this thing would be examined. But I do not know how long it will take to examine this question. I am very sure that this thing is not getting under way and even a modest request for undertaking a fresh survey is not being entertained because certain Members of the Railway Board are prejudiced against this project. I had occasion earlier, when Shri S. K. Patil was in charge of the Irrigation Ministry and also when he was in charge of the Transport and Communications Ministry, to cross swords with him with regard to the Farakka barrage project. There was then the same opposition from the Government and the administration, but this Parliament had succeeded in getting over that opposition, and the Farakka barrage project is a reality now. I hope that Government would give serious thought to this project also, and it would become a reality.

As the Chief Minister of West Bengal had occasion to remark, if the traffic problem of Calcutta is not solved, there will be a breakdown which will be disastrous not only for the State of West Bengal but would have larger consequences and far-reaching consequences on the rest of the country as well.

Shri Shankaraiya (Mysore): The Indian Railways are one of our biggest national undertakings, and I have no doubt that they have done good work and there has been considerable development. But, unfortunately the development has not been uniform throughout the country and there has been lop-sided development. While development has taken place to

a considerable extent in some areas, certain other areas have been completely neglected. And the Mysore area is one such neglected area. The Mysore State has been claiming certain railway lines which are justifiable on all grounds, but these lines have been denied to that area, and a step-motherly treatment has been meted out to this area.

श्री हुकम चन्द्र कछवाय : मेरा एक व्यवस्था का सवाल है। हाउस में इस समय कोरम नहीं है।

Mr. Deputy-Speaker: The quorum bell is being run.

Now, there is quorum. Shri Shankaraiya can now continue his speech.

Shri Shankaraiya: Out of the eight divisions on the Southern Railway, two of them lie in the Mysore State, and they are the Hubli and Mysore divisions. The development that has taken place in the Southern Zone has mostly taken place in the other divisions, while these two divisions have been totally neglected. They have been treated almost as orphan divisions. If an enquiry were to be instituted, it would prove that not even five per cent of the amount spent for the development of the areas in the Southern zone has been spent on these two divisions and thus these two divisions have been treated almost as orphan divisions.

The Mysore State had a railway of its own, and it was integrated in 1950. At that time, it had several schemes in view. One was the Hassan-Mangalore railway line, and the other was the Satyamangalam-Bangalore railway line, apart from the various other schemes. But for the last fifteen years, not even an inch of line had been added in the Mysore State area. But it was after a herculean effort that the Hassan-Mangalore railway line was sanctioned. The Railway Board was deaf to all our demands and cries, and all our cries were falling flat on their deaf ears, and it was only when we approached the late Panditji, our revered Panditji that we were able to get this line and

[Shri Shankaraiya]

harbour, because he knew and he understood the injustice that had been done to this particular area, he ordered the sanctioning of the Mangalore harbour and the Hassan-Mangalore railway line. But even then, what has happened? The boon was given, but to our greatest surprise the Railway Board announced that it would be only a metre-gauge line. It is a well-known fact and the Ministry themselves have accepted it, that a harbour should be linked by broad-gauge. But here was an announcement that it would be a metre-gauge line. We protested against this. Even then the Railway Board refused to change it to broad-gauge straightaway but instead they said that they would have a survey for a broad-gauge track but in the meanwhile they would only have the metre-gauge line. We cannot understand why this kind of different standards are applied to different areas.

14 hrs.

We have also been pointing out to the Ministry that a large amount of ore has to be transported from the Bellary-Hospet area to Mangalore and Karwar ports, and, therefore, we have been asking for a broad-gauge line for this purpose. These are the nearest routes from which the manganese and iron ores could be transported so that they could be exported from those places for the purpose of earning foreign exchange. And we have been asking for the necessary railway links for this purpose. When the Hassan-Mangalore railway line has been sanctioned, naturally to enable the Bellary ore to move to Mangalore, the small distance between Rayadrug and Chitaldrug has to be linked. This is the nearest route which we have been asking for. This has been denied and has been put in cold storage. Again, we have been asking for the Hospet-Kottur line to be linked with Harihar so that the ore could move up to Mangalore. But we have been denied of this also, and the Railway Board are not doing anything in this regard. Again, in order to enable the Hospet

iron ore to move to Karwar, we have been asking for a line from Hubli to Karwar, which is a distance of only 80 miles, but the Railway Board are not doing anything even about this. Instead they say that we may carry the ore by road. On the one hand, the Railway Board says that metre gauge is enough, while on the other they say as per their own admission and by their own actions that a broad gauge line is necessary. For instance, for moving the Hospet and Bellary iron ore towards the Madras area, they have sanctioned a new broad-gauge line to link Hospet and Guntakal, but to carry the same over to Mangalore, the nearest port, they provided only a metre-gauge line. I do not know what the meaning of this inconsistent policy is. When we want to transport the ore at a cheaper rate to Mangalore and Karwar, they deny us necessary railway links and the board gauge but they sanction a broad gauge for transporting the ore to the Madras area, which is of a longer distance, more than a hundred miles difference. I do not know the meaning of this. Evidently, it means 'Like good boys, if you want to transport your ore to Madras, you may do so in the broad gauge, or else, if you want to transport it to the western side, you may transport it to Goa', but if you want to transport to Karwar or Mangalore you will have to open a metre gauge. I do not know why this kind of discrimination should be there. Is it not politics? I would like to ask whether this discrimination can be justified on any grounds. Why should they not provide a broad-gauge line from Hospet to Mangalore which is a legitimate demand and shortest in distance? Only two small links between Rayadrug and Chitaldrug and between Kottur and Harihar are to be linked up. The Hospet-Kottur line is already there, and only a small link is required between Kottur and Harihar. The shortest line is between Karwar and Hubli and yet it has not been even considered. I would like to point out that it is a question of earning foreign exchange. We are losing

foreign exchange by the non-construction of these lines. If iron ore or manganese ore is to be transported to Madras area, then it costs more. It is simple economics that when the cost of production and the transport charges are less, we shall be earning more foreign exchange. But instead of earning this foreign exchange, we are losing it. Because of this wanton discrimination in the case of the Mangalore and Karwar ports only a metre gauge line is provided to Mangalore, whereas a broad gauge line is being provided towards the Madras area and the Goa side. I do not know how this could be justified. Can this stand to reason? Is it a fair and equitable treatment? Is it not a stepmotherly treatment that you are giving? This is the straight question that I want to ask.

With regard to the Karwar port, I would submit that that is the nearest port to which the ore from the Hospet area could be transported. And yet we are not having the necessary railway link for this purpose. Unless these railway links are provided, the development of this particular area would not take place to a sufficient extent. I would submit that the present attitude of the Railway Board and the Railway Minister is not justifiable. I hope, therefore, that due consideration will be given to this matter.

Dr. Ram Subhag Singh: I may tell my hon. friend that that very thing is being done at the suggestion of the Transport Ministry. They decide which port should be developed, and on the basis of whatever they have suggested, we are planning the railway lines. It is not correct to say that the Hassan-Mangalore railway line is not based on the broad-gauge system because that also is simultaneously being done.

Shri Shankaraiya: I could not follow what the hon. Minister said. Otherwise, I would reply to him.

Again, coming to the Satyaman-galam-Chamarajanager railway line.

I have to trace this from the Guntakal area itself. From Guntakal to Bangalore, it is having the heaviest traffic both in respect of passenger and goods traffic. We have been trying for the improvement of this line and also for providing a broad-gauge line here. They have taken up the increasing of the line capacity of the route from Guntakal, Dharmavaram, Pakala and Katpadi. But from Dharmavaram towards Bangalore side, they have completely neglected. Then between Mysore and Bangalore, it is having the heaviest traffic, both in respect of passenger traffic and goods traffic and it pays the highest dividends to the Railways. The Mysore Government decided to have a broad-gauge line and have it electrified also. This is a very crowded line. This line was laid during the times of the famine. Not one inch of this line is improved. No amount has been spent on this line in spite of fifteen years after integration. It is a pity that nothing has been done. The Bangalore Circular Railway is being put into cold storage. When I put a question with regard to the electrification of the Bangalore-Mysore line being converted into broad-gauge and electrified, the Board gave a reply saying that there was no such scheme. They reply even without verifying records. It is a pity. On the other hand, I would like to bring to the notice of the hon. Minister the speech made by Shri Hanumanthaiya in 1950 on the floor of this House. He said:

"Lastly, you will permit me if I speak about my own State. We wanted to introduce electrification of the railway line between Bangalore and Mysore. That was a Government scheme. Meanwhile our railway system has been integrated and the responsibility has passed to the Centre. I wish the hon. Minister implements this scheme. We prepared an estimate for it, and there is plenty of power available. This scheme, if it is put through, will ultimately benefit not merely Mysore; it will be the precursor of electrification of railways throughout the country.

[Shri Shankaraiya]

I am personally wedded to the electrification of railways throughout India because the coal that we are getting from our country, I am told, can be used for different and more useful purposes. We have not got petrol, and out of coal we can make synthetic petrol. From the standpoint of self-sufficiency, we must ultimately have to electrify the whole of our railway system. It may not come in the next two or three years; it may be in the next ten or fifteen years. Whatever be the period, our ultimate object should be to electrify the railways and to divert our coal for other industrial purposes."

This is from Lok Sabha Debates—Provisional Parliament—Vol. I—part II.—page 795.

The present Chief Minister of Mysore, Shri Nijalingappa, offered that he would supply electricity at a cheaper and concessional rate for the development of the railway, particularly for electrification. What we find is that it has been put into cold storage. It has not received its due consideration, but it is put in cold storage.

Coming to Mysore-Chamarajanagar railway line, which is nicknamed as Southern railway "tramway service", I would like to say that, it is on the working of this line that the Railway Board has collected and furnished statistics and come to the conclusion that the Satyamangalam-Chamarajanagar railway is not financially feasible. The distance between Mysore and Chamarajanagar is 61 kilometres. It takes three hours to travel. This line is not being properly developed. How can they make use of it? Hence the statistics furnished by the Railway are incurrent and misleading.

Sir, recently, about two months back, myself and Shri Siddiah, M.P., and others submitted a Memorandum to the hon Minister. We got a long and prompt reply, saying that it is not financially feasible. If it were a

reasonable reply, I would have submitted to it. It is a stereotyped and stock reply that was given to us. The hon. Minister has not been furnished with full information and he has been merely made to sign.

In this connection, I would like to quote from a speech of the late Shri Gopalaswamy Ayyangar regarding the financial feasibility of this line and its importance also. I will read the relevant portion. It was on a cut motion moved by Shri Ethirajulu Naidu. I had moved a cut motion in 1950 in connection with the need for the construction of Hassan-Mangalore-Malpe line which has now been sanctioned after 15 years. But with regard to the cut motion, relating to failure to connect Chamarajanagar and Sathyamangalam-Erode line, Shri Gopalswami Ayyangar said:

"I shall only say that I have every sympathy with the proposal my hon. friend has put before the House. If I may inform the House about my own experience of this particular line, it goes, so far as my memory goes back to about 43 years when I happened to be in charge of a small portion of the Coimbatore district. On that occasion, I had myself reported on the financial prospects of this particular line. I remember that I had recommended this line at that time, but it has not yet materialised up-to-date. The present position is this. Surveys have been completed for a line from Chamarajanagar to Coimbatore or Mettupalayam, and the decision at present is that it is much better to have the terminus at Coimbatore rather than at Mettupalayam. This line passes through some very difficult ghat country and the cost of that portion is perhaps heavy, and while the hon. Member was sure about the financial prospects of the line, the reports that we have say that it would not pay the usual minimum return. I happen to know the lay of the land there and also that this section will

serve the area which will come under Lower Bhawani project, and so I thought that the estimate I had received rather under-estimated the financial prospects of the line. It had been decided practically that we should take up this line as soon as possible. The surveys have been completed. The actual survey report is being compiled and as soon as it is received, we shall promise that I shall expedite this promise that I shall expedite this matter as much as possible before I cease to have anything to do with these matters. I should like some beginning to be made on this line."

This was in 1950, and this was the considered opinion of the late Shri Gopalaswami Ayyangar. After 1950, what have been the improvements, and industrial development in this area have also to be taken into consideration. First defence and security considerations require that we should have this line linked with Coimbatore, because if on account of any emergency, the Jalarpet-Salem-Coimbatore line were to be affected, this line will be an alternative line. Secondly, it will be shortest route towards Cochin, the western coast and south-eastern coast opening trade and commerce with Cochin, Cannanore and Telachery.

Third, apart from the defence and security aspect, there is the consideration of running a through line from Delhi to Cochin. When the Khandwa-Hingoli link was given, this is the only bit that has not been linked up.

Fourth, as regards the financial aspect, since 1950 several industries have developed by the side of this line. Two big sugar factories have come up, two cotton textile factories have been established, and one more is under erection at Chamarajanagar, two paper mills have been set up. Besides, there are several other industries. There has been a considerable progress in that area in the industrial field. It will connect the two important industrial centres Bangalore and Coimbatore. It is common knowledge that throughout the country both passenger and goods

traffic has increased. Yet here is a Board displaying a mentality oblivious and behind to all these developments giving the same stock answer that it is not financially feasible. In the end I only want to utter a word of warning here and now that if timely action is not taken in sanctioning this Satyamangalam railway and respect shown to the views of Shri Gopalaswami Ayyangar, and the promise made by him on the floor of this House fulfilled, things will move beyond control to a point which the Railway Ministry may not relish.

श्री ना० वि० पटेल (बुलसार): उपाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्री श्री पाटिल ने जो रेल बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। कल हमारे एक माननीय सदस्य श्री भागवत शा आजाद ने कहा कि श्री पाटिल और डा० राम सुभग सिंह दोनों बुद्धि में भी तकड़े हैं और काम में भी अच्छे हैं और शरीर में भी तकड़े हैं। जब वह यह बात कह रहे थे तब हमारे पाटिल साहब का जो रिएक्शन था उसको मैं देख रहा था। पाटिल साहब ऐसे हाथ हिला रहे थे। मेरा यह विश्वास है कि इस सदन में सदस्यगणों ने जो जो बातें कही हैं और जो जो बातें बे रेल विभाग के सम्बन्ध में कहेंगे उन पर हमारे मंत्री महोदय अवश्य विचार करेंगे, गम्भीरता से सोच विचार और जितनी जल्दी हो सकेगा उतनी जल्दी उनको पूरा करने की कोशिश करेंगे।

हमारे त्रिवेदी जी ने आज कहा कि मिनिस्टर साहब क्या कर सकते हैं। जब उन के पास इतना बड़ा और लम्बा चीड़ा कारोबार हो तब उनके जो आफिसर्स हैं, जो मैक्रोटरीज हैं, व जो भी बातें उनके सामने रखते हैं, वे उनको माननी पड़ती हैं। लेकिन मेरा खयाल है वे बड़ी गम्भीरता से उन पर मोच-विचार करते हैं। हमारा जो कर्तव्य है उसको हम निभाते हैं और उनका जो फर्ज है उसको वे निभाये। हमारा फर्ज यह है कि हमारे निर्वाचन क्षेत्रों से जो बातें सम्बन्धित हैं, उनको हम मिनिस्टर साहब के सामने रखें और मिनि-

[श्री ना० फि० पटेल]

म्टर साहब का यह कत्तव्य है कि जहां तक हमें उनके उनको बे मानने का प्रयास करें। अगर वे उस पर गम्भीरता से विचार करते हैं तो उस से हमें खुद को भी सैटिसफैक्शन मिलता है।

मैं गुजरात की तरफ आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। झूड़ कांडला रेल का काम शुरू है। कांडला चूक फ्री जोन होगा, इसलिए उसके महत्व से इन्कार नहीं किया जा सकता है। उसका महत्व इसी से आकांक्षा जा सकता है कि सात तारीख को हमारे प्रधान मंत्रीजी उस फ्री जोन की ओपनिंग के लिए जा रहे हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि उसके लिए पैसा जो मुकर्रर किया है, वह कुछ कम है। उस में बढ़ोतरी होनी चाहिये और जो एक साइड से काम शुरू किया गया है, वह दोनों साइड्स से शुरू आपको करना चाहिये।

जैसे कांडला पोर्ट है वैसे ही सूरत के पास हमारी मगदल्ला पोर्ट है। सूरत और मगदल्ला के बीच करीब आठ मील का अन्तर है। दो साल के अन्दर अन्दर उस पोर्ट का काम भी शुरू हो जाएगा। सूरत और गुजरात स्टेट में दिन प्रतिदिन इंडस्ट्रीज बढ़ रही हैं, वहां का इंडस्ट्रियलाइजेशन हो रहा है और वहां के मर्चेन्ट्स कैम्बर ने और म्यूनिसिपैलिटी इत्यादि दूसरी संस्थाओं ने भी सूरत मगदल्ला के बीच जो आठ मील का अन्तर है वहां रेलवे लाइन डालने का सुझाव रखा है और मैं आशा करता हूँ कि इस पर सहानुभूति से विचार किया जाएगा। यह कुछ लम्बा चौड़ा मार्ग नहीं है। सूरत के पास मगदल्ला पोर्ट के सिवाय दूसरी कोई पोर्ट नहीं है। इससे सूरत तथा गुजरात को भी महत्व मिलेगा, उसका महत्व बढ़ जाएगा और लोगों को भी सुविधा होगी। मैं चाहता हूँ कि इस सुझाव पर आप सहानुभूति से विचार करें।

माननीय पाटिल साहब ने अपने बजट भाषण में इगतपुरी तक इलैक्ट्रिकेशन की

बात कही है। इसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देता हूँ। मेरा खयाल है कि उन के ध्यान में यह बात नहीं आई कि यह जो चीज है यह भी मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि इसको भी करने की आप कृपा करेंगे।

अभी वैंस्टन रेलवे में विरार तक इलेक्ट्रिकेशन है। विरार से अहमदाबाद तक कितना ट्रेफिक है और खास करके बम्बई से बड़ोदा तक कितना ट्रेफिक है, इसको भी आपको ध्यान में रखना चाहिये। इसके बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। चौथी योजना में कम से कम विरार से बलसर तक के भाग का एक स्ट्रेज में इलेक्ट्रिकेशन कर दिया जाना चाहिये, दूसरी स्ट्रेज में बलसर से बड़ोदा तक और तीसरी स्ट्रेज में बड़ोदा से अहमदाबाद तक इलेक्ट्रिकेशन कर दिया जाना चाहिये। यह सारा काम चौथी योजना में पूरा कर दिया जाना चाहिये। विल्लीमीरा बगाई सेक्शन नैरो गेज है, जहां पर डांग का बड़ा भारी फारेस्ट है। फारेस्ट से बहुत लकड़ी आती है लेकिन वहां नैरो गेज है। इस नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलना चाहिये और इस को नवापुर तक बढ़ाने का जो सुझाव वहां के लोगों ने रक्खा है उस को स्वीकार कर के वहां तक बढ़ाया जाये।

थर्ड क्लास पैसेन्जर्स को सुविधा ज्यादा देनी चाहिये। यहां के सब मेम्बरों की राय ऐसी है, पाटिल साहब की राय ऐसी है, सब की राय ऐसी है। लेकिन जब बम्बई से बड़ोदा तक बम्बई बड़ोदा एन्ड सेंट्रल रेलवे बढ़ाई गई थी तो वीरार से बड़ोदा तक जितने छोटे रेलवे स्टेशन्स थे वे करीब करीब साँ साल से वैसे ही चले आ रहे हैं।

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का सवाल है। अभी एक घंटा भी नहीं हुआ जब कि कोरम बेल

बज चुका है और ह उस में अब फिर कोरम नहीं है।

Mr. Deputy-Speaker: The Bell is being rung.—Now there is quorum. The hon. Member may continue.

श्री ना० नि० पटेल : मैं कह रहा था कि वीरार से बड़ौदा तक के बीच में जो छोटे स्टेशन्स हैं उन के ऊपर आज से 100 साल पहले से जैसे शोड चले आ रहे हैं उन में कोई बदलाव नहीं दिखाई देता। इस के ऊपर ध्यान देना चाहिये। छोटे स्टेशन्स पर थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स होते हैं। उन के लिये दस दस बारह बारह फीट के जो शोड्स 100 साल से चले आ रहे हैं उन में कोई फर्क नहीं आ पाया है। इस की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

दोहद स्टेशन के पास और बड़ौदा सिटी स्टेशन के पास जो रोड ट्रैफिक के लिये ओवर ब्रिज है उस का काम जल्दी पूरा होना चाहिये क्योंकि वहाँ के लोगों को इसके बिना बड़ी दिक्कत है।

बम्बई अहमदाबाद के बीच में थोड़े समय से गुजरात एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। यहाँ पर कितना ट्रैफिक है उस के आंकड़े रेलवे मंत्रालय के पास हैं। वह ट्रेन सुबह चलती है और शाम को बम्बई पहुँचती है फिर बम्बई से सुबह चलती है और शाम को अहमदाबाद पहुँचती है। लेकिन इस के साथ में कोई डाइनिंग कार नहीं होती है। फर्स्ट क्लास के पैसेन्जर भी इस में काफी होते हैं सैकेन्ड क्लास के भी काफी होते हैं और फर्ड क्लास के भी काफी होते हैं इस लिये इस ट्रेन के साथ डाइनिंग कार की सुविधा जरूर होनी चाहिये।

अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र की बात करता हूँ। हमारे देश में आजादी के पहले एंजिन नहीं बनते थे, डब्बे नहीं बनते थे या इस तरह की दूसरी चीजें नहीं बनती थीं। उस वक्त मूरत से बापी तक एक शटल ट्रेन चला करती थी।

लेकिन जब हमारे देश में एंजिन और डब्बे बनने लगे हैं, सब कुछ बनने लगा है, तब यह शटल नहीं चलती है। आज करीब चार साल हो गये जब से हमारे मर्चेंट चैम्बर ने, म्यूनि-सिपैलिटी ने, कांग्रेस पार्टी ने, जितनी एसो-सिएशन्स हैं हर एक ने जनरल मैनेजर के सामने रिप्रेजेंटेशन किया है, जब भी वह वहाँ आये हैं, कि हमारे यहाँ ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है, तब कम से कम पहले की तरह से मूरत से बापी तक जो शटल चलती थी वह शटल क्यों नहीं चलती है। इस के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया। श्री पाटिल से मेरी नम्र प्रार्थना है कि कम से कम मूरत से डहाणु तक या बापी तक एक शटल ट्रेन जल्दी से जल्दी चलाने का बन्दोबस्त करें जैसी कि वहाँ के लोगों की मांग है।

अभी हमारे यहाँ रिमार्डेलिंग का काम शुरू हो रहा है, लेकिन रेलवे की रिमार्डेलिंग के कारण सड़कों पर कितनी मुसीबत होती है यह मैं आप के ध्यान में लाना चाहता हूँ। बुलसर के पास रेलवे टाई है। उस की ईस्ट साइड में रेलवे का गटर है। बुलसर में 80 से 100 इंच तक बारिश होती है। इस साइड का जो पानी होता है रेलवे ने उस को छिपवाड़ के पास जो एक क्लवर्ट है उस तक ला कर डाला जाता है। बारिश के दिनों में वहाँ पर तीन तीन फीट या चार चार फीट पानी भरा रहता है और वहाँ पर जो बसें चलती हैं, जिन से बुलसर के करीब 60 या 70 गांवों का कनेक्शन होता है उन को बड़ी परेशानी होती है। जो बच्चे बुलसर जाते हैं वे पानी की परेशानी की वजह से स्कूल नहीं आने पाते। आज कल जो गुड्स शोड की रिमार्डेलिंग हो रही है उस के ऊपर से रेलवे क्रॉसिंग करने से ऐक्सिडेंट्स भी हो जाते हैं। मैं डी० एम० को बारिश के दिनों में वहाँ ले गया। सब कुछ उन्होंने देखा लेकिन कुछ नहीं हुआ। इस लिये मेरा सुझाव है कि ईस्ट साइड का जो गटर है उस के पास कोई टाई या तीन फर्लांग पर जो एक नदी है उसमें उस पानी को छोड़

[श्री ना० नि० पटेल]

दिया जाये, जैसे कि वेस्ट में है। अगर ऐसा कर दिया जाये तो सारी प्रॉब्लेम साल्व हो जायेगी।

आखिर में मैं एक बात कहना चाहता हूँ। हमारे यहां शेड्यूल्ड ट्राइब्ज और शेड्यूल्ड कास्ट्स के कितने आदमी हैं रेलवे के अन्दर इसे देखना चाहिये। हम ने इन के लिये अपने कांस्ट्रक्शन में भी लिखा हुआ है। जनवरी महीने की 8 तारीख को पर्सोनल आफिसर रिजर्वेशन की चिट्ठी मेरे बम्बई एंड्रेस पर आई उस में लिखा है या कि हमें शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के कैंडिडेट्स नहीं मिलते हैं। आप के पास हों तो भेजिये। वह चिट्ठी 13 तारीख को मेरे घर पर पहुँची और मेरे लड़के को मिली। 16 तारीख को मैं अपनी कांस्ट्रक्शन बुलसर् में गया तां मेरे लड़के ने कहा कि यह चिट्ठी आई है। 17 तारीख को रविवार था। अब मैं इस के लिये किस से कहूँ। 18 तारीख को मैंने एक चिट्ठी लिखी सूरत के पेपर "गुजरात मित्र" को और "प्रताप" को कि आदिवासियों की भलाई के लिये आप अपने पेपर में मेरी चिट्ठी को छाप दें। उन दोनों पेपर्स ने अनाउंस किया। अगर मैं पेपर में निकलता तो मेरे 50 या 60 रुपये खर्च हो जाते। उन्होंने अनाउंस किया तो मेरे पास 400 ऐप्लिकेशन आई। उन में से 300 ऐप्लिकेशन को मैंने मि० ब्राउन के पास, जो कि पर्सोनल आफिसर हैं, भेजा। मेरा कहना है कि जब जब शेड्यूल्ड ट्राइब्ज या शेड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को भरती करना हो तो इस के लिये "टाइम्स" या "फ्री प्रेस" एडवर्टाइजमेंट के लिये उपयुक्त स्थान नहीं है। उन को कोई शेड्यूल्ड कास्ट्स या शेड्यूल्ड ट्राइब्ज का आदम पढ़ता नहीं है। जो वहाँ के रीजनल लैंग्वेज के पेपर्स हैं उन में ऐसे एडवर्टाइजमेंट्स देने चाहिये। आप कहते हैं कि कैंडिडेट्स मिलते नहीं हैं। लेकिन अगर आप ठीक से एडवर्टाइज करें तो आप को हजारों की

संख्या में लोग मिलेंगे। इस लिये मेरा सुझाव है कि शेड्यूल्ड ट्राइब्ज और शेड्यूल्ड कास्ट्स कैंडिडेट्स के लिये एडवर्टाइजमेंट इंग्लिश पेपर्स में नहीं रीजनल लैंग्वेज के जो प्रखबार हैं उनके अन्दर निकाले जायें।

-Shri Priya Gupta (Katihar): I rise to speak on the Railway Budget presented by a "Bird of passage", prepared by a "Bird of permanent nest". I will preface my remarks by saying that while this Budget was being prepared, there was a warning in the form of the accident caused in the South in Rameswaram-Sethubandan, and as an Indian I believe that this forewarning implied many things, and that is why as a result of that the freight rates were increased, and many other difficulties and hardships have been faced by the animate and inanimate parts and parcels of the railway organisation as well as the public.

Speaking on the increased passenger fares I may say that for the last so many years, from 1952 to 1962, there has been an increase on six occasions, and if the records are correct, in first class the increase has been 35 per cent, in second class 25 per cent and in third class 23 per cent. It is all very well to say that for the purpose of revenue and savings it is necessary to increase freight rates and fares. This has been supported, according to the party whip, by some of our comrades of Treasury Bench also. But what does the third class passenger find in any train, the third class passenger who is the greatest source of income of the railways? In any train he finds that there are first class bogies, air conditioned bogies, so many second class reserved compartments, so many third class long distance compartments, so many third class sleeper coaches so many third class sitting two-tier compartments, and leaving out the ladies reserved compartment, only 1/20 of the total third class sitting accommodation is available for him.

Under the Indian Railways Act it is an offence to travel in a train by catching the handle or on the foot-steps, but the railway officials, gazetted officers and railway magistrates do not take cognizance of this offence and allow this to go on, because they feel that if they want to enforce this regulation it will be impossible for them to run the trains, because the public will not understand what the law is, and if they have to travel, they will travel.

In view of these conditions I appeal to the Railway Minister that the fares of third class passengers should not be increased, until you ensure conditions in which they do not have to travel like cats and dogs, one on top of the other. At present, for six or seven hours in a mail train a man cannot use the latrine, not to speak of breathing the foul air in a crowded compartment. This is the condition of our travel. When the Government cannot provide the people with food, when the public are ill clad and without employment, of course this secondary wing of the Government, the Railway Ministry, may feel that it should meet out the same treatment to them, in which case I have nothing to say.

While justifying the increase in passenger fares, Shri Patil has also mentioned about the increase in the dearness allowance of the railway employees, to be one of the causes, but it is not a favour, a *baksheesh*, it is only the fulfilment of a commitment of the Government of India. They have said that if a railwayman works for the stated number of hours a day, he will get so much of real wages, and if the emoluments fall in terms of real wages, he will be compensated on a *pro rata* basis by increase in dearness allowance. So, it is not a *meherbani* or *baksheesh* but the fulfilment of the commitment of the Government of India. The railways are the first and greatest Government undertaking, and when the Government is compelling private enterprise *maliks* to fulfil their commitments, I do not understand why

they should not fulfil their own commitments.

What is the basis of the award of the Das Commission which has been accepted? The General Secretary of the Railwaymen's Federation, Shri Peter Alvares, the President, Miss Maniben Kara, and all the working committee members have justifiably said that it is useless to go and place our suggestions before the Das Commission, since the Commission was constituted on such terms of reference that it could not deliver the goods, fulfil the purpose for which it was constituted.

As regards dearness allowance, I do not understand what is being given to us. Please see the history of it. When the dearness allowance problem first came after Second Pay Commission what the Ministry said—the Labour Ministry, the Finance Ministry, everybody said about it. And what was the decision? The decision was that there was not much of increase in cost of living and, that the one rupee ten naye Paise increase in D.A., if given to the class IV employees, will neutralize the rise in the cost of living.

But when the demands for commensurate increase in D.A. were pressed they had to submit. When I say 'demands' I mean this. It is like this. When you make your submissions in a memorandum you say the same thing, you advance the same argument and the same justification; but it does not carry any weight. But if you go on a demonstration and shout the same things, it has got some effect. And D.A. was increased. It is just like this. Take a glass of water, it has no colour, it is colourless. But when the same water is sprinkled against the sun it catches seven colours. So, demonstration and expression of things in that way is nothing but the same argument and the same justification but putting it in colour, in seven colours. I am submitting what I feel.

As regards grain shops, during the Chinese aggression in 1962 the Gov-

[Shri Priya Gupta]

ernment gave a pledge. What did the Government pledge? That for all industrial workers foodgrains will be made available. And what did the Railwaymen want? They wanted foodgrains at rates at which their pay was fixed, keeping in view, of course, the shortfall of Rs. 45 initially—that is, in place of Rs. 125 they were given Rs. 70 plus Rs. 10 by the second C.P.C. The railwaymen wanted subsidised grain shops. They demonstrated, to the extent of forty-thousand men, in India's capital, Delhi, before Rail-Bhavan. And I do not know, the Railway Board officers, and the Ministers, did not even come out and say, "Yes, we are here to hear you, we are hear to receive your submissions or to consider about them." None did come, all doors were closed. Unfortunately I was in jail and I heard about it. They should have at least had the courtesy to come out and say, "Well, what have you got to say, come on." किस

को पटने तो गया नहीं था । They did not come.

Anyway, when the Railway Minister met our representatives he very nicely gave the deal: he said, his Railway Ministry is prepared to bear the extra expenditure for obtaining the food and delivering it to the railwaymen—I am correct, Sir, he said so—and what was standing in-between? Unofficial commitment. What is it? If the Food Ministry can ensure even flow of food. I do not understand whether Mr. Patil is speaking on behalf of the India Government and Mr. Nanda, the ex-Labour Minister, was speaking on behalf of the Government of USSR or USA, or whether these two Cabinet Ministers belong to the same Cabinet, the same Government, or not. Because, fundamentally this Government has pledged to make foodgrains available to industrial workers. That remains certain. So, the question of availability of foodgrain and then bearing the difference in expenditure does not arise. And therefore I do not find why

subsidised grainshops cannot be made available to them.

And then, "Frontier Allowance," Three Advanced Increments for the Assam railway workers. Assam, North Bihar and North Bengal, economically bad tracts of the farthest part of India, are served by the smallest railway, to which I belong, I mean the North-East Frontier Railway. And when I say and justify that the three increments should be given to the class III and the class IV staff, the point is not that the justification for it is being denied; because, the Railway Minister has accepted the justification and the demand, and all class I gazetted officers have been given this benefit and privilege of being allowed the three increments. When, after passing from the Baroda training school or from any other place of posting, the officers come to be posted in North-East Frontier Railway, to the Railway Board they tell:

"हुजूर कैसे जायें, बड़े तबलफ है, वृत्त खर्चा है तो उनको कहा जाता है—

They are told: well, you will get three advance increments. And regarding class III and class IV staff, they are not given the same. The poor-paid staff are not getting it. You might say that these people do not incur so much of expenditure. But today a Lahiri, Banerjee, Mukerjee, Prasad, Singh or Baijal who may be a Chairman, may also become a class III or a class IV staff. So the standard of living difference is not so much a point as not to justify the grant of the allowance. That is my submission. Regarding the frontier allowance, the North-East Frontier Railway is serving the frontiers, NEFA and Nagaland. The other government employees posted there, are getting the allowance. Look at the Border Roads Organisation, a civil wing under the Defence Ministry. They are getting the same allowance. Posts and Telegraphs are getting it already. May I submit to the Railway Minister, he had been to Pandu and he promised to consider these three items—this frontier allow-

ance, these three advance increments and subsidised grain shops—when our union submitted a memorandum to him. I will be very grateful if he will kindly consider that.

Then, casual labour. Well, Sir, excuse me, I will take a little time to describe about the hardships and difficulties of two groups, the animate part of it and the inanimate part of it. The inanimate part is the bogies, the engines and the coaching stock; and the animate part is the people, the labour working there.

The casual labour, one of the animate parts of the railway organisation, unfortunately, is destined not to have the advantages of other animate parts working there. For the last ten years our All India Railwaymen's Federation have had discussions with the Railway Board and questions have been put in Parliament by us all, and today the position regarding casual labour is crystal clear. It has come down to three things. Firstly, if there is a class IV vacancy in the open line, temporary or permanent cadre, on the first day of appointment of the man as class IV it must be in the CPC scales; there are no two opinions about it. Secondly, when it is a question of construction works in the Railways, they will be given CPC scales, provided they continue to work for six months. And thirdly, if the work be in the project, then whatever be the period of their working as casual labour—whether it is one year, two years, seven years, ten years—they will never be favoured with the CPC scales.

I come to the very principle of the determination of wages. If we go to the "Baniya Companies" they have got their own way of determining it. If you approach the Government of India they have got a fixed way of determination of wages. This Parliament has made Acts and laws for the country for the determination of wages. For the Central Government employees the CPC has decided. For

the other workers, the Minimum Wages Act is there.

I do not understand one thing. When I say about these three classes of class IV employees in the very first stepping-stone, I can tell you the Railway Board's orders have been there. But the zonal Railways, the district officers, the divisional officers misinterpret the very principle of the Railway Board's decision. And even in the number-one category, that is open line temporary and permanent cadre, they compel the workers to remain for more than six months till they get the CPC scales. And in the second one, namely construction works the casual labour is taken to work for five months and twenty-nine days, then discharged in the afternoon and reappointed the next morning, so that six months may not be completed. Thus they try to save the money of the administration which they are wasting in the top cadre of the officers, just as we see in the case of the CTC scheme which was first given to the Assam portion of the N.F. Railway. It was never operated. Rs. 5 crores were wasted. It was decided to be operated in N. E. Railway in Chapra to Gorakhpur, sector, and again decided to transfer the CTC scheme to N.F. Railway in the section from Bongai-gaon to Chansari. They have wasted money like that. And they want to make savings by denying the legitimate claims of these proper classes.

What I wish to say is that the Minimum Wages Act is not followed, the CPC scale is also not followed. For the same type of work, for the same assignment of responsibility, for the same allotment and apportionment of duty why should there be a discrimination and why should their legitimate demands be denied to them? The Railway must have its own machinery for determination of the wages.

Now, about the marine staff. I had written to the Chairman and also to the Railway Board, but except for a reply from a junior subordinate ac-

[Shri Priya Gupta]

knowledging receipt of that letter, no further action had been taken. In the meantime, what is happening? Some have been discharged and some abruptly transferred to Eastern Railway. At the time of the Chinese aggression, when a special crossing was to be arranged for the military at Tezpur, it is this marine staff which went there to the border and worked there, when Kaul fled away, when the Deputy Commissioner of Tezpur fled away and when the officers of the NF railway packed their wives and children in the second and third class compartments... (*Interruptions*). I am only stating facts. So, during that time of hardship the marine staff remained there. Today due to the construction of the Brahmaputra bridge, I know that the marine staff will have to be wound up. Our NFR Mazdoor union two years ago had the foresight to anticipate this situation and this point was brought on the official agenda of a meeting with the General Manager, the meeting PNM (Permanent Negotiating Machinery) whose decisions are binding on the administration. Anticipating the events to come, the Administration was requested to do something and to arrange for the absorption of the staff. But what has been done? One fine morning, the district mechanical engineer (marine) transferred the staff to Calcutta, to the Patrakha barrage and the staff were told that their pay and everything will be paid there. I do understand that the Serange, Navigation Masters, Engine Drivers and some technical staff could not conveniently be absorbed in this Railway. But could not the others the semiskilled and the unskilled staff who could be absorbed here in this Railway instead of taking people from the open market, could not these staff at least be absorbed in this Railway itself? No, it was not done. We had to have some turmoils and hardships and after a week or ten days, this plea was accepted.....

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member must conclude now.

Shri Priya Gupta: I am the only speaker from the PSP. I think that we could get about 30 minutes.

Mr. Deputy-Speaker: You have already taken 20 minutes.

Shri Priya Gupta: I am the only spokesman.

Shri Sheo Narain (Bansi): All the Members should have equal opportunities.

Shri Priya Gupta: I was speaking about the marine staff. Now, the files of these peoples and service records were sent to Calcutta but then they are told: pay will not be given for the period of transit and for those who opted to remain in N.F. Railway, it will be treated as LWP or LAP that is due. Is this fair? The NF Railway Administration say that the vessels had been sent over there and so they cannot be paid their dues. I put them a good question. The vessels had been sent six months ago. Were DME (marine) sitting tight till "Sadachar Samiti" reported on these things? I say, Sir, this. If you can pay them for six months in the absence of the vessels, could you not pay these people for these few days? I would request the hon. Minister to kindly see that these people were given their due share, their legitimate salary and absorption and reinstatement of discharged staff.

The S&C and BGCP workers in the NF railway had been working in the forests and jungles. I am very grateful for some of their cases being considered favourably. I pray to the Railway Board and the Ministry to kindly see that they are absorbed in the vacancies that may exist in the Railways, in the NF Railway and also in the other railways. It is not only the

nigh officials but these people also who have worked for the construction of these routes. Everybody knows that and the Chairman himself knows it because he was there for sometime. I suggest that the Railways write to all the General Managers to stop outside recruitment and give preference to these people in the filling up of vacancies. Besides, there is the border roads organisation, the M.E.S., the N.P.C.C. and the NBCC and the CPWD. Kindly see that our boys are not put as tally clerks and commercial clerks only because you cannot obsorb them as technical staff in one place. They have spend the money of their parents and got themselves qualified. Government says that we are short of technical staff. Kindly consider the cases of surplus staff of BGCP and S&C organisation of NF Railway.

Now, Sir, about safety. Safety is a very big word. I have been in the Railways for 23 years. There, safety is like this: I give only one illustration. Suppose an engine is unworkable on the line. The loco foreman forces the driver to accept such an engine. If the driver refuses, he is threatened with dire consequences. He has to and he takes the engine out. As soon as he reaches the outer precincts, the safety inspector catches him: why did you take this engine out? How can you work it safely? If he goes this side, he is hanged and if he goes that side, he is hanged. Where shall that driver go? I know one instance and I can speak authoritatively about it. I have many other cases but for want of time I shall confine myself to one example. I can quote statistics. Every boiler has got its time, 15 years or 30 years. The engine itself has got its life. Most of our engines are in a dilapidated condition. I know that one locomotive engine was standing in the new Gauhati yard and the driver was standing by its side. A diezal engine passed in the next line and because of the jerks and vibrations created by its passing so near, the

lever of the standing engine for putting it on the run, that starting lever of the standing engine fell into position and the engine began to run and it ran across three blocks sectors and the driver ran too and caught it. Then he was chargesheeted, a very nice chargesheet indeed: you were not on the engine. If not 'on' the engine, he was attending it; he was there and that is why he was able to catch it. That engine has got a history and I shall shortly narrate it. That very engine, the same engine was in the Pandu shed. One day, similarly, it ran out of the Pandu shed and dashed against the B.O.C. godown which was opposite and some lakhs of rupees had to be paid as compensation. But that engine was not overhauled or replaced. This is 'safety'. Bunch of circulars are issued by the Administration without the least attempt to see how they are implemented.

I want that the safety organisation should be entirely under the Ministry of Transport, not under the Railway, because if they remain under the same management they cannot go and tell the CME or the CE or the COPS the things in an effective way because they have to work under them. So, right from the lowest cadre to the topmost cadre, the safety staff, inspectors, etc. must be entirely under the Union Transport Ministry. Similarly the vigilance organisation, you have created, there has been an additional member for this, the director of vigilance, the vigilance inspectors, etc. and they must not be allowed to remain under the General Manager. They will not have the courage to write against him or other executives. They must come under the Home Ministry or some other Ministry. The post of additional member should be upgraded to that of a full fledged member.

Coming to the Dhanushkoti disaster where 150 miles of railway line had been washed away and so many people died, how did it happen? Our Vice-president of the Southern Railway

[Shri Priya Gupta]

mazdoor union was the driver there and two firemen were the members of the union. Unfortunately, that wing of the AIRF, that is, the southern railway mazdoor union, has not been recognised by the Railway Board so far. What did they say? Could this not have been avoided? How did it happen like this? The notice about the cyclone had been received on the morning of 22nd December 1964 itself. Nagapattinam Observatory sent the message to all the people concerned. Secondly, the Port authorities also issued messages. Thirdly, the Marine Superintendent, Mandapam also gave notice of it. The earlier train coming from the opposite direction also gave the message. Still, in spite of all these warnings and knowing fully well that cyclone and high tidal waves were coming, the divisional operational department of the the Southern Railway allowed this train to proceed to Dhanushkodi. The whole train was swept away and 150 miles of rail-track was also swept away. Is it not criminal on the part of the railway administration to have given permission for this train to proceed as a result of which so many lives were lost and which cannot be compensated merely by your doles and compensatory allowances to the relatives of those who have been killed? Is that not a shame on the part of safety machinery of the railways? There should be a judicial enquiry on it.

The coaching staff and the goods clerks are given certain rates for booking of goods and they realise money at that rate from the merchants. All on a sudden the rates are changed and the new rates are communicated to the concerned staff who are asked to realise the difference from the merchants and contractors. After a period of six months, where are they to go and find out the merchants and contractors for realising this difference in the rates? If they don't realise this, then debits are raised against them. Then again, anybody can ask for allotment of wagons. After the wagons

are allotted, if the parties don't turn up, then demurrage charge and fines are claimed against the parties, which similarly cannot be collected by the ASMs. Therefore, debits are raised against the ASMs. Is it fair that these people should be penalised for no fault of theirs? There should be final settlements for all this.

Then, there are two time-tables in the Railways. One is meant for the public, giving information about the arrival and departure of trains, and the other is a confidential time-table giving the mark of only 'D' which means departure time—the train will stop and go within 2 minutes. This is the internal instruction to the staff. It is impossible to receive and de-patch a train within less than 7 to 10 minutes. False timing is also given in one of these time-tables which is not generally known to the public. The highly-paid transportation officers, who are framing transportation and general rules, subsidiary rules etc. say that the train will stop and go within two minutes. I cannot understand how they say this. This confidential time-table and also the other one meant for the public are given to the running staff, the station staff etc. We know how the confidential documents can be quoted especially after what Shri Kamath has placed on the Table of the House.

Lastly, I would like to say something about my own constituency. Katihar BG line has not been connected with the Katihar main station thus causing great hardship and inconvenience to the travelling public especially during night. My hon. friend. Dr. Ram Subhag Singh, the Minister of State in the Ministry of Railways, who is a man of integrity and very honest, promised to re-introduce Manihari Ghat and Sakrigali Ghat ferry service for the second trip with connecting trains in the NE Railway and Eastern Railway for the facility of passengers and for upliftment of undeveloped area of Purnea district in

North Bihar. I would request him to do something in this regard.

I do not understand one thing about the educational re-imbusement. The rules say that the educational re-imbusement will be Rs. 3 per month per student, but the Railway schools charge Rs. 4 per month per student. What is the benefit derived by the railway staff when the railway schools themselves charge Rs. 4? There is one more thing here. Bongaigaon and Mariyani schools were to be taken over by the Railway Administration for the benefit of the children of Central Government employees. After lengthy correspondence and counter-correspondence and after justification having been obtained, now they are not taking them over. Some decision must be taken immediately on this. Our demand about Night Duty Allowance, Wage Board, Winter allowance etc. be acceded to and . . .

Mr. Deputy-Speaker: Your Party has only 27 minutes. You have taken more time than that. You must conclude now.

Shri Priya Gupta: I will conclude now with this point. The running staff, the ASMS, SMs etc. are medically incapacitated because of hazardous work and because of exposure to inclement weather. They should be covered by declaring this as an occupational disease and their emoluments should be protected. I would also like to say something about the Isihara system of medical examination, which is now limited only to Class III and Class IV staff. I wish and I would also request that this system of vision testing (colour blind) should be extended to all the officers including COPs, District Operating Superintendents, etc. This test should be there for all in a uniform manner. I would also say that if this test is to be implemented by the Railways one the staff right from their appointment without waiting for periodical examination time, then 90 per cent of them would be declared unfit and the Railways will come to a stand-still.

Mr. Deputy-Speaker: Please resume your seat.

Shri Priya Gupta: I will finish. Regarding the quarters . . .

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. Order. Shri M. R. Krishna.

15 hrs.

Shri M. R. Krishna (Peddapalli): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Railway Minister deserves congratulations for the railway budget and for his very eloquent speech. He deserves congratulations not because he has done anything spectacular to improve the working conditions of Class III and Class IV employees in the railways or for giving any extraordinary concessions to the poorest third-class travellers, but he certainly deserves congratulations because of his magnetic brain to grasp the problems and also for his inventive zeal to find solutions for the problems whenever he wanted to solve them.

The Railway Minister has taken one important decision which was pending before the Railway Board and the Ministry for quite a long period. During his time, it has materialised, for which most of us coming from the south-central area will definitely be thankful to him. The north-eastern zone has been created sometime back and with the experience that the Railway Board had, I think the Railway administration should be able to provide all the necessary facilities for the South-Central Zone to function properly. The inefficiency in the North-Eastern zone and the extra cost of operation were there for quite a long time and it took nearly four to five years for the Railway Board to bring down the cost of operation and to improve the efficiency there. This was probably because when the new zone was created, there, the railway administration did not take proper care to send really very efficient officers to that area and also to provide funds for the North-Eastern Railway to meet their commitments.

[Shri M. R. Krishna]

The South-Central Zone which has now been created was formerly catered by a very important railway, namely, the Nizam State Railway. Amongst the various Indian railways, this was one of the well-administered railways with a lot of surplus funds and assets with it. Many of the assets were there when it was integrated with the Central Railway. It was not one of these railways which had integrated with a lot of liabilities. It had a lot of surplus funds. The Nizam State Railway had made certain commitments and surveys to develop that area which had been neglected for a long time. It is just ordinary custom that anybody who takes any responsibility should not only accept the assets but also the liabilities, but in this railway there was absolutely no liability but only assets. In spite of that, some of the very important rail links which should have been completed long ago have been neglected. The Nizam State Railway had forethought and they knew that this was one of the very important communication systems and they anticipated that the thermal power which is going to be produced at Ramagundam and sugar which is the main industry in Nizamabad would definitely increase the export, and with that view, they gave a very important priority to this rail link. But in spite of it, and in spite of almost everyone coming from that area agitating for it, and in spite of the then Government of Hyderabad and later on the Government of Andhra Pradesh asking for this land, the Railway Ministry has not done anything. Probably now, since the new zone has come up, the Railway Ministry will be able to provide funds not only to construct the office buildings but also to meet certain commitments like the railway link, etc.

There is also another aspect which I would like to stress upon. The Andhra Government has been good enough to give land for the expansion of the railways in this area at Secunderabad. They have given the Mealali area which is a costly area and which is also going to be an industrially

very well developed area. I think the Andhra Pradesh Government has given it free, and even if they have charged anything, I think it must be a very meagre sum, compared to the price which the railways usually pay in other areas here. It should be the railways' duty to see that it should not be merely a goods siding but it is also developed into a very huge workshop. Formerly, when the Perambur workshop was started, there were facilities at Hyderabad to manufacture coaches and various other things. But due to various political reasons which we are unable to understand, the factory was started at Perambur. Even now, there is ample scope in Andhra Pradesh to start some manufacturing units of the railways in Hyderabad. The telecommunication engineering section which is in Hyderabad is also doing very useful work. I think the Estimates Committee has also made a recommendation in one of their reports that this workshop should be developed to manufacture more and more equipment required by the railways.

I think some of my hon. friends coming from Andhra Pradesh have made mention about the bridge over the Godavari. This point has been emphasised by almost every Member of Parliament coming from that area. Probably, the people of the whole of Andhra Pradesh would be more agitated about it. It is not the amount which I have to stress because this road bridge is going to cost the Government hardly Rs. 2-1½ crores, out of which the Andhra Pradesh Government has already spent some money and is still prepared to meet some more expenditure. They want some more amount to be given by the Government of India. The Government of India, particularly, the Railway Minister, who is really a great friend of Andhra Pradesh, will be able to find that much money. I am sure. But I would like to say one thing. The Ministers of the Central Government whenever they go to various States and when they find anything happening there, such as the collapse of a

bridge or any other thing, they immediately announce to the people there they would be able to find the money. They do not come to Delhi to find out whether there is enough money in the Delhi treasury to pay them. But they see the intensity of the problem and they understand the feeling of the people there and they understand the importance of the work, and therefore they make the commitment. Similarly, I think if any important Minister from the Central Government were to go to this area. I am sure he will have to make such a declaration and promise the people of that area that he will be able to find that much money because that is the way in which better feeling will have to be created.

Today, if a project is going to cost the State Government a lot of money, if they were to take the same work separately, and if the Central Government thinks that because it is going to be borne by the State Government, let them bear it, it is not a fair way of looking at things, whether it is the Central Government's money or the State Government's funds.

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

Shri M. R. Krishna: I should have at least 15 minutes.

Mr. Deputy-Speaker: He has taken 10 minutes.

Shri M. R. Krishna: I was told I will get 15 minutes.

Almost every Member has said that the Minister has not done well in increasing the third class fare. A man of the calibre of Mr. Patil, who has been very effective in all the ministries where he has served because of his dynamic personality should not come to the House and say that because coal production or steel production was not there, therefore the railways have to lose in their earnings. I thought Mr. Patil would depend more upon private industries to transport

goods by the railways instead of depending solely on commodities produced by the public sector industries.

A man who sends his goods by rail is not sure that his goods will reach the destination in time and in perfect condition, and whether he will be able to get compensation in time if by chance the things are pilfered. These things generally prevent people from sending their goods by rail, and they prefer road transport, which definitely assures all these things. When stout and efficient ministers are manning the railways, they should be able to change the pattern and make the people feel that any goods sent by rail will reach their destination in safe condition.

The Minister has introduced a new system to check ticketless travel. He wants to give the assistance of the protection police to the checking staff. This is very good. More than that, his Ministry should create a feeling among the railway employees that everything connected with the railways is owned by the nation and it is the property of the railwaymen themselves. Many times, even though a railway employee is present there, he does not extend any kind of help to the ticket collector when he is confronted with ticketless passengers. Generally the ticketless passengers are not very polite they are rude and they do all kinds of tricks to cheat, abuse and insult the checking staff. So, whether it is a question of ticketless travel or railway property being stolen, every person working in the railways from the General Manager down to the ordinary servant should feel that he should not allow anything to happen which would damage railway property.

Many new railway lines have been proposed. I think Mr. Patil will be able to appreciate the rail link which I suggest, namely, Hyderabad to Bastar. This is a very important link. It has not been surveyed so far. But it has got so many things which are of a very important value and which will earn a lot of exchange for the Govern-

[Shri M. R. Krishna]

ment of India, because a lot of goods will have to go through this route.

Lastly, when Rajas and Maharajas have given up the saloons and when the Ministers are not also allowed to travel by saloons, I do not see any reason why saloons are still being used by the railway officers. They may give some reasons, but I know they are not very reasonable. They generally misuse the saloons and therefore it is time for the Railway Board to prevent railway officers from using the saloons.

श्री हिम्मतसिंहका (गोड्डा) : उपाध्यक्ष महोदय, अभी मेरे मित्र ने कहा कि अफसरों को सैलून नहीं देने चाहिए। मैं समझता हूँ कि उनको वे सैलून काम के लिए दिए जाते हैं और उनको दाम्त्व में उनकी आवश्यकता है। वे दस दस पन्द्रस पन्द्रह दिनों के लिए उनमें बाहर रहते हैं और उनको वहीं खाना पीना आदि सब करना पड़ता है। यह चीज़ उनके काम के लिए जरूरी है इसलिए इस पर आपत्ति नहीं करनी चाहिए।

एक बात मुझे देख कर बड़ा दुःख होता है कि जब रेलवे के अफसर बिना टिकट लोगों को पकड़ते हैं तो वे लोग उनसे मारपीट तक करने लगते हैं। मैं समझता हूँ कि उनकी रक्षा के लिए सरकार को उचित प्रबन्ध करना आवश्यक है। अगर इसमें कमजोरी आवेगी तो यह जो अच्छे ढंग से काम चल रहा है यह बिगड़ जाएगा। सरकारी व्यापारिक संस्थाओं में रेलवे का काम सब से अच्छी तरह चल रहा है और इससे स्टेट को रेवेन्यू का भी काफी फायदा होता है। अगर इसमें इस तरह की कमजोरी आ जाएगी तो बड़ा नुकसान होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि इन रेलवे अफसरों की रक्षा का समुचित प्रबन्ध किया जाना आवश्यक है।

एक बात मेरी समझ में नहीं आती कि बिना टिकट चलने वालों के बरुद्ध हमको

जनता की सहायता क्यों नहीं मिलती। इसका कारण यह मालूम होता है कि अभी तक हमने लोगों में यह भावना पैदा नहीं की है कि रेलवे का सामान अपना सामान है। अभी तक लोग जैसा अंग्रेजों के जमाने में समझते थे वैसा ही समझते हैं। इस मनोवृत्ति को हटाना चाहिए ताकि लोग समझें कि रेलवे का नुकसान उनका अपना नुकसान है और रेलवे का अगर नुकसान होगा तो उसको पूरा करने के लिए उनको ही ज्यादा टैक्स देना होगा? अगर लोगों में यह मनोवृत्ति पैदा की जाए तो वे बिना टिकट चलने वालों के विरुद्ध हमको मदद कर सकते हैं। यह करना बहुत जरूरी है।

इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि आजकल चैकिंग कम होता है। मैं कलकत्ता से चलता हूँ और जहाँ तक मैं जाता हूँ, मैं देखता हूँ कि कहीं चैकिंग नहीं होता पहले जगह जगह चैकिंग होता था। मैं समझता हूँ कि अगर चैकिंग को बढ़ाया जाएगा तो बिना टिकट चलने वालों की संख्या अवश्य कम हो जाएगी।

दो बरस पहले मैंने कहा था कि संघाल परगना बिहार का बहुत बड़ा जिला है पर इसमें किनारे किनारे कुछ रेलवे लाइन को छोड़ कर रेलवे लाइन का अभाव है। इस बड़े इलाके में कोई रेलवे लाइन नहीं है। अभी तक इस और कुछ नहीं किया गया। मैं जब पढ़ता था—जिस को आज 50-60 साल हो गए—तब से सुनता आता हूँ कि इस इलाके में रेल आवेगी लेकिन अभी तक नहीं आयी। यह तो मैं नहीं कह सकता कि इस इलाके में किस प्रकार लाइन लायी जाए क्योंकि इसकी टैकनीक को मैं नहीं जानता, लेकिन इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि पीरपैती से गोड्डा इलाके तक रेलवे लाइन होनी चाहिए। दो बरस पहले मैंने कहा था कि जब तक वहाँ रेलवे लाइन नहीं बनती तब तक के लिए आउट एजेंसी

ही गाड़डा में दे दी जाए तो कुछ सहूलियत हो जाएगी। उस एजेंसी के लिये मुझ से कुछ नाम भी पूछे गए थे और मैं ने बताया थे। कई सज्जन इस के लिए तैयार हो जाएंगे क्योंकि इससे बहुत आदमियों को फायदा होगा। इससे सरकार को भी कोई नुकसान नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि इस और जल्द ध्यान देना चाहिए।

एक बात और कहना चाहता हूँ। मैं ने देखा है कि जहाँ रात को दस या 11 बजे गाड़ी पहुंचती है वहाँ पर पहले दर्जे के डब्बों में जगह होते हुए भी लोग अन्दर से दरवाजा नहीं खोलते। इससे बड़ी कठिनाई होती है। जिन गाड़ियों में अटेंडेंट होता है, जैसे कि एयर कंडीशन्ड कोच में, उसमें तो यह दिक्कत नहीं है, पर अन्य गाड़ियों में यह दिक्कत होती है। मुझे अस्मर जसीडी स्टेशन से हवड़ा के लिए गाड़ी लेनी होती है, और मैं ने मिथिला एक्सप्रेस में भी यह देखा है कि रात के समय पहले दर्जे के मुसाफिर अन्दर से दरवाजा नहीं खोलते और जगह रहते हुए भी लोगों को दिक्कत होती है। जब रिजरवेशन स्टार्टिंग स्टेशन से नहीं और किसी बीच के स्टेशन से कया जाय तो जहाँसे वह रिजरवेशन किया गया है उस स्टेशन वालों को चाहिए कि जिन स्टेशन से वह पैसेंजर चढ़ने वाला है उस स्टेशन के स्टेशनमास्टर को खबर भेज दी जाय कि उनके स्टेशन से फलां आदमी का रिजरवेशन हो गया है ताकि पैसेंजर को कोई असुविधा न हो और स्टेशन स्टाफ उसे रिजरवेशन की सुविधा दे दें और साथ ही उस पैसेंजर को भी मालूम रहे कि उसके लिए रिजरवेशन किया गया है या नहीं उस हालत में जब कि समय रहे, समय न रहे तो दूसरी बात है लेकिन यदि समय रहे तो जिस रेलवे स्टेशन से गाड़ी बैठने वाला है उन के पास इसकी पूर्व सूचना पहुंच जानी चाहिए ? उस तरह की व्यवस्था की जानी आवश्यक है।

पहले भी मैं ने कई दफे कहा है और आज फिर रेलवे स्टेशनों पर सफाई की व्यवस्था ठीक करने की और रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। इस में कोई संदेह नहीं है कि स्टेशनों पर पहले से बहुत ज्यादा सफाई हुई है लेकिन अभी भी उसमें सुधार करने की काफी गुंजाइश मौजूद है। जो सफाई का काम करने वाले मेहतर जमादार आदि हैं उन के मन में अभी भी पूरे तरीके से यह बात पैदा नहीं हुई है कि स्टेशनों को हर समय साफ सुधरा बनाये रखना उनका कर्तव्य है। अगर यात्रियों द्वारा स्टेशन को गंदा किया जा रहा है तो सफाई के कर्मचारियों का फर्ज हो जाता है कि उनको ऐसा करने से रोकें। अगर नल बह रहा है और पानी बेकार जा रहा है तो उसे बंद करें, आवश्यक मरम्मत कर के उसे ठीक कर दें। अगर पाइप लाइन कहीं से फट गयी है और लीक कर रही है तो उसे वॉस्टेज और उस के परिणाम-स्वरूप होने वाली गंदगी को तत्काल बंद किया जाय और आवश्यक मरम्मत कर दी जाय। मैं चाहता हूँ कि समय समय पर रेलवे कर्मचारियों का ध्यान इन चीजों की ओर आकर्षित किया जाय। मैं आशा करता हूँ कि मैं ने जो यह चन्द एक छोटी छोटी बातें रखी हैं रेलवे मंत्री जी और उन का मंत्रालय उन पर ध्यान देकर उन्हें सुधारने का प्रयत्न करेंगे।

Shri B. K. Das (Contai): Mr. Deputy Speaker, Sir.

The Budget for the next year i.e., for 1965-66 has been based on the trends indicated in the budget of the current year. There has been a shortfall in the earning in goods traffic and also there has been an increase in the working expenses. Although there has been some increase in passengers' earnings, the main consideration is on the extent of development of the freight traffic that is expected during the next year.

[Shri B. K. Das]

In his speech, the hon. Minister has indicated that it will be to the tune of ten million tons and unlike the current year when our expectation of three million tons has not been fulfilled, he expects that this will go upto ten million tons. There has been a fall in the output of coal, iron-ore, iron and steel which might be 45 per cent of our railway tonnage. There is not much scope for the development of coal traffic. But, it is expected that during the coming year, with the expansion of these steel plants and commissioning of the thermal power stations and with the larger agricultural and industrial expansion, there will be better development of goods traffic and it may be expected that there will be at least ten million tons of additional traffic.

He has made a very strong case for enhancement of fares and freight because the expenses will also go up. There will be some impact of the proposals on the General Budget also. There is increase in tax rates on copper wire, steel etc., and it can be very well expected that this will have an effect on the cost of the railways. It is, therefore, very necessary that all this should be provided for, and the fares and rates proposed by the hon. Minister in his Budget Speech can be well supported.

There has been a proposal from an hon. friend in the Opposition that we may save Rs. 20 crores from the appropriation to the Depreciation Reserve Fund and it is unnecessary to appropriate Rs. 85 crores as has been proposed in the budget for the next year. I cannot support this proposal because I have always held that the Depreciation Reserve Fund is a very important wing of the finance of the Railways and our renewals and maintenance depend on the strength of this fund. The Development Fund is also very important and always the Railways should see to it that these funds are well developed and proper appropriations are made to these funds every year. So the proposal

that some amounts can be deducted from these funds is not appropriate and this will not go to the strength of the Railways. We have seen in the report of the Committee that was appointed to look into the question of accidents that they were of the opinion that many of the accidents occur due to want of proper maintenance of our engines. It has been pointed out that 51 per cent of the accidents occur due to non-maintenance of engines in the proper order. The Depreciation Reserve Fund is the only way by which this maintenance can be done in the proper way.

In order that the financial condition of the Railways may be sound we should look to other things also. I do not want to say much about economy. That is always a point on which stress has been given. But I think that in a vast organisation like the Railways if in every part of it care is not taken about economy overall economy cannot be effected. I should, therefore, think that if any special week or a special month for economy is observed as the 'courtesy week', the attention of every one who is concerned with the railways may be attracted to that aspect and it will be possible to impress this matter on everybody concerned.

About avoiding infructuous expenditure that the Audit Report has drawn our attention to losses, nugatory expenditure and financial irregularities. I think it has already attracted the attention of the hon. Minister and the Railway Administration. In that report which has been supplied to us, for 1963-64, we have seen that in the Eastern Railway there was heavy shortage in stock verification of coal at Moghulsarai Loco Shed. A Loco Shed is a protected area and if proper care cannot be taken in such a place I do not see how pilferage can be prevented. The reasons given for such shortfall was that there was pilferage, overloading of tenders and also conversion difference. Giving allowance for all these

15:29 hrs.

[SHRI SONAVANE in the Chair]

श्री हुकम चन्द कछवाय : सभापति महोदय, मैं आप की व्यवस्था चाहता हूँ। इस समय हाउस में कोरम नहीं है।

Mr. Chairman: There is quorum.

श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या यह उचित है कि हाउस में कोरम न हो और फिर भी सदन की कार्यवाही चलती रहे ?

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : क्या माननीय सदस्य ने कोरम का ज़िम्मा ले लिया है ?

Mr. Chairman: I have counted the number of hon. Members present in the House. There is quorum in the House.

Shri B. K. Das: Giving allowance for all these, the net loss amounts to Rs. 3,90,303.

I want to draw the attention of the House to the report of the Estimates Committee which concerns the North-Eastern Railway. I will quote only one paragraph from that which reads:

"The Committee are concerned to note that the percentage of claims paid on account of pilferage has increased from 66 per cent in 1962-63 to 68 per cent in 1963-64.

* * *

The Committee would also like to draw special attention to the high percentage of claims arising out of non-receipt of complete packages or consignments and delay in transit. They note that the percentage of claims paid on account of loss of complete packages or consignments rose from 18.48 per cent in 1961-62 to 21.03 per cent in 1963-64."

This passage tells for itself. I think if unnecessarily claims are paid like that this will tell on the finance of the railways as it has already done.

2318 (A1) LSD—7.

Another reason for decline in railway goods traffic is road competition. This matter has already been discussed and it has been admitted that decline in railway goods traffic to a certain extent is due to the fact that some commodities are being diverted to road transport. In order that there may be co-ordination between road and railways this matter should always be discussed. Also, I think the quality of railway service should also be improved and proper attention should be given to that.

Sir, my hon. friend, Dr. C. B. Singh, speaking about the railway doctors has drawn the attention of the Railway Administration to a very important matter. They have their grievance and they have been trying to redress their grievances for a long time. But nothing has been done in that respect. 80 per cent of them belong to Class III subordinate service. They have a long-standing grievance and proper attention should be given to remove it.

Mention has been made about a circular railway for Calcutta. There is only one point to be considered in this respect. Of course, the hon. Minister is in sympathy with this proposal, but I think there is some amount of apathy from the side of the experts who are thinking of costs and who are thinking that they are not responsible for the needs of the passengers of Calcutta. I only request the Minister to consider whether it is proper that the railways should jettison at the outskirts of the city 4 lakhs to 5 lakhs of persons every day and say that their responsibility is over. They should accept some responsibility for taking this large volume of traffic to places nearer their business centres and they should do something about that.

Lastly, there has been some slowing down of the construction of the Panskura-Haldia line which was taken up some time back. I think attention should be given to this and this should be speedily done because Haldia is coming up very quickly. This line is very important from other aspects also.

[Shri B. K. Das]

Last time I pointed out that there will be an industrial belt round about Haldia and if Haldia is connected speedily by this railway line it will be possible for industries to develop all round it.

Shri Solanki (Kaira): Mr. Chairman, I am rising to speak on the railway budget. I welcome this budget. On the whole, it is a satisfactory budget from all points of view and I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Shri Patil, for having done a splendid job in such a short time. My praise also goes to Dr. Ram Subhag Singh, who has done a splendid job in the railways. Whenever we had any difficulties or problems, he has personally attended to them and we have at least received replies to our letters, satisfactory replies from the Railway Minister. This is in contrast with the other departments of government. There is an instance where I have sent 40 reminders to one Ministry and still I have not received any reply. In the case of the Home Ministry, I have sent 8 reminders and still there is no reply. On the other hand, in the case of the Railway Ministry there is a sincere and honest attempt to understand the problem.

Coming to the increase in fares and freights, the increase of Rs. 20 crores which the budget shows is absolutely uncalled for. When we know that our country is at present facing an economic crisis, this increase in freight and passenger fares, particularly on freight, will affect the prices of lower commodities and there is the danger of the prices of those commodities rising if this additional levy is insisted upon. Although the increase in freight rates is on commodities which will not affect the price line, it remains to be seen whether in the long run they will affect the prices or not. For instance, items like cement, timber, pig iron, iron and steel scrap, they have a tendency to raise the prices. The hon. Minister himself in his budget speech

has given expression to this fear by saying:

"Thus, the budget is only for an estimated surplus of Rs. 29.24 crores in 1965-66 against the surplus of Rs. 49.24 crores actually achieved in 1963-64, even on a somewhat smaller capital, before rising food and other prices altered the position very substantially for the Indian Railways."

He goes further and says:

".....if costs rise further beyond the control of the Railways and of their capacity to absorb them, it may become necessary to make further adjustments . . ."

When the hon. Minister himself feels that there might be possible rise in prices, this levy or tax on freight is certainly going to create that situation. Although the Railway Minister might say that it is not his fault, the additional tax on these items in the form of increase in freight is bound to affect the economic position.

Secondly, I want to point out that although ostensibly they have reduced the freight charges of certain commodities, it is an attempt to take away those commodities from the road traffic. The railways want to take away those commodities from road traffic and handle them by the railways. That is why they have reduced the rates for those commodities. I feel that it is very necessary that road transport should also develop. We have stated in this House times without number that there should not be any unhealthy competition between rail and road transport. So, there should not be any attempt to rob road transport of their legitimate share of transport of goods. Some of the items which have been taken away from road transport are carpets, rugs, hardware, linoleum, tea, cutlery, milk food, stationery goods, bicycle, hosiery, silk etc. These small items in small quantities for covering short distances are ideal commodities for road transport. The reduction in

their freight charges will adversely affect the road transport.

Coming to the increase in passenger fares, although the Railway Minister has promised to look into the matter of providing more facilities to the passengers, it still remains to be seen whether the second class and third class passengers will get those facilities in the near future. Many Members of this House have spoken in favour of the facilities to be provided to the second and third class passengers. The plight of those who travel by third class is unimaginable. There are regulations governing the loading of wagons with goods or cattle. But, surprisingly, there are no regulations governing the crowding of passengers in trains. The passengers are crowded into coaches in a worse form than animals. Many of the hardships and difficulties faced by the third class passengers are such that they are not faced even by animals when they are transported by trains. I would request the Ministry to do something for these passengers so that they get better facilities for travel with a little comfort for which they are now paying and they are going to pay a little more in future. My hon. friend, Shri Priya Gupta, stated that for the last few years the fares have been going on increasing. Therefore, these passengers have a right to ask for more facilities for the money they are paying.

So, my three points are the economic factor of the rise in freight charges, the taking away of the legitimate business of the road transport by the railways and, thirdly the provision of minimum facilities to the deserving third class passengers. Now I want to make a few more suggestions.

I will first take up the railway station at Ahmedabad, which is the capital of my State. A year ago, the railways constructed a new railway station there which has several platforms. Perhaps the railways thought that this will reduce the traffic at the old station as the traffic will be divided. While

dividing the traffic they have created so much of hardship for the passengers that I find it difficult to describe them. I have taken some photographs to show to the Railway Minister and I have every intention of showing them to him. He will observe that the passengers who are crossing the railway tracks or who are crowding on the platforms are put to a lot of difficulties. Moreover, whenever these passengers have to leave the platforms to go out to the city, the porters demand not less than Rs. 5 or 6 for even two pieces of luggage because the distance they have to travel is quite a bit, nearly a quarter of a mile and there is no bridge which directly takes the passengers from one end to the other. There are several bridges which they have to cross. They have to climb several steps and sometimes the passengers are forced to take their boxes or luggage separately by lifts while they have to climb the stairs. When they reach the other end, there is a mad rush and there is difficulty of identifying the luggage, whether the suit case and *bistar* are of this passenger or some other passenger. It takes nearly one hour to get out of the platform. I am a regular traveller by these trains and I have experienced these difficulties myself. There is nobody at the station to help us to overcome these difficulties. I would suggest that the hon. Minister should visit the platform in Ahmedabad station and see what chaos has been created there in the name of facilities.

Secondly, Baroda station is a very busy station. Trains for Bombay and Delhi pass through that station. There is only one small waiting room in the platform. Several Members of Parliament stay there during midnight for coming to Delhi because the Frontier Mail starts from there at 2 A.M. We have to wait all the time in the platform. There is not sufficient space to stay in the waiting room at the Baroda railway station. There are waiting rooms upstairs where you can occupy a room or where you can sleep . . . (*Interruption*); but if somebody has to wait on the platform, there is no

[Shri Solanki]

facility for passengers to wait there. These are two big stations in my State, namely, Baroda and Ahmedabad, which are facing these difficulties which can be cured if the Ministry would care to see to it.

Another thing that I wanted to draw the attention of the Railway Minister to was regarding night allowance for certain categories of railway workers. The Railways grant night allowance to certain booking clerks; side by side there are other clerks in the goods and parcel department who are also working during the night, but night allowance is given only to the booking clerks and the night allowance which should be given to the parcel and luggage clerks is denied to them although they are working side by side the booking clerks. They are putting in the same hours of work as the booking clerks, but the night allowance is given only to the booking clerks and not to the parcel and luggage clerks. This is something which is not fair and I will request the Ministry to look into this. They should treat them on equal basis. These other people who are working during the night should also get the night allowance.

The next thing that I wanted to point out is the punctuality of local trains. Some local passenger trains are regarded as wagon trains. They may take weeks to reach their destination. The local trains running between Baroda and Ahmedabad sometimes take hours together. Their being two hours' late is a very normal thing. I live in a village and if I have to catch a local train, say, at 12 o'clock, my villagers advise me, "You go walking thereby taking one hour more, you will catch the train even though it is to start at 12 o'clock". It has happened so many times that I have caught the train after the train hours and there has been no difficulty because most of these local trains go at such a slow speed which is slower than that of the proverbial tortoise.

Then, there is no facility given in these local trains. I am not worried about the time factor but about the hardship that passengers experience, particularly during the summer days when they have to sit in the coaches waiting for yard clearance. Sometimes the signal is not given and they are kept waiting. All these difficulties are faced by the second and third class passengers in the local trains. They may not observe absolute punctuality (*Shri Ranga: Why not?*) but to a certain extent they should observe it.

Talking of punctuality, there was recently an instance of even an express train being delayed. Recently I read a letter in the *Statesman* of the 7th January, 1965, by Miss Singh which stated that the GT Express was delayed for 1½ hours at the Delhi Station for the Minister of Steel and Mines. I would like to have a clarification from the hon. Minister of this. This letter appeared in the *Statesman* of the 7th January, 1965.

Lastly, the efficiency of the Railways is growing. The railway administration is doing a good work. I know, it is a very big task before them and these small thing might not be attended to at once. The railway administration is the only administration which is running efficiently and we have pride in it. We hope that this progress will be maintained in the coming year. It should be improved upon.

Railway revenues are doing very well from the economic point of view and I will request the Railway Minister to hold on to some of these revenues to be invested. They should not be distributed to the other departments. The tendency is that because the Railways are making a profit, everybody is waiting to take a share from the Railways' profits.

Shri Sham Lal Saraf (Jammu and Kashmir): Part of the common pool.

Shri Solanki: If it is a part, that may be so; but if it is the whole then

the taxpayer has to bear the burden and the economy has to bear the burden. Therefore we request that the Railways should invest that money in more efficiency, more speedy trains and better comfort for passengers.

That is all that I have to say.

Shri Jaipal Singh (Ranchi West): Mr. Chairman, I feel, I might say something against both the Ministers.

Shri M. R. Krishna: That is not fair.

Shri Jaipal Singh: They are both my friends, but I do not want them to be in the railway administration at all. They should go back where they were, both of them. Shri S. K. Patil was doing a first-class job in the Food and Agriculture Ministry and so was my young friend, Dr. Ram Subhag Singh, himself a very eminent, active farmer. I think, he is out of place where he is. By this I do not mean to say that they are not doing a good job where they are. But I do think that Dr. Ram Subhag Singh's weight is too much for the railway carriages. I do not think they can carry his weight and both of them together make matters worse.

I feel that this question of communications, whether we call them transport, railways or anything else, should be rationalised and they should come under one ministry. Roads, even air transport, water transport, railway transport should all come under one ministry so that there is no confusion. Today as we find ourselves, the railways are bound to have a sort of hostile attitude towards road transport because it might compete with them. That used to be the attitude of the old Railway Board. I think, after independence, there are far too many ministries just to provide jobs for people here and there. I feel that communications as a whole should be one. It would lead not only to economy in the matter of employing less politicians—ministers, deputy ministers, state ministers, parliamentary secretaries, secretaries and the like—but there would be rational thinking on

that point. This is something that I have felt for a long time.

I am sorry, there is only one Cabinet Minister. I do not know whether there is one or two, how many are there. It is disgraceful that on a Budget which is perhaps, next to Defence, the next most important one, only the poor Minister of Railways should be present here and others are not here to listen. Even the Minister of Parliamentary Affairs is not there. It is a disgraceful affair that he is always absent.

I am almost a railwayman. I do not want to hurt the Members of Parliament when I tell them that I am shocked by the behaviour of the Members of Parliament as far as the railways are concerned. Here people talk and say, "Why have you increased the fare for third class passengers". Why do we not travel third class? Why do we have first class passes? I would like to know this. I travel a lot, not only by road but by railway, by air and otherwise. I have been shocked at the way railwaymen are offended by Members of Parliament . . . (*Interruption*). Please learn logic. I did not say, "every Member of Parliament"; I said, "Members of Parliament". They think that they are the only people who matter in the matter of reservation, facilities, amenities and the like.

I feel that enhancement in the fares is not high enough. I know, the trains are crowded; but what can the railways do? Have they the wagons and the locomotives? Have they?

An hon. Member: Yes.

Shri Jaipal Singh: I am sorry. I have been associated with this particular matter and I am surprised that Members of Parliament should not realise the difficulties of the Railways. Do you think that they are deliberately not running more trains? Is that what Members of Parliament think?

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) क्या सदस्यों का दिमाग खराब है जो वह गलत शिकायतें करते हैं ?

श्री जयपाल सिंह : स्वामी जी से मैं यही प्रार्थना करूंगा कि वह कुछ थोड़ा सा हिसाब किताब अच्छी तरह से करें ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं जानता हूँ ।

श्री जयपाल सिंह : आप कुछ नहीं जानते ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं माननीय सदस्य से बहुत ज्यादा जानता हूँ । मैं उनको पचास साल पढ़ा सकता हूँ ।

श्री जयपाल सिंह : अगर वह मेरा भाषण नहीं समझते तो मैं हिन्दी में भी भाषण कर सकता हूँ ।

श्री रामेश्वरानन्द : मेरे पास यंत्र है ।

Shri Jaipal Singh: The point is this. It is a fact that the mere enhancing of the fares is not going to reduce the tremendous congestion that is there in the passenger trains. You can double the fares but that will make no difference. You can enhance the rates but, I think, things will be the same. After all, what has happened? How many people travelled by First Class before? Who are entitled to First Class today? You just calculate it. Today what happens is that not only the Ministers there—I am not talking of the Railway Ministers alone—but also the Class I officers have to travel by first class, and even their P.As. The rules are like that. Then, the industrial development in the country has taken such a tempo that more people are travelling, and as far as the congestion of traffic is concerned, I am afraid the fares are not going to solve the problem.

There is one thing more about which particularly I must make a mention and that is the question of recruitment to the Railways. Now, here again, I have to criticise not the present in-

cumbents but the previous incumbents. I will not mention names. But there was a Minister.....

Mr. Chairman: The hon. Member will remember that the present Minister is responsible for the Railways at present.

An hon. Member: Don't think of the past.

Shri Jaipal Singh: Sir, we cannot ignore the heritage that we have today. What is obtaining today has to be faced by the present Minister.

Take the Railway Service Commissions. How are they manned? In my friend, Mr. S. K. Patil, satisfied that the people who are in the Railway Service Commission are the people who should be there? I will say "No more". I myself would say the whole lot ought to be sacked because they were brought in not by him but by somebody else before him on a caste basis.

An hon. Member: Not all.

Shri Jaipal Singh: The Railwaymen, the Railways, are the only organisation in this country that have an all-India perspective. It does not matter where you go. I have gone to all the 8 or 9 zones throughout the country. It is not a question whether I am a Punjabi, or I am a Madrasi or I am a Bengali, or anything else. I am a Railwayman. You find them all over the place. This is the only one unified and united force in this country. But what has happened? One of his predecessors brought a very peculiar directive. Sir, you and I belong to the same oppressed, suppressed exploited group in this Indian community. So, I hope you will forgive me if I expect you to support me in my argumnet. The point is this. This particular Minister, some years ago, issued a directive that a particular section of the Indian community, a particular caste, should be automatically promoted.

Shri Dinesh Bhattacharya (Serampore): Why don't you name it?

Shri Jaipal Singh: Use your imagination if you can.

Sir, my friend over there, you and I and even this fellow here, had something political to gain by supporting a view like that. But it is not good for the country. When it comes to the intake part of it, the recruitment part of it, I think, the Constitution is there and the ratio, whatever it is, whether it is 5 per cent or 10 per cent, must be fulfilled. The Railway Service Commissions have failed in doing this.

Shri Radhelal Vyas (Ujjain): Sir, is it fair on the part of the Member to raise this point now? He has been here in the Parliament and the predecessor of the Railway Minister was also there. This point was never raised by him when he was the Minister. Now because he is not there, he is saying all this.

16 hrs.

Shri Sham Lal Saraf: The things may have come to light now.

Shri Radhelal Vyas: He did not know it then?

Shri Jaipal Singh: I am sorry that my hon. friend does not realise it. He has woken up a bit late in life to point out this.

About recruitment, may I just talk of my people of the Indian community—I know them better; I am one of them—the Adivasis? There is reservation for them. I would like my friends here to tell us why they have not been able to fulfil the quota that has been allotted for them. Why? As I said, only the other day, is it because there is a dearth of candidates? There cannot be a dearth of candidates when for nearly two decades we have scholarships. No. They say, no candidates are coming forward. Recently in the South Eastern Railway one of their senior officers came to me saying, "Can you provide some candidates? Nobody is coming forward." I provided the boys, but then all the jobs had been filled up. There

is not much time at my disposal and I need not talk too much about it.

Shri Ranga (Chittoor): You were going to talk about promotions.

Shri Jaipal Singh: About promotions it is a disastrous thing for the scheduled tribes and scheduled castes. Let them be recruited but after that they must show their merit.

Shri M. R. Krishna: There was the decision of the Supreme Court.

Shri Jaipal Singh: The Supreme Court be hanged.

Mr. Chairman: The hon. Member will please withdraw this because that is not proper.

Shri U. M. Trivedi: He must withdraw it. It is in bad taste.

Shri Jaipal Singh: It is already withdrawn. I have no case better than that of Mr. Trivedi.

Then, there is the question of developing the railway community. The railway community, I feel, deserves the support of this Parliament for a special treatment. By 'special treatment', I mean that when it comes to recruitment to the Railway Services, they should have the advantage. In other words, what I feel is that the railway population—I do not mean merely the working people but also their families and others—should be enabled to qualify for the Railway Services. For example, there could be polytechnics all over the place because the Railway community are born in a certain atmosphere, they grow up in a certain atmosphere and that atmosphere is something natural to them. I do not know whether the recommendations of the Kunzru Committee have in any way been implemented and to what extent.

Lastly, I feel that the Railway administration could ease the hotel accommodation situation. At the present moment, as far as I know, in the South-Eastern sector, they have only two hotels and I do not know whether Aurangabad comes under the Railways....

Shri Ranga: Yes; their charges are too high.

Shri Jaipal Singh: So, there are only three hotels administered and run very well by the Railways. I feel that there could be many, many more hotels at the metropolitan terminus.

Shri Ranga: More retiring rooms.

Shri Jaipal Singh: Well, yes.

Finally, I feel that the Railways should be brought into the picture in the matter of coal. I know it does not come directly under the Railways. But I feel that the grievance the industrialists have about the supply and distribution of coal in time is something which should be taken up by the Railways. That is to say, why should we not have stockpiling at various places throughout the country? After all, coal is a commodity which does not deteriorate with storage. So, why should we not have such stockpiling? Why should Delhi, the capital city, run short of coal? This is where I would like the other Ministries concerned to requisition the services of the railways.

I have much more to say but since my time is up, I would conclude by saying that I am very glad that you have given me a few minutes to speak on the railway budget.

Shri Rama Chandra Mallick (Jaipur): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to make some important observations on the railways. At the same time, I must also congratulate the hon. Railway Minister Shri S. K. Patil, the Minister of State Dr. Ram Subhag Singh, the Deputy Minister Shri Sham Nath and their able officers, and engineers and other employees for having presented this budget in a nice manner.

I must say that the Railway Minister has proved in action his helping attitude and sympathetic nature towards the poor people.

I am very glad that the hon. Minister has said in his speech that,—

“Similarly, the survey of a possible new line to link the rich iron ore deposits of the Nayağarh area with the Paradip port is in pro-

gress. These are amongst the new projects to be considered for the Fourth Plan, depending on the resources available and the relevant factors that determine priority.”

In this connection, I want to bring to the notice of the Ministry that though Orissa is one of the richest States in India in the matter of land, forests, rich minerals, waters and marine resources, it has remained industrially backward because of the lack of cheap electrical power and adequate transport and communication facilities. Inadequate transport and communication facilities have been a major barrier to the economic and industrial development of Orissa.

The Paradip port when completed will be able to take 60-thousand-ton iron ore carrier, and will have a very efficient mechanical ore loading plant with a rated capacity of about 5,000 tons per hour. The plans for the development of the Paradip port also include ultimately the provision of facilities for taking 1 lakh-ton capacity oil tankers. It will thus occupy a place of pride amongst the gate-way of the east coast of the country. Its establishment will also give a tremendous impetus to the economic development of the State and besides being a source of great internal profits, it will also earn huge foreign exchange for the country. Therefore, it is high time for us, for the Central Government as well as for the Railway Ministry to do the needful in the matter. How can the economic condition of the State be developed without a railway line? I would, therefore, request that the hon. Minister should give first preference to the new line from Nayağarh-Daitari-Sukinda to Paradip port, for the development of the State of Orissa as well as our country.

Another important matter that I would like to mention for the consideration of the Ministry is this. The railway line from Cuttack to Talcher is already there. I would request that this line may please be extended up to the Rourkela plant. It will be the shortest route from Cuttack or

Bhubaneswar to go to Rourkela. Now, if somebody wants to go from Cuttack to Rourkela, he has to go from Cuttack to Kharagpur and then go from Kharagpur to Rourkela. If anyone wants to go from Bhubaneswar to Rourkela, he has to go first to Vizianagaram, and then to Titlagarh and then to Sambalpur and then to Jharsaguda and then to Rourkela. It is very necessary that there should be provided the shortest route from the capital of the State to Rourkela. So, I would urge that the line may please be extended from the Talcher coal-field to Rourkela steel plant. This is very important.

Now, I would like to make one point about my own constituency, namely Jaipur. The Jaipur town is glorious as the ancient capital of Orissa. It has occupied a distinct place in the different chapters of the religious history of Orissa. The ancient Hindu *shastras* and *puranas* extol in high terms the merits of this ancient site of religion. This town is one of the important places of pilgrimage in India and the people from different parts of India flock every year to this town to offer "pinda" to their departed forefathers. Although thousands of pilgrims are visiting this place and the Shree Biraja Temple during all the seasons of the year, still this town being situated about twenty miles from the railway station, they have to come here at the cost of heavy expenses and hard labour, the only means of communication and travel being the motor vehicle or bus, which hardly fulfils the needs of the pilgrims who are desirous of paying their homage to the *holy shrine of Biraja and Barahanath Sand*. It is a place of pilgrimage to be visited by people from all parts of India. It is one of the earliest centres of the old Orissa culture and civilisation and as such it opens out a rich studio for the students of history. If connected by railway, it is sure to develop soon into a gateway of prosperous trade and culture for the vast coastal tract of our State.

Here, I want to refer to one important point that the initiative was taken for having a loop line by the former BNR Company (Now, it is the South-Eastern Railway), and the land was measured, and a sketch plan was prepared and submitted to the railway authorities for approval. But, unfortunately, the high flood in the river Baltarani in the year 1927 was an impediment to the working out of the plan, and since then the proposal remains dropped. There is necessity for constructing the railway line in this section from the religious, economic and commercial points of view. I have got with me a railway map corrected up to 1st July, 1948. I have seen from that map that there was a proposal to construct a new railway line from Baitarani Road to the Biraja temple and the Jaipur town.

There is a proposal here to construct a new railway line from Cuttack to Kendrapara. I have already spoken about the need for the railway line connecting Paradip port. That line will go through Kendrapara and the Kendrapara problem will be solved. I would request the hon. Minister to consider this matter very sympathetically and see that the Biraja temple and the Jaipur town are connected by a railway line.

Now, I come to the problem of overcrowding in the railways. This is an important problem, and the passengers are indeed put to untold difficulties. Actually, I have seen that the number of tickets sold is more than the number of seats in the compartment. The traffic has been increasing day by day. In my State of Orissa two or three mail trains are there, namely the Madras-Howrah Mail, the Madras-Howrah Express, and the Howrah-Puri Express. As regards the Madras-Howrah Mail, I would like to cite certain instances here about the passengers' difficulties. Since I have no time to quote details, I would merely make a reference to page 575 of the Railway Guide. Nobody can travel by the Madras-Howrah mail from Howrah to Khurda Road in third class. Similarly, nobody can travel from Puri to Khurda

[Shri Rama Chandra Mallick]

Road in third class or from Khurda Road to Waltair or from Talcher to Khurda Road. Nobody can travel by the Madras mail except by first and second class. Does it mean that the people from Orissa should travel only by passenger trains? If somebody wants to go from Delhi to Howrah which is a distance of more than 1500 k.m. he will travel in 24 hours but if somebody wants to travel from Cuttack to Howrah which is a distance of about 300 k.m. by passenger train it will take 24 hours for him. Is this quite proper?

Sir, about the Puri Express, I wish to say something. Nobody can travel by the Puri Express from Howrah to Balasore in the Third Class. I want to draw the attention of the hon. Railway Minister to this point. It is the policy of the Government to introduce more janata express trains and give more facilities to the third class passengers and wayside passengers. May I know from the hon. Railway Minister as to how many Janata trains are there? May I know how many Janata trains are there on the South-eastern railway especially in my State of Orissa? Not a single janata train is there. There was one janata train running from Howrah to Hyderabad, which was a best train. I suggest that there should be more of janata express trains and other passenger trains. That may be from Howrah to Hyderabad or Puri or Madras; I have no objection to that.

Then, Sir, the Railway Minister said in his speech that 54 new trains and 61 new suburban trains were introduced on the broad gauge and 69 new trains including 2 suburban trains also were introduced on the metre gauge a few months back. They have been given so many trains, but we have not got any new train. The hon. Railway Minister said in his speech that these proposals have been approved or are under the consideration of Government for a further large increase in passenger trains in the time-table. I do not know whether we are going to

get more trains or not. I therefore request that this matter should be considered very sympathetically.

Then, Sir, coming to another point, namely, about the new shuttle train service, I must say that there should be a shuttle-train service between Cuttack and Bhubaneswar, between the old capital and the new capital of Orissa. This is very necessary. This is a distance of about 30 kilometres. Suppose somebody wants to go from Baitharani Road to Cuttack, there is no train in the morning. So, such shuttle train may be arranged. It should start at 5 A.M. from Bhadrak. It should reach Cuttack or Bhubaneswar at 9 A.M. or 10 A.M. For the convenience of the local people, such shuttle service may be arranged from the next time-table. It should be of great help to the people. This should be from Bhadrak to Bhubaneswar.

Here, I wish to say something about Korai passenger halt which is about five miles from my own house. I have been repeatedly requesting that this passenger halt should be converted into a flag station. In this connection, there was one question which was asked by me in the Parliament. That was Question No. 76. I asked this question on the 9th November, 1962. My question was this:

"Will the Minister of Railways be pleased to state (a) whether there is any proposal to increase the line, siding and station capacity of the following stations of Orissa under South Eastern Railway during the Third Five Year Plan periods (i) Baitarani Road; (ii) Korai-passenger-Halt; (iii) Jajpur-Keonjhar Road; (iv) Jakhapura; (v) Haridaspur; (vi) Bhadrak; and (vii) Garhmadhupur; and (b) if so, the details thereof?"

The Deputy Minister in the Ministry of Railways, Shri S. V. Ramaswamy answered as follows:

"The loops at Baitarani Road, Jajpur-Keonjhar Road, Jakhapura,

Haridaspur, Bhadrak and Garhmadhupur stations are proposed to be extended to the standard length of 2250/. A crossing station is proposed to be constructed between Baitarani Road and Jajpur-Keonjhar Road, which is at a distance of about $\frac{1}{2}$ mile from Korai Passenger Halt. It is also proposed to construct an additional platform at each of these stations for crossing of passenger trains."

I therefore very strongly suggest that Korai Passenger Halt should be converted into a flag station. I would like to say that there is a Block Headquarter, Police Station, Primary Health Centre, and number of middle schools in that area. The area is also thickly populated. As a representative of the people, I suggest that this passenger halt should be converted into a flag station.

Here I would like to say that several Members of Parliament including myself had written a letter to the then Railway Minister, Shri Dasappa, but unfortunately he is no more in this mortal world. We requested him for the stoppage of 37-Up and 38-Down Howrah-Madras Express at Baitarani Road and Soro. This should be done. This is a small thing. But it is very important for the public.

The last point is in connection with the extension of the footbridge at Jajpur-Keonjhar Road. This footbridge should be extended upto Malgodam. This is very important from the point of view of convenience of the passengers, railway staff as well as to the local people.

I hope the Railway Minister will consider all the suggestions I have made and take appropriate action.

श्री रामानन्द शास्त्रां (रामसनेहीबाट) :
सभापति महोदय, प्रथम तो मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे इस रेलवे बजट पर कुछ कहने का अवसर दिया। सौभाग्य से रेलवे के तीनों मंत्री यहां मौजूद हैं और अधिकारी भी यहां उपस्थित हैं।

बजट अच्छा है, काम अच्छा चल रहा है लेकिन फिर भी जो गड़बड़ियां हो रही हैं और रेलवे में जिस प्रकार का भ्रष्टाचार है उसकी ओर मैं उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

हमारे यहां कहावत है कि दिया तले अन्धेरा। दिल्ली देश की राजधानी है। यहां सभी अफसर मौजूद हैं। रेलवे के ऊंचे अफसरान भी मौजूद हैं, फिर भी लाशों का करप्शन हो रहा है और रेलवे के अधिकारी उसे छिपाने की कोशिश कर रहे हैं। उदाहरण के लिये मैं दो चार बातें आपके सामने कहूंगा क्योंकि बहुत सी बातें कहने का समय नहीं है। लगभग दो साल हुए यहां पर बिजली विभाग में जो बिजली वर्कशाप है उसमें एक बहुत बड़ी चोरी हुई, गबन हुआ, और उसको दबाया गया। उसके बाद बल्ड रेलवेमेन नाम के अखबार में यह बात निकली। जो रेलवे के छोटे कर्मचारी थे उन्होंने शिकायत की। इस पर रेलवे के सिक्वोरिटी पुलिस आफिसर ने जांच कराई। उसने करीब करीब पौने दो लाख रुपये के गबन का पता लगाया, लेकिन चूंकि रेलवे आफिसर नहीं चाहते थे कि मामला आगे बढ़े इसलिये उन्होंने उसको दबाना चाहा। विजिलेंस के जो आफिसर होते हैं वे बिल्कुल रेलवे अधिकारियों के पीछे चलते हैं। उनकी मिली भगत होती है। मैं बराबर दो वर्ष से अध्ययन कर रहा हूँ इसलिये दावे के साथ इस बात को कह सकता हूँ। इसके बारे में मैंने मिनिस्टर साहब को लिखा। उसके बाद होम मिनिस्टर साहब को लिखा। लेकिन हुआ क्या कि जब विजिलेंस वालों ने यह काम नहीं किया तो होम मिनिस्टर की जो स्पेशल पुलिस है उसको यह केस दिया गया। इसके अन्दर कौन कौन से अफसर हैं उनके नाम भी मैं बतला सकता हूँ, लेकिन मैं कहना नहीं चाहता। कौन कौन अफसर इसमें शामिल हैं यह भी मुझे याद है, लेकिन हाउस में नहीं कहना चाहता। अगर कोई व्यक्ति-

[श्री रामानन्द शास्त्र]

गत रूप से मुझसे पूछेगा तो मैं बतला दूंगा। यह सब बातें उस समय लिख कर भेज दे दी गई हैं। लेकिन आज तक हुआ क्या। जिस स्पेशल पुलिस को दिया गया वह भी पहले पी० पी० रह चुका है और बी० ए० एल-एल० बी० है। उस आदमी ने एक साल तक बराबर मेहनत की और मेहनत करने के बाद उन्होंने ऐसे प्वाइंट्स पकड़े जिनमें बारह रेलवे अधिकारी भी शामिल हैं और रेलवे कर्मचारी भी हैं। उन लोगों ने बारह आदमियों के चालान करने के लिये लिखा। उन आदमियों के नाम मैं नहीं देना चाहता। मैं बड़ीदा हाउस के सब से बड़े अफसर से मिला जब मैंने उन से सब बातें बताई तो उन्होंने कहा कि हमने तय किया है कि केस वापस ले लिया जाये और डिपार्टमेंटल एक्शन लिया जाये क्योंकि इसमें कोई दम नहीं है। साल भर मेहनत करने के बाद रिपोर्ट भेजी गई कि यह केस चलाने लायक है और उन्होंने सब प्रमाण पकड़े तब भी इस तरह से कहा जाता है। उदाहरण के लिये मैं बतला दू कि रेलवे बोर्ड से दस नये रेफरिजरेटर गये बिजली के। उनको बिल्कुल नई कंडंशन में रिसेव किया गया था और कहा गया था कि वह चालू हैं। लेकिन वहां पर ग्रोम प्रकाश आदि लोग उनके पुर्जों को बेच कर खा गये। इंजीनियर ग्रोम प्रकाश चार्जमैन जिसको मुअ्तल करके उल्टा बड़ीदा हाउस में तरक्की दी गई है चोरियों का वह जिम्मेदार है, और लालचन्द डाक्टर को, जिसने नये पुर्जे खरीदे थे और पुरानों को नया साबित किया था, उल्टा तरक्की दी गई। अभी केस चल रहा है। लेकिन जिन आदमियों ने शिकायत की थी उनको भिन्न भिन्न जगहों पर ट्रांसफर किया गया। यह सारी चीजें चल रही हैं। छोटे आदमी इस भ्रष्टाचार के बारे में कहते हैं और जो बड़े बड़े अफसर हैं वे उसको दबाते हैं। पिछले दिनों रेलवे कर्मचारियों ने भूख हड़ताल करने की

नोटिस दी तो एक ऐडीशनल मेम्बर साहब ने उन्हें बुलाया और कहा कि रेलवे बोर्ड के बड़े अफसर दबाव दे रहे हैं, वहां के डाइरेक्टर कहते हैं कि अफसर दबाव दे रहे हैं कि हर किसी को दबाया जाये। आप देखिये कि किस तरह से पबलिक मनी से लाखों रुपये का गबन हो रहा है। यह सब इसलिये किया जाता है कि डिपार्टमेंटल एक्शन ले करके जो आदमी गवाही देते हैं और कहते हैं कि इनका चालान करो, उनका चालान न करके तरक्की दी जा रही है और कोशिश की जा रही है रेलवे डिपार्टमेंट में किसी तरह से दबाव डाल कर गवाहों को तोड़ा जाये। जब पिछले दिनों मैं ने होम मिनिस्टर साहब को लिखा तो वह कहते हैं कि मेरे पास फाइल नहीं आ रही है। मैं उसको मंगा रहा हूँ। वहां बार बार आदमी बदले जाते हैं। वहां एक नये पी० पी० लगाये गये हैं वर्मा साहब। वह गवाहों से कहते हैं कि तुम्हें अपनी फिर तो खैर नहीं है, लेकिन इन बेचारों के बाल बच्चों का खयाल तो करो। जो पी० पी० एन्क्वायरी कर रहे हैं उन पर रेलवे डिपार्टमेंट के लोग दबाव डाल रहे हैं और उन के जरिये से गवाहों को दबा रहे हैं। मैं कहता हूँ कि मेहरबानी कर के इन मामलों को अदालत में जाने दीजिए ताकि अगर भ्रष्टाचारी अफसर भी हों तो अदालत में मामला खुल जाये क्योंकि लाखों रुपयों का जो गबन हो रहा है उसे बतलाने के लिए लोग तैयार हैं। लेकिन उन्हें दबाया जा रहा है। मेरे पास समय नहीं है नहीं तो मैं आप को बहुत सी बातें बतलाता।

मैं आप को एक उदाहरण देना चाहता हूँ। छोटी लाइन पर सराय रहेला में रिक्खपाल सिंह नाम का एक शन्टर है। उसे गवर्नमेंट की तरफ से मकान अलाट हुआ है। लेकिन उस के अलाटमेंट के लिए जो रुपया तय हुआ था वह उस ने ब्लक को नहीं दिया। उस आदमी को मुअ्तल कर दिया गया

है। दो साल से वह मुअ्तल है। हमारे डाक्टर साहब मिनिस्टर हैं। उन्हें दो बार लिखा गया है। वह कहते हैं कार्रवाई हो रही है। दो साल हो गये वह भूखों मर रहा है। उस को मुअ्तल कर के मामले को बीच में डाला हुआ है। एक अफसर है वह उस से कहता है कि किसी तरह से आपस में सुलह-नामा कर लो। मैं ने मिनिस्टर साहब को लिखा है कि जब मकान अलॉट किया गया है तो क्यों उस आदमी को तंग किया जाता है। मेरे पास आर्डर की फोटो कापी थी। मैं ने उसे दिया है। फोटो कापी देने पर भी वह आज दबाया जा रहा है छः महीने से। उस को दो साल से इस तरह से मुअ्तल किया हुआ है। इस तरह के जो अफसर होते हैं वे छोटे कर्मचारियों को काम नहीं करने देते। मैं नहीं कहता कि सभी अफसर ऐसे होते हैं। अच्छे अफसर भी बैठे हुए हैं। लेकिन चूंकि रेलवे बदनाम होती है इस लिए वे भी चुप हो जाते हैं और इस तरह से लाखों रुपयों का गबन होता है। रोजाना कोयले की खोरी होती है। मैं आम तौर से हरिद्वार जाता रहता हूँ। वहाँ पर शिकायत कर के मैं ने जो स्टोरमैन था उस को हटवाया। उस का नाम भी मुझे याद है, लेकिन मैं उसे बतलाना नहीं चाहता। खाली लक्सर का नाम ले देना ही काफी है। वह फिर रिश्त दे कर मुरादाबाद से उसी जगह गया और उसकी 200 रु० माहवार की आमदनी है। ठेकेदार का थोड़ा सा कोयला रक्खा रहता है। जब पकड़ा जाता है तो कहता है कि ठेकेदार का कोयला था, उस को हटा रहा हूँ। यह तो एक छोटी सी बात मैं ने बतलाई।

इसी प्रकार मैं बतलाता हूँ कि किसी भी कर्मचारी की भरती होती है तो बिना रिश्त के नहीं होती। आम तौर से 100 में से 50 आदमियों की भरती रिश्त से होती है। इस प्रकार से सेलेक्शन में पक्षपातपूर्ण कार्रवाइयाँ होती हैं। रेलवे एक व्यापारिक महकमा है और पब्लिक मनी उस में आता है।

आप ने किराया बढ़ा दिया है। मैं किराया बढ़ाने का विरोध नहीं करता हूँ लेकिन पब्लिक के रुपये का जो दुरुपयोग होता है वह रुकना चाहिए। बड़े बड़े अफसर अफसरों का पक्षपात करते हैं, वे गरीबों का पक्ष नहीं लेते। अगर नीचे वाले अफसरों की बात ही माननी है तो अफसरों को हजारों रुपये तन्ख्वाह के क्यों दिये जाते हैं। नीचे वालों का फैसला ही क्यों नहीं मान लिया जाता। हर मामले में इतनी देरी होती है और इस प्रकार से गरीब लोगों को परेशान किया जाता है। ऐक्सिडेंट्स के लिए भी जिम्मेदार अफसर हैं। छोटे आदमी नहीं हैं। छोटे आदमी तो एक दो रुपये की रिश्त लेते हैं लेकिन बड़े अफसरों में हजारों लाखों रुपयों का गबन होता है। चूंकि रेलवे में आमदनी ज्यादा होती है इस लिए इस का खयाल नहीं किया जाता। लेकिन मैं कहता हूँ कि जितना रुपया रेलवे में वेस्ट हो रहा है अगर उसका सदुपयोग किया जाए तो बहुत फायदा हो सकता है।

अब मैं आपको एक उदाहरण बुकिंग आफिस का देना चाहता हूँ। मैं देखता हूँ जितना रुपया आप पुलिस पर इस मामले में खर्च करते हैं उस का लाभ नहीं होता। पुलिस वाले अपने ऊपर जिम्मेदारी न ले कर बलक के ऊपर डाल देते हैं। हम देखते हैं कि बलक तो ड्यूटी पर रहता है लेकिन पुलिस वाला नहीं रहता। पुलिस वाला खुद चोर करवाता है और जिम्मेवारी बलक पर डाल देता है। मेरे पास आंकड़े हैं कि कौन कौन दिन कितनी चोरी हुई और किस तरह से माल चला गया।

सभापति महोदय : स्वामी जी, ये सब बातें आप मिनिस्टर से जा कर क्यों नहीं कहते ?

श्री रामानन्ध शास्त्री : बीम आदमी पकड़े गए, कि जब जो सर्किल इनचार्ज है और जो सुपरिटेण्डेंट है उस को पूछा गया

[श्री रामानन्द शास्त्री]

तो उसने कहा कि चोरी हुई ही नहीं। तो यह तो अफसरों का हाल है। वे बड़ौदा हाउस को कहते हैं कि चोरी हुई ही नहीं। ऐसा अंधेर मचा हुआ है।

विजिलेंस वाले छापा मारने से पहले अपने आने की सूचना दे देते हैं। उनका स्टेशनों से कुछ रुपया बंधा हुआ है। जहां से नहीं मिलता वहां छापा मार कर अपनी ड्यूटी बजा देते हैं।

अभी मैं ने रिछपाल के मामले में बताया कि रुपया उस आदमी की तनखाह में से लिया जाना चाहिए जिसने उसको गलत क्वार्टर एलाट किया लेकिन उस को अफसरों ने दबाया हुआ है। इस प्रकार की मेरे पास सैकड़ों शिकायतें हैं। मैं सन् 1952 से पार्लियामेंट का सदस्य हूँ। मैंने इन चीजों का काफी अनुभव किया है।

अभी हमारे एक भाई कहने लगे कि पिछले मिनिस्टर ने यह किया और वह किया। अगर एक आदमी ने किसी गरीब पिछड़े वर्ग को कुछ सीटें दीं तो वह चिल्लाते हैं कि ऐसा नहीं करना चाहिए था। जब आप ने रिजर्वेशन किया है तो उन को सीटें मिलनी चाहिए थीं। लेकिन अब उस को उलटने का प्रयत्न किया जा रहा है। मैं नाम नहीं लूंगा लेकिन मुझे पता चला है कि सरकुलर निकाला गया है कि हरिजनों के मामले में ढिलाई की जाय। उनमें छुआछूत बर्ती जाती है। उनको नौकरियों में नहीं लिया जाता। बाबू जगजीवन राम के समय में हरिजनों के लिए कुछ किया गया था लेकिन अब उसके खिलाफ सरकुलर जारी कर के मिनिस्ट्रों को बदनाम किया जा रहा है क्योंकि उन के नाम से सरकुलर जारी किए गये हैं।

डा० राम सुभग सिंह : ढिलाई की कोई बात नहीं है।

श्री रामानन्द शास्त्री : मिनिस्ट्रों के नाम लेकर सरकुलर निकाले गए हैं कि हरिजनों की तरक्की को रोको। ऐसा कर के मिनिस्ट्रों को बदनाम किया जा रहा है। इन सब बातों की तरफ ध्यान देना चाहिए।

एक बात और कहना चाहता हूँ। इस के लिए हम भी जिम्मेवार हैं। हमने ही पहले शिकायत कर के इस काम को ठेकेदारों से हटवा कर रेलवे को दिलवाया था। लेकिन अब मैं जब लखनऊ जाता हूँ तो वहां पर बैरा मुझे चाय नहीं देता। हम शिकायत करें तो कोई सुनता नहीं। अब तो वह समझते हैं कि हम को तो तनखाह मिलती है, और तो कुछ मिलता नहीं, इसलिए वे परवाह नहीं करते। यह शिकायत अन्य बहुत से स्टेशनों पर भी है। मैं ने लखनऊ का तो उदाहरण दिया है।

एक बात और कहना चाहता हूँ कि सहारनपुर से एक गाड़ी हरद्वार जाती है जो वहां 9 या साढ़े 9 बजे पहुंचती है। उसमें अमूमन अंधेरा रहता है। इसकी शिकायत की पर ध्यान नहीं दिया गया। इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : स्वामी जी, आप का समय हो गया।

श्री रामानन्द शास्त्री : अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो बातें मैं ने कही हैं उन का ध्यान रखा जाय और जो भी अफसारी हो, चाहे वह बड़ा अफसर ही क्यों न हो, उन को कड़ा दण्ड दिया जाना चाहिए। इसमें पक्षपात न बरता जाय।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : सभापति महोदय, मैं आप का आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। हमारे रेलवे के तीन मंत्री हैं, उन में से दो तो चले गए हैं एक बैठे हैं। उन के सम्बन्ध में एक बात तो हर जगह रोशन हो चुकी है कि जो भी मुहकमा उन के नीचे होता है उस में वह एक नई जिन्दगी डाल देते हैं। इसीलिए उन्होंने जो इस मुहकमे का बजट पेश किया है उस के लिए उन को बधाई दी गयी है। मुझे आशा है कि इस मुहकमे में जो शिकायतें हैं उन को दूर करने में उन का जबरदस्त हाथ अपना काम करेगा और हमारी शिकायतें दूर हो जाएंगी।

मौजूदा साल में ज्यादा पैसिजर गाड़ियां चलाई गयी हैं और मुल्क को जितनी चाहिए थी उस से ज्यादा वैगन कैपेसिटी रेलवे की हो गयी है। और जो रेलवे में आप ने इसेंटिव स्कीम चलाई है उस से वर्कशाप्स में काम भी ज्यादा होने लगा है। ये सब चीजें होते हुए भी मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान एक खास चीज की तरफ दिलाना चाहता हूँ, और चाहता हूँ कि उस मामले में भी वह रोशनी दें और उस को सुधारें।

यहां पर तीन किस्म की लाइनें हैं, ब्राडगेज, मीटर गेज और नैरो गेज। जहां तक पहली दो लाइनों का ताल्लुक है उनके बारे में तो आप की रिपोर्टें से जाहिर होता है कि काफी अच्छी बातें की गयी हैं और सब कुछ किया गया है। लेकिन जहां तक नैरो गेज का सवाल, उस के बारे में आप की रिपोर्टें बन्द हो जाती हैं। ये नैरो गेज लाइनें चालीस सारे मुल्क में हैं और ये ब्रांच लाइन्स हैं। इन की हालत बहुत खराब है। आप ने जो एक्सीडेंट कमेटी नियुक्त की थी जिस को कुंजरू कमेटी भी कहते हैं, उस ने इन लाइनों पर एक चैप्टर लिखा है। उन्होंने लिखा है कि ये चाल न लाइनें हैं। इन के मुताल्लिक यह चीज बहुत दिनों से चल रही थी कि रेलवे

बोर्ड इस बात का फैसला करे कि इन में से किन किन लाइनों को रखना है और किन किन को नहीं रखना है। लेकिन रेलवे बोर्ड आज तक इस का फैसला नहीं कर सका। कुंजरू कमेटी की रिपोर्ट देखने से पता चलता है कि ये लाइनें 3115 मील की हैं। रेलवे बोर्ड ने फैसला किया कि इन में से पांच लाइनों को रखा जायगा और बाकी को नहीं रखेंगे। लेकिन अभी इस पर अमल नहीं किया गया और उन पांच लाइनों को भी अच्छा नहीं होने दिया गया। उन्होंने एक और फैसला किया हुआ है जिस का पता हम को नहीं था लेकिन कुंजरू रिपोर्ट जाहिर करती है :

“Consequently, the Railway Board appear to have adopted an attitude of inactivity in the matter. After disallowing any expenditure on these lines during the Second Five Year Plan, they decided, early in 1961, to retain the following five narrow gauge lines.”

उन्होंने उन पांच लाइनों के नाम दिए हैं जिन को रेलवे बोर्ड रिटेन करना चाहता है। वे इस प्रकार हैं :

Darjeeling-Himalayan Railway, Simla-Kalka, Kangra Valley section, Mathuran-Neral and Narrow Gauge system of South-Eastern Railway in Satpura Range.

लेकिन आज तक रेलवे बोर्ड वाले इस बात का फैसला नहीं कर पाए कि उन को इन का क्या करना है। बल्कि कुंजरू साहब ने अपनी रिपोर्ट में एक और बात लिखी है कि पांच साल में इन की हालत और खराब हो गयी है। उन्होंने लिखा है :

“We consider it wasteful to permit those narrow gauge lines to operate where alternative road services can give better, quicker and more economical performance. It may be recalled that the running of these lines during the last seven years resulted in a loss of

[श्री हेमराज]

Rs. 22.68 crores, which is more than the capital-at-charge of the Chittaranjan Locomotive Works."

मुझे यह अर्ज करना है कि रेलवे मंत्रालय की इस सम्बन्ध में जो एक इनडिपेंडेंस की पालिसी चली आई है वह समाप्त कं जाय और उनमें से सरकार को जिन जिन लाइनों को रखना है उन को रखें और उनकी हालत बेहतर बनायें। ऐसा न हो कि यह चालीसों की चालीस लाइनें आप इसी तरह से चलाते जायें और नतीजा यह निकले कि इन में से जिनकी हालत आप बेहतर बनाना चाहते हैं उनकी भी हालत बेहतर न बना सकें, उनमें भी सुधार न ला सकें। इस बारे में डिपेंडेंस तो ले लिया गया है लेकिन उस पर कोई अमल नहीं किया गया है। इस तरह से लोगों को एक मुगालते और धोखे में नहीं रखना चाहिये। आपने फैसला ले लिया कि इन पर खर्च नहीं करना है जिसका कि नतीजा यह होता है कि वह लाइनें गन्दी हालत में रहेंगी और यह नैरो गेज लाइन्स हमेशा उसी पुरानी हालत में चलेंगी। कुंजरू साहब ने रिहैबिलिटेशन और नैरो गेज लाइन्स के बारे में पैरा 25 पर यह लिखा है :—

"After having decided the sections that are to be retained, the Railway Board should plan and provide more expeditiously than at present, renovation of the track, replacement of rolling stock, and their proper maintenance so that their present record of large number of accidents, however innocuous, can be radically improved."

एक बात मैं रेलवे के मिनिस्टर साहबान से अर्ज करना चाहता हूं क्योंकि मैं यह मानता हूं कि जहां वे किसी भी मामले में जल्दी निश्चय कर लेने वाले हैं वहां फिर उसको अमल में लाने में कोई काहिली और सुस्ती करने वाले भी वह नहीं हैं और इसलिये मैं

समझता हूं कि वह इस बात को जरूर अपने ध्यान में रखेंगे कि जिन नैरो गेज लाइन्स को रिटेन करना है उनकी हालत को बेहतर बनाने की कोशिश करें।

इस बात की यहां पर काफी चर्चा की गई है कि रेल के किराये बढ़ाये गये हैं। अब जहां तक रेल के किरायों को बढ़ाने का सवाल है मैं यह तो कतई तौर पर नहीं कह सकता कि किराये बढ़ा कर ज्यादाती की गई है क्योंकि अखराजात बढ़े हैं लेकिन एक बात मैं जरूर अर्ज करना चाहता हूं कि किरायों के बारेमें इस पैम्फलेट में तालिका दी गई है जो यह मैमोरेण्डम एक्सप्लेनिंग बी प्रोपोजल आफ एडजस्टमेंट इन फेयर्स प्रोवाइड किया गया है उसमें जो सलूक फर्स्ट क्लास वालों, ऐयर कंडीशंड वालों से किया गया है वह स्लूक थर्ड क्लास वालों से भी लिया गया है। मैं यह नहीं समझ पाया कि यह 10 परसेंट की इनक्रीज जो कि फर्स्ट क्लास के मुसाफिरो के वास्ते की गई थी वही थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए क्यों की गई है? थर्ड क्लास के किरायों में अपेक्षाकृत कुछ कम की जा सकती थी क्योंकि फर्स्ट क्लास में सफर करने वाले अमीर लोग होते हैं और वे आराम से सफर करने के वास्ते थोड़ा और एक्सट्रा पैसा देने से गुरेज नहीं करेंगे, उन पर मंत्रालय द्वारा अधिक बोझ डाला जा सकता था लेकिन ऐसा न किया जा कर सब पर एकसां चाहे वह थर्ड क्लास की गरीब जनता हो और चाहे वह ऐयर कंडीशंड की और फर्स्ट क्लास में चलने वाली अमीर जनता हो, सब पर एक सा यह अतिरिक्त किराये की बढ़ती का बोझ डाल दिया गया है। मैं यह समझता हूं कि 10 परसेंट इनक्रीज का एकसां बोझ उचित नहीं है।

जहां तक पैसेजर्स ऐमिनिटीज का सम्बन्ध है यह ठीक है कि उनके सम्बन्ध में ग्रान्ट्स दी गई हैं। इस बारे में सन् 1965

की ब्राइट रिपोर्ट को पढ़ने से मालूम होता है कि तीन करोड़ रुपये की रकम सालाना हर साल पैसेजर्स ऐमिनिटीज पर खर्च करने के वास्ते प्रोवाइड की गई थी लेकिन हम देखते हैं कि फर्स्ट फाइव इयर प्लान में 1 करोड़ 67 लाख की कमी रही, सैकंड फाइव इयर प्लान में 38 लाख की कमी रही और 61, 62 और 63, 64 को मिला कर 3 करोड़ 57 लाख की कमी पैसेजर्स ऐमिनिटीज में रही। मैं चाहता हूँ कि इधर ध्यान दिया जाय और इस बात की सावधानी बर्ती जाय कि जो भी पैसा पैसेजर्स ऐमिनिटीज के वास्ते जिस साल के लिए रखा जाय वह उसी साल में खर्च हो जाय।

मुझे उसमें यह पढ़ कर हैरानी हुई कि नैरोगेज से मीटर गेज के बदलने का काम भी पैसेजर्स ऐमिनिटीज में डाल दिया गया है। मेरे विचार में यह नैरोगेज से मीटर गेज के करने का काम और खर्च पैसेजर्स ऐमिनिटीज के खर्च में नहीं गिना जाना चाहिए। यह जो आपकी एनुवल रिपोर्ट है उसके पेज 66 पर कनबरशन और नैरोगेज इनटू मीटरगेज और बोडगेज यह भी पैसेजर्स ऐमिनिटीज में आता है। ऐसा करना कहां तक दुरुस्त है इसे मंत्री जी को देखना चाहिए।

मैं यह समझता हूँ कि शायद किराया बढ़ाने की जरूरत भी न पड़ती। पहले आप के पास सिविल पुलिस थी, रेलवे पुलिस थी और अब आप के पास यह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की एक नई पुलिस भी हो गई है। इनकी बाबत यहां पर जो सवाल जवाब हुए थे तो उसमें यह बतलाया गया था कि इन पर हर महीने हिन्दुस्तान में सारी रेलों पर 2 लाख 72 हजार के यह पिल्फेजिंग होते हैं। रेलवे द्वारा प्रीवेंटिव मेजर्स लिये जाने के फलस्वरूप तमाम रेलवेज पर रिक्वरीज करीब 53,138 रुपये प्रति माह की हांती है। अब यह एलेक्ट्रिकल और मिकैनिक्ल फिटिंग्स का तमाम रेलवेज का प्रति माह जो 2,71,127 रुपये

का नुकसान होता है हो सकता है कि शायद यह आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और रेलवेमैन का भी उसके लोस में हाथ हो, वह भी उसमें इनबोल्ड हो सकते हैं इसलिये इस ओर भी रेलवे मंत्री महोदय को विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है।

इसके साथ ही मुझे यह भी निवेदन करना है कि मेसर्स ए० एच० व्हीलर को तमाम रेलवेज पर बकस्टाल्स रन करने की जो एक मोनोपली दे रखी है, एक्सक्लूजिव ठेका दे रखा है उसके बारे में भी हाउस में सवाल किया गया था और जवाब में यह बतलाया गया था कि उनका वह ठेका सन 1966 तक चलेगा। मैं चाहता हूँ कि यह एक ही एजेंसी की मोनोपली हमेशा के लिए कायम नहीं रहने देनी चाहिये और जब यह मियाद खत्म हो और ठेका रन्य करने का सवाल पेश हो तो इस बात का ख्याल रखा जाय और व्हीलर की इस मोनोपली को तोड़ कर दूसरी जो और बहुत सी संस्थाएं हैं उनमें किसी भी उपयुक्त संस्था को यह ठेका बकस्टाल्स का देना चाहिए।

अब मैं कांगड़ा वैली रेलवे के बारे में कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। जैसा मैंने पहले अर्ज किया रेलवे बोर्ड अभी तक यह निश्चय नहीं कर पाया है कि कौन कौन सी नैरोगेज लाइंस उसे रिटैन करनी हैं तो उसका नतीजा यह हुआ है कि जितनी भी यह नैरोगेज की लाइंस हैं उनमें से किसी की भी तरफकी नही हुई है। हमारी जो यह कांगड़ा वैली रेलवे है उसके लिए अभी तक यह तय नहीं हो पाया है कि कितने लोकोमोटिव्स इस कांगड़ा वैली रेलवे को दिये जायेंगे। इनका जो पुराने माल का परमेटेज है वह मीटरगेज से बहुत ज्यादा है। 38-50 के करीब इनका परमेटेज है जिसका कि परिणाम यह हो रहा है कि लोकोमोटिव्स की शोर्टेज के कारण गुड्स मूवमेंट रैस्ट्रिक्टेड है। उमी तरह से यात्री लोगों को भी परेशानी का सामना करना पड़ता है। काफ़ी आवरकाउंडिंग वहां पर

[श्री हेम राज]

होती है। वहां पर कांगड़ा वैली में प्रोजेक्टस भी चल रहे हैं, जोगेन्द्रनगर हाईडरो प्रोजेक्ट बाले के साथ साथ ज्वालामुखी का भी प्रोजेक्ट चल रहा है। इसके अलावा बोरडर ऐरिया हाने के कारण छावनियां भी बन रही हैं। वहां पर काफ़ी रेलवे का महत्व हो गया है और इस कारण यह आवश्यक हो जाता है कि वहां पर रेलवे की व्यवस्था में सुधार किया जाय, उसका प्रसार किया जाय और अधिक तादाद में रेलवे रोलिंग स्टॉक वहां के लिए प्रोव.इड किया जाय ताकि रेलवेज बढ़ी हुई जिम्मेदारियों को उस इलाके में सुचारू रूप से पूरा कर सकें। वहां पर पैसेंजर गाड़ियों की तादाद बढ़ायी जाय।

एक सवाल मैंने किया था और उसे मैं इस मौके पर फिर उठाना चाहता हूं। रेलवे बोर्ड को जैसा मैंने निवेदन किया उसे कोई डिस्मिशन लेते लेते सालों लग जाते हैं। रेलवे बोर्ड ने 25 डीज़ल लोकोमोटिव्स मंगवाये हैं। 10 इंजन उत्तर रेलवे को दिये गये हैं। अब उन दस इंजनों में से कांगड़ा वैली रेलवे को कितने इंजन देने हैं इसका फैसला अभी तक नहीं हुआ है। अगर निश्चय करने में इसी तरह से देरी की जाती रही तो एकशिफ्ट पर इसका अच्छा असर नहीं पड़ने वाला है। इसलिए मैं अपने मिनिस्टर साहबान से कहूंगा कि वे इस बारे में जल्द कोई फैसला करें।

एक बात मैं और अर्ज कर दूँ। हमारे जो पैसेंजर्स शैड्स हैं वह दरअसल पैसेंजर्स शैड्स न होकर मुर्दाघाट से प्रतीत होते हैं क्योंकि वे बिल्कुल छोटे और अपर्याप्त होते हैं। मेरी समझ में उनमें दस आदमी भी बैठ नहीं पायेंगे। इसलिए पैसेंजर्स शैड्स को बड़ा किया जाय।

ज्वालामुखी रेलवे स्टेशन एक बड़ा स्टेशन है जहां पर कि लाखों यात्री आते हैं, महत्वपूर्ण घायस प्रोजेक्ट भी होने के कारण

वहां के लिए काफ़ी सामान जाता है इसलिए वहां का जो पैसेंजर्स शैड है वह विशेष करके और अन्य दूसरे स्टेशनों के शैड्स को बड़ा किया जाय।

इसके साथ ही साथ ज्वालामुखी रेलवे स्टेशन पर ड्रिफ्टिंग वाटर के पम्प का इंतजाम अवश्य होना चाहिए।

चूँकि घंटी बज चुकी है इसलिए मैं अब और अधिक न कहते हुए अपना स्थान ग्रहण करता हूँ। धन्यवाद।

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Mr. Chairman, at the outset, I must say that I have every praise for our railwaymen who are doing their best to improve the efficiency of the Indian Railways. It is only because of their strenuous efforts that the country had been given a surplus budget. But, Sir, I must express rather my sorrow that the third-class fare has been increased in this year's budget. We were expecting that at least in this budget our new Minister who is famous for his dynamism will not increase the third-class fare and will not trouble the third-class passenger any more. From Kanpur to Howrah a third-class passenger will have to pay Rs. 1.70 paise more. That may not mean anything to those who are earning a lot; but if a person, who is earning hardly Rs. 100 a month and also with the ever mounting cost of living, is to travel with his family, he has to pay Rs. 5 more to go to Howrah from Kanpur. The whole difficulty in this country is, the taxes are to be squeezed out from the bones of those where not a drop of blood exists. I would request Mr. Patil and my hon. friend, Dr. Ram Subhag Singh, who represents the poor people, to kindly reconsider the decision and see whether they could possibly exempt the third-class passengers.

Coming to the various aspects of our Railways, I must say that the

work regarding electrification of railway has been done very effectively and efficiently. But there is mounting discontent among the employees who are doing this work. They have already submitted a memorandum to the Railway Administration, to the Members of the Railway Board and to the Minister of Railways. I would request that something should be done in their case to redress their genuine grievances before it is too late. I don't want that the workers who are engaged in this electrification work should resort to any action which may not be in the larger interests of this country. So, I would request Dr. Ram Subhag Singh to hold a meeting with the representatives of All India Railway-men's Federation and also with the representatives of Railway electrification workers to decide this issue by talking across the table.

The next point is about appointment of a Wage Board. This demand has been supported by the National Federation of Railway-men also. I happen to be the President of South-eastern Railway-men's Union which is affiliated to All India Railway-men's Federation of which my hon. friend, Shri Peter Alvares, is the General Secretary. We have demanded the appointment of a Wage Board with full powers and with a person who has got a judicious mind as the Chairman because all the grievances of the Railway-men cannot be thrashed out by sitting across the table or sitting around the table in the form of a permanent negotiating machinery. The time has come when the recommendations of the Second Pay Commission have no relation with the rising cost of living today because it was thought by the Second Pay Commission, by the members of the Second Pay Commission, that prices would stabilise somewhere. Unfortunately, when this Government has miserably failed to hold the price-line, the pay scales of those getting Rs. 70 to Rs. 100 have no relation to the rising cost of living. I know the Railway Ministry will say that they appointed a Committee called Shankar Saran Commit-

tee, and the recommendations of that Committee have also been implemented. Though in certain cases, this Committee's report was accepted *in toto* by the Railway Board with slight modifications, it has not been implemented, for instance, in the Kharagpur Workshop and also in certain places in Southeastern Railway these recommendations have not been implemented. Job evaluation has been done, but not implemented. I would request the hon. Minister to see that the recommendations of the Shankar Saran Committee are implemented properly and objectively.

The appointment of a Wage Board has become a question of life and death for the Railway employees throughout the country. 12 to 13 lakhs of Railway employees have agitated throughout the country; they led a big demonstration in Delhi also, for which they came all the way from every corner of the country; they demonstrated before Rail Bhavan also. I am sure the Railway Minister will kindly take note of this and see that a Wage Board is appointed. They do not want an immediate increase but they want an objective, job analysis of their jobs; whether the correct man is doing the correct job and whether the C grade man is doing the C grade job or the fitter is doing the fitter's job and so on. So, I request that a Wage Board should be appointed and the Government should not have any hesitation in appointing a Wage Board.

Another point is that the railway employees are not enamoured of Rs. 7 or Rs. 8 or Rs. 11 as dearness allowance. They know that unless the prices are pegged somewhere and are brought down, unless the prices of all essential commodities are brought down to a reasonable level, this increase in the dearness allowance does not mean anything. Their feeling is that the Government have miserably failed to hold the priceline. The other alternative is to increase their capacity to pay by artificially raising the dearness allowance; they all know that

[Shri S. M. Banerjee]

it is a vicious circle and that it will never end; this will result in more inflation. So, their request is that cheap grainshops should be established as were started during the second world war. I do not know why the Railway Board is opposed to this.

I had a talk with various General Managers. I had a talk with the railway officials. Some General Managers have openly said: "Mr. Banerjee, I for one cannot take any risk to give you a cheap grain shop when foodgrains are not available. I can give you a cheap grainshop but not grain." If this is the attitude, I do not know what is going to happen. I know that all these items may not be available, but at least those items which are used by the workers and the employees in their daily life should be made available in the cheap grainshops. The cheap grainshop is the only substitute where the employees will not demand higher dearness allowance. Everytime we are told that the people in the country are affected because 22 lakhs of Central Government employees want more dearness allowance. An attempt is made by the Central Government to bring the railway employees or the Central Government employees into conflict with the general people and they have a genuine feeling that the Central Government employees want more dearness allowance at the cost of their convenience, and the net result is that they are taxed for the convenience of the Central Government employees. That must be true to some extent. That is why I demand that cheap grainshops should be started with all those items which were given during second war. If that could be managed during the British days by a handful of officers, I do not know what stands in the way of the Government and why the Railway Ministry is not agreeing to this most reasonable demand to pay dearness allowance in kind, that is, in the form

of cheap grainshops. This was the idea of the late-lamented Pandit Jawaharlal Nehru; he never preferred to pay dearness allowance in cash; he always wanted something to be paid in kind and I am sure Dr. Ram Subhag Singh and his able Minister, Shri S. K. Patil, also think in the same direction and that they will concede this demand.

My next point is about the night duty allowance. The payment of night duty allowance is restricted to certain categories. I do not know what is the logic behind it and how it is being done. I have gone through the question carefully and I feel that this has been sanctioned in a very illogical manner. If they feel that it has been done in a logical manner, then all the categories who are doing the night shift duty should be given this allowance. I am sure this demand will also receive the sympathetic consideration of the Railway Minister and that they will sanction it.

Coming to the point about victimisation: I am sorry to use this expression 'victimisation.' Whenever we use this expression, the Government representatives come forward and say, "Do not call it victimisation; it may be harassment." I might call it harassment. But what happened in the strike of 1960? In the posts and telegraphs department, with the exception of one or two representatives, all have been taken back, but in the railways, I am sorry to say—

Mr. Chairman: The time is up.

Shri S. M. Banerjee: Sir, I must be given some more time.

Mr. Chairman: He may continue tomorrow.

17 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 5, 1965/Phalgun 14, 1886 (Saka).